

Anlage 8 aV Klimastandards

- A) Ziele des Kreises zur Einführung eines fiktiven Klimatickets
- B) Umsetzungsstrategie
- C) Leitlinien zur Bewilligung eines Tarifzuschlags
- D) Antragsvoraussetzungen

A) Ziele des Kreises zur Einführung eines fiktiven Klimatickets

Die Erreichung der Klima- und Umweltziele kann nur mit technologischen Veränderungen (Antriebswende) erreicht werden. Mit dem "Zielbild des Kreises Wesel zur Verkehrswende" hat der Kreistag des Kreises Wesel am 16.12.2021 beschlossen, dass bis zum Jahre 2030 durch die Verkehrsunternehmen Verkehrsdienstleistungen nur noch mit CO₂-freien Verkehrsmitteln erbracht werden sollen. Auf dem Weg dahin sind bis 2025 25 % der CO₂-Emissionen zu reduzieren.

Die zur Erreichung dieses Zieles im ÖPNV erforderlichen Maßnahmen der Verkehrsunternehmen werden als Anreiz im Rahmen der allgemeinen Vorschrift über das sog. „fiktive Klimaticket“ als nachfragebezogener, tariflicher Zuschuss ausgeglichen.

Der Kreis setzt damit die gesetzliche Zielbestimmung nach § 1a PBefG um, wonach bei Anwendung dieses Gesetzes die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen sind. Diese Verpflichtung richtet sich an Aufgabenträger, Unternehmen und Genehmigungsbehörden. Sofern die Unternehmen Maßnahmen im Sinne der neuen Zielbestimmung ergreifen sind diese durch den Kreis zu ergänzen und zu unterstützen.

Der Kreis setzt damit auch die Vorgaben nach Art. 2a VO (EG) Nr.1370/2007 um, wonach die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Einklang mit den politischen Zielen des Kreises stehen müssen. Da der Einsatz alternativer Antriebstechniken über die bestehende VRR-Tarifstruktur durch die Unternehmen nicht durch Fahrgeldeinnahmen am Markt refinanziert werden kann, ist in Übereinstimmung mit dem Klimabeschluss des Kreises ein Klimazuschlag in Ergänzung zum VRR-Tarif zu gewähren, welcher jedoch nicht durch die Fahrgäste, sondern durch den Kreis getragen wird. Die Unternehmen wenden daher zur Gewinnung neuer Fahrgäste den VRR-Tarif als Höchsttarif für alle Fahrgäste an.

B) Umsetzungsstrategie

Die Ziele des Kreises zum Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge werden durch die entsprechende, freiwillige Umsetzung der durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) flankierend unterstützt.

Eine Berücksichtigung des Einsatzes emissionsfreier Fahrzeuge, welche den Standards nach dem SaubFahrzeugBeschG entsprechen, kann nur im Wege eines Tarifzuschlags als Aufschlag auf den Höchsttarif gewährt werden. Die Höhe des Ausgleichs ist anhand der vom Unternehmer nachzuweisenden spezifischen Mehrkosten, der geplanten Verkehrsleistung und einer Nachfragekomponente zu ermitteln. Dabei ist der fiktive Tarifzuschlag entsprechend der Regelungen zur Tarifgenehmigung entsprechend § 39 PBefG zu bestimmen, wobei jedoch keine kalkulatorischen Positionen einzubeziehen sind.

Da die Gewährung eines ex-ante-Ausgleichs das Risiko einer Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Mitgliedsstaaten begründen kann, ist auch im Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1370/2007 das Verfahren zur Ermittlung des ex-ante-Ausgleichs näher zu regeln.

Der ex-ante-Ausgleich ist auf den für die Erreichung des Ziels notwendigen Umfang zu begrenzen.

Weder besteht ein Anspruch auf Berücksichtigung, noch ein Anspruch auf Vollausgleich. Die Ausgleichsgewährung erfolgt gegenüber allen antragsstellenden Unternehmen nach gleichen Grundsätzen. Die Höhe des Ausgleichs erfolgt unter Haushaltsvorbehalt.

C) Leitlinien zur Bewilligung eines Tarifizuschlags

I. Anwendungsbereich (Verkehre anderer Art)

Der Anwendungsbereich des „fiktiven Klimatickets“ innerhalb der aV ist eröffnet, wenn durch den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge die Erreichung der Klima- und Umweltziele des Kreises gefördert wird und der konkrete Einsatz erforderlich, geeignet und angemessen ist.

