



**ZDH**  
ZENTRALVERBAND DES  
DEUTSCHEN HANDWERKS

ZDH • Postfach 110472 • 10834 Berlin

Handwerkskammern  
Zentralfachverbände  
Regionale Handwerkskammertage  
Regionale Vereinigungen der Landesverbände  
Landeshandwerksvertretungen

nachrichtlich:

Mitglieder der Planungsgruppe  
"Regional- und Stadtentwicklung, Verkehr und Bau"

Mitglieder Arbeitskreis Handwerk und Luftreinhaltungspolitik  
Mitglieder Arbeitskreis Handwerk und Elektromobilität

Haus des Deutschen Handwerks  
Mohrenstraße 20/21  
10117 Berlin  
www.zdh.de

Abteilung: Wirtschafts-, Energie-  
und Umweltpolitik  
Ansprechpartner: Dr. Benke  
Tel.: +49 30 206 19-264  
Fax: +49 30 206 19-59-264  
E-Mail: benke@zdh.de

Berlin, 24.4.2018  
Per E-Mail

## **Luftreinhaltungspolitik – Förderprogramm „Erneuerbar Mobil“ für Elektromobilität im Gewerbe**

### Zusammenfassung

Förderprogramm „Erneuerbar Mobil“ des BMU für Elektromobile im gewerblichen Bereich (Sofortprogramm „Saubere Luft“), Einreichungsfrist bis zum 25. Mai 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ende 2017 wurde durch die Bundesregierung ein Sofortprogramm zur Luftreinhaltungspolitik beschlossen. Teil des Programms ist auch eine Förderlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) zur Unterstützung des Erwerbs von Elektromobilen im Gewerbe auf Basis des schon bestehenden Förderprogramms [„Erneuerbar Mobil“](#). Grundlinien dieser Förderlinie wurden schon mit [RS vom 20.12.2017](#) erläutert. Nachdem der für Januar 2018 angekündigte Programmstart leider mehrfach verschoben wurde, ist nunmehr der Förderaufruf veröffentlicht worden.

Der [Förderaufruf](#) (auch in der Anlage zum RS) läuft allerdings nur bis 25. Mai 2018, weshalb möglichst schnell mit der Information der Mitglieder begonnen werden sollte. Obwohl einige Strukturen aufgrund der ursprünglichen Herkunft des Förderprogramms aus der Projekt- und Forschungsförderung auf den ersten Blick wenig KMU-geeignet erscheinen, sollten Handwerksunternehmen die Chance zur Teilnahme nutzen, da die zur Verfügung gestellten Antragstools die Antragsstellung auch für Einzelfahrzeuge stark vereinfachen und eine Beteiligung des Handwerks ausdrücklich angeregt wird.

Vereinsregisternummer:  
VR 19916 Nz, Amtsgericht  
Berlin Charlottenburg  
Steuernummer:  
27/622/50987

Bankverbindungen:  
Landesbank Berlin Girozentrale  
13 327 810 (BLZ 100 500 00)  
IBAN DE24 1005 0000 0013 3278 10  
BIC/SWIFT BELADEBEXX

Berliner Volksbank  
830 183 2002 (BLZ 100 900 00)  
IBAN DE94 1009 0000 8301 8320 02  
BIC/SWIFT BEVODEBB

**DAS HANDWERK**  
DIE WIRTSCHAFTSMACHT VON NEBENAN.

### **Maßnahme: „Förderung der Elektrifizierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs“**

Gefördert wird der Erwerb von Neufahrzeugen mit Elektroantrieb (sowie Plug-In-Hybrid) durch Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft einschließlich der notwendigen Ladeinfrastruktur. Explizit werden im Förderaufruf Handwerksbetriebe genannt und KMU zur Teilnahme aufgerufen. Mit dem im Förderaufruf verwendeten Begriff „Flottenbetreiber“ sind auch Handwerksunternehmen mit einem oder wenigen gewerblich eingesetzten Fahrzeugen einbegriffen. Auch Einzelbeschaffungen sind möglich.

