

Richtlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Förderung der Anschaffung von Hybridbussen im öffentlichen Nahverkehr im Rahmen des Konjunkturprogramms II der Bundesregierung

Vom 08. Dezember 2009

1 Zuwendungszweck

Die Förderung von Hybridfahrzeugen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) soll laufende Maßnahmen der Bundesregierung zur Erfüllung der Klima- und Umweltschutzziele ergänzen und die Marktdurchdringung mit vorhandenen, hocheffizienten Fahrzeugtechnologien unterstützen. Gleichzeitig sollen konjunkturelle Impulse für die Bus- und die dazugehörige Zuliefererindustrie gesetzt und die Hybridtechnologie als festes Element in den Busflotten der Verkehrsbetriebe etabliert werden. Hierzu werden im Rahmen des zweiten Konjunkturpakets "Pakt für Wachstum und Stabilität" bis Ende 2011 20 Millionen. Euro bereitgestellt.

Durch die Knüpfung der Förderung an ambitionierte Emissionsstandards und Umweltechnologien leistet das Förderprogramm neben der Senkung der Treibhausgasemissionen einen bedeutenden Beitrag zur Minderung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung. Dadurch werden die Umweltauswirkungen des Busverkehrs verringert und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert.

2 Förderung

2.1 Gegenstand der Förderung

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) fördert nach dieser Richtlinie die Beschaffung von Hybridbussen durch Verkehrsbetriebe, die spätestens bis zum 31.12.2010 (Vorhabensbeginn) zum Zwecke der Personenbeförderung im ÖPNV bestellt werden. Die Auszahlung der Fördermittel für beschaffte Hybridbusse kann bis spätestens 31.12.2011 erfolgen. 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 Nr. 3 geregelt. Die Höhe der Förderung ist in Nr. 4 dieser Richtlinie geregelt.

2.2 Antragsberechtigung

a) Antragsberechtigt sind Unternehmen, deren Aufgabe in der Dienstleistung besteht, Personen im ÖPNV zu transportieren (Verkehrsbetriebe).

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 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 Zivilprozessordnung oder § 284 Abgabenordnung abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

2.3 Vorhabensbeginn und Zeitpunkt der Antragstellung

Förderfähig sind nur Maßnahmen, mit denen vor Bewilligung der Förderung noch nicht begonnen worden ist. Die Anträge auf Förderung nach dieser Richtlinie sind 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.

3 Fördervoraussetzungen

- a) Förderfähig ist die Anschaffung einer Hybridbusflotte, sofern
- sie im ÖPNV eingesetzt wird,
 - sie mindestens 10 Fahrzeuge umfasst,
 - die in b) genannten Umweltstandards erfüllt werden und
 - die in b) genannten Abgasnachbehandlungstechnologien angewandt werden sowie
 - die Lieferzusage eines Herstellers und eine Herstellerbescheinigung (vgl. 6.1) vorgelegt werden.
- b) Die Hybridbusse müssen folgende Mindeststandards erfüllen, deren Nachweis anhand von Prüfstands- und/oder Referenzmessungen zu erfolgen hat:
- Die CO₂-Emissionen werden um mindestens 20% gegenüber einem vergleichbaren Linienbus ohne Hybridtechnologie reduziert (gemessen im Braunschweig-Zyklus).
 - Die Busse sind mit einem geschlossenen Partikelfiltersystem auszustatten. Die Partikelemissionen (PM) entsprechen dem EEV-Standard (0,02 g/kWh) (gemessen im ESC- oder ETC-Fahrzyklus).
 - Es werden Abgasnachbehandlungsmaßnahmen ergriffen, sodass die Stickoxidemissionen (NO_x) den EEV-Standard (2 g/kWh) unterschreiten (gemessen im ESC- oder ETC-Fahrzyklus).

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

Im Zweifel werden die Anträge, die anspruchsvollere Emissionsstandards enthalten, bei der Auswahl bevorzugt.

4 Förderumfang und Kumulierbarkeit

4.1 Höhe der Beihilfeintensität

Die Förderung erfolgt im Wege der Projektförderung (Anteilfinanzierung) als nicht rückzahlbarer Investitionszuschuss und darf die nach europäischem Beihilferecht maximal zulässigen Beihilfeintensitäten¹ nicht überschreiten. Die Förderung unterliegt den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen der europäische Kommission (2008/C 82/01).

Die maximal zulässige Beihilfeintensität beträgt 60% der beihilfefähigen Investitionsmehrkosten².

Bei einem mittleren Unternehmen, das weniger als 250 Personen beschäftigt und einen Jahresumsatz von höchstens 50 Mio. € oder eine Jahresbilanzsumme von höchstens 43 Mio. € hat, beträgt die maximal zulässige Beihilfeintensität 70 % der beihilfefähigen Investitionskosten.

Handelt es sich um ein kleines Unternehmen, das weniger als 50 Personen beschäftigt und einen Jahresumsatz von höchstens 10 Mio. € oder eine Jahresbilanzsumme von höchstens 10 Mio. € hat, beträgt die maximal zulässige Beihilfeintensität 80 % der beihilfefähigen Investitionskosten.

