

Besondere Förderbedingungen

für Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen

gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 6 ÖPNVG NRW

Stand 25.11.2022

1. Fördergegenstand und Zuwendungsfähigkeit

Gefördert werden:

- batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Linienbusse des ÖPNV (im Weiteren unter *Elektrobussen* zusammengefasst),
- die dafür notwendige Lade- und Tankinfrastruktur und
- die erforderlichen spezifischen Werkstatteinrichtungen.

Zuwendungsempfänger können Kreise, Städte und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, sein.

Zuwendungsfähig sind nur Investitionen, die ausschließlich für Zwecke des ÖPNV eingesetzt werden. Eine – auch nur anteilige – Nutzung außerhalb des ÖPNV ist nicht zulässig. Leasingmodelle und Betreibermodelle ohne vollständigen Eigentumsübergang auf den Zuwendungsempfänger sind nicht zuwendungsfähig.

1.1 Fahrzeuge

Zuwendungsfähig ist die Beschaffung von *Elektrobussen* (auch Kleinbusse) für den Linienverkehr mit elektrischen Traktionsantrieb. Ob die Antriebsenergie primär durch eine Batterie, eine Wasserstoffbrennstoffzelle oder eine Oberleitung bereitgestellt wird, ist hierbei unerheblich.

Als Beschaffung gilt der Kauf neuer Fahrzeuge oder neuwertiger Fahrzeuge, die nicht älter als sechs Monate (Neuzulassung) sind oder eine Laufleistung von höchstens 20.000 Kilometer aufweisen. Die Umrüstung von Bussen mit Verbrennungsmotoren auf batterieelektrischen oder wasserstoffbetriebenen Antrieb ist nicht zuwendungsfähig.

Bei *Elektrobussen* für den Linienverkehr ist der Batteriesatz der Fahrzeugerausrüstung zuwendungsfähig. Ein Batterieaustausch während der Zweckbindung ist nicht zuwendungsfähig.

Darüber hinaus ist bei Wasserstoffbrennstoffzellen-Linienbussen auch die Brennstoffzelle der Fahrzeugerausrüstung zuwendungsfähig. Ein Austausch der Brennstoffzelle während der Zweckbindung ist nicht zuwendungsfähig.

1.2 Ladeinfrastruktur und Werkstatteinrichtung

Zuwendungsfähig ist die Beschaffung der notwendigen Ladeinfrastruktur. Unter die Ladeinfrastruktur fallen sowohl Wasserstofftankstellen als auch Elektroladepunkte im Depot und auf der Strecke.

Die Werkstatteinrichtung, die ausschließlich für *Elektrobusse* (batterieelektrische, Wasserstoffbrennstoffzellen- oder Oberleitungs-Linienbusse) benötigt wird, ist ebenfalls zuwendungsfähig.

Zuwendungsfähig sind insbesondere:

- Dacharbeitsstände,
- Havarieplätze,
- Lademanagementsysteme (im engeren Sinne zur energietechnischen Steuerung der Ladevorgänge),
- Tankstelleninfrastruktur für wasserstoffbetriebene Busse,
- Wasserstoff-Trailer (wenn dies die wirtschaftlichste Lösung der tankstellenbezogenen Wasserstoffspeicherung ist),
- Netzanschluss (einschließlich Baukostenzuschuss).

Nicht zuwendungsfähig sind insbesondere:

- elektrobusbezogene Erweiterung der Betriebshofmanagementsoftware, der Fahr- und Dienstplanprogramme und der ITCS-Software. Hierunter fallen u. a. Reichweitenübermittlung und Ladedisposition,
- nicht spezifische Werkstattausstattungen, die auch für Dieselbusse genutzt werden können,
- stationäre Batterien als Energiespeicher.

Bei einer stufenweisen Umstellung der Dieselbus- auf eine Elektrobusflotte kann die Dimensionierung der Ladeinfrastruktur und der Werkstatteinrichtung bereits auf einen späteren Flottenzustand hin erfolgen. Der Verwendungszweck der Infrastruktur kann dann bereits mit der ersten Fahrzeugcharge erreicht werden.

Eine Mitbenutzung der Ladesäulen durch Betriebsfahrzeuge des Antragstellers, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, ist nicht förderschädlich.

Eine Mitnutzung durch andere Verkehrsunternehmen ist zuwendungsunschädlich, wenn das Laden oder Tanken der Fahrzeuge nur dem ÖPNV dienlich ist. Durch das Mitbenutzen der Lade- oder Tankinfrastruktur dürfen keine Gewinne erzielt werden. Sollte ein Entgelt erhoben werden, dann nur bis zur Deckung der Betriebskosten. In diesem Fall ist eine jährliche Übersicht einzureichen, welche die Mitbenutzung dokumentiert und die Kosten und Einnahmen gegenüberstellt.

Weitere Mehrausgaben bei einem Neu- oder Umbau eines Betriebshofes, die ausschließlich durch den Einsatz von *Elektrobussen* ausgelöst werden, sind zuwendungsfähig, soweit sie eindeutig dem Einsatz von *Elektrobussen* zugeordnet werden können.

Für den Netzanschluss (u. a. EVU-Anschluss, Mittelspannungsanlagen, Transformatoren Niederspannungsverteilung) von Ladeeinrichtungen auf Betriebshöfen, ist bei einer Mitnutzung dieser Anlagen durch die allgemeine Betriebshofversorgung eine anteilige Anerkennung als zuwendungsfähige Ausgaben möglich.

