

# Förderprojekt „Hybridbusse für einen umweltfreundlichen ÖPNV“

## Häufig gestellte Fragen

### Fahrzeugbeschaffung

#### **1. Müssen die Fahrzeuge von den Verkehrsbetrieben ausgeschrieben werden?**

Ja, da es sich um Auftragsvolumen von mindestens 500.000 Euro handelt, muss die Anschaffung der Hybridbusse nach EU-Vergaberecht ausgeschrieben werden.

Hilfreiche Informationen dazu sind z.B. auf der Internetseite des Bundeswirtschaftsministeriums ([www.bmwi.de](http://www.bmwi.de) >> [Wirtschaft](#) >> [Wirtschaftspolitik](#) >> [öffentliche Aufträge](#)) oder der Internetseite des Deutschen Industrie- und Handelskammertages erhältlich ([www.dihk.de](http://www.dihk.de) >> [Recht und Fairplay](#) >> [Recht allgemein](#) >> [Vergaberecht](#))

#### **2. Kann vor der Bewilligung der Fördermittel ausgeschrieben werden?**

Ja. Vor der Bewilligung der Förderung darf nicht mit dem Vorhaben begonnen werden. Als Vorhabensbeginn ist allerdings der Abschluss eines Leistungs- oder Liefervertrages zu verstehen. Eine Ausschreibung vor Bewilligung der Mittel ist demnach förderunschädlich.

Die Ausschreibung sollte jedoch für den Fall, dass die Förderung nicht bewilligt wird, eine Rücktrittsklausel für den Verkehrsbetrieb enthalten. Solche Ausschreibungen sind bei Förderprojekten gängig und werden in der Regel von den Herstellern akzeptiert. Die im Antrag benötigte schriftliche Lieferzusage des Herstellers wird auch ohne verbindliche Bestellung ausgegeben.

#### **3. Können zusätzliche Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit den Fördermitteln kumuliert werden?**

Ja. Mittel, die nach dem GVFG an Verkehrsbetriebe verteilt werden, dienen der Verbesserung der Daseinsvorsorge und müssen daher nicht bei der Berechnung der Fördersumme berücksichtigt werden. Dagegen können andere Fördermittel nur soweit zusammen mit den Mitteln aus dem Vorhaben in Anspruch genommen werden, bis die maximal mögliche Beihilfeintensität aus der Förderrichtlinie erreicht ist.

Generell müssen alle Drittmittel, die voraussichtlich neben dem BMU-Fördervorhaben für die Beschaffung der Hybridbusse in Anspruch genommen werden, im Förderantrag ausgewiesen werden. Dann wird im Einzelfall geprüft inwieweit diese Drittmittel bei der Förderung berücksichtigt werden müssen.

#### **4. Gibt es bestimmte Hersteller, die für das Fördervorhaben zugelassen sind?**

Nein. Da die Beschaffung der Hybridbusse über eine europaweite Ausschreibung erfolgen muss, kommen alle Bushersteller, die entsprechende Modelle anbieten können, für das Vorhaben in Frage.

#### **5. Kann pro Vorhaben von der Mindestbeschaffung von 10 Hybridbussen noch abgewichen werden?**

Nein. Nur wenn eine gewisse Anzahl von Bussen in die Fuhrparks integriert wird, können die Ziele des Projektes (u.a. Marktetablierung der Technologie, Verbesserung

der Umweltvorteile des ÖPNV) erreicht werden. Daneben wurde die Förderrichtlinie in dieser Fassung bereits bei der EU-Kommission notifiziert und kann nicht mehr geändert werden.

Für Verkehrsunternehmen, die bis zum 31.12.2010 keine 10 Hybridbusse bestellen können, besteht die Möglichkeit im Rahmen eines Verbundvorhabens einen sinnvollen Zusammenschluss mit anderen Verkehrsbetrieben zur Beschaffung der 10 Hybridbusse zu bilden. Dabei ist von jedem Betrieb im Verbund ein gesonderter Förderantrag mit Verweis auf die Unternehmenskooperation zu stellen.

## **6. Wird auch die Anschaffung von Oberleitungsbussen gefördert?**

Nach § 4 (3) des Personenbeförderungsgesetzes sind Oberleitungsbusse rein elektrisch angetriebene Busse. Folglich liegt keine Verbindung zweier Antriebsarten im Sinne eines Hybridantriebs vor, so dass eine Förderung nicht vorgesehen ist.

Sollte ein Mischkonzept zwischen Hybridantrieb und Oberleitungsbus vorliegen, wird eine Beantragung der Förderung empfohlen. Eine abschließende Entscheidung wird nach der Prüfung des Förderantrages gefällt.