Projektseite: Weitere Informationen und Anlagen siehe Projektseite unten:

<https://www.erneuerbar-mobil.de/foerderprogramme/das-sofortprogramm-saubere-luft>

#### Zuwendungsfähig sind folgende Kosten:

- Die gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch den Elektro- oder Plug-In-Hybridantrieb entstehenden Investitionsmehrkosten.
- Kosten für die Beschaffung und die Installation der notwendigen Ladeinfrastruktur (*Erläuterung ZDH: Der Umfang der Landeinfrastruktur ist nicht explizit in den Förderbestimmungen begrenzt, muss aber in sinnvollem Verhältnis zu den geförderten Fahrzeugen stehen. Vorgaben zur öffentlichen Zugänglichkeit gibt es nicht.*)
- Bezuschusst werden können unterschiedliche Antriebstechnologien, wie z. B. Plug-In-Hybride, E-Fahrzeuge mit Zentralmotor, E-Fahrzeuge mit Radnabenmotoren etc.

#### Weitere Voraussetzungen:

- Bei der Förderung von Hybridfahrzeugen ist Voraussetzung, dass diese eine Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine von mindestens 40 km erreichen oder eine Kohlendioxidemission von 50 Gramm pro gefahrenen km unterschreiten müssen.
- Die geförderten Fahrzeuge müssen zu einem signifikanten Anteil in den von Schadstoffbelastung betroffenen Städten (**Städte** siehe Projektseite Anlage 2) verwendet werden. (*Erläuterung ZDH: Ein Unternehmenssitz in einer der genannten Städte ist nicht notwendig. Wenn ein Betrieb in mehreren betroffenen Städten aktiv ist, sollte eine dieser Städte im Einreichungstool ausgewählt und ggf. weitere ergänzende Erläuterungen zu anderen Städten im Textfeld der Projektskizze vorgenommen werden.*)
- Ein direkter Bezug zur gewerblichen Nutzung des Fahrzeugs muss gegeben sein. (*Erläuterung ZDH: Es muss sich jedoch nicht explizit um ein Nutzfahrzeug handeln. Der Erwerb eines gewerblich zu nutzenden Pkws ist ebenso möglich.*)
- Die beantragten Fahrzeuge sind innerhalb von einem Jahr nach Bewilligung ("Bewilligungszeitraum") anzuschaffen. Die Zweckbindungsfrist für die beschafften Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur beträgt 24 Monate.

- Der Antragsteller muss sich bereit erklären, an einer übergeordneten Datenerhebung zur Bewertung des Sofortprogramms teilzunehmen. (Durch ein Stichprobenverfahren werden die Teilnehmer ermittelt.)

#### Höhe der Förderung:

- Eine Förderung der Mehrkosten von Elektrofahrzeugen (einschließlich Ladeinfrastruktur und deren Installation) gegenüber konventionellen Fahrzeugen erfolgt bei Großbetrieben (über 250 Mitarbeitern) zu 40 %.
- Bei mittelgroßen Betrieben (unter 250 Mitarbeiter und max. 50 Mio. Euro Umsatz oder max. 43 Mio. Euro Bilanzsumme) erhöht sich die Förderung auf 50 %.
- Kleinbetriebe (unter 50 Mitarbeiter und max. 10 Mio. Euro Umsatz oder max. 10 Mio. Euro Bilanzsumme) werden zu 60 % gefördert.

Die Differenz der Kosten der Beschaffung eines Elektrofahrzeugs zu einem konventionellen Fahrzeug kann **pauschal mit Hilfe eines Berechnungstools** ermittelt werden. Im Tool gibt es eine Auswahlmöglichkeit für die meisten E-Mobile mit automatischer Berechnung der Mehrkosten. Dort können auch pauschale Kosten unterschiedlicher Ladefrastrukturen ausgewählt werden. (Deren Kosten gelten komplett als förderfähige „Investitionsmehrkosten“.) (*Erläuterung ZDH: Zurzeit kann das Tool nur mit Excelversionen ab 2010 bearbeitet werden. Der Projektträger arbeitet an einer Lösung.*)

- *Zum **Berechnungstool**: siehe Projektseite Anlage 1*

Wahlweise ist statt der pauschalen auch eine individuelle Mehrkostenermittlung möglich. Diese bietet sich an, wenn keine Basisvarianten von Fahrzeugen erworben werden oder Flottenbeschaffungsverträge bestehen. (siehe 4.2. des Förderauftrages)

#### Kumulierung mit Umweltbonus:

Eine wesentliche Änderung gegenüber den schon im Dezember 2017 skizzierten Förderbedingungen ist die nunmehr explizit gegebene Möglichkeit der Kumulierung der Förderungen mit dem [Umweltbonus](#) (Förderung beim Kauf von E-Mobilen in Höhe von 4.000 Euro). Dieser Umweltbonus muss separat bei der BAFA beantragt werden.