Der Anwendungsbereich ist eröffnet, wenn Fahrgäste mit den emissionsfreien Fahrzeugen im ÖPNV befördert werden. Der Ausgleich erfolgt nachfrageabhängig. Für diesen Einsatz können Mehraufwendungen für den

- **Erwerb oder das Leasing von emissionsfreien Fahrzeugen,**
- **Aufbau der Lade- und Tankinfrastruktur** für emissionsfreie Fahrzeuge

Berücksichtigung finden.

II. Prüfungsschema für die Bewilligung eines fiktiven Klimazuschlags

Mehraufwendungen zum Erreichen der Klima- und Umweltziele können unter zwei materiellen Voraussetzungen — eine positive und eine negative — berücksichtigt werden.

Die Prüfung erfolgt durch den Kreis oder durch eine vom Kreis anerkannte Person oder Stelle.

a) Die **positive Voraussetzung** besagt, dass die Mehraufwendungen die **Erreichung der Klima- und Umweltziele des Kreises fördern müssen**.

- *Ermittlung des Ausgleichsziels*

Der Antragsteller hat darzulegen, ob und wie die Mehraufwendungen zu den klima-, umwelt- und energiepolitischen Zielen des Kreises beitragen werden und insbesondere inwieweit die Mehraufwendungen einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz leisten.

Dazu hat der Antragsteller z.B. folgende Angaben zu machen:

- **Fahrzeugmerkmale**
Berücksichtigungsfähig sind nur emissionsfreie Fahrzeuge im Sinne des SaubFahrzeugBeschG.
- **Infrastrukturmerkmale**
Berücksichtigungsfähig sind nur Einrichtungen, welche dem Laden bzw. Betanken der emissionsfreien Fahrzeuge im Sinne des SaubFahrzeugBeschG dienen. Merkmale, welche sich nach dem 2. Förderruf der „Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ ergeben oder entsprechender Nachfolgeregelungen, gelten als zugestanden. Darüberhinausgehende Infrastruktureinrichtungen bedürfen einer gesonderten Begründung.
- **Geplante Fahrzeuganzahl pro Jahr**

Der Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge setzt die Verfügbarkeit geeigneter Lade- bzw. Tankinfrastruktur voraus. Um dies im Geltungsbereich der aV sicherzustellen, soll für den Einsatz von batterie-elektrischen, emissionsfreien Fahrzeugen bis 31.12.2024 ein Fahrzeug im Verhältnis zu einem Ladepunkt verfügbar sein (sog. Flottenbetrachtung). Für die Folgejahre wird der Kreis unter federführende Beteiligung der Verkehrsunternehmen eine erneute Abschätzung des Verhältnisses unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie im Sinne eines effizienten Lademanagements vornehmen.

Das antragsstellende Verkehrsunternehmen hat hierzu bis zum Ende des Kalenderjahres 2024 ein Ladeinvestitions- und Managementkonzept vorlegen, welches mindestens für die kommenden drei Jahre den Bedarf an weiterer Ladeinfrastruktur dokumentiert. Anträge zum Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen sind nur dann genehmigungsfähig, wenn die Mindestquote im Kreisgebiet gewahrt ist. Maßgeblich für die Betrachtung ist das erste geplante Jahr der Betriebsaufnahme der Fahrzeuge.

Kann das antragsstellende Unternehmen das geforderte Regelverhältnis im Rahmen der Flottenbetrachtung nicht selber sicherstellen, ist eine Verpflichtungserklärung beizufügen, aus der sich Art, Umfang und Ort der Infrastruktur für das Laden von einem E-Fahrzeug durch einen Dritten ergibt.

Sofern der Antragsteller geltend macht, dass von dem Regelverhältnis abgewichen werden muss, hat er hierfür den Nachweis zu führen. Andernfalls ist die Fahrzeuganzahl auf das Regelverhältnis zu begrenzen.

- **Geplante Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge**

Im Rahmen des Antrages hat der Antragsteller zu erklären, ob die geplanten Ausstattungsmerkmale dem Referenzfahrzeug (Diesel) entsprechen.

Ausstattungsmerkmale, welche den Angaben nach dem 2. Förderaufruf der „Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ oder entsprechender Nachfolgeregelung entsprechen, gelten als zugestanden. Überschreiten die geplanten Ausstattungsmerkmale die des Referenzfahrzeuges, ist dem Antrag eine Quantifizierung der hierdurch bedingten Mehrkosten (Euro) beizufügen.

Wird ein zusätzliches (Reserve-)Fahrzeug beschafft, so ergibt sich der Fahrzeugtyp aus der jeweiligen überwiegend eingesetzten Fahrzeugklasse.

