

Förderprojekt „Hybridbusse für einen umweltfreundlichen ÖPNV“

Ausführliche Informationen zum Förderprogramm

Einleitung

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 % unter das Niveau von 1990 zu senken, sofern die Europäische Union im Rahmen eines internationalen Klimaschutzabkommens ihre Emissionen um 30 % im selben Zeitraum reduziert. Mit einem maßgeblichen Anteil von 20% an den nationalen Treibhausgasemissionen kann und muss der Verkehr einen bedeutenden Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten.

Eine wesentliche Maßnahme zur langfristigen Senkung der Klimagasemissionen im Verkehr ist die Förderung der Elektromobilität. Diese setzt die Bundesregierung unter anderem im Rahmen des zweiten Konjunkturpakets "Pakt für Wachstum und Stabilität" um, das insgesamt 500 Millionen Euro für die Förderung elektrischer Fahrzeugantriebe von 2009 bis 2011 vorsieht. Davon werden von Seiten des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) 20 Millionen Euro für die Anschaffungsförderung von Hybridbussen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bereitgestellt.

Mehrere europäische Hersteller entwickeln derzeit Linienbusmodelle mit einem Hybridantrieb, der Verbrennungs- und Elektromotor verbindet. Die Energie für den Elektromotor wird entweder von einem Generator, der vom Verbrennungsmotor angetrieben wird, oder einer Speichereinheit (Batterie/Kondensator) zur Verfügung gestellt. Von besonderer Bedeutung ist, dass der Energiespeicher überschüssige Bremsenergie aufnimmt. Durch den ausgeprägten Stop-and-go-Betrieb kann deswegen gerade bei Nahverkehrsbussen ein hohes Effizienzpotential erreicht werden.

Durch die anteilige Nutzung des Elektroantriebs werden der Kraftstoffverbrauch und damit auch die CO₂-Emissionen der Busse wesentlich gesenkt. Davon profitiert nicht nur das Klima, sondern auch die Verkehrsbetriebe. Daneben ergeben sich Vorteile bezüglich der Luftschadstoffbelastung, denn der Ausstoß von Stickoxiden (NO_x), Kohlenmonoxid (CO) und Rußpartikeln (PM) ist im Vergleich zu konventionellen Dieselnbussen niedriger. Weiterhin wird auch die Umgebungslärmbelastung gesenkt, denn der Verbrennungsmotor ist aufgrund des niedrigeren Drehmoments leiser und im Elektrofahrbetrieb entstehen geringere Geräuschemissionen. Werden die Busse über kurze Strecken rein elektrisch betreiben, entstehen u.U. gar keine Lärm- und Schadstoffbelastungen. Dies kann gerade im Haltestellenbereich, wo sich Fahrgäste und Passanten in unmittelbarer Nähe des Busses aufhalten, die Akzeptanz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erheblich verbessern. .

1 Das Förderprogramm

1.1 Ziele des Förderprogramms

Die Förderung von Hybridfahrzeugen im ÖPNV soll laufende Maßnahmen der Bundesregierung zur Erfüllung der Klima- und Umweltschutzziele ergänzen und die Marktdurchdringung mit vorhandenen, hocheffizienten Fahrzeugtechnologien unterstützen. Gleichzeitig sollen im Sinne des zweiten Konjunkturpaketes kurzfristig konjunkturelle Impulse für die Bus- und die dazugehörige Zuliefererindustrie gesetzt und die Hybridtechnologie als festes Element in den Busflotten der Verkehrsbetriebe etabliert werden. Dadurch werden langfristig die Umweltauswirkungen des Busverkehrs verringert und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert.

1.2 Gegenstand der Förderung

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) fördert die Beschaffung von mindestens 10 Hybridbussen durch Verkehrsbetriebe zum Zwecke der Personenbeförderung im ÖPNV. Dazu hat das BMU die *Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Hybridbussen im öffentlichen Nahverkehr* erarbeitet und bei der Europäischen Kommission notifiziert.

Nach der Veröffentlichung der Förderrichtlinie im Bundesanzeiger können Verkehrsbetriebe einen Förderantrag stellen. Die Hybridbusse können bis spätestens zum 31.12.2010 (Vorhabensbeginn) bestellt und innerhalb Deutschlands zugelassen werden. Die Förderung erfolgt als Investitionszuschuss.