*Erläuterung ZDH: Zu beachten ist dabei, dass mit dem Umweltbonus nur Fahrzeuge förderfähig sind, die in der Basisvariante bis 60.000 Euro (Nettolistenpreis) kosten und die mit einem PKW-Führerschein B nutzbar sind. Schwere Lkw über 3,5 bzw. 4,25 Tonnen sind damit ausgeschlossen vom Umweltbonus und dementsprechend von der Kumulierungsmöglichkeit. Die Einschränkung ist in der aktuellen Praxis jedoch nur begrenzt relevant, da es zurzeit in diesem Bereich kaum elektromobile Angebote auf dem Markt gibt.)*

### Erstellung des Antrages:

Da die Förderung auf einer bereits länger bestehenden Projektförderung basiert ist formal die Erstellung einer Projektskizze notwendig. Der Projektträger stellt dazu ein Online-Einreichungstool mit stark standardisierten Möglichkeiten zur Beantragung von Mitteln für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur für die Beantragung zur Verfügung.

**Einreichungstool** (Zugang zum erst nach Anmeldung möglich) <https://www.vdivde-it.de/submission/bekanntmachungen/saubere-luft/>

Bei kleineren Beschaffungen reicht im Feld „Einsatzzweck/Einsatzprofile“ eine kurze stichwortartige Darstellung der typischen Verwendung des Fahrzeugs (z.B. *Transport von Materialien und Werkzeugen des xy-Handwerks zu Kunden und Baustellen. Nutzung zu Materialeinkäufen und regelmäßigen Kundenservice in der Stadt, Filialbelieferung*) Soweit zusätzliche Hinweise auf den Einsatzzweck im jeweiligen Unternehmen die Bewertung der Förderwürdigkeit verbessern könnten, sollten diese ergänzt werden.

Nur bei größeren, überjährigen Beschaffungen sollte zur Wahrung der Chancen bei der Förderauswahl eine mehrseitige ausführliche Projektskizze erstellt werden (siehe **Gliederungsvorschlag** auf der Projektseite – Anlage 3).

### Auswahlentscheidung (zweistufig):

Der Projektträger VDIVDE rechnet mit Überzeichnung der Fördersumme. Es ist allerdings kein „Windhundprinzip“ vorgesehen. Die Projektskizzen werden ab dem 25. Mai 2018 nach verschiedenen Kriterien bewertet (Einsatz in betroffenen Ballungsräumen, Einsatzprofil). Das Handwerk setzt sich dafür ein, dass auch eine angemessene Verteilung der Förderempfänger auf unterschiedliche Betriebsgrößenklassen sichergestellt wird. Nach erfolgter Auswahl werden die erfolgreichen Bewerber zur Einreichung eines endgültigen Antrages aufgefordert. (Der auch bürokratiearm gestaltet sein soll.)

### Ansprechpartner:

Bei Fragen kann der Projektträger konsultiert werden:

VDI/VDE Innovation + Technik GmbH (VDI/VDE-IT)

Steinplatz 1, 10623 Berlin

Telefon: 030 310078-5660, E-Mail: [elmo@vdivde-it.de](mailto:elmo@vdivde-it.de)

Mit freundlichen Grüßen

gez. Karl-Sebastian Schulte  
Geschäftsführer

gez. Dr. Alexander Barthel

Anlage

# **Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020**

## **Aufruf zur Antragseinreichung zur Förderung der Elektrifizierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs sowie von Taxis, Mietwagen und Carsharing-Fahrzeugen im Rahmen des Förderprogramms „Erneuerbar Mobil“ vom 08.12.2017 - Förderschwerpunkt 2.4 „Unterstützung für die Markteinführung mit ökologischen Standards“**

### **1. Zielsetzung der Förderung**

Die Bundesregierung und die beteiligten Bundesländer und Kommunen haben sich am 28. November 2017 auf Eckpunkte eines "Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020" zur Verbesserung der Luftqualität in Städten verständigt. Das Sofortprogramm ist ein weiterer wichtiger Schritt in Richtung des gemeinsamen Ziels von Bund, Ländern und Kommunen, die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen in Städten und Ballungsräumen zu verringern. Gegenstand des Sofortprogramms sind Maßnahmen die geeignet sind, bereits kurzfristig bis zum Jahr 2020 Wirkung zu entfalten.