- **Geplante Verkehrsleistung (Pkm-Soll)**

Die Erstattung des Klimatickets erfolgt nachfragebezogen. Für die ersten Ausgleichsjahre bis zu einer Neuerhebung im VRR wird die geplante Verkehrsleistung mit 80% der im Jahr 2017 ermittelten Personenkilometer (Pkm) für das jeweilige antragsstellende Verkehrsunternehmen berücksichtigt.

Etwaige Leistungsveränderungen zum ersten Ausgleichsjahr (Basisjahr) können Berücksichtigung finden, sofern dies vom Unternehmen beantragt und prüfbar nachgewiesen wird.

- **Erbrachte Verkehrsleistung (Pkm-Ist)**

Um etwaige Abweichung in der Nachfrage berücksichtigen zu können, erfolgt im Rahmen des verbindlichen ex-ante Antrags eine Betrachtung der tatsächlichen Nachfrage (Pkm-Ist). Hierzu wird auf die letzten verfügbaren Daten des VRR zurückgegriffen. Der Antragsteller hat hierzu die erbrachte Verkehrsleistung nachzuweisen. Der Nachweis erfolgt in der Regel anhand der im VRR durchgeführten Erhebung. Sofern die Erhebung den Zeitraum von drei Jahren überschreitet, ist die letzte verfügbare Erhebung maßgeblich, sofern sich Kreis und Verkehrsunternehmen nicht zuvor auf eine abweichende Bewertungsgrundlage verständigt haben.

- **Geplante Ladeinfrastruktur**

Für den Einsatz von E-Fahrzeugen muss eine verfügbare, geeignete Infrastruktur gewährleistet sein (siehe oben). Dies erfolgt grundsätzlich in einem Verhältnis von mindestens einer (ortsfesten Infrastruktur) zu einem (Fahrzeug). Maßgeblich ist das erste geplante Jahr der Betriebsaufnahme der jeweiligen beantragten Fahrzeuge. Sofern das antragsstellende Unternehmen das geforderte Verhältnis der Flottenbetrachtung nicht selber sicherstellen kann, ist eine Erklärung beizufügen, aus der sich Art, Umfang und Ort der Infrastruktur für das Laden von E-Fahrzeugen ergibt. In der Erklärung hat sich sodann ein Dritter zu verpflichten, durch seinen Beitrag zur Errichtung von Ladeinfrastruktur das geforderte kreisweite Verhältnis von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des E-Fahrzeuges zu gewährleisten.

Ab dem Jahr 2025 ist das im abgestimmten Ladeinvestitions- und Managementkonzept vorgesehene Verhältnis maßgeblich.

Sofern der Antragsteller geltend macht, dass von dem Regelverhältnis abgewichen werden muss, hat er hierfür den Nachweis zu führen.

- **Anreizeffekt**

Ein Anreizeffekt ist gegeben, wenn der Tarifizuschlag dazu führt, dass der Antragsteller sein Verhalten ändert und zusätzliche wirtschaftliche oder umweltfreundlichere Tätigkeiten aufnimmt, die er ohne zusätzliche Ausgleichsmittel nicht, nur in geringerem Umfang oder auf andere Weise aufgenommen hätte.

Kein Ausgleich für Ohnehin-Kosten

Der Tarifizuschlag darf den Antragsteller weder von Kosten einer Tätigkeit entlasten, die er ohnehin aufgrund von normativen Bestimmungen durchführen muss, noch das übliche Geschäftsrisiko seiner Wirtschaftstätigkeit ausgleichen.

Zum Nachweis eines Anreizeffekts müssen der Sachverhalt und das wahrscheinliche kontrafaktische Szenario ohne die zusätzlichen Ausgleichsmittel ermittelt werden. Der Kreis muss hierzu auch auf eine Eigenerklärung des antragsstellenden Unternehmens zurückgreifen. Dazu hat der Antragsteller grundsätzlich eine Vergleichsbetrachtung im Sinne einer Alternativbeschaffung vorzulegen.

Sofern ein Zuwendungsbescheid des Bundes oder des Landes für die Bewilligung einer investiven Förderung vorliegt, können die über die Zuwendung erfassten Maßnahmen auch Gegenstand zur Ermittlung des Tarifizuschlages sein.

Sonstige Infrastrukturmaßnahmen

Für Maßnahmen, welche nach der Bundes- und/oder Landesregelung nicht berücksichtigungsfähig sind (z.B. Grundstücksflächen, Netzanschluss, Stromübertragungskosten zum Transformator) ist durch den Antragsteller darzulegen, dass die sonstigen Maßnahmen für den Einsatz der emissionsfreien Fahrzeuge notwendig sind. Dabei gilt jedoch der Grundsatz, dass solche sonstigen Maßnahmen in der Regel nicht berücksichtigungsfähig sind.

