

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/7174 –**

Förderprogramme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Förderung von Innovationen im Verkehrssektor ist für eine zukunftsfähige Mobilität und die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands nach Auffassung der Fragesteller unerlässlich. Neben der Ausgestaltung rechtlicher Grundlagen und der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur kommt daher den Förderprogrammen der Bundesregierung – hier des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) – nach Ansicht der Fragesteller eine besondere Bedeutung zu.

1. Wie viele und welche Förderprogramme hat das BMDV im Verkehrsreich in der 20. Legislaturperiode gestartet (bitte auflisten)?

Es wurden in der 20. Legislaturperiode folgende Förderprogramme gestartet.

Lfd. Nr.	Anpassung	Name der Förderung
1	Folgerichtlinie	Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP, privates Recht)
2	Folgerichtlinie	Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP, öffentliches Recht)
3	Erstauflage	KI-basierter Regelbetrieb Autonomer On-Demand-Verkehre – KIRA (AVF #7)
4	Erstauflage	Projekt am Flughafen PAD (AVF #8)
5	Erstauflage	Potentiale des Car-Sharings (AVF #9)
6	Folgerichtlinie	Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV II)
7	Folgerichtlinie	Richtlinie über Zuwendungen zur Marktaktivierung alternativer Technologien für die umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen (BordstromTech II)
8	Erstauflage	Förderprogramm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen
9	Erstauflage	Italia – Deutschland science-4-services network in weather and climate (IDE-AS-S4S)
10	Folgerichtlinie	Förderung zur Unterstützung des Gigabitausbaus der Telekommunikationsnetze in der Bundesrepublik Deutschland (Ausbau Gigabitnetze - Graue-Flecken-Programm 2.0)

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 6. Juli 2023 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

11	Folgerichtlinie	Förderrichtlinie „Betriebliches Mobilitätsmanagement II“ (BMM II)
12	Erstauflage	Deutsch-Französisches Jugendticket
13	Folgerichtlinie	Hans-Ertel-Zentrum für Wetterforschung IV (HErZ IV)
14	Folgerichtlinie	Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte (af-TP)
15	Folgerichtlinie	Richtlinie zur Förderung von Komponenten, die eine Verbesserung der Energieeffizienz bei Neufahrzeugen (Nutzfahrzeugen und Trailern) bewirken (Flottenerneuerungsprogramm)
16	Erstauflage	Zuwendungen für den Betrieb von regelmäßigen GST-Linienverkehren mit Schiffen auf den Bundeswasserstraßen.
17	Folgerichtlinie	1) Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße; 2) Richtlinie zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Antriebe sowie der nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen. (Modernisierung Binnenschiffe III)
18	Erstauflage	Bewerbung der Freien und Hansestadt Hamburg als Partnerstadt des UITP-Weltkongresses (AVF #10)

2. Welche Förderprogramme aus der 19. Legislaturperiode wurden fortgesetzt (bitte tabellarisch inklusive Begründung auflisten)?

Folgende Förderprogramme wurden aus der 19. Legislaturperiode aufgrund des weiterhin vorliegenden erheblichen Bundesinteresses fortgesetzt.

Nr.	Name der Förderung
1	Zuschüsse für Präventionsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Grundlage der Richtlinie über die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrsunfälle
2	Richtlinie über die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrsunfälle
3	Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte (af-TP)
4	Förderrichtlinie für die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegeassistenzsystemen
5	Förderrichtlinie „Ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Mobilitätssystem durch automatisiertes Fahren und Vernetzung“ (AVF #3 – 1. und 2. Förderaufruf)
6	Förderrichtlinie „Ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Mobilitätssystem durch automatisiertes Fahren und Vernetzung“ (AVF #5 – 3. Förderaufruf)
7	Zuwendungen an Kommunen und Landkreise zur Förderung der Städtischen Logistik
8	Förderung des Erhalts und des sicheren Weiterbetriebs der Traditionsschifffahrt
9	Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt
10	Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt
11	Galileo PRS (Public Regulated Service)
12	Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des Kreditprogramms „Investitionskredit Digitale Infrastruktur“
13	Richtlinie über Zuwendungen zur Marktaktivierung alternativer Technologien für die umweltfreundliche Bordstrom- und mobile Landstromversorgung von See- und Binnenschiffen (BordstromTech I)
14	Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ (Z-SGV)
15	Investitionen zur Entwicklung von Digitalen Testfeldern an Bundeswasserstraßen (DTW I)
16	§ 119 Absatz 5 Satz 3 und 4 des Seearbeitsgesetzes i. V. m. § 4 Absatz 3 der Verordnung nach § 119 Absatz 5 des Seearbeitsgesetzes (Förderung von Seemannsmissionen)
17	Projektförderung in innovativen Anwendungen von künstlicher Intelligenz (Silicon Economy)
18	Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des Radnetzes Deutschland (Radnetz)
19	Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des Programms „Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden – Investitionszuschuss“ (private Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden, Wallbox)

20	Richtlinie über eine anteilige Finanzierung der Entgelte in Serviceeinrichtungen des Schienengüterverkehrs mit dem Schwerpunkt Einzelwagenverkehr (APF)
21	Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Länder zum Sonderprogramm „Stadt und Land“
22	Förderrichtlinie Elektromobilität (Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Elektromobilität (Anteil BMDV))
23	Modellvorhaben zur Förderung der Schienenfahrzeugausrüstung mit ERTMS und ATO im Projekt „Digitaler Knoten Stuttgart“
24	Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Modernisierung von Küstenschiffen
25	Innovative Hafentechnologien II
26	Förderrichtlinie Digitale Testfelder in Häfen
27	Förderrichtlinie für die Entwicklung von Systemen zur Hardware-Nachrüstung von Dieselmotoren der Fahrzeugklassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 der Schadstoffklassen Euro I, II, III, IV, V und EEV oder Euro 3, 4 und 5 sowie mobilen Maschinen
28	Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
29	Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“
30	Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr
31	Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs (Gleisanschlussförderrichtlinie II)
32	Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr
33	Förderung zur Unterstützung des Gigabitausbau der Telekommunikationsnetze in der Bundesrepublik Deutschland (Ausbau Gigabitnetze – Graue-Flecken-Programm)
34	Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge)
35	Förderrichtlinie für Maßnahmen zur Entwicklung regenerativer Kraftstoffe (FRL ErK)
36	Mobilfunkförderung
37	Zuweisungen an Private zur Schaffung von LKW-Stellplätzen auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen LKW-Stellplätzen
38	Förderrichtlinie zur nachhaltigen Modernisierung von Binnenschiffen
39	Richtlinie zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Wasserstraße
40	Förderrichtlinie für Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität)
41	Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland 2021 bis 2025
42	Zuschuss zur Verbesserung der Internetversorgung („Digitalisierungszuschuss“)
43	Richtlinie zur Förderung des Schienenpersonenfernverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte zur Bewältigung der COVID-19-Pandemie
44	Wettbewerblicher Förderaufruf „Errichtung und Betrieb einer Entwicklungsplattform für Power-to-Liquid-Kraftstoffe“
45	Sondermittel Strukturförderungsgesetz (mFUND Phase II StStG)
46	Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des Programms „Nicht öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge - Unternehmen und Kommunen“ (nicht öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur, gewerblich)

3. Welche Förderprogramme aus der 19. Legislaturperiode wurden modifiziert, und warum (bitte tabellarisch inklusive Begründung auflisten)?

Fördermaßnahmen unterliegen einer begleitenden und abschließenden Erfolgskontrolle. In nachfolgenden Fällen wurde eine Verlängerung der bestehenden Förderung bzw. eine Folgeförderung, Aufstockung oder Wiederauflage in überarbeiteter Fassung als notwendig erachtet, um das erhebliche Bundesinteresse bestmöglich umzusetzen.

