

Die Tätigkeit von Dr. Siegfried Balleis als **Sonderbeauftragter der Bundesregierung für das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020“** war eine besondere Aufgabe: Er war nicht selbst Fördergeber, sondern vor allem **Vermittler zwischen Bundesregierung, Kommunen, Verkehrsbetrieben und Projektträgern**. Seine Funktion bestand darin, die kommunale Umsetzung des Programms zu beschleunigen, Förderhemmnisse zu identifizieren und den Erfahrungsaustausch zwischen den Städten zu organisieren. Er wurde am **20. Dezember 2017** von Bundesverkehrsminister Christian Schmidt eingesetzt und übte die Funktion bis Juli 2020 aus.

1. Ausgangslage: der „Dieselgipfel“ und die Stickoxid-Problematik

Auslöser war die massive Überschreitung des EU-Grenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) in zahlreichen deutschen Städten. Beim zweiten Kommunalgipfel am **28. November 2017** verständigten sich Bund, Länder und Kommunen auf das Sofortprogramm.

Ziel war es, die Luftqualität kurzfristig zu verbessern und gleichzeitig **Dieselfahrverbote zu vermeiden**. Zunächst stellte der Bund dafür **1 Mrd. Euro** bereit; im weiteren Verlauf wurde das Programm auf **1,5 Mrd. Euro und schließlich auf bis zu 2 Mrd. Euro** ausgeweitet.

Balleis' kommunalpolitische Erfahrung war dabei ausdrücklich gefragt: Er sollte die Perspektive der Städte in die Bundespolitik einbringen.

2. Seine zentrale Aufgabe: die „Lotsenstelle“ für die Kommunen

Eine seiner wichtigsten Aufgaben war die Beratung der **Lotsenstelle des damaligen Bundesverkehrsministeriums (BMVI)**.

Diese Lotsenstelle sollte den Städten helfen,

- passende Förderprogramme zu finden,
- Förderanträge richtig zu stellen,
- Projekte schnell zur Bewilligungsreife zu bringen,
- unterschiedliche Förderprogramme miteinander zu kombinieren und
- praktische Probleme bei der Umsetzung an den Bund zurückzumelden.

Balleis fungierte dabei gewissermaßen als **kommunaler Ombudsmann innerhalb des Bundesprogramms**.

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund beschrieb seine Aufgaben ausdrücklich als Beratung der Lotsenstelle, Organisation des Erfahrungsaustauschs zwischen den Kommunen und Leitung eines Gutachtergremiums zur Bewertung der Förderanträge.

3. Gutachtergremium und Förderanträge

Eine besonders konkrete Funktion war die Leitung des **Gutachtergremiums**, das kommunale Förderanträge bewertete.

Das war deshalb wichtig, weil die Bundesregierung sehr schnell eine große Zahl von Anträgen erhielt. Balleis musste damit zwischen zwei Interessen vermitteln:

Die Kommunen wollten möglichst schnell Geld und Planungssicherheit – der Bund musste gleichzeitig sicherstellen, dass die Fördermittel zielgerichtet und nach nachvollziehbaren Kriterien vergeben wurden.

Schon wenige Wochen nach Beginn des Programms lagen mehr als 70 kommunale Anfragen vor; rund 60 Förderanträge waren bis Mitte Dezember 2017 bereits bewilligt.

4. Die großen Handlungsfelder

Das Programm wurde im Laufe der Jahre erheblich ausgeweitet. Die wichtigsten Maßnahmen waren:

Elektromobilität

Gefördert wurden unter anderem:

- Elektrobusse,
- Elektrofahrzeuge für kommunale Fuhrparks,
- Taxis,
- Mietwagen,
- Carsharing-Fahrzeuge,
- Fahrzeuge des urbanen Wirtschaftsverkehrs,
- Ladeinfrastruktur.

Damit wurde das Sofortprogramm zu einem wichtigen **Anschubprogramm für die kommunale Elektromobilität**.

Nachrüstung von Dieselnissen

Besonders wichtig war die Nachrüstung älterer Dieselnisse mit **Abgasnachbehandlungssystemen/SCR-Technik**, um die NO₂-Emissionen unmittelbar zu reduzieren.

