

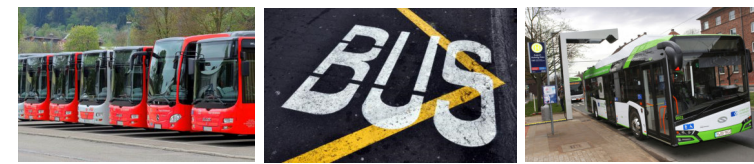


ÖPNV-Förderung des Landes Niedersachsen: Neue Fördermöglichkeiten für Wasserstoffbusse im ÖPNV

„Wasserstoffmobilität für Kommunen in Niedersachsen
– Fördermittel rechtzeitig beantragen“
Hannover, 28. Januar 2020



Niedersachsen. Klar.



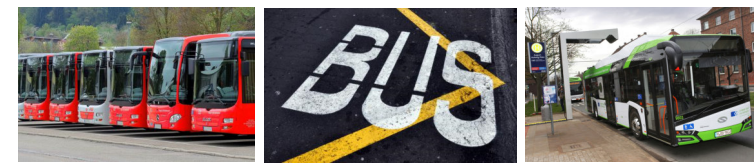
Gliederung

 Vorbemerkungen / Einordnung „Wasserstoff im SPNV / ÖPNV“

 neue EFRE-Förderrichtlinie „Beschaffung von KFZ für den ÖPNV mit CO₂-freien / -sparsamen Antrieben“

 EFRE-Förderrichtlinie „Verbesserung der Versorgung mit alternativen Treibstoffen“

 Fortschreibung der bestehenden Omnibus-Förderung und Kombinationsmöglichkeiten mit Bundesmitteln / -förderung



 neue EFRE-Förderrichtlinie KFZ mit CO2-freiem /-armem Antrieb

Mittelherkunft:

EFRE: Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

Förderziel EFRE generell:

Aufgabe des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) ist es, durch die Beseitigung von Ungleichheiten zwischen den verschiedenen Regionen den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt in der Europäischen Union zu stärken



 neue EFRE-Förderrichtlinie KFZ mit CO₂-freiem /-armem Antrieb

Investitionspriorität:

IP 4e – „Förderung von Strategien zur Senkung des CO₂-Ausstoßes für sämtliche Gebiete, insbesondere städtische Gebiete, einschl. der Förderung einer nachhaltigen multimodalen städtischen Mobilität und klimaschutzrelevanten Anpassungsmaßnahmen“

Prioritätsachse:

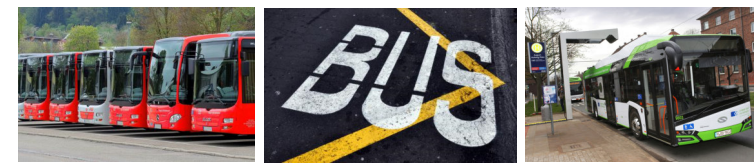
PA 3 – „Reduzierung der CO₂-Emissionen“

Spezifisches Ziel:

SZ 11 – „Verbesserung CO₂-sparender Mobilitätsangebote“
Unterpunkt 3: Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität

EU-Mittel lt. Finanzplan: (bisher; aktuell droht Mittelverlagerung)

24 Mio. EUR (bisher ca. 4 Mio. EUR Mobilitätszentralen, neu ca. 2-4 Mio. EUR flexible Bedienformen, 16-18 Mio. EUR CO₂-arme ÖPNV-Fahrzeuge)



 neue EFRE-Förderrichtlinie KFZ mit CO₂-freiem /-armem Antrieb

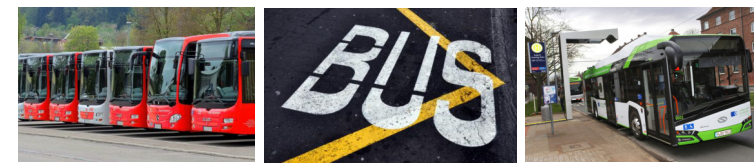
Name der Richtlinie:

„Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur CO₂-Reduktion durch Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Kraftfahrzeuge mit CO₂-freien oder CO₂-sparsamen Antriebsystemen)“

Kurzbeschreibung der Förderinhalte und Ziele:

Förderung des Erwerbs von Kraftfahrzeugen (nicht nur Omnibusse), die zur Personenbeförderung im Linienverkehr eingesetzt werden und mit CO₂-freien oder CO₂-sparsamen Antriebsystemen ausgestattet sind, um eine verstärkte Nutzung CO₂-armer Mobilitätsangebote sowie mit alternativen Antrieben fahrender Verkehrsmittel zu erreichen

