



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Änderung der Förderrichtlinie für die Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen, im gewerblichen oder kommunalen Einsatz befindlichen leichten Handwerker- und Lieferfahrzeugen der Klassen M1, M2, N1 und N2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von 2,8 Tonnen bis zu 3,5 Tonnen der Schadstoffklassen Euro 3, 4 und 5 oder Euro I, II, III, IV, V und EEV mit Stickoxidminderungssystemen

Vom 6. November 2019

Die oben genannte Förderrichtlinie vom 19. Juni 2019 (BAz AT 10.07.2019 B2) wird aufgrund erfolgter Nachnotifizierung wie folgt geändert:

1. Nummer 2 der Förderrichtlinie lautet wie folgt:

2 Gegenstand der Förderung

Gegenstand der Förderung ist die Nachrüstung von gewerblich oder kommunal genutzten leichten Handwerker- und Lieferfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1, M2, N1 und N2 mit einer Zuordnung zu den Schadstoffklassen der Stufe A und B gemäß der Richtlinie 70/220/EWG (Euro 3 und 4) oder der Schadstoffklasse Euro 5 gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse ab 2,8 Tonnen oder Zuordnung zu den Schadstoffklassen der Stufen A und B (Euro I und II) gemäß der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung 91/542/EWG bzw. der Stufe A, B1, B2 und C gemäß der Richtlinie 2005/55/EG (Euro I, II, III, IV, V und EEV) für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 2,8 bis zu 3,5 Tonnen. Gewerblich genutzte Handwerker- und Lieferfahrzeuge müssen überwiegend entweder in einer der im Anhang II oder in einer der in den Folgejahren vom Umweltbundesamt zu den NO₂-Grenzwertüberschreitungen veröffentlichten Listen genannten Kommunen oder anliegenden Landkreisen eingesetzt werden. Fahrzeuge, die kommunale Aufträge erfüllen, müssen überwiegend in einer der im Anhang II oder in einer der in den Folgejahren vom Umweltbundesamt zu den NO₂-Grenzwertüberschreitungen veröffentlichten Listen genannten Kommunen eingesetzt werden. „Überwiegend“ setzt dabei einen streckenbezogenen Einsatz des geförderten Fahrzeugs von mehr als 50 Prozent im Gebiet einer oder mehrerer der in Anhang II genannten Städte voraus. Gefördert werden dabei System- und externe Einbaukosten der Nachrüstung von genehmigten Abgasnachbehandlungssystemen zur Reduzierung der Stickstoffdioxidemissionen.

2. Nummer 5 der Förderrichtlinie lautet wie folgt:

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Es erfolgt eine Projektfinanzierung im Wege der Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Investitionszuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Bemessungsgrundlage sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben oder Kosten.

Die Förderquote (Beihilfeintensität) beträgt höchstens 80 Prozent der Umrüstkosten (System- und Einbaukosten) und ist im Rahmen dieser Richtlinie auf einen Höchstbetrag von 3 600 Euro pro Fahrzeug begrenzt. Dieser Förderbetrag darf pro Fahrzeug nur einmal gewährt werden. Laufende Betriebskosten im Anschluss an die erfolgte Nachrüstung sind nicht förderfähig.

Eine Kumulierung mit Fördermitteln Dritter für denselben Fördergegenstand ist bei inhaltsgleichen Maßnahmen bis zu 95 Prozent der Umrüstkosten (System- und Einbaukosten) zulässig. Im Fall der Förderung durch mehrere Stellen ist VV Nr. 1.4 zu § 44 BHO zu beachten.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, zu erklären und nachzuweisen, ob und ggf. inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt worden sind. Änderungen sind unverzüglich anzuzeigen.



3. Der Anhang II lautet wie folgt:

Anhang II

Liste

der in den Jahren 2017 und 2018 im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen jeweils absteigend sortiert nach der Höhe der jeweils gemessenen Werte

2017

Kommune	Kreis	Bundesland
München	kreisfrei	BY
Stuttgart	kreisfrei	BW
Darmstadt	kreisfrei	HE
Köln	kreisfrei	NW
Reutlingen	Landkreis Reutlingen	BW
Düren	kreisfrei	NW
Hamburg	kreisfrei	HH
Limburg a. d. Lahn	Landkreis Limburg-Weilburg	HE
Düsseldorf	kreisfrei	NW
Kiel	kreisfrei	SH
Heilbronn	Landkreis Heilbronn	BW
Frankfurt am Main	kreisfrei	HE
Backnang	Rems-Murr-Kreis	BW
Bochum	kreisfrei	NW
Ludwigsburg	Landkreis Ludwigsburg	BW
Dortmund	kreisfrei	NW
Essen	kreisfrei	NW
Wiesbaden	kreisfrei	HE
Berlin	kreisfrei	BE
Freiburg im Breisgau	kreisfrei	BW
Hagen	kreisfrei	NW
Oberhausen	kreisfrei	NW
Oldenburg (Oldb)	kreisfrei	NI
Wuppertal	kreisfrei	NW
Bonn	kreisfrei	NW
Esslingen am Neckar	Landkreis Esslingen	BW
Hannover	kreisfrei	NI
Mainz	kreisfrei	RP
Offenbach am Main	kreisfrei	HE
Tübingen	Landkreis Tübingen	BW
Bielefeld	Kreisfrei	NW
Herrenberg	Landkreis Böblingen	BW
Mühlacker	Enzkreis	BW
Aachen	kreisfrei	NW
Gelsenkirchen	kreisfrei	NW
Leverkusen	kreisfrei	NW
Osnabrück	kreisfrei	NI
Paderborn	Kreis Paderborn	NW
Schwerte	Kreis Unna	NW
Siegen	Kreis Siegen-Wittgenstein	NW
Mannheim	kreisfrei	BW
Neuss	Rhein-Kreis Neuss	NW



Kommune	Kreis	Bundesland
Augsburg	kreisfrei	BY
Duisburg	kreisfrei	NW
Hürth	Rhein-Erft-Kreis	NW
Ludwigshafen am Rhein	kreisfrei	RP
Pleidelsheim	Landkreis Ludwigsburg	BW
Halle (Saale)	kreisfrei	ST
Herne	kreisfrei	NW
Leonberg	Landkreis Böblingen	BW
Mühlheim an der Ruhr	kreisfrei	NW
Nürnberg	kreisfrei	BY
Overath	Rheinisch-Bergischer Kreis	NW
Witten	Ennepe-Ruhr Kreis	NW
Gießen	Landkreis Gießen	HE
Gladbeck	Kreis Recklinghausen	NW
Hildesheim	Landkreis Hildesheim	NI
Mönchengladbach	kreisfrei	NW
Walzbachtal	Landkreis Karlsruhe	BW
Bensheim	Kreis Bergstraße	HE
Dinslaken	Kreis Wesel	NW
Heidenheim an der Brenz	Landkreis Heidenheim	BW
Leinfelden-Echterdingen	Landkreis Esslingen	BW
Regensburg	Kreisfrei	BY
Solingen	kreisfrei	NW

2018 (ergänzend zu oben genannter Liste hinzugekommene Städte)

Sindelfingen	Landkreis Böblingen	BW
Ulm	Kreisfrei	BW
Eschweiler	Städteregion Aachen	NW
Koblenz	Kreisfrei	RP
Leipzig	Kreisfrei	SN

Berlin, den 6. November 2019

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Zielke