Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Richtlinien zur Förderung der Anschaffung von diesel-elektrischen Hybridbussen im öffentlichen Nahverkehr

Vom 12. Dezember 2014

1 Zuwendungszweck

Linienbusse im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind besonders für eine Elektrifizierung ihres Antriebs geeignet. Da sie häufig bremsen müssen, kann mit Hilfe des elektrischen Speichers ein wesentlicher Teil der Bremsenergie zurückgewonnen und für den Betrieb des Elektromotors genutzt werden. Gerade beim Anfahren, aber auch auf der Strecke kommt dieser dann zum Einsatz. Die Busse werden dadurch nicht nur effizienter, sondern auch leiser. Zudem stoßen sie weniger Kohlendioxid und Luftschadstoffe aus. Die Hybridtechnologie ist nur der erste Schritt zur Erschließung alternativer Antriebspfade für den öffentlichen Nahverkehr der Zukunft. Am Ende dieser Entwicklung kann eine Bustechnologie stehen, die komplette Strecken rein elektrisch bedient.

Um die Etablierung der effizienten Technologie in den öffentlichen Nahverkehr zu unterstützen und nachhaltig zu gestalten, fördert das Bundesumweltministerium Verkehrsbetriebe, die solche Hybridbusse mit oder ohne externe Nachlademöglichkeit beschaffen und im Linienbetrieb einsetzen. Darüber hinaus soll durch die Gestaltung der Förderung dafür Sorge getragen werden, dass nur solche Fahrzeuge in den Markt kommen, die anspruchsvolle Bedingungen hinsichtlich der Effizienz sowie der Abgas- und Lärmemissionen erfüllen.

Die Förderung erfolgt im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative. Durch die Knüpfung der Förderung an ambitionierte Emissionsstandards und Umwelttechnologien sowie die Nutzung erneuerbarer Energiequellen leistet das Förderprogramm neben der Senkung der Treibhausgasemissionen einen bedeutenden Beitrag zur Ressourcenschonung sowie zur Minderung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung. Dadurch werden die Umweltauswirkungen des Busverkehrs verringert und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert.

2 Gegenstand der Förderung

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) fördert die Beschaffung von Linienbussen mit diesel-elektrischem Antrieb durch Verkehrsbetriebe zum Zwecke der Personenbeförderung im ÖPNV. Gefördert werden Hybrid-Fahrzeuge ohne (Hybridbusse) sowie mit externer Aufladeмöglichkeit (Plug-In-Hybridbusse).

Die Förderung erfolgt als Investitionszuschuss. Dieser berechnet sich auf Grundlage der Investitionsmehrkosten, die zur Erreichung der Umweltziele dieses Fördervorhabens erforderlich sind. Allgemeine Anforderungen an die zu fördernden Technologien sind in Nummer 5 geregelt. Die Höhe der Förderung ist in Nummer 6 dieser Bekanntmachung geregelt.

3 Zuwendungsempfänger

a) Antragsberechtigt sind Unternehmen, deren Aufgabe in der Dienstleistung besteht, Personen im ÖPNV zu transportieren (Verkehrsbetriebe). Förderanträge kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) werden ausdrücklich begrüßt. Die gültige KMU-Definition der EU ist einsehbar unter dem folgenden Link: http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/facts-figures-analysis/sme-definition/index_de.htm

b) Nicht antragsberechtigt sind

- Hersteller von den nach dieser Richtlinie förderfähigen Fahrzeugen oder deren Komponenten, sowie Unternehmen, deren Zweck der Vertrieb der Fahrzeuge ist;
- der Bund, die Bundesländer sowie deren Einrichtungen, sofern sie nicht unter Buchstabe a fallen.

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 Allgemeine Verfahrensvorschriften

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO), die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften sowie die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes, soweit nicht in diesen Richtlinien Abweichungen zugelassen sind. Das Prüfungsrecht des Bundesrechnungshofs ergibt sich aus §§ 91, 100 BHO.

Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Den Beauftragten des BMUB sind auf Verlangen erforderliche Auskünfte zu erteilen und ist Einsicht in das Projekt betreffende Bücher und Unterlagen sowie Prüfungen zu gestatten. Der Antragsteller muss sich im Antrag auf eine Zuwendung damit einverstanden erklären, dass das BMUB im Rahmen seiner Öffentlichkeitsarbeit den Namen des geförderten Unternehmens sowie Höhe und Zweck des Zuschusses bekannt gibt. Zudem muss sich der Antragsteller im Antrag damit einverstanden erklären, dass das BMUB bzw. der Projektträger nach Anmeldung eine ggf. auch wiederkehrende Überprüfung der Einhaltung der Emissionsanforderungen nach Nummer 5 durchführt oder durchführen lässt. Bei Nachweis der Nichteinhaltung der Fördervoraussetzungen können der Zuwendungsbescheid aufgehoben und die Fördermittel zurückgefordert werden.