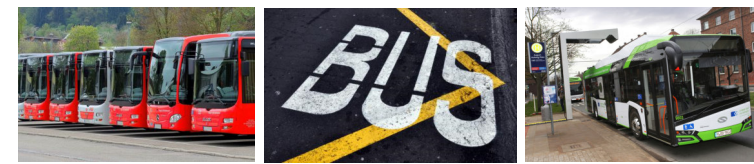
„Ziel der Förderung ist, durch den erhöhten Einsatz von Omnibussen oder anderen Kraftfahrzeugen mit CO₂-freien oder CO₂-sparsamen Antrieben im straßengebundenen ÖPNV durch Verkehrsunternehmen, insbesondere auf regionalen und überregionalen Buslinien, den motorisierten Individualverkehr hin zu einer verstärkten Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln mit CO₂-freien oder CO₂-sparsamen Antrieben zu verschieben und die Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zu verbessern.“



 neue EFRE-Förderrichtlinie KFZ mit CO2-freiem /-armem Antrieb

Zuwendungsempfänger:

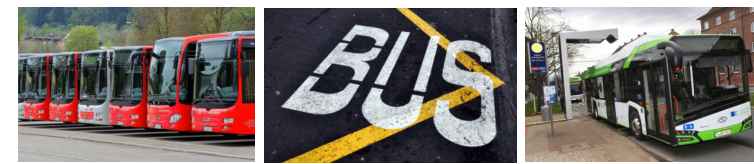
- Verkehrsunternehmen im Linienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz als Genehmigungsinhaber, Betriebsführer oder Auftragnehmer,
- aber auch mit Verkehrsunternehmen verbundene Fahrzeugvorhaltesgesellschaften, die ausschließlich diesen Fahrzeuge unter Beachtung aller Vorgaben und Zweckbindungsbestimmungen der Förder-RL zur Nutzung überlassen
- Achtung: ohne ÖDA wird Förderung beihilferechtlich auf De-Minimis beschränkt
- Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr i. S. d. § 4 (1) Nr. 1 und 3 Nds. Nahverkehrsgesetz (Landkreise, kreisfreie Städte, Zweckverbände), z.B. für Fahrzeugpools



 neue EFRE-Förderrichtlinie KFZ mit CO₂-freiem /-armem Antrieb

Fördergegenstand

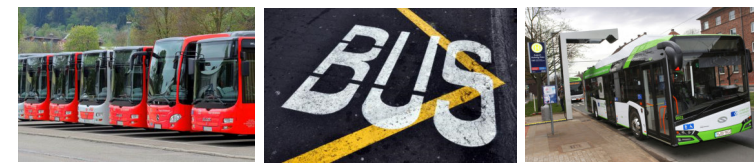
- Kauf neuer Fahrzeuge mit CO₂-freiem oder CO₂-sparsamem Antriebssystem:
 - als CO₂-sparsam gelten „saubere Fahrzeugen“ gemäß Art. 4 Nr. 4 a) und b) der RL 2009/33/EG („Clean-Vehicle-Directive“ - CVD), darunter fallen Fahrzeuge, die durch nachhaltige Biokraftstoffe, synthetische oder paraffinhaltige Kohlenstoffe, Erdgas (CNG, LNG, inkl. Biomethan), Flüssiggas (LPG) angetrieben werden sowie plug-in-Hybrid-Busse
 - als CO₂-frei gelten Fahrzeuge, die die Emissionanforderungen gemäß Art. 4 Nr. 5 der RL 2009/33/EG erfüllen, neben Elektrofahrzeugen, insbesondere auch wasserstoffbetriebene Fahrzeuge mit Brennstoffzelle oder mit Wasserstoffverbrennungsmotor
- Niedersachsen damit Vorreiter bei Förderung von Fahrzeugen gemäß CVD-Anforderung
- mit Antragstellung ist Bestätigung des Herstellers oder Verkäufers einzureichen, dass die Anforderungen CO₂-freier oder Co₂-sparsamer Antrieb erfüllt werden



 neue EFRE-Förderrichtlinie KFZ mit CO2-freiem /-armem Antrieb

Zuwendungsvoraussetzungen:

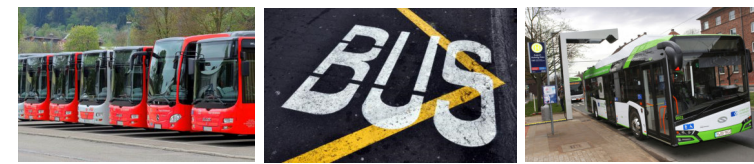
- überwiegende Verwendung (mind. 51%) im Linienverkehr nach § 42 PBefG in Niedersachsen
- jährliche Betriebsleistung von 30.000 Wagen-km im Linienverkehr (für Fahrzeuge nicht > 8,50 m Länge reichen 20.000 Wagen-km)
- Ersatzbeschaffung für Altfahrzeuge, die Außerbetrieb gesetzt werden müssen (mind. 10 Jahre alt mit Laufleistung von 300.000 km oder 8 Jahre mit 650.000 km; für Fahrzeuge max. 8,50 m Länge mind. 7/5 Jahre und 140.000/250.000 km)
- Erstbeschaffung für Neuverkehre (neue Linien, Erweiterung oder Verdichtung)
- Förderung ausgeschlossen, soweit Förderung von mehr als vier Kraftomnibussen beantragt. Ausnahme: Nachweis Antragsteller, dass eine Förderung nach der Förderrichtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr des BMUB vom 05.03.2018 nicht möglich oder abgelehnt



 neue EFRE-Förderrichtlinie KFZ mit CO2-freiem /-armem Antrieb

Beihilferegelung:

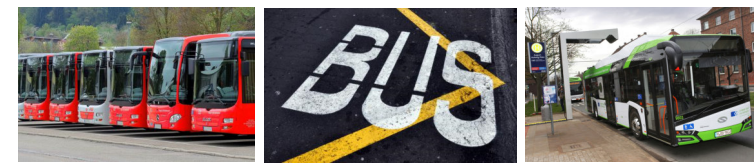
- Anwendungsbereich der VO (EG) 1370/2007 eröffnet, wenn Verkehrsunternehmen Antragsteller sind; vergabe- und beihilferechtliche Vorgaben müssen beachtet werden
- dazu Vorlage eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) zur Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Pflichten („faktisches Durchreichen der Förderung“)
- wegen EU-Mitteln einige Ergänzungen der bekannten Vorgaben erforderlich:
 1. Investition muss explizit Teil der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖDA sind oder deren Notwendigkeit sich unmittelbar aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ergeben
 2. Berücksichtigung der Förderung bei der Abrechnung im ÖDA im vollen Umfang und Regelungen zur Feststellung Überkompensation und deren Rückabwicklung im ÖDA; Erstattung bei ÖDA-Ende vor Zweckbindungsablauf sofern kein Nachfolge-ÖDA
 3. Förderung ausschließlich zu Gunsten mit ÖDA bestelltem Verkehr, sonst Reduzierung
 4. Bestätigung Aufgabenträger, dass ÖDA nach vergaberechtlichen Vorgaben erteilt



 neue EFRE-Förderrichtlinie KFZ mit CO₂-freiem /-armem Antrieb

Beihilferegelung:

- sofern kein ÖDA vorliegt, z.B. eigenwirtschaftliche Verkehre, Betriebsführer oder Auftragnehmer:
- alternativ, ist eine Förderung nach der De-minimis-VO möglich, d.h. für alle De-minimis-Förderungen zusammen in 3 Jahren max. 200.000 € Fördermittel
- bewährtes beihilfekonformes Förderprinzip aus allg. ÖPNV-Omnibusförderung der LNVG; von EU-KOM im Rahmen vergleichbarer EFRE-RL aus Thüringen grds. bestätigt und anhand dortiger Stellungnahmeinhalte der KOM ergänzt



neue EFRE-Förderrichtlinie KFZ mit CO2-freiem /-armem Antrieb

Art und Höhe der Förderung:

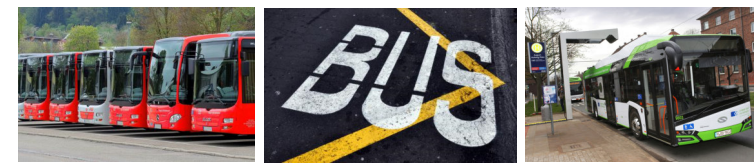
- nicht rückzahlbarer Zuschuss in Form der Anteilsfinanzierung von den Erwerbskosten eines förderfähigen Fahrzeugs
- bislang in Förder-RL anders als bei Standard-Busförderung keine zuwendungsfähigen Höchstbeträge vorgesehen
- Förderung aus EFRE-Mitteln höchstens 50 % der zuwendungsfähigen Erwerbskosten im SER-Programmgebiet bzw. höchstens 60 % im ÜR-Programmgebiet (Landkreise Celle, Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Osterholz, Rotenburg (Wümme), Stade, Uelzen und Verden)
- Aufstockung aus Landesmitteln um weitere 30% der zuwendungsfähigen Erwerbskosten, d.h. Förderquote von 80% bzw. 90% insgesamt
- prozentuale Absenkung entsprechend Anteil des Einsatzes im ÖPNV-Linienverkehr, wenn Einsatz dort nicht zu 100% erfolgt



 neue EFRE-Förderrichtlinie KFZ mit CO2-freiem /-armem Antrieb

Verfahren:

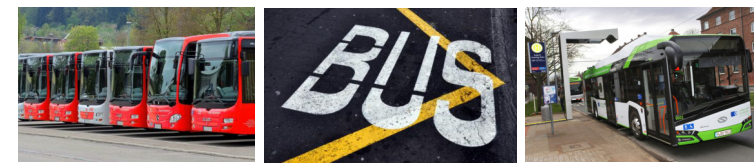
- Bewilligungsstelle ist die Investitions- und Förderbank Niedersachsen (NBank) – www.nbank.de
- kein Antragsstichtag
- Qualitätskriterien zur Priorisierung von Anträgen und Mindestvoraussetzung, u.a. schlüssiges Konzept zur Umstellung Fahrzeugflotte auf CO2-freie oder CO2-sparsame Antriebe, zur Energieeffizienz, zur Nutzung erneuerbarer Energien sowie Verringerung der CO2-Emissionen im Bediengebiet
- für bestimmte Zuwendungsvoraussetzungen, die fachlichen Qualitätskriterien und die Querschnittsziele holt die NBank als Bewilligungsbehörde ein fachliches Votum der Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) ein
- Zweckbindung grundsätzlich 10 Jahre (8 Jahre bei Erreichen Laufleistung 650.000 km); für Fahrzeuge max. 6,50 Länge 7 Jahre zw. 5 Jahre bei Erreichen von 250.000 km



 neue EFRE-Förderrichtlinie KFZ mit CO2-freiem /-armem Antrieb

Wann kann es losgehen?

- Förder-Richtlinie am 22.01.2020 im Nds. Ministerialblatt 2/2020 S. 95-98 veröffentlicht.
- Abrufbar unter
- https://www.niedersachsen.de/download/151372/Nds._MBI._Nr._2_2020_-_Teil_1_-_vom_22.01.2020_S._57-130.pdf
- Ab jetzt Antragstellungen möglich.
- **Aber:**
Förderung wegen auslaufender EFRE-Förderperiode zunächst nur befristet möglich.
Muss bis max. 30.06.2022 abgerechnet sein. Ausnahme nur mit besonderer Zustimmung im Einzelfall vorab.
- Fortsetzung in nächster Förderperiode wird angestrebt, aber angesichts geringerer Fondshöhen offen



EFRE-Förderrichtlinie alternative Treibstoffe

Investitionspriorität:

IP 4e – „Förderung von Strategien zur Senkung des CO₂-Ausstoßes für sämtliche Gebiete, insbesondere städtische Gebiete, einschl. der Förderung einer nachhaltigen multimodalen städtischen Mobilität und klimaschutzrelevanten Anpassungsmaßnahmen“

Prioritätsachse:

PA 3 – „Reduzierung der CO₂-Emissionen“

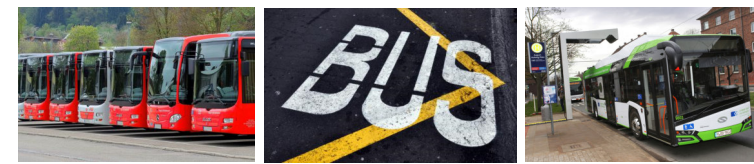
Spezifisches Ziel:

SZ 11 – „Verbesserung CO₂-sparender Mobilitätsangebote“

Unterpunkt: Verbesserung der Versorgung mit alternativen Treibstoffen

EU-Mittel lt. Finanzplan:

10 Mio. EUR zzgl. max. 6 Mio. € Landesmittel; bislang bereits 8 Mio. EUR bewilligt;
Aufstockung bei Bedarf vorstellbar



EFRE-Förderrichtlinie alternative Treibstoffe

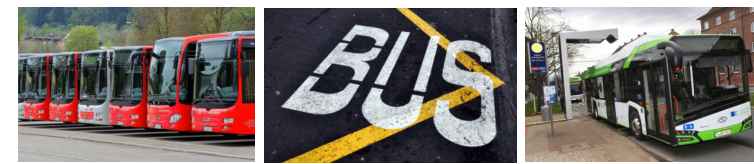
Name der Richtlinie:

„Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur Verbesserung der Versorgung mit alternativen Treibstoffen in Niedersachsen (Straße, Schiene, Binnenwasserstraße)“

Kurzbeschreibung der Förderinhalte und Ziele:

Förderung des Aufbaus von Tankinfrastrukturen zur Versorgung des Straßengüterverkehrs oder der Binnenschifffahrt mit alternativen Treibstoffen bzw. Landstrom, bestimmte Modellprojekte im Bahnverkehr oder elektromobile Maßnahmen im Bereich städtischer Mobilität zur Unterstützung des Einsatzes und der Nutzung alternativer Kraftstoffe im öffentlichen Verkehr und Kommunalverkehr.

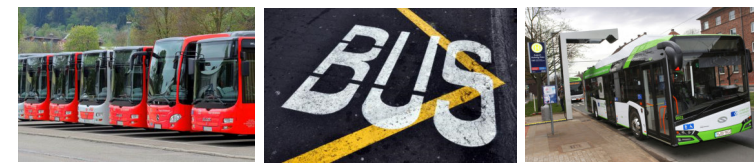
„Ziel der Förderung ist, durch die Nutzung klimafreundlicher Antriebstechnologien und Kraftstoffe (Strom, LNG, Wasserstoff) auf Straße, Schiene und Binnenwasserstraße den CO₂-Ausstoß im Verkehr zu senken.“



EFRE-Förderrichtlinie alternative Treibstoffe

Zuwendung und Adressat:

- Unternehmen und juristische Personen, die Versorgungseinrichtungen für alternative Antriebsenergien anbieten oder anbieten werden
- Zuschuss bis zu 50 % und in der Region Lüneburg bis zu 60 %
- **Achtung:** ohne ÖDA wird Förderung beihilferechtlich auf De-Minimis oder auf die max. zulässigen Beihilfen nach der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) beschränkt (z. B. Umweltbeihilfen)
- Beratung und Antragstellung zur Förderung von Verkehrsinfrastruktur und CO2-sparender Mobilitätsangebote vor Beginn des Vorhabens bei der NBank
- Sofern EFRE-Mittel zum Einsatz kommen, ebenfalls grundsätzlich spätester Projektabschluss am 30.06.2022



Fortschreibung der bisherigen Förderrichtlinie

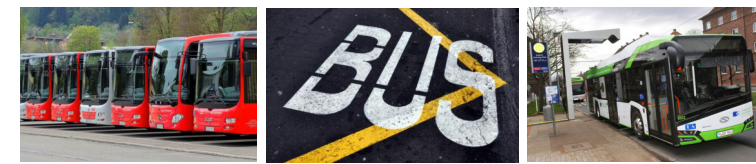
Dauer der Verlängerung:

2 Jahre / bis 31. Dezember 2021 - Inhalte der Förderung bleiben unverändert bestehen

➔ Das Zuwendungsverfahren wird zunächst unverändert fortgeführt

Verfahren:

- Fortführung der ÖPNV-Omnibusförderung auch nach 2021 vorgesehen (vgl. NGVFG)
- In den zwei Jahren werden die Erkenntnisse aus der Prüfung zur Förderung von ÖPNV-Omnibussen für eigenwirtschaftliche Verkehre bei der Fortschreibung der ÖPNV-Omnibusförderrichtlinie berücksichtigt
- Ggf. werden weitere Anpassungen bei der Richtlinienfortschreibung, die sich aus der Zuwendungspraxis ergeben haben oder aufgrund der Marktlage bei den Höchstbeträgen zur Berechnung der zuwendungsfähigen Ausgaben ergeben, berücksichtigt



