

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

**Förderung umweltfreundlicher emissionsarmer
ÖPNV-Linienbusse und Bürgerbusse zur Ergänzung
des öffentlichen Personennahverkehrs**

(Richtlinie Busförderung)

vom 17.08.2023

Az. VM3-3894-351/8/6

1 Rechtsgrundlagen, Ziele der Förderung

Das Land Baden-Württemberg fördert nach § 2 Ziff. 11 des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) die Beschaffung von Kraftomnibussen und Personenkraftwagen im Sinne von § 4 Abs. 4 Nr. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie die Umrüstung von solchen Fahrzeugen mit konventionellem auf einen alternativen Antrieb, soweit diese zum Erhalt, zur Einrichtung oder zur Verbesserung von Linienverkehren und bedarfsgesteuerten Linienverkehren nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 des PBefG erforderlich und hierfür geeignet sind und überwiegend für diese Verkehre innerhalb Baden-Württembergs eingesetzt werden.

Zuwendungen werden gewährt nach Maßgabe

- der Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg (LHO), insbesondere §§ 23 und 44 LHO, sowie der dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VV-LHO) sowie der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) sowie der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften (ANBest-K) in der jeweils geltenden Fassung,
- des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG), das zuletzt durch Gesetz vom 12. Mai 2015 (GBl. S. 324) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, insbesondere der §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG,
- Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem

Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1), die bekanntlich zuletzt durch Verordnung (EU) 2023/1315 (ABl. L 167 vom 30. Juni 2023, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (AGVO),

- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), die bekanntlich zuletzt durch Verordnung (EU) 2016/2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (VO (EG) Nr. 1370/2007),
- Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (Abi. L 352 vom 24.12.2013, S. 1), die bekanntlich zuletzt durch Verordnung (EU) 2020/972 (Abi. L 215 vom 7.7.2020, S. 3) geändert worden ist (De-minimis-VO), in der jeweils geltenden Fassung.

Die Förderung erfolgt im Rahmen der verfügbaren Ausgabe- und Verpflichtungsermächtigungen gemäß dem Staatshaushaltsgesetz. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.

Ziel der Förderung ist:

Die Erhöhung des Anteils von im ÖPNV eingesetzten Bussen vor allem mit Antrieben aus erneuerbaren Energien als Beitrag zur europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität (z.B. im Zusammenhang mit der Richtlinie (EU) 2019/1161¹) unter Berücksichtigung der besonderen Struktur des Busverkehrs im Ländlichen Raum. Die Förderung dient insbesondere zur Umstellung auf eine emissionsfreie Mobilität und zur Ver-

¹ Richtlinie 2019/1161/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 188 vom 12.07.2019, S. 116-130), die zuletzt durch Art. 18 Abs. 1 VO (EU) 2019/2144 (ABl. L 325, S. 1) geändert worden ist.

wirklichung der Ziele des Europäischen Grünen Deals, insbesondere zur Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor durch den Einsatz von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen.

Zur Unterstützung lokal organisierter, ehrenamtlich getragener Verkehrsangebote, die der Ergänzung des ÖPNV dienen, bezuschusst das Ministerium für Verkehr darüber hinaus die Anschaffung von Kleinbussen („Bürgerbusse“), insbesondere auch mit emissionsärmeren Antriebsarten.

Das Ministerium für Verkehr erstellt gemäß § 5 Abs. 1 des LGVFG für den Zeitraum der jeweiligen Finanzplanung ein Programm, welches die förderungsfähigen Vorhaben nach § 2 LGVFG enthält. Es wird jährlich der Entwicklung angepasst und fortgeführt. Die nachträgliche, unterjährige Programmaufnahme sowie die Förderung von Vorhaben, die nicht zuvor im jeweiligen Förderzeitraum in das Programm aufgenommen wurden, ist ausgeschlossen.

2 Gegenstand der Linienbusförderung

- 2.1. Die Linienbusförderung erfolgt in der durch Ziff. 5.2 geregelten Reihenfolge in vier Kategorien.
- 2.2. Gefördert wird die Beschaffung von neuen Fahrzeugen. Eine Förderung der Beschaffung von Gebrauchtfahrzeugen ist ausgeschlossen. Die Ausführung richtet sich nach der Technischen Richtlinie (Anlage 1).
- 2.3. Förderfähig ist auch die Beschaffung von Vorführfahrzeugen, wenn diese keine höhere Laufleistung als 20.000 km haben und diese zuvor nur auf den Fahrzeughersteller zugelassen waren. Der Zeitraum zwischen Erstzulassung auf den Fahrzeughersteller und Zulassung auf das antragstellende Unternehmen darf bei diesen Fahrzeugen 6 Monate nicht überschreiten.
- 2.4. Förderfähige Fahrzeuge werden gem. Tabelle 1 in Fahrzeugeinheiten (FE) eingeteilt.

Tabelle 1:

Fahrzeugart	Fahrzeugeinheit
Fahrzeug Klasse M1 mit 6-8 Sitzplätzen zzgl. Fahrersitz	0,2
Kleinbus Klasse M2 (bis 8 m Länge)	0,5
Midibus (über 8 bis 10 m Länge) oder Busanhänger zur Personenbeförderung (incl. Umrüstung des Zugfahrzeugs)	0,75
Solobus (über 10 bis 12 m Länge)	1,0
Solobus (über 12 bis 15 m Länge, dreiachsig)	1,25
Gelenkbus (bis 18 m Länge) oder Doppelstockbus (bis 12 m Länge)	1,5
Gelenkbus (über 18 m Länge) oder Doppelstockbus (über 12 m Länge) oder O-Bus oder Buszug (Gespann aus Solobus und Personenanhänger)	1,75

2.5. Förderfähig ist darüber hinaus die Nachrüstung von Fahrzeugen, die deren Einstufung als Fahrzeuge mit batterieelektrischem oder mit Brennstoffzellenantrieb erlaubt. Die Höhe der Zuwendung richtet sich nach Ziffer 6.3. Zur Sicherstellung einer gewünschten Beförderungsqualität dürfen umzurüstende Fahrzeuge ein Fahrzeughöchstalter von 8 Jahren oder eine Laufleistung von 400.000 km noch nicht überschritten haben. Entsprechende Nachweise sowie eine Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Umrüstung gegenüber einer Neuananschaffung eines Fahrzeugs sind bei der Antragstellung vorzulegen.

