

Universitätsstadt Tübingen
Oberbürgermeister
Palmer, Boris Telefon: 07071-204-1200
Gesch. Z.: / Oberbürgermeister

Vorlage 157a/2018
Datum 27.02.2018

Berichtsvorlage

zur Behandlung im **Verwaltungsausschuss**

Betreff: Luftreinhaltung; Bundeszuschüsse

Bezug: 157/2017

Anlagen: 0

Zusammenfassung:

Die Fördermittellandschaft im Bereich „nachhaltige Mobilität“ hat durch das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“ für Kommunen mit besonders hohen Stickstoffdioxid-Konzentrationen des Bundes aus Sicht der Stadtverwaltung nur wenig neue, praktische Ansätze für Förderanträge hinzubekommen.

Die Stadtverwaltung hat bereits vor dem Start des Sofortprogramms zahlreiche Anträge im Bereich „nachhaltige Mobilität“ (insb. Elektromobilität und Radverkehr) erfolgreich platziert und wird diese nun prioritär abarbeiten.

Jedoch wird die bestehende bzw. die sich entwickelnde Fördermittellandschaft aufmerksam verfolgt, so dass bei Eignung auf die Tübinger Verhältnisse weitere Anträge gestellt werden können. Fest eingeplant ist dabei bereits ein weiterer großer Antrag zur Verbesserung der Radinfrastruktur.

Ziel:

Information des Gemeinderates über das Vorgehen der Stadtverwaltung bei der Einwerbung von Landes- und Bundeszuschüssen im Themenfeld Luftreinhaltung und nachhaltige Mobilität.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Die Bundesregierung hat im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017 – 2020“ als Antwort auf den „Diesel-Gate-Skandal“ eine Milliarde Euro zur Förderung von umweltfreundlicher Mobilität in den von Stickstoffdioxid (NO₂)-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen bereitgestellt. Tübingen hält zwar mittlerweile die Grenzwerte für Feinstaub sicher ein, überschreitet jedoch den zulässigen Jahresmittelwert für Stickoxide noch um 20% und ist daher im Kreis der antragsberechtigten Kommunen. Die Verwaltung berichtet darüber, welche Teile des Programms sie mit Anträgen zu nutzen beabsichtigt und welche nicht.

2. Sachstand

Die Rahmenbedingungen für die Vergabe der Mittel aus dem Sofortprogramm haben sich nach den Mitteilungen des Städtetags quasi wöchentlich verändert. Mittlerweile scheint jedoch so viel Sicherheit im Hinblick auf die Ausgestaltung, dass die Verwaltung über den beabsichtigten Umgang damit unterrichten kann.

Das Sofortprogramm soll mit einer Milliarde Euro bestückt werden, die auf drei Töpfe verteilt werden. 350 Millionen Euro für Elektrifizierung des Verkehrs, 150 Millionen für die Nachrüstung von Dieselnissen und 500 Millionen Euro für Digitalisierung.

Für die erste Förderrunde über die Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ ist eine fachliche Analyse und Abwägung der Wirkung verschiedener Maßnahmen im Bereich der Digitalisierung des Verkehrssystems hinsichtlich der angestrebten Schadstoffreduktion notwendig. In späteren Förderrunden ist nach derzeitigen Stand ein so genannter Masterplan Voraussetzung, dessen Erstellung gefördert wird, aber für Tübingen rund 100 t€ kosten und mit erheblichem internen Arbeitsaufwand verbunden wäre.

Die Nachrüstung von Dieselnissen ist in Tübingen abgeschlossen. Es gibt keine technisch verfügbaren Optionen mehr, die vorhandenen Busse weiter zu verbessern. Alle Fahrzeuge im Stadtverkehr sind entweder bereits als EuroVI beschafft oder es wurden die vorhandenen EuroV-Busse auf einen Stand nahe an EuroVI nachgerüstet („Refreshing“) (mit Ausnahme von drei EuroV-Bussen, bei denen nur die Motorsteuerung verbessert werden konnte). Für das Refreshing im Jahr 2017 ihrer halben Busflotte (31 Busse) haben die Stadtwerke Tübingen ca. 220 t€ aufgewandt, die nicht mehr gefördert werden können. Hier wird der „Konzern Stadt“ finanziell für seine vorbildliche und vorausschauende Investitionspolitik für saubere Busse benachteiligt.

Der Zugriff auf den Digitalisierungstopf gestaltet sich zunehmend unattraktiver. Mit 30 anderen Kommunen hat Tübingen bisher keinen Masterplan „Saubere Luft“ erstellt. In erster Linie, weil die Verwaltung sich davon keinen wesentlichen Erkenntnisgewinn verspricht. So weit bisher ersichtlich, wird in diesem Bereich viel experimentiert, jenseits klassischer Park- und Verkehrsleitsystem sind aber nirgendwo Techniken ersichtlich, die relevante Mengen an Schadstoffen aus dem Verkehr vermeiden könnten. Das Tübinger Parkleitsystem wird aber soeben fertiggestellt. Zudem ist die Stadt seit vielen Jahren im Verfahren der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes intensiv involviert. Jedoch werden diese Grundlagenwerke, die Maßnahmen zur Luftreinhaltung enthalten und bewerten sollen, von der Bundesregierung nicht für eine Maßnahmenförderung in Betracht gezogen.