Lfd. Nr.	Name der Förderung	Anpassung
1	Zuschüsse für Präventionsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Grundlage der Richtlinie über die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrsunfälle	Dauerförderung
2	Richtlinie über die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrsunfälle	Änderungsrichtlinie
3	Förderung des Erhalts und des sicheren Weiterbetriebs der Traditionsschifffahrt	Folgerichtlinie
4	Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt	Änderungsrichtlinie
5	Richtlinie zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in der deutschen Binnenschifffahrt	Folgerichtlinie
6	Galileo PRS (Public Regulated Service)	Folgerichtlinie
9	Förderrichtlinie Elektromobilität (Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Elektromobilität (Anteil BMDV))	Änderungsrichtlinie
10	Innovative Hafentechnologien II (IHATEC II)	Folgerichtlinie
11	Förderrichtlinie für die Entwicklung von Systemen zur Hardware-Nachrüstung von Dieselfahrzeugen der Fahrzeugklassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 der Schadstoffklassen Euro I, II, III, IV, V und EEV oder Euro 3, 4 und 5 sowie mobilen Maschinen	Änderungsrichtlinie
12	Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland	Folgerichtlinie
13	Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr	Änderungsrichtlinie
14	Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus, der Reaktivierung und des Ersatzes von Gleisanschlüssen sowie weiteren Anlagen des Schienengüterverkehrs (Gleisanschlussförderrichtlinie II)	Änderungsrichtlinie
15	Förderung zur Unterstützung des Gigabitausbaus der Telekommunikationsnetze in der Bundesrepublik Deutschland (Ausbau Gigabitnetze – Graue-Flecken-Programm)	Folgerichtlinie
16	Förderrichtlinie für Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität)	Änderungsrichtlinie
17	Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland 2021 bis 2025	Folgerichtlinie
18	Sondermittel Strukturförderungsgesetz (mFUND Bereich StStG (Phase II))	Aufstockung

Ergänzende Erläuterungen:

Förderprogramm	Begründung
Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (Richtlinie KsNI)	Die Laufzeit der Richtlinie wurde mit Genehmigung der Europäischen Kommission vom 31.12.2024 auf den 31.12.2026 verlängert. Dies wurde mit einem nachgewiesenen Förderbedarf in zeitlicher Hinsicht begründet (siehe auch Fragen 2, 12, 18, 22 und 24)

4. Welche Förderprogramm aus der 19. Legislaturperiode wurden eingestellt, und warum (bitte tabellarisch inklusive Begründung auflisten)?

Name der Förderung	Begründung
Richtlinie über die Förderung der Energieeffizienz des elektrischen Eisenbahnverkehrs	Die Richtlinie wurde vorzeitig mit einer Laufzeitverkürzung auf den 31.12.2022 eingestellt. Wesentlicher Einstellungsgrund ist die erhebliche Zielverfehlung von 1 Mio. t CO ₂ -Ersparnis.
Betriebliches Mobilitätsmanagement (alte Fassung)	Im bisherigen Programm wurde die Umsetzung umfassender Mobilitätskonzepte gefördert. Dies umfasste im Wesentlichen Anreize zur Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsformen wie Anreize zur Fahrrad- oder ÖPNV-Nutzung oder die Elektrifizierung von Unternehmensfuhrparks. Das neue Programm ist erstmals in unterschiedlichen Modulen ausgeführt. Die Module „Initialförderung“ und „Breitenförderung“ sind neu entwickelt und ergänzen das Programm. Diese Module richten sich ausschließlich an KMU, die bisher nicht gefördert wurden und bilden einen typischen Lebenszyklus in einem BMM-Umsetzungsprojekt ab. Sowohl die Beratung zur Entwicklung eines standortspezifischen Konzepts („Initialförderung“) als auch die Umsetzung von Standardmaßnahmen („Breitenförderung“) werden zielgruppengerecht und niederschwellig ermöglicht, um eine große Masse an Betrieben an das Konzept des betrieblichen Mobilitätsmanagements heranzuführen. Das bisherige Programm zielte auf die Umsetzung von umfassenden BMM-Mobilitätskonzepten ab, die nach Art. 36 AGVO (Investitionsbeihilfen) gefördert wurden. Es entspricht damit in Teilen dem neuen Fördermodul „Innovationsförderung“, welches im aktuellen Programm durch die ergänzende Verankerung der AGVO Art. 25 (Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen) und Art. 29 (Beihilfen für Prozess- und Organisationsinnovationen) noch besser an den Bedürfnissen der Fördernehmenden ausgerichtet ist.

5. Welche 42 Vorhaben für Parkleit- und Parksysteeme werden von der Bundesregierung im Rahmen des Förderprogramms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (DkV) in 27 deutschen Großstädten i. H. v. 38,4 Mio. Euro gefördert (bitte alle Vorhaben tabellarisch darstellen)?

Die Auswahl der 42 Vorhaben, die in 26 Großstädten und unter Einsatz von Gesamtfördermitteln i. H. v. 38,4 Mio. Euro umgesetzt werden, ist in der Anlage „Parkraumvorhaben“ beigelegt.*

6. Wie und wann soll, wie im Koalitionsausschuss am 28. März 2023 u. a. beschlossen, die anteilige Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr fortgesetzt werden?

Die Europäische Kommission hat am 5. Juni 2023 die Verlängerung der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr (af-TP) für den Zeitraum 1. Juli 2023 bis 30. November 2024 genehmigt. Die Veröffentlichung der af-TP im Bundesanzeiger ist für den 30. Juni 2023 geplant. Für das Jahr 2023 stehen unter Berücksichtigung der zusätzlichen Mittel aus dem Entlastungspaket III insgesamt 377 Mio. Euro zur Verfügung, für 2024 aktuell rund 179 Mio. Euro. Bezüglich einer weiteren Verlängerung bleiben die Haushaltsverhandlungen abzuwarten.

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/7661 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

7. Wie und wann sollen, wie im Koalitionsausschuss am 28. März 2023 u. a. beschlossen, Anreize für Investitionen in die Erprobung und Markteinführung von Innovationen im Bereich Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik im Schienengüterverkehr gesetzt sowie die Entlastung des Einzelwagenverkehrs verstärkt werden?

Mit dem Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ (Z-SGV) unterstützt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) seit 2020 Betriebserprobungen und Markteinführungen innovativer Zukunftstechnologien aus den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Das Programm Z-SGV läuft zunächst bis zum Jahr 2024; die Evaluierung des Programms hat im Mai 2023 begonnen.

8. Wie ist der Sachstand bei der Förderung von Investitionen privater Unternehmen in den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) sowie in den Ersatz bestehender KV-Umschlaganlagen bzw. Umschlaganlagenteile?

Die Förderung von Investitionen privater Unternehmen in den Neu- und Ausbau von KV-Umschlaganlagen sowie in den Ersatz bestehender KV-Umschlaganlagen und Umschlaganlagenteile erfolgt auf Grundlage einer neuen Förderrichtlinie des BMDV. Diese neue Förderrichtlinie ist am 3. Dezember 2022 in Kraft getreten. Förderanträge können beim Eisenbahn-Bundesamt und bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt gestellt werden.

9. Wann wird die Richtlinie zur Förderung der Betriebskosten des Einzelwagenverkehrs, die die Bundesregierung aktuell erarbeitet, in Kraft treten, und wann werden entsprechende Fördermittel verfügbar sein?

Derzeit arbeitet das BMDV intensiv an einem neuen Programm zur Betriebskostenförderung im Einzelwagenverkehr. Ziel ist das Inkrafttreten der neuen Förderrichtlinie noch 2023 nach der erforderlichen Genehmigung durch die Europäische Kommission. Für 2023 stehen im Bundeshaushalt 80 Mio. Euro für das Programm zur Verfügung.

10. Plant das Bundesministerium für Digitales und Verkehr Förderprogramme für die folgenden Themengebiete im Bereich Schiene
 - a) intelligente, prädiktive Wartung und Instandhaltung,
 - b) Automatisierung des Schienenverkehrs,
 - c) Maßnahmen zur Verbesserung von Fahrgast- und Reisekomfort,
 - d) „Advanced Crowd- and Passenger Management“ in Bahnhöfen?

Zur Umsetzung der Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023 soll, ergänzend zu den bereits beschlossenen Maßnahmen zur Digitalisierung der Schiene und bei ausreichender Mittelverfügbarkeit im Bundeshaushalt, die ETCS-Fahrzeugausrüstung über das laufende Modellvorhaben im „Digitalen Knoten Stuttgart“ des Starterpakets Digitale Schiene Deutschland ausgeweitet werden. Darüber hinaus sind zunächst keine Förderprogramme geplant.

11. Welche Förderprogramme bestehen im Themenbereich Automatisierung des Schienenverkehrs?

Im Rahmen des Modellvorhabens zur Förderung der Schienenfahrzeugausrüstung mit ERTMS (European Rail Traffic Management System) und ATO (Automatic Train Operation) im Projekt „Digitaler Knoten Stuttgart“ ist seit 2021 die Richtlinie des BMDV zur Förderung der Ausrüstung von Schienenfahrzeugen mit Komponenten des Europäischen Zugsicherungssystems ERTMS und des automatisierten Bahnbetriebs (ATO) im Rahmen der infrastruktureitigen Einführung von ERTMS im „Digitalen Knoten Stuttgart“ in Kraft.