3 Zuwendungsempfänger Linienbusse

Zuwendungen für Linienbusse können grundsätzlich Nahverkehrsunternehmen gewährt werden, die in Baden-Württemberg Linienverkehre nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG betreiben oder im Besitz einer entsprechenden Liniengenehmigung sind und nach dieser Richtlinie förderfähige Fahrzeuge beschaffen, die im Linienverkehr nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG in Baden-Württemberg eingesetzt werden, oder Auftragsunternehmer solcher Nahverkehrsunternehmen sind.

4 Fördervoraussetzungen Linienbusse

- 4.1. Zuwendungen werden grundsätzlich nur für Vorhaben bewilligt, die vor Bekanntgabe des Zuwendungsbescheids noch nicht begonnen worden sind. Gemäß Ziff. 1.2 VV-LHO zu § 44 LHO können Ausnahmen zugelassen werden.
- 4.2. Bei Beschaffungen für Neuverkehre wird der erforderliche Fahrzeugbedarf, soweit er von mehreren Antragstellern beantragt wird, nur bei demjenigen Unternehmen berücksichtigt, welches endgültig mit den neuen Verkehrsleistungen beauftragt wird und damit eine Liniengenehmigung nachweisen kann.

Um Neuverkehre handelt es sich nur dann, wenn

- ein Linienverkehr nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG neu eingerichtet wird oder
 - ein bestehender Linienverkehr nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG erweitert oder
 - ein bestehender Fahrplan eines Linienverkehrs nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG verdichtet oder
 - aufgrund des gestiegenen Fahrgastaufkommens auf einer solchen Linie der Einsatz eines zusätzlichen Busses erforderlich wird.
- 4.3. Eine Ersatzbeschaffung für Fahrzeuge in Kategorie 4 ist nur dann zuwendungsfähig, wenn das zu ersetzende Fahrzeug
 - mindestens 8 Jahre auf das antragstellende Unternehmen zugelassen und während dieser Zeit von der Kraftfahrzeugsteuer befreit war oder
 - mindestens 6 Jahre auf das antragstellende Unternehmen zugelassen oder mindestens 6 Jahre im selben Liniennetz eingesetzt war, während dieser Zeit von der Kraftfahrzeugsteuer befreit war und eine Laufleistung von mindestens 400.000 km überwiegend im Linienverkehr nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG erbracht hat.

Darüber hinaus ist in Kategorie 4 eine Ersatzbeschaffung ausnahmsweise zulässig, wenn das zu ersetzende Fahrzeug bereits längstens sechs Monate au-

ßer Betrieb genommen wurde. In diesen Fällen ist bis zur Zulassung eines geförderten Ersatzfahrzeugs ein entsprechender Nachweis über die regelmäßige Bedienung des beauftragten Linienverkehrs zu erbringen.

Bei einer Ersatzbeschaffung von Kleinbussen, Doppelstockbussen und Busanhängern reicht in Bezug auf das zu ersetzende Fahrzeug die Erfüllung einer sechsjährigen Zulassungszeit und der überwiegende Einsatz im Linienverkehr nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG aus.

4.4. Beihilferechtliche Einordnung der Förderung emissionsfreier und sauberer Fahrzeuge (Kategorie 1 und 2) auf Grundlage von Art. 36b AGVO.

Die Förderung ist eine Beihilfe nach Art. 36b der AGVO.

Nach Art. 36b AGVO sind Investitionsbeihilfen für den Erwerb sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge für den Straßenverkehr sowie für die Nachrüstung von Fahrzeugen (mit Ausnahme von Luftfahrzeugen), damit diese als saubere oder emissionsfreie Fahrzeuge eingestuft werden können, im Sinne des Artikels 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen der AGVO eingehalten werden. Auf dieser Grundlage ist die Förderung der in Kategorie 1 und 2 benannten emissionsfreien und sauberen Fahrzeuge möglich.

Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen bzw. Sektoren in den Fällen des Art. 1 Abs. 2 bis 6 AGVO. Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.

Auf Art. 2 Nr. 18 AGVO wird verwiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass Informationen über jede Einzelbeihilfe oberhalb der von der AGVO vorgegebenen Schwellenwerte auf einer ausführlichen

Beihilfe-Website veröffentlicht werden. Erhaltene Förderungen können im Einzelfall nach Art. 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

Der nach Art. 6 Abs. 1 AGVO geforderte Anreizeffekt gilt nach Art. 6 Abs. 2 AGVO als gegeben, wenn der Beihilfeempfänger vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben oder die Tätigkeit (Beschaffung) einen schriftlichen Beihilfeantrag (Förderantrag) gestellt hat. Das Antragsformular enthält die von der AGVO geforderten Mindestangaben (Name und Größe des Unternehmens, Beschreibung des Vorhabens mit Angabe des Beginns und des Abschlusses, Standort des Vorhabens, die Kosten des Vorhabens, Art der Beihilfe (z. B. Zuschuss, Kredit, Garantie, rückzahlbarer Vorschuss oder Kapitalzuführung), Höhe der für das Vorhaben benötigten öffentlichen Finanzierung).

4.5. Beihilferechtliche Einordnung der Förderung sonstiger Fahrzeuge (Kategorie 3 und 4)

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.

Eine Förderung sonstiger Fahrzeuge (Kategorie 3 und 4) wird nur dann bewilligt, wenn die Förderung unter eine der nachfolgenden Kategorien eingeordnet werden kann und deshalb beihilferechtlich zulässig ist.

