

Merkblatt zu den wesentlichen 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 09.08.2018

1. Fördergegenstand und Zuwendungsfähigkeit

Gefördert werden:

- batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Linienbusse des ÖPNV,
- die dafür notwendige Ladeinfrastruktur und
- die erforderlichen spezifischen Werkstatteinrichtungen.

Bei batterieelektrischen Linienbussen ist der Batteriesatz der Fahrzeugerausrüstung zuwendungsfähig. Ein Batterieaustausch während der Zweckbindung ist nicht zuwendungsfähig.

2. Fördersätze

Fahrzeuge

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

Die zuwendungsfähigen Investitionskosten sind der Differenzbetrag zwischen einem batterieelektrisch- bzw. wasserstoffbetriebenen Bus gegenüber einem vergleichbaren Diesibus.

Die Kosten für vergleichbare Diesebusse sind - soweit vorhanden - durch die letzten getätigten Beschaffungen nachzuweisen.

Planungskosten sind nicht zuwendungsfähig und werden auch pauschal nicht anerkannt.

Ladeinfrastruktur und Werkstatteinrichtungen

Der Förderhöchstsatz für die Errichtung der notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung der erforderlichen spezifischen Werkstatteinrichtungen beträgt 90 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten.

Planungskosten werden nur im Umfang des bei der Infrastrukturförderung üblichen Pauschalansatzes anerkannt.

3. Zweckbindung

Die Zweckbindung beträgt

- für die Fahrzeuge 8 Jahre und
- für die Ladeinfrastruktur 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 gegeben, wenn

- die Barrierefreiheit der Fahrzeuge für behinderte Menschen und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen und
- die erforderliche Fahrzeuganzahl durch eine Vorlage der beabsichtigten Umlaufplanung und den geplanten Betriebstagen (Anzahl pro Jahr) nachgewiesen ist.

Im Falle des Ersatzes von Dieselmotoren durch Elektromotoren müssen die Altfahrzeuge nach einem Übergangszeitraum in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der Neufahrzeuge ausgesondert werden. Etwaige Verkaufserlöse der ausgesonderten Dieselmotoren reduzieren die Zuwendungen nicht.

Eine Anhörung der zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte ist nicht notwendig.

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 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.