Sonstige Maßnahmen

Die Berücksichtigung von möglichen Kosten für „sonstige Maßnahmen“ (z.B. Personal, Schulung) ist ausgeschlossen.

Multikausale Investitionen

Im Bereich der ortsfesten Infrastruktur sind für die Herstellung der Betriebsfähigkeit multikausale Investitionen für das Gesamtsystem vorzunehmen (z.B. Transformator). Zur Berücksichtigung multikausaler Investitionen ist ein Investitionsplan vorzulegen. Im Investitionsplan ist eine jahresscharfe Zuordnung der spezifischen Mehrkosten vorzunehmen. Multikausale Investitionen werden dabei der Erbringung der Verkehrsleistung entsprechend dem Regelverhältnis Fahrzeuge/Ladesäule für das jeweilige Ausgleichsjahr zugeordnet, es sei denn, der Antragsteller kann eine Härtefallregelung aufgrund seiner unternehmensindividuellen Situation darlegen.

- *Kein „vorzeitiger Maßnahmenbeginn“*

Mit der Maßnahme darf nicht vor dem Bescheid des Kreises begonnen worden sein, es sei denn der Kreis gestattet den vorzeitigen Maßnahmenbeginn.

- b) Die negative Voraussetzung besagt, dass die zusätzlichen Ausgleichsmittel die **Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern dürfen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.**

Der Tarifizschlag bezieht sich auf den Geltungsbereich der aV. Es ist sicherzustellen, dass aus der Anwendung des Tarifizschlags weder dem Eigentümer der Fahrzeuge und der ortsfesten Infrastruktur, noch dem Betreiber und dem Verkehrsunternehmer ein unzulässiger Vorteil entsteht, der geeignet ist, dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen. Dies ist ggf. im konkreten Bescheid über Nebenbestimmungen sicherzustellen.

Denkbare Nebenbestimmungen können zum Beispiel sein:

- die berücksichtigungsfähigen Fahrzeuge sind überwiegend im ÖPNV im Gebiet des Kreises einzusetzen (Ortsbezug);
- der Betreiber der ortsfesten Infrastruktur wird verpflichtet, allen konzessionierten Verkehrsunternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zur ortsfesten Infrastruktur zu gewähren (Diskriminierungsfreiheit);
- der Betreiber der ortsfesten Infrastruktur wird verpflichtet, den Ladestrom für die Dauer der zugrunde gelegten Abschreibung der ortsfesten Ladeinfrastruktur zu marktüblichen Konditionen an die Endverbraucher abzugeben, wobei die Infrastrukturkosten nur in dem Umfang der Eigenbeteiligung Berücksichtigung finden können (gleicher Zugangsanspruch);
- vollständige Rückforderungen bei zweckwidrigem Einsatz;
- als Ladestrom darf für die Dauer der zugrunde gelegten Abschreibung lediglich Ökostrom verwendet werden;

- Festlegung etwaiger Sanktionen bei Verstößen gegen das Regelverhältnis von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur.

- *Minimierungspflicht*

Erforderlichkeit: Der Tarifzuschlag muss auf eine Situation ausgerichtet sein, in der er eine wesentliche Verbesserung bewirken könnte, die der Antragsteller allein nicht herbeiführen kann. Dies ist der Fall, wenn der Tarifzuschlag als intendiertes Verhalten ein bestehendes Marktversagen behebt.

Der Tarifzuschlag darf nur auf die Behebung eines verbleibenden Marktversagens ausgerichtet sein, d. h. auf die Fälle, die durch andere Strategien und Maßnahmen nicht behoben wurden oder werden können.

Geeignetheit der Maßnahme: Die geplante Beihilfemaßnahme muss ein geeignetes Instrument für die Verwirklichung des mit der Beihilfe angestrebten Ziels sein, d. h. es darf kein Politik- und Beihilfeinstrument geben, mit dem dieselben Ergebnisse erzielt werden könnten, aber geringere Verzerrungen bewirkt würden.

Der Kreis prüft insoweit, ob und ggf. welche alternativen Maßnahmen zur Erreichung des Ziels erforderlich und geeignet sind. Die Maßnahmen werden quantifiziert und der geplanten Maßnahme gegenübergestellt.

- *Angemessenheit der Maßnahme*

Mehraufwendungen werden als angemessen erachtet, wenn der Mehraufwand je Antragsteller auf das Minimum beschränkt ist, das für die Durchführung des geförderten Vorhabens bzw. der geförderten Tätigkeit erforderlich ist.