- a) Bestehen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach VO (EG) Nr. 1370/2007

Die Förderung ist gem. Art. 9 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 beihilferechtskonform möglich, wenn der Förderempfänger auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 1370/2007 oder einer Vorgängerregelung mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut ist und das geförderte Vorhaben zur Erfüllung der betrauten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dient; die Förderung wird im Rahmen der Abrechnung aufgrund des öffentlichen Dienstleistungsauftrags entsprechend be-

rücksichtigt. Als öffentlicher Dienstleistungsauftrag gilt dabei auch eine sog. Altbetrauung, die nach Maßgabe einer Vorgängerregelung zur VO (EG) Nr. 1370/2007 erteilt worden ist. Das Vorliegen eines entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist vom jeweiligen Aufgabenträger mit den dafür bereitgestellten Vordrucken nachzuweisen.

b) Tatbestandlicher Ausschluss einer Beihilfe

Eine Förderung ist im Übrigen möglich, wenn es sich nicht um eine Beihilfe nach Art. 107 Abs. 1 AEUV handelt. Nach Art. 107 Abs. 1 AEUV sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Um keine Beihilfe in diesem Sinne handelt es sich, wenn ein oder mehrere Merkmale des Beihilfebegriffs nicht gegeben sind, z.B. wenn es an einer Begünstigung fehlt oder keine Beeinträchtigung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten gegeben ist.

Tatbestandlich um keine Beihilfe handelt es sich ausnahmsweise z.B. dann, wenn unter Berücksichtigung der spezifischen Umstände im Einzelfall die betreffende Maßnahme nur rein lokale Auswirkungen hat und sich folglich nicht auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten auswirkt. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Zuwendungsempfänger Waren oder Dienstleistungen nur in einem geografisch begrenzten Gebiet in einem Mitgliedstaat anbietet und es unwahrscheinlich ist, dass er Kunden aus anderen Mitgliedstaaten gewinnt, und deshalb davon auszugehen ist, dass die Maßnahme nicht mehr als marginale Auswirkungen auf grenzüberschreitende Investitionen oder die Niederlassung von Unternehmen in anderen Mitgliedstaaten haben wird (Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe, 2016/C 262/01, Rdnr. 196 f.).

Das Nichtvorliegen einer Beihilfe ist durch eine anwaltliche Stellungnahme nachzuweisen. Im Rahmen der Stellungnahme ist begründet zu bestätigen, dass es sich ausnahmsweise tatbestandlich nicht um eine Beihilfe handelt. Die Stellungnahme ist dem Förderantrag beizufügen. Wenn sich der Antragsteller

dabei auf das Vorliegen bestimmter Tatsachen beruft, sind die Tatsachen nachzuweisen, z. B. durch Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers / Steuerberaters oder eines kommunalen Rechnungsprüfungsamtes.

c) De-minimis-Förderung

Eine Förderung von Linienbussen kann unter Berücksichtigung der VO (EU) Nr. 1407/2013 gewährt werden, wenn die Summe der Zuwendungen für den Antragsteller nach Maßgabe dieser Verordnung in einem Zeitraum von drei Steuerjahren einen Betrag in Höhe von insgesamt 200.000 Euro nicht übersteigt (De-minimis-Beihilfe). Eine entsprechende Erklärung ist vom Förderempfänger abzugeben. Bei De-minimis-Beihilfen sind Informations- und Dokumentationspflichten vom Förderempfänger zu beachten; diese werden mit dem Antragsformular und Bewilligungsbescheiden mitgeteilt.

d) Genehmigte Bundesregelungen

Eine Förderung ist auch möglich, wenn sie unter eine bei der Europäischen Kommission angemeldete und von ihr genehmigte Bundesregelung zur Gewährung von Beihilfen fällt, die zum Zeitpunkt der Bewilligung in Kraft ist und aufgrund der keine eigenständige Bundesförderung erfolgen kann.

Die inhaltlichen und formalen Voraussetzungen der Bundesregelung müssen erfüllt sein. Dies schließt auch die Beachtung von Kumulierungsregelungen und die Wahrung der Form-, Verfahrens-, Veröffentlichungsvorgaben ein.

Die beihilferechtliche Zulässigkeit der beantragten Förderung ist durch eine anwaltliche Stellungnahme nachzuweisen. Im Rahmen der Stellungnahme ist begründet zu bestätigen, dass die Voraussetzungen der Bundesregelung erfüllt sind und die Beihilfe dadurch unter die Genehmigungswirkung des entsprechenden Kommissionsbeschlusses fällt. Die Stellungnahme ist dem Förderantrag beizufügen. Wenn sich der Antragsteller dabei auf das Vorliegen bestimmter Tatsachen beruft, sind die Tatsachen nachzuweisen, z. B. durch Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers/Steuerberaters oder eines kommunalen Rechnungsprüfungsamtes.

- 4.6. Für Fahrzeuge mit über 10 Metern Länge werden Zuwendungen nur gewährt, wenn diese über ein Abbiegeassistenzsystem, eine Fahrerschutzscheibe sowie ein Antivirenfiltersystem verfügen. Spätestens zum Mittelabruf hat der Antragsteller der Bewilligungsstelle den Nachweis darüber vorzulegen.
- 4.7. Gefördert werden nur Fahrzeuge, deren transparenter Teil jeder Seitenscheibe höchstens geringfügig mit Werbung beklebt ist. Geringfügigkeit ist anzunehmen, wenn maximal 5 % der jeweiligen transparenten Glasfläche jeder Seitenscheibe beklebt ist. Wenn der Vorhabenträger im Antrag die Absicht bekundet, die Seitenscheibe mit Werbung bekleben zu wollen, ist eine Eigenbestätigung des Vorhabenträgers inklusive Bilddokumentation über die Einhaltung dieser Voraussetzung zum Zeitpunkt des Mittelabrufs erforderlich.

5 Verfahren Linienbusförderung

5.1 Förderantragstellung, Antragszeitraum

Die Antragstellung stellt zugleich die Anmeldung zum folgenden Busprogramm dar. Förderanträge können jährlich bis zum 31. Oktober (Antragszeitraum) unter Verwendung des Antragsvordrucks (Anlage 2) bei der Landeskreditbank Baden-Württemberg (L-Bank Baden-Württemberg) eingereicht werden. Der Antragsvordruck kann auf der Internetseite der L-Bank Baden-Württemberg (www.l-bank.de) heruntergeladen werden.