Hierzu zählen Maßnahmen zur „Elektrifizierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs“ und „Elektrifizierung von Taxis, Mietwagen und Carsharing-Fahrzeugen“. Denn durch die Umstellung der Fahrzeugflotten von Taxiunternehmen, Handwerkern und anderen Gewerbetreibenden sowie Transport- und Lieferdiensten auf Elektrofahrzeuge kann ein wichtiger Beitrag zur Senkung der Luftschadstoffbelastung im städtischen Raum geleistet werden.

Um eine zeitnahe Verbesserung der Luftqualität zu erreichen setzt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) diese Maßnahmen um, indem es im Rahmen des bestehenden Förderprogramms „Erneuerbar Mobil“ die Beschaffung von elektrisch betriebenen leichten Nutzfahrzeugen sowie Pkw für den Betrieb als Taxi, Mietwagen und Carsharingfahrzeug fördert. Dafür werden zusätzliche 30 Millionen Euro für das Förderprogramm Erneuerbar Mobil zur Verfügung gestellt.

Basis des Sofortprogramms bildet die Richtlinie zur Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität vom 08.12.2017 – Förderschwerpunkt 2.4 Unterstützung für die Markteinführung mit ökologischen Standards. Die folgenden Hinweise gelten ergänzend zu der entsprechenden Richtlinie.

### **2. Gegenstand der Förderung**

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) fördert die Beschaffung (Kauf) von Neufahrzeugen mit Elektroantrieb durch Flottenbetreiber. Zuwendungsfähig sind folgende Kosten:

- Die gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch den Elektro- oder Plug-In-Hybridantrieb entstehenden Investitionsmehrkosten.
- Kosten für die Beschaffung und die Installation der notwendigen Ladeinfrastruktur.

Weitere mit der Beschaffung der Fahrzeugflotte in Zusammenhang stehende Kosten werden nicht gefördert. Bezuschusst werden können unterschiedliche Antriebstechnologien, wie z. B. Plug-In-Hybride, E-Fahrzeuge mit Zentralmotor, E-Fahrzeuge mit Radnabenmotoren etc.

### **Weitere Voraussetzungen**

- Bei Hybridfahrzeugen gilt, dass diese eine Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine von mindestens 40 Kilometern erreichen oder eine Kohlendioxidemission von 50 Gramm pro gefahrenen Kilometer unterschreiten müssen.
- Die beantragten Fahrzeuge müssen im Einsatz einen signifikanten Fahranteil in den in Anlage 2 aufgeführten Städten aufweisen.
- Ein direkter Bezug zur gewerblichen Nutzung des Fahrzeugs muss gegeben sein.
- Die beantragten Fahrzeuge sind innerhalb eines Zeitraums von einem Jahr nach Bewilligung anzuschaffen. Der Bewilligungszeitraum wird entsprechend auf diesen Zeitraum begrenzt. Sollte im Ausnahmefall der Bewilligungszeitraum hiervon abweichen, so ist diesbezüglich eine nachvollziehbare Begründung vorzulegen. Zuwendungsfähig sind nur Kosten, die innerhalb des Bewilligungszeitraums verursacht werden.

- Die Zweckbindungsfrist für die beschafften Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur beträgt 24 Monate.
- Die Förderung von Verbundprojekten ist nicht vorgesehen.
- Der Antragsteller erklärt sich bereit, an einer übergeordneten Datenerhebung teilzunehmen. Diese dient u.a. der Bewertung des Sofortprogramms. Der Fördergeber benötigt diese Informationen, um seine Aktivitäten dem aktuellen Bedarf anzupassen. Falls Sie nach einem Stichprobenverfahren ausgewählt werden, sind vorhabenbezogene Informationen den beauftragten Instituten zur Verfügung zu stellen.
- Aufgrund der besonderen Ausrichtung dieses Sonderprogramms entfällt abweichend von Punkt 2.4 der Förderrichtlinie vom 08.12.2017 die Kombination der Fahrzeugbeschaffung mit den Förderschwerpunkten 2.1 oder 2.3.
- Erhaltene Förderungen werden gemäß Art. 9 AGVO veröffentlicht und können im Einzelfall gemäß Art. 12 AGVO von der EU-Kommission geprüft werden.
- Sofern für das zu beschaffende Fahrzeug ein Acoustic Vehicle Alerting Systems (AVAS, vgl. EU Verordnungen und Richtlinien: Nr. 540/2014, 2007/46/EG und 70/157/EWG) verfügbar ist, wird empfohlen, dieses in die Fahrzeugausstattung mit aufzunehmen.

