



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bekanntmachung Förderrichtlinie „Betriebliches Mobilitätsmanagement“

Vom 2. Mai 2018

Präambel

Bis zum Jahr 2020 soll der Ausstoß von Treibhausgasen in Deutschland um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 sinken. Um diese Zielmarke zu erreichen, hat die Bundesregierung am 3. Dezember 2014 das „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ verabschiedet. Die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist eine der geplanten Maßnahmen im Kapitel „Klimafreundliche Gestaltung des Personenverkehrs“.

Ein effizientes Mobilitätsmanagement kann einen entscheidenden Beitrag zur dringend notwendigen Verbesserung des Umwelt- und Klimaschutzes im Verkehrsbereich leisten. Dabei ist die Reduzierung der umwelt- und klimaschädlichen Emissionen des Verkehrs nicht nur als technische, sondern auch als organisatorische Aufgabe aufzufassen.

Neben den Beiträgen zum Umwelt- (Reduzierung umweltschädlicher Emissionen wie Schadstoffe, Feinstaub, Lärm) und Klimaschutz (Einsparung von CO₂-Emissionen) kann betriebliches Mobilitätsmanagement weitere positive Effekte hin zu einer nachhaltigen integrierten Verkehrsentwicklung auslösen. Zudem sind aus ökonomischer Sicht Einsparungs- und Entlastungseffekte hinsichtlich Kosten, Flächeninanspruchnahme und Treibstoffressourcen zu erwarten; aus gesellschaftlicher Sicht können Gesundheitsaspekte und weitere „weiche“ Standortqualitäten (Erreichbarkeit, Mitarbeiterbindung) gefördert werden.

Die „European Platform on Mobility Management“ (EPOMM) definiert das Mobilitätsmanagement als „Konzept zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs und zur Verringerung der Autonutzung und zwar durch die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen. Das Mobilitätsmanagement basiert auf „weichen“ Maßnahmen, wie Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner“, während „effizient mobil“ den Begriff wie folgt definiert: „Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Mobilitätsmanagement bietet den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Optionen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu verändern. Dabei übernehmen Akteure, wie z. B. Betriebe, Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr und kooperieren mit Kommunen, Verkehrsbetrieben und -anbietern.“

Die Bundesregierung hat sich gemäß dem „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ verstärkt dem betrieblichen Mobilitätsmanagement angenommen und wird dies auch weiter tun, um möglichst vielen Unternehmen die ökologischen und ökonomischen Vorteile aufzuzeigen, die eine effiziente Organisation ihrer Fahrzeugflotten und der Mobilität ihrer Beschäftigten mit sich bringen.

Die Förderung für das betriebliche Mobilitätsmanagement gemäß dem ersten Förderaufruf zu dieser Richtlinie wird gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) getragen und ist in zwei Phasen gegliedert:

- a) Einreichung und Bewertung der im (Ideen-)Wettbewerb mit dem Titel: „mobil gewinnt“ eingereichten Beiträge (mit Haushaltsmitteln des BMU durchgeführt)
- b) Förderung der Umsetzung der ausgewählten Wettbewerbsbeiträge auf der Grundlage dieser Richtlinie (mit Haushaltsmitteln des BMVI).

Stufe 1 dieses Verfahrens ist abgeschlossen. Der erste Förderaufruf zu dieser Richtlinie regelt ausschließlich Stufe 2 dieses Verfahrens.

Über diesen (Ideen-)Wettbewerb hinaus können nach einem entsprechenden Förderaufruf auch weitere Projekte zum betrieblichen Mobilitätsmanagement im Rahmen eines zweistufigen Förderverfahrens auf der Grundlage dieser Richtlinie gefördert werden.

1 **Zweck und Rechtsgrundlage**

1.1 Ziele der Förderung

Laut Umweltbundesamt trägt der Straßenverkehr mit 95 Prozent am meisten zu den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bei. Im Bereich des Personenverkehrs ist der Motorisierte Individualverkehr (MIV) einer der Hauptemittenten. Der Anteil des Berufs- und Ausbildungsverkehrs an der gesamten Verkehrsleistung hat in den letzten Jahrzehnten konti-



nuierlich zugenommen, im Jahr 2015 wurden rund 277 Milliarden Personenkilometer für berufsbedingte Zwecke (Beruf und Ausbildung) zurückgelegt. Dies entspricht einem Anteil von etwas mehr als 22 Prozent. Die Bedeutung des MIV ist im Berufsverkehr gestiegen. Mittlerweile werden rund vier Fünftel der für berufliche Zwecke zurückgelegten Personenkilometer mit dem Pkw oder einem motorisierten Zweirad bewältigt. Damit trägt auch der Berufsverkehr maßgeblich zu den verkehrsbedingten umwelt- und klimaschädlichen Emissionen bei.