12. Mit welchen Förderprogrammen unterstützt das BMDV Maßnahmen, die für den Güterverkehr und die Logistik von Bedeutung sind und damit nach Auskunft auf der Internetseite des BMDV „einerseits zur Stärkung des Logistikstandortes Deutschland und andererseits zur Erfüllung internationaler Klimaschutzziele beitragen (vgl. <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Gueterverkehr-Logistik/Foerderprogramme/foerderprogramme.html>)?

Die für den Bereich Güterverkehr und Logistik relevanten Förderprogramme sind auf der Homepage des BMDV unter <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Gueterverkehr-Logistik/Foerderprogramme/foerderprogramme.html> aufgelistet. Das dort aufgeführte Innovationsprogramm Logistik 2030 wurde in der letzten Legislaturperiode abgeschlossen; es ist kein Förderprogramm, sondern enthält gebündelt Informationen über Förderprogramme, die unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/innovationsprogramm-logistik-2030-stand-umsetzung.pdf?__blob=publicationFile_detailliert abgerufen werden können.

Ergänzend fördert die Richtlinie KsNI (siehe Fragen 2, 3, 18, 22 und 24) zu Gunsten von Unternehmen (öffentlich und privat) im Besonderen die Beschaffung und Umrüstung von Nutzfahrzeugen mit Batterie und Brennstoffzelle (EG-Fahrzeugklassen N1, N2 und N3) sowie (Oberleitungs-) hybridelektrischen Nutzfahrzeugen (N3) und zugehörige betriebsnotwendige Tank- und Ladeinfrastruktur.

13. Welche Förderprogramme zur Förderung von mehr LKW-Stellplätzen an Autobahnen bestehen derzeit oder sind geplant (bitte unter Angabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis 2026 einzeln auflisten)?

Die „Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen“ wurde am 28. Juni 2021 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Bis zum Jahr 2026 sind Haushaltsmittel in Höhe von 152.000 Tsd. Euro vorgesehen. Diese verteilen sich wie folgt: 2023: 37.000 Tsd. Euro, 2024: 45.000 Tsd. Euro, 2025: 40.000 Tsd. Euro und 2026: 30.000 Tsd. Euro.

14. Wie ist der aktuelle Sachstand bzw. Abfluss von Fördermitteln beim Programm zur Förderung der Aus- und Weiterbildung, Qualifizierung und Beschäftigung in Unternehmen des Güterkraftverkehrs?

Förderperiode 2023 (Stand: 26.05.)	Ausbildung	Weiterbildung
Fördermittel im Bundeshaushalt	125 Mio. €	
Anträge	1.172	1.154
Zuwendungsbescheide	789	829

Ablehnungsbescheide	25	37
Sonstige Erledigungen	14	91
Noch offen	344	197
Auszahlungen*	31,85 Mio. €	2,63 Mio. €

* Die Auszahlung erfolgt erst nach Durchführung der geförderten Maßnahmen und Vorlage der Verwendungsnachweise beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM).

15. Welche Förderprogramme bestehen derzeit oder sind geplant zur Förderung des Radverkehrs (bitte unter Angabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis 2025 einzeln auflisten)?

Die Programme zur Förderung des Radverkehrs können der Tabelle entnommen werden. Dabei wurden auch die beiden Finanzhilfeprogramme Rad-schnellwege und Sonderprogramm Stadt & Land aufgenommen, obwohl es sich bei den Finanzhilfen nicht um Förderprogramme im eigentlichen Sinn gemäß § 23 BHO und § 23 VV BHO („Zuwendungen“) handelt. Der Haushalt 2024 liegt noch nicht vor. Eine Aussage über die Höhe der Förder- und Finanzierungsmittel im Radverkehr 2024 kann daher noch nicht getroffen werden. Die Angaben für die Jahre 2024 und 2025 beruhen auf der derzeit geltenden Finanzplanung:

Förder- und Finanzhilfeprogramme	Haushalt 2023 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2024 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2025 (Angaben in T€)
Finanzhilfen an die Länder für das Sonderprogramm Stadt und Land	277.662	192.683	180.000
Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs	55.500	18.000	20.000
Zuschüsse für den Ausbau und die Erweiterung des Radnetzes Deutschland	18.000	18.250	18.250
Zuschüsse für nicht-investive Modellprojekte	13.280	8.280	8.280
Förderung der Aus- und Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Abbiegesystemen	9.250	9.250	9.250
Finanzhilfen für Radschnellwege	47.044	22.816	22.132
Radverkehrstauglicher Ausbau Betriebswege an Bundeswasserstraßen	1.087	1.087	1.087
Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen	19.000	29.000	32.000
Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) - Zuschüsse an Gesellschaften des privaten Rechts	4.290	3.780	3.780
Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) - Zuweisungen an Länder und sonstige juristische Personen des öffentlichen Rechts	8.990	4.500	4.500

16. Welche Förderprogramme bestehen derzeit oder sind geplant zur Förderung alternativer Kraftstoffe und Technologien (bitte unter Angabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis 2026 einzeln auflisten)?

Im BMDV stehen für das technologieoffene Gesamtkonzept „Erneuerbare Kraftstoffe“ 1,5 Mrd. Euro bereit (2023 bis 2026) (siehe auch Fragen 19 und 20). Die Programme zur Förderung können der Tabelle entnommen werden.

Förder- und Finanzhilfeprogramme	Haushalt 2023 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2024 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2025 (Angaben in T€)
Förderrichtlinie zur Förderung des Markthochlaufs von strombasierten Kraftstoffen für die Luftfahrt (PtL-KERO) (noch in Planung)	-	-	-
Förderrichtlinie für Investitionen in Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Kraftstoffe (FRL eK-Invest) (noch in Planung)	9.000	200.000	350.000
Förderrichtlinie für Maßnahmen zur Entwicklung regenerativer Kraftstoffe (FRL ErK)	56.500	154.500	169.700
Wettbewerblicher Förderaufruf „Errichtung und Betrieb einer Entwicklungsplattform für Power-to-Liquid-Kraftstoffe“ (Anträge sind nicht mehr möglich; Einzelbescheide)	-	-	-

17. Wie ist der aktuelle Sachstand bzw. Abfluss von Fördermitteln beim Programm zur Förderung von Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs (De-minimis-Programm)?

Förderperiode 2023 (Stand: 26.05.)	De-minimis-Förderprogramm
Fördermittel im Bundeshaushalt	261,9 Mio. €
Anträge	21.080
Zuwendungsbescheide	10.193
Ablehnungsbescheide	415
Sonstige Erledigungen	283
Noch offen	10.189
Mittelabfluss*	112,27 Mio. €

* Der Mittelabfluss erfolgt erst nach Durchführung der geförderten Maßnahmen und Vorlage der Verwendungsnachweise beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)

18. Welche Förderprogramme bestehen derzeit oder sind geplant zur Förderung von Wasserstoff und Brennstoffzelle (bitte unter Angabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis 2026 einzeln auflisten)?

Über die Richtlinie KsNI (siehe auch Frage 2, 3, 12, 22 und 24) wird die Beschaffung von Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeugen und zugehöriger betriebsnotwendiger Betankungsinfrastruktur gefördert. Darüber hinaus bestehen noch folgende Förderprogramme.

Förder- und Finanzhilfeprogramme	Haushalt 2023 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2024 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2025 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2026 (Angaben in T€)
Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie	234.331	223.331	223.331	204.931
Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr	65.000	95.000	103.000	103.000

Im Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) Phase II“ (2016 bis 2026) sind zwei betroffene Förderrichtlinien enthalten:

1. Die „Förderrichtlinie für Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff-

und Brennstoffzellentechnologie Phase II (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität)“,

2. „Förderrichtlinie für Maßnahmen der Marktaktivierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität)“.

Die „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr“ fördert technologieoffen mit der Möglichkeit für brennstoffzellenbetriebene Fahrzeuge.

In Planung befinden sich ferner folgende Maßnahme zu den zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Finanzplanung besteht:

1. die „Hydrogen Important Projects of Common European Interest (IPCEI)“ mit Verkehrsbezug und unter Federführung des BMDV sowie: Projekte mit Verkehrsbezug und in Federführung des BMDV,
2. die „Förderung eines Innovations- und Technologiezentrums Wasserstoff“.

