

## **Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg**

### **Förderung umweltfreundlicher emissionsarmer ÖPNV-Linienbusse und Bürgerbusse zur Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs (Richtlinie Busförderung) vom 31.05.2022**

**Az. VM3-3894-254/24/1**

#### **1. Rechtsgrundlagen, Ziele der Förderung**

Das Land Baden-Württemberg fördert nach § 2 Ziff. 11 des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) die Beschaffung von Kraftomnibussen und Personenkraftwagen im Sinne von § 4 Abs. 4 Nr. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), soweit diese zum Erhalt, zur Einrichtung oder zur Verbesserung von Linienverkehren und bedarfsgesteuerten Linienverkehren nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 des PBefG erforderlich und hierfür geeignet sind und überwiegend für diese Verkehre innerhalb Baden-Württembergs eingesetzt werden.

Zuwendungen werden gewährt nach Maßgabe

- der Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg (LHO), insbesondere §§ 23 und 44 LHO, sowie der dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-LHO), sowie der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Projektförderungen (ANBest-P) sowie der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Projektförderungen an kommunale Körperschaften (ANBest-K) in der jeweils geltenden Fassung,
- des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), das zuletzt durch Gesetz vom 12. Mai 2015 (GBl. S. 324) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, insbesondere der §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG,
- Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeits-

- weise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1), die bekanntlich zuletzt durch Verordnung (EU) 2021/1237 (ABl. L 270 vom 29.7.2021, S. 39) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (AGVO), insbesondere des Art. 36 AGVO bzw. einer spezielleren Folgeregelung zur Fahrzeugförderung (VO (EU) Nr. 651/2014 und VO (EU) 2021/1237),
- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), die bekanntlich zuletzt durch Verordnung (EU) 2016/2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (VO (EG) Nr. 1370/2007),
  - Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (Abbl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1), die bekanntlich zuletzt durch Verordnung (EU) 2020/972 (Abbl. L 215 vom 7.7.2020, S. 3) geändert worden ist (De-minimis-VO), in der jeweils geltenden Fassung,
  - Verordnung (EU) Nr. 360/2012 der Kommission vom 25. April 2012 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen an Unternehmen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse erbringen (Abbl. L 114 vom 26.4.2012, S. 8), die bekanntlich zuletzt durch Verordnung (EU) 2020/1474 (Abbl. L 337 vom 14.10.2020, S. 1) geändert worden ist, (DAWI-de-minimis-VO) in der jeweils geltenden Fassung.

Die Förderung erfolgt im Rahmen der verfügbaren Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen gemäß dem Staatshaushaltsgesetz. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.

Ziel der Förderung ist:

Die Erhöhung des Anteils von im ÖPNV eingesetzten Bussen vor allem mit Antrieben aus erneuerbaren Energien als Beitrag zur europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität (z.B. im Zusammenhang mit der Richtlinie (EU) 2019/1161<sup>1</sup>) unter Berücksichtigung der besonderen Struktur des Busverkehrs im Ländlichen Raum. Die Förderung dient insbesondere zur Umstellung auf eine emissionsfreie Mobilität und zur Verwirklichung der Ziele des Europäischen Grünen Deals, insbesondere zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor durch den Einsatz von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen.

Zur Unterstützung lokal organisierter, ehrenamtlich getragener Verkehrsangebote, die der Ergänzung des ÖPNV dienen, bezuschusst das Ministerium für Verkehr darüber hinaus die Anschaffung von Kleinbussen („Bürgerbusse“), insbesondere auch mit emissionsärmeren Antriebsarten.

Das Ministerium für Verkehr erstellt gemäß § 5 Abs. 1 des LGVFG für den Zeitraum der jeweiligen Finanzplanung ein Programm, welches die förderungsfähigen Vorhaben nach § 2 LGVFG enthält. Es wird jährlich der Entwicklung angepasst und fortgeführt. Die nachträgliche, unterjährige Programmaufnahme sowie die Förderung von Vorhaben, die nicht zuvor im jeweiligen Förderzeitraum in das Programm aufgenommen wurden, ist ausgeschlossen.

## **2. Gegenstand der Linienbusförderung**

- 2.1. Die Linienbusförderung erfolgt in der durch Ziff. 5.2 geregelten Reihenfolge in vier Kategorien.
- 2.2. Gefördert wird die Beschaffung von neuen Fahrzeugen. Eine Förderung von Gebrauchtfahrzeugen ist ausgeschlossen. Die Ausführung richtet sich nach der Technischen Richtlinie (Anlage 1).

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2019/1161/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.07.2019, S. 116-130), die zuletzt durch Art. 18 Abs. 1 VO (EU) 2019/2144 (ABl. L 325, S. 1) geändert worden ist.

2.3. Förderfähig sind auch Vorführfahrzeuge, wenn diese keine höhere Laufleistung als 20.000 km haben und diese zuvor nur auf den Fahrzeughersteller zugelassen waren. Der Zeitraum zwischen Erstzulassung auf den Fahrzeughersteller und Zulassung auf das antragstellende Unternehmen darf bei diesen Fahrzeugen 6 Monate nicht überschreiten.

2.4. Förderfähige Fahrzeuge werden gem. Tabelle 1 in Fahrzeugeinheiten (FE) eingeteilt.

Tabelle 1:

| <b>Fahrzeugart</b>  | <b>Fahrzeugeinheit</b> |
|---|------------------------|
| Fahrzeug Klasse M1 mit 6-8 Sitzplätzen zzgl. Fahrersitz   | 0,2                    |
| Kleinbus Klasse M2 (bis 8 m Länge)  | 0,5                    |
| Midibus (über 8 bis 10 m Länge) oder Busanhänger zur Personenbeförderung (incl. Umrüstung des Zugfahrzeugs)                         | 0,75                   |
| Solobus (über 10 bis 12 m Länge)  | 1,0                    |
| Solobus (über 12 bis 15 m Länge, dreiachsig)  | 1,25                   |
| Gelenkbus (bis 18 m Länge) oder Doppelstockbus (bis 12 m Länge)   | 1,5                    |
| Gelenkbus (über 18 m Länge) oder Doppelstockbus (über 12 m Länge) oder O-Bus oder Buszug (Gespann aus Solobus und Personenanhänger) | 1,75                   |

### **3. Zuwendungsempfänger Linienbusse**

Zuwendungen für Linienbusse können grundsätzlich Nahverkehrsunternehmen gewährt werden, die in Baden-Württemberg Linienverkehre nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG betreiben oder im Besitz einer entsprechenden Liniengenehmigung sind und nach dieser Richtlinie förderfähige Fahrzeuge beschaffen, die

im Linienverkehr nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG in Baden-Württemberg eingesetzt werden, oder Auftragsunternehmer solcher Nahverkehrsunternehmen sind.