 **Kombinationsmöglichkeiten mit Bundesmitteln / -förderung**

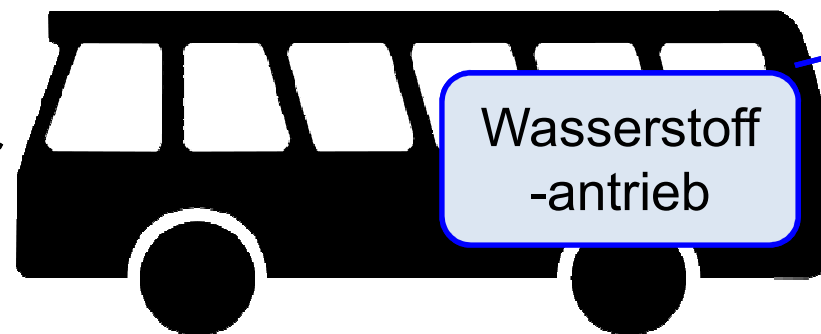
**Bemessungsgrundlage für die Höhe der Zuwendung bei Bundesförderung anknüpfend an Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO):
oftmals nur Investitionsmehrkosten**

Def.: Mehrkosten im Vergleich zur Anschaffung eines konventionelles Diesebusses

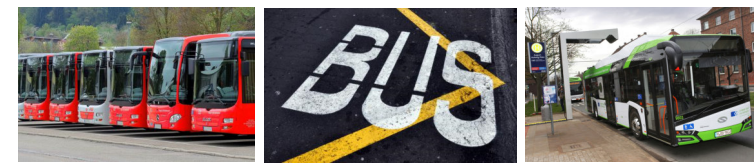
Kumulierung von Bundes- und Landesförderung:

- Grundsätzlich möglich, aber lt. RL des Bundes darf nicht ein und derselbe Gegenstand doppelt gefördert werden
- Auswirkung auf die Förderung:

**Förderung durch
das Land
mit 40 %
(allg. Busförderung)**

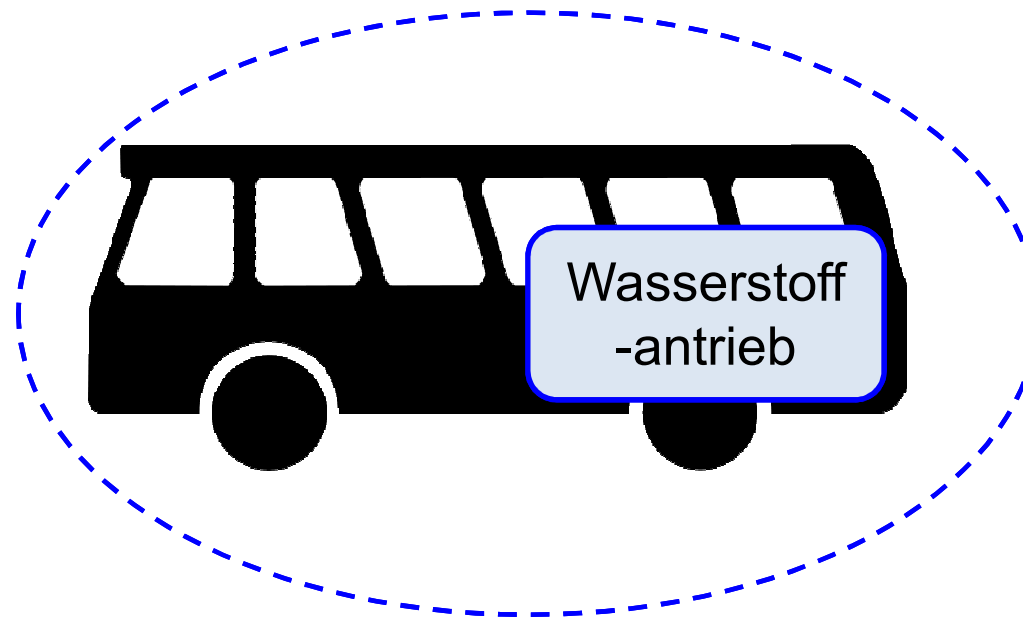


**Förderung durch
den Bund
oder andere**



 Kombinationsmöglichkeiten mit Bundesmitteln / -förderung

**anders dagegen bei der
Förderkulisse im Rahmen der neuen EFRE-Förderrichtlinie des Landes:**



Umfängliche Förderung durch das Land mit 80 % bzw. 90 %



**Vielen Dank für Ihr Interesse!
Nachfragen immer gerne.**

Richard Eckermann

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Referatsleiter 44 - Schiene, Öffentlicher Personennahverkehr

Tel. 0511 / 120-7831

Richard.Eckermann@mw.niedersachsen.de