### **3. Zuwendungsempfänger**

Antragsberechtigt sind insbesondere Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft.

Vor allem kleinere und mittlere Unternehmen (KMU) werden zur Antragstellung ermutigt. Die gültige KMU-Definition der EU ist einsehbar unter dem folgenden Link: <https://www.foerderinfo.bund.de/de/kmu-definition-der-europaeischen-kommission-972.php>

Nicht antragsberechtigt sind Hersteller von den nach dieser Richtlinie förderfähigen Fahrzeugen.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Förderung gewährt. Dasselbe gilt für Antragsteller und, sofern der Antragsteller eine juristische Person ist, für den Inhaber der juristischen Person, die eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

### **4 Art, Umfang und Höhe der Förderung**

Die Förderung wird als nicht rückzahlbarer Investitionszuschuss gewährt. Dieser berechnet sich auf Grundlage der Investitionsmehrkosten, die zur Erreichung der Umweltziele dieses Fördervorhabens erforderlich sind.

Die Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die in Nummer 2 genannten förderfähigen Kosten. Entsprechend Abschnitt 7, Artikel 36 AGVO beträgt die Anteilsfinanzierung dieser Kosten bis zu 40 %.

Die Beihilfeintensität kann sich wie folgt erhöhen:

- Für Unternehmen, die der Definition für KMU gemäß Anhang I, Artikel 2 Nr. 2 AGVO entsprechen, um 10 Prozentpunkte bei mittleren Unternehmen und um 20 Prozentpunkte bei kleinen Unternehmen.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet auf Grund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

### **Ermittlung der zuwendungsfähigen Investitionsmehrkosten**

Im Rahmen des Sofortprogramms stehen zwei Varianten hinsichtlich der Ermittlung der zuwendungsfähigen Investitionsmehrkosten von Fahrzeugen und der für den Betrieb der Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur zur Auswahl:

#### **1. Investitionsmehrkostenpauschale**

- die voraussichtlich förderfähigen, fahrzeugspezifischen Investitionsmehrkosten können unter Zuhilfenahme von Anlage 1, Variante 1 „Pauschale Investitionsmehrkosten“ als Pauschalbetrag ermittelt werden. Die maximal mögliche Zuwendung im Rahmen der Investitionsmehrkostenpauschale ist auf 10.000,00 EUR pro Fahrzeug begrenzt. Die Vorlage von Angeboten entfällt.

- Voraussetzung für den Abruf der Zuwendung ist der Nachweis der Fahrzeugzulassung sowie die Vorlage der jeweiligen Rechnungen der Elektrofahrzeuge.
- die förderfähigen Investitionsmehrkosten der für den Betrieb der Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur und evtl. Installation können ebenfalls unter Zuhilfenahme von Anlage 1, Variante 1 als Pauschalbetrag ermittelt werden. Die Vorlage von Angeboten entfällt.
  - Voraussetzung für den Abruf der Zuwendung ist der Nachweis der Beschaffung der beantragten Ladeinfrastruktur und der Nachweis der Installation (z.B. durch Bestätigung der Installationsleistung, oder Rechnung)

Hinsichtlich der Anforderungen an den Anschluss und den Betrieb von Anlagen an das öffentliche Netz sind die jeweils gültigen Vorschriften zu beachten.

Die Investitionsmehrkostenpauschalen wurden durch den Zuwendungsgeber ermittelt und können im Laufe des Förderprogramms Änderungen unterliegen. Im Falle, dass Fahrzeuge, bzw. die für den Betrieb der Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur nicht in Anlage 1, Variante 1 berücksichtigt werden konnten, ist Anlage 1, Variante 2 „Individuelle Investitionsmehrkosten“ zu wählen.

## 2. Individuelle Investitionsmehrkosten

Für die Ermittlung der individuellen Investitionsmehrkosten sind entsprechende Angebote für das Elektrofahrzeug und eines von Art und Ausstattungsmerkmalen vergleichbaren Referenzfahrzeugs einzuholen. Dies gilt auch für die für den Betrieb der Fahrzeuge notwendige Ladeinfrastruktur, sofern diese beantragt wird. Eine Abweichung von den in Anlage 1 aufgeführten Kategorien der Ladeinfrastruktur ist inhaltlich zu begründen.

Ist eine Benennung der Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Einreichung nicht möglich, z.B. wegen überjähriger Beschaffung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen und evtl. Infrastruktur, so ist mit Antragseinreichung eine nachvollziehbare Kostenschätzung und Plausibilisierung der beantragten Kosten vorzulegen.