1.3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Unternehmen, deren Aufgabe in der Dienstleistung besteht, Personen im ÖPNV zu transportieren (Verkehrsbetriebe). Ein sinnvoller Zusammenschluss¹ mehrerer Verkehrsbetriebe zur Umsetzung eines Verbundvorhabens ist möglich. Dabei ist von jedem Verkehrsbetrieb im Verbund ein gesonderter Antrag mit Hinweis auf die Unternehmenskooperation zu stellen.

Nicht antragsberechtigt sind die Hersteller der nach diesem Programm förderfähigen Hybridbusse oder deren Komponenten sowie Unternehmen, deren Zweck der Vertrieb der Fahrzeuge ist. Der Bund, die Bundesländer sowie deren Einrichtungen sind ebenfalls nicht berechtigt eine Förderung zu empfangen, sofern sie nicht unter die Verkehrsbetriebe 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

¹ Die Zweckmäßigkeit von Kooperationen wird im Einzelfall geprüft.

Person ist, für den Inhaber der juristischen Person, die eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 Zivilprozessordnung oder § 284 Abgabenordnung abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

2 Fördervoraussetzungen

Förderfähig ist die Anschaffung von mindestens 10 Hybridbussen sofern sie im ÖPNV eingesetzt werden und die unten aufgeführten Umweltstandards unter Anwendung der genannten Abgasnachbehandlungstechnologien erfüllen. Die Fördervoraussetzungen sind im Antrag entsprechend durch die Lieferzusage mindestens eines Herstellers sowie durch eine Herstellerbescheinigung über die Einhaltung der dem Fördervorhaben zu Grunde liegenden Umweltkriterien (Effizienzverbesserung, Luftschadstoff- und Lärmemissionen) zu belegen. Im Zweifel werden die Anträge, die die Förderung von Fahrzeugen mit anspruchsvolleren Emissionsstandards beabsichtigen, bei der Auswahl bevorzugt.

2.1 Emissionsanforderungen an die Hybridbusse

Die CO₂-Emissionen der geförderten Hybridbusse müssen 20% unter dem CO₂-Ausstoß eines aktuellen vergleichbaren Linienbusmodells ohne Hybridtechnologie liegen.

Die Hybridbusse sind mit einem geschlossenen Partikelfiltersystem auszustatten. Die Partikelemissionen (PM) des Dieselmotors entsprechen dem EEV-Standard (0,02 g/kWh). Es werden außerdem Abgasnachbehandlungsmaßnahmen ergriffen, sodass die Stickoxidemissionen (NO_x) den EEV-Standard (2 g/kWh) unterschreiten.

Die Lärmemissionen dürfen maximal 75 dB(A) bei einer Motorleistung ≤ 150 kW bzw. 77 dB(A) bei einer Motorleistung > 150 kW betragen. Daneben müssen die Fahrzeuge so ausgestattet sein, dass eine deutliche Reduzierung des Innenraumlärms erreicht wird. Dies ist im Antrag zu dokumentieren.

3 Art, Umfang und Höhe der Förderung

Die Förderung unterliegt den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen vom 01. April 2008 (2008/C 82/01). Sie erfolgt im Wege der Projektförderung (Anteilfinanzierung) als nicht rückzahlbarer Investitionszuschuss und darf die nach europäischem Beihilferecht maximal zulässigen Beihilfeintensitäten² nicht überschreiten.

² in Prozent der beihilfefähigen Kosten vor Steuern und Abgaben

Die maximal zulässige Beihilfeintensität beträgt 60 % der beihilfefähigen Investitionsmehrkosten³. Mittlere Unternehmen (weniger als 250 Beschäftigte und max. 50 Mio. € Jahresumsatz oder max. 43 Mio. € Jahresbilanzsumme) erhalten 70 % Beihilfeintensität. Handelt es sich um ein kleines Unternehmen (weniger als 50 Beschäftigte und max. 10 Mio. € Jahresumsatz oder Jahresbilanzsumme) beträgt die maximal zulässige Beihilfeintensität 80 % der beihilfefähigen Investitionskosten.

Sofern der Investitionszuschuss an ein Unternehmen 7,5 Mio. Euro übersteigt, wird eine Einzelnotifizierung⁴ der Beihilfe gegenüber der EU-Kommission notwendig.

3.1 Bemessungsgrundlage

Unter den beihilfefähigen Investitionsmehrkosten sind die **Mehrkosten** zu verstehen, die zur Erreichung der Umweltziele dieses Fördervorhabens erforderlich sind. Dies ist der auf den Hybridantrieb und dessen Zusatzkomponenten bezogene Investitionsanteil plus der sich hieraus ergebenden Betriebskosten und abzüglich der sich hieraus ergebenden Betriebskosteneinsparungen, die sich in den ersten fünf Jahren ergeben. Die Antragsteller sind verpflichtet diesbezüglich Auskünfte im Antrag zu erteilen.