19. Welche Förderprogramme bestehen derzeit oder sind geplant zur Förderung von regenerativen Kraftstoffen (bitte unter Angabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis 2026 einzeln auflisten)?

Im BMDV stehen für das technologieoffene Gesamtkonzept „Erneuerbare Kraftstoffe“ 1,5 Mrd. Euro bereit (2023 bis 2026) (siehe auch Fragen 16 und 20).

Aktuell läuft folgendes Förderprogramm:

Förder- und Finanzhilfeprogramme	Haushalt 2023 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2024 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2025 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2026 (Angaben in T€)
Entwicklung regenerativer Kraftstoffe (strombasiert, biogen)	56.500	154.500	169.700	169.700

20. Welche Förderprogramme bestehen derzeit oder sind geplant zur Förderung des Hochlaufs von HVO 100 (HVO = Hydrogenated Vegetable Oils; bitte unter Angabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis 2026 einzeln auflisten)?

Im BMDV stehen für das technologieoffene Gesamtkonzept „Erneuerbare Kraftstoffe“ 1,5 Mrd. Euro bereit (2023 bis 2026) (siehe auch Fragen 16 und 19), sodass hierunter auch HVO 100 Anlagen gefördert werden können.

21. Welche Förderprogramme bestehen derzeit oder sind geplant zur Förderung des zügigen Ausbaus der Ladeinfrastruktur an Bundesfernstraßen (bitte unter Angabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis 2026 einzeln auflisten)?

In Umsetzung des „Masterplan Ladeinfrastruktur II“ (vgl. Maßnahmen 60 bis 62) arbeiten das BMDV und die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur mit der Autobahn GmbH des Bundes an einem Ausschreibungskonzept eines initialen Schnellladenetzes für batterieelektrische schwere Nutzfahrzeuge entlang des Fernverkehrsnetzes. Eine erste Ausschreibung soll gemäß Masterplan möglichst noch im Jahr 2023 veröffentlicht werden.

Außerhalb dieses initialen Schnellladenetzes werden geeignete Finanzierungs- und Fördermaßnahmen für Ladeinfrastruktur für Lkw auf Betriebsgeländen, an Umschlagpunkten, in Gewerbegebieten, an Ladehubs und an Flächen neben den Bundesfernstraßen entwickelt (vgl. Maßnahme 63 des MP LIS II).

Mit dem Förderprogramm „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ stellt das BMDV seit Mitte 2021 insgesamt ein Fördervolumen von 500 Mio. Euro zur Verfügung. Zudem läuft aktuell noch das Ausschreibungsverfahren der Autobahn GmbH des Bundes zur Errichtung und Betrieb von Schnellladeinfrastruktur an 200 unbewirtschafteten Rastanlagen.

22. Welche Förderprogramme bestehen derzeit oder sind geplant zur Förderung des Ausbaus alternativer Antriebe bezüglich der Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft und Wasser (bitte unter Angabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis 2026 einzeln auflisten)?

Das BMDV stellt von 2023 bis zum Jahr 2026 insgesamt rund 2,2 Mrd. Euro Fördermittel für die Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge zur Verfügung. Zusätzlich stehen bis 2026 rund 10,1 Mrd. Euro für den Aufbau oder die Erweiterung von Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw bereit. Daraus wird auch die bestehende Richtlinie KsNI finanziert (siehe auch Fragen 2, 3, 12, 18 und 24).

Darüber hinaus sind derzeit Förderprogramme zur Förderung von Wasserstoff und Brennstoffzelle aktiv und in Planung. Konkret wird darauf in Frage 18 eingegangen.

23. Welche Förderprogramme bestehen derzeit oder sind geplant zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen (bitte unter Angabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel einzeln auflisten)?

Für die Umsetzung der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ sind im aktuellen Finanzplanzeitraum 2023 bis 2026 rund 1,85 Mrd. Euro eingeplant.

Förder- und Finanzhilfeprogramme	Haushalt 2023 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2024 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2025 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2026 (Angaben in T€)
Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr	320.000	538.000	500.000	496.000

24. Mit welchen Förderprogrammen und Fördermitteln fördert das BMDV die Anschaffung von Elektrofahrzeugen für Unternehmen, Vereine und Kommunen (bitte unter Angabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis 2026 einzeln auflisten)?

Mit Hilfe der Richtlinie KsNI (siehe auch Fragen 2, 3, 12, 18 und 22) werden die batterieelektrischen Nutzfahrzeuge und zugehörige betriebsnotwendige Ladeinfrastrukturen gefördert.

Mit der „Förderrichtlinie Elektromobilität“ wird die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur für Unternehmen, Vereine und Kommunen gefördert. Für die Umsetzung sind 199,8 Mio. Euro (2023 bis 2026) eingeplant.

In der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ liegt der Fokus auf der Beschaffung von Elektrobussen auf Basis von Batterie- und Brennstoffzellentechnologie sowie von Bussen, die zu 100 Prozent mit aus Biomasse erzeugtem Methan betrieben werden.

Förder- und Finanzhilfeprogramme	Haushalt 2023 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2024 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2025 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2026 (Angaben in T€)
Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge)	406.944	481.944	406.944	-
Förderrichtlinie Elektromobilität	98.700	33.700	33.700	33.700
Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr	320.000	538.000	500.000	496.000

25. Mit welchen Förderprogrammen und Fördermitteln fördert das BMDV den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV; bitte unter Angabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bis 2026 einzeln auflisten)?

Zusätzlich zu den in den Fragen 11, 18, 22, 23, 24 genannten Maßnahmen, die weitestgehend ebenfalls dem öffentlichen Personennahverkehr zuzurechnen sind wird der ÖPNV mit folgender Maßnahme gefördert.

Förder- und Finanzhilfeprogramme	Haushalt 2023 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2024 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2025 (Angaben in T€)	Finanzplanung 2026 (Angaben in T€)
Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV	149.000	149.000	149.000	149.000

