

## Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr (Mobilitätsrichtlinie)

---

Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr gemäß Operationellem Programm des Landes Brandenburg für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in der Förderperiode 2014-2020 (Rili Mobilität) vom 12.08.2016.

---

### 1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen

Das Land fördert Strategien zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes einschließlich einer nachhaltigen Mobilität. So soll die Grundlage für eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstätten sowie der vorhandenen Versorgungs-, Bildungs- und Freizeitangebote insbesondere in den Regionalen Wachstumskernen (RWK) geschaffen werden. Im Verkehrssektor soll durch die Optimierung und Vernetzung aller Verkehrsträger sowie den Ausbau der Infrastruktur zur Förderung energieeffizienter und klimafreundlicher Antriebe Energie eingespart und Emissionen reduziert werden und ein Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV geleistet werden.

Die Zuwendungen werden nach Maßgabe dieser Richtlinie auf der Grundlage der jeweils geltenden Fassung

- des Operationellen Programms für das Land Brandenburg (OP) für den Zeitraum 2014 - 2020 und der jeweils für die EU-Förderperiode geltenden Verordnungen und sonstigen Rechtsakte in der jeweils geltenden Fassung,
- der §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) und der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften (VV/VVG) gewährt.

Soweit keine Genehmigung nach europäischen Beihilfevorschriften vorliegt, werden die Zuwendungen, bei denen es sich um staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) handelt, im Rahmen der 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, L 283 vom 27.9.2014, S. 65) (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung – AGVO) sowie deren jeweiligen Nachfolgeregelungen gewährt. Ein Rechtsanspruch auf Förderung besteht nicht. Die Bewilligungsstelle entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

### 2 Gegenstand der Förderung

Zuwendungen können nur für Maßnahmen mit nachweisbarer Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes gewährt werden:

#### 2.1 Mobilitätskonzepte und –management von öffentlich–rechtlichen Gebietskörperschaften

2.1.1 Entwicklung und Implementierung integrierter, multimodaler und nachhaltiger Mobilitätskonzepte zur Gestaltung eines umweltverträglichen und für alle zugänglichen Stadtverkehrs mit dem Ziel einer nachweisbaren und verbindlichen Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen,

2.1.2 Mobilitäts- und Verkehrsmanagement, insbesondere Maßnahmen zur effizienteren, umwelt- und sozialverträglichen (nachhaltigen) Mobilität,

2.1.3 Bessere Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel im Sinne multimodaler Mobilität. Förderfähig sind:

## Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr (Mobilitätsrichtlinie)

---

Ausgaben für Dienstleistungen Dritter, insbesondere für Verkehrs- und Mobilitätskonzepte, Informations- und Kommunikationskonzepte, Investitionen für Verkehrsinformations-, Leit- und Auskunftssysteme, Abbau von kleinräumigen baulichen Engpässen und bis zu 50 Prozent der Anlaufkosten der ersten zwei Jahre, für den Betrieb von Mobilitätszentralen und den Einsatz von Mobilitätsbeauftragten.

- 2.2 Vorhaben zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Städte und Regionen Brandenburgs im Radverkehr  
Förderfähig sind:
  - 2.2.1 Radverkehrskonzepte für den Alltagsverkehr,
  - 2.2.2 Neubau von straßenbegleitenden Radwegen in der Baulast des Landes,
  - 2.2.3 Neubau von Radwegen in der Baulast von Kommunen oder öffentlich-rechtlichen Gebietskörperschaften, soweit sie Bestandteil des Stadtumlandwettbewerbes sind (siehe Nummer 2.5) sowie
  - 2.2.4 Anlagen des ruhenden Verkehrs an Zugangsstellen zum ÖPNV, insbesondere Abstellanlagen mit Rahmenvorrichtung, erforderliche Überdachungen von Abstellanlagen, Abstellanlagen für elektrisch unterstützte Fahrräder, Witterungsschutz.
- 2.3 Investitionsvorhaben des ÖPNV  
Förderfähig sind:
  - 2.3.1 Neu- und Ausbau von öffentlichen Zugangs- und Verknüpfungsstellen,
  - 2.3.2 Park&Ride-/Bike&Ride-/Kiss&Ride-Anlagen (P&R-/B&R-/K&R-Anlagen) als Schnittstelle zum ÖPNV sowie einschließlich aller hierfür betriebsnotwendigen Anlagen und deren Planungsleistungen.  
Dabei müssen:
    - 2.3.3 die Zweckmäßigkeit der gewählten Lösung durch den „Fachausschuss Verkehr (Umsteige- und Verknüpfungsanlagen - FAV) beim Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)“ geprüft und bestätigt sein,
    - 2.3.4 bei der Vorhabenplanung der zuständige Behindertenbeauftragte oder der Behindertenbeirat angehört werden. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören. Die Anhörung hat auch bei wesentlichen Veränderungen der der Maßnahme zugrunde liegenden Planung zu erfolgen.
- 2.4 Energieeffiziente und klimafreundliche Antriebe im ÖPNV  
Förderfähig sind:
  - 2.4.1 Modellvorhaben energieeffizienter und klimafreundlicher Antriebe im ÖPNV für den Einsatz energieeffizienter und klimafreundlicher Fahrzeuge im Linienverkehr sowie

## Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr (Mobilitätsrichtlinie)

---

- 2.4.2 fahrzeugspezifische Ausrüstungssysteme/Antriebe für Kraftfahrzeuge des üÖPNV, deren Einsatz überwiegend für Verkehre nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Land Brandenburg erforderlich ist,
- 2.4.3 sowie dringend erforderliche und nachzuweisende Zusammenhangmaßnahmen, beispielweise Gutachten zur technischen Konzeption und Machbarkeit, für den Betrieb notwendige Ausrüstung wie zum Beispiel stationäre Betriebsstoffanlagen oder für die Antriebsart erforderliche erstmalige stationäre Werkstattausrüstungen einschließlich Ausgaben für den Anschluss. Folgende Voraussetzungen sind hierbei zu erfüllen:
- 2.4.4 Die CO<sub>2</sub>-Emissionen müssen mindestens 20 Prozent unter dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines vergleichbaren Modells eines Kraftomnibusses (KOM) mit Dieselaggregat liegen.
- 2.4.5 Die Stickoxidemissionen (NO<sub>x</sub>) müssen dem Euro-VI-Standard entsprechen. Die Lärmemissionen dürfen maximal 75 dB(A) bei einer Motorleistung ≤ 150 kW beziehungsweise 77 dB(A) bei einer Motorleistung ≥ 150 kW betragen. Alle Fahrzeuge sind mit lärmarmen Reifen auszurüsten, deren Rollgeräusch nach der Richtlinie 2001/43/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 einen Wert von 71 dB(A) bei Lenkachs- beziehungsweise 75 dB(A) bei Antriebsreifen nicht überschreitet.
- 2.4.6 Hybridbusse mit Dieselmotoren müssen mit einem geschlossenen Partikelfiltersystem ausgerüstet sein.
- 2.5 Maßnahmen nach dem Stadt-Umland-Wettbewerb (SUW)
- 2.5.1 Maßnahmen nach den Nummer 2.1 bis 2.4 können für eine Förderung vorgesehen werden, die auf der Grundlage des im OP-EFRE beschriebenen Auswahlverfahrens zum SUW ausgewählt wurden.
- 2.5.2 Die Bewilligungsbehörde nach Nummer 7.2.1 informiert das interministerielle Gremium zum SUW. Einzelheiten regelt das Gremium in einer Geschäftsordnung (Nummer 7.1.3 der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur nachhaltigen Entwicklung von Stadt und Umland [NESUR]).
- 3 Zuwendungsempfänger  
Empfänger der Zuwendung können sein:
- Kommunen,
  - Unternehmen, mit genehmigten Linienverkehren nach § 42 PBefG sowie
  - juristische Personen des öffentlichen und privaten Rechts (zum Beispiel Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg).

Kommunen können nach erfolgter Ausschreibung die Zuwendung auch an Dritte weitergeben. Dabei ist sicherzustellen, dass die für den Zuwendungsempfänger geltenden Bestimmungen auch dem Dritten, der für die Kommune handelt, auferlegt werden und dass die Regelungen über Rückführung und Verzinsung anwendbar sind. Dies gilt auch für Prüfungsrechte der Bewilligungsstelle/zwischengeschalteten Stelle, des

## Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr (Mobilitätsrichtlinie)

---

Landesrechnungshofes Brandenburg, der Europäischen Kommission und aller weiteren Behörden, die nach dem Recht der Europäischen Union mit Verwaltungs- und Kontrollaufgaben betraut sind. Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien der Europäischen Kommission für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung (Amtsblatt der Europäischen Union C 249 vom 31.7.2014, S. 1) und Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe c AGVO in Verbindung mit Artikel 2 Nummer 18 Buchstabe a bis d AGVO sind nicht förderfähig.

### 4 Zuwendungsvoraussetzungen

#### 4.1 Voraussetzung für eine Förderung ist, dass die Maßnahme

- einen signifikanten Beitrag zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen leistet,
- nach Artikel 95 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates (ESI-VO) keine Pflichtaufgabe des Landes ersetzt,
- einen Beitrag zur Erreichung der Ziele der Energiestrategie des Landes Brandenburg leistet
- und einem multimodalen, nachhaltigen Verkehrsansatz entspricht.

Außerdem müssen mindestens drei der nachfolgenden Voraussetzungen erfüllt sein:

1. Einklang mit der EU-Luftqualitätsrichtlinie
2. Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstätten sowie von Versorgungs-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen
3. Verbesserung der Nutzungsbedingungen der Verkehrsträger
4. Erhöhung der Verkehrssicherheit
5. Stärkung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Fußgänger- und Fahrradverkehr
6. Beitrag zum Querschnittsziel der Nachhaltigkeit, indem die Maßnahmen explizit eine Verbesserung der Umweltsituation und des Ressourcenschutzes zum Ziel hat.

#### 4.2 Die Investitionen müssen diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen.

#### 4.3 Zuwendungen nach den Nummern 2.1, 2.2.1, 2.2.4 und 2.3 dürfen keine bestimmten Unternehmen nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV begünstigen.

#### 4.4 Zuwendungen nach Nummer 2.4. erfolgen auf der Grundlage der AGVO.

Bei Förderung nach der AGVO ist Folgendes zu beachten:

Unternehmen, die einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen sind, dürfen keine Einzelbeihilfen gewährt werden (Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a AGVO).

## Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr (Mobilitätsrichtlinie)

---

- 5 Art, Umfang und Höhe der Zuwendung
  - 5.1 Zuwendungsart: Projektförderung
  - 5.2 Finanzierungsart: Anteilfinanzierung
  - 5.3 Form der Zuwendung: Zuschuss
  - 5.4 Bemessungsgrundlagen  
Zuwendungsfähige Ausgaben
    - 5.4.1 Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben gehören insbesondere die in der Anlage aufgeführten Ausgaben.
    - 5.4.2 Bei Einnahmen schaffenden Projekten im Sinne der EU-Vorschriften müssen die Nettoeinnahmen bei der Bestimmung der Höhe der zuwendungsfähigen Ausgaben berücksichtigt werden.
    - 5.4.3 Bei Maßnahmen nach Nummer 2.3 sind nur die dem ÖPNV dienenden Anlagenteile zuwendungsfähig.
  - 5.5 Höhe der Zuwendung
    - 5.5.1 Der Höchstfördersatz beträgt grundsätzlich 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben. Förderobergrenzen sind im Leitfaden (Anlage zu dieser Richtlinie) geregelt.
    - 5.5.2 Bei Maßnahmen nach Nummer 2.4 in Verbindung mit Nummer 4.4 erfolgt die Förderung entsprechend Artikel 25 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission (AGVO) in Höhe von mindestens 50 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben für Machbarkeitsstudien, entsprechend Artikel 36 in Höhe von mindestens 45 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben für die Mehrkosten alternativer Antriebe sowie auf der Grundlage von Artikel 56 bis zu einer Höhe 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben für notwendige technische Zusammenhangmaßnahmen.
    - 5.5.3 Voraussetzung für eine Förderung ist, dass die zuwendungsfähigen Ausgaben der Vorhaben nach Nummer 2.3 mindestens
      - 50.000 Euro im Öffentlichen Schienenpersonennahverkehr und
      - 200.000 Euro im übrigen Öffentlichen Personennahverkehrsowie in allen anderen Fällen 5.000 Euro betragen.
  - 5.6 Eigenmittel  
Eigenmittel im Sinne dieser Richtlinie stellen die finanziellen Mittel dar, die der Empfänger der Förderung aus eigenem Vermögen bereitstellt oder die ihm der Bund, der Aufgabenträger oder Dritte aufgrund seiner ihm zugeordneten Aufgaben beziehungsweise Interessen bereitstellt.
- 6 Sonstige Bestimmungen
  - 6.1 Voraussetzungen der Förderung von Maßnahmen nach Nummer 2.4 sind:

## Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr (Mobilitätsrichtlinie)

---

- 6.1.1 Für eine Erstbeschaffung des Fahrzeuges wird durch den Antragsteller die Erweiterung des Liniennetzes beziehungsweise ein anderweitig begründeter, erhöhter Bedarf in geeigneter Form nachgewiesen.
- 6.1.2 Bei einer Ersatzbeschaffung des Fahrzeuges gilt grundsätzlich, dass das zu ersetzende Fahrzeug mindestens acht Jahre auf das antragstellende Unternehmen zugelassen und von der Kraftfahrzeugsteuer befreit ist/war oder mindestens 400.000 km überwiegend im Linienverkehr des Antragstellers beziehungsweise in dessen Auftrag erbracht hat.
- 6.1.3 Es ist die Niederflurtechnik anzuwenden.
- 6.2 Die Zweckbindungsfrist für im Rahmen dieser Richtlinie geförderte Investitionen beträgt mindestens zehn Jahre ab Ende des Durchführungszeitraumes. Einzelheiten sind im Leitfaden (Anlage zu dieser Richtlinie) geregelt.  
Unterschiedliche Zweckbindungsfristen sind im Förderbescheid aufzuführen.  
Wenn die geförderte Maßnahme vor Ablauf der Zweckbindungsfristen aus Gründen, die das Land Brandenburg zu vertreten hat, nicht mehr gemäß dem Verwendungszweck genutzt werden kann, ist zunächst zu prüfen, ob geförderte Anlagen umgesetzt werden können. Hierzu ist die Zustimmung der Bewilligungsstelle erforderlich. Ist ein Umsetzen der Anlagen nicht wirtschaftlich, kann die Bewilligungsstelle auf Antrag auf Rückforderungen verzichten.
- 6.3 Jegliche staatliche Finanzierung im Rahmen dieses Programms muss zum Zeitpunkt ihrer Gewährung die Verfahrens- und materiellen Bedingungen der staatlichen Beihilfavorschriften erfüllen.
- 6.4 In Fällen, in denen Großunternehmen Unterstützung aus dem Operationellen Programm erhalten, muss sichergestellt werden, dass infolge dieser Unterstützung kein signifikanter Arbeitsplatzverlust an anderen bestehenden Standorten des Großunternehmens innerhalb der Union entsteht.
- 6.5 Bei der Vergabe von Aufträgen sind die Regelungen der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen für aus den EU-Fonds (EFRE, ELER, EMFF und ESF) finanzierte Vorhaben in der Förderperiode 2014 bis 2020 (ANBest-EU) zu beachten und anzuwenden.
- 7 Verfahren
  - 7.1 Antragsverfahren und Antragsprüfung
    - 7.1.1 Anträge auf Förderung einschließlich der erforderlichen Unterlagen sind über das Kundenportal der Investitionsbank des Landes Brandenburg (siehe Online-Antragsverfahren unter [www.ilb.de](http://www.ilb.de)) abzurufen.
    - 7.1.2 Die Investitionsbank des Landes Brandenburg prüft die Anträge auf Vollständigkeit und leitet die Anträge zur fachlichen Bewertung an das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) und, soweit Maßnahmen nach den Nummern 2.2.2 und 2.2.3 betroffen sind, an den Landesbetrieb Straßenwesen (LS) weiter.
    - 7.1.3 Die erforderliche baufachliche Prüfung des Antrages nach § 44 LHO wird bei Maßnahmen nach den Nummern 2.2.2 und 2.2.3 vom LS veranlasst und durchgeführt.

### Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr (Mobilitätsrichtlinie)

---

Bei allen anderen Maßnahmen wird die fachliche Prüfung vom LBV veranlasst. Die fachliche Prüfung wird grundsätzlich vor Beginn der Maßnahme durchgeführt. Hiermit wird die zuständige staatliche Bauverwaltung, der Brandenburgische Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen (BLB), beauftragt.

- 7.1.4 Das LBV und der LS geben ihre fachliche Bewertung im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ministerium an die Investitionsbank des Landes Brandenburg ab.
- 7.1.5 Bei der Auswahl von Förderprojekten sind potenzielle Nutzungskonflikte, das Querschnittsziel Chancengleichheit und Nichtdiskriminierung (Barrierefreiheit) sowie das Querschnittsziel Gleichstellung von Männern und Frauen zu berücksichtigen.
- 7.2 Bewilligung und Auszahlung der Mittel
  - 7.2.1 Bewilligungsstelle ist die Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB). Sie entscheidet auf der Grundlage der fachlichen Bewertungen des LBV und des LS und für Maßnahmen nach Nummer 2.5 (SUW) und nach Nummer 2.5.2.
  - 7.2.2 Mittelanforderungs- und Auszahlungs- sowie Verwendungsnachweisverfahren und zu beachtende Vorschriften/Regelungen hierzu werden im jeweiligen Bewilligungsbescheid verbindlich getroffen.
- 7.3 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV/VVG zu § 44 LHO.
- 8 Inkrafttreten, Geltungsdauer  
Diese Richtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2020. Nach der Hälfte der Fondsperiode erfolgt eine Evaluierung.