3.2 Kumulierbarkeit der Fördermittel

Eine Kumulierung mit Zuschussförderungen des Bundes und Mitteln aus Landesprogrammen ist zugelassen, sofern die Summe der Finanzierungsmittel die in dieser Richtlinie ausgewiesene maximal zulässige Beihilfeintensität nicht übersteigt.

4 Rechtsgrundlagen

Höhe und Umfang der Förderung sowie die Bewilligungsgrundlage sind gebunden an die EU-Leitlinien für staatliche Umweltschutzbeihilfen (2008/C 82/01).

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die damit verbundene Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 23, 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO), die hierzu erlassenen allg. Verwaltungsvorschriften sowie §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG).

³ 50% Basisbeihilfeintensität zuzüglich 10% Beihilfebonus, da es sich bei Hybridbussen um eine Öko-Innovation handelt

⁴ gemäß Art. 5 der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen

Ein Rechtsanspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendungen besteht nicht. Der Zuwendungsgeber entscheidet auf Grund seines pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Das Prüfungsrecht des Bundesrechnungshofs ergibt sich aus §§ 91, 100 BHO.

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

5 Sonstige Bestimmungen

Den Beauftragten des BMU 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 BMU im Rahmen seiner Öffentlichkeitsarbeit den Namen des geförderten Unternehmens sowie Höhe und Zweck des Zuschusses bekannt gibt. Zudem muss die Einverständniserklärung vorliegen, dass das BMU bzw. der Projektträger nach Anmeldung eine ggf. auch wiederkehrende Überprüfung der Einhaltung der Emissionsanforderungen nach Nummer 2 durchführt oder durchführen lässt. Die zu erbringenden Nachweise können im Rahmen einer wissenschaftlichen Evaluation verwendet und ausgewertet werden.

Bei Nachweis der Nichteinhaltung der Emissionsanforderungen können der Zuwendungsbescheid aufgehoben und die Fördermittel zurückgefordert werden.

6 Erfolgskontrolle und Monitoring

Zur Erfolgskontrolle werden im Rahmen eines Begleitprogramms sämtliche geförderte Hybridbusflotten unter Anwendung des 'Braunschweig-Fahrzyklus' einer stichprobenartigen Ermittlung der CO₂-Emissionen unterzogen. Des Weiteren werden folgende Monitoring-Maßnahmen ergriffen:

1. Überprüfung der Funktionsweise der Abgasnachbehandlung und ggf. Überprüfung der von den Herstellern angegebenen Schadstoffemissionswerte
2. Überprüfung der Maßnahmen zur Reduzierung des Fahrzeuginnenlärms
3. Überprüfung der technischen Zuverlässigkeit der Hybridbusse
4. Überprüfung und Bewertung der für den Betrieb notwendigen Infrastruktur
5. Analyse der Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Hybridbusse
6. Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsbetriebe

Der Antragsteller stellt dem Zuwendungsgeber Daten für die Erfassung der relevanten Informationen des Hybridbusbetriebs (z.B. Kraftstoffverbrauch, Schadstoffemissionen, betriebswirtschaftliche As-

pekte) zur Verfügung. Die Daten dienen der Ermittlung des Status der Umsetzung der Förderrichtlinie sowie der erzielten Effekte.

7 Antragstellung

7.1 Vorhabensbeginn und Zeitpunkt der Antragstellung

Die Antragstellung ist sofort nach Inkrafttreten der Förderrichtlinie möglich. Förderfähig sind nur Maßnahmen, mit denen vor Bewilligung der Förderung noch nicht begonnen worden ist. Folglich ist auch der Antrag vor Vorhabensbeginn zu stellen. Als Vorhabensbeginn gilt der rechtsgültige Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages. Planungsleistungen dürfen vor Antragstellung erbracht werden. Für den Zeitpunkt der Antragstellung ist das Eingangsdatum des Antrages bei der Bewilligungsbehörde maßgeblich. Die Frist zum Einreichen der Anträge endet am 15.02.2010. Danach eingehende Anträge werden nachrangig behandelt.