2. Fördersätze

2.1 Fahrzeuge

Der Förderhöchstsatz für die Beschaffung batterieelektrischer und wasserstoffbetriebener Linienbusse des ÖPNV beträgt 60 % der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben.

Die zuwendungsfähigen Investitionsausgaben sind der Differenzbetrag zwischen einem batterieelektrisch- bzw. wasserstoffbetriebenen Bus gegenüber einem vergleichbaren Dieselmotorbus.

Die Ausgaben für vergleichbare Dieselmotorbusse sind – soweit vorhanden – durch die letzten getätigten Beschaffungen nachzuweisen.

Planungskosten sind nicht zuwendungsfähig und werden auch pauschal nicht anerkannt.

2.2 Ladeinfrastruktur und Werkstatteinrichtungen sowie Mehrausgaben bei Betriebshöfen

Der Förderhöchstsatz für die Errichtung der notwendigen Lade- und Tankinfrastruktur und zur Beschaffung der erforderlichen spezifischen Werkstatteinrichtungen beträgt 90 % der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben.

Planungskosten werden nur im Umfang des bei der Infrastrukturförderung üblichen Pauschalansatzes in Höhe von 3 % anerkannt.

2.3 Komplementärförderung und Kumulierung

Eine Kumulierung mit anderen Förderprogrammen anderer Zuwendungsgeber, bei der ein Fördergegenstand anteilig durch mehrere Förderprogramme zusammen gefördert wird, ist nur in Einzelfällen nach Abstimmung der betroffenen Zuwendungsgeber möglich.

Eine Komplementärförderung mit Förderprogrammen anderer Zuwendungsgeber, bei der korrespondierende Fördergegenstände jeweils durch unterschiedliche Förderprogramme gefördert werden, ist grundsätzlich möglich. Insbesondere ist eine Förderung der Ladeinfrastruktur und Werkstatteinrichtung gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 6 ÖPNVG NRW auch möglich, wenn die korrespondierenden Elektrobusse durch andere Förderprogramme anderer Zuwendungsgeber finanziert werden.

3. Zweckbindung

Die Zweckbindung beträgt

- für die Fahrzeuge 8 Jahre und
- für die Lade- und Tankinfrastruktur und Werkstatteinrichtung 20 Jahre.

Die Zweckbindung beginnt mit Vorlage des Verwendungsnachweises.

4. Verwendungszweck

Der Verwendungszweck ist der überwiegende Einsatz der Fahrzeuge im Linienverkehr gemäß §§ 42 und 43 PBefG oder Art. 2 Nr. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 im Land Nordrhein-Westfalen.

Der Verwendungszweck ist darüber hinaus erst dann erfüllt, wenn die Barrierefreiheit der Fahrzeuge für Menschen mit Behinderungen und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen gegeben ist. Eine Anhörung der zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte ist nicht notwendig.

Die Fahrzeuge müssen alle betriebs- und typenspezifischen Zusatzeinrichtungen enthalten, die jeweils für den Einsatz im eigenen Liniennetz bzw. in dem des Fahrauftraggebers erforderlich sind.

Die Fahrzeuge, die vom Land NRW gefördert werden, sind mit einem deutlich sichtbaren Logo und Schriftzug des für den Verkehr zuständigen Ministeriums zu kennzeichnen. Das Logo ist an allen Stellen anzubringen, an denen das Unternehmenslogo am Fahrzeug angebracht wird.

Dienen die geförderten Elektrobusse dem Ersatz von Dieselfahrzeugen, reduzieren etwaige Verkaufserlöse der ausgesonderten Dieselfahrzeuge die Zuwendungen nicht.

5. Erfolgskontrolle

Die Erreichung des Verwendungszwecks wird bei der Vorlage des Verwendungsnachweises geprüft.

Während der Zweckbindung sind darüber hinaus als Erfolgskontrolle über die Zweckerreichung jährliche Nachweise des tatsächlichen umlaufbezogenen Fahrzeugeinsatzes zu führen und zur Einsicht durch die VRR AöR als Bewilligungsbehörde vorzuhalten. Die Erreichung des Verwendungszwecks ist gegeben, wenn der nachgewiesene Fahrzeugeinsatz dem im Antrag ausgewiesenen Fahrzeugeinsatz im Wesentlichen (in der Regel mindestens zu 90 % der im Antrag ausgewiesenen jährlichen Laufleistung) entspricht.

6. Verfahren

Finanzierungsanträge auf Förderung sind bei der VRR AöR als Bewilligungsbehörde einzureichen. Die Bewilligungsbehörde prüft die Antragsunterlagen auf die Förderfähigkeit des Vorhabens, die Zuwendungsfähigkeit der veranschlagten Ausgaben und die Erfüllung der Fördervoraussetzungen. Dem Antrag sind die im Formblatt „Anlage 6 - Antrag auf Gewährung einer Zuwendung“ aufgeführten zutreffenden Erklärungen, Angaben und ggf. Planunterlagen beizufügen.

Nach Vorlage entscheidet das für Verkehrswesen zuständige Ministerium jeden Einzelfall gesondert. Eine Aufnahme in ein Förderprogramm erfolgt nicht.

7. Service

Download Antragsformular:

https://www.vrr.de/fileadmin/user_upload/pdf/der_vrr/oepnv_investitionen/dreizehn/Antrag_NEU.docx

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

Foerderdialog@vrr.de

Internet: www.vrr.de/de/der-vrr/oepnv-investitionen/