Für die geförderten Gegenstände besteht eine Zweckbindungsfrist über 5 Jahre ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme. Innerhalb dieses Zeitraumes dürfen sie nicht stillgelegt werden. Eine Veräußerung in diesem Zeitraum ist nur dann möglich, wenn gegenüber dem Fördergeber der zweckentsprechende Weiterbetrieb der Gegenstände nachgewiesen wird.

Die Angaben zur Antragsberechtigung und zum Verwendungszweck sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes.

5 Zuwendungsvoraussetzungen

Die zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen sind in VV Nr. 1 zu § 44 BHO geregelt. Zusätzlich gelten folgende Voraussetzungen:

a) Förderfähig ist die Anschaffung einer (Plug-In)-Hybridbusflotte, sofern
   - sie aus neuen Fahrzeugen besteht,
   - sie im ÖPNV eingesetzt wird,
   - sie mindestens 3 Fahrzeuge umfasst,
   - die in Buchstabe b genannten Umweltstandards erfüllt werden,
   - die in Buchstabe b genannten Abgasnachbehandlungstechnologien angewandt werden,
   - im Falle einer externen Stromzufuhr die Nutzung Erneuerbarer Energiequellen sichergestellt wird sowie
   - die Lieferzusage eines Herstellers und eine Herstellerbescheinigung vorgelegt werden.

b) Die Fahrzeuge müssen folgende Mindeststandards erfüllen, deren Nachweis anhand einer Herstellerbescheinigung im Antrag zu erfolgen hat:
   - Die CO_2-Emissionen werden um mindestens 20 % (Hybridbusse) bzw. 35 % (Plug-In-Hybridbusse) gegenüber einem vergleichbaren Linienbus ohne Hybridtechnologie reduziert.
   - Der Dieselmotor erfüllt die Euro VI-Norm. Zudem sind die Fahrzeuge mit einem geschlossenen Partikelfiltersystem auszustatten.
   - Die Lärmemissionen betragen maximal 75 dB(A) bei einer Motorleistung ≤ 150 kW bzw. 77 dB(A) bei einer Motorleistung > 150 kW.
   - Die Fahrzeuge müssen mit Maßnahmen zur Reduzierung des Innenraumlärms ausgestattet sein.

Anträge für Vorhaben, in deren Rahmen Fahrzeuge mit einer umweltfreundlichen CO_2-Klimatechnik beschafft werden sollen, werden bevorzugt berücksichtigt.

Antragsteller haben zu prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit eine ausschließliche EU-Förderung möglich ist. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens ergänzend ein Förderantrag bei der EU gestellt werden kann. Das Ergebnis der Prüfungen ist im Förderantrag kurz darzustellen.

Die Partner eines „Verbundprojekts“ haben ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung muss eine grundsätzliche Übereinkunft über bestimmte vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) vorgegebene Kriterien nachgewiesen werden. Einzelheiten können dem BMBF-Merkblatt – Vordruck 0110 – 10.08 (Formularschrank des BMBF: https://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare&formularschrank=bmbf#t6) entnommen werden.

Vorhaben, für die eine Förderung beantragt wird, dürfen vor der Bewilligung noch nicht begonnen worden sein. Als Beginn eines Vorhabens wird die verbindliche Fahrzeugbestellung definiert.

6 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Die Förderung erfolgt im Wege der Projektförderung auf Kostenbasis (Anteilfinanzierung) als nicht rückzahlbarer Investitionszuschuss. Die Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (Abl. L 214 vom 9.8.2008, S. 3, Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung [AGVO]) bildet die beihilferechtliche Grundlage für die Bemessung der jeweiligen Höhe des Investitionszuschusses. Einem Unternehmen, das einer

Rückforderungsanordnung aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Rechtswidrigkeit oder Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt nicht Folge geleistet hat, darf keine Beihilfe gewährt werden.

Die maximal zulässige Beihilfeintensität beträgt 35 % der beihilfefähigen Investitionsmehrkosten.

Bei einem mittleren Unternehmen, das entsprechend der KMU-Definition nach Nummer 3 Buchstabe a weniger als 250 Personen beschäftigt und einen Jahresumsatz von höchstens 50 Mio. Euro oder eine Jahresbilanzsumme von höchstens 43 Mio. Euro hat, beträgt die maximal zulässige Beihilfeintensität 45 % der beihilfefähigen Investitionsmehrkosten.

Handelt es sich um ein kleines Unternehmen, das entsprechend der KMU-Definition nach Nummer 3 Buchstabe a weniger als 50 Personen beschäftigt und einen Jahresumsatz von höchstens 10 Mio. Euro oder eine Jahresbilanzsumme von höchstens 10 Mio. Euro hat, beträgt die maximal zulässige Beihilfeintensität 55 % der beihilfefähigen Investitionsmehrkosten.

Eine Kumulierung mit anderen Förderungen, die Hybrid- und Plug-In-Hybridbusse zum Gegenstand haben, ist nur soweit zulässig, sofern die Summe der Förderungen die in dieser Richtlinie genannten Beihilfeintensitäten nicht übersteigt.