Die Antragstellung ist einzelfahrzeugweise vorzunehmen. Erforderliche Anlagen sind vollständig beizufügen. Die Antragstellung ist auf elektronischem Weg über ein gesondert eingerichtetes E-Mailpostfach bei der L-Bank Baden-Württemberg möglich. Verspätet eingegangene Anträge sowie Anträge ohne vollständige Antragsunterlagen können bei der Programmaufstellung nicht berücksichtigt werden und können aufgrund des Zuteilungsverfahrens im jeweiligen Programmjahr auch nicht zu einem späteren Zeitpunkt nachgereicht werden. Es zählt das Datum des Eingangsstempels.

Der Förderantrag ist vom Antragsteller beihilferechtlich einzuordnen. In den Kategorien 3 und 4 ist eine Erklärung erforderlich, dass es sich bei der Zuwen-

derung des Landes nicht um eine unzulässige Beihilfe handelt. Bei einer Förderung auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist die in Ziff. 4.5. Abschnitt a genannte Bestätigung des jeweiligen Aufgabenträgers (Anlage 3) vorzulegen. Sofern es sich tatbestandlich nicht um eine Beihilfe handelt (z. B. aufgrund „reiner Lokalwirkung“), ist die in Ziff. 4.5. Abschnitt b genannte begründete Bestätigung eines Rechtsanwalts vorzulegen. Soweit die Förderung unter den Voraussetzungen der Ziff. 4.5. Abschnitt c als De-minimis-Beihilfe beantragt wird, ist die De-minimis-Erklärung abzugeben (Anlage 4). Wird die Förderung unter den Voraussetzungen einer Bundesregelung beantragt, ist die in Ziff. 4.5. Abschnitt d genannte begründete Bestätigung eines Rechtsanwalts vorzulegen.

5.2. Förderkategorien, beihilferechtliche Einordnung

Jeder Antrag ist vom Antragsteller einer der folgenden Förderkategorien zuzuordnen, die zugleich eine Prioritätenreihenfolge der Förderung darstellen, und mit begründenden Unterlagen zu versehen.

Tabelle 2:

Förderkategorie	Zuwendungsfähige Fahrzeuge	Beihilferechtliche Einordnung/ Unterlagen
1	Beschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen nach Ziff. 7.1 der Anlage 1 und Nachrüstung von Fahrzeugen	Art. 36b AGVO, Nachweis emissionsfreies Fahrzeug durch EU-Zulassungsbescheinigung Teil 2
2	Beschaffung von sauberen Fahrzeugen nach Ziff. 7.2 der Anlage 1	Art. 36b AGVO, Nachweis sauberes Fahrzeug durch EU-Zulassungsbescheinigung Teil 2

3	<p>Beschaffung von Fahrzeugen mit sonstigen Antriebsarten nach Ziff. 7.3 der Anlage 1, die zur Erweiterung des ÖPNV-Angebots dienen, insbesondere:</p> <p>Einrichtung neuer Linien; keine Förderung bei Übernahme von Bestandslinien ohne zusätzliche Angebotsausweitung</p> <p>Nachweisbarer Fahrzeugmehrbedarf durch Taktverdichtung bestehender Linien</p> <p>Vergrößerung der Transportkapazitäten</p>	<p>Nachweis durch Antragsteller, dass es sich nicht um eine unzulässige Beihilfe handelt (Bestätigung Aufgabenträger über das Vorliegen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Anlage 3) oder anwaltliche Stellungnahme zum tatbestandlichen Ausschluss einer Beihilfe oder zur sonstigen beihilferechtlichen Zulässigkeit der Förderung, z. B. genehmigtes Bundesprogramm als Grundlage) oder</p> <p>De-minimis-Erklärung (Anlage 4)</p>
4	<p>Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen mit sonstigen Antriebsarten nach Ziff. 7.3 der Anlage 1, mit Verbesserung der Abgasnorm.</p> <p>Darunter fallen:</p> <p>Fahrzeuge mit EU-Typgenehmigung 6D hinsichtlich der Emissionen (Emissionsklasse 6D) für Fahrzeuge mit der Abgasnorm 6 oder niedriger</p> <p>Zusatz- und Sonderausstattungen, die ohne ein gefördertes Fahrzeug beantragt werden</p>	<p>Nachweis durch Antragsteller, dass es sich nicht um eine unzulässige Beihilfe handelt (Bestätigung Aufgabenträger zum Vorliegen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (Anlage 3) oder anwaltliche Stellungnahme zum tatbestandlichen Ausschluss einer Beihilfe oder zur sonstigen beihilferechtlichen Zulässigkeit der Förderung, z. B. genehmigtes Bundesprogramm als Grundlage) oder</p> <p>De-minimis-Erklärung (Anlage 4)</p>

Zusatz- und Sonderausstattungen gem. Tabelle 3 sind gemeinsam mit dem beantragten Fahrzeug der entsprechenden Förderkategorie zuzuordnen. Die Förderung von Zusatz- und Sonderausstattungen benötigt jedoch in jedem Fall (auch bei Zuordnung des Fahrzeugs zu den Kategorien 1 oder 2) eine gesonderte beihilferechtliche Begründung entweder durch Nachweis, dass es sich

nicht um eine unzulässige Beihilfe handelt (Bestätigung des Aufgabenträgers über das Vorliegen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder anwaltliche Stellungnahme zum tatbestandlichen Ausschluss einer Beihilfe oder zur sonstigen beihilferechtlichen Zulässigkeit der Förderung, z. B. genehmigte Bundesregelung als Grundlage) oder über eine gesonderte De-minimis-Erklärung. Dabei sind die unionsrechtlichen Kumulierungsvorgaben zu beachten (z. B. Art. 8 AGVO).

Zusatz- und Sonderausstattungen die gem. Tabelle 3 auch ohne ein gefördertes Fahrzeug beantragt werden können, sind der Förderkategorie 4 zuzuordnen und mit einer beihilferechtlichen Begründung (Nachweis, dass es sich nicht um eine unzulässige Beihilfe handelt [Bestätigung des Aufgabenträgers über das Vorliegen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder anwaltliche Stellungnahme zum tatbestandlichen Ausschluss einer Beihilfe oder zur sonstigen beihilferechtlichen Zulässigkeit der Förderung, z. B. genehmigte Bundesregelung als Grundlage], oder De-minimis-Erklärung) zu versehen.