Die Mehraufwendungen werden als auf das für die Durchführung des geförderten Vorhabens bzw. der geförderten Tätigkeit erforderliche Minimum beschränkt angesehen, wenn sie den zur Verwirklichung des Ziels der aV erforderlichen zusätzlichen Nettokosten (Finanzierungslücke) entsprechen, die im Vergleich zum kontrafaktischen Szenario, bei dem kein zusätzlicher Ausgleich gewährt wird, anfallen. Diese Nettomehrkosten bestimmen sich anhand eines Vergleichs der Differenz zwischen den erwirtschafteten Einnahmen und den Kosten (einschließlich Investitionen und Betrieb) des unterstützten Vorhabens und der entsprechenden Differenz bei dem Vorhaben, das der Antragsteller aller Wahrscheinlichkeit nach ohne zusätzliche Ausgleichsmittel durchführen würde.

III. Grundsatzverfahren

Der Antragsteller muss zur Ermittlung der Finanzierungslücke für das tatsächliche Szenario und für ein plausibles kontrafaktisches Szenario eine Quantifizierung vorlegen, in der alle wesentlichen Kosten und Einnahmen während der Lebensdauer des Vorhabens erfasst werden. Der Kreis prüft dann, ob dieses kontrafaktische Szenario realistisch ist. Der Antragsteller muss die jedem Aspekt der Quantifizierung zugrundeliegenden Annahmen begründen und die angewandten Methoden erläutern und rechtfertigen.

Der berücksichtigungsfähige Mehraufwand für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge im Vergleich zu Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben wird entsprechend der Tarifprüfung nach § 39 PBefG in einen Tarifzuschlag überführt, wobei jedoch - in Abweichung zu

den Leitsätzen für die Preisermittlung (LSP) - kalkulatorische Positionen keine Berücksichtigung finden. Die so ermittelten Selbstkosten werden in Bezug gesetzt zur Verkehrsleistung nach Pkm. Maßgeblich sind insoweit die Pkm der Bestandsflotte.

Das Verfahren zur Bestimmung des ex-ante-Ausgleichs ist zweistufig gestaltet. Zunächst ist vor dem Ausgleichsjahr der ex-ante-Ausgleich (vorläufig) zu ermitteln (dazu unter a), welche nach dem Ausgleichsjahr im Rahmen eines ex-ante-Ausgleich (verbindlich) korrigiert wird (dazu unter b). Im Anschluss daran erfolgt eine Überkompensationsprüfung (dazu unter c).

a) Stufe 1: ex-ante-Ausgleich (vorläufig)

1) Ermittlung „spezifische Mehrkosten“

Spezifische Mehrkosten für den Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen können für folgende Investitionsobjekte erfolgen:

- **Fahrzeuge:** Den Nachweis weist die spezifischen Mehrkosten für die Beschaffung des emissionsfreien Fahrzeuges im Vergleich zu einem gleich geeigneten Referenzfahrzeug nach. Wird ein zusätzliches (Reserve-)Fahrzeug beschafft, so ergibt sich das Referenzfahrzeug aus der jeweiligen zu beschaffenden Fahrzeugklasse. Die Prüfung der Notwendigkeit eines Reservefahrzeuges und die Anforderungen an die Fahrzeugklasse erfolgt im Wege der Einzelfallprüfung nach pflichtgemäßen Ermessen.

Der berücksichtigungsfähige Mehraufwand für den Einsatz emissionsfreier **Fahrzeuge** ist auf die Höchstwerte begrenzt, welche sich aus der jeweils geltenden Bundesförderrichtlinie des Bundesministeriums für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) oder entsprechender Nachfolgeregelung ergeben (s. Abbildung 1).

- **Ortsfeste Infrastruktur:** Mehrkosten können sich aus der Errichtung und Vorhaltung der notwendigen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur ergeben, welche als notwendige Voraussetzungen für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge verfügbar sein muss. Der Kreis entscheidet im Einzelfall nach pflichtgemäßen Ermessen, welche Objekte und ggf. Maßnahmen zur Inbetriebnahme der Objekte im Rahmen des Klimatickets Berücksichtigung finden können (z.B. Kosten für Ladesäule, Lademast, Pantograph, ggf. Transformator, ggf. Betriebshoferweiterung, ggf. Anschlusskosten an Stromnetz, ggf. Brandschutzeinrichtungen etc.).

Von den Kosten sind die geplanten Investitionsförderungen (Bund und/oder Landesförderung) abzuziehen. Der Unternehmer weist die entsprechenden spezifischen Mehrkosten und die beantragte Förderung in seinem Antrag aus.

