

Fördermittel für den öffentlichen Verkehr



3	Vorwort
4	Gute Gründe für das Einwerben von Fördermitteln
5	Die Säulen der ÖPNV-Finanzierung
7	Nationale Förderinstrumente
7	1 Fördermöglichkeiten des Bundes für Elektromobilität
10	2 Konjunkturprogramme / Kommunalinvestitionsförderungsfonds
11	3 Gleisanschlussförderung des Bundes
12	4 Förderrichtlinie des Bundes für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs
13	5 Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW-Förderung)
14	Europäische Förderinstrumente
14	6 Europäische Strukturfonds
17	7 EFRE-Förderung im ÖPNV am Beispiel des Freistaats Sachsen
19	8 Europäisches Forschungsrahmenprogramm Horizon 2020
22	Förderbanken
25	Systematische Finanzierung aus Förder- und Drittmitteln in Berlin
27	Weiterführende Informationen



Oliver Wolff
VDV-Hauptgeschäftsführer

Jedes Jahr können wir aufs Neue mit Stolz verkünden, dass wir wieder mehr Fahrgäste in unseren Bussen und Bahnen befördert haben, 10,4 Mrd. Fahrgäste im Jahr 2016. Dennoch bleibt aber die Sorge, wie wir unseren Kunden auch morgen und übermorgen ein attraktives Mobilitätsangebot machen wollen: Häufig stoßen die ÖPNV-Unternehmen an Grenzen, denn ein großzügiger Ausbau der Systeme und Kapazitäten wird vielerorts durch eine zu knappe finanzielle Ausstattung gebremst. Dies müssen wir ändern: ein Umstand bei dem der VDV nicht müde wird, darauf hinzuweisen.

Flankierend müssen aber auch zusätzliche Finanzierungswege für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienengüterverkehr erschlossen werden. Einige Mitgliedsunternehmen des VDV haben bereits seit längerem die Fördertöpfe von Bund, Ländern und der Europäischen Union für ihre Investitionsvorhaben entdeckt. Diese Broschüre soll eine Orientierung geben, welche zusätzlichen Mittel für den ÖPNV und den Schienengüterverkehr zur Verfügung stehen. Zugleich wollen wir auch Erfahrungen der Verkehrsunternehmen aufzeigen, die sie beim Einwerben von Fördermitteln machen, damit noch mehr Unternehmen finanzielle Unterstützung für ihre Projekte finden können. Das Geflecht der Richtlinien und Fonds mag auf den ersten Blick undurchlässig wirken, doch die intensive Auseinandersetzung mit den Förderangeboten eröffnet schnell Perspektiven und den Zugriff auf finanzielle Mittel. Diese Broschüre bietet nur einen Einstieg. Der VDV begleitet seine Mitgliedsunternehmen darüber hinaus und wird sukzessive im VDV-Mitgliederbereich für den kompetenten, branchenweiten Erfahrungsaustausch in Sachen Fördermittel eine Themenseite mit einer Förderdatenbank aufbauen.

Mit erfolgreichen Förderprojekten ernten Unternehmen auch immer ein wenig Ruhm und Ehre und können mit innovativen Projekten Branchenvorreiter sein. Das ist gut fürs unternehmerische Image und trägt dazu bei, sich beim Aufgabenträger als Unterstützer der kommunalen Strategie zu positionieren.

Herzlichst

Ihr Oliver Wolff

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Oliver Wolff'. The signature is stylized and written in a cursive-like font.

Gute Gründe für das Einwerben von Fördermitteln

Die Verkehrsunternehmen stehen vor erheblichen Investitionen in die Zukunft der Mobilität. Das sind die großen und teuren Aufgaben:

- Abbau des Sanierungsstaus in den Infrastrukturen,
- Erneuerung der Fahrzeugflotten,
- Kapazitätserweiterungen für den Modal Shift.

Hinzu kommen gesellschaftliche Herausforderungen und der Sprung ins Zeitalter Industrie 4.0:

- Barrierefreiheit,
- Klimaschutz,
- Digitalisierung.

Sie erfordern weiteren, nicht unerheblichen Mitteleinsatz. Gerade im kommunalen Bereich erscheint es zunehmend fraglich, ob die anstehenden Investitionen alleine mithilfe der klassischen Finanzierungsinstrumente des ÖPNV zu bewältigen sind. Hier können Fördermittel der öffentlichen Hände ergänzende Beiträge leisten und die Mittel für die unterschiedlichsten Vorhaben aufstocken.

Für den Verkehrsbereich gibt es viele potenzielle Fördergeber. Vor allem auf europäischer Ebene existieren große und vielseitig nutzbare Fördermitteltöpfe, die längst nicht immer vollständig ausgeschöpft werden. Jedoch handelt es sich selten um branchenspezifische Förderprogramme für den Verkehrssektor. Vielmehr stehen häufig übergeordnete Förderziele aus der Nachhaltigkeit, wie CO₂-Einsparungen, Energieeffizienz oder die Mitarbeiterqualifizierung im Vordergrund.

Ein Beispiel verdeutlicht die Vielseitigkeit: So gibt es neben Fördermitteln für Infrastrukturinvestitionen auch Programme zur Förderung von Beschäftigung. Mit ihnen können sich Verkehrsunternehmen im immer dringlicher werdenden Wettbewerb um Auszubildende und Fachkräfte als attraktive Arbeitgeber positionieren.

Das erfolgreiche Einwerben von Fördermitteln erfordert in den Unternehmen personelle Ressourcen und fachliches Know-how von Mitarbeitern, die auf die Beantragung und Abrechnung von Fördermitteln spezialisiert sind. Um für Investitionsvorhaben des Unternehmens geeignete Fördermittel zu akquirieren, ist bei neuen Förderprojekten häufig Schnelligkeit und Kreativität gefragt. Für den Fall, dass Fördergeber vor dem Ende eines Programms noch Mittel verfügbar haben, empfiehlt es sich, einen Vorrat weiterer förderwürdiger Vorhaben in der Schublade zu haben. Hierfür ist ein funktionierendes Netzwerk der Fördermittel-Mitarbeiter auf kommunaler und Landesebene sinnvoll. Der VDV unterstützt diese Verbindungen durch einen offenen Erfahrungsaustausch.

In der heterogenen Förderlandschaft ist es mitunter schwierig, den Überblick zu finden und zu behalten. Dabei begleitet der VDV seine Mitglieder aktiv und hat im VDV-Mitgliederbereich im Internet eine Themenseite inklusive einer Förderdatenbank aufgebaut. Bei Bekanntwerden neuer Fördermöglichkeiten wird die Themenseite bedarfsorientiert aktualisiert und ist somit eine branchenspezifische Plattform zur Verstärkung des Informations- und Erfahrungsaustauschs rund um die Fördervorhaben der Verkehrsunternehmen.

“ Die Bevölkerung in der Landeshauptstadt Dresden wächst rasant. Dies erfordert enorme Investitionen in den Ausbau und die Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur. Die DVB AG muss bis zum Jahr 2020 ihre Investitionstätigkeit erheblich ausweiten. Im selben Zeitraum ist im Landesinvestitionsprogramm des Freistaates Sachsen für ÖPNV-Vorhaben allerdings eine sinkende Mittelbereitstellung dargestellt. Daher haben wir frühzeitig damit begonnen – auch in Abstimmung mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr – für unsere Investitionsvorhaben geeignete Fördermöglichkeiten außerhalb der klassischen Programme zu erschließen und im Bereich Investitionssteuerung spezialisierte Mitarbeiter zum Akquirieren und Abrechnen von Fördermitteln aufgebaut.



Mino Weber

Leiter der Investitionssteuerung, Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Die Säulen der ÖPNV-Finanzierung

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beruht in Deutschland im Wesentlichen auf zwei Säulen:

- Nutzerfinanzierung durch Fahrgeldeinnahmen von Fahrgästen,
- Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand von Bund, Ländern und Kommunen.

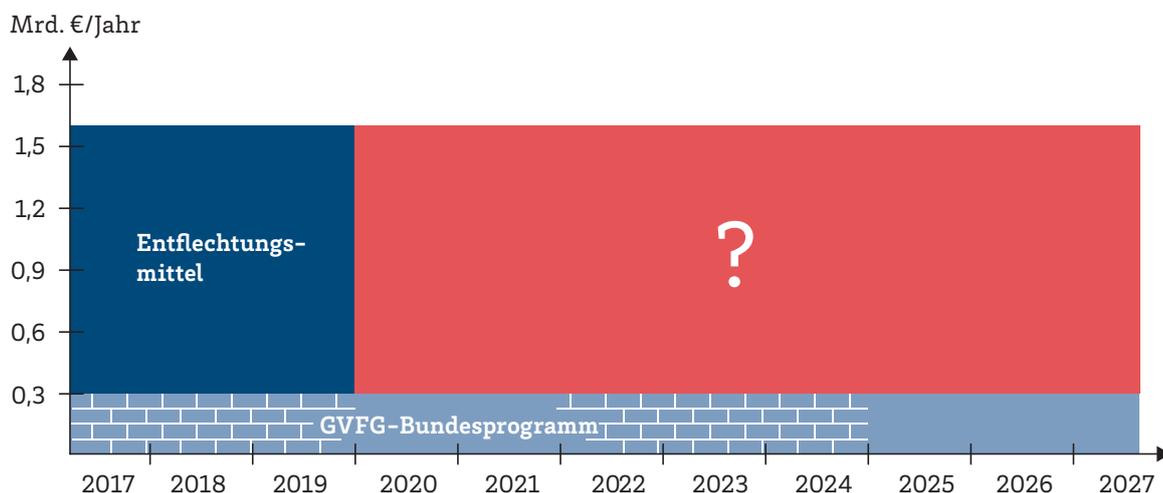
Im zurückliegenden Jahrzehnt wurde die Nutzerfinanzierung deutlich ausgeweitet. Denn durch Fahrgaststeigerungen und Tarifierhöhungen verbuchten die VDV-Mitglieder im Zehnjahreszeitraum von 2007–2016 kontinuierlich mehr Fahrgeldeinnahmen (+ 32,2%). Diese Entwicklung wird nicht anhalten. Schon heute sind Preiserhöhungen bei den Kunden durch eine „Schmerzschwelle“ limitiert. Zunehmend lassen auch die auf den politischen Ebenen geführten Diskussionen zu Sozialtarifen und Rabattierungen für ausgewählte Kundengruppen (z. B. Senioren, Schüler) erwarten, dass auch maßvolle Preiserhöhungen künftig schneller an Grenzen stoßen.