5.3. Programmaufstellung

Spätestens zum 31. Dezember legt die L-Bank Baden-Württemberg dem Ministerium eine Übersicht aller eingegangenen Anträge vor. Das Ministerium stellt zum 1. März des Förderjahrs auf Grundlage aller förderfähigen Anträge das Busprogramm fest und informiert die L-Bank Baden-Württemberg über das Ergebnis der Programmfeststellung. Es können nur Vorhaben berücksichtigt werden, für die zuvor ein Antrag bei der L-Bank Baden-Württemberg eingereicht wurde.

Die L-Bank Baden-Württemberg informiert mit einem Schreiben (Zuwendungsbescheid) die Zuwendungsempfänger über die Programmaufnahme und die Förderung.

5.4. Förderreihenfolge, Verteilrunden

Die Zuweisung der Fördermittel folgt einem Kaskadenverfahren. Zuerst werden Förderanträge der Kategorie 1 beschieden. Sind danach noch Mittel verfügbar, werden die Förderanträge der Kategorie 2 beschieden. Dieses System wird bis

zu den Förderanträgen der Kategorie 4 beibehalten. Anträge einer nachfolgenden Förderkategorie können nicht mehr bewilligt werden, wenn die verfügbaren Mittel durch die vorherigen Förderkategorien aufgezehrt wurden.

Regelungen für die Mittelverteilung innerhalb der Kategorien 1 und 2

Förderungen nach den Kategorien 1 und 2 werden im Rahmen einer Ausschreibung i.S.d. Art. 2 Nr. 38 AGVO gewährt, die darüber hinaus die folgenden Voraussetzungen erfüllt:

Um effektiven Wettbewerb zu ermöglichen, erfolgt die Gewährung der Beihilfe auf der Grundlage folgender, im Vorfeld definierter, objektiver, eindeutiger, transparenter und diskriminierungsfreier Beihilfefähigkeits- und Auswahlkriterien:

- Die Auswahlkriterien beruhen in erster Linie auf dem Verhältnis zwischen der beantragten Beihilfe und dem mit ihr erzielten Beitrag zum Umweltschutz, das im eingereichten Angebot jedes sauberen oder emissionsfreien Fahrzeugs zum Ausdruck kommt. Die beantragte Fördersumme wird im Rahmen der Reihung durch die jeweilige Fahrzeugeinheitanzahl aus Tabelle 1 geteilt.
- Zusätzlich werden auch geografische Aspekte berücksichtigt (Einsatzort des geförderten Fahrzeugs im ländlichen Raum) und, ob es sich um ein kleines Unternehmen handelt.

Anhand dieser Auswahlkriterien wird in den Kategorien 1 und 2 jeweils eine Reihung der Anträge vorgenommen.

Für die Reihung gilt Folgendes:

- Das Kriterium eingereichtes Angebot (beantragte Beihilfe geteilt durch die Fahrzeugeinheitanzahl) wird mit 75 %,
- das Kriterium Ländlicher Raum mit 15 %,
- das Kriterium Kleines Unternehmen mit 10 % gewichtet.

Es wird bei der Reihung nicht zwischen Beschaffung und Umrüstung von Fahrzeugen differenziert, sondern ein einheitliches Reihungsverfahren durchgeführt. Nachträgliche Anpassungen des Ausschreibungsverfahrens sind ausgeschlossen.

Bei der Förderung werden vorrangig Angebote mit höchster Reihung berücksichtigt. Die auf Basis der Antragsreihung in Kategorie 1 und 2 jeweils schlechtesten 5 % der Anträge werden nicht in die Programmaufstellung übernommen.

Das eingereichte Angebot bezieht sich auf die beantragte Beihilfe auf Grundlage der förderfähigen, umweltschutzbezogenen Investitionsmehrkosten. Die Berechnung der förderfähigen, umweltschutzbezogenen Investitionsmehrkosten richtet sich nach Ziff. 6.3. Die Platzierung des Angebots ist abhängig von der Höhe der beantragten Beihilfe. Dabei wird das niedrigste Angebot am höchsten eingestuft.

Im Hinblick auf das Kriterium Ländlicher Raum ist der Einsatzort des Fahrzeugs maßgeblich. Die Einstufung eines Gebiets als Ländlicher Raum richtet sich nach dem Landesentwicklungsplan 2002 Baden-Württemberg. Bei Einreichung des Förderantrags ist anzugeben, ob das Fahrzeug im Ländlichen Raum eingesetzt wird. Bei diesen Angaben handelt es sich um subventionserhebliche Tatsachen (§ 264 StGB). Der Antragsteller hat auf Anforderung während der Zweckbindungsdauer zur Nachweisführung geeignete Unterlagen vorzuhalten.

Regelungen für die Mittelverteilung innerhalb der Kategorien („Verteilrunden“):

- Für die Mittelverteilung innerhalb der Kategorie 1 und 2 gilt jeweils: sind für eine Kategorie mehr Anträge gestellt, als Mittel verfügbar sind, erhalten alle Antragsteller für alle Anträge, die nach den oben genannten Kriterien jeweils gleich gereiht sind, innerhalb der jeweiligen Kategorie im Rahmen einer Verteilrunde zunächst einen Bus gefördert. Bei der Beantragung mehrerer unterschiedlicher Busse durch einen Antragsteller (z. B. ein Solobus und ein Gelenkbus) wird zuerst der größere Bus gefördert. Sind daraufhin noch Mittel verfügbar, erfolgt eine weitere Verteilrunde, in der ein weiterer Bus zugeteilt wird usw., bis die verfügbaren Mittel aufgebraucht sind.