Abbildung 1: Preisobergrenzen als Nettopreise je Antriebstechnologie für Neu- und Umrüstfahrzeuge im Vergleich zur Dieselreferenz

EG-Fahrzeug-klasse	Diesel-referenz	1.1 Batterie	1.2 Brennstoffzelle	1.3 Biome- than	1.1 Batterie (Umrüstung)	1.2 Brennstoffzelle (Umrüstung)
Klein (M2) Sprinterbasis, bis 8m	120.000 Euro	270.000 Euro	340.000 Euro	160.000 Euro	100.000 Euro	170.000 Euro
Midi (M3) 8m – 10,6m	220.000 Euro	450.000 Euro	550.000 Euro	240.000 Euro	230.000 Euro	220.000 Euro
Solo (M3) 10,6m – 16m	230.000 Euro	570.000 Euro	590.000 Euro	250.000 Euro	340.000 Euro	360.000 Euro
Gelenk (M3) ab 16m	320.000 Euro	730.000 Euro	800.000 Euro	360.000 Euro	410.000 Euro	480.000 Euro

Quelle 1: Aufruf zur Skizzeneinreichung für die Förderung von Bussen mit klimafreundlichen, alternativen Antrieben im Personenverkehr (05/2022)

2) Pauschale Berücksichtigung ersparter Aufwendungen für Betrieb bzw. höherer Reserveleistungen

- Ersparte Aufwendungen werden grundsätzlich mit pauschal 15 % bezogen auf die spezifischen Mehrkosten angesetzt.
- Höhere Reserveleistungen werden grundsätzlich mit pauschal 10 % bezogen auf die spezifischen Mehrkosten für Zusatzfahrzeuge (E-Fahrzeuge) im Vergleich zu Dieselfahrzeugen angesetzt.

Abweichend zu den u.g. pauschalen Werten für ersparte Aufwendungen und etwaige Reserveleistungen können unternehmensindividuelle Werte Berücksichtigung finden, wenn die Anwendung der Pauschalen eine unbillige Härte für das Unternehmen darstellt und dieses die abweichenden Werte prüffähig nachweisen kann.

3) Spezifische Mehrkosten im Rahmen objektbezogener, linearer Abschreibung

Die ermittelten spezifischen Mehrkosten je Investitionsobjekt sind sodann nach Einzelobjekten zu differenzieren und die spezifischen Mehrkosten im Rahmen einer minimalen Abschreibungsdauer von fünf Jahren und einer maximalen Abschreibungsdauer von zwölf Jahren linear jahresscharf zu verteilen.

Die konkrete Festlegung der Abschreibungsdauer erfolgt nach Abstimmung mit dem Kreis unter Berücksichtigung des Haushaltsvorbehalts des Kreises.

4) „Fahrzeugbezogene Personenkilometer“

Im vierten Schritt erfolgt ein Rückbezug der ermittelten spezifisch verbleibenden Mehrkosten zur erwarteten fahrzeugbezogenen Nachfrage (fahrzeugbezogene Personenkilometer – Pkm/Fz) der Gesamtflotte (emissionsfreie und konventionelle Fahrzeuge).

Die erwartete Nachfrage der Flotte ergibt sich aus der jeweils letzten Verkehrserhebung im VRR und auf der Basis folgender Annahmen:

- Für das Basisjahr werden 80% der Nachfrage des Jahres 2017 zu Grunde zu legt.
- Für die Folgejahre ist auf die jeweils verfügbare Erhebung des VRR abzustellen.
- Erfolgt keine Neuerhebung, sind die letzten verfügbaren Werte maßgeblich.

Für die Anrechnung der Mehrkosten wird ein Faktor ermittelt, welcher sich aus dem Verhältnis von Personen zu Fahrplankilometern der Gesamtflotte ergibt. Dabei wird auf die jeweils letzte Erhebung des VRR abgestellt.

- Um die fahrzeugbezogenen Plan-Pkm zu ermitteln, werden die geplanten Fahrplankilometer des emissionsfreien Fahrzeuges mit dem Faktor multipliziert.
- Die geplanten Fahrplankilometer des emissionsfreien Fahrzeuges ergeben sich aus den durchschnittlichen Fahrplankilometern je Fahrzeug der Flotte.
- Für emissionsfreie Fahrzeuge erfolgt eine pauschale Kürzung von 10 Prozent der durchschnittlichen Fahrplankilometer der vom Antragsteller eingesetzten Flotte einschließlich der Dieselfahrzeuge (Flottenfahrplankilometer) aufgrund erwarteter geringer Laufleistung von emissionsfreien Fahrzeugen.