Am 14. November 2016 hat das Bundeskabinett den „Klimaschutzplan 2050“ beschlossen. Der Plan enthält erstmals Klimaziele für einzelne Sektoren. Demnach sollen die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 gesenkt werden.

Durch die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements soll auch ein Beitrag dazu geleistet werden, dass die Klimaschutzziele der Bundesregierung erreicht werden.

1.2 Zuwendungszweck

Zweck der Förderung ist die Einsparung von umwelt- und klimaschädlichen Emissionen. Durch die geförderten Maßnahmen sollen insbesondere und zum Teil als Nebeneffekte auch positive Auswirkungen auf die Luftqualität, den Lärmschutz und gegebenenfalls Flächen- und Ressourcenschutz erzielt werden. Die Förderung nach dem ersten Förderaufruf soll insbesondere dazu beitragen, die erfolgreich aus dem Wettbewerb „mobil gewinnt“ des BMU hervorgegangenen Konzepte zum betrieblichen Mobilitätsmanagement umzusetzen.

Als Nebeneffekt werden die Steigerung der Bekanntheit und die effektive Platzierung des betrieblichen Mobilitätsmanagements im betrieblichen Umfeld sowie die Aktivierung und Motivierung von Betrieben zur Konzipierung und Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements erwartet. Dies wird einen nicht unerheblichen zusätzlichen indirekten Effekt haben: Die Förderung soll auch dazu beitragen, dass wichtige Impulse für eine Vorbild- und Multiplikatorenwirkung gesetzt werden. Bis 2020 sollen die über den ersten Förderaufruf geförderten Betriebe ein betriebliches Mobilitätsmanagement eingeführt haben.

1.3 Rechtsgrundlagen

Zuwendungen werden auf der Grundlage der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften (VV-BHO) der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Europäischen Kommission vom 17. Juni 2014 (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung, AGVO) und der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) auf De-minimis-Beihilfen (De-minimis-Verordnung) sowie nach Maßgabe dieser Richtlinie gewährt.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

1.4 Beihilferechtliche Zulässigkeit

Soweit der Beihilfetatbestand gemäß Artikel 107 AEUV eröffnet ist, handelt es sich bei Zuwendungen auf Grundlage dieser Richtlinie europarechtlich entweder um Beihilfen auf der Grundlage von Artikel 36 AGVO oder um Beihilfen auf der Grundlage der De-minimis-Verordnung. Unternehmen, die sowohl in den Anwendungsbereich der De-minimis-Verordnung als auch der AGVO fallen, können bei Antragstellung die Rechtsgrundlage wählen, die auf ihren Fall angewendet werden soll.

Ein Anreizeffekt muss im Fall einer Förderung nach AGVO vorliegen.

2 Gegenstand der Förderung

Gegenstand einer Förderung sind Maßnahmen, die dazu geeignet sind, durch betriebliches Mobilitätsmanagement umwelt- und klimaschädliche Emissionen des Verkehrssektors zu reduzieren. Im Fall der Förderung gemäß AGVO bezieht sich dies nur auf Investitionsmaßnahmen.

Dazu zählen insbesondere Maßnahmen in den Bereichen Pendlermobilität, Fuhrparkmanagement sowie Dienst- und Geschäftsreisen (Infrastrukturmaßnahmen inbegriffen), die zur verstärkten Nutzung umweltverträglicherer Verkehrsmittel und damit zur Reduzierung von umwelt- und klimaschädlichen Emissionen beitragen.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind juristische Personen des Privatrechts und des öffentlichen Rechts, natürliche Personen soweit sie wirtschaftlich tätig sind, Hochschulen und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Vor Erlass eines Zuwendungsbescheids begonnene Vorhaben sind nicht förderfähig. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrags zu werten.

Zur Durchführung des Vorhabens muss der Zuwendungsempfänger zum Zeitpunkt der Auszahlung der Zuwendung eine Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland haben. Insbesondere ist die Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) erwünscht. Für die Definition von KMU wird auf die Empfehlung 2003/361/EG der Europäischen Kommission verwiesen.



Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Zuwendung gewährt. Dasselbe gilt für Antragsteller, die zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung (ZPO) oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet sind oder bei denen diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c ZPO oder § 284 AO betreffen.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Zuwendung nach dieser Richtlinie gewährt werden. Gleiches gilt für Unternehmen in Schwierigkeiten.

Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation sowie ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten zur Durchführung des Projekts verfügen. Sie müssen die Gewähr einer ordnungsgemäßen Mittelverwendung nachweisen. Die grundsätzliche Förderwürdigkeit wird durch ein positives Prüfergebnis einer Projektskizze festgestellt.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, spätestens mit der Einreichung eines förmlichen Antrags eine genaue Darlegung der späteren Verwertung der Ergebnisse in Form eines Verwertungsplans vorzulegen, eine Umsetzung dieses Verwertungsplans anzustreben und entsprechend den Nebenbestimmungen nachzuweisen.

Im Falle der Durchführung eines Verbundprojekts haben die Partner ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln und den Abschluss dieser Vereinbarung nachzuweisen. Es werden arbeitsfähige Konsortien erwartet, die alle zu betrachtenden Arbeitsinhalte abdecken und eine potenzielle Verwertung sicherstellen können. Die Federführung sollte bei dem Praxispartner mit Umsetzungskompetenzen liegen.

Aus den gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden. Zuwendungsempfänger müssen bereit sein, auf öffentlich zugänglichen Seminaren, Konferenzen und Messen über ihre Erfahrungen zu berichten, um einen öffentlichkeitswirksamen Informationsaustausch zu ermöglichen.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 Zuwendungsart

Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss als Anteilfinanzierung gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt. Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme muss unter Berücksichtigung der Förderung gesichert sein.

5.2 Bemessungsgrundlagen, Förderquoten

Die Beihilfeintensität darf bei Unternehmen 40 % der beihilfefähigen Kosten oder Ausgaben nicht überschreiten. Bei Beihilfen für mittlere Unternehmen kann die Intensität um 10 Prozentpunkte, bei Beihilfen für kleine Unternehmen um 20 Prozentpunkte erhöht werden¹. Für öffentliche Einrichtungen, wie z. B. Kommunen und Forschungseinrichtungen können in Abhängigkeit von den jeweiligen Voraussetzungen höhere Förderquoten gelten.

Die tatsächlichen Förderquoten werden nach Auswahl der zu fördernden Projekte festgelegt.

Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten oder Ausgaben werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die beihilfefähigen Kosten oder Ausgaben sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

Im Falle der Förderung auf der Grundlage der De-minimis-Verordnung darf die Summe der in drei aufeinanderfolgenden Steuerjahren als De-minimis-Beihilfen an ein Unternehmen geleisteten staatlichen Zuwendungen 200 000 Euro nicht überschreiten. Angaben über in den letzten drei Steuerjahren erhaltene De-minimis-Beihilfen, gleich für welchen Zweck, sind bei Antragstellung von jedem Unternehmen zu machen. Änderungen sind unverzüglich anzuzeigen.

Die Zuwendung darf bei Zuwendungen auf Grundlage der AGVO mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der De-minimis-Verordnung – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche bestimmbar beihilfefähige Kosten oder Ausgaben, oder es wird die höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten. Im Übrigen wird insoweit auf Artikel 8 AGVO verwiesen.

Eine Einzelförderung auf Grundlage der Förderung gemäß AGVO ist auf maximal 2 Millionen Euro pro Unternehmen und Vorhaben begrenzt.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Nebenbestimmungen im Sinne des § 36 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sind für Zuwendungen zur Projektförderung auf Ausgabenbasis die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P), für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis (ANBest-P-Kosten) und für Zuwendungen an Gebietskörperschaften die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (ANBest-Gk). Die jeweiligen Nebenbestimmungen werden Bestandteil des Zuwendungsbescheids. Darüber hinaus können im Einzelfall

¹ Grundlage der Einordnung eines Unternehmens ist die Empfehlung 2003/361/EG der Europäischen Kommission



„Weitere Nebenstimmungen“ formuliert werden, zu denen grundsätzlich Einvernehmen mit dem Antragsteller angestrebt wird.