Ort	Vorhabentitel	Kurzbeschreibung
Siegen	Erneuerung des 2. Bauabschnittes des Parkleitsystems	Ziel der Maßnahme ist die Einrichtung eines störungsfreien Parkleitsystems, welches den Parksuchverkehr zielgerichtet in Richtung freier Parkhäuser lenken soll. Hierfür werden an fünf Standorten elf bestehende digitale Anzeiger aus dem Jahr 1999 erneuert bzw. ausgetauscht. Zum großen Teil nutzen die bestehenden Anzeiger Prismentechnik und Fallklappen, welche besonders störanfällig sind. Diese sollen nun durch LED/LCD-Anzeiger ersetzt werden. Weiterhin soll die Wegführung überarbeitet werden, sodass kürzeste Wege vorgeschlagen werden. Für eine verbesserte Orientierung werden zudem die verschiedenen Parkbereiche (Ober- bzw. Unterstadt) farblich gekennzeichnet.
Koblenz	Reduktion des Parksuchverkehrs mittels IoT-Anwendungen	Zur Erfassung der Belegungsdaten von Parkplätzen im oberirdischen, bewirtschafteten Parkraum werden in Koblenz zwei unterschiedliche Parksensorenarten in einem Pilotprojekt einzeln und in ihrer Kombination getestet und evaluiert (SmartParking_Koblenz)
Koblenz	Erneuerung dynamisches Parkleitsystem in Koblenz	Das bereits bestehende, aufgrund von veralteter Technik, nicht mehr funktionsfähige Parkleitsystem der Stadt Koblenz soll erneuert und verbessert werden. Aufbauend auf den vorhandenen und noch nutzbaren Wegweisern und der Leitungsinfrastruktur, sollen vorrangig die elektrotechnischen Komponenten (Hard- und Software) des PLS erneuert werden. Das Parkleitsystem der Stadt Koblenz soll erneuert und die Daten über freie Stellplätze sollen über einen zentralen Parkleitreechner den Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt werden. Diese können über öffentliche Wegweiser oder über stationäre/mobile Endgeräte die Belegungszahlen ablesen und ihre Ziel- und Routenwahl entsprechend darauf abstimmen. Übergeordnetes Ziel ist die Reduzierung des Parksuchverkehrs. Des Weiteren können die Daten für statistische Auswertung (z. B. Belegungsganglinien) und weiterführende verkehrsplanerische Fragestellungen (z. B. Parkstandsnafrage) genutzt werden.
Heilbronn	Aufbau eines dynamischen Park- und Verkehrsleitsystems in Heilbronn	Mit dem Vorhaben 'Aufbau eines dynamischen Park- und Verkehrsleitsystems in Heilbronn (PVLS-HN)' plant die Stadt Heilbronn die Neukonzeption des Parkleitsystems. Gleichzeitig soll das System eine Verkehrsleitkomponente beinhalten, die neben der Reduktion von Suchverkehren bei Großveranstaltungen auch in der Lage ist, auf aktuelle Verkehrslagen zu reagieren sowie immissionsmindernde Maßnahmen einer umweltsensitiven Verkehrslenkung darzustellen. Für die Anbindung der verschiedenen Parkhausbetreiber ist die Einrichtung einer MDM-Schnittstelle vorgesehen.
Paderborn	Aufbau einer IoT-Plattform und Umsetzung des Parkraummanagements in der Innenstadt von Paderborn	Im Vorhaben sollen sowohl funk- als auch kabelbasierte Sensoren zur Überwachung von Kfz-Stellplätzen in einem IoT-Netz kombiniert werden, um ein koordiniertes und optimiertes Parkraummanagement und -leitsystem zu etablieren. Die Bereitstellung der erhobenen Daten soll darüber hinaus als Grundlage für die Entwicklungen neuer Applikationen sowie digitaler Geschäfts- und Serviceprozesse dienen.
Heidelberg	Ausbau des digitalen Verkehrszählsystems und Weiterentwicklung des Parkleitsystems für P&R Parkplätze	Die Stadt Heidelberg plant die Verbesserung des bestehenden Verkehrszählkonzeptes durch zusätzliche Messstellen, die Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV durch die Kommunikation von Echtzeitinformationen zur Belegungssituation von "Park & Ride"-Parkplätzen und die Verkehrserziehung mittels Dialoganzeigen. Die Verbesserung der Datenverfügbarkeit zur Verkehrssituation soll das präzise Planen von Verkehrsmaßnahmen und die Nachverfolgung der Zielerreichung ermöglichen.
Oldenburg	Einrichtung Wärmebildkameras, Erneuerung Steuergerät Heiligengeistwall, Einbindung Parkleitsystem an den MDM, Kabelverbindung Alexanderstraße	Das Vorhaben besteht aus vier Komponenten: Verkehrsdatenerfassung einschließlich einer Routenverfolgung, Erneuerung und Erweiterung des Steuergerätes am Knotenpunkt Heiligengeistwall, Optimierung des Parkleitsystems mit Anbindung an den Mobilitäts-Daten-Marktplatz (MDM), Erweiterung des städtischen Kabelnetzes, um auch hier Verkehrsdaten erfassen und übertragen zu können. Die beantragten Maßnahmen zur Verkehrsdaten- und Routenerfassung sind Voraussetzung für die Umsetzung weiterer Maßnahmen zugunsten einer besseren und gezielteren Verkehrslenkung.
Oberhausen	Dynamische Wegweisung Neue Mitte Oberhausen	In dem Vorhaben "Dynamische Wegweisung Neue Mitte" soll das Parkleitsystem vom Centro Oberhausen mit dem vorhandenen Verkehrsrechnersystem der Stadt Oberhausen verbunden werden. Die Informationen, die das Parkleitsystem kurz vor der Einfahrt in das jeweilige Parkhaus gibt (z. B. Anzahl freie Stellplätze), sollen mit einer dynamischen Wegweisung verknüpft werden. Für die dynamische Wegweisung sind elf Standorte vorgesehen. Zudem sollen acht Lichtsignalanlagen (LSA) erfassungstechnisch auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden. Die zusätzliche Software des Verkehrsrechners der Stadt Oberhausen soll auf der Basis der Induktionsschleifendaten und des Parkleitsystems abgestimmte Wegweisungsempfehlungen für die Variotafel (Vollmatrixschilder) generieren und übertragen. Weiterhin sollen Schalthinweise an die LSA-Steuergeräte für optimierte Grünzeiten auf Basis der jeweiligen Szenarien gegeben werden.
Mainz	Errichtung eines digital gestützten dynamischen Parkleitsystems	Das neue Verkehrsleitsystem soll allen Autofahrern möglichst differenzierte Informationen über die Belegung und Auslastung der vorhandenen Parkieranlagen liefern und zudem den ortsunkundigen Fahrern als wichtiges Element der Wegweisung dienen. Es soll darüber hinaus bedarfsorientiert eine alternative Zielführung realisiert werden, um verkehrlich oder hinsichtlich Schadstoffen (z.B. Feinstaub) hochbelastete Streckenabschnitte zu entlasten. Dafür sind freiprogrammierbare dynamische Parkleitschilder in Form von vollflächigen LED-Anzeigen vorgesehen.
Mainz	Konzeptionierung eines digital gestützten dynamischen Parkleitsystems zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Verminderung der Verkehrsbelastungen	Das Vorhaben umfasst die Konzeptionierung eines digital gestützten dynamischen Parkleitsystems zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verminderung der Verkehrsbelastungen in Mainz. Dabei sollen insbesondere die bestehenden 19 Parkhäuser und das Universitätsgelände sowie ein Teil der städtischen Parkplätze in das Parkleitsystem integriert werden. Geplant sind zudem die Bereitstellung der Informationen in einer App, die Integration einer P+R-Potenzialanalyse (Pendlerbewegungen), eine Machbarkeitsstudie zur Detektion der freien und besetzten Parkplätze sowie eine Verbindung des Parkleitrechners zum städtischen Verkehrsleitreechner zur Einleitung verkehrslenkender Maßnahmen.