Zur Anrechnung der spezifischen Mehrkosten der ortfesten Infrastruktur (z. B. Ladesäule) auf die Nachfrage, werden die Plan-Pkm in den Ausgleichsjahren 2023, 2024 einem Fahrzeug bzw. einem Ladepunkt zugeordnet. Für die Folgejahre ergibt sich das Verhältnis aus dem vom Antragsteller vorgelegten und vom Kreis geprüften und abgestimmten Ladeinvestitions- und Managementkonzept.

Für die Zuordnung „sonstiger Infrastrukturmaßnahmen“ sind Regelungen im Investitionsplan zu treffen, wobei der Nachfragebezug grundsätzlich zu wahren und in dem ein Bezug zu den Ladesäulen herzustellen ist.

5) Gesamtrechnung

Abschließend erfolgt die Berechnung des Tarifzuschlags je Pkm. Hierzu werden die spezifischen Mehrkosten in Bezug zur erwarteten Pkm-Leistung je emissionsfreiem Fahrzeug gesetzt. Der so ermittelte Wert stellt einen Soll-Wert dar.

Sofern sich in den Folgejahren der Plan-Pkm-Wert ändert, erfolgt eine Anpassung des durchschnittlichen Ausgleichs je Pkm. Der über die Nutzungsdauer zu gewährende Zuschuss darf den Wert der spezifischen Mehrkosten nicht überschreiten.

b) Stufe 2: ex-ante-Ausgleich (verbindlich)

Nach Abschluss des Ausgleichsjahres erfolgt eine Überprüfung der Soll-Werte des ex-ante-Ausgleichs (vorläufig) anhand des tatsächlichen Förderumfangs und der Ist-Pkm.

Die Überprüfung erfolgt entsprechend dem Verfahren zur Ermittlung des ex-ante-Ausgleichs (vorläufig).

Dabei werden folgende Schritte vollzogen:

- Erster Schritt: Soll-Förderumfang wird durch Ist-Förderung ersetzt. Auf der Grundlage wird ein neuer Ausgleich je Plan-Pkm ermittelt.

- Zweiter Schritt: Multiplikation des Ausgleichs je Plan-Pkm mit den durchschnittlichen Ist-Pkm der Flotte. Sofern die Ist-Pkm der Flotte höher sind als die Plan-Pkm, ist der Zuschuss auf den Wert der Soll-Pkm zu begrenzen.

Für die Ermittlung der Pkm soll grundsätzlich auf die letzten verfügbaren Daten des VRR abgestellt werden.

Ergänzend zu dem im Rahmen des ex-ante-Ausgleichs (vorläufig) festgelegten Verfahrens erfolgt im Rahmen der ex-ante-Ausgleichs (verbindlich) eine Betrachtung der Nachfrage innerhalb eines fest definierten Drei-Jahres-Zeitraums. Unterschreitet die Ist-Nachfrage (Ist-Pkm) die Soll-Nachfrage (Soll-Pkm), so kann im Wege eines festen Drei-Jahres-Rhythmus eine Anrechnung erfolgen. Im Falle einer Übererfüllung in einem Ausgleichsjahr, kann dies im Falle einer Unterschreibung in einem anderen Jahr Berücksichtigung finden.

Hierzu ist im letzten drei Jahres Zeitraum eine überjährige Betrachtung vorzunehmen und etwaige einbehaltende Zuschläge im Falle einer Anrechnung nachträglich zu erstatten.

Der erste Drei-Jahreszeitraum beginnt am 01.01.2023 und endet am 31.12.2025.

c) Stufe 3: Überkompensationskontrolle

Die über das fiktive Klimaticket dem Unternehmen zugeflossenen Mittel sowie die für den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge notwendigen Investitionen werden ebenfalls in der Trennungsrechnung erfasst und sind Teil der jährlichen Überkompensationskontrolle.

Im Rahmen der Überkompensationskontrolle ist die Korrektur des ex-ante-Ausgleichs (verbindlich) zu berücksichtigen.

D) Antragsvoraussetzungen

Die tarifliche Berücksichtigung setzt einen form- und fristgerechten Antrag voraus.

Der Antrag gliedert sich in einen **ex-ante-Antrag (vorläufig)** und einen **ex-ante-Antrag (verbindlich) auf**. Der vorläufige Antrag dokumentiert die Soll-Situation (maximale Förderfähigkeit, geplante Inbetriebnahme). Der ex-ante-Antrag (verbindlich) stellt die Ist-Situation (z.B. gewährte Förderung, tatsächliche Inbetriebnahme) dar.