Unter den beihilfefähigen Investitionsmehrkosten sind die Mehrkosten zu verstehen, die zur Erreichung der Umweltziele dieses Fördervorhabens erforderlich sind. Dies sind:

- Bei Hybridbussen der auf den Hybridantrieb und dessen Zusatzkomponenten bezogene Investitionsanteil, wobei dieser bei Solobussen auf maximal 100 000 Euro und bei Gelenkbussen auf maximal 200 000 Euro begrenzt ist,
- bei Plug-In-Hybridbussen der auf den Hybridantrieb und dessen Zusatzkomponenten bezogene Investitionsanteil ohne Begrenzung,
- Kosten für Batteriegarantie oder Batterieleasing anteilig bezogen auf die Projektlaufzeit,
- Investitionen für notwendige Fahrer- und Werkstattschulungen, wobei maximal 300 Euro Fahrerschulungskosten pro Person und maximal 1 500 Euro Werkstattschulungskosten pro Person gefördert werden,
- Personalkosten für zusätzlichen Aufwand bei der Integration der Fahrzeuge in den Linienbetrieb (keine Personalkosten für Schulungen),
- anteilige Abschreibung im Projektzeitraum gemäß AfA für hybridantriebspezifische Dacharbeitsbühnen, Diagnosegeräte und Spezialwerkzeug sowie bei Plug-In-Hybridbussen die Ladeinfrastruktur.

Die Antragsteller sind verpflichtet, diesbezüglich Auskünfte im Antrag zu erteilen.

Sofern der Investitionszuschuss an ein Unternehmen 7,5 Mio. Euro übersteigt, wird eine Einzelnotifizierung* der Beihilfe gegenüber der EU-Kommission notwendig.

7 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheides auf Kostenbasis werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis, Anlage 4 zur VV Nr. 5.1 zu § 44 BHO (ANBest-P-Kosten).

8 Verfahren

8.1 Einschaltung eines Projektträgers und Anforderung von Unterlagen

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme wird das BMUB einen Projektträger beauftragen. Zur Erstellung von förmlichen Förderanträgen wird die Nutzung des elektronischen Antragssystems „easy“ empfohlen (https://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_software#t6).

8.2 Zweistufiges Förderverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig angelegt.

8.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind dem BMUB bis spätestens 15. Februar des Jahres, in dem mit der geförderten Maßnahme begonnen werden soll, zunächst Projektskizzen in schriftlicher und elektronischer Form – möglichst unter Nutzung von „easy“ – vorzulegen. Die Adresse für die Skizzen lautet

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)
Referat IG I 5
Stresemannstraße 128 – 130
10117 Berlin
IGI5@bmub.bund.de

Bei Verbundprojekten ist die Projektskizze von dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden. Verspätet eingehende Projektskizzen von KMU werden anderen verspätet eingehenden Skizzen vorgezogen.

* nach Artikel 6 AGFVO

Den Projektskizzen ist eine Darstellung mit folgender Gliederung beizufügen:

- Darstellung des Projekts,
- Ressourcenplanung der beteiligten Akteure (Planung der Gesamtkosten, einschließlich der Darstellung der Eigenmittel),
- der beabsichtigte Fahrzeugeinsatz,
- Projektorganisation und Zeitplan,
- projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit,
- kurze Selbstdarstellung der beteiligten Akteure,
- Öffentlichkeitsarbeit (Informations- und Kommunikationskonzept).

Aus der Vorlage einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch auf eine Förderung abgeleitet werden.

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Darstellung des Gesamtkonzeptes,
- angemessener Mittel- und Fahrzeugeinsatz,
- Lieferzusage eines Hybridbusherstellers,
- Vorliegen der Herstellerbescheinigung über Einhaltung der Fördervoraussetzungen aus Nummer 5 Buchstabe b dieser Bekanntmachung (In diesem Zusammenhang sind zusätzliche Angaben und Nachweise unabhängiger Prüfinstitute von Vorteil),
- Vorbildeignung (berücksichtigt wird die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Verkehrsbetriebe),
- Sichtbarkeit durch geeignete Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit,
- bei Verbundvorhaben: die Konstellation des Verbundes sowie mögliche Synergieeffekte zwischen den Partnern.

Auf der Grundlage der Bewertung werden dann die für eine Förderung geeigneten Projektideen ausgewählt. Das Auswahlergebnis wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt.

Der Antragsteller hat keinen Rechtsanspruch auf Rückgabe einer eingereichten Projektskizze.

8.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Interessenten bei positiv bewerteten Projektskizzen aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag unter Nutzung von „easy“ vorzulegen, über den nach abschließender Prüfung entschieden wird.

9 Inkrafttreten

Diese Förderrichtlinien treten am Tag nach der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und sind bis zum 31. Dezember 2017 gültig.

Berlin, den 12. Dezember 2014

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Im Auftrag
Sahler