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, jeweils in den ersten fünf Jahren. Die Antragsteller sind verpflichtet, diesbezüglich Auskünfte im Antrag zu erteilen.

4.2 Kumulierbarkeit

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.

1 in Prozent der beihilfefähigen Kosten der Bruttobeihilfe vor Steuern und Abgaben

2 50% Basisbeihilfeintensität entsprechend den EU-Leitlinien für Umweltschutzbeihilfen zuzüglich 10% Beihilfebonus, da es sich bei Hybridbussen um eine Öko-Innovation handelt

5 Allgemeine Verfahrensvorschriften

5.1 Bundeshaushaltsordnung

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).

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.

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 sich der Antragsteller im Antrag damit einverstanden erklären, dass das BMU bzw. der Projektträger nach Anmeldung eine ggf. auch wiederkehrende Überprüfung der Einhaltung der Emissionsanforderungen nach Nummer 3 und 5.3 durchführt oder durchführen lässt. Bei Nachweis der Nichteinhaltung der Emissionsanforderungen können der Zuwendungsbescheid aufgehoben und die Fördermittel zurückgefordert werden.

Die im Rahmen dieser Richtlinien zu erbringenden Nachweise können im Rahmen einer wissenschaftlichen Evaluation verwendet und ausgewertet werden.

5.2 Erfolgskontrolle und Monitoring

a) Zur Erfolgskontrolle wird ein Begleitprogramm mit folgenden zentralen Inhalten durchgeführt:

- Überprüfung der technischen Zuverlässigkeit der Hybridbusse
- Überprüfung der Effizienzverbesserung gegenüber einem vergleichbaren Dieselbus auf der Grundlage des Braunschweig-Fahrzyklus
- Überprüfung der Funktionsweise der Abgasnachbehandlung und ggf. Überprüfung der von den Herstellern angegebenen Schadstoffemissionswerte
- Überprüfung der Lärmemissionen sowie der Maßnahmen zur Reduzierung des Fahrzeuginnenlärms
- Analyse der Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Hybridbusse
- Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsbetriebe
- Überprüfung und Bewertung der für den Betrieb notwendigen Infrastruktur

b) Der Antragsteller stellt dem Zuwendungsgeber Daten für eine regelmäßige Erfassung der relevanten Informationen des Hybridbusbetriebs (z.B. Kraftstoffverbrauch, Schadstoffemissionen, betriebswirtschaftliche Aspekte) zur Verfügung. Die Daten dienen der Ermittlung des Status der Umsetzung der Richtlinie sowie der erzielten Effekte.

5.3 Subventionsgesetz

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

6 Antrags- und Auswahlverfahren

6.1 Antragstellung

Die Antragstellung ist sofort nach Inkrafttreten dieser Richtlinie möglich. Mit dem Vorhaben darf erst nach der Bewilligung des Antrags begonnen werden. Es wird empfohlen, vor der Antragstellung eine Projektskizze einzureichen.

Im Antrag ist umfassend, aussagekräftig und entsprechend der geforderten Kriterien vollständig zu belegen, dass die im Rahmen des Vorhabens geforderten Kriterien erfüllt werden. Insbesondere ist dem Antrag die in Nummer 3 a) genannte Lieferzusage beizufügen. Darüber hinaus sollen von den Herstellern belastbare und verbindliche Angaben zur Einhaltung der geforderten Umweltstandards ihrer Busse gemacht werden (Herstellerbescheinigung). Sie ist den Antragsunterlagen ebenfalls beizufügen. In diesem Zusammenhang sind zusätzliche Angaben und Nachweise unabhängiger Prüfinstitute von Vorteil.

Die Antragsteller weisen schriftlich aus, welche weiteren öffentlichen Zuschüsse sie für die beantragte Beschaffung erhalten.

Anträge auf Förderung sind an den Projektträger VDI/VDE Innovation & Technik GmbH (Bereich Informations- und Energietechnik, Steinplatz 1, 10623 Berlin) zu stellen. Ausführliche Informationen zum Antragsverfahren werden im Rahmen des Fördervorhabens den Antrag stellenden Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt.

Sofern der Investitionszuschuss an ein Unternehmen 7,5 Mio. Euro übersteigt, wird eine Einzelnotifizierung³ der Beihilfe gegenüber der EU-Kommission notwendig.

6.2 Auswahl- und Entscheidungsverfahren

Nach Eingang der Anträge bei dem o.g. Projektträger werden die Unterlagen vom Umweltbundesamt (UBA) einer eingehenden fachlichen Prüfung unterzogen. Nach positivem Votum des UBA leitet der

³ gemäß Art. 5 der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltschutzbeihilfen

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 vorhandener Haushaltsmittel. Die Auszahlung des Zuschusses erfolgt durch den Projektträger.

7 In-Kraft-Treten

Diese Richtlinie tritt vorbehaltlich der beihilferechtlichen Genehmigung durch die EU-Kommission am Tag der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft.

Berlin, den 08.12.2009

Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Im Auftrag

i.V. AL Hubert Steinkemper