



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Grundsätze zur Förderung von umweltfreundlichen emissionsarmen ÖPNV – Bussen „Sonderförderung Busse Luftreinhaltung“

Allgemeines, Ziele der Förderung

Das Land Baden-Württemberg fördert im Rahmen der Landesmittel Luftreinhaltung für Gemeinden mit amtlich anerkannter Grenzwertüberschreitung von Stickstoffdioxid (NO₂) die Beschaffung von emissionsarmen Kraftomnibussen im Sinne von § 4 Absatz 4 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), soweit diese zum Erhalt oder zur Verbesserung von Linienverkehren und bedarfsgesteuerten Linienverkehren nach § 42 des PBefG erforderlich und hierfür geeignet sind und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden. Ziel der Sonderförderung ist die beschleunigte Ersatzbeschaffung von emissionsarmen Dieselnissen zur Verbesserung der Luftqualität in Gemeinden mit Überschreitung des Grenzwertes für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid (NO₂) von 40 µg/m³.

Förderungen nach dieser Richtlinie werden auf Grundlage von Art. 36 AGVO (EU) Nr. 651/2014 vom 17. Juni 2014 (EU-ABl. L187/1 vom 26. Juni 2014) in der Fassung der Verordnung (EU) 2017/1084 vom 14. Juni 2017 (EU-ABl. L 156/1 vom 20. Juni 2017) als Umweltschutzbeihilfen gewährt.

Das Ministerium für Verkehr finanziert gemäß § 23 und § 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) im Jahr 2018 die Sonderförderung Busse mit 2 Mio. Euro aus den Landesmitteln Luftreinhaltung.

Gegenstand der Sonderförderung Busse

Förderfähig sind Busse, die unter die Klassen I, II und A der Richtlinie (EWG) 2001/85 fallen und § 30d Abs. 4 StVZO entsprechen und mindestens der Abgasnorm Euro VI entsprechen. Gefördert wird die Ersatzbeschaffung von Neufahrzeugen gemäß der technischen Richtlinie (Anlage 1).

Förderfähig sind auch Vorführfahrzeuge, die keine höhere Laufleistung als 20.000 km haben, mindestens der Abgasnorm EURO-VI entsprechen und die 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.

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

Tabelle 1:

Fahrzeugart	Fahrzeugeinheit
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)	1,75

Zuwendungsempfänger

Zuwendungen für Busse werden Nahverkehrsunternehmen gewährt, die Linienverkehre nach § 42 PBefG betreiben, oder Auftragsunternehmen solcher Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg. Die Busförderung aus den Landesmitteln Luftreinhaltung fördert ausschließlich Verkehrsunternehmen, die bei der Erbringung der Verkehrsdienstleistung in Gemeinden mit Überschreitung des Grenzwerts für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid (NO₂) verkehren (Anlage 2). Der Fördernehmer ist dazu verpflichtet, die geförderten Buseinheiten an mindestens 250 Tagen im Jahr auf Linien einzusetzen, die durch Bereiche in Gemeinden mit Grenzwertüberschreitung führen.

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

Fördervoraussetzungen Sonderförderung Busse, Anreizeffekt

Zuwendungen werden nur für Vorhaben bewilligt, die vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden sind (VV Nr. 1.2 zu § 44 LHO, 6 AGVO). Die Markterkundung sowie die Einleitung eines Ausschreibungsverfahrens (incl. Preisverhandlung) vor Erteilung eines Zuwendungsbescheids sind zuwendungsunschädlich. Der Abschluss entsprechender Lieferungs- oder Leistungsverträge darf jedoch noch nicht erfolgt sein.

Verkehrsunternehmen müssen dem Fördergeber nachweisen, dass der geförderte Bus an mindestens 250 Tagen im Jahr in den Bereichen von Gemeinden mit Überschreitung des Jahresmittelwertes von Stickstoffdioxid (NO₂) (Stand 2016)

eingesetzt wurde und müssen deshalb den Einsatz der Busse geeignet dokumentieren. Der Fördernehmer muss den geförderten Bus mindestens 8 Jahre auf den angegebenen Linien einsetzen. Der Fördernehmer darf die oben genannten Linien auch vor Ablauf der 8 Jahre mit einem emissionsärmeren Bus bedienen.

Eine Ersatzbeschaffung für Fahrzeuge ist nur dann zuwendungsfähig, wenn das zu ersetzende Fahrzeug über eine Abgasnorm schlechter als EURO VI verfügt. Die Förderungsbedingungen anderer Förderzuwendungen bleiben davon unberührt.

Verfahren Sonderförderung Busse

Förderantragstellung, Antragszeitraum

Förderanträge können vom 1. bis zum 21. September 2018 unter Verwendung des Antragsvordrucks bei der L-Bank eingereicht werden. Verspätet eingegangene Anträge sowie Anträge ohne vollständige Antragsunterlagen können nicht berücksichtigt werden. Der Antragsvordruck kann auf der Internetseite der L-Bank (www.l-bank.de) (ab dem 01.09.2018) heruntergeladen werden.

Die Antragstellung ist einzelfahrzeugweise vorzunehmen. Erforderliche Anlagen sind vollständig beizufügen. Der Fördernehmer muss angeben, auf welcher Linie bzw. Linien und Bereichen in Gemeinden mit Grenzwertüberschreitung von Stickstoffdioxid (NO₂) der geförderte Bus an wieviel Tagen im Jahr eingesetzt wird. Der Fördernehmer verpflichtet sich darüber hinaus, den geförderten Bus bis zum 30. November 2018 verpflichtend bei seinem Bushersteller zu bestellen und ihn spätestens zum 31.08.2019 einzusetzen.

Die Antragstellung ist auf elektronischem Weg über ein gesondert eingerichtetes Mailpostfach (busluftreinhaltung2018@l-bank.de) oder auf dem Postweg bei der L-Bank Baden-Württemberg möglich. Spätestens zum 5. Oktober 2018 legt die L-

Bank dem Ministerium eine Übersicht aller eingegangenen Anträge vor. Das Ministerium stellt zum 19. Oktober 2018 auf Grundlage aller förderfähigen Anträge die Sonderförderung Busse Luftreinhaltung fest. Es können nur Vorhaben gefördert werden, für die zuvor ein Antrag bei der L-Bank eingereicht wurde.

Alle förderfähigen Anträge werden entsprechend ihrer Bedeutung für die Ziele der Luftreinhaltung in Gemeinden mit Grenzwertüberschreitung bewertet und zugleich eine Prioritätenreihenfolge für die Förderung erstellt.

Primär werden Busbeschaffungen von Unternehmen gefördert, die bei der Bereitstellung ihrer Verkehrsdienstleistung in Gemeinden mit höchsten Grenzwertüberschreitung für Stickstoffdioxid (NO₂) verkehren. Anschließend werden Anträge von Verkehrsunternehmen mit Verkehren in Gemeinden mit nächsthohen Grenzwertüberschreitung gefördert. Die Fördermittelvergabe orientiert sich an der amtlichen Liste von Gemeinden mit Grenzwertüberschreitung des Jahresmittelwertes von Stickstoffdioxid (NO₂) (Stand 2016). Zudem werden Verkehrsunternehmen Anhand des Alters ihres Fuhrparks sortiert, bevorzugt werden Fahrzeuge ersetzt, die höhere Emissionen (älterer EURO-Klasse) vorweisen.

Verkehrsunternehmen können ausformulierte Begründungen mit dem Förderantrag einreichen, bei denen sie die Wichtigkeit der Förderung ihrer Anträge im Anbetracht der Luftreinhaltung darlegen. Diese Begründungen werden bei der Förderreihenfolge berücksichtigt.

Anträge können nicht mehr bewilligt werden, wenn die verfügbaren Mittel aufgezehrt wurden, hierbei wird auf die Bewilligungsbescheide abgestellt.

Förderantragsbearbeitung

Die Antragsbewilligung erfolgt durch die L-Bank.

Eine verbindliche Fahrzeugbestellung durch die Antragsteller (Abschluss von Lieferungs- oder Leistungsverträgen) darf erst nach Erhalt des Zuwendungsbescheids von der L-Bank erfolgen.

Höhe der Zuwendung, Kumulierung (Art. 36 Nr. 5 und 6 AGVO, Art. 8 AGVO)

Maximal 40% der Investitionsmehrkosten können dem Antragsteller als Zuschuss gefördert werden. Als Investitionsmehrkosten wird die Differenz zwischen dem Wiederverkaufswert des alten Dieselmotors zu dem emissionsarmen neuen Dieselmotor gesehen.

Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die beihilfefähigen Kosten sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen (Art. 7 Nr. 1 AGVO).

Die Förderung pro Fahrzeugeinheit ist bei 40.000 € gedeckelt. Für Vorführfahrzeuge wird der Betrag um 10.000 Euro je Fahrzeug reduziert.

Nach dieser Förderrichtlinie gewährte Förderungen können kumuliert werden mit anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmene beihilfefähige Kosten betreffen, sowie mit anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten, jedoch nur, wenn durch diese Kumulierung die höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität beziehungsweise der höchste nach der AGVO für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten wird.

Transparenz

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 500.000 € veröffentlicht werden, vgl. Art. 9 AGVO. Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Art. 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, dürfen keine Einzelbeihilfen gewährt werden.

Bearbeitungsgebühren

Die L-Bank hat ihren Aufwand (Sach- und Personalaufwand) durch die Erhebung einer Gebühr von den Zuwendungsempfängern auszugleichen. Die Gebühr für ein gefördertes Fahrzeug (ggf. incl. Sonderausstattung) beträgt höchstens 2 Prozent des Zuschussbetrags. Die Gebühr ist direkt vom Zuwendungsempfänger zu erheben.

gez. Christoph Erdmenger