- Für die Mittelverteilung innerhalb der Kategorien 3 und 4 gilt jeweils: sind für eine Kategorie mehr Anträge gestellt, als Mittel zur Verfügung stehen, erhalten alle Antragsteller innerhalb der jeweiligen Kategorie im Rahmen einer „Verteilrunde“ zunächst einen Bus gefördert. Bei der Beantragung mehrerer unterschiedlicher Busse durch einen Antragsteller (z. B. ein Solobus und ein Gelenkbus) wird zuerst der größere Bus gefördert. Sind am Ende der ersten Verteilrunde noch Mittel verfügbar, erfolgt eine weitere Verteilrunde, in der jedem Antragsteller ein weiterer Bus gefördert wird usw., bis die verfügbaren Mittel aufgebraucht sind.
- Die Reihung der Unternehmen innerhalb der Kategorien 3 und 4 richtet sich nach dem Fahrzeugbestand der Unternehmen zum Stichtag 30. Juni des Vorjahres. Dabei werden Unternehmen mit einem großen Fahrzeugbestand vor Unternehmen mit einem niedrigeren Fahrzeugbestand eingereiht, da der Zuwendungsgeber davon ausgeht, dass der Bedarf zur Fahrzeug(er-satz-)beschaffung umso höher ist, je größer der Fahrzeugbestand ist. Der Fahrzeugbestand ist vom Antragsteller bei der Antragstellung anzugeben und darf ausschließlich Busse umfassen, die im ÖPNV steuerbefreit eingesetzt werden.

5.5. Förderantragsbearbeitung

Die Antragsbewilligung erfolgt durch die L-Bank Baden-Württemberg (Bewilligungsbehörde). Zuerst werden Anträge der Kategorie 1, dann Anträge der Kategorie 2, dann Anträge der Kategorie 3 und anschließend Anträge der Kategorie 4 bearbeitet. Damit wird sichergestellt, dass die aus Sicht des Landes wichtigsten Anträge auch zeitlich zuerst in den Genuss der Förderung kommen.

5.6. Auszahlung der Zuwendungen

Zuwendungen sollen regelmäßig erst nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids ausgezahlt werden. Sie dürfen frühestens insoweit ausgezahlt werden, als sie innerhalb von drei Monaten für zuwendungsfähige Ausgaben benötigt werden (Ziff. 1.4 der ANBest-P bzw. Ziff. 1.4 der ANBest-K).

5.7. Der Verwendungsnachweis ist entsprechend den Allgemeinen Nebenbestimmungen im Sinne der VV-LHO zu § 44 unter Verwendung der Vordrucke der

Bewilligungsstelle spätestens drei Monate nach Auszahlung der Zuwendung der Bewilligungsstelle vorzulegen.

- 5.8. Die Zuwendungsgewährung nach dieser Richtlinie erfolgt unter der Zweckbestimmung, dass die geförderten Fahrzeuge mindestens 8 Jahre oder alternativ mindestens 6 Jahre und mindestens 400.000 km (gilt für Busse mit einer Länge von über 8 Metern) bzw. mindestens 6 Jahre oder mindestens 300.000 km (gilt für Busse mit einer Länge von bis zu 8 Metern) zu mindestens 80 % im Linienverkehr eingesetzt werden. Umgerüstete Fahrzeuge müssen mindestens vier Jahre ab Gewährung der Zuwendung zu mindestens 80 % im Linienverkehr eingesetzt werden. Der Zuwendungsempfänger hat dies nachzuweisen. Bei einer Verletzung dieser Zweckbindung ist die Fördersumme vom Zuwendungsempfänger anteilig zurückzuzahlen. Der Nachweis der 80-prozentigen Verwendung des geförderten Fahrzeugs im Linienverkehr gilt auch als Nachweis für die Erfolgskontrolle.

5.9. Programmschließung

Das Busprogramm wird mit der Programmfeststellung für das laufende Förderjahr geschlossen. Die Mittel gelten als verbraucht, wenn sie rechtlich verpflichtend zugewendet wurden (Zuwendungsbescheid). Ein Mittelrückfluss (z. B. durch nachträglichen Verzicht eines Antragstellers auf Förderung oder aufgrund geringerer Beschaffungskosten als bei Antragstellung erwartet) führt nicht zu einer nochmaligen Programmöffnung und Mittelneuverteilung.

6 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung für Linienbusse

- 6.1. Die Zuwendung für Linienbusse wird im Wege der Projektförderung als Zuschuss grundsätzlich in Form einer Festbetragsfinanzierung oder Anteilsfinanzierung, die bei Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt wird, gewährt.

6.2. Kumulierungsregelungen

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der De-minimis-Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 – nicht kumuliert werden,

es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche, bestimmbare, zuwendungsfähige Ausgaben oder es wird die höchste nach dieser Förderrichtlinie für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität nicht überschritten. Bei der Einhaltung der maximal zulässigen Förderintensität sind insbesondere auch die Kumulierungsregelungen des Art. 8 AGVO zu beachten. Insbesondere die Gewährung einer antriebsbezogenen Mehrkostenförderung nach der Richtlinie des BMDV zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr vom 7. September 2021 in mindestens derselben Höhe wie nach dieser Richtlinie schließt eine Förderung nach dieser Richtlinie aus. Dasselbe gilt bei der Beantragung einer solchen Bundesförderung, es sei denn, der Antrag auf Förderung wird abschlägig beschieden. Zur Überprüfung dieser Voraussetzung sind im Antragsverfahren sämtliche gewährte, beantragte oder noch zu beantragende Beihilfen für denselben Gegenstand anzugeben.

- 6.3. Bemessungsgrundlage für Zuwendungen in den Kategorien 1 und 2 sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben.

Für den Erwerb eines emissionsfreien oder sauberen Fahrzeugs (Kategorie 1 und 2) werden die Investitionsmehrkosten jeweils anhand eines Vergleichs mit einem konventionellen Referenzbus gleicher Größe, der ohne Förderung angeschafft würde, ermittelt (vgl. Anlage 1). Die Differenz zwischen den Ausgaben dieser beiden Investitionen sind die umweltschutzbezogenen und somit zuwendungsfähigen Ausgaben.

Für Fahrzeugumrüstungen gilt: zuwendungsfähig sind die reinen Investitionskosten der Umrüstung, maximal bis zur Höhe des in der Anlage 1 angegebenen Tabellenwerts. Anzurechnen ist ein ggf. erzielter Erlös für ausgebauten Teile.