Die Finanzierungsbeiträge von Bund und Ländern für Investitionen in den straßengebundenen ÖPNV wurden bei der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 neu geregelt, jedoch nicht substantiell verbessert:

– Das seit 1997 in der Mittelhöhe unveränderte GVFG-Bundesprogramm wird nach 2019 dauerhaft und ungekürzt fortgeführt: Ein großer politischer Erfolg. Problematisch ist jedoch die neu angefügte „Versteinerungsklausel“, die Änderungen des GVFG erst ab dem Jahr 2025 zulässt. Damit wird die bisherige Mittelhöhe von 333 Mio. Euro/Jahr für weitere acht Jahre festgeschrieben und nicht an Baukosten-Steigerungen angepasst. Hinzu kommt: Das GVFG-Bundesprogramm ist bereits heute für 20 Jahre überzeichnet. Da außerdem nur Neu- und Ausbauprojekte förderfähig sind, trägt es nicht zum Abbau des Sanierungsstaus bei.

– Die Entflechtungsmittel, aus denen in der Vergangenheit erfolgreich in die Verbesserung des ÖPNV (z. B. in emissionsarme Linienbusse, Verkehrstelematik, Busspuren, Betriebshöfe und Werkstätten) und in den kommunalen Straßenbau investiert wurde, stehen nur noch bis Ende 2019 zur Verfügung. Ab 2020 erhalten die Länder pauschale Zuweisungen aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes. Es ist offen, ob die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel künftig in allen Ländern landesgesetzlich zweckgebunden für Ausbau und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen werden.

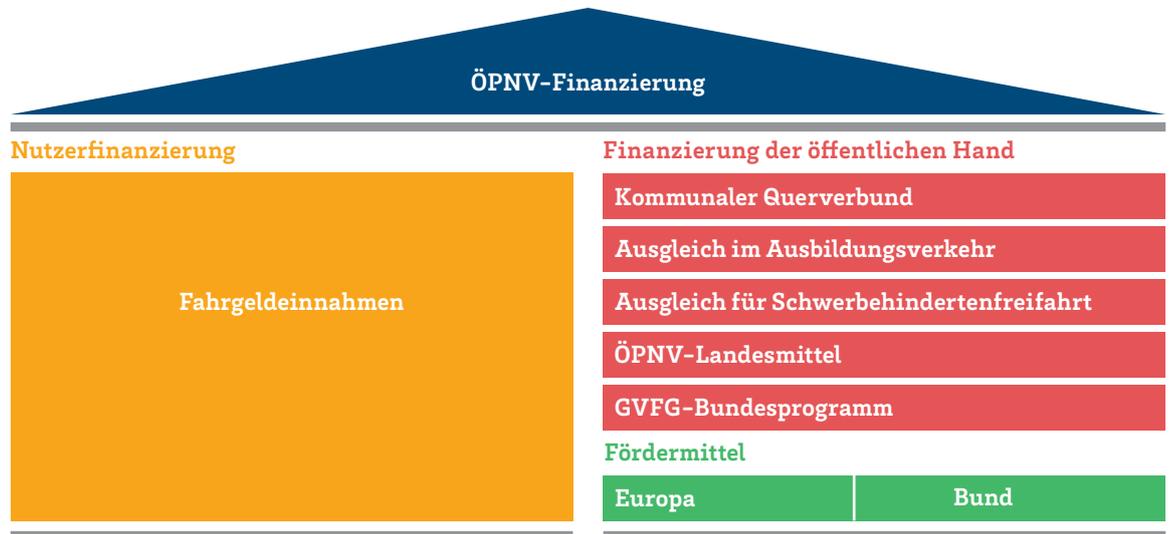
Auswirkungen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 auf die investive ÖPNV-Finanzierung



Große branchenspezifische Investitions- und Sanierungsbedarfe auf der einen Seite treffen auf die ausgeweitete Nutzerfinanzierung sowie stagnierende, zweckgebundene Investitionszuschüsse von Bund und Ländern auf der anderen Seite. Fest steht: Landes- und Bundesmittel bilden für die Verkehrsunternehmen weiterhin die Basis ihrer Investitionsförderung.

Die Unternehmen sollten ihren Blick über die bewährten Finanzierungsinstrumente des ÖPNV hinaus erweitern und prüfen, ob sich ihre Investitionstätigkeit mit Hilfe passender übergeordneter Förderprogramme sinnvoll ergänzen lässt. Zusätzliche Fördermittel tragen dazu bei, die Finanzierung aus öffentlichen Mitteln auf eine breitere Basis zu stellen.

Geeignete Fördermittel der öffentlichen Hand verbreitern die ÖPNV-Finanzierung

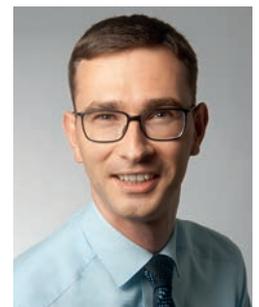


„ Unser Ziel ist es, den Modal-Split-Anteil des ÖPNV in der Stadt und auf dem Land bis zum Jahr 2030 deutlich zu steigern. Damit die Verkehrsunternehmen Innovationen für mehr Fahrgäste und eine nachhaltige Mobilität außerhalb des Betriebsalltags ausprobieren und finanzieren können, sind Fördermittel für den öffentlichen Verkehr wichtig und haben für den VDV als Branchenverband strategische Bedeutung. Um die Zukunftsprojekte und Innovationen der Branche zügig voranzubringen, sind die nationalen und europäischen Fördermöglichkeiten kohärent in die gesamte Finanzierungskulisse einzubetten.



Dr. Jan Schilling
VDV-Geschäftsführer ÖPNV

„ Ein Blick über den GVFG-Tellerrand lohnt sich! Einige Verkehrsunternehmen wagen sich bereits an das Abenteuer Fördermittel und werben in erheblichem Umfang zusätzliche Fördergelder ein. Damit stellen die Unternehmen ihre Investitionsförderung auf eine breitere Basis, können im Idealfall mehr investieren und ihre Eigenmittel effizienter einsetzen. Diese Erfahrungen möchten wir viel stärker in die Branche tragen, damit noch mehr Unternehmen von den bestehenden Fördertöpfen partizipieren. Der gegenseitige Erfahrungsaustausch im VDV stärkt die Vernetzung der Finanzierungs- und Förderabteilungen und vielleicht gelingt es perspektivisch, dass sich Unternehmen sogar zu gemeinsamen Förderprojekten zusammenfinden.



Meinhard Zistel
Fachbereichsleiter ÖPNV-Finanzierung, Demografie und ländliche Räume, VDV

Nationale Förderinstrumente

Bund und Länder legen zum Erreichen unterschiedlichster politischer Ziele dauerhaft oder zeitlich begrenzt vielfältige Förderprogramme auf. Neben speziell auf die Anforderungen von Verkehrsunternehmen ausgerichteten Programmen, z. B. für Elektrobusse, existieren zahlreiche übergeordnete Programme, mit denen eine Förderung ausgewählter Investitionsvorhaben im öffentlichen Personen- und Güterverkehr möglich ist.

1 | Fördermöglichkeiten des Bundes für Elektromobilität

Mehrere Bundesministerien haben Programme zur Förderung der Elektromobilität aufgelegt, um unterschiedlichste Förderziele zu erreichen. Neben speziellen Förderprogrammen für Elektrobusse gibt es übergeordnete Förderprogramme, bei denen eine vorhabenbezogene Förderung von Elektrofahrzeugen, Ladeinfrastruktur, Betriebsanlagen oder Elektromobilitätskonzepten möglich ist.

Für jedes Förderprogramm veröffentlicht das zuständige Ministerium eine übergeordnete Rahmen-Förderrichtlinie mit Aussagen zu folgenden Fragestellungen:

- Zweck, Rechtsgrundlagen,
- Gegenstand der Förderung,
- Zuwendungsempfänger und -voraussetzungen,

- Art, Umfang und Höhe der Zuwendung,
- sonstige Zuwendungsbestimmungen,
- Antragsverfahren, Bewilligungsbehörde, Projektträger,
- In- und Außerkrafttreten.

Während der Laufzeit der Rahmen-Förderrichtlinie werden einzelne Förderaufrufe veröffentlicht, sogenannte Calls. Sie präzisieren die Förderrichtlinie, weichen aber mitunter in einzelnen Bereichen auch von ihr ab. Gelegentlich betreffen die Calls nur einzelne Förderbereiche der Richtlinie und sind nicht in jedem Fall für die Belange der Verkehrsunternehmen relevant. Förderaufrufe enthalten stets eine Frist zum Einreichen der Förderanträge.

Förderprogramme des Bundes für Elektromobilität im ÖPNV

Förderprogramme für Elektrobusse

BMUB-Förderrichtlinie für diesel-elektrische Hybridbusse im ÖPNV

Gültig: 2014–2017 · Antragsfrist jährlich bis 15. Februar · Förderbereiche: Hybridbusse und Plug-In-Hybridbusse, Batteriegarantie und -leasing, Fahrer- und Werkstattschulungen, Personalmehrkosten · Förderhöhe: bis zu 35 % der Investitionsmehrkosten
→ www.klimaschutz.de/de/programm/foerderprogramm-fuer-hybridbusse

BMVI-Förderrichtlinie zur Marktaktivierung von Brennstoffzellenfahrzeugen

Gültig: 2017–2019 · separate Förderaufrufe · Förderbereiche: Straßen-, Schienen- und Wasserfahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb, Sonderfahrzeuge in der Logistik mit Brennstoffzellenantrieb, Betankungs- und Wartungsinfrastruktur, brennstoffzellenbasierte ortsfeste Anlagen · Förderhöhe: bis zu 40 % der Investitionsmehrkosten
→ www.now-gmbh.de/de/nationales-innovationsprogramm/foerderprogramm

Vorhabenbezogene Förderprogramme für Elektromobilität

BMUB-Förderprogramm Erneuerbar Mobil

Gültig: ab 2015 · separate Förderaufrufe · Förderbereiche: Feldversuche im Güternah- und -regionalverkehr, Zusammenwirken von Elektrofahrzeugen und Energieversorgungssystemen, Markteinführung mit ökologischen Standards · Förderhöhe: 25 %–50 %, bei Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft mindestens 50 % Eigenbeteiligung
→ www.erneuerbar-mobil.de/foerderprogramme/das-foerderprogramm-erneuerbar-mobil

BMVI-Förderrichtlinie Elektromobilität

Gültig: 2015–2019 · separate Förderaufrufe · Förderbereiche: Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur, kommunale Elektromobilitätskonzepte, Forschung und Entwicklung zur Unterstützung des Markthochlaufs in den Bereichen öffentlicher Verkehr, Güter- und Sonderverkehr · Förderhöhe: Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur bis zu 40 % der Investitionsmehrkosten, kommunale Elektromobilitätskonzepte bis zu 80 %
→ www.now-gmbh.de/de/modellregionen-elektromobilitaet/foederrichtlinie-2015

BMVI-Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Gültig: 2017–2020 · separate Förderaufrufe · Förderbereiche: Öffentlich zugängliche Normal- und Schnellladeinfrastruktur (z. B. für Parkierungsanlagen, multimodale Mobilstationen, Carsharing) · Förderhöhe: relative und absolute Höchstsätze (max. 60 %), Ausschreibungsverfahren um die geringsten Förderkosten je kW Ladeleistung
→ www.now-gmbh.de/de/ladeinfrastruktur

Die Landeshauptstadt Stuttgart verzeichnet anhaltend hohe Feinstaub- und Stickstoffdioxidwerte. Die Luftreinhaltepläne enthalten konkrete Maßnahmen, wie der ÖPNV das Erreichen der städtischen Luftreinhalteziele unterstützen soll. Die Stuttgarter Straßenbahnen AG hat sich daher frühzeitig an Forschungs- und Entwicklungsprogrammen zur Emissionsminderung und Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs der Busflotte beteiligt. Im nächsten Schritt folgt nun die Ausweitung des Einsatzes emissionsarmer und schadstofffreier Linienbusse.