7.2 Antragstellung

Im förmlichen Antrag ist umfassend, aussagekräftig und entsprechend der geforderten Kriterien vollständig zu belegen, dass die im Rahmen des Vorhabens geforderten Kriterien erfüllt werden. Als Formular dient der *Antrag auf Gewährung einer Bundeszuwendung an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft* (AZK). Dieser ist in der elektronischen Version unter dem untenstehenden Link im Internet zu finden. Folgende Angaben und Unterlagen sind dem Antrag beizufügen:

1. Die Lieferzusage eines Busherstellers über mindestens 10 Hybridbusse,
2. Eine Herstellerbescheinigung mit belastbaren und verbindlichen Angaben zur Einhaltung der in der Förderrichtlinie geforderten Umweltstandards (hierbei sind zusätzliche Angaben und Nachweise unabhängiger Prüfinstitute von Vorteil),
3. Eine Aufstellung welche weiteren öffentlichen Zuschüsse für das geplante Vorhaben voraussichtlich vom Antragsteller empfangen werden,
4. Die Einverständniserklärungen, dass
5. im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Name des geförderten Unternehmens sowie Höhe und Zweck des Zuschusses bekannt gegeben werden können und
6. nach vorheriger Anmeldung eine ggf. auch wiederkehrende Überprüfung der Einhaltung der Emissionsanforderungen an die Hybridbusse durchgeführt wird.
7. Daneben müssen nach den Verwaltungsvorschriften (VerwV) zu § 44 BHO im Antrag folgende Dokumente vorliegen:

8. Ein Finanzierungsplan (aufgegliederte Berechnung der relevanten Ausgaben mit einer Übersicht über die beabsichtigte Finanzierung des Vorhabens),
9. Eine Erklärung, dass mit dem Vorhaben noch nicht begonnen wurde sowie
10. Eine Erklärung, ob der Antragsteller allgemein oder für das Vorhaben zum Vorsteuerabzug nach § 15 UStG berechtigt ist. Wenn ja, sind die sich daraus ergebenden Vorteile im Finanzierungsplan auszuweisen.
11. Eine Versicherung, dass dem Antragsteller die Tatsachen der Nrn. 3.4.1 bis 3.4.3 der VerwV zu § 44 BHO als subventionserheblich und die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges nach § 264 StGB bekannt sind.

Auf Verlangen sind alle im Antrag gemachten Angaben durch geeignete Unterlagen zu belegen.

7.3 Antragsadresse

Förderanträge sind beim zuständigen Projektträger unter der folgenden Adresse einzureichen:

VDI/VDE Innovation & Technik GmbH
Bereich Informations- und Energietechnik
Steinplatz 1
10623 Berlin

8 Auswahl- und Entscheidungsverfahren

Die Antragsbearbeitung erfolgt in mehreren Schritten, wobei neben dem BMU der Projektträger und das Umweltbundesamt (UBA) in das Verfahren involviert sind.

1. Eingang der Anträge bei dem o.g. Projektträger (VDI/VDE-IT GmbH) bis zum 15.02.2010
2. Weiterleitung der Anträge an das UBA zur fachlichen Prüfung. Das UBA gibt anschließend ein Votum an den Projektträger ab.
3. Fällt das Votum des UBA positiv aus, leitet der Projektträger die Antragsunterlagen mit einem Fördervorschlag an das BMU weiter. Auf der Grundlage der Bewertungen entscheidet das BMU nach abschließender Antragsprüfung über eine Förderung auf der Grundlage der vorhandenen Haushaltsmittel.

4. Bei positiver Entscheidung erfolgt die Ausgabe eines Bewilligungsbescheides an das Verkehrsunternehmen. Erst dann ist der Abschluss eines Liefervertrages mit einem Bushersteller möglich⁵.
5. Lieferung von mindestens 10 Hybridbussen
6. Auszahlung des Zuschusses durch den Projektträger, wobei 10% der Fördersumme bis zur Einreichung eines Verwendungsnachweises⁶ von Seiten des Verkehrsunternehmens zurückgehalten werden. Spätester Termin hierfür ist der 30.09.2011.
7. Auszahlung der ausstehenden 10% der Fördersumme durch den Projektträger

8.1 Bewertungskriterien für die Bewilligungsentscheidung

Folgende Aspekte werden bei der Beurteilung der Förderanträge berücksichtigt:

- Beitrag des Vorhabens zu den Zielen des Förderschwerpunktes „Markteinführung von Hybridbussen“
- Ziele und Realisierungschancen des Vorhabens (Innovationscharakter, Einbindung in das Verkehrskonzept, Individualität des Projektkonzepts, geplante Öffentlichkeitsarbeit etc.)
- Gestaltung des Projektplans (Einteilung von Ressourcen und Zeit, Aufwandsplanung)
- Verwertbarkeit der Projektergebnisse (Anknüpfungsfähigkeit, erwarteter wissen- und wirtschaftlicher Nutzen)
- Umwelteigenschaften der Hybridbusse (Realisierung/Übererfüllung der Anforderungen an Effizienz, Abgas- und Lärmemissionen, Untermauerung mit entsprechenden Unterlagen)
- Angemessenheit und Zuwendungsfähigkeit der Ausgaben/Kosten
- Qualifikation und Expertise von Antragsteller, Projektpartnern und Hauptlieferanten
- Bonität des Antragstellers
- Fristgerechte Einreichung der Anträge

⁵ Nach einer positiven, vorläufigen Antragsprüfung kann das BMU eine unverbindliche in Aussichtstellung einer Zuwendung (UIZ) an den Fördernehmer ausstellen. Diese berechtigt das Verkehrsunternehmen zum Abschluss eines Liefervertrages noch vor Ausstellung eines Bewilligungsbescheides

⁶ Der Verwendungsnachweis muss u.a. Informationen über den in der Praxis erfolgten Einsatz der Busse (u.a. Einsatzort, gefahrene Kilometer, Zeitraum des Einsatzes) enthalten.

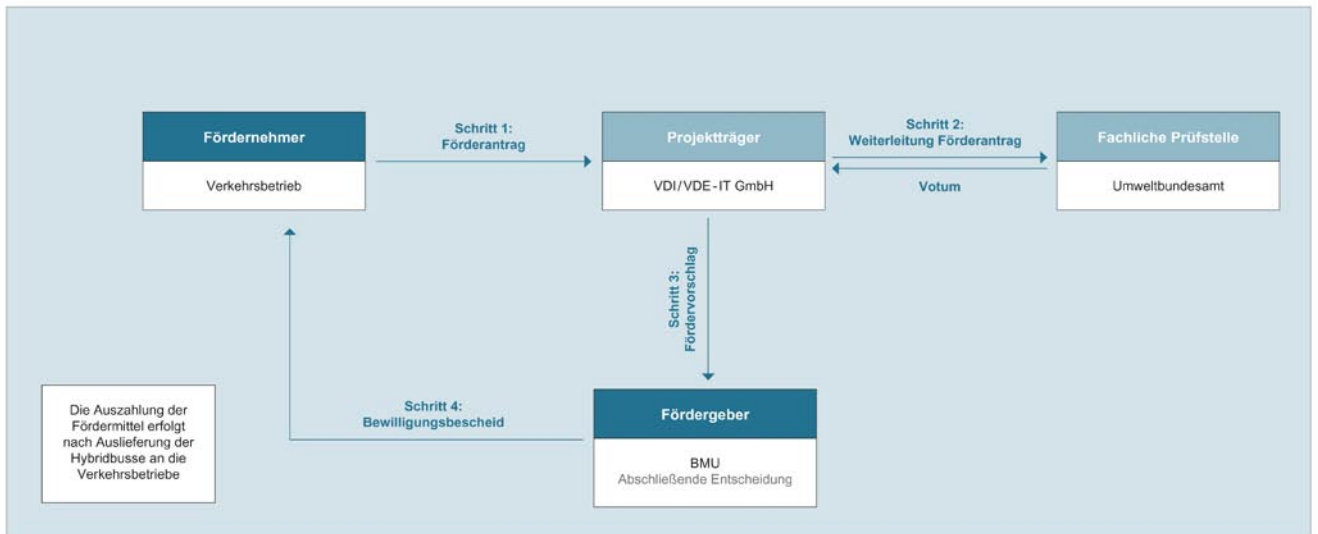


Abb. 1 Schematische Darstellung des positiv verlaufenden Auswahlverfahrens für Anträge auf eine Förderung von Hybridbussen im ÖPNV

9 Ansprechpartner und weitergehende Informationen

Weitere Informationen zum Projekt, insbesondere die Förderrichtlinie, können auf den folgenden Internetseiten eingesehen werden:

- BMU-Internetseite www.bmu.de unter Verkehr/Förderprojekte/Hybridbusse im ÖPNV
- Internetseite des Projektträgers VDI/VDE-IT GmbH
www.pt-elektromobilitaet.de/projekte/Hybridbusse

Ansprechpartner:

☞ Annette Brückner, VDI/VDE-IT GmbH, ☎ 030 18305-2337 oder 030 310078-235,

✉ brueckner@vdivde-it.de

☞ Thorsten Knappe, VDI/VDE-IT GmbH, ☎ 030 310078-297, ✉ knappe@vdivde-it.de