- 6.4. Die Beihilfeintensität in den Kategorien 1 und 2 ermittelt sich auf Basis der Höhe der zuwendungsfähigen Kosten (s. Ziffer 6.3.), die durch die Preisobergrenzen gemäß Tabelle unter Ziffer 6 der Technischen Richtlinie begrenzt sind, bzw. nach dem geringeren im Wettbewerb ermittelten Angebotspreis (s. Ziffer 5.4.) sowie nach der Unternehmensgröße. Die Einstufung als kleines Unternehmen richtet sich dabei nach Anhang I zur AGVO.

Für kleine Unternehmen beträgt die Beihilfeintensität 80 %, für mittlere und für große Unternehmen 75 %.

Zur Unterstützung einer möglichst schnellen Umstellung der in Baden-Württemberg eingesetzten Fahrzeuge auf emissionsarme Antriebsformen wird die Beihilfeintensität beginnend ab dem Förderjahr 2025 jährlich um 5 Prozentpunkte abschmelzen.

Eine entsprechende Erklärung, dass es sich beim Antragsteller um ein kleines Unternehmen i.S. von Anhang 1 der AGVO handelt, ist vom Antragsteller abzugeben. Bei diesen Angaben handelt es sich um subventionserhebliche Tatsachen (§ 264 StGB). Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der voraussichtlichen beihilfefähigen Ausgaben werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die voraussichtlichen beihilfefähigen Ausgaben sind durch ein schriftliches Angebot über das zu beschaffende bzw. nachzurüstende Fahrzeug zu begründen. Die Förderhöhe wird sowohl durch das eingereichte Angebot als auch durch den maximal berücksichtigungsfähigen Preis des erworbenen bzw. nachgerüsteten emissionsfreien oder sauberen Fahrzeugs (Obergrenze laut Anlage 1) begrenzt.

- 6.5. Die Zuwendung für Linienbusse in der Kategorie 3 und 4 erfolgt als Zuschuss in Form eines Festbetrags im Rahmen einer Projektförderung. Dieser beträgt 40.000 Euro je Fahrzeugeinheit (siehe Tabelle 1).
- 6.6. Für Vorführfahrzeuge nach Ziff. 2.3. wird der Zuschussbetrag pauschal um 10.000 Euro je Fahrzeug reduziert.
- 6.7. Zuwendungen für Zusatz- bzw. Sonderausstattung

Bestimmte Zusatz- bzw. Sonderausstattungen können über die reine Fahrzeugbeschaffung hinaus bzw. auch alleine beim nachträglichen Anbau an ansonsten nicht bezuschusste Fahrzeuge gefördert werden. Die Zuwendung erfolgt als Festbetragsfinanzierung gem. Tabelle 3, sofern dafür Beschaffungskosten in mindestens gleicher Höhe nachgewiesen werden.

Tabelle 3:

Zusatz- bzw. Sonderausstattung	Festbetrag in Euro
Ausrüstungen zur Fahrrad- oder Rollstuhlmitnahme im Fahrzeuginnenraum bei geförderten Fahrzeugen.	1.000
Fahrradanhänger und sonstige zur Fahrradmitnahme geeigneten Vorrichtungen außerhalb des Fahrzeugs (einschl. Umrüstung des Fahrzeugs). Die Zuwendung kann auch für nicht geförderte Fahrzeuge gewährt werden.	4.000
Einbau eines sog. Hubliftes. Die Zuwendung wird nur für nicht geförderte Überlandbusse gewährt.	2.500
Maßnahmen zum Energiemanagement mit dem Ziel der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs (z.B. gesonderter Einbau eines Rekuperationsmoduls oder regelbarer Nebenaggregate wie z.B. Mild-Hybride) sowie Nachrüstungsmaßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes (z.B. SRC-Filter) bei geförderten Fahrzeugen.	1.500
Systeme zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und zur Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes (Telematiksysteme)	1.500

- 6.8. Die Förderung des Zuwendungsempfängers darf nicht zu dessen Überkompensation und im Falle der Förderung eines Auftragsunternehmens auch nicht zur Überkompensation von dessen Auftraggeber führen. Die Förderung darf bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren entsprechend dem Anhang zur VO (EG) Nr. 1370/2007 nicht dazu führen, dass der Zuwendungsempfänger Ausgleichsleistungen erhält, die den Betrag überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers entspricht.

Der Zuwendungsempfänger ist, soweit die Förderung über öffentliche Dienstleistungsaufträge abgesichert werden soll, verpflichtet, gegenüber der Bewilligungsstelle nach 8 Jahren oder alternativ nach 6 Jahren und (kumulativ) 400.000 km Laufleistung (gilt für Busse mit einer Länge von über 8 Metern) bzw. nach 6 Jahren oder alternativ 300.000 km Laufleistung (gilt für Busse mit

einer Länge bis zu 8 Metern) von einem Wirtschaftsprüfer/Steuerberater oder einem kommunalen Rechnungsprüfungsamt sinngemäß bestätigen zu lassen:

„Die Förderung des Landes Baden-Württemberg nach der Richtlinie Busförderung hat auch unter Berücksichtigung etwaiger vom Zuwendungsempfänger im Übrigen erhaltenen staatlichen Leistungen nicht zu einer Überkompensation geführt (bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren nach den Maßstäben des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).“

Auch der jeweilige Aufgabenträger kann die Bestätigung erteilen.

Bei Verletzung dieser Nebenbestimmungen sind die überschüssigen Leistungen dem Land Baden-Württemberg zurückzuerstatten.

7 Kennzeichnungspflicht für Fahrzeuge

- 7.1. Der Zuwendungsempfänger verpflichtet sich, das geförderte Fahrzeug nach außen gut sichtbar mit einem Logo des Zuwendungsgebers zu kennzeichnen.
- 7.2. Die Größe der Kennzeichnung richtet sich nach der Größe des geförderten Fahrzeugs.
- 7.3. Das Fahrzeug muss mindestens über den Zeitraum der Zweckbindung mit dem Logo gekennzeichnet sein.

8 Gegenstand der Bürgerbusförderung

- 8.1. Gefördert wird die Beschaffung von Kleinbussen, die der Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs dienen („Bürgerbusse“) und überwiegend im Linienverkehr nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG eingesetzt werden.
- 8.2. Antragsberechtigt sind (Bürgerbus-) Vereine, Verkehrsunternehmen, Kommunen oder Landkreise.