→ www.ssb-ag.de/Busprojekte-151-0.html

→ www.ebsf2.eu

→ www.fch.europa.eu

Förderprojekte der Stuttgarter Straßenbahnen AG im Bereich Elektromobilität seit 2010

Förderprogramm	Fördergeber · Jahr und Kurzbeschreibung des Projekts
Modellregionen Elektromobilität	BMVBS · 2010: Beschaffung von fünf Hybridgelenkbussen
Schaufenster Elektromobilität LivingLab BWe mobil	BMVBS · 2013: Beschaffung von sieben Hybridgelenkbussen
Landesinitiative Elektromobilität II	Land Baden-Württemberg · 2015: Beschaffung von drei Hybridsolobussen
Landesinitiative Elektromobilität III	Land Baden-Württemberg · 2017: Antrag auf Beschaffung von acht Hybridsolobussen
NIP: Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie	BMVI · 2014–2016: Erprobung von drei Brennstoffzellen-Hybridbussen, Nutzung von Wasserstofftankstellen, Weiterbildung, Schaffung von Wartungsmöglichkeiten
Horizon 2020: European Bus System of the Future 2	EU · ab 2015: Demonstration verschiedener Komponenten des Bussystems (Fahrzeug, Infrastruktur, Betrieb), in Stuttgart Test eines Busses mit innovativem thermischen Management unter realen ÖPNV-Betriebsbedingungen
Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking	EU · 2014: Studie zur Kommerzialisierung von Wasserstoffbusflotten in europäischen Städten, Beteiligung von 30 Partnern EU · 2015–2016: New Bus Fuels Studie zur Tankstelleninfrastruktur für Wasserstoff-Busflotten in zwölf Städten, Entwicklung detaillierter Geschäftsszenarien



Die Hansestadt Hamburg ist eine wachsende Stadt mit hohen Anforderungen an den ÖPNV. Der Verkehrssektor ist eine wichtige Stellschraube zur Reduzierung von Emissionen (z. B. Feinstaub, Stickoxide, Kohlendioxid), um den Ansprüchen an nachhaltige Mobilität und eine hohe Lebensqualität gerecht zu werden. Innovative Antriebstechnologien, die einen noch klima- und umweltfreundlicheren Busverkehr ermöglichen, gewinnen für die HOCHBAHN daher immer mehr an Bedeutung. Laut Beschluss des Hamburger Senats wird die HOCHBAHN ab 2020 nur noch emissionsfreie Busse beschaffen. Auf der Buslinie 109, Europas erster Innovationslinie, testet die HOCHBAHN mit Unterstützung deutscher und europäischer Zuwendungsgeber verschiedene innovative Antriebstechnologien, um einen bestmöglichen Überblick über die Vor- und Nachteile der einzelnen Technologien im Praxisbetrieb zu erhalten.

→ www.hochbahn.de/hochbahn/hamburg/de/Home/Naechster_Halt/Ausbau_und_Projekte/Innovationslinie_109

→ www.hysolutions-hamburg.de/projekte/mobilitaet

Ausgewählte Elektromobilitätsprojekte der Hamburger Hochbahn AG

Förderprogramm	Fördergeber · Jahr und Kurzbeschreibung des Projekts
Modellregionen Elektromobilität	BMVBS · 2011–2013: Beschaffung von fünf seriellen Hybridgelenkbussen zur Erprobung im Liniendienst
Förderrichtlinie Hybridbusse	BMUB · 2013–2014: Beschaffung von 20 parallelen Hybridbussen (fünf Solo- und 15 Gelenkbusse) für den regulären Liniendienst
Erneuerbar Mobil	BMUB · 2014–2017: Einrichtung der 9,3 km langen Innovationslinie 109, Erprobung von drei Plug-in-Hybridbussen und drei Batteriebusen, Aufbau von Ladeinfrastruktur an Endhaltestellen, Validierung von Technik und Betriebstauglichkeit
Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking	EU · 2010–2016: Erprobung und europäischer Erfahrungsaustausch zu Brennstoffzellenbussen EU · 2015–2017: wissenschaftliche Untersuchung zur Wasserstoff-Infrastruktur für ein Busdepot mit bis zu 260 Fahrzeugen



2 | Konjunkturprogramme / Kommunalinvestitionsförderungsfonds

In Zeiten konjunkturellen Abschwungs, z. B. während der Banken- und Finanzkrise 2008, greift der Staat mit zeitlich befristeten Maßnahmen – sogenannten Konjunkturprogrammen – in das marktwirtschaftliche Geschehen ein. Sie zielen darauf ab, mit öffentlichen und privaten Investitionen die Nachfrage anzuregen und damit die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt zu beleben. Anfang 2015 hat der Bund ein entsprechendes Investitionspaket von über 15 Mrd. Euro auf den Weg gebracht, das die Konjunktur beleben und den großen Investitionsstau u. a. bei der Verkehrsinfrastruktur verringern soll. Ein wesentlicher Bestandteil der Investitions-offensive ist das mit 3,5 Mrd. Euro ausgestattete Sondervermögen Kommunalinvestitionsförderungs-fonds.

Im Gegensatz zu vorherigen Konjunkturprogrammen stehen die Mittel nach dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) auch für Investitionen zum Barriereabbau im ÖPNV, zur Lärmbekämpfung und Luftreinhaltung zur Verfügung. Die Bundesmittel werden über die Länder ausschließlich finanzschwachen Kommunen zur Verfügung gestellt, die sie trägerneutral an „Letzt-empfänger“, wie z. B. Verkehrsunternehmen, weitergeben können. Die Vorgabe des Bundes für die maximale Förderquote beträgt 90%. Da bislang nur ein Bruchteil der KInvFG-Mittel für konkrete Projekte abgerufen wurde, haben Bund und Länder den Förderzeitraum um zwei Jahre bis Ende 2020 verlängert.

Die Umsetzung des Bundesgesetzes wurde in den landesgesetzlichen Regelungen sehr unterschiedlich vollzogen. Bremen und Schleswig-Holstein schließen Investitionen im ÖPNV aus, Bayern und Mecklenburg-Vorpommern schränken den Förderkatalog des Bundes ein, Rheinland-Pfalz stockt das Bundesprogramm mit zusätzlichen Landesmitteln auf, Hessen und Sachsen haben ergänzende Landesprogramme für alle Kommunen aufgelegt. In Nordrhein-Westfalen ist es in einigen Kommunen und Verkehrsunternehmen erfolgreich gelungen, ca. 17,7 Mio. Euro an zusätzlichen Mitteln aus dem Fonds für Investitionsvorhaben im öffentlichen Verkehr einzuwerben (siehe Tabelle unten).

Um Fördermittel aus Konjunkturprogrammen in Anspruch nehmen zu können, ist es für die Verkehrsunternehmen empfehlenswert, stets strategisch sinnvolle kurz- und mittelfristig umsetzbare Investitionsvorhaben in der Schublade zu haben. Dies sollte in enger Abstimmung mit der Kommune als zuständigen Aufgabenträger geschehen. Gegebenenfalls ist es auf kommunaler Ebene möglich, Förderprojekte zwischen verfügbaren Fördertöpfen umzuschichten, um eine bestmögliche Fördermittel-Allokation mit günstiger finanzieller Eigenbeteiligung zu erreichen.

Zwischenbilanz – Investitionsvorhaben aus KInvFG-Mitteln im Bereich ÖPNV in Nordrhein-Westfalen

Stadt	Bundesmittel	Maßnahme	Stand April 2017
Bochum	828 Tsd. €	Einbau taktiles Leitsystem für Blinde in Stadtbahn-Stationen	
Bonn	111 Tsd. €	Barrierefreier Umbau mehrerer Bushaltestellen	
Castrop-Rauxel	324 Tsd. €	Barrierefreier Umbau ZOB und mehrerer Haltestellen	
Düren	450 Tsd. €	Barrierefreier Umbau von 15 Bushaltestellen	
Erkrath	395 Tsd. €	Barrierefreier Ausbau von 25 bis 30 Bushaltestellen	
Gelsenkirchen	157 Tsd. €	Barrierefreier Umbau mehrerer Haltestellen	
Hagen	180 Tsd. €	Barrierefreier Umbau mehrerer Bushaltestellen	
Herne	135 Tsd. €	Barrierefreier Ausbau mehrerer Bushaltestellen	
Köln	50 Tsd. €	Umrüstung Parkhaus Köln-Marsdorf, Haus Vorst auf LED-Lichttechnik	
	3,4 Mio. €	Neubau einer P+R-Anlage am S-Bahnhof Köln Porz-Wahn	
	6,3 Mio. €	Lärmschutzmaßnahmen Stadtbahn-Abstellanlage Köln-Weidenpesch	
	4,7 Mio. €	Barrierefreier Umbau Stadtbahn-H Köln-Vingst inkl. Aufzüge	
Marl	414 Tsd. €	Barrierefreie Umgestaltung mehrerer Bushaldebuchten	
Vettweiß	14 Tsd. €	Barrierefreier Umbau einer Bushaltestelle	
Waltrop	256 Tsd. €	Verlegung/barrierefreier Umbau einer Bushaltestelle inkl. LSA	



Von den Bundesmitteln des kommunalen Investitionsfonds profitieren in Nordrhein-Westfalen insbesondere die kreisfreien Städte. Die Rheinmetropole Köln verwendet etwa ein Viertel ihrer Mittel für Zukunftsinvestitionen im öffentlichen Nahverkehr. Die Kölner ÖPNV-Projekte, für welche die zusätzlichen Bundesmittel die passende Fördermöglichkeit darstellen, stammen zum Großteil aus dem Projektvorrat der KVB. Dank der engen Abstimmung mit der Stadt ist es der KVB gelungen, die Vorhaben erfolgreich auf kommunaler Ebene zu positionieren. Ihre Umsetzung unterstützt die kommunalen Klimaschutzziele und trägt dazu bei, noch mehr Kunden für den Öffentlichen Personennahverkehr zu begeistern.