#### **4. Fördervoraussetzungen Linienbusse**

- 4.1. Zuwendungen werden grundsätzlich nur für Vorhaben bewilligt, die vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden sind (Ziff. 1.2 der VV-LHO zu § 44 LHO). Gemäß Ziff. 1.2 VV-LHO zu § 44 LHO können Ausnahmen zugelassen werden.
- 4.2. Bei Beschaffungen für Neuverkehre wird der erforderliche Fahrzeugbedarf, soweit er von mehreren Antragstellern beantragt wird, nur bei demjenigen Unternehmen berücksichtigt, welches endgültig mit den neuen Verkehrsleistungen beauftragt wird und damit eine Liniengenehmigung nachweisen kann.

Um Neuverkehre handelt es sich nur dann, wenn

- ein Linienverkehr nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG neu eingerichtet oder
  - ein bestehender Linienverkehr nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG erweitert oder
  - ein bestehender Fahrplan eines Linienverkehrs nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG verdichtet oder
  - aufgrund des gestiegenen Fahrgastaufkommens auf einer solchen Linie der Einsatz eines zusätzlichen Busses erforderlich wird.
- 4.3. Eine Ersatzbeschaffung für Fahrzeuge in Kategorie 4 ist nur dann zuwendungsfähig, wenn das zu ersetzende Fahrzeug
- mindestens 8 Jahre auf das antragstellende Unternehmen zugelassen und während dieser Zeit von der Kraftfahrzeugsteuer befreit war oder
  - mindestens 6 Jahre auf das antragstellende Unternehmen zugelassen oder mindestens 6 Jahre im selben Liniennetz eingesetzt war, während dieser Zeit

von der Kraftfahrzeugsteuer befreit war und eine Laufleistung von mindestens 400.000 km überwiegend im Linienverkehr nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG erbracht hat.

Darüber hinaus ist eine Ersatzbeschaffung ausnahmsweise zulässig, wenn das zu ersetzende Fahrzeug bereits längstens sechs Monate außer Betrieb genommen wurde. In diesen Fällen ist bis zur Zulassung eines geförderten Ersatzfahrzeugs ein entsprechender Nachweis über die regelmäßige Bedienung des beauftragten Linienverkehrs zu erbringen.

Bei einer Ersatzbeschaffung von Kleinbussen, Doppelstockbussen und Busanhängern reicht in Bezug auf das zu ersetzende Fahrzeug die Erfüllung einer sechsjährigen Zulassungszeit und der überwiegende Einsatz im Linienverkehr nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG aus.

- 4.4. Beihilferechtliche Einordnung der Förderung emissionsfreier und sauberer Fahrzeuge (Kategorie 1 und 2) auf Grundlage von Art. 36 AGVO bzw. einer spezielleren Nachfolgeregelung.

Die Förderung ist eine Beihilfe nach Art. 36 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) vom 26. Juni 2014 i. d. F. der VO (EU) 2021/1237 (AGVO).

Nach Art. 36 der VO (EU) Nr. 651/2014 i. d. F. der VO (EU) 2021/1237 (AGVO) sind Investitionsbeihilfen, die Unternehmen in die Lage versetzen, über die Unionsnormen für den Umweltschutz hinauszugehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz zu verbessern, im Sinne des Art. 107 Abs. 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Art. 108 Abs. 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen der AGVO eingehalten werden. Auf dieser Grundlage ist die Förderung von emissionsfreien und saubereren Fahrzeuge im Sinne des Unionsrechts (Kategorie 1 und 2) möglich. Die Investition erfüllt damit die Voraussetzungen nach Art. 36 Abs. 2 AGVO. Eine Förderung für Investitionen, die lediglich sicherstellen soll, dass Unternehmen bereits angenommene, aber

noch nicht in Kraft getretene Unionsnormen erfüllen, ist nur in den nach der AGVO zulässigen Fällen möglich.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Art. 1 Abs. 2 bis 5 AGVO. Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.

Auf Art. 2 Nr. 18 AGVO wird verwiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass Informationen über jede Einzelbeihilfe oberhalb der von der AGVO vorgegebenen Schwellenwerte auf einer ausführlichen Beihilfe-Website veröffentlicht werden. Erhaltene Förderungen können im Einzelfall nach Art. 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

Der nach Art. 6 Abs. 1 AGVO geforderte Anreizeffekt gilt nach Art. 6 Abs. 2 AGVO als gegeben, wenn der Beihilfeempfänger vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben oder die Tätigkeit (Beschaffung) einen schriftlichen Beihilfeantrag (Förderantrag) gestellt hat. Das Antragsformular enthält die von der AGVO geforderten Mindestangaben (Name und Größe des Unternehmens, Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses, Standort des Vorhabens, die Kosten des Vorhabens, Art der Beihilfe (z. B. Zuschuss, Kredit, Garantie, rückzahlbarer Vorschuss oder Kapitalzuführung), Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung).

Zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieser Richtlinie besteht ein Entwurf zur Änderung der AGVO (Entwurf vom 06.10.2021). Der Entwurf enthält eine spezielle Regelung zur Fahrzeugförderung (Art. 36b AGVO-Entwurf). In Erwartung des Inkrafttretens dieser Regelung setzt diese Richtlinie die weitergehenden Anforderungen des AGVO-Entwurfs zusätzlich zum geltenden Art. 36 AGVO um.

#### 4.5. Beihilferechtliche Einordnung der Förderung sonstiger Fahrzeuge (Kategorie 3 und 4)

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.

Eine Förderung sonstiger Fahrzeuge (Kategorie 3 und 4) wird nur dann bewilligt, wenn die Förderung unter eine der nachfolgenden Kategorien eingeordnet werden kann und deshalb beihilferechtlich zulässig ist.