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

Im Rahmen der Gesamtvorhabenbeschreibung haben die Zuwendungsempfänger ein Konzept für die Eigenevaluation auf Vorhabens- oder Verbundebene beizufügen. Die Eigenevaluation muss Angaben zu den verkehrlichen und klimatechnischen Beiträgen des Projekts sowie zu weiteren vom Zuwendungsgeber vorgegebenen Kategorien im Sinne einer Umsetzung der Programmziele inklusive des Zeithorizonts enthalten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Angaben und Prognosen zum Zwecke einer externen Evaluation des Programms – unter Beachtung datenschutzrechtlicher Regelungen – weitergegeben und in aggregierter Form veröffentlicht werden. Die Zuwendungsempfänger sind weiterhin verpflichtet, an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Näheres wird im jeweiligen Zuwendungsbescheid geregelt.

Es wird darauf hingewiesen, dass jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro auf einer entsprechenden Beihilfe-Internetseite veröffentlicht wird, vgl. Artikel 9 AGVO.

Erhaltene Beihilfen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden, soweit diese Vorschrift einschlägig ist.

Zuwendungsempfänger müssen die relevanten Unterlagen zur Förderung mindestens fünf Jahre vorhalten und auf Verlangen des Zuwendungsgebers, des Bundesrechnungshofes oder der Europäischen Kommission vorlegen.

7 Verfahren

7.1 Zuwendungsgeber und Projektträger

Zuwendungsgeber ist das BMVI, Referat G 15 (Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme), Invalidenstraße 44, 10115 Berlin.

Mit der administrativen Abwicklung der Fördermaßnahme wurde die
TÜV Rheinland Consulting GmbH
Zentralbereich Forschungsmanagement
Am Grauen Stein
51105 Köln

als Projektträger beauftragt. Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unmittelbar beim Projektträger angefordert oder auf der Internetseite <http://www.foerderportal.bund.de> abgerufen werden.

7.2 Förderverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig ausgestaltet.

7.2.1 Erste Stufe: Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

Soweit es sich nicht um prämierte Wettbewerbsbeiträge von „mobil gewinnt“ handelt, sind diese als Projektskizzen gemäß einem entsprechenden Förderaufruf beim Projektträger einzureichen.

Das Nähere regelt der entsprechende Förderaufruf.

Bei Verbundprojekten sind die Skizzen von dem vorgesehenen Verbundkoordinator in Abstimmung mit den Projektpartnern vorzulegen.

Nicht im Wettbewerb „mobil gewinnt“ prämierte Vorhaben können je nach Mittelverfügbarkeit und nach Maßgabe eines entsprechenden Förderaufrufs auf Grundlage dieser Richtlinie berücksichtigt werden.

Mit der Vorlage einer Projektskizze erklären sich die Einreicher damit einverstanden, dass die Skizzen im Auswahlverfahren für die Diskussion sowie fachliche Bewertung der Förderfähigkeit gegebenenfalls auch externen, zur Vertraulichkeit verpflichteten Gutachtern vorgelegt werden.

Auf Grundlage der Bewertung wählt der Fördermittelgeber nach pflichtgemäßem Ermessen die zur Förderung geeignet erscheinenden Projektideen aus. Das Ergebnis wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt.

7.2.2 Zweite Stufe: Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

Aus der Vorlage eines Förderantrags kann kein Rechtsanspruch zur Förderung abgeleitet werden.

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Interessenten bei positiv bewerteten Projektskizzen aufgefordert (bei Verbundprojekten in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator), einen förmlichen Förderantrag vorzulegen, über den nach abschließender Prüfung entschieden wird. Sollten die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nicht ausreichen, um alle positiv bewerteten Vorhaben zu fördern, stehen die Förderanträge im Wettbewerb zueinander. Unter Anwendung der im jeweiligen Förderaufruf genannten Kriterien erfolgt, gegebenenfalls unter Einbeziehung externer Gutachter, eine Priorisierung.



Zur Erstellung förmlicher Förderanträge ist das elektronische Formulare System easy-Online (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>) zu verwenden. Ergänzend zur elektronischen Fassung müssen diese Anträge innerhalb von spätestens vier Wochen nach elektronischer Antragstellung rechtsverbindlich unterschrieben schriftlich bei dem Projektträger eingereicht werden. Es gilt das Datum des Eingangs des schriftlichen Antrags.

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

Die Vorlage des Verwendungsnachweises erfolgt über das Portal Profi-Online.

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a VwVfG, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in diesen Förderrichtlinien Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

8 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2020.

Berlin, den 2. Mai 2018

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Dr. Norbert Salomon
