

**Investitionsmaßnahmen zur
Beschaffung von batterieelektrisch- 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
– Besondere Förderbedingungen –**

Inhalt

1. Fördergegenstand und Antragsberechtigte	1
2. Lade- und Tankinfrastruktur	1
2.1 Förderhöhe	2
2.2 Insbesondere nicht zuwendungsfähige Ausgaben.....	2
2.3 Zweckbindungsdauer	2
2.4 Verwendungszweck.....	2
2.5 Erfolgskontrolle.....	3
3. Spezifische Werkstatteinrichtungen.....	3
3.1 Förderhöhe	3
3.2 Insbesondere nicht zuwendungsfähige Ausgaben.....	4
3.3 Zweckbindungsdauer	4
3.4 Verwendungszweck.....	4
3.5 Erfolgskontrolle.....	4
4. Komplementärförderung und Kumulierung	5
5. Bürgschaften und dingliche Sicherung.....	5
6. Verfahren.....	5
7. Kontakt	6

1. Fördergegenstand und Antragsberechtigte

Gefördert werden bei einem Ausbau der batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebenen Linienbusflotte die Investitionen zur:

- Errichtung der notwendigen Lade- und Tankinfrastruktur sowie
- Beschaffung erforderlicher, spezifischer Werkstatteinrichtungen,

die für den Betrieb von batterieelektrisch- und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV notwendig sind.

Leasingmodelle und Betreibermodelle ohne vollständigen Eigentumsübergang auf den Zuwendungsempfänger sind nicht zuwendungsfähig. Die Eigentumsrechte der geförderten Gegenstände müssen beim Antragsteller liegen.

Von § 13 Abs. 1 Nr. 6 ÖPNVG NRW ist grundsätzlich auch die Förderung batterieelektrisch- und wasserstoffbetriebener Linienbusse umfasst. Wegen der im November 2023 eingestellten Bundesförderung und der schwierigen Haushaltslage des Landes ist die Fahrzeugförderung ausgesetzt. Dies gilt auch für alle bis zum 02.12.2024 noch nicht bewilligten Fahrzeugförderanträgen.

Antragsberechtigt sind Kreise, Städte und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen.

Zuwendungsfähig sind nur Investitionen, die für Zwecke des ÖPNV eingesetzt werden. Eine anteilige Nutzung außerhalb des ÖPNV ist nach Maßgabe der Abschnitten 2 und 3 zulässig.

2. Lade- und Tankinfrastruktur

Zuwendungsfähig sind bei einem Ausbau der batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebenen Linienbusflotte die Investitionen für die Errichtung der notwendigen Lade- und Tankinfrastruktur, insbesondere Ladepunkte auf den Betriebshöfen, an Strecken sowie Wasserstofftankstellen mit den dazugehörigen Komponenten.

Zu den zuwendungsfähigen Investitionsausgaben zählen Aufwendungen für Infrastrukturkomponenten wie beispielsweise Ladesäulen/-geräte, Traversen zur Befestigung von Ladehauben und Lademanagementsysteme (im engeren Sinne zur energietechnischen Steuerung der Ladevorgänge) sowie Dispenser, Verdichter, Vorkühler und Wasserstoff-Trailer (wenn dies die wirtschaftlichste Lösung der tankstellenbezogenen Wasserstoffspeicherung darstellt) als auch Aufwendungen für den Netzanschluss (EVU-Anschluss, Mittelspannungsanlagen, Transformatoren für die Niederspannungsverteilung) einschließlich des Baukostenzuschusses.

Der Baukostenzuschuss ist insbesondere für die Erstellung oder Verstärkung der örtlichen Verteileranlagen des Mittel-/Niederspannungsnetzes einschließlich Transformatorstation des Netzbetreibers vorzusehen. Die zuwendungsfähigen Bauausgaben des Netzanschlusses ermitteln sich

über die Verlegung des Netzanschlusskabels von der Netzstation (Kabelarbeiten und Tiefbauarbeiten usw.) bis zum Ladepunkt und in Abhängigkeit von dem anzuschließenden kW-Leistungsbedarf.

Es sind nur die dem ÖPNV zuzuordnenden Infrastrukturbestandteile bzw. -ausgaben zuwendungsfähig. Bei einer Mitnutzung dieser Anlagen durch die allgemeine Betriebshofversorgung oder weitere Anlieger ist eine nur anteilige Anerkennung als zuwendungsfähige Ausgaben möglich.

Weitere Mehrausgaben bei einem Neu- oder Umbau eines Betriebshofes, die ausschließlich durch den Einsatz von batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebenen Linienbussen ausgelöst werden, sind zuwendungsfähig, soweit sie eindeutig dem Einsatz von batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebenen Linienbussen zugeordnet werden können. Zum Nachweis der Abgrenzung der Ausgaben ist eine Vergleichsberechnung für einen konventionellen Betriebshof in Form von Fiktivkosten vorzulegen.

2.1 Förderhöhe

Der Förderhöchstsatz für die Errichtung der notwendigen Lade- und Tankinfrastruktur beträgt 90 % der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben. Es werden Zuwendungen für Ausgaben für Planung und Vorbereitung als Planungskostenpauschale in Höhe von 3 % auf die für den Erstantrag festgestellten zuwendungsfähigen Bauausgaben gewährt. Über die Pauschale hinausgehende Planungsausgaben sind nicht zuwendungsfähig.

2.2 Insbesondere nicht zuwendungsfähige Ausgaben

Insbesondere nicht zuwendungsfähig sind:

- stationäre Batterien als Energiespeicher,
- Sonderkonstruktionen für die Errichtung der einzelnen Baugruppen, die über das übliche Maß hinaus gehen,
- die auf den Einsatz batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebener Linienbusse bezogene Erweiterung der Betriebshofmanagementsoftware, der Fahr- und Dienstplanprogramme und der ITCS-Software, mit Ausnahme der Software für den spezifischen Ladevorgang sowie
- Elektrolyseure zur Erzeugung von Wasserstoff.

2.3 Zweckbindungsdauer

Die Zweckbindungsdauer beträgt 20 Jahre. Die Zweckbindungsdauer beginnt mit der Vorlage des prüf-fähigen Verwendungsnachweises.

2.4 Verwendungszweck

Die geförderte Lade- und Tankinfrastruktur darf nur und muss regelmäßig für das Laden von batterie-elektrischen Linienbussen bzw. Tanken von wasserstoffbetriebenen Linienbussen genutzt werden, die zu mindestens 75 % im Linienverkehr gemäß den §§ 42 und 43 PBefG oder Art. 2 Nr. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 in NRW (einschließlich grenzüberschreitender Linienverkehre mit überwiegender Linienlänge in NRW) im ÖPNV eingesetzt werden. Dies ist durch den Zuwendungsempfänger jährlich zu bestätigen.

Bei einer stufenweisen Umstellung der Dieselbus- auf eine batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebene Linienbusflotte kann die Dimensionierung der Lade- und Tankinfrastruktur bereits auf einen späteren Flottenzustand hin erfolgen. Der Verwendungszweck der Infrastruktur kann dann bereits mit der ersten Fahrzeugcharge erreicht werden. Sollte die, der Förderung zugrunde liegende Dimensionierung der Fahrzeugflotte spätestens nach der Hälfte der Zweckbindung nicht erreicht werden, ist mit einer anteiligen Rückforderung der Zuwendungen zu rechnen, die auf nicht genutzte Kapazitäten entfallen.

Eine Mitbenutzung der Ladesäulen oder der Tankstelle durch Betriebsfahrzeuge des Antragstellers, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, ist nicht förderschädlich. Eine Mitnutzung durch andere Verkehrsunternehmen ist zuwendungsunschädlich, wenn das Laden oder Tanken nur von solchen Fahrzeugen erfolgt, die zu mindestens 75 % im Linienverkehr gemäß den §§ 42 und 43 PBefG oder Art. 2 Nr. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 in NRW (einschließlich grenzüberschreitender Linienverkehre mit überwiegender Linienlänge in NRW) im ÖPNV eingesetzt werden. Durch das Mitbenutzen der Lade- und 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 Ausgaben und Einnahmen gegenüberstellt.

2.5 Erfolgskontrolle

Die Erreichung des Verwendungszwecks und -zieles wird bei der Vorlage des Verwendungsnachweises geprüft.

3. Spezifische Werkstatteinrichtungen

Zuwendungsfähig sind bei einem Ausbau der batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebenen Linienbusflotte die Investitionen zur Beschaffung der notwendigen spezifischen Werkstatteinrichtung für den Betrieb der batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebenen Linienbusse. Darunter zählen Werkstatteinrichtungen, die ausschließlich für batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebene Linienbusse benötigt werden. Dazu gehören insbesondere Hocharbeitsplätze für die Instandhaltung der Stromabnehmer und weiterer Dachaufbauten, Deckenkräne, Havarieplätze, Spezialwerkzeuge sowie die erstmalige Ausstattung mit Schutzausrüstung.

Weitere Mehrausgaben bei einem Neu- oder Umbau eines Betriebshofes, die ausschließlich durch den Einsatz von batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebenen Linienbussen ausgelöst werden, sind zuwendungsfähig, soweit sie eindeutig dem Einsatz von solchen Bussen zugeordnet werden können. Zum Nachweis der Abgrenzung der Ausgaben ist eine Vergleichsberechnung für einen konventionellen Betriebshof in Form von Fiktivkosten vorzulegen.

3.1 Förderhöhe

Der Förderhöchstsatz für die Beschaffung der erforderlichen spezifischen Werkstatteinrichtung beträgt 90 % der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben. Es werden Zuwendungen für Ausgaben für

Planung und Vorbereitung als Planungskostenpauschale in Höhe von 3 % der gemäß Finanzierungsantrag festgestellten zuwendungsfähigen Bauausgaben gewährt. Über die Pauschale hinausgehende Planungsausgaben sind nicht zuwendungsfähig.

3.2 Insbesondere nicht zuwendungsfähige Ausgaben

Insbesondere nicht zuwendungsfähig sind:

- nicht spezifische Werkstattausstattungen, die auch für Dieselbusse genutzt werden können sowie
- Gebäudeteile und Werkstatthallen, die auch für einen Dieselbusbetrieb benötigt würden.

3.3 Zweckbindungsdauer

Die Zweckbindungsdauer beträgt 20 Jahre. Die Zweckbindungsdauer beginnt mit der Vorlage eines prüffähigen Verwendungsnachweises.

3.4 Verwendungszweck

Die geförderte Werkstatteinrichtung darf nur und muss regelmäßig für Instandhaltungsmaßnahmen von batterieelektrisch- und wasserstoffbetriebenen Linienbussen genutzt werden, die zu mindestens 75 % im Linienverkehr gemäß §§ 42 und 43 PBefG oder Art. 2 Nr. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 in NRW (einschließlich grenzüberschreitender Linienverkehre mit überwiegender Linienlänge in NRW) im ÖPNV eingesetzt werden. Bei einer stufenweisen Umstellung der Dieselbus- auf eine batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebene Linienbusflotte kann die Dimensionierung der Werkstatteinrichtung bereits auf einen späteren Flottenzustand hin erfolgen. Der Verwendungszweck der Werkstattausstattung kann dann bereits mit der ersten Fahrzeugcharge erreicht werden. Sollte die, der Förderung zugrunde liegende Dimensionierung der Fahrzeugflotte spätestens nach der Hälfte der Zweckbindung nicht erreicht werden, ist mit einer anteiligen Rückforderung der Zuwendungen zu rechnen, die auf nicht genutzte Kapazitäten entfallen.

Eine Mitnutzung durch andere Verkehrsunternehmen ist zuwendungsunschädlich, wenn sie nur für solche Fahrzeuge erfolgt, die zu mindestens 75 % im Linienverkehr gemäß §§ 42 und 43 PBefG oder Art. 2 Nr. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 in NRW (einschließlich grenzüberschreitender Linienverkehre mit überwiegender Linienlänge in NRW) im ÖPNV eingesetzt werden. Durch das Mitbenutzen der Werkstatt und deren Einrichtung 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.

3.5 Erfolgskontrolle

Die Erreichung des Verwendungszwecks und -zieles wird bei der Vorlage des Verwendungsnachweises geprüft.

4. Komplementärförderung und Kumulierung

Eine Kumulierung von Fördermitteln über andere Förderprogramme anderer Zuwendungsgeber, bei der ein Fördergegenstand anteilig durch mehrere Förderprogramme zusammen gefördert wird, ist nur im Einzelfall 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.

5. Bürgschaften und dingliche Sicherung

Außergemeindliche Zuwendungsempfänger, die keine kommunale Verkehrsunternehmen sind, haben für die Dauer der Zweckbindung die Sicherung der Fördermittel zu gewährleisten. Der Mittelabruf und die Auszahlung der Fördermittel kann erst erfolgen, wenn der Zuwendungsempfänger eine ausreichende Besicherung der abzurufenden bzw. auszahlenden Fördermittel gewährleistet hat. Dabei ist als Sicherheit für die Erfüllung möglicher Erstattungsansprüche der Bewilligungsbehörde eine Bankbürgschaft in Höhe der abzurufenden bzw. auszahlenden Fördermittel zu stellen.

Die für die Bürgschaft notwendigen Regelungen werden in den Besonderen Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheides aufgeführt. Bei Vorliegen eines Verkehrswertes kann die Bankbürgschaft durch eine abschmelzende Grundbuchliche Sicherung ersetzt werden.

6. Verfahren

Finanzierungsanträge auf Förderung sind bei der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, beim Zweckverband go.Rheinland bzw. beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe als Bewilligungsbehörden einzureichen. Örtlich zuständig ist jeweils die Bewilligungsbehörde, in deren Gebiet der Zuwendungsempfänger seinen Sitz hat. Hat der Zuwendungsempfänger keinen Sitz innerhalb des Landes Nordrhein-Westfalen, ist die Bewilligungsbehörde örtlich zuständig, in deren Gebiet die geförderten Ladeinfrastrukturen bzw. Werkstatteinrichtungen errichtet werden. 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 in jedem Einzelfall gesondert. Eine Aufnahme in ein Förderprogramm erfolgt nicht.

7. Kontakt

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR

Foerterdialog@vrr.de

<https://www.vrr.de/de/der-vrr/oepnv-investitionen/>

Zweckverband go.Rheinland

Tristan Markiewicz, (0221) 20 80 8 – 6663, Tristan.Markiewicz@gorheinland.com

Tobias Ramseger, (0221) 20 80 8 – 6669, Tobias.Ramseger@gorheinland.com

investitionsfoerderung@gorheinland.com

<https://wir.gorheinland.com/angebot/foerderprogramme/>

Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

Infrastrukturfoerderung@nwl-info.de

<https://www.nwl-info.de/der-nwl/aufgaben-und-schwerpunkte/infrastrukturfoerderung.html>