##### a. Bestehen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach VO (EG) Nr. 1370/2007

Die Förderung ist gem. Art. 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 beihilferechtskonform möglich, wenn der Förderempfänger auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 1370/2007 oder einer Vorgängerregelung mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut ist und das geförderte Vorhaben zur Erfüllung der betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dient; die Förderung wird im Rahmen der Abrechnung aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags entsprechend berücksichtigt. Als öffentlicher Dienstleistungsauftrag gilt dabei auch eine sog. Altbetrauung, die nach Maßgabe einer Vorgängerregelung zur VO (EG) Nr. 1370/2007 erteilt worden ist. Das Vorliegen eines entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist vom jeweiligen Aufgabenträger mit den dafür bereitgestellten Vordrucken nachzuweisen.

##### b. Tatbestandlicher Ausschluss einer Beihilfe

Eine Förderung ist im Übrigen möglich, wenn es sich nicht um eine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV handelt. Nach Art. 107 Abs. 1 AEUV sind staatliche oder



aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Um keine Beihilfe in diesem Sinne handelt es sich, wenn ein oder mehrere Merkmale des Beihilfenbegriffs nicht gegeben sind, z.B. wenn es an einer Begünstigung fehlt oder keine Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten gegeben ist.

Tatbestandlich um keine Beihilfe handelt es sich ausnahmsweise z.B. dann, wenn unter Berücksichtigung der spezifischen Umstände im Einzelfall die betreffende Maßnahme nur rein lokale Auswirkungen hat und sich folglich nicht auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten auswirkt. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Zuwendungsempfänger Waren oder Dienstleistungen nur in einem geografisch begrenzten Gebiet in einem Mitgliedstaat anbietet und es unwahrscheinlich ist, dass er Kunden aus anderen Mitgliedstaaten gewinnt, und deshalb davon auszugehen ist, dass die Maßnahme nicht mehr als marginale Auswirkungen auf grenzüberschreitende Investitionen oder die Niederlassung von Unternehmen in anderen Mitgliedstaaten haben wird (Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe, 2016/C 262/01, Rdnr. 196 f.).

Das Nichtvorliegen einer Beihilfe ist durch eine anwaltliche Stellungnahme nachzuweisen. Im Rahmen der Stellungnahme ist begründet zu bestätigen, dass es sich ausnahmsweise tatbestandlich nicht um eine Beihilfe handelt. Die Stellungnahme ist dem Förderantrag beizufügen. Wenn sich der Antragsteller dabei auf das Vorliegen bestimmter Tatsachen beruft, sind die Tatsachen nachzuweisen, z.B. durch Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers/Steuerberaters oder eines kommunalen Rechnungsprüfungsamtes.

#### c. De-minimis-Förderung

Eine Förderung von Linienbussen kann unter Berücksichtigung der VO (EU) Nr. 1407/2013 gewährt werden, wenn die Summe der Zuwendungen für den Antragsteller nach Maßgabe dieser Verordnung in einem Zeitraum von drei Steuerjahren

einen Betrag in Höhe von insgesamt 200.000 Euro nicht übersteigt (De-minimis-Beihilfe). Eine entsprechende Erklärung ist vom Förderempfänger abzugeben. Bei De-minimis-Beihilfen sind Informations- und Dokumentationspflichten vom Förderempfänger zu beachten; diese werden mit dem Antragsformular und Bewilligungsbescheiden mitgeteilt.

#### d. DAWI-de-minimis-Förderung

Eine Förderung von Linienbussen kann auch unter Berücksichtigung der VO (EU) Nr. 360/2012 gewährt werden, wenn der Antragsteller mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse schriftlich betraut ist und die Linienbusse vom Antragsteller für die Erbringung dieser Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eingesetzt werden und wenn die Summe der Zuwendungen für den Antragsteller nach Maßgabe dieser Verordnung in einem Zeitraum von drei Steuerjahren einen Betrag in Höhe von insgesamt 500.000 Euro nicht übersteigt (DAWI-de-minimis-Beihilfe). Eine entsprechende Erklärung ist vom Förderempfänger abzugeben. Bei DAWI-de-minimis-Beihilfen sind Informations- und Dokumentationspflichten vom Förderempfänger zu beachten; diese werden mit dem Antragsformular und Bewilligungsbescheiden mitgeteilt. Antragsteller mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag nach VO (EG) Nr. 1370/2007 bzw. einer Vorgängerregelung können nur dann auf die DAWI-de-minimis-Verordnung (EU) Nr. 360/2012 zurückgreifen, wenn der jeweilige öffentliche Dienstleistungsauftrag keine Ausgleichsleistungen für die geförderten Fahrzeuge bzw. Ausstattungen vorsieht (Art. 2 Abs. 8 VO (EU) Nr. 360/2012).

#### e. Genehmigte Bundesprogramme

Eine Förderung ist auch möglich, wenn sie unter ein bei der Europäischen Kommission angemeldetes und von ihr genehmigtes Bundesprogramm (z.Zt. „BKR-Bundesregelung Kleinbeihilfen 2022“) fällt. Das Ministerium für Verkehr kann auf dem Erlassweg weitere Bundesprogramme als beihilferechtliche Grundlage anerkennen.

Die inhaltlichen und formalen Voraussetzungen des Bundesprogramms müssen erfüllt sein. Dies schließt auch die Beachtung von Kumulierungsregelungen und die Wahrung der Form-, Verfahrens-, Veröffentlichungsvorgaben ein.

Die beihilferechtliche Zulässigkeit der beantragten Förderung ist durch eine anwaltliche Stellungnahme nachzuweisen. Im Rahmen der Stellungnahme ist begründet zu bestätigen, dass die Voraussetzungen des Bundesprogramms erfüllt sind und die Beihilfe dadurch unter die Genehmigungswirkung des entsprechenden Kommissionsbeschlusses fällt. Die Stellungnahme ist dem Förderantrag beizufügen. Wenn sich der Antragsteller dabei auf das Vorliegen bestimmter Tatsachen beruft, sind die Tatsachen nachzuweisen, z.B. durch Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers/Steuerberaters oder eines kommunalen Rechnungsprüfungsamtes.

- 4.6. Für Fahrzeuge mit über 10 Metern Länge werden Zuwendungen nur gewährt, wenn diese über ein Abbiegeassistenzsystem, eine Fahrerschutzscheibe sowie ein Antivirenfiltersystem verfügen. Spätestens zum Mittelabruf hat der Antragsteller der Bewilligungsstelle den Nachweis darüber vorzulegen.
- 4.7. Gefördert werden nur Fahrzeuge, deren transparenter Teil jeder Seitenscheibe höchstens geringfügig mit Werbung beklebt ist. Geringfügigkeit ist anzunehmen, wenn maximal 5 % der jeweiligen transparenten Glasfläche jeder Seitenscheibe beklebt ist. Wenn der Vorhabenträger im Antrag die Absicht bekundet, die Seitenscheibe mit Werbung bekleben zu wollen, ist eine Eigenbestätigung des Vorhabenträgers inklusive Bilddokumentation über die Einhaltung dieser Voraussetzung zum Zeitpunkt des Mittelabrufs erforderlich.