Der Antragsteller trägt gem. Ziffer 2. 8 der aV die Darlegungs- und Beweislast:

- Der Antrag ist schriftlich zu stellen.
- Der ex-ante-Antrag (vorläufig) muss vor dem Ausgleichsjahr, spätestens bis zum 30.09. eingereicht werden.
- Der ex-ante-Antrag (verbindlich) ist nach dem ersten Ausgleichsjahr, spätestens bis zum 31.03. einzureichen. Hierzu sind der tatsächliche Förderumfang und die im Anwendungsjahr erbrachten Fahrplankilometer einzureichen.
- Der Antrag muss vollständig und prüffähig sein. Das Unternehmen muss die Dokumente für die Beschaffung der Fahrzeuge und zur Errichtung der Infrastruktur in Kopie vorlegen.

Dies umfasst:

- fahrzeugspezifische Unterlagen (Kennzeichen)
 - Förderanträge und deren Bewilligung
 - Datum des geplanten und des tatsächlichen Beginns der Betriebsaufnahme.
- Der Antragsteller hat weiter darzulegen, in welchem zeitlichen und sachlichen Anwendungsbereich das Fahrzeug bzw. die Infrastruktur eingesetzt werden sollen / eingesetzt wurden.
 - Für die Fahrzeuge hat der Antragsteller die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge je Linienkilometer des letzten Jahres anzugeben (Pkm) und – sofern davon abweichend – den Besetzgrad der Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnologie (Pkm/eFz)
 - Für die Infrastruktur hat der Antragsteller den Anteil von konventionellen und alternativen eingesetzten Antriebstechnologien, die voraussichtliche Auslastung im jeweiligen Ausgleichsjahr, die maximale Auslastung sowie die voraussichtliche Nutzungsdauer anzugeben.
 - Für das Ausgleichsjahr 2025 hat der Antragsteller erstmals einen Ladeinvestitions- und Managementkonzept vorzulegen, aus dem sich der Hochlauf der ortfesten und mobilen Infrastruktur ergibt. Das Ladeinvestitions- und Managementkonzept muss einen Zeitraum von mindestens drei Jahren umfassen und einen Ausblick für die Folgejahre und die geplanten weiteren Maßnahmen enthalten.
 - Die konkreten Anforderungen für den Nachweis ergeben sich aus dem Bescheid des Kreises. Der Bescheid ergeht als eigenständige Regelungen zum allgemeinen Tarifausgleich.
 - Der Kreis wird sicherstellen, dass die Unternehmer, die über die aV Ausgleichsmittel für die Verwendung der Ladeinfrastruktur erhalten, dauerhaft einen diskriminierungsfreien Zugang für Dritte zu dieser Infrastruktur gewährleisten müssen. Dies ist erforderlich, um auch zukünftig einen fairen Wettbewerb um die Erbringung der Verkehrsleistung in der Region sicherzustellen.
 - Weichen die pauschalierten Angaben von den unternehmensindividuellen Werten deutlich ab und führt die Abweichung zu einer besonderen Härte beim Antragsteller, kann dieser eine Berücksichtigung seiner individuellen Situation beantragen. Eine besondere Härte liegt vor, wenn die Anwendung der individuellen Werte zu einer Erhöhung des Tarifzuschlages von mehr als zwei Prozentpunkten führt. In diesem Fall hat er die die Über- bzw. Unterschreitung prüffähig nachzuweisen (Härtefallregelung).
 - Der Kreis kann abweichende Fristen festlegen. Die Fristen sind allen antragsberechtigten Unternehmen zugänglich zu machen.

Die aV gilt nur für die konzessionierten Verkehrsunternehmen unmittelbar.

Antragsberechtigt sind nur konzessionierte Unternehmen. Insoweit ist ein eigenständiger Antrag von Subunternehmen nicht möglich. Der Konzessionär soll jedoch darauf hinwirken, dass auch seine Subunternehmen im Sinne des Zielbilds des Kreises Wesel emissionsfreie Fahrzeuge im Kreis einsetzen. Der Konzessionär könnte – sofern Bereitschaft besteht – für seine Subunternehmen einen Antrag aus der aV stellen und sich sodann verpflichten, den Ausgleich in voller Höhe an die Subunternehmen weiterzuleiten. Alternativ dazu können die Fahrzeuge – im rechtlich zulässigen Rahmen – auch für Nachunternehmen bereitgestellt werden. Das jeweils zu wählende Modell ist dem Kreis im Rahmen der Antragstellung offen zu legen.

Der Kreis wird diesen Förderansatz regelmäßig dahingehend überprüfen, ob er aufgrund der technologischen Entwicklung und der Kostenentwicklung für konventionellen Busbetrieb und für den Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken weiterhin notwendig ist.