Vorhaben der Parkleit- und Parksyste

Freiburg im Breisgau	P+R-Angebot ausweiten und digitalisieren	Im Vorhaben soll das 'Park and Ride'-Angebot (P+R) für den ÖPNV ausgebaut werden. Dazu werden zuerst vier Parkhäuser ins bestehende Parkleitsystem (PLS) eingebunden sowie 16 Automaten aufgestellt, um eine Parkraumbewirtschaftung der öffentlichen P+R-Anlagen zu realisieren und somit deren Fehlbelegung zu verringern. Darüber hinaus soll mittels Einzelplatzsensorik die Parkplatzbelegung von fünf P+R-Anlagen erfasst werden. Die erfassten Sensordaten dienen der dynamischen Wegweisung, die mit Hilfe von 20 dynamischen Wegweisungsschildern sowie vier digitalen Freitextschildern im Zulauf zu den P+R-Anlagen visualisiert werden. Zur Beruhigung des Parkverkehrs sollen zudem vier dynamische Fahrgastinfotafeln (DFI) auf den P+R-Plätzen aufgestellt werden. Die Belegungsdaten werden zudem in der bestehenden ÖPNV-App und im Internet den potenziellen Nutzern bereitgestellt.
Chemnitz	Digitale Informationen zu Park & Ride in Chemnitz	Die Stadt Chemnitz ist Kulturhauptstadt Europas (06/2024–06/2025) und erwartet in diesem Zeitraum bis zu 2 Millionen Besucher:innen. Da keine ausreichenden, geeigneten P&R-Plätze außerhalb der Stadt zu Verfügung stehen, sollen vorübergehend Parkplätze von externen Anbietern (Neefpark und Chemnitz Center) verwendet und mit Sensoren zum Belegungszustand ausgestattet werden, um den Anteil des ÖPNV am Modal Split zu erhöhen. Die (Echtzeit-)Informationen der P&R-Daten sollen online zur Verfügung stehen. Zudem ist geplant die Sensoren im Anschluss in neue P&R-Standorte umzusiedeln, welche in einem Parallelprojekt aufgebaut und betrieben werden sollen.
Kiel	Neuordnung des Parkraums über digitale Systemausweitung Projekt I.a-8	Ziel des Vorhabens ist eine digitale Neuordnung des Parkraums über eine digitale Systemausweitung. Mit Hilfe des Digitalisierungsprojekts kann über eine intelligentere Abwicklung des ruhenden Verkehrs auch auf kleineren Parkplätzen und an Straßen in Kombination mit Verkehrslenkungsangeboten und -anzeigen eine Verringerung der Parksuchverkehre erreicht werden. Ein Parkraummanagement, das eine Informationsbereitstellung zur Verfügbarkeit freier Parkflächen sowohl online als auch über dynamische Anzeigen im Stadtgebiet in Echtzeit bietet und so die Auffindbarkeit freier Parkplätze über Apps oder das dynamische Parkleitsystem verbessert, kann durch die damit verbundene Reduzierung der Verkehrsleistung zu einer Verringerung der Parksuchverkehre und damit zur Luftreinhaltung beitragen und zudem Konflikte beispielsweise durch Verminderung des Falschparkens verringern.
Gelsenkirchen	Intelligentes Parksystem - Parken 2.0	Die Stadt Gelsenkirchen plant die Errichtung eines intelligenten Parkleitsystems. Durch die Installation von Parksensoren an Lichtmasten werden Parkplatzbelegungsdaten erhoben und anschließend in eine bereits existierende App sowie das Parkleitsystem und die Verkehrssteuerung der Stadt integriert. Schwerpunkte für die Einführung des Systems sind die Stadt- bzw. Stadtteilzentren, wichtige P+R-Plätze, die Arena sowie weitere Gebiete mit hohem Parkdruck. Im Rahmen des Vorhabens werden in Gelsenkirchen-Buer 1900 Parkplätze mit Sensoren ausgerüstet.
Wiesbaden	Digitalisierung der Logistik in der Landeshauptstadt Wiesbaden	Das Vorhaben umfasst den Bereich "Urbane Logistik" des Masterplans der Stadt Wiesbaden. Es besteht eine enge Verknüpfung mit dem Maßnahmenfeld "Digitalisierung des Verkehrs - DIGI-V" und dem entsprechenden Förderprojekt (16DKV10062) aus dem 1. Aufruf zur FR DkV. Übergeordnete Ziele sind die (Um-) Strukturierung und digitale Steuerung des urbanen Logistiksystems. Das Vorhaben umfasst konkret drei Arbeitsschritte und -pakete: <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung eines Stufenkonzepts mit Vorgaben, Handlungsfeldern und Maßnahmen für eine neuartige, effiziente Logistik - Institutionalisierung einer Koordinationseinheit in Form eines DIGI-L Kompetenzzentrums für das City-Logistik-Management - Durchführung eines Pilotbetriebs zur Transparenzsteigerung und Digitalisierung der Logistikvolumina Der Pilotbetrieb wird an neun Haupteinfallstraßen eingerichtet und schließt die automatisierte Aufnahme der 24/7-Verkehrsdaten mit Kategorisierung der Fahrzeugtypen und kritischen Zeitfenstern sowie die Zufahrtkontrolle für Kurier- und Logistikfahrzeuge ein.
Wiesbaden	Konzeption, Pilotierung und Koordination eines steuernden Parkraummanagements	Das Projektziel ist die Erstellung einer umsetzungsorientierten steuernden Parkraummanagement-Konzeption für die Landeshauptstadt Wiesbaden, systematische Zuordnung des Parksuchverkehrs zu den vorgesehenen und vorzusehenden Parkplatzflächen mittels der Umsetzung eines digitalen, steuernden Parkraummanagements und kurzfristige Umsetzung von Pilotprojekten für innerstädtische und außerhalb der Stadt gelegene P+R-Parkplätze und zu bewirtschaftenden Parkplätze in der Stadt, so dass z. B. auch real-time-Belegungsdaten für P+R- und öffentliche bzw. private Innenstadtparkflächen als Eingangsparameter generiert werden. Als zentraler Ansprechpartner soll ein DIGI-P-Kompetenzzentrum Wissen, Umsetzungskompetenz und Interessen der verschiedenen Beteiligten bündeln und koordinieren. Mit dem DIGI-P-Parkraummanagement soll das Angebot von und die Nachfrage nach Parkraum im Sinne von Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Verträglichkeit abgeglichen und gesteuert werden.
Augsburg	Errichtung eines dynamischen Verkehrs- und Parkleitsystems	Das derzeitige Parkleitsystem in der Stadt Augsburg ist technisch veraltet, so dass aktuell nur die statischen Schilder genutzt werden können. Im Rahmen des Vorhabens soll das PLS vollständig modernisiert und durch ein neues dynamisches Park- und Verkehrsleitsystem ersetzt werden.

Vorhaben der Parkleit- und Parksyste

Mannheim	Digitales, integriertes, intelligentes und zukunftsfähiges Parkleitmanagementsystem	Ziel des Vorhabens ist die Schaffung eines digitalen Parkleitmanagementsystems (PLMS), um eine zielorientierte Parkplatzsuche anbieten zu können. Durch Datenerhebung, -verarbeitung und -bereitstellung sollen die Parkstandskapazitäten und Belegungsgrade künftig in den eingebundenen Parkbauten bzw. -plätzen in nahezu Echtzeit kommuniziert werden. In Verbindung mit einem verkehrsabhängigen Routenempfehlungssystem soll basierend auf dem Reiseziel unter Berücksichtigung des Parkraumangebotes eine optimale Parkmöglichkeit angeboten werden. Im Rahmen der Routenempfehlung werden diese Daten für die Vorabauswahl einer Parkörtlichkeit bereits bei der Anfahrt berücksichtigt und kontinuierlich mit dem aktuellen Stand abgeglichen. Das PLMS ist ein Bestandteil einer multimodalen Datenplattform in der die relevanten Daten gebündelt und aufbereitet per App bereitgestellt werden sollen.
Mannheim	P+R Plätze - Erweiterung, Ausbau, Sensorik	Der VRN beabsichtigt zur Stärkung der Verknüpfungsfunktion und damit der intermodalen Wegeketten, ein verbundweites P+R-Konzept zu entwickeln. Die Vorarbeiten hierfür sind bereits weit fortgeschritten, so dass das Grundkonzept bis Ende 2018 vorliegen wird. Auf dieser Grundlage ist eine Erweiterung der P+R-Anlagen an voraussichtlich neun Standorten um etwa 100 zusätzliche Stellplätze sowie die Ausrüstung von rund 2.000 Stellplätzen an voraussichtlich 22 Standorte mit einer Sensorik zur Erhebung des Belegungsgrades vorgesehen. Die ausgewählten Standorte befinden sich an den direkten Zulaufstrecken der S-Bahn Rhein-Neckar auf die drei Städte Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg. Hierdurch kann eine Entlastung dieser Städte durch eine frühzeitige Verkehrslenkung erreicht werden.
Bonn	Erneuerung und Erweiterung des vorhandenen Parkleitsystems der Stadt Bonn	Die Stadt Bonn plant derzeit die Erneuerung und Erweiterung des bestehenden Parkleitsystems derart, dass neben der anstehenden Modernisierung auch das Einzugsgebiet erweitert werden soll. Zudem hat die Maßnahme zum Ziel, den Parksuchverkehr zu minimieren und somit den Schadstoffausstoß und die Lärmbelastungen infolge der Kfz-Fahrten in der Innenstadt von Bonn selbst sowie auch auf den Haupterschließungsachsen deutlich zu reduzieren. Darüber hinaus soll eine enge Kooperation mit den Parkflächenbetreibern als auch eine Vernetzung mit Anbietern zukunftsfähiger Parkraumangebote (wie z. B. Handy-Parken etc.) angestrebt werden, um ein multimodales Verkehrssystem aufbauen zu können. Über die Einbindung an den städtischen Verkehrsrechner ist später auch die Kopplung mit dem MDM und somit eine weitere Datenverwertung vorgesehen.
Bonn	Erweiterung von BONNmobil	"BonnMobil" ist die zentrale digitale Anwendung der SW Bonn Bus und Bahn zur Information der Fahrgäste. Sie läuft auf stationären Rechnern und auch auf mobilen Endgeräten und ist im Apple Store sowie im Google Play Store verfügbar. Die Stadtwerke Bonn planen die Erweiterung von "BonnMobil" um folgende Funktionalitäten: <ul style="list-style-type: none"> - Umweltvergleich (Vergleich der Umweltbilanz der verschiedenen Verkehrsträger für eine potenzielle Fahrt von A nach B) - Bezahlungsfunktion mittels EC- oder Kreditkarte - Live Status Parkleitsystem der Stadt Bonn (Parkhäuser, Parkflächen, Park & Ride, Bike & Ride) inkl. Live-Anzeige von Parkmöglichkeiten am Zielort - Status Umweltdaten (Live Abbildung aller verfügbaren Umweltdaten, Markierung besonders betroffener Areale bzw. Strecken) - Anbindung "ZeichenTool": Im "ZeichenTool" können MitarbeiterInnen der SWB selbst Karten für kurzfristige Linienänderungen, z. B. bei Baumaßnahmen, Störungen, Hochwasser etc. erstellen. Diese Karten sollen künftig live mit "BonnMobil" verbunden sein.
Wuppertal	Sensorische Überwachung des Parkraums in den Straßenseitenräumen und Angebot einer Park-App	Mit dem geplanten Vorhaben soll eine zielgerichtete Parkwegweisung, auch für Parkplätze, die sich im Straßenrandbereich oder auf sonstigen Parkplätzen befinden, sowie der bereits bewirtschafteten Parkplätze umgesetzt werden. Durch die Installation einer Überkopf-Sensorik entlang der Straßen bzw. auf Parkplätzen soll der Belegungszustand in Echtzeit detektiert werden. Der Belegungszustand soll dann an das Verkehrsmanagementsystem weitergeleitet und entsprechend verarbeitet werden. Die Informationen sind heute schon via Web oder per App durch den Nutzer abrufbar und werden via MDM auch im Datex II-Format für andere Systeme freigegeben. Um diese Information noch gezielter zu nutzen, soll eine App entwickelt und den Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt werden. In der App sollen freie Parkplätze angezeigt werden und eine entsprechende Navigation angeboten werden. Durch die effizientere Nutzung der Straßenseitenräume und Parkplätze soll unnötiger Parksuchverkehr entfallen und im Zuge dessen die Schadstoff- und Lärmemissionen reduziert werden.
Nürnberg	Digitalisierung und Elektrifizierung von Parkraum	Die Maßnahme verfolgt das Ziel, durch dynamische Preisgestaltung in Parkräumen den Fahrer zu motivieren, sein Fahrzeug abzustellen und das bereitstehende emissionsarme Alternativangebot, wie ÖPNV, Sharing, etc. zu nutzen. Durch Kopplung mit den Daten über Immissionen in der Stadt Nürnberg kann bei Grenzwertüberschreitung eine zielgerichtete Steuerung des Verkehrs über das Preissignal stattfinden. Hierzu werden verschiedene Parkräume in Nürnberg und Fürth mit Parkdetektoren und ein Teil der Parkplätze auch mit Ladestationen ausgestattet.
Nürnberg	Datenerhebung zentrales P+R Hintergrundsystem	Bis Ende 2020 sollen im 20 km Umkreis des Einzugsbereichs um den Ballungskern Nürnberg P+R-Anlagen in mehreren Erhebungsperioden als Tagesganglinien erfasst werden. Diese statistisch repräsentativen Daten sind neben den künftig realisierten dynamischen Daten die Basis des Zentralen P+R-Hintergrundsystems. Das Hintergrundsystem wird im Rahmen des vom Freistaat Bayern geförderten Pilotprojektes P+R 4.0 gefördert und von VGN und MVV sowie den kommunalen Projektpartnern realisiert.
Hannover	Intelligentes Verkehrsmanagement zur Reduktion von Parksuchverkehren bei überregionalen Events	Ziel des Projektes ist, mit Hilfe einer dynamischen Online-Navigation den motorisierten Individualverkehr zielgerichtet auf vorgesehene "P+R"-Standorte zu verteilen und eine Weiterreise mit dem ÖPNV zu ermöglichen. Den Autofahrern wird eine Navigations- und Park-App zur Verfügung gestellt, die mit Hilfe spezieller Algorithmen individuelle Fahrempfehlungen, ÖPNV-Abfahrtszeiten sowie die Lenkungsvorgaben der Verkehrsmanagementzentrale berücksichtigt.