## Förderhöhe

## **7. Wie wird die Fördersumme berechnet?**

Bei der Berechnung der Fördersumme sind die Leitlinien der EU für staatliche Umweltschutzbeihilfen zu berücksichtigen. Diese schreiben die folgenden Berechnungsschritte vor:

$$\begin{aligned} & \text{Zusatzkosten für die Hybridkomponenten bei der Busbeschaffung} \\ - & \text{ in den ersten 5 Betriebsjahren entstehende Einsparungen (v.a.} \\ & \text{Kraftstoffkosten)} \\ + & \text{ in den ersten 5 Betriebsjahren entstehende Zusatzkosten} \\ = & \text{ Beihilfefähige Investitionsmehrkosten} \\ \% & \text{ Beihilfeintensität (je nach Antrag und Unternehmensgröße bis zu 80\%)} \\ = & \text{ Förderbetrag} \end{aligned}$$

Die Bushersteller können die Zusatzkosten für den Hybridantrieb in der Regel gesondert ausweisen.

Die voraussichtlich entstehenden Kosteneinsparungen und Betriebszusatzkosten in den ersten 5 Jahren nach Inbetriebnahme der Hybridbusse sind im Förderantrag plausibel abzuschätzen.

Die Bedingungen für die Höhe der Beihilfeintensität können in der Förderrichtlinie sowie in den „Ausführlichen Informationen zum Förderprogramm“ nachgelesen werden.

## **8. Welche zusätzlichen Betriebskosten sind beihilfefähig?**

Grundsätzlich sind alle Zusatzkosten förderfähig, die in Zusammenhang mit Beschaffung und Betrieb der Linienbusse entstehen. Dies umfasst neben dem Aufpreis für den Hybridantrieb z.B. auch die spezielle Ausrüstung der Werkstatt oder die Personalschulung.

## Begleitprogramm

### **9. Wie werden die Emissionsanforderungen an die Hybridbusse überprüft?**

#### a) 20% weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen als ein vergleichbarer Dieselbus

Ein unabhängiges Institut wird die CO<sub>2</sub>-Emissionen von ausgewählten Hybridfahrzeugen aller in Frage kommenden Hersteller sowie von vergleichbaren Dieselmotoren (Referenzfahrzeuge) in einem standardisierten Verfahren ermitteln. Anschließend werden Diesel- und Hybridbusse marken- und typspezifisch verglichen.

#### b) Überprüfen der Maßnahmen zur Senkung der NO<sub>x</sub>- und Partikelemissionen

Es wird die Funktionsweise der Abgasnachbehandlungssysteme (z.B. Partikelfilter, PM-Kat oder SCR-Technologie) geprüft. Die konkrete Messung der Emissionswerte ist nur vorgesehen, wenn ein Verdacht auf zu hohe NO<sub>x</sub>- oder PM-Emissionen vorliegt.

### **10. Wie wird das Referenzfahrzeug zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Einsparung definiert?**

Jedem Hybridbusmodell wird ein entsprechendes Referenzfahrzeug des gleichen Herstellers gegenübergestellt. Dieses muss dem gleichen Typ entsprechen (Solo-/Gelenkbus) und bestimmte Eigenschaften bezüglich Fahrzeugkonstruktion und –ausstattung erfüllen (z.B. Baujahr, Emissionsnorm des Dieselmotors oder Ausstattung mit Klimaanlage und Kassenautomaten).

### **11. Werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen linienbezogen ermittelt?**

Nein. Grundlage für das Prüfverfahren wird der allgemein anerkannte und standardisierte Braunschweig-Fahrzyklus sein. Wie hoch das Effizienzpotenzial der Hybridbusse im konkreten Linienbetrieb ausfällt, unterliegt vielen Einflussfaktoren, wie z.B. Topographie des Einsatzortes oder Fahrverhalten. Daher werden die Verbrauchswerte im alltäglichen Einsatz nicht für die Überprüfung der Fördervoraussetzungen herangezogen.

### **12. Wer übernimmt die Öffentlichkeitsarbeit zu den umgesetzten Konzepten der Verkehrsbetriebe?**

Unabhängig vom BMU und dem Projektträger können die Verkehrsbetriebe ihre eigene Öffentlichkeitsarbeit zu den jeweiligen Beschaffungsvorhaben durchführen. Zusätzlich ist eine Unterstützung der Unternehmen in dieser Hinsicht im Begleitprogramm vorgesehen.

### **13. Wo können weitergehende Informationen erhalten werden?**

Weitere Informationen zum Projekt, insbesondere zum Antrags- und Auswahlverfahren, können auf den folgenden Internetseiten eingesehen werden:

- BMU-Internetseite [www.bmu.de](http://www.bmu.de) unter Verkehr >> Förderprojekte >> Hybridbusse im ÖPNV
- Internetseite des Projektträgers VDI/VDE-IT GmbH [www.pt-elektromobilitaet.de/Projekte/Hybridbusse](http://www.pt-elektromobilitaet.de/Projekte/Hybridbusse)