Die der Verwaltung bekannten Masterpläne zeigen viele modische Worthülsen, aber wenig relevante Handlungsfelder. Mittlerweile hat der Bund festgelegt, dass die Förderquote für Maßnahmen aus dem Digitalisierungstopf nur bei 50% liegen wird. Finanziell gut ausgestattete Kommunen wie Tübingen müssen die Hälfte der Kosten selbst tragen. Aus Sicht der Verwaltung gibt es derzeit keine technisch verfügbaren Optionen, die eine Antragstellung mit einem so hohen Eigenmittel- und Personaleinsatz begründen könnten. Auch der Städte- tag weist eindringlich darauf hin, dass die niedrigen Förderquoten angesichts des hohen Aufwandes und des Erprobungscharakters aller denkbaren Projekte erwarten lässt, dass die Mittel nicht abgerufen werden. Die Verwaltung will daher keinen Masterplan erstellen.

3. Vorgehen der Verwaltung

Der einzig interessante Programmteil ist aus Sicht der Stadtverwaltung der Elektrifizierungstopf, den es jedoch mehr oder weniger ähnlich schon vor dem Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“ gab. Nach wie vor sind die Stadtwerke intensiv bemüht, einsatzfähige Elektrobusse zum Kauf zu finden. Die Konkurrenz der Nachfrage ist durch das Programm allerdings noch größer und das Angebot nach wie vor kaum existent. Gleichwohl ist das Ziel der Stadt, die Beschaffung von Elektrobussen durchzuführen und sich dies fördern zu lassen. Hier ist mit einer 50%-Förderung der zusätzlichen Kosten zu rechnen. Ev. sind noch weitere Programmbausteine (z. B. Verkehrsdatenerfassung) von Interesse, sofern hierfür kein Masterplan erforderlich ist und es sich um Projekte handelt, die ohnehin bei der Verwaltung anstehen.

Schon vor der Auflage des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017 – 2020“ haben Stadtverwaltung und Stadtwerke Zuschussanträge an Bund und Land gestellt und werden dies auch zukünftig nach Möglichkeit tun. Aktuell sind folgende Anträge bewilligt bzw. im Verfahren:

- a) Zuwendungsbescheid aus der Förderrichtlinie „Elektromobilität“ des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die Erstellung eines Elektromobilitätskonzeptes liegt vor (64 t€)
- b) Zuwendungsbescheid aus der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ des BMVI für vier Normalladestationen liegt vor (30 t€)
- c) Antrag auf Zuwendung aus der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ des BMVI für 20 Normalladestationen und vier Wallboxen gestellt (148 t€)
- d) Antrag auf Zuwendung aus der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ des BMVI für eine Schnellladestationen gestellt (32 t€)
- e) Zuwendungsbescheid aus dem „Energie- und Klimafonds“ der Bundesregierung für zwei E-Busse, drei E-Kfz und zwei Bus-Ladestationen sowie eine Wallbox liegt vor (215 t€)
- f) Absichtserklärung zur Teilnahme an der Förderung „Flächendeckendes Sicherheitsladernetz für Elektrofahrzeuge (SAFE)“ des Landes BW eingereicht (= 1 bis 2 Ladestation/en)
- g) Antrag auf Zuwendung zum Kauf eines Hybridbusses beim MVI gestellt.
- h) Antrag auf Zuwendung aus der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des BMVI in die Rubrik „Verkehrsdatenerfassung“ für Verkehrszählsysteme und -rechner in Vorbereitung.
- i) Antrag auf Zuwendung aus der „Förderung von Personalkosten zur Luftreinhaltung in Kommunen mit Grenzwertüberschreitungen“ des Ministeriums für Verkehr BW gestellt.

Insgesamt ergeben sich aus Sicht der Stadtverwaltung nur geringe und enttäuschende (neue) Antragsmöglichkeiten aus dem Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“.

Die Bundesregierung weist allerdings darauf hin, dass neben diesen Sondermitteln für die Luftreinhaltekommunen der Zugriff auf bestehende Förderlinien des Bundes relevant ist. Hier wird insbesondere der Wettbewerb des BMBU zur Förderung des Radverkehrs genannt, auf den sich Tübingen mit dem Bau der Radwegbrücken erfolgreich beworben hat.

Die Verwaltung beabsichtigt daher, einen weiteren Antrag einzureichen, der erneut auf eine Förderung von bis zu 5 Millionen Euro abzielt und den Bau von Radabstellanlagen rund um den Hauptbahnhof sowie den Bau einer Ost-West-Rad-Verbindung zwischen Derendinger Allee und Karlstraße als Anbindung der beiden Radbrückenrouten West und Mitte mit dem Hauptbahnhof zum Inhalt hat. Der Antrag soll in seiner Begründung mit dem Argument verstärkt werden, dass Tübingen sich zur Luftreinhaltung als Vorbildkommune moderner Radverkehrsinfrastruktur begreift und den Einsatz von Eigenmitteln in diesem Sektor konzentriert. Die Verwaltung erhofft sich dadurch vom Status einer Luftreinhaltekommune durch bessere Erfolgchancen des Antrags zu profitieren.

4. Lösungsvarianten

Der Bund räumt den 30 Luftreinhaltekommunen, die bisher keine Masterpläne erstellt haben, eine Frist ein, diese nachzureichen. Die Stadt könnte hierfür ein geeignetes Planungsbüro beauftragen und einen Förderantrag stellen. Dafür wäre – bei einer Bundes-Förderung in Höhe von 50% - mit Kosten der Stadt von ca. 50 t€ zu rechnen. Die Verwaltung beabsichtigt aus den genannten Gründen, von einem solchen Schritt abzusehen.

5. Finanzielle Auswirkungen

Ob und in welcher Höhe konkrete Landes- oder Bundeszuschüsse weiter eingeworben werden können, kann zum derzeitigen Stand nicht beziffert werden.