Vorhaben der Parkleit- und Parksyste

Hannover	Parkraummanagement für die Landeshauptstadt Hannover	Die Bereitstellung datenbasierter Informationsdienste in einer App soll das Finden und zielgerichtete Ansteuern freier Stellplätze in Hannover für Autofahrer vereinfachen. Im Fokus stehen "P+R"-Plätze, Parkhäuser und Tiefgaragen sowie Parkflächen an der Straße. Durch die Möglichkeit eines Zugriffs auf die exakte Parkplatzlage und -verfügbarkeit und die Parkkosten sowie auf Informationen zur Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel wird der Verkehrsfluss optimiert und die ÖPNV-Nutzung gefördert.
Dresden	Ausstattung von Park&Ride-Plätzen mit Parksensoren zur Erhebung von Belegungsdaten	Zur Erfassung der Belegungsdaten werden auf den "Park + Ride"-Anlagen in Dresden und den umliegenden Gemeinden Parksensoren der Smart-City-System GmbH aufgebracht. Diese erfassen die Stellplatzbelegung über Magnetfeldänderungen und leiten diese Information weiter an einen zentralen Server. Die Informationen sollen über die "VVO mobil"-App und die Internetpräsenz ausgegeben und auch an den P+R-Standorten bereitgestellt werden.
Dortmund	Erneuerung des Parkleitsystems Innenstadt	Die großen Verkehrsmengen in Dortmund, bedingt durch die gute überregionale Netzanbindung sowie der Vielzahl an Aktivitäts- und Freizeitangeboten, führen zu messbaren Verkehrs- und Umweltbelastungen. Infolge hoher Besucherströme und der damit verbundenen fehlenden Ortskenntnis, ist der Parksuchverkehr stark erhöht. Wesentliches Ziel der gesamtstädtischen Verkehrsplanung in der Stadt Dortmund ist die Vermeidung von negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs. Neben zahlreichen Maßnahmen des Zielkonzepts aus dem Masterplan soll ein hocheffizientes Parkleitsystem ein geeignetes Mittel sein, unerwünschte und stadunverträgliche Parksuchverkehre zu verringern. Zusätzlich sollen leistungsfähige P+R-Anlagen im Außenbereich mit eingebunden werden, um so dem Verkehrsteilnehmer auf die Möglichkeit der P+R-Nutzung aber auch frühzeitig auf die Auslastung des innerstädtischen Parkraums hinzuweisen.
Leipzig	Ruhenden Verkehr digitalisieren	Im Vorhaben "Ruhenden Verkehr Digitalisieren - RuDi" soll ein Parkraummanagementsystem für öffentlich zugängliche Parkflächen entwickelt werden, welches Auskünfte zur Parkplatzbelegung gibt, Routinginformationen bereitstellt und die digitale Ausgabe von Parkscheinen erlaubt. Zur Erfassung der Parkraumsituation sollen unterschiedliche Datenquellen verwendet werden. Dazu sollen Daten aus bestehenden Systemen (z. B. vorhandener Ladeinfrastruktur) und neu zu installierender Sensorik (ca. 50.000 Stück) zusammengeführt werden. Das Parkraummanagementsystem soll in die bestehende multimodale Mobilitätsplattform "Leipzig mobil" integriert werden und Schnittstellen zur Einbindung gleichartiger Services (bspw. "Park Now") beinhalten. Ziel des Vorhabens ist die Reduktion des Park-Suchverkehrs, um die Stickstoffdioxid-Belastung zu verringern.
Leipzig	Digitale Vernetzung der Verkehrsträger Park-IT & Bike-IT in Leipzig	Ziel des Vorhabens ist der Ausbau und die Verbesserung von sowohl "Bike+Ride"- als auch "Park+Ride"-Angeboten. Durch den Neubau weiterer 160 B+R-Stellplätze, die Schaffung von Anreizen zur P+R/B+R-Nutzung (z. B. durch die Initiierung einer "P+R Patenschaft" durch Unternehmen), die sensorische Parkraumüberwachung sowie die Datenbereitstellung soll die Anzahl der Nutzer für beide Angebote verdoppelt werden.
Leipzig	Dynamische Routenführung und Verkehrsinformation	Ziel des Projektes ist der Aufbau von Informationstafeln zur Ermöglichung einer dynamischen Verkehrsführung. Auf den Tafeln sollen unter anderem Informationen zur Verkehrslage, zu Park&Ride-Stellplätzen oder zur aktuellen Umweltsituation dargestellt werden. Im ersten Abschnitt sollen sieben Matrixanzeigen im Stadtzentrum und im zweiten Abschnitt drei Informationstafeln an den Haupteinfahrtstraßen aufgestellt werden.
Stuttgart	Parkleitsystem (PLS) in der Innenstadt Stuttgarts	Das Parkleitsystem (PLS) dient dem verbesserten Verkehrsmanagement in der Innenstadt Stuttgarts. Im Speziellen sollen insbesondere Ortsunkundige zu Parkplätzen geleitet, die Auslastung von Parkeinrichtungen optimiert und die Lärmerzeugung und Luftbelastung durch Parksuchverkehr reduziert werden. Das System wird darüber hinaus an einen Mobilitätsdatenmarktplatz angebunden werden, um die Daten auch für andere Anwendungen bereitzustellen.
Stuttgart	Digitalisierung des Park- und Ride-Systems in Stadt und Region Stuttgart	Dauerhafte Parkberechtigungen für die P+R-Parkplätze in der Stadt und der Region um Stuttgart sollen in einer App digitalisiert werden, so dass die Kundendaten einfacher verwaltet, Prozesse flexibilisiert und Abrechnungen vereinfacht nach Kommunen abgewickelt werden können. Gelegenheitsparker sollen zusammen mit dem digitalen Parkschein zwingend einen ÖPNV-Fahrschein erwerben müssen. Neben diesem kombinierten Fahrschein können einfache Parkberechtigungen erworben werden, wenn eine gültige ÖPNV-Zeitkarte vorgewiesen wird. So soll sichergestellt werden, dass P+R-Anlagen tatsächlich den Nutzern des ÖPNV zur Verfügung stehen.
Köln	Parkraummanagement, Implementierung Mobility-Hub	Der Projektantrag umfasst insgesamt drei Teilmaßnahmen: 1. Parkraummanagement auf allen internen und externen Parkierungs- und Logistikflächen der Koelnmesse sowie Logistikflächenmanagement und -automatisierung. 2. Implementierung eines Mobility-Hubs im Parkhaus Zoobrücke, um Parksuchverkehr im Kölner Zentrum zu vermeiden und den ÖPNV verstärkt einzubinden. 3. Einführung einer KI-Software, um Daten zum Parkierungsverhalten auszuwerten und Prozesse der Verkehrslenkung weiter zu optimieren und zu automatisieren. Koordination des Parkraummanagements mit dem Parkraummanagement der Stadt Köln.
Köln	Parkleitsystem Messe / Digitalisierung Verkehrsmanagement	Die Koelnmesse GmbH plant mehrere Modernisierungen des Verkehrsmanagementsystems, die in Verbindung mit Liefer- und Zubringerverkehren zur Koelnmesse stehen. Dazu zählen die Einführung einer LKW-/Logistik-Management-Software sowie die Erneuerung und der Ausbau von Informationstafeln und Verkehrsinformationen für Besucher-/Anlieferverkehre. Diese Maßnahmen sollen in Ihrer Gesamtentwicklung zu einer Optimierung des Verkehrsflusses und somit zur Reduzierung der Emissionen auf der BAB und im Raum der Stadt Köln führen.
Köln	Erweiterung Digitales Verkehrsmanagement der Koelnmesse - Ablauf- und Nahbereichsoptimierung	Ziel des Vorhabens ist die Optimierung des gesamten Logistik-, Schwerlast-LKW- und PkV-Verkehrs rund um das Messegelände in Köln anhand einer digitalen Lenkung. Konkret soll der Zulauf des städtischen Parkplatz P22 entzerrt werden. Dafür soll eine optimierte dynamische LED-Beschildeung, Kameraerfassung, digitale Abrufmonitore sowie smarte Routenführung eingesetzt werden. So können LkW und PkV schneller und mit weniger Stau zu den Parkflächen - P22, Parkhaus Zoobrücke, Messegelände Koelnmesse - gelangen. Durch die Digitalisierung der heutigen analogen Kautionsabfertigung sollen darüber hinaus Fahrten im Messenahbereich aktiv vermieden und somit verkehrsbedingte Emissionen gesenkt werden.