Jürgen Fenske

Vorstandsvorsitzender, Kölner Verkehrs-Betriebe AG
VDV-Präsident

3 | Gleisanschlussförderung des Bundes

Um die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene zu unterstützen, fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bereits seit 2004 den Ausbau und die Reaktivierung privater Gleisanschlüsse im deutschen Schienennetz. Im Fokus des auf Initiative des VDV entwickelten Programms stehen die Verlagerer als Auftraggeber eines Transportes und/oder einer logistischen Dienstleistung unter Nutzung der Schiene. Mit Hilfe der Bundesförderung können bestehende Kapazitäten erweitert, stillgelegte Gleisanschlüsse reaktiviert oder neue Anschlüsse gebaut werden. Neben Bestandskunden können von der Förderung auch Zulieferer und Abnehmer profitieren, die noch keinen eigenen Gleisanschluss besitzen. Ebenso profitieren Speditionen und gewerbliche Betreiber von Gewerbegebieten von der Förderrichtlinie.

Seit Inkrafttreten der Gleisanschlussförderung konnten bereits 135 erfolgreiche Vorhaben privater Eisenbahninfrastrukturbetreiber realisiert werden. Weitere Projekte befinden sich in der Warteschleife und werden in der neuen Förderperiode verwirklicht. Im aktuellen Förderzeitraum von 2017–2020 stehen jährlich 14 Mio. Euro an Bundesmitteln zur Verfügung.

Für die Mittelvergabe ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Vor Antragstellung empfiehlt sich für interessierte Unternehmen in jedem Fall ein Gespräch mit dem EBA, das eine kostenfreie Förderberatung anbietet. So können bereits im Vorfeld offene Fragen geklärt und eine reibungslose Bearbeitung der Förderanträge sichergestellt werden. Auch der VDV und die in ihm organisierten Güterbahnen unterstützen gern beratend mit ihrem Know-how entsprechende Projekte.

Drei W-Fragen zur Gleisanschlussförderung

Was? Förderfähig sind der Neu-, Ausbau und die Reaktivierung von Gleisanschlüssen sowie der Bau von Anlagen und Verladeeinrichtungen ausschließlich zum Be- und Entladen von Güterwagen. Voraussetzung ist dabei, dass die zusätzlichen Gütertransporte substantiell und dauerhaft auf der Schiene abgewickelt werden.

Wer? Antragsberechtigt sind Unternehmen in privater Rechtsform.

Wieviel? Die Bundesförderung stellt pro Projekt mindestens 15.000 Euro und maximal 50% des Investitionsvolumens zur Verfügung. Für die konkrete Förderung gibt es Schlüsselzahlen, die sich an den zusätzlich beförderten Mengen oder der zusätzlichen Transportleistung orientieren.



4 | Förderrichtlinie des Bundes für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs

Der Bund unterstützt nichtbundeseigene Unternehmen beim Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen für den Kombinierten Verkehr, um Gütertransporte von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern. In der aktuellen Förderperiode von 2017–2021 wird der Bau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs mit jährlich 93 Mio. Euro gefördert.

Die Förderung ist technologieoffen und erfolgt sowohl für vertikale als auch für horizontale Umschlaganlagen, die allen Nutzern diskriminierungsfrei offen stehen müssen. Gefördert werden maximal 80% der zuwendungsfähigen Baukosten. Mit jeweils einer Million Euro Fördermittel soll die technische Umschlagkapazität um durchschnittlich 9 000 Ladeeinheiten erweitert werden. In der neuen Förderperiode werden der Förderkatalog und die Antragsbedingungen verbessert:

- Wegfall der bisher verpflichtend vorgeschriebenen selbstschuldnerischen Bankbürgschaft; Vorteil für den Antragsteller: Wegfall zusätzlicher Bürgschaftskosten,
- anteilige Berücksichtigung der Verlagerungseffekte in der Wirtschaftlichkeitsrechnung auch auf Strecken im europäischen Ausland und nicht nur auf bundesdeutschem Gebiet,
- Einrichtungen für Horizontalumschlag und Auf-fahrtvorrichtungen für nichtkranbare Sattelauf-lieger zählen zu den zuwendungsfähigen Anlagen,
- die Vollständigkeit der Antragsunterlagen ist innerhalb eines Monats von der Bewilligungs-behörde (Eisenbahn-Bundesamt und General-direktion Wasserstraßen und Schifffahrt) zu prüfen.

→ www.bmvi.de/kombinierter-verkehr

→ www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/Kombinierter_Verkehr/kombinierter_verkehr_inhalt.html



” Multimodale Transportketten sind das beste Konzept, um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen und die Konkurrenz zwischen verschiedenen Verkehrsträgern durch Kooperation und Partnerschaft zu überwinden. Die Bentheimer Eisenbahn betreibt daher seit 2007 gemeinsam mit weiteren Partnern im Europark Emlichheim-Coevorden auf der Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden das erste echte grenzüberschreitende und trimodale Umschlagterminal für Eisenbahn, Lkw und Binnenschiff. Für die größte Einzelinvestition in unserer Unternehmensgeschichte konnten wir die Förderung des Bundes für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs sowie Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung nutzen.



Joachim Berends

Vorstand, Bentheimer Eisenbahn AG
VDV-Vizepräsident

5 | Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW-Förderung)

Der im Grundgesetz verankerte Auftrag zum Herstellen gleichwertiger Lebensverhältnisse fordert von Bund und Ländern eine konsequente Regionalpolitik mit den Zielen Chancengerechtigkeit, Teilhabe an wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklung sowie einer gleichwertigen Raumentwicklung im gesamten Bundesgebiet. Zentrales Förderinstrument der bundesdeutschen Regionalpolitik zugunsten strukturschwacher Regionen ist die Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW). Mit GRW-Mitteln werden beispielsweise das Schaffen neuer Arbeitsplätze und Maßnahmen zum Stärken der Anpassungsfähigkeit, Wettbewerbsfähigkeit und Eigenverantwortlichkeit durch gewerbliche Investitionen, Investitionen in die kommunale wirtschaftsnahe Infrastruktur und nichtinvestive Aktivitäten (z. B. Clusterbildung) gefördert. Die GRW-Förderung ist mit den Regionalbeihilferegeln der EU harmonisiert und besteht aus Zuschüssen, Darlehen oder Bürgschaften. Darüber hinaus können auch Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zum Verstärken des nationalen Förderprogramms eingesetzt werden.

Der GRW-Koordinierungsausschuss aus Bund und Ländern hat den aktuellen Koordinierungsrahmen mit drei Förderschwerpunkten festgelegt, der am 4. August 2016 in Kraft getreten ist:

- kleinere und mittlere Unternehmen (KMU),
- Technologie und Innovationen,
- ländliche Räume.

→ Themenseite des BMWi zur Regionalpolitik: www.bmwi.de/Redaktion/DE/Dossier/regionalpolitik.html

An der Finanzierung der GRW beteiligen sich Bund und Länder nach Artikel 91a GG jeweils zur Hälfte. Die Länder haben die Aufgabe, förderwürdige Vorhaben auszuwählen, Förderbescheide zu erteilen und das Einhalten der Förderbestimmungen zu kontrollieren. Für die aktuelle Förderperiode wurde eine grundlegende Neuverteilung der GRW-Bundesmittel beschlossen, die auf einer bundesweit einheitlichen Berechnung der Strukturschwäche basiert. Aufgrund stärker ausgeprägter Strukturprobleme fließen ca. 80% der GRW-Mittel in die neuen Bundesländer und Berlin. In Westdeutschland profitieren insbesondere Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und das Saarland. Die nationalen Fördergebiete werden auf Basis der Regionalleitlinien der EU-Kommission nach Maßgabe eines Regionalindikatorenmodells festgelegt. Die regionale Mittelverteilung spiegelt die im Vergleich zu anderen europäischen Ländern insgesamt günstigere wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland wider und konzentriert die GRW-Mittel auf besonders strukturschwache Regionen.

Die GRW-Fördersätze im Bereich der gewerblichen Wirtschaft richten sich prinzipiell nach der Unternehmensgröße und der strukturellen Situation in der jeweiligen Region. Dabei sind den Ländern Spielräume gegeben, um mit der Mittelzuweisung regionalpolitische Akzente zu setzen.

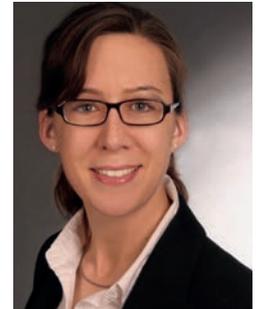


Europäische Förderinstrumente

Ein Großteil des Haushalts der Europäischen Union fließt in die europäischen Strukturfonds zur regionalen Entwicklung in den Mitgliedsstaaten sowie in Forschung und Innovation. Da die Mittel mehrheitlich von nationalen und regionalen Behörden verwaltet werden, ergeben sich je nach Mitgliedsstaat, Bundesland und Region unterschiedliche Förderschwerpunkte. Diese bieten oftmals Möglichkeiten zur Finanzierung von Projekten im öffentlichen Verkehr.



Wenn wir ein ÖV-Projekt finanzieren wollen, ist „Europa“ wohl nicht unser erster Gedanke. Dabei können diverse Programme der EU einen erheblichen Beitrag zu größeren Infrastrukturvorhaben, Anschaffungen oder auch zum Testen von Innovationen (z. B. neue Antriebstechnologien, ITS, Automatisierung, etc.) leisten. Zwar gelten europäische Förderanträge oft als „bürokratisch“; andererseits werden die zahlreichen Möglichkeiten, vorab Fragen zu stellen und Erläuterungen zu erhalten, die die Aussicht auf einen erfolgreichen Antrag erhöhen können, nicht immer in Anspruch genommen. Ein Blick auf die Informationsseiten der Europäischen Kommission und der Europäischen Investitionsbank (EIB) kann sich also lohnen. Dabei sollte man wissen: Nicht jeder Projektauftrag gleicht inhaltlich dem vorherigen! Daher sollte, wer eine europäische Förderung sucht und für „sein“ Thema zunächst nichts gefunden hat, ruhig in regelmäßigen Abständen nochmal nachsehen.



Annika Stienen

Leiterin VDV-Europabüro Brüssel

6 | Europäische Strukturfonds

Fast ein Drittel des gesamten EU-Haushalts wird für die Regionalpolitik als wichtigstes Instrument der Investitionspolitik der Europäischen Union (EU) aufgewendet. Für die wesentlichen Ziele der Regionalpolitik, das Schaffen neuer Arbeitsplätze, Wirtschaftswachstum, Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen, eine nachhaltige Entwicklung und die Verbesserung der Lebensqualität der EU-Bürger stehen im aktuellen Siebenjahreszeitraum von 2014–2020 insgesamt 351,8 Mrd. Euro zur Verfügung. Unter Berücksichtigung nationaler und privater Finanzierungsbeiträge beläuft sich der Gesamtumfang auf ca. 450 Mrd. Euro. Die Förderung eines nachhaltigen Verkehrs und die Verbesserung von Netzwerkinfrastrukturen gehört ausdrücklich zu den Zielen der europäischen Regionalpolitik.

Die Mittel der EU für Regionalpolitik verteilen sich auf folgende Hauptfonds, die gemeinsam mit weiteren kleineren Fonds den Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESIF) bilden:

- Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) → 196,4 Mrd. Euro
- Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) → 99,4 Mrd. Euro
- Europäischer Sozialfonds (ESF) → 93,1 Mrd. Euro
- Kohäsionsfonds (KF) → 63,4 Mrd. Euro



Die europäische Regionalförderung erfolgt in Abhängigkeit vom wirtschaftlichen Entwicklungsstand der Regionen. Daher erhält Deutschland keine Mittel aus dem Kohäsionsfonds, der nur für EU-Staaten mit einem Bruttonationaleinkommen von unter 90 % des EU-Durchschnitts eingerichtet ist. Seit der EU-Osterweiterung 2004 fließen die meisten Kohäsionsmittel nach Osteuropa. In Deutschland gibt es nur sogenannte Übergangsregionen und entwickelte Regionen. Dabei ist der räumliche Zuschnitt der Regionen nicht mit den Grenzen der Bundesländer identisch und kleinteiliger. Für strukturschwächere Regionen gelten besonders hohe Förderquoten, dies trifft vorrangig auf Ostdeutschland und auf Landesteile von Niedersachsen zu (siehe Karte oben rechts).



- Weniger entwickelte Regionen (BIP pro Kopf < 75 % des EU-27 Durchschnitts) – in Deutschland nicht vorkommend
- Übergangsregionen (BIP pro Kopf zwischen >=75% und <90% des EU-27 Durchschnitts)
- Entwickelte Regionen (BIP pro Kopf zwischen >90% des EU-27 Durchschnitts)

Für die aktuelle Förderperiode von 2014–2020 haben die EU-Kommission und die Bundesrepublik Deutschland eine Partnerschaftsvereinbarung über den Einsatz der ESIF-Mittel abgeschlossen. Die Vereinbarung enthält die deutsche Gesamtstrategie zum Einsatz der Europäischen Struktur- und Investitionsfonds. Deutschland erhält in der Förderperiode aus den Strukturfonds insgesamt 19,3 Mrd. Euro, davon ca. 9,8 Mrd. Euro für die Übergangsregionen und ca. 8,5 Mrd. Euro für die entwickelten Regionen. Die allgemeinen Prioritäten und Ziele der Regionalpolitik werden auf europäischer Ebene vorgegeben. Die EU-Regionalförderung hat im Zeitraum von 2014–2020 elf thematische Ziele, wobei EFRE-Mittel grundsätzlich alle Ziele unterstützen, der Schwerpunkt jedoch auf den Zielen 1 bis 4 liegt. ESF-Mittel können hauptsächlich für die Ziele 8 bis 11 eingesetzt werden. Gemäß der Partnerschaftsvereinbarung sind für die thematischen Ziele 7 und 11 in Deutschland keine EU-Mittel zugeordnet.

Ziele und Prioritäten der EU-Regionalförderung im Zeitraum 2014–2020

Investitionen aus dem EFRE unterstützen alle elf Ziele, die **Hauptprioritäten** für die Investitionen liegen aber auf den **Zielen 1–4**. Die **Hauptprioritäten** des ESF liegen auf den **Zielen 8–11**, der Fonds unterstützt aber **auch die Ziele 1–4**.

-  1. Ausbau von Forschung, technischer Entwicklung und Innovation
-  2. Verbesserung des Zugangs zu Informations- und kommunikationstechnologien (IKT) sowie ihrer Nutzung und Qualität
-  3. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von KMU
-  4. Unterstützung der Umstellung auf eine CO₂-arme Wirtschaft
-  5. Anpassung an den Klimawandel, Risikoprävention und -management
-  6. Umweltschutz und effiziente Nutzung von Ressourcen
-  7. Nachhaltigkeit im Verkehr und Verbesserung der Netzinfrastrukturen
-  8. Förderung einer nachhaltigen und hochwertigen Beschäftigung sowie der Mobilität der Arbeitskräfte
-  9. Förderung der sozialen Eingliederung sowie Bekämpfung von Armut und Diskriminierung
-  10. Investitionen in Aus- und Fortbildung und lebenslanges Lernen
-  11. Verbesserung der Effizienz der öffentlichen Verwaltung

Aufteilung der Mittel aus den europäischen Strukturfonds 2014–2020 auf die Bundesländer

Bundesland	EFRE (Mio. €)	ESF (Mio. €)	ELER (Mio. €)
Baden-Württemberg	246,6	259,7	618,0
Bayern	494,7	297,9	1.292,4
Berlin	635,2	215,1	965,8
Brandenburg	845,6	362,4	
Hamburg	55,5	78,2	
Hessen	240,7	172,2	268,3
Mecklenburg-Vorpommern	967,8	384,6	847,0
Bremen	103,0	76,2	938,6
Niedersachsen	690,8	287,5	
Nordrhein-Westfalen	1.211,7	627,0	512,1
Rheinland-Pfalz	186,0	109,0	258,7
Saarland	143,3	73,9	28,6
Sachsen	2.089,0	662,7	816,9
Sachsen-Anhalt	1.427,5	611,8	777,6
Schleswig-Holstein	271,2	88,8	348,4
Thüringen	1.165,1	499,3	625,7
ESF - Bundesprogramm Netzwerk ländlicher Raum		2.689,3	5,0
Insgesamt	10.773,7	7.495,6	8.3030,1

Die Durchführung und Abwicklung der aus den Strukturfonds geförderten Programme ist in Deutschland Aufgabe der Bundesländer. Die Landesregierungen stellen sogenannte Operationelle Programme auf, in denen die grundlegende Ausrichtung der Förderung anhand regionaler und sektoraler Besonderheiten konkretisiert wird. Daher ergeben sich von Bundesland zu Bundesland unterschiedliche Förderschwerpunkte. Die Operationellen Programme wurden Anfang 2015 von der Europäischen Kommission genehmigt. Die Länder erarbeiten daraufhin ihre konkreten Förderrichtlinien, darunter auch für Investitionen im Verkehrssektor, z. B.:

Berlin | Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE) → 117 Mio. Euro
Brandenburg | Richtlinie Mobilität → 34 Mio. Euro
Niedersachsen | Richtlinie Mobilitätszentralen → 24 Mio. Euro
Sachsen | Richtlinie Verkehrsinfrastruktur → 105 Mio. Euro

Aus den entsprechenden Förderrichtlinien der Länder können sich für Verkehrsunternehmen und Kommunen für einzelne Investitionsvorhaben interessante Fördermöglichkeiten ergeben. Die meisten Länder stellen auf eigenen Landesportalen weiterführende Informationen und Projektbeispiele zur EFRE- und ESF-Förderung bereit.

- EU-Investitionspolitik: www.ec.europa.eu/regional_policy/de/policy/what/investment-policy
- EFRE: www.ec.europa.eu/regional_policy/de/funding/erdf
- ESF: www.ec.europa.eu/regional_policy/de/funding/social-fund
- EFRE-/ESF-Themenseite BMWi: www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Europa/efre-und-esf.html

Checkliste für Verkehrsunternehmen zur EFRE-Förderung

- Welches Bundesland und welche Region sind für uns relevant?
- Welchen Entwicklungsstand hat unsere Region im Vergleich zum EU-Durchschnitt?
- Welche Förderschwerpunkte stehen im Operationellen Programm unseres Landes?
- Gibt es bereits konkrete Förderrichtlinien für Vorhaben im Verkehrssektor?
- Welche Fördervoraussetzungen stehen in der Richtlinie?
- Erfüllt unser Unternehmen diese Voraussetzungen?
- Wie können wir das Erfüllen der Fördervoraussetzungen nachweisen?
- Wer kann uns bei der Nachweisführung helfen?
- Wann nehmen wir Kontakt mit dem zuständigen Ministerium/Fördermittelgeber/Projektträger auf?

7 | EFRE-Förderung im ÖPNV am Beispiel des Freistaats Sachsen

Die Förderziele und -schwerpunkte im Operationellen Programm des Freistaats Sachsen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) haben sich nach den übergeordneten Zielen und Prioritäten der EU-Regionalförderung in der aktuellen Förderperiode zu richten. Die regionale Entwicklungsstrategie im Operationellen Programm 2014–2020 der EFRE-Förderung ist daher eng mit den strategischen Rahmenbedingungen auf europäischer und nationaler Ebene abgestimmt. Basierend auf den Zielen 1, 3 bis 6 und 9 der EU-Regionalförderung (siehe S. 15) sind im sächsischen Operationellen Programm EFRE 2014–2020 insgesamt sechs Prioritätenachsen mit jeweils spezifischen Zielen definiert. Dem Freistaat Sachsen stehen in der Förderperiode insgesamt ca. 2.089 Mio. Euro an EFRE-Mitteln zur Verfügung.

In die Auswahl der thematischen Ziele und Investitionsprioritäten sind die Erfahrungen aus der vorherigen EFRE-Förderperiode 2007–2013 eingeflossen. So werden in der dritten Prioritätenachse mit einem Budget von 447,5 Mio. Euro in vier Vorhaben verstärkt Ansätze zur Verringerung der CO₂-Emissionen gefördert. Die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor ist im spezifischen Ziel 10 beschrieben, das das Fördervorhaben „Umweltfreundliche Verkehrsträger“ mit vier Fördergegenständen umfasst:

- verkehrstelematische Anlagen,
- städtischer ÖPNV, verkehrstelematische Maßnahmen zur Anschlusssicherung im ÖPNV,
- Radverkehr,
- Binnenhäfen.

Das Vorhaben „Umweltfreundliche Verkehrsträger“ hat ein Budget von ca. 105 Mio. Euro und wird mit der Richtlinie Verkehrsinfrastruktur des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 16. Juli 2016 umgesetzt, welche die Grundlage für die Förderung von ÖPNV-Investitionsvorhaben aus EFRE-Mitteln darstellt. In der Richtlinie werden die Förderbedingungen präzisiert sowie Nahverkehrsunternehmen ausdrücklich als Zuwendungsempfänger adressiert.

Eine Besonderheit der Förderrichtlinie Verkehrsinfrastruktur ist der Nachweis des mit dem Vorhaben eingesparten CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor, der über ein Berechnungsmodell zu führen und im Verwendungsnachweis anzugeben ist. Je 1 Mio. Euro eingesetzter Fördermittel sind 100 Tonnen eingespartes CO₂ im Jahr 2023 nachzuweisen. Hierbei schließt sich der Bogen zum Operationellen Programm, in dem programmspezifische Ergebnisindikatoren mit ebendiesen Zielwerten definiert sind. Für das Vorhaben „Umweltfreundliche Verkehrsträger“ sind die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor in Sachsen und der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsträger am Modal Split die maßgebenden Indikatoren.

Nachfolgend sind einige Praxisbeispiele für ÖPNV-Investitionsvorhaben zusammengestellt, die im Rahmen der Richtlinie Verkehrsinfrastruktur in der Förderperiode 2007–2013 unterstützt wurden. Die Vorgängerrichtlinie hatte ein Budget von insgesamt ca. 113 Mio. Euro, wovon 85 Mio. Euro aus EFRE-Mitteln und 28 Mio. Euro aus nationaler Kofinanzierung stammten.



Sächsische ÖPNV-Vorhaben mit EFRE-Förderung aus der Förderperiode 2007–2013

Unternehmen	Budget Gesamtprojekt (Mio. €)	Investitionsvorhaben
Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft	0,092	Beschaffung erdgasbetriebener Gelenkbusse
	4,937	Ausbau der Dynamischen Fahrgastinformation
Dresdner Verkehrsbetriebe AG	2,274	Verbesserung der Verkehrssteuerung auf der Nord-Süd-Verbindung
	0,592	Nachrüstung von Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen
	0,045	Errichtung eines wärmegeführten Blockheizkraftwerks
Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH	6,209	Weiterentwicklung des Rechnergestützten Betriebsleitsystems zum ITCS mit Kopplung von Lichtsignalanlagen
	1,465	Umsetzung von Mobilitätspunkten
	0,046	Ausrüstung von Linienbussen mit EEV-Standard
Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH	42,228	Chemnitzer Modell: Beschaffung von Hybridschienenfahrzeugen

Verbesserung der Verkehrssteuerung auf der Nord-Süd-Verbindung in Dresden

Die Nord-Süd-Verbindung zwischen den Stadtteilen Südvorstadt und Klotzsche im Norden ist eine der am stärksten belasteten Verkehrsachsen Dresdens. In der Spitzenstunde rollen bis zu 62 Straßenbahnen je Stunde und Richtung über den innerstädtischen Streckenabschnitt. Zielstellung des Gemeinschaftsprojekts der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) mit der Landeshauptstadt Dresden war es, den Stand der Technik im operativen Verkehrsmanagement für den ÖPNV weiterzuentwickeln. Das von der Technischen Universität Dresden gesteuerte Projekt lief bis 2015. Folgende Komponenten wurden entwickelt und in den Praxiseinsatz überführt:

- moderne Hardware an 24 Lichtsignalanlagen sowie an mehreren übergeordneten Steuerungssystemen,
- Fahrerassistenzsystem via Smartphone in 83 Straßenbahnen ,
- Datenübertragungs- und Kommunikationsinfrastruktur.

→ Projektseite der DVB AG: www.dvb.de/de-de/die-dvb/zukunftsprojekte/verlaesslicher-nahverkehr

→ Qualitätssicherung von Lichtsignalanlagen: www.urbic-system.com



Grenzüberschreitende EU-Projekte aus der Region Oberlausitz-Niederschlesien

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit benachbarter Regionen birgt noch viele Potenziale. Um den grenzüberschreitenden ÖPNV für die Fahrgäste noch attraktiver zu gestalten, beteiligt sich der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) im Dreiländereck Tschechische Republik – Polen – Deutschland im Osten des Freistaats Sachsen aktiv als Lead- oder Projektpartner an EU-Projekten. Damit leistet der ZVON seinen Beitrag zum Zusammenwachsen von Europa und insbesondere der EURO-NEISSE-Region. In den zurückliegenden Jahren war der ZVON an mehreren EFRE-Programmen und -Projekten beteiligt:

→ www.zvon.de/de/Projekte

→ www.zvon.de/de/PLSN

→ www.snpl-regio-info.eu

→ www.zvon.de/de/SNCZ

→ www.zvon.de/de/Ziel-3

Attraktive Ausflugsziele in Polen



Auf Entdeckungstour in Tschechien



8 | Europäisches Forschungsrahmenprogramm Horizon 2020

Horizon 2020 ist das Rahmenprogramm der EU für Forschung und Innovation. Es ist für den Zeitraum von 2014–2020 mit ca. 79 Mrd. Euro ausgestattet. Das Rahmenprogramm setzt das 7. EU-Forschungsrahmenprogramm sowie weitere EU-Programme fort und fördert Grundlagenforschung sowie die anwendungsorientierte Entwicklung neuartiger Produkte. Horizon 2020 hat drei Programmschwerpunkte:

- gesellschaftliche Herausforderungen (z. B. Klimawandel, demografischer Wandel),
- führende Rolle der Industrie (z. B. industrielle Forschung und Entwicklung, Schlüsseltechnologien),
- Wissenschaftsexzellenz (z. B. Vernetzung von Forschenden, Forschungsaufenthalte).

Die Förderung erfolgt als Zuschuss, der nach Art des Projekts gestaffelt ist. So haben die öffentliche Beschaffung innovativer Technologien eine Förderquote von 20%, Innovations- und Demonstrationsprojekte von 70% und Forschungsvorhaben von 100%. Für Horizon 2020 werden einzelne Projektaufträge auf dem elektronischen Teilnehmerportal veröffentlicht, über das auch die Förderanträge eingereicht werden. Im Regelfall müssen mindestens drei voneinander unabhängige Projektpartner aus verschiedenen Mitgliedsstaaten einen gemeinsamen Projektantrag einreichen. Die Anforderungen an die Mindestanzahl der Projektpartner und Staaten hängt vom jeweiligen Förderauftrag ab.

Für die Herausforderungen im Verkehrsbereich stehen in der Förderperiode von 2014–2020 für den Bereich „Smart, Green and Integrated Transport“ des Schwerpunkts „Gesellschaftliche Herausforderungen“ ca. 6,4 Mrd. Euro zur Verfügung.

→ www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en

→ Teilnehmerportal: www.ec.europa.eu/research/participants/portal/desktop/en/opportunities

→ Arbeitsprogramm „Smart, Green and Integrated Transport“:

www.ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/h2020-section/smart-green-and-integrated-transport

→ Nationale Kontaktstelle des BMBF: www.horizont2020.de



Für den Teilzeitraum 2016/17 hat die Europäische Kommission am 25. Juli 2016 das Arbeitsprogramm verabschiedet, auf dessen Basis einzelne Projektaufträge zu folgenden Themen erfolgen:

– **Mobilität für Wachstum** | Intelligente Elektromobilität in Städten, Infrastruktur (Resilienz gegenüber extremen Ereignissen, Optimierung von Verkehrsinfrastruktur inkl. Halte- und Verknüpfungsstellen), Sozioökonomische und Verhaltensforschung (Big Data, Barrierefreiheit, zukünftige Anforderungen an das Berufsbild, individuelles Verhalten/Trends/Lifestyles)

– **Grüne Fahrzeuge** | Busse, Züge, Hybrid- und Elektromobilität inkl. Infrastruktur

– **Automatisierter Straßenverkehr**

Im Auftrag des BMBF und BMWi betreiben verschiedene Organisationen in Deutschland ein Netzwerk von 20 nationalen Kontaktstellen, die sich mit den verschiedenen Programmteilen von Horizon 2020 befassen.

8_1 | Shift2Rail

Shift2Rail ist eine im Rahmen von Horizon 2020 errichtete gemeinsame Technologieinitiative der Europäischen Kommission mit der Schienenfahrzeugindustrie und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Initiative wird mit 450 Mio. Euro aus dem Horizon 2020-Haushalt und mit 470 Mio. Euro von den Mitgliedern finanziert. Sie verfolgt das übergeordnete Ziel, den einheitlichen europäischen Schienenverkehrsraum zu vervollständigen und fördert Forschung und Entwicklungen im Bereich des Schienenverkehrs. Konkrete Förderziele sind

- Reduzierung der Lebenszykluskosten im Schienenverkehr um 50%,
- Verdopplung der Kapazität im Schienenverkehr,
- Verbesserung der Verlässlichkeit und Pünktlichkeit um 50%.

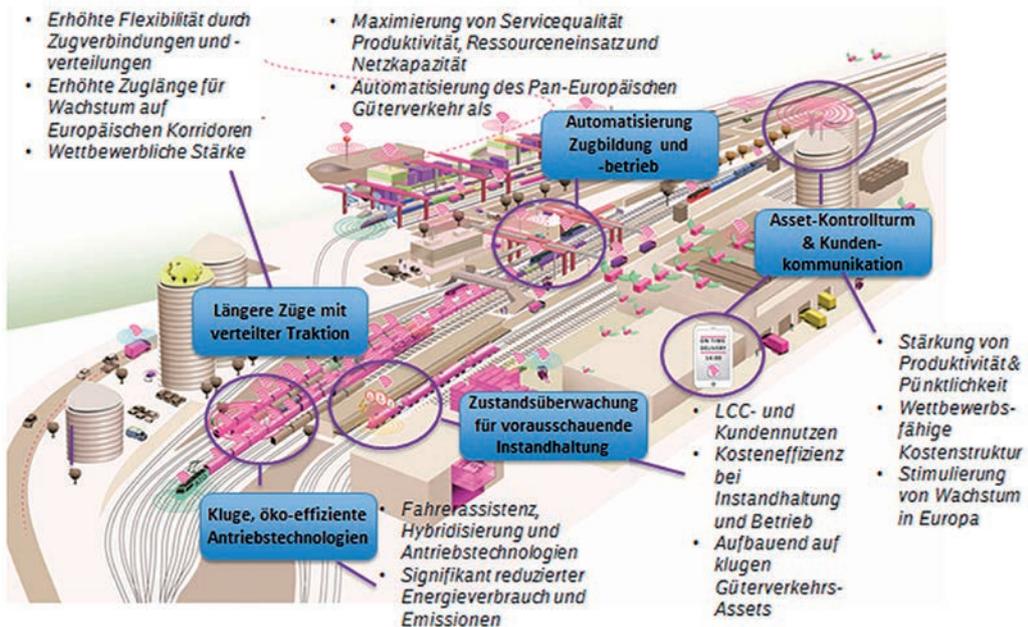
Für Shift2Rail werden einzelne Projektaufrufe veröffentlicht. Einige Aufrufe (ca. 70% des Budgets) sind nur Mitgliedern der Initiative zugänglich. Die anderen Projektaufrufe stehen auch Nichtmitgliedern offen. Die Antragsmodalitäten erfolgen zum Großteil nach den Konditionen von Horizon 2020 und sind in den einzelnen Projektaufrufen veröffentlicht.

→ www.shift2rail.org

Shift2Rail-Vorhaben Automated Train Operations der Deutschen Bahn AG

Ein wichtiger Schwerpunkt der DB-Aktivitäten bei Shift2Rail ist der automatisierte Zugbetrieb (Automated Train Operations – ATO). Diese Technologie verspricht in Zukunft die deutliche Ausweitung der Kapazitäten im Eisenbahnnetz bei steigender Betriebsqualität, gerade an neuralgischen Engpässen. Darüber hinaus wird unter anderem ein kostengünstiger, zuverlässiger und zugleich ökologischer Transport gewährleistet. Die Deutsche Bahn AG und ihre Partner in Shift2Rail bringen ihre Projekte und Pilotversuche ein, formulieren gemeinsame Ziele und entwickeln erste Prototypen. Diese ermöglichen beispielsweise, dass keine Insellösungen, sondern „offene“ Systeme unabhängig von einzelnen Herstellern und nationalen Grenzen entwickelt werden. Mit einer weitreichenden Standardisierung der Entwicklungen soll zudem ein kostengünstiger Technologieeinsatz erfolgen. In Zusammenarbeit aller Beteiligten ist geplant, einen automatisierten Fahrbetrieb auf einem Teil der europäischen Güterstrecke „BETUWE“ von Rotterdam bis Genua zu demonstrieren. Hierzu gehört die Entwicklung der erforderlichen Technik für Fahrzeuge und Infrastruktur sowie die europäische Zusammenarbeit aller Beteiligten. Das Projekt wird von 2016–2020 über mehrere Ausschreibungen im Rahmen von Shift2Rail gefördert. Mit der öffentlich-privaten Partnerschaft Shift2Rail ist auch das Einbringen von Eigenleistungen aller Mitglieder verbunden. Die Förderquote für die erbrachten Projektleistungen beträgt insgesamt ca. 45%.

Automatisierter Bahnbetrieb der Zukunft



8_2 | ZeEUS – Zero Emission Urban Bus System

Das ZeEUS-Projekt wurde von der Europäischen Kommission im Rahmen des 7. EU-Forschungsrahmenprogramms ins Leben gerufen. Aufgabe des Projekts ist das Testen elektromobiler Anwendungen in innerstädtischen Bussystemen anhand praktischer Demonstrationsprojekte, um den Markthochlauf von Elektrobussen in Europa zu unterstützen. Die Projektlaufzeit ist von November 2013 bis April 2017 und soll voraussichtlich um ein Jahr verlängert werden. Das Projektvolumen beträgt insgesamt 22,5 Mio. Euro, wovon 13,5 Mio. Euro aus EU-Fördermitteln stammen.

Im Rahmen von ZeEUS werden in zehn europäischen Städten aus insgesamt neun EU-Mitgliedsstaaten etwa 70 Elektrobusse verschiedener Fahrzeughersteller mit unterschiedlichen Systemkonfigurationen in Betrieb genommen und getestet. Aus Deutschland sind die Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH mit sechs Elektrobussen und die Stadtwerke Münster GmbH mit fünf Elektrobussen am ZeEUS-Projekt beteiligt. Darüber hinaus beteiligt sich der VDV in einzelnen Arbeitspaketen.

→ www.zeeus.eu

ZeEUS-Projekt: Sechs Elektrobusse rollen im Bonner Stadtverkehr

Die Bundesstadt Bonn, in der das UN-Klimasekretariat seinen Sitz hat, will bei den Themen Nachhaltigkeit und Klimaschutz ihrer besonderen Verantwortung als deutsche Stadt der Vereinten Nationen gerecht werden. Die Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) befassen sich deshalb seit Jahren intensiv mit dem Thema Elektromobilität im Busverkehr. Bereits im Jahr 2013 hat eine Machbarkeitsstudie die Eignung des Bonner Buslinienetz für den Elektrobuseinsatz bestätigt. Die Teilnahme am ZeEUS-Projekt ist ein weiteres Bonner Klimaschutzprojekt und ergänzt in idealer Weise das kommunale Programm zur Förderung der Elektromobilität.

Die SWBV haben Ende 2013 den Zuschlag zur Teilnahme am ZeEUS-Projekt erhalten und setzen auf Elektrobusse mit hoher Reichweite, die nachts auf dem Betriebshof und nicht per Zwischenladung im Streckennetz geladen werden. Dies gewährleistet einen flexiblen Einsatz auf fast allen Buslinien. Im Rahmen des ZeEUS-Projekts werden während der Projektlaufzeit die Abschreibung der Ladeinfrastruktur und der Mehrinvestitionen gegenüber Dieselnissen sowie die Busbatterien mit 50% gefördert. Zusätzlich gibt es Zuschüsse für diverse Personalaufwendungen, die im Zusammenhang mit dem Projekt stehen (Busfahrer, Werkstattmitarbeiter oder Schulungen).

→ www.swb-busundbahn.de | SWBV-Nahverkehrsprojekte



” Dank der Teilnahme am ZeEUS-Projekt verfügt die Bundesstadt Bonn über eine der größten Elektrobussflotten Deutschlands. Die flüsterleisen Busse kommen bei unseren Fahrgästen außerordentlich gut an. Die Förderung des ZeEUS-Projektes unterstützt uns dabei, die höheren Investitionskosten der Elektrobusse aufzufangen. Seit Mai 2016 unterstützt das BMVI unser Engagement und hat der SWBV im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität die Zusage für fünf Elektro-Gelenkbusse erteilt. Die Förderung des Bundes umfasst eine Million Euro. Unsere e-Mission für Bonn überzeugte im März 2017 auch bei der Wahl des EBUS Award 2017, mit dem die SWBV in der Kategorie „Betreiber mittelgroße Städte“ ausgezeichnet wurde.



Heinz Jürgen Reining
Geschäftsführer SWB Bus und Bahn, Bonn

Förderbanken

Förderbanken sind auf Bankgeschäfte zur Weiterleitung öffentlicher Mittel im Rahmen von Kreditprogrammen spezialisiert. In ihrer Satzung haben sie einen gesetzlich verankerten Auftrag, z. B. die Förderung von Fortschritt und einer ausgewogenen wirtschaftlichen Entwicklung. Förderbanken gibt es auf Ebene der Länder, des Bundes und der Europäischen Union.

Nationale Förderbanken

Die nationalen Förderbanken sind in Deutschland die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und die Landwirtschaftliche Rentenbank. Auf Landesebene gibt es weitere Landesförderinstitute, die das jeweilige Bundesland und seine kommunalen Körperschaften bei der Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben unterstützen. Typische Förderbereiche sind die Struktur-, Wirtschafts-, Sozial- und Wohnraumpolitik. Branchenrelevante Finanzierungsmöglichkeiten gibt es vor allem in den Bereichen:

- Infrastrukturvorhaben,
- Bauliche Entwicklung von Kommunen, kommunale Infrastruktur,
- Maßnahmen in ländlichen Räumen,
- Umweltschutzmaßnahmen, Nachhaltigkeit.

→ Kreditanstalt für Wiederaufbau:
www.kfw.de



Europäische Investitionsbank

Die Europäische Investitionsbank (EIB) ist die Förderbank der Europäischen Union. Sie hat vier prioritäre Förderziele:

- Regionalentwicklung und Verbesserung des innereuropäischen wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts (Kohäsion),
- Umsetzung der Innovation-2010-Strategie,
- Ausbau der transeuropäischen Netze (TEN) und der Zugangsnetze,
- Schutz und Verbesserung der Umwelt, z. B. Klimaschutz und Erneuerbare Energien.

Die EIB bietet Darlehen, Garantien, Mikrofinanzierungen und Kapitalbeteiligungen an. Darlehensfinanzierungen über die EIB benötigen ein entsprechend großes Projektvolumen. Einige deutsche Verkehrsunternehmen und SPNV-Aufgabenträger finanzieren größere Infrastrukturinvestitionen (ortsfeste Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge) bereits mit Hilfe von Darlehen der EIB, die im aktuellen Niedrigzinsumfeld vergleichsweise günstige Zinskonditionen offeriert. Hinsichtlich der Zinsbelastung sind zwischen Verkehrsunternehmen und kommunalem Aufgabenträger als Kreditnehmer verlässliche und langfristig angelegte vertragliche Vereinbarungen zu Finanzierung, Leistungsangebot und -qualität erforderlich.

Beispiele für Finanzierungen im öffentlichen Verkehr mit Darlehen der EIB

Stadt/Region · Jahr	Kreditrahmen (Mio. €)	Investitionsvorhaben
Hamburg · 2010	160	Erneuerung der Bus- und U-Bahn-Flotte: Standard-, Gelenkbusse und U-Bahn-Neufahrzeuge Typ DT5, 375 Mio. Euro Projektvolumen
Berlin · 2012	150	U-Bahn: Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur, Beschaffung von Spezialausrüstung und -fahrzeugen
Düsseldorf · 2014	150	Neufahrzeuge Straßenbahn und Bus, Sanierung von Schienenfahrzeugen, Maßnahmen zur Barrierefreiheit, ITCS, Neubau Verwaltungsgebäude Düsseldorf-Lierenfeld
NRW · 2014/15	450	Rhein-Ruhr-Express (RRX): Neufahrzeuge Typ Desiro HC
Hamburg · 2015	220	U-Bahn: Erweiterung und Erneuerung der Verkehrswege (Fahrweg, Energieversorgungsanlagen, Einrichtungen der Betriebslenkung), 500 Mio. Euro Projektvolumen
Nürnberg · 2016	94	U-Bahn: Neufahrzeuge Typ GT1
NRW · 2016	175	S-Bahn Rhein-Ruhr: Neufahrzeuge Typ Flirt 3 XL



Die Rheinbahn hat 2016 von der Ratingagentur Standard & Poor's bereits zum neunten Mal in Folge die überdurchschnittliche Einstufung AA- erhalten. Dieses Ergebnis steht für eine „sehr starke Fähigkeit zur Erfüllung finanzieller Pflichten“. Durch das Ratingergebnis erhält die Rheinbahn bei Gesprächen mit potenziellen Geldgebern eine gute Verhandlungsposition und kann dadurch besonders zinsgünstige Finanzierungsbedingungen erreichen.



Klaus Rabe

Bereichsleiter Controlling/Finanzen/Einkauf, Rheinbahn AG, Düsseldorf

Europäischer Fonds für strategische Investitionen (EFISI)



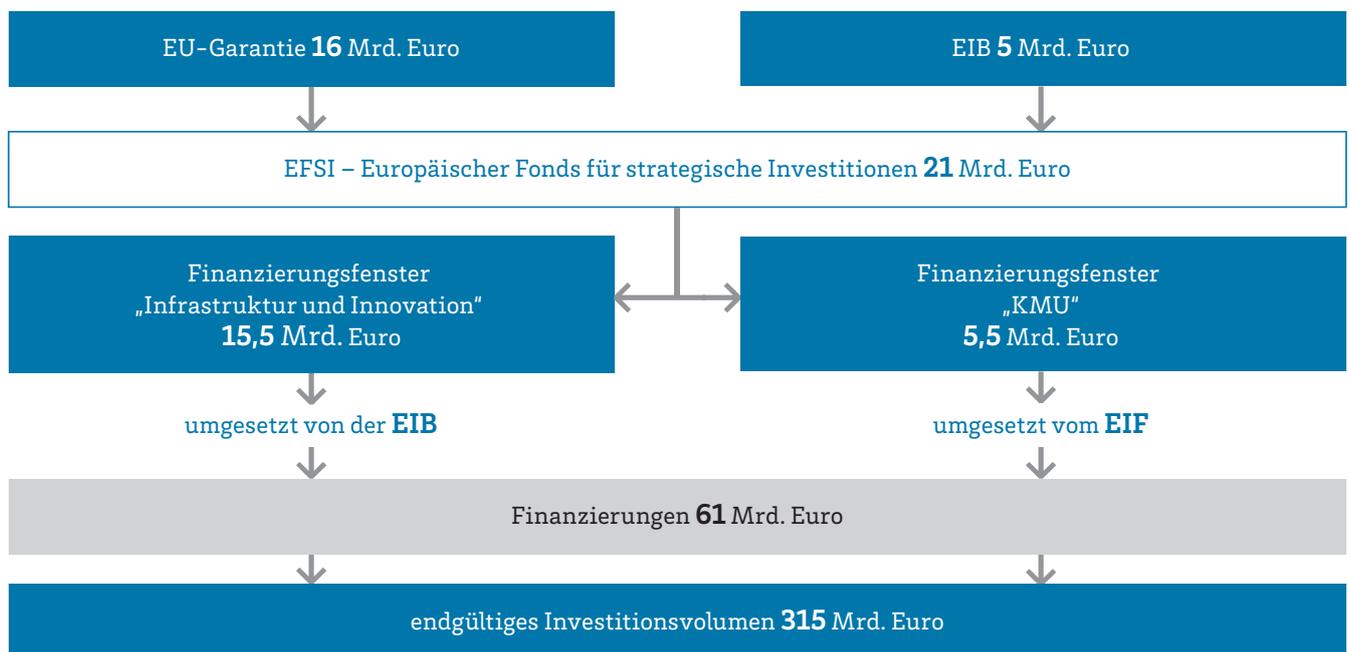
Der Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFISI) ist eine gemeinsame Initiative der EIB-Gruppe und der Europäischen Kommission. EFISI ist eine der drei Säulen des EU-Investitionsprogramms gegen die Wirtschaftskrise, dem sogenannten „Juncker-Plan“. Der Fonds umfasst 21 Mrd. Euro und ist mit EU-Garantien und Eigenmitteln der EIB ausgestattet. Weitere Mitgliedsstaaten und private Investoren können ebenfalls Geld in den EFISI einzahlen und damit eine zusätzliche Hebelwirkung für Investitionen auslösen. So sollen zusätzliche Investitionen von mindestens

315 Mrd. Euro mobilisiert werden, um die Investitionstätigkeit in der EU zu beleben und strategische Projekte in der Realwirtschaft anzustoßen. Die EU-Garantien mindern die Risiken potenzieller Investoren und ermöglichen Investitionen in Projekte, die gegenwärtig keinen Kapitalgeber finden. Trotz aller Unterstützung bleibt wichtig, dass ein für EFISI qualifiziertes Projekt grundsätzlich für private Koinvestitionen interessant ist, weil es eine gewisse Rendite verspricht.

Mit EFISI werden – auch grenzüberschreitende – Investitionsvorhaben in ganz Europa finanziert. Im Gegensatz zu anderen EU-Programmen gibt keine festen Verteilungsquoten auf Mitgliedsstaaten, Regionen oder Sektoren. Allein der Nutzen des Projekts entscheidet über den Zuschlag.

→ www.eib.org/efsi

Struktur des Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFISI)



Fazilität für umweltfreundlicheren Verkehr (CTF)

Anfang Dezember 2016 haben EU-Kommission und EIB die neue „Fazilität für umweltfreundlicheren Verkehr“, die EU Cleaner Transport Facility (CTF) vorgestellt. Sie ist ein neues Finanzierungsinstrument, um die Dekarbonisierung im Verkehrssektor mithilfe alternativer Antriebsenergien voranzubringen. Der Fokus liegt auf der raschen und umfassenden Einführung umweltfreundlicher Fahrzeuge bei allen Verkehrsträgern inklusive der erforderlichen Infrastruktur wie etwa Ladestationen und Betankungsanlagen. Die Finanzierung erstreckt sich auf Projekte, in denen Strom, Wasserstoff, Biokraftstoff und Erdgas einschließlich Biogas, komprimiertes Erdgas (CNG) und Flüssigerdgas (LNG) als Antriebsenergie eingesetzt werden.

Die CTF-Fazilität ist ein Rahmendarlehen der EIB zur Finanzierung dieser Investitionen und ist in den Europäischen Fonds für strategische Investitionen (EFSI) eingebettet. Für entsprechende Vorhaben sollen jährlich 4 Mrd. Euro bereitgestellt werden. Erstes CTF-Projekt ist die Finanzierung wasserstoffbetriebener Brennstoffzellenbusse sowie von Oberleitungsbussen und der dazugehörigen Infrastruktur im lettischen Riga.



Die HOCHBAHN investiert kontinuierlich in nachhaltige Mobilität. Dazu gehören sowohl moderne U-Bahnfahrzeuge als auch ab 2020 ausschließlich elektrisch angetriebene Busse sowie die dazu gehörende Infrastruktur. Mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) haben wir einen leistungsfähigen Bankenpartner an unserer Seite, der unsere Investitionen mit langfristigen Finanzierungsmitteln zu günstigen Konditionen fördert.



Helmut König
Finanzvorstand, Hamburger Hochbahn AG

Systematische Finanzierung aus Förder- und Drittmitteln in Berlin

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) leisten mit ihren Zukunftsinvestitionen einen wesentlichen Beitrag zu den Anforderungen Berlins als „Wachsende Stadt“ mit weitgehend klimaneutraler Mobilität. Zur Sicherstellung der Finanzierung ihrer dafür steigenden Investitionen ist die BVG sowohl auf nationaler und europäischer Ebene in den unterschiedlichsten Förder- und Drittmittelbereichen erfolgreich aktiv. Um auf Basis eines strukturierten Prozesses Transparenz über Fördertöpfe und deren Verteilung zu schaffen, hat die BVG im Bereich Rechnungswesen/Finanzen ein spezialisiertes Team aufgebaut. Dessen Aufgabe ist es, erforderliche Netzwerke auf- und auszubauen und anforderungsgerecht in das Unternehmen zu implementieren. Für das erfolgreiche Einwerben von Fördergeldern ist eine detaillierte Mehrjahresplanung der anstehenden Projekte und Vorhaben eine wichtige Voraussetzung.

Aber auch alle strategischen Themenstellungen des Unternehmens müssen unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit mit bestehenden oder künftig vorstellbaren Fördermittelmöglichkeiten abgeglichen werden. Dazu ist eine sehr enge und regelmäßige Zusammenarbeit zwischen dem federführenden Bereich Rechnungswesen/Finanzen, dem Stab Geschäftsentwicklung und den jeweils beteiligten Fachbereichen erforderlich. Nur so können mögliche Finanzierungsbedarfe ermittelt und nach Möglichkeit passgerecht zur Verfügung gestellt werden. Dabei ist es zwingend notwendig, bestehende Netzwerke zu pflegen und den Austausch mit Fachleuten anderer Verkehrsunternehmen sowie den zuständigen Verwaltungen zu suchen. Gemeinsame Projekte werden hier ausdrücklich angestrebt.

Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE)

In der Förderperiode von 2014–2020 stehen dem Land Berlin ca. 635 Mio. Euro an Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zur Verfügung. Die BVG hat derzeit Projekte bis 2020 mit einem Fördervolumen von ca. 30 Mio. Euro in der Beantragung. Hierbei handelt es sich größtenteils um Maßnahmen zum Neubau von Straßenbahnstrecken, welche Teil der Erweiterungsmaßnahmen des Straßenbahnnetzes im Stadtentwicklungsplan Verkehr sind. Sämtliche Maßnahmen bedienen in Zukunft die gestiegene Nachfrage an attraktiven Direktverbindungen im ÖPNV.



Erasmus+: Austauschprogramm für Auszubildende



Erasmus+

Erasmus+ ist das Programm der Europäischen Union für Bildung, Jugend und Sport.

Unter Erasmus+ werden im Zeitraum von 2014–2020 alle bisherigen EU-Programme für allgemeine und berufliche Bildung, Jugend und Sport auf europäischer und internationaler Ebene, z. B. Erasmus, Comenius, Leonardo da Vinci, zusammengefasst. Erasmus+ hat ein Gesamtbudget von ca. 14,8 Mrd. Euro. Die Auszubildenden der technischen und kaufmännischen Berufe der BVG hatten im Rahmen des Berliner Projekts „GoEurope“ der EU-Agentur für die berufsbildenden Schulen in Berlin von Juli 2014 bis Mai 2016 die Möglichkeit, bis zu 13 Wochen zur Berufsfelderkundung nach Großbritannien oder Österreich zu