Bei der Abrechnung der Investitionsmehrkosten wird in diesen Fällen geprüft, ob der Kaufpreis des Elektrofahrzeugs den Wert aus der Antragsphase unterschreitet. In diesem Fall werden die tatsächlich entstandenen Investitionsmehrkosten durch den Projektträger ermittelt. Der Zuwendungsempfänger hat hier die Möglichkeit, durch Vorlage entsprechender Angebote nachzuweisen, dass durch Rabatte beim konventionellen Vergleichsfahrzeug höhere Investitionsmehrkosten vorliegen, als durch Verwendung des Vergleichsangebotes aus der Antragsphase. Wird der in der Antragsphase angesetzte Kaufpreis erreicht oder überschritten, entfällt diese Prüfung. Dies gilt auch für die für den Betrieb der Fahrzeuge notwendige Ladeinfrastruktur.

## **Kumulierung**

Eine Kumulierung der Förderung mit dem Umweltbonus ist prinzipiell möglich. Wird eine Kumulierung angestrebt, reduzieren sich die Investitionsmehrkosten um den entsprechenden Betrag des jeweiligen Umweltbonus. Dies ist bereits bei der Einreichung der Projektskizze zu berücksichtigen (siehe auch Anlage 1). Ein Antrag auf die Gewährung des Umweltbonus muss gesondert gestellt werden. Ein Recht auf den Umweltbonus ist aus einer etwaigen Förderung im Rahmen des Sofortprogramms nicht ableitbar.

## **5. Verpflichtende Berichterstattung**

Die Berichterstattung zum Umsetzungsstand des Vorhabens richtet sich nach den AnBest-P-Kosten bzw. AnBest-GK, und wird in den „weiteren Nebenbestimmungen und Hinweisen“ zum Zuwendungsbescheid verankert.

## 6. Fristen, Antrags-, Auswahl- und Entscheidungsverfahren

Für die Betreuung der Fördermaßnahme hat das BMU einen Projektträger beauftragt. Für das BMU ist dies die VDI/VDE Innovation + Technik GmbH.

Projektträger VDI/VDE Innovation + Technik GmbH (VDI/VDE-IT)

Steinplatz 1  
10623 Berlin

Telefon: 030 310078-5660

E-Mail: [elmo@vdivde-it.de](mailto:elmo@vdivde-it.de)

Das Antragsverfahren läuft über zwei Stufen ab. In der ersten Stufe werden über das Skizzeneinreichungsportal des Projektträgers notwendige Angaben des Antragstellers und zum Beschaffungsvorhaben erfasst (Projektskizze). Nach Prüfung der Förderwürdigkeit ergeht an die für eine Förderung vorgesehenen Projekte in der zweiten Stufe eine schriftliche Aufforderung zur Einreichung des Förderantrages, mit allen notwendigen Informationen für die zweite Verfahrensstufe. Anträge sind über das easyOnline Portal einzureichen.

Projektskizzen können bis zum Stichtag 25.05.2018 eingereicht werden. Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden.

Interessenten werden gebeten, ihre Projektskizze im Rahmen des Sofortprogramms über den folgenden Links einzureichen:

<https://www.vdivde-it.de/submission/bekanntmachungen/saubere-luft/>

Für die Bewertung der Förderwürdigkeit ist es notwendig, sämtliche Angaben im Skizzeneinreichungsportal zu beantworten. Über das Skizzeneinreichungsportal werden die inhaltlichen und formalen Voraussetzungen für eine Förderung nachgewiesen und sind somit Notwendig für eine Beurteilung der Förderwürdigkeit des Projektes.

Die eingegangenen Projektskizzen werden hinsichtlich des Beitrags zu den förderpolitischen Zielen des Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020 - Verbesserung der Luftqualität in belasteten Städten - .u.a. nach folgenden Kriterien bewertet:

- Grad der Belastung des geplanten Einsatzgebietes (siehe Anlage 2)
- Einsatzprofil
- Fahranteile der in der angegebenen Stadt einzusetzenden Fahrzeuge
  - o innerstädtische
  - o Umland

Für die Beurteilung großvolumiger Beschaffungsinitiativen ist hinsichtlich der Beurteilung der Förderwürdigkeit eine zusätzliche inhaltliche Darstellung mit detaillierter Kostenschätzung und Informationen zu Beschaffungszeiträumen hinzufügen. Ein Gliederungsvorschlag kann der Anlage 3 entnommen werden.