Vorhaben der Parkleit- und Parksysteme

Köln	Digitales Parkraummanagement in der Kölner Innenstadt	Die Stellplatzbelegung im öffentlichen Straßenraum soll erfasst und im Rahmen kollektiver Verkehrsinformationen bereitgestellt werden. Die Erfassung freier Stellplätze erfolgt durch Sensoren (z.B. an Straßenlaternen oder Gebäudefassaden). Bei Montage der Sensoren an Lichtmasten ist die Erfassung von durchschnittlich 12-30 Stellplätzen durch einen Sensor möglich. Die Anzeige der Parkkapazitäten und Navigation zu freien Parkplätzen erfolgt über eine zu erstellende App und/oder durch Einbindung in bestehende Navigationssysteme. Zusätzlich sollen lokale Displays an den Beleuchtungsmasten in dem vorgesehenen Projektgebiet als Parkleitsystem dienen. Dadurch soll die Reduzierung des Parksuchverkehrs und der Streckenüberlastung unterstützt werden. Außerdem können über die Displays Informationen an die Verkehrsteilnehmer übermittelt werden (Verkehrseinschränkungen, Staus, etc.). Die Erfassung der Straßenrandparkplätze soll in Stufen über zwei Jahre für insgesamt bis zu 750 Stellplätze im Innenstadtbereich im Stadtteil Nippes realisiert werden. Eine Ausweitung auf das gesamte Stadtgebiet ist nach erfolgreicher Einführung in der Innenstadt zu prüfen.
München	Digitalisierte dynamische Wegweisung für P+R-Anlagen in München	Die geplante Maßnahme umfasst die Erneuerung und Erweiterung des Ansteuerungssystems der bestehenden dynamischen Schilder im Zulauf auf zwei P+R-Anlagen. Derzeit erfolgt die Ansteuerung der beiden P+R-Anlagen getrennt voneinander. Die grundsätzliche Idee ist es, ein zentrales mandantenfähiges System aufzubauen, um damit auch die Möglichkeit zu bieten, das System auf zukünftige Anlagen zu erweitern. Die zentrale Ansteuerung wird dann in der P+R GmbH Zentrale lokalisiert. Zudem ist vorgesehen, die dynamischen Belegungsinformationen an Dritte weiterzugeben, um damit die situationsabhängige, gezielte Lenkung und Verlagerung des Verkehrsaufkommens durch Umlenkungsstrategien auf freie P+R-Anlagen zu unterstützen.
München	Bessere Luft durch Auskunftssysteme für intermodales Routing im MVV	BeIAiR verfolgt das Ziel, ein verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifendes Informationssystem zu entwickeln, das nicht nur die zentralen Informationen über vorhandene Mobilitätsangebote bereitstellt, sondern dem Fahrgast auch gezielt intermodale Reiseketten anbietet und den Zugang zu vorhandenen Mobilitätsalternativen ermöglicht. Das Vorhaben umfasst im Einzelnen die Verbesserung dynamischer Fahrgastinformations- und Parkleitsysteme sowie die Erweiterung der elektronischen Fahrplanauskunft der MVV GmbH um intermodale Angebote, die sowohl über ein Webportal als auch über eine mobile Applikation abrufbar sind.
Hamburg	Smarte Lade- und Lieferzonen	Ziel des Vorhabens 'SmaLa' ist die Einrichtung von smarten Liefer- und Ladezonen in Hamburg. Hierfür soll eine App entwickelt werden, über die sich Nutzerinnen und Nutzer relevante Informationen wie z. B. Belegungen der Ladezonen anzeigen lassen können. Zudem soll es über die App möglich sein, sich die Zone kurzfristig reservieren zu lassen, um so sicherzustellen, dass sie während des gewünschten Zeitraums verfügbar ist. Um eine Fehlbelegung zu vermeiden, sollen versenkbare Poller eingebaut werden, die den Zugang nur für Berechtigte sicherstellen. Die smarten Lieferzonen verbessern den Verkehrsfluss, indem Lieferanten die ausgewählten Zonen nutzen können und so ein Halten in zweiter Reihe reduziert wird.
Hamburg	Vorwegsweisung P + R	Das Projekt beinhaltet die Planung und Umsetzung einer dynamischen Vorwegsweisung zu den P+R-Anlagen in Hamburg mit dem Ziel der Erhöhung der Auslastung der P+R-Anlagen, einer stärkeren Förderung des Übergangs vom MIV auf den ÖPNV und des Abbaus der Zugangshemmnisse. Ziel der Maßnahme ist die aktive Verkehrlenkung vor Ort durch eine dynamische Beschilderung aufgrund gemessener Belegungen und die Auswertung der Wirksamkeit der entsprechenden Daten.
Hamburg	Digitales Parkplatzmanagement für switchh	In Hamburg besteht bereits seit Mai 2013 das multimodale Konzept switchh der HOCHBAHN mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr mit ergänzenden Mobilitätsangeboten, insbesondere Car- und Bikesharing, zu vernetzen. In diesem Vorhaben soll ein Parkleitsystem in das switchh-System integriert werden. Neben den Informationen für die Nutzer soll auch die Parkraumüberwachung vereinfacht und eine Reservierung von Parkflächen für switchh-Fahrzeuge ermöglicht werden.