Der Antragsteller hat den ehrenamtlichen Charakter des Verkehrs sowie den erforderlichen Bedarf nachzuweisen (z. B. durch Vorlage eines geeigneten Gremienbeschlusses (Gemeinderat o.ä.) über die Einrichtung bzw. Unterstützung eines solchen Verkehrs sowie (auch formlose) Erklärungen der eingesetzten Fahrpersonale). Ebenso ist bei der Antragstellung die Liniengenehmigung nach § 42, § 43 Satz 1 Nr. 2 oder § 44 PBefG vorzulegen, ggf. auch eine entsprechende Erklärung der zuständigen Behörde über den Stand des Genehmigungsantrags.

- 8.3. Bürgerbusse sind Kleinbusse mit 6 bis 8 Sitzplätzen (zzgl. Fahrersitz) und müssen niederflurig, zumindest jedoch barrierefrei ausgebaut sein. Bei nicht-niederflurigen Fahrzeugen kann Barrierefreiheit beispielsweise durch den Einbau eines Hublifts, einer Rampe o.ä. erreicht werden. Entsprechende Nachweise sind vorzulegen.
- 8.4. Förderfähig sind Neu- und Gebrauchtfahrzeuge. Gebrauchtfahrzeuge dürfen nicht älter als drei Jahre sein und keine höhere Fahrleistung als 150.000 km aufweisen.
- 8.5. Förderfähig sind auch Vorführfahrzeuge, die keine höhere Laufleistung als 10.000 km haben und die zuvor nur auf den Fahrzeughersteller zugelassen waren. Der Zeitraum zwischen Erstzulassung auf den Fahrzeughersteller und Zulassung auf den Antragsteller darf bei diesen Fahrzeugen 6 Monate nicht überschreiten.
- 8.6. Förderfähig ist darüber hinaus die Nachrüstung von Bürgerbussen, die deren Einstufung als Fahrzeuge mit batterieelektrischem oder mit Brennstoffzellenantrieb erlaubt. Die Höhe der Zuwendung richtet sich nach Ziffer 6.3. Zur Sicherstellung einer gewünschten Beförderungsqualität dürfen umzurüstende Fahrzeuge ein Fahrzeughöchstalter von 8 Jahren oder eine Laufleistung von 400.000 km noch nicht überschritten haben. Entsprechende Nachweise sowie eine Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Umrüstung gegenüber einer Neanschaffung eines Fahrzeugs sind bei der Antragstellung vorzulegen.

9 Fördervoraussetzungen und Verfahren zur Bürgerbusförderung

Die Regelungen der Ziff. 4.1, 4.4, 4.5, 4.7, 5.1 bis 5.9, 6.1 bis 6.4, 6.8 und 7.1 bis 7.3 gelten entsprechend. Die bei der Linienbusförderung vorgenommene Kategorisierung und Kaskadierung gilt grundsätzlich nicht für das Verfahren bei der Bürgerbusförderung. Lediglich emissionsfreie und saubere Fahrzeuge werden in das Reihungsverfahren für Linienbusse der Kategorien 1 und 2 (vgl. Ziff. 5.4) einbezogen. Für Fahrzeuge mit sonstigen Antriebsarten gelten die beihilferechtlichen Einordnungsmöglichkeiten nach Ziff. 4.5.

10 Höhe der Zuwendung für Bürgerbusse

Die Förderhöhe bei emissionsfreien und sauberen Fahrzeugen richtet sich nach den für Linienbusse geltenden Bestimmungen.

Für Bürgerbusse mit sonstigen Antriebsarten beträgt der Förderbetrag je Fahrzeug:

Tabelle 4:

Bürgerbusse	Festbetrag in Euro
Neufahrzeuge sowie Vorführfahrzeuge (Ziff. 8.5.)	
für Niederflurbusse	40.000
für sonstige barrierefreie Busse	20.000
Gebrauchtfahrzeuge	
für Niederflurbusse	25 % des Anschaffungspreises, höchstens 15.000
für sonstige barrierefreie Busse	25 % des Anschaffungspreises, höchstens 10.000

11 Nichteinhalten der Vorgaben

Bei Nichteinhaltung der in dieser Richtlinie enthaltenen Regelungen, der geltenden Vorgaben der Landeshaushaltsordnung sowie der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift oder in den in § 49 LVwVfG genannten Fällen behält sich der Zuwendungsgeber in Gänze oder anteilig eine Rückforderung der gewährten Zuwendung vor.

Für die Aufhebung von Zuwendungsbescheiden und Rückerstattung der Zuwendungen sind neben den haushaltsrechtlichen Bestimmungen die Vorschriften des LVwVfG, insbesondere die §§ 43, 48, 49 und 49a LVwVfG anzuwenden.

12 Strafrechtliche Hinweise

Unrichtige oder unvollständige Angaben zu subventionserheblichen Tatsachen können nach § 264 Strafgesetzbuch (StGB) (Subventionsbetrug) strafbar sein, sofern die Angaben für das antragstellende Unternehmen oder einen anderen vorteilhaft sind. Gleiches gilt, wenn die Bewilligungsstelle über subventionserhebliche Tatsachen in Unkenntnis gelassen worden ist. Rechtsgrundlagen: § 264 StGB und §§ 2 ff. Subventionsgesetz vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2037) in Verbindung mit § 1 des Gesetzes über die Vergabe von Subventionen nach Landesrecht (LSubvG) vom 1. März 1977 (GBl. S. 42).

13 Prüfungsrecht des Rechnungshofs

Der Rechnungshof ist berechtigt, bei der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger zu prüfen (§ 91 LHO).

14 Inkrafttreten

Die Richtlinie tritt mit Veröffentlichung auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr in Kraft. Die Laufzeit der Richtlinie ist, vorbehaltlich einer vorherigen Außerkraftsetzung, bis zum Zeitpunkt des Auslaufens der AGVO beziehungsweise der De-minimis-Verordnung zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis

zum 30.06.2024 befristet. Bei Verlängerung der beihilferechtlichen Rechtsgrundlagen ist beabsichtigt, die Geltungsdauer der Richtlinie bis zum 31.12.2025 zu verlängern.