## **5. Verfahren Linienbusförderung**

### **5.1. Förderantragstellung, Antragszeitraum**

Die Antragstellung stellt zugleich die Anmeldung zum folgenden Busprogramm dar. Förderanträge können jährlich bis zum 31. Oktober (Antragszeitraum) unter Verwendung des Antragsvordrucks (Anlage 2) bei der Landeskreditbank Baden-

Württemberg (L-Bank Baden-Württemberg) eingereicht werden. Für das Förderjahr 2022 gilt abweichend ein Antragszeitraum vom Inkrafttreten der Richtlinie und Veröffentlichung der für die Antragstellung notwendigen Formulare bis zum 30. Juni 2022. Der Antragsvordruck kann auf der Internetseite der L-Bank Baden-Württemberg ([www.l-bank.de](http://www.l-bank.de)) heruntergeladen werden.

Die Antragstellung ist einzelfahrzeugweise vorzunehmen. Erforderliche Anlagen sind vollständig beizufügen. Die Antragstellung ist auf elektronischem Weg über ein gesondert eingerichtetes E-Mailpostfach bei der L-Bank Baden-Württemberg möglich. Es zählt das Datum des Eingangsstempels. Verspätet eingegangene Anträge sowie Anträge ohne vollständige Antragsunterlagen können bei der Programmaufstellung nicht berücksichtigt werden und können aufgrund des Zuteilungsverfahrens im jeweiligen Programmjahr auch nicht zu einem späteren Zeitpunkt nachgereicht werden.

Der Förderantrag ist beihilferechtlich einzuordnen. Sofern die Förderung nicht nach Art. 36 AGVO oder einer spezielleren Nachfolgeregelung begründbar ist (nur in Kategorie 1 und 2 zulässig), ist eine Erklärung erforderlich, dass es sich bei der Zuwendung des Landes nicht um eine unzulässige Beihilfe handelt. Bei einer Förderung auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist die in Ziff. 4.5. Abschnitt a genannte Bestätigung des jeweiligen Aufgabenträgers (Anlage 3) vorzulegen. Sofern es sich tatbestandlich nicht um eine Beihilfe handelt (z.B. aufgrund „reiner Lokalwirkung“), ist die in Ziff. 4.5. Abschnitt b genannte begründete Bestätigung eines Rechtsanwalts vorzulegen. Soweit die Förderung unter den Voraussetzungen der Ziff. 4.5. Abschnitt c als De-minimis-Beihilfe beantragt wird, ist die De-minimis-Erklärung abzugeben (Anlage 4). Soweit die Förderung unter den Voraussetzungen der Ziff. 4.5. Abschnitt d als DAWI-de-minimis-Beihilfe beantragt wird, ist die DAWI-de-minimis-Erklärung abzugeben (Anlage 5). Wird die Förderung unter den Voraussetzungen eines Bundesprogramms beantragt, ist die in Ziff. 4.5. Abschnitt e genannte begründete Bestätigung eines Rechtsanwalts vorzulegen.

## 5.2. Förderkategorien, beihilferechtliche Einordnung

Jeder Antrag ist vom Antragsteller einer der folgenden Förderkategorien zuzuordnen, die zugleich eine Prioritätenreihenfolge der Förderung darstellen, und mit begründenden Unterlagen zu versehen.

Tabelle 2:

| <b>Förderkategorie</b> | <b>Zuwendungsfähige Fahrzeuge</b>   | <b>Beihilferechtliche Einordnung/ Unterlagen</b>  |
|------------------------|---|---|
| 1                      | Emissionsfreie Fahrzeuge nach Ziff. 9.1 der Anlage 1  | Art. 36 AGVO, Nachweis emissionsfreies Fahrzeug durch EU-Zulassungsbescheinigung Teil 2   |
| 2                      | Saubere Fahrzeuge nach Ziff. 9.2 der Anlage 1   | Art. 36 AGVO, Nachweis sauberes Fahrzeug durch EU-Zulassungsbescheinigung Teil 2  |
| 3                      | Fahrzeuge mit sonstigen Antriebsarten nach Ziff. 9.3 der Anlage 1, die zur Erweiterung des ÖPNV-Angebots dienen, insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung neuer Linien; keine Förderung bei Übernahme von Bestandslinien ohne zusätzliche Angebotsausweitung</li> <li>• Nachweisbarer Fahrzeugmehrbedarf durch Taktverdichtung bestehender Linien</li> <li>• Vergrößerung der Transportkapazitäten</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachweis durch Antragsteller, dass es sich nicht um eine unzulässige Beihilfe handelt (Bestätigung Aufgabenträger über das Vorliegen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Anlage 3) oder anwaltliche Stellungnahme zum tatbestandlichen Ausschluss einer Beihilfe oder zur sonstigen beihilferechtlichen Zulässigkeit der Förderung, z.B. genehmigtes Bundesprogramm als Grundlage) oder</li> <li>• De-minimis-Erklärung (Anlage 4) oder</li> <li>• DAWI-de-minimis-Erklärung (Anlage 5)</li> </ul> |

|   |   |  |
|---|---|--|
| 4 | <p>Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen mit sonstigen Antriebsarten nach Ziff. 9.3 der Anlage 1, mit Verbesserung der Abgasnorm:<br/>Darunter fallen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrzeuge mit EU-Typgenehmigung 6D hinsichtlich der Emissionen (Emissionsklasse 6D) für Fahrzeuge mit der Abgasnorm 6 oder niedriger</li><li>• Auch Zusatz- und Sonderausstattungen, die ohne ein gefördertes Fahrzeug beantragt werden</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Nachweis durch Antragsteller, dass es sich nicht um eine unzulässige Beihilfe handelt (Bestätigung Aufgabenträger zum Vorliegen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Anlage 3) oder anwaltliche Stellungnahme zum tatbestandlichen Ausschluss einer Beihilfe oder zur sonstigen beihilferechtlichen Zulässigkeit der Förderung, z.B. genehmigtes Bundesprogramm als Grundlage) oder</li><li>• De-minimis-Erklärung (Anlage 4) oder</li><li>• DAWI-de-minimis-Erklärung (Anlage 5)</li></ul> |
|---|---|--|

