

Durchführungsbestimmungen

Mit folgenden Fördergrundsätzen wird die Anwendung der Richtlinie zur Förderung eines nachhaltigen, innovativen und zukunftsfähigen Nahverkehrs vom 12.12.2024, nachfolgend Richtlinie genannt, näher bestimmt.

1. Zu Gegenstand der Förderung

Nicht förderfähige Ausgaben:

- nicht aktivierte Wirtschaftsgüter (Ausnahme: Ausgaben für Machbarkeitsstudien und Mobilitätskonzepte gem. Ziffer 2.3 der Richtlinie)
- gebrauchte Wirtschaftsgüter,
- Ausgaben für den Erwerb von bebauten Grundstücken,
- Ausgaben für den Erwerb von unbebauten Grundstücken für einen Betrag von mehr als 10 % der förderfähigen Gesamtausgaben; Ausgaben für den Erwerb von Brachflächen für einen Betrag von mehr als 15 % der förderfähigen Gesamtausgaben (vgl. Art. 64 Abs. 1 Buchst. b) VO (EU) 2021/1060),
- Ausgaben für zusätzliche Bereifung,
- Ausgaben für Wirtschaftsgüter, die über Miete, Mietkauf, Lieferantendarlehen oder sonstige Ratenkaufvereinbarungen finanziert werden,
- Ausgaben für Finanzierungen,
- Boni, Skonti und Rabatte (unabhängig von deren Inanspruchnahme),
- Ausgaben für Versicherungen und regelmäßig anfallende Verwaltungs- und Betriebskosten,
- Ausgaben für behördlich angeordnete Maßnahmen,
- Umsatzsteuer, die der Zuwendungsempfänger als Vorsteuer abziehen kann,
- nicht direkt mit der Verbesserung des Umweltschutzes zusammenhängende Kosten (Kosten für Zulassung, Ausschreibung etc.),
- Schulungen und Beratungsleistungen im Zusammenhang mit investiven Maßnahmen,
- Baukostenzuschüsse,
- Ausgaben nach Art. 66 und 67 VO (EU) 2021/1060 (u.a. Verlagerungs- und Abschreibungskosten),
- Schuldzinsen,
- Eigenleistungen,
- Investitionen zur Verringerung von Treibhausgasemissionen (Anhang I RiLi 2003/87/EG).

2. Zu Emissionsfreie Fahrzeuge

Definition Emissionsfreie Fahrzeuge:

Die EU-Kommission sieht ausschließlich batterieelektrische Fahrzeuge und Wasserstoffbrennstoffzellen-Fahrzeuge als „emissionsfrei“ an. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden zwar genannt, jedoch nur mit einem Grenzwert von 1 g/kWh CO₂-Ausstoß akzeptiert. Dieser Grenzwert ist nach heutigem Kenntnisstand mit kohlenstoffhaltigen Kraftstoffen nicht darstellbar. Wird allerdings Wasserstoff als Kraftstoff in einem Verbrennungsmotor eingesetzt, so kann dieser Grenzwert nach eigenen Angaben der Entwickler solcher Motoren eingehalten werden.

3. Zu Machbarkeitsstudien und Mobilitätskonzepte sowie Beihilfen für Studien im Bereich Umweltschutz

Zuwendungsfähige Ausgaben:

Sachausgaben für externe Dienstleister (u.a. Personalkosten, Reisekosten, Technik und Gemeinkosten).

Kriterien:

Dabei handelt es sich um Kriterien, auf die bei der Prüfung der Angebote für Konzepte/Studien im Rahmen der Antragsbearbeitung konkret geachtet werden sollte.

Anmerkung: Die Angebots- bzw. Konzeptprüfung ist eine Plausibilitätsprüfung; die Konzepte/Studien müssen in sich stimmig und plausibel sein. Die folgenden Kriterien müssen bei jedem Konzept/ jeder Studie mindestens erfüllt bzw. enthalten sein. Abweichungen davon sind in Ausnahmefällen möglich und entsprechend zu begründen.

- ▶ Kriterien für Konzepte/ Studien als Grundlage für den Umstieg auf emissionsfreie Antriebe im öffentlichen Straßen- und Schienenpersonennahverkehr:
 - Betrachtung und Beurteilung der Machbarkeit der Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben im jeweiligen Unternehmen bzw. im Gebiet des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) usw. (unter den technischen, räumlichen, rechtlichen, ökonomischen, ökologischen Rahmenbedingungen, insbesondere mit einer vergleichenden wirtschaftlichen Bewertung der beiden Antriebstechnologien Brennstoffzelle und Batterie) bei Fahrzeugen auch unter Berücksichtigung der Clean Vehicles Directive (CVD) und dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG),
 - Angabe der daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen für den Praxiseinsatz und die Beschaffung,
 - Angaben zu den Einsatzmöglichkeiten welcher Fahrzeugbauart (bei Bussen bspw. Standardlinienbus, Midibus usw.) und der Linienbetrachtung/ -beurteilung inkl. Kosten,
 - Angaben zu Werkstattausrüstung und Mitarbeiterqualifikation inkl. Kosten,
 - Angaben zu Umwelt- und Klimawirkung (CO₂ und Luftschadstoffemissionen),
 - enthält alle notwendigen Angaben für eine Investitionsentscheidung (inkl. Infrastruktur und Treibhausgasminderungs(THG)-Quote, steuerliche Vorteile),
 - Prüfung der Eigenstromversorgung mittels erneuerbaren Energie-Anlagen auf dem Betriebsgelände,
 - Angaben geeigneter Förderprogramme auf Landes- und auf Bundesebene,
 - Angaben, wann die Beauftragung zur Erstellung des Konzeptes erfolgte (Datum).