Bis zum Ende des Programms wurden **91 Nachrüstungsprojekte mit knapp 27 Mio. Euro** bewilligt.

Digitalisierung des Verkehrs

Dies wurde zu einem der finanziell bedeutendsten Bereiche.

Gefördert wurden beispielsweise:

- Verkehrssteuerung,
- intelligente Ampelsysteme,
- Verkehrsdatenerfassung,
- Parkraummanagement,
- digitale Verkehrsinformation,
- Vernetzung verschiedener Verkehrsträger.

Bis Ende 2020 unterstützte der Bund **mehr als 550 kommunale Digitalisierungsvorhaben mit knapp 625 Mio. Euro.**

Gerade hier sah Balleis einen langfristigen Nutzen des Programms: Nicht nur die unmittelbare Luftreinhaltung, sondern die **Digitalisierung der kommunalen Mobilität** sollte vorangetrieben werden.

5. Ein wichtiger Erfolg: der Erfahrungsaustausch zwischen den Städten

Balleis organisierte bzw. unterstützte einen intensiven **Best-Practice-Austausch**.

Das war deshalb wichtig, weil die Kommunen vor sehr ähnlichen Problemen standen, aber unterschiedliche Lösungen entwickelten.

2018 fanden beispielsweise mehrere regionale Informationsveranstaltungen statt – unter anderem in **Bonn, Berlin, Hamburg, Stuttgart und München** –, bei denen die von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen über Fördermöglichkeiten informiert wurden.

Balleis konnte dabei auf seine langjährige Erfahrung als Erlanger Oberbürgermeister zurückgreifen: Er kannte die Entscheidungswege in Kommunalverwaltungen und wusste, wo Bundesprogramme in der Praxis auf Schwierigkeiten stoßen.

6. Ein entscheidender Wendepunkt 2018: Hardware-Nachrüstung

Im Jahr 2018 wurde die Aufgabe wesentlich komplizierter.

Es ging nun nicht mehr nur um neue Elektrofahrzeuge, sondern um die Frage, wie **bestehende Diesel-Fahrzeuge** sauberer gemacht werden konnten.

Am 1. Oktober 2018 beschloss die Bundesregierung das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“. Es ergänzte das Sofortprogramm um **432 Mio. Euro** für die Hardware-Nachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen sowie Handwerker- und Lieferfahrzeugen.

Damit wurde aus dem ursprünglichen Elektromobilitätsprogramm zunehmend ein umfassendes **Transformationsprogramm für den städtischen Verkehr**.

7. Ein besonders wichtiger Erfolg: Die Luft wurde tatsächlich besser

Die Wirkung des Gesamtprogramms lässt sich an den NO₂-Werten ablesen.

Die Zahl der deutschen Städte, die den Grenzwert von **40 µg/m³ NO₂ im Jahresmittel** überschritten, sank:

Jahr	Städte mit Überschreitung
2017	65
2018	57
2019	25

Das Bundesverkehrsministerium bewertete die Entwicklung 2020 ausdrücklich als deutliche Verbesserung und schrieb den im Rahmen des Sofortprogramms geförderten Maßnahmen einen erheblichen Beitrag zur Luftreinhaltung zu.

Man sollte allerdings wissenschaftlich sauber formulieren: **Die Verbesserung kann nicht ausschließlich Balleis oder dem Sofortprogramm zugerechnet werden**. Sie hatte mehrere Ursachen – unter anderem die Erneuerung der Fahrzeugflotten, technische Verbesserungen bei Dieselfahrzeugen, Veränderungen im Verkehrsaufkommen und lokale Maßnahmen. Das Sofortprogramm war aber ein wichtiger Teil dieses Maßnahmenbündels.

8. Ein Problem, das Balleis selbst früh erkannte

Interessant ist, dass Balleis nicht einfach eine Erfolgsgeschichte ohne Einschränkungen zeichnete.

In der Anfangsphase gab es erhebliche **Anlaufschwierigkeiten**.

Ein Beispiel: Im Dezember 2018 waren zwar bereits 31 Anträge für die Nachrüstung von Dieselnissen eingegangen, aber noch **kein Bus auf Grundlage dieses Programms nachgerüstet** worden.

Die Ursachen lagen unter anderem in:

- komplizierten Förderverfahren,
- technischen Zulassungsfragen,
- fehlenden bzw. sich entwickelnden Nachrüstsysteinen,
- Abstimmungsproblemen zwischen Bund, Kommunen und Herstellern,
- teilweise langen Beschaffungs- und Vergabeverfahren.

Gerade deshalb war Balleis' Vermittlungsfunktion wichtig.

9. Balleis setzte sich für eine Verstetigung ein

Ein weiterer Punkt, der in seiner Tätigkeit eine große Rolle spielte, war die Frage:

Was passiert nach 2020?

Balleis war der Auffassung, dass die Verkehrswende nicht mit einem befristeten Sofortprogramm abgeschlossen sein könne.

Aus den Sitzungsunterlagen seines Sonderbeauftragten geht hervor, dass er 2019 ausdrücklich auf die **Verstetigung des Sofortprogramms** drängte.

Das ist rückblickend bedeutsam: Aus einem ursprünglich als Reaktion auf die Dieselkrise konzipierten Programm entstand zunehmend eine **dauerhafte Förderpolitik für Elektromobilität, Digitalisierung und nachhaltige urbane Mobilität**.

10. Balleis' persönliche Schlussfolgerung: Die Dieseldebatte als Auslöser der Verkehrswende

Balleis selbst bewertete die Entwicklung später unter dem Begriff:

„Die Dieseldebatte als Auslöser der Verkehrswende“.

Das zeigt auch seine persönliche Interpretation der Aufgabe. Die Dieselkrise war aus seiner Sicht nicht nur ein Problem der Luftreinhaltung, sondern ein **Beschleuniger für eine grundlegende Veränderung des städtischen Verkehrssystems**.

Besonders die Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme betrachtete er als langfristig bedeutsam. Noch 2022 verwies er auf die während seiner Tätigkeit kennengelernten Projekte der deutschen Großstädte und forderte, diese intelligenten Lösungen in die Breite zu bringen.

11. Gesamtbilanz der Tätigkeit

Ich würde die Tätigkeit von Balleis in **fünf Punkten** zusammenfassen:

1. Vermittler zwischen Bund und Kommunen

Er brachte die kommunale Praxis in die Umsetzung des Bundesprogramms ein.

2. Beschleuniger der Förderung

Über Lotsenstelle, Gutachtergremium und Beratung wurde versucht, Fördermittel schneller in konkrete kommunale Projekte zu bringen.

3. Motor des Erfahrungsaustauschs

Kommunen sollten voneinander lernen und erfolgreiche Lösungen übernehmen.

4. Mitgestalter der Verkehrswende

Das Programm entwickelte sich von einem Instrument gegen Diesel-NO₂ zu einem breiten Förderprogramm für Elektromobilität, Digitalisierung, ÖPNV und moderne Verkehrssteuerung.

5. Politischer Erfolg des Gesamtprogramms

Die Zahl der Kommunen mit NO₂-Grenzwertüberschreitungen sank von 65 im Jahr 2017 auf 25 im Jahr 2019. Gleichzeitig wurden bis Ende 2020 mehr als 550 kommunale Digitalisierungsvorhaben mit rund 625 Mio. Euro unterstützt und 91 Dieselbus-Nachrüstungsprojekte mit knapp 27 Mio. Euro bewilligt.

Eine interessante Parallele zu seiner Zeit als Erlanger Oberbürgermeister

Balleis brachte in diese Bundesaufgabe etwas ein, was seine vorherige Tätigkeit besonders prägte: **Kommunalpolitik aus Sicht der praktischen Umsetzung**. Das erklärt auch, weshalb die Bundesregierung ihn nicht als klassischen Umweltpolitiker, sondern als **kommunal erfahrenen Vermittler** einsetzte.

Seine Funktion war deshalb weniger die eines politischen Entscheiders als die eines „**Übersetzers**“ **zwischen Bundesförderpolitik und kommunaler Realität**. Genau darin lag vermutlich der besondere Wert seiner Tätigkeit.

Der **offizielle Abschlussbericht des Sonderbeauftragten** ist für eine noch genauere Rekonstruktion sehr ergiebig. Er enthält insbesondere die Sitzungen des Gutachtergremiums, die Entwicklung der Förderlinien, konkrete Zahlen und die von Balleis identifizierten Probleme.