Zusatz- und Sonderausstattungen gem. Tabelle 3 sind gemeinsam mit dem beantragten Fahrzeug der entsprechenden Förderkategorie zuzuordnen. Die Förderung von Zusatz- und Sonderausstattungen benötigt jedoch in jedem Fall (auch bei Zuordnung des Fahrzeugs zu den Kategorien 1 oder 2) eine gesonderte beihilferechtliche Begründung entweder durch Nachweis, dass es sich nicht um eine unzulässige Beihilfe handelt (Bestätigung Aufgabenträger über das Vorliegen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder anwaltliche Stellungnahme zum tatbestandlichen Ausschluss einer Beihilfe oder zur sonstigen beihilferechtlichen Zulässigkeit der Förderung, z.B. genehmigtes Bundesprogramm als Grundlage) oder über eine gesonderte De-minimis- oder DAWI-de-minimis-Erklärung. Dabei sind die unionsrechtlichen Kumulierungsvorgaben zu beachten (z.B. Art. 8 AGVO).

Zusatz- und Sonderausstattungen, die gem. Tabelle 3 auch ohne ein gefördertes Fahrzeug beantragt werden können, sind der Förderkategorie 4 zuzuordnen und mit einer beihilferechtlichen Begründung (Nachweis, dass es sich nicht um eine unzulässige Beihilfe handelt [Bestätigung Aufgabenträger über das Vorliegen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder anwaltliche Stellungnahme zum tatbestandlichen Ausschluss einer Beihilfe oder zur sonstigen beihilferechtlichen Zulässigkeit der Förderung, z.B. genehmigtes Bundesprogramm als Grundlage], oder De-minimis- oder DAWI-de-minimis-Erklärung) zu versehen.

### 5.3. Programmaufstellung

Spätestens zum 31. Dezember legt die L-Bank Baden-Württemberg dem Ministerium eine Übersicht aller eingegangenen Anträge vor. Das Ministerium stellt zum 1. März des Förderjahrs auf Grundlage aller förderfähigen Anträge das Busprogramm fest und informiert die L-Bank Baden-Württemberg über das Ergebnis der Programmfeststellung. Es können nur Vorhaben berücksichtigt werden, für die zuvor ein Antrag bei der L-Bank Baden-Württemberg eingereicht wurde. Für das Förderjahr 2022 gilt abweichend, eine Vorlage durch die L-Bank Baden-Württemberg beim Ministerium bis zum 31. Juli 2022. Das Ministerium stellt das Busprogramm 2022 zum 31. August 2022 fest.

Die L-Bank Baden-Württemberg informiert mit einem Schreiben (Zuwendungsbescheid) die Zuwendungsempfänger über die Programmaufnahme und die Förderung.

### 5.4. Förderreihenfolge, Verteilrunden

Die Zuweisung der Fördermittel folgt einem Kaskadenverfahren. Zuerst werden Förderanträge der Kategorie 1 beschieden. Sind danach noch Mittel verfügbar, werden die Förderanträge der Kategorie 2 beschieden. Dieses System wird bis zu den Förderanträgen der Kategorie 4 beibehalten. Anträge einer nachfolgenden Förderkategorie können nicht mehr bewilligt werden, wenn die verfügbaren Mittel durch die vorherigen Förderkategorien aufgezehrt wurden.

#### Regelungen für die Mittelverteilung innerhalb der Kategorien 1 und 2

Förderungen nach diesen Kategorien werden im Rahmen einer Ausschreibung i.S.d. Art. 2 Nr. 38 AGVO bzw. einer Folgeregelung gewährt, die darüber hinaus die folgenden Voraussetzungen erfüllt:

Die Gewährung der Beihilfe erfolgt auf der Grundlage folgender eindeutiger, transparenter und diskriminierungsfreier Beihilfefähigkeits- und Auswahlkriterien:

- Die Auswahlkriterien beruhen in erster Linie auf dem eingereichten Angebot (Clearingpreis),

- Zusätzlich werden auch geografische Aspekte berücksichtigt (Einsatzort des geförderten Fahrzeugs im ländlichen Raum).

Anhand dieser Auswahlkriterien wird eine Reihung der Anträge vorgenommen. Bei der Förderung werden vorrangig Angebote mit höchster Reihung berücksichtigt.

Für die Reihung gilt Folgendes:

- Das Kriterium eingereichtes Angebot (Clearingpreis) wird mit 75 %,
- das Kriterium Ländlicher Raum mit 25 % gewichtet.

Das eingereichte Angebot (Clearingpreis) bezieht sich auf die förderfähigen, umweltschutzbezogenen Investitionsmehrkosten. Die Berechnung der förderfähigen, umweltschutzbezogenen Investitionsmehrkosten richtet sich nach Ziff. 6.3. Die Platzierung des Angebots (Clearingpreis) ist abhängig von der Höhe der beantragten Investitionsmehrkosten. Dabei wird das niedrigste Angebot für einen Bus der jeweiligen Fahrzeugart am höchsten eingestuft.

Im Hinblick auf das Kriterium Ländlicher Raum ist der Einsatzort des Fahrzeugs maßgeblich. Die Einstufung eines Gebiets als ländlichen Raum richtet sich nach dem Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg. Bei Einreichung des Förderantrags ist anzugeben, ob das Fahrzeug im Ländlichen Raum eingesetzt wird. Bei diesen Angaben handelt es sich um subventionserhebliche Tatsachen (§ 264 StGB). Der Antragsteller hat auf Anforderung während der Zweckbindungsdauer zur Nachweisführung geeignete Unterlagen vorzuhalten.

#### Regelungen für die Mittelverteilung innerhalb der Kategorien („Verteilrunden“):

- Für die Mittelverteilung innerhalb der Kategorie 1 und 2 gilt jeweils: sind für eine Kategorie mehr Anträge gestellt, als Mittel verfügbar sind, erhalten alle Antragsteller für alle Anträge, die nach den oben genannten Kriterien jeweils gleich gereiht sind, innerhalb der jeweiligen Kategorie im Rahmen einer Verteilrunde zunächst einen Bus gefördert. Bei der Beantragung mehrerer unterschiedlicher Busse durch einen Antragsteller (z. B. ein Solobus und ein Gelenkbus) wird zuerst der größere Bus gefördert. Die Verteilrunde beginnt bei dem am höchsten eingestuftem Antrag. Sind daraufhin noch Mittel verfügbar, erfolgt eine weitere



Verteilrunde, in der ein weiterer Bus zugeteilt wird usw., bis die verfügbaren Mittel aufgebraucht sind.

- Für die Mittelverteilung innerhalb der Kategorien 3 und 4 gilt jeweils: sind für eine Kategorie mehr Anträge gestellt, als Mittel zur Verfügung stehen, erhalten alle Antragsteller innerhalb der jeweiligen Kategorie im Rahmen einer „Verteilrunde“ zunächst einen Bus gefördert. Bei der Beantragung mehrerer unterschiedlicher Busse durch einen Antragsteller (z. B. ein Solobus und ein Gelenkbus) wird zuerst der größere Bus gefördert. Sind am Ende der ersten Verteilrunde noch Mittel verfügbar, erfolgt eine weitere Verteilrunde, in der jedem Antragsteller ein weiterer Bus gefördert wird usw., bis die verfügbaren Mittel aufgebraucht sind.
- Die Reihung der Unternehmen innerhalb der Kategorien 3 und 4 richtet sich nach dem Fahrzeugbestand der Unternehmen zum Stichtag 30. Juni des Vorjahres. Dabei werden Unternehmen mit einem großen Fahrzeugbestand vor Unternehmen mit einem niedrigeren Fahrzeugbestand eingereiht, da der Zuwendungsgeber davon ausgeht, dass der Bedarf zur Fahrzeug(ersatz-)beschaffung umso höher ist, je größer der Fahrzeugbestand ist. Der Fahrzeugbestand ist vom Antragsteller bei der Antragstellung anzugeben und darf ausschließlich Busse umfassen, die im ÖPNV steuerbefreit eingesetzt werden.

#### 5.5. Förderantragsbearbeitung

Die Antragsbewilligung erfolgt durch die L-Bank Baden-Württemberg (Bewilligungsbehörde). Zuerst werden Anträge der Kategorie 1, dann Anträge der Kategorie 2, dann Anträge der Kategorie 3 und anschließend Anträge der Kategorie 4 bearbeitet. Damit wird sichergestellt, dass die aus Sicht des Landes wichtigsten Anträge auch zeitlich zuerst in den Genuss der Förderung kommen.

#### 5.6. Auszahlung der Zuwendungen

Zuwendungen sollen regelmäßig erst nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids ausgezahlt werden. Sie dürfen frühestens insoweit ausgezahlt werden, als sie innerhalb von drei Monaten für zuwendungsfähige Ausgaben benötigt werden (Ziff. 1.4 der ANBest-P bzw. Ziff. 1.4 der ANBest-K).

5.7. Der Verwendungsnachweis ist entsprechend den Allgemeinen Nebenbestimmungen im Sinne der VV-LHO zu § 44 unter Verwendung der Vordrucke der Bewilligungsstelle spätestens drei Monate nach Auszahlung der Zuwendung der Bewilligungsstelle vorzulegen.

5.8. Die Zuwendungsgewährung nach dieser Richtlinie erfolgt unter der Zweckbestimmung, dass die geförderten Fahrzeuge mindestens 8 Jahre oder alternativ mindestens 6 Jahre und mindestens 400.000 km (gilt für Busse mit einer Länge von über 8 Metern) bzw. mindestens 6 Jahre oder mindestens 300.000 km (gilt für Busse mit einer Länge von bis zu 8 Metern) zu mindestens 80 % im Linienverkehr eingesetzt werden. Der Zuwendungsempfänger hat dies nachzuweisen. Bei einer Verletzung dieser Zweckbindung ist die Fördersumme vom Zuwendungsempfänger anteilig zurückzuzahlen. Der Nachweis der 80-prozentigen Verwendung des geförderten Fahrzeugs im Linienverkehr gilt auch als Nachweis für die Erfolgskontrolle.

#### 5.9. Programmschließung

Das Busprogramm wird mit der Programmfeststellung für das laufende Förderjahr geschlossen. Die Mittel gelten als verbraucht, wenn sie rechtlich verpflichtend zugewendet wurden (Zuwendungsbescheid). Ein Mittelrückfluss (z. B. durch nachträglichen Verzicht eines Antragstellers auf Förderung oder aufgrund geringerer Beschaffungskosten als bei Antragstellung erwartet) führt nicht zu einer nochmaligen Programmöffnung und Mittelneuverteilung.

## **6. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung für Linienbusse**

6.1. Die Zuwendung für Linienbusse wird im Wege der Projektförderung als Zuschuss grundsätzlich in Form einer Festbetragsfinanzierung oder Anteilsfinanzierung, die bei Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt wird, gewährt.

#### 6.2. Kumulierungsregelungen

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der De-minimis-Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche, bestimmbare, zuwendungsfähige Ausgaben oder es wird die höchste nach dieser Förderrichtlinie für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität nicht überschritten. Bei der Einhaltung der maximal zulässigen Förderintensität sind insbesondere auch die Kumulierungsregelungen des Art. 8 AGVO zu beachten. Insbesondere die Gewährung einer antriebsbezogenen Mehrkostenförderung nach der Richtlinie des BMDV zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr vom 7. September 2021, die über die maximale Förderhöhe nach dieser Richtlinie hinausgeht, schließt eine Förderung nach dieser Richtlinie aus. Dasselbe gilt bei der Beantragung einer solchen Bundesförderung, es sei denn, der Antrag auf Förderung wurde abschlägig beschieden. Zur Überprüfung dieser Voraussetzung sind im Antragsverfahren sämtliche gewährte, beantragte oder noch zu beantragende Beihilfen für denselben Gegenstand anzugeben.

- 6.3. Bemessungsgrundlage für Zuwendungen in den Kategorien 1 und 2 sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Zuwendungsfähig sind die Investitionsmehrkosten, die erforderlich sind, um über das in den Unionsnormen vorgeschriebene Umweltschutzniveau hinauszugehen oder bei Fehlen solcher Normen den Umweltschutz zu verbessern. Die beihilfefähigen Kosten werden nach der jeweils geltenden Fassung der AGVO ermittelt. Zum Inkrafttreten dieser Richtlinie werden die beihilfefähigen Kosten wie folgt ermittelt: Die Kosten einer Investition in den Umweltschutz werden anhand eines Vergleichs mit einer ähnlichen weniger umweltfreundlichen Investition ermittelt, die ohne Beihilfe durchaus hätte durchgeführt werden können. Die Differenz zwischen den Kosten dieser beiden Investitionen sind die umweltschutzbezogenen Investitionsmehrkosten und somit beihilfefähigen Kosten. Nicht direkt mit der Verbesserung des Umweltschutzes zusammenhängende Kosten sind nicht beihilfefähig.

Für den Erwerb eines emissionsfreien oder saubereren Fahrzeugs (Kategorie 1 und 2) werden die Investitionsmehrkosten jeweils anhand eines Vergleichs mit einem konventionellen Referenzbus gleicher Größe, der ohne Förderung angeschafft

würde, ermittelt (vgl. Anlage 1). Die Differenz zwischen den Ausgaben dieser beiden Investitionen sind die umweltschutzbezogenen und somit zuwendungsfähigen Ausgaben.

6.4. Die Beihilfeintensität in den Kategorien 1 und 2 ermittelt sich auf Basis der Höhe der zuwendungsfähigen Kosten (s. Ziffer 6.3.), die durch die Preisobergrenzen gemäß Tabelle unter Ziffer 8 der Technischen Richtlinie begrenzt sind, bzw. nach dem geringeren im Wettbewerb ermittelten Angebotspreis (s. Ziffer 5.4.) sowie nach der Unternehmensgröße (KMU). Die Einstufung als KMU richtet sich dabei nach Anhang I zur AGVO.

Für kleine Unternehmen beträgt die Beihilfeintensität demnach maximal 60 %, für mittlere Unternehmen maximal 50 % und für große Unternehmen maximal 40 %.

Eine entsprechende Erklärung, dass es sich beim Antragsteller um ein KMU handelt, ist vom Antragsteller abzugeben. Bei diesen Angaben handelt es sich um subventionserhebliche Tatsachen (§ 264 StGB). Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der voraussichtlichen beihilfefähigen Ausgaben werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die voraussichtlichen beihilfefähigen Ausgaben sind durch ein schriftliches Angebot über das zu beschaffende Fahrzeug zu begründen. Die Förderhöhe wird sowohl durch das eingereichte Angebot als auch durch den maximal berücksichtigungsfähigen Preis des erworbenen emissionsfreien oder saubereren Fahrzeugs (Obergrenze laut Anlage 1) begrenzt.

6.5. Die Zuwendung für Linienbusse in der Kategorie 3 und 4 erfolgt als Zuschuss in Form eines Festbetrags im Rahmen einer Projektförderung. Dieser beträgt 40.000 Euro je Fahrzeugeinheit (siehe Tabelle 1).

6.6. Für Vorführfahrzeuge nach Ziff. 2.3. wird der Zuschussbetrag pauschal um 10.000 Euro je Fahrzeug reduziert.

6.7. Zuwendungen für Zusatz- bzw. Sonderausstattung

Bestimmte Zusatz- bzw. Sonderausstattungen können über die reine Fahrzeugbeschaffung hinaus bzw. auch alleine beim nachträglichen Anbau an ansonsten nicht bezuschussten Fahrzeuge gefördert werden. Die Zuwendung erfolgt als Festbetragsfinanzierung gem. Tabelle 3, sofern dafür Beschaffungskosten in mindestens gleicher Höhe nachgewiesen werden.

Tabelle 3:

| <b>Zusatz- bzw. Sonderausstattung</b>  | <b>Festbetrag<br/>in Euro</b> |
|--|-------------------------------|
| Ausrüstungen zur Fahrrad- oder Rollstuhlmitnahme im Fahrzeuginnenraum bei geförderten Fahrzeugen.  | 1.000                         |
| Fahrradanhänger und sonstige zur Fahrradmitnahme geeigneten Vorrichtungen außerhalb des Fahrzeugs (einschl. Umrüstung des Fahrzeugs). Die Zuwendung kann auch für nicht geförderte Fahrzeuge gewährt werden.   | 4.000                         |
| Einbau eines sog. Hubliftes. Die Zuwendung wird nur für nicht geförderte Überlandbusse gewährt.  | 2.500                         |
| Maßnahmen zum Energiemanagement mit dem Ziel der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs (z.B. gesonderter Einbau eines Rekuperationsmoduls oder regelbarer Nebenaggregate wie z.B. Mild-Hybride) sowie Nachrüstungsmaßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes (z.B. SRC-Filter) bei geförderten Fahrzeugen. | 1.500                         |
| Systeme zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und zur Reduzierung des CO <sub>2</sub> -Ausstoßes (Telematiksysteme)  | 1.500                         |

- 6.8. Die Förderung des Zuwendungsempfängers darf nicht zu dessen Überkompensation und im Falle der Förderung eines Auftragsunternehmens auch nicht zur Überkompensation von dessen Auftraggeber führen. Die Förderung darf bei gemeinschaftlichen Verkehren entsprechend dem Anhang zur VO (EG)

Nr. 1370/2007<sup>2</sup> nicht dazu führen, dass der Zuwendungsempfänger Ausgleichsleistungen erhält, die den Betrag überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers entspricht.

Der Zuwendungsempfänger ist, soweit die Förderung über öffentliche Dienstleistungsaufträge abgesichert werden soll, verpflichtet, gegenüber der Bewilligungsstelle nach 8 Jahren oder alternativ nach 6 Jahren und (kumulativ) 400.000 km Laufleistung (gilt für Busse mit einer Länge von über 8 Metern) bzw. nach 6 Jahren oder alternativ 300.000 km Laufleistung (gilt für Busse mit einer Länge bis zu 8 Metern) von einem Wirtschaftsprüfer/Steuerberater oder einem kommunalen Rechnungsprüfungsamt sinngemäß bestätigen zu lassen:

*„Die Förderung des Landes Baden-Württemberg nach der Richtlinie Busförderung hat auch unter Berücksichtigung etwaiger vom Zuwendungsempfänger im Übrigen erhaltenen staatlichen Leistungen nicht zu einer Überkompensation geführt (bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren nach den Maßstäben des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).“*

Auch der jeweilige Aufgabenträger kann die Bestätigung erteilen.

Bei Verletzung dieser Nebenbestimmungen sind die überschüssigen Leistungen dem Land Baden-Württemberg zurückzuerstatten.

## **7. Kennzeichnungspflicht für Fahrzeuge**

7.1. Der Zuwendungsempfänger verpflichtet sich, das geförderte Fahrzeug nach außen gut sichtbar mit einem Logo des Zuwendungsgebers zu kennzeichnen.

---

<sup>2</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rats vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 03.12.2007, S. 1-13), die zuletzt durch Art. 1 ÄndVO (EU) 2016/2338 (ABl. L 354, S. 22) geändert worden ist.

- 7.2. Die Größe der Kennzeichnung richtet sich nach der Größe des geförderten Fahrzeugs.
- 7.3. Das Fahrzeug muss mindestens über den Zeitraum der Zweckbindung mit dem Logo gekennzeichnet sein.

## **8. Gegenstand der Bürgerbusförderung**

- 8.1. Gefördert wird die Beschaffung von Kleinbussen, die der Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs dienen („Bürgerbusse“) und überwiegend im Linienverkehr nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG eingesetzt werden.
- 8.2. Antragsberechtigt sind (Bürgerbus-) Vereine, Verkehrsunternehmen, Kommunen oder Landkreise.

Der Antragsteller hat den ehrenamtlichen Charakter des Verkehrs sowie den erforderlichen Bedarf nachzuweisen (z. B. durch Vorlage eines geeigneten Gremienbeschlusses (Gemeinderat o.ä.) über die Einrichtung bzw. Unterstützung eines solchen Verkehrs sowie (auch formlose) Erklärungen der eingesetzten Fahrpersonale). Ebenso ist die Liniengenehmigung nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG bei der Antragstellung vorzulegen, bei Neuverkehren ggf. auch eine entsprechende Erklärung der zuständigen Behörde über den Stand des Genehmigungsantrags.

- 8.3. Bürgerbusse sind Kleinbusse mit 6 bis 8 Sitzplätzen (zzgl. Fahrersitz) und müssen niederflurig, zumindest jedoch barrierefrei ausgebaut sein. Bei nicht-niederflurigen Fahrzeugen kann Barrierefreiheit beispielsweise durch den Einbau eines Hublifts, einer Rampe o.ä. erreicht werden. Entsprechende Nachweise sind vorzulegen.
- 8.4. Förderfähig sind Neu- und Gebrauchtfahrzeuge. Gebrauchtfahrzeuge dürfen nicht älter als drei Jahre sein und keine höhere Fahrleistung als 150.000 km aufweisen.

8.5. Förderfähig sind auch Vorführfahrzeuge, die keine höhere Laufleistung als 10.000 km haben und die zuvor nur auf den Fahrzeughersteller zugelassen waren. Der Zeitraum zwischen Erstzulassung auf den Fahrzeughersteller und Zulassung auf den Antragsteller darf bei diesen Fahrzeugen 6 Monate nicht überschreiten.

## 9. Fördervoraussetzungen und Verfahren zur Bürgerbusförderung

Die Regelungen der Ziff. 4.1, 4.4, 4.5, 4.7, 5.1, 5.2, 5.3, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.9, 6.1 bis 6.4, 6.8 und 7.1 bis 7.3 gelten entsprechend. Die bei der Linienbusförderung vorgenommene Kategorisierung und Kaskadierung gilt grundsätzlich nicht für das Verfahren bei der Bürgerbusförderung. Lediglich für emissionsfreie und saubere Fahrzeuge wird ein eigenständiges Auswahlverfahren durchgeführt, das sich an den Verfahrensregelungen für Linienbusse der Kategorien 1 und 2 (vgl. Ziff. 5.4) orientiert. Für Fahrzeuge mit sonstigen Antriebsarten gelten die beihilferechtlichen Einordnungsmöglichkeiten nach Ziff. 4.5.

## 10. Höhe der Zuwendung für Bürgerbusse

Die Förderhöhe bei emissionsfreien und saubereren Fahrzeugen richtet sich nach den für Linienbusse geltenden Bestimmungen.

Für Bürgerbusse mit sonstigen Antriebsarten beträgt der Förderbetrag je Fahrzeug:

Tabelle 4:

| <b>Bürgerbusse</b>                               | <b>Festbetrag<br/>in Euro</b> |
|--|-------------------------------|
| Neufahrzeuge sowie Vorführfahrzeuge (Ziff. 8.5.) |                               |
| • für Niederflrbusse                             | 40.000                        |
| • für sonstige barrierefreie Busse               | 20.000                        |
| Gebrauchtfahrzeuge                               |                               |



|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| • für Niederflurbusse              | 25 % des Anschaffungspreises, höchstens 15.000 |
| • für sonstige barrierefreie Busse | 25 % des Anschaffungspreises, höchstens 10.000 |

## 11. Nichteinhalten der Vorgaben

Bei Nichteinhaltung der in dieser Richtlinie enthaltenen Regelungen, der geltenden Vorgaben der Landeshaushaltsordnung sowie der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift oder in den in § 49 LVwVfG genannten Fällen behält sich der Zuwendungsgeber in Gänze oder anteilig eine Rückforderung der gewährten Zuwendung vor. Für die Aufhebung von Zuwendungsbescheiden und Rückerstattung der Zuwendungen sind neben den haushaltsrechtlichen Bestimmungen die Vorschriften des LVwVfG, insbesondere die §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG anzuwenden.

## 12. Strafrechtliche Hinweise

Unrichtige oder unvollständige Angaben zu subventionserheblichen Tatsachen können nach § 264 Strafgesetzbuch (StGB) (Subventionsbetrug) strafbar sein, sofern die Angaben für das antragstellende Unternehmen oder einen anderen vorteilhaft sind. Gleiches gilt, wenn die Bewilligungsstelle über subventionserhebliche Tatsachen in Unkenntnis gelassen worden ist. Rechtsgrundlagen: § 264 StGB und §§ 2 ff. Subventionsgesetz vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2037) in Verbindung mit § 1 des Gesetzes über die Vergabe von Subventionen nach Landesrecht (LSubvG) vom 1. März 1977 (GBl. S. 42).

## 13. Prüfungsrecht des Rechnungshofs

Der Rechnungshof ist berechtigt, bei der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger zu prüfen (§ 91 LHO).

## **14. Inkrafttreten**

Die Richtlinie tritt mit Veröffentlichung auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr in Kraft. Die Laufzeit der Richtlinie ist, vorbehaltlich einer vorherigen Außerkraftsetzung, bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) beziehungsweise der De-minimis-Verordnungen zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30.06.2024 befristet. Bei Verlängerung der beihilferechtlichen Rechtsgrundlagen ist beabsichtigt, die Geltungsdauer der Richtlinie bis zum 31.12.2025 zu verlängern.