- ▶ Kriterien zur Erstellung verkehrsträgerübergreifender, nachhaltiger Mobilitätskonzepte für Kommunen:
 - Betrachtung und Beurteilung der Notwendigkeit (inkl. der einzelnen Mobilitätsformen),
 - Durchführung einer Stärken-Schwächen (SWOT)-Analyse: Zu Beginn werden die lokalen Ausgangsbedingungen im Mobilitätssektor erfasst und strukturiert aufbereitet,
 - Aufstellung konkreter Ziele einer anzustrebenden Entwicklung,
 - Angaben zu konkreten Lösungsansätzen zum Thema Mobilität aus den Themenbereichen Infrastruktur, Bau- und Planungsrecht, Beratung sowie Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zu einer integrierten Gesamtstrategie,
 - Anpassung auf die regionalspezifischen Anforderungen,
 - Angabe neuer, effizienter und alternativer Lösungsansätze im Verkehrsbereich,
 - Angabe der daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen für die weiteren Schritte,
 - Angaben zu einer groben Einschätzung der dafür notwendigen Kosten,
 - Angaben zu Beteiligungsformen (intern und extern),
 - Angaben zu Umwelt- und Klimawirkung (CO₂ und Luftschadstoffemissionen),
 - Prüfung der Eigenstromversorgung mittels erneuerbaren Energien-Anlagen,
 - Angaben geeigneter Förderprogramme auf Landes- und auf Bundesebene,
 - Angaben, wann die Beauftragung zur Erstellung des Konzeptes erfolgte (Datum).

Hinweis:

Die Erstellung der Klimaverträglichkeitsprüfung kann über Vorhaben nach Ziffer 2.3 mit gefördert werden, wenn es für sie keine standardisierten Vorgaben gibt.

4. Zu Zuwendungsvoraussetzungen

Hinweise zur Klimaverträglichkeitsprüfung:

Für Infrastrukturinvestitionen, die eine erwartete Lebensdauer von mindestens fünf Jahren haben, ist eine Klimaverträglichkeitsprüfung auf Grundlage der Technischen Leitlinien für die Sicherung der Klimaverträglichkeit von Infrastrukturen im Zeitraum 2021-2027 der EU-Kommission (ABI. EU 2021/C 373/01) durchzuführen und bei Antragstellung nachzuweisen.

Nachweis der Förderfähigkeit für Vorhaben nach Ziffer 2.1 und 2.2 der Richtlinie:

Voraussetzung für die Förderung von Vorhaben nach Ziffer 2.1 und 2.2 der Richtlinie ist gemäß Ziffer 4.3 der Richtlinie die Vorlage eines schlüssigen Konzeptes. Das schlüssige Konzept muss die unter Nr. 3 genannten Kriterien für Konzepte/Studien als Grundlage für den Umstieg auf emissionsfreie Antriebe im öffentlichen Straßen- und Schienenpersonennahverkehr erfüllen.

Abweichungen davon sind in Ausnahmefällen, insbesondere, wenn im Verkehrsunternehmen bereits Erfahrungen mit alternativen Antrieben vorliegen, möglich und entsprechend zu begründen. Die Aktualisierung von bereits bestehenden Konzepten/Studien ist möglich.

5. Zu Energieerzeugung aus erneuerbaren Energien

Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien:

Voraussetzung für die Zuwendung für Ladeinfrastruktur ist, dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien stammt. Der Nachweis kann entweder über einen entsprechenden Stromliefervertrag, für den vom Stromlieferanten Herkunftsnachweise (HKN) beim Umweltbundesamt entwertet werden, oder aus Eigenerzeugung vor Ort (z.B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) erbracht werden.

Gleiches gilt für die Verwendung bzw. Herstellung von Wasserstoff.

Definition erneuerbare Energien (vgl. Verweis in der Förderrichtlinie auf Richtlinie (EU) 2018/2001 und auf die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO)):

Energie, die in Anlagen erzeugt wird, in denen ausschließlich erneuerbare Energiequellen eingesetzt werden, sowie bezogen auf den Heizwert der Anteil der Energie, der aus erneuerbaren Energien in Hybridanlagen, die auch konventionelle Energieträger einsetzen, erzeugt wird. Dies schließt Strom aus erneuerbaren Energiequellen ein, der zum Auffüllen von Speichersystemen genutzt wird, aber nicht Strom, der als Ergebnis der Speicherung in Speichersystemen gewonnen wird. (Art. 2 Nr. 1 Richtlinie (EU) 2018/2001 „Energie aus erneuerbaren Quellen“ oder „erneuerbare Energie“ Energie aus erneuerbaren, nichtfossilen Energiequellen, das heißt Wind, Sonne (Solarthermie und Photovoltaik), geothermische Energie, Umgebungsenergie, Gezeiten-, Wellen- und sonstige Meeresenergie, Wasserkraft, und Energie aus Biomasse, Deponiegas, Klärgas und Biogas.)

6. Zu Datenerhebung zum Zwecke des Monitorings

Während der Vorhabensdurchführung anfallende und für den Vorhabenserfolg auswertbare Daten (insbesondere technische Daten zu den geförderten Fahrzeugen, Energieentnahmestationen und Ausrüstungen als auch Verbrauchsdaten einschließlich der dazugehörigen Ausgaben) sind für ein Monitoring zur Verfügung zu stellen.

Die zu erhebenden Monitoringdaten sind beginnend mit dem Tag der Zulassung (Busse) / Inbetriebnahme (Triebwagen) der Fahrzeuge zu liefern. Die Berichtspflicht endet zum 31.12. des dritten Jahres, das auf das Vorhabensende folgt. Die Daten sind jeweils für das Kalenderjahr bis zum Jahresende zu erfassen und bis Ende Februar des Folgejahres zu liefern.