

## Fördergrundsätze

Mit folgenden Fördergrundsätzen wird die Anwendung der Richtlinie zur Förderung eines nachhaltigen, innovativen und zukunftsfähigen Nahverkehrs vom 05.05.2023, nachfolgend Richtlinie genannt, näher bestimmt.

### 1. Gegenstand der Förderung

#### nicht förderfähige Ausgaben:

- 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 und Skonti,
- 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,
- Mehrwertsteuer bei Vorsteuerabzugsberechtigung,
- Eigenleistungen,
- Investitionen zur Verringerung von Treibhausgasemissionen (Anhang I RiLi 2003/87/EG).

### 2. Emissionsfreie Fahrzeuge

#### Definition Emissionsfreie Fahrzeuge:

Die EU-Kommission sieht ausschließlich batterieelektrische Busse und Wasserstoffbrennstoffzellen-Busse als „emissionsfrei“ an. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden zwar genannt, jedoch nur mit einem Grenzwert von 1 g/kWh CO<sub>2</sub>-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. Machbarkeitsstudien und Mobilitätskonzepte

#### Zuwendungsfähige Ausgaben:

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

#### Gesamtausgaben:

Die Gesamtausgaben für die Studien und Konzepte dürfen dabei 200.000 EUR nicht übersteigen.

#### 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. Darüber hinaus dienen die Kriterien zur inhaltlichen Prüfung der im Rahmen des Abrufantrages/ Verwendungsnachweises vorgelegten Konzepte/ Studien.

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 Einführung von Bussen mit alternativen Antrieben im jeweiligen Unternehmen bzw. Stadtgebiet/Landkreis usw. (unter den technischen, räumlichen, rechtlichen, ökonomischen, ökologischen Rahmenbedingungen) auch unter Berücksichtigung der Clean Vehicles Directive (CVD),

- Angabe der daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen für den Praxiseinsatz und die Beschaffung,
  - Angaben zu den Einsatzmöglichkeiten welcher Busbauart (Standardlinienbus, Midibus usw.) und der Linienbetrachtung/ -beurteilung inkl. Kosten,
  - Angaben zu Werkstattausrüstung und Mitarbeiterqualifikation inkl. Kosten,
  - Angaben zu Umwelt- und Klimawirkung (CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffemissionen),
  - Enthält alle notwendigen Angaben für eine Investitionsentscheidung (inkl. Infrastruktur und Treibhausgaserminderungs(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 (CO<sub>2</sub> 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. Allgemeine Zuwendungsvoraussetzungen**

### **Hinweise zur Klimaverträglichkeitsprüfung:**

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 (ABl. EU 2021/C 373/01) durchzuführen und bei Antragstellung nachzuweisen.

## **5. 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 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 Rdnr. 109 AGVO) „erneuerbare Energiequellen“: erneuerbare nichtfossile Energiequellen, d.h. Wind, Sonne, aerothermische, geothermische und hydrothermische Energie, Meeresenergie, Wasserkraft, Biomasse, Deponiegas, Klärgas und Biogas; (Art. 2 Rdnr. 110 AGVO).

## **6. 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 der Elektrobusse 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 von Ihnen zu erfassen und bis Ende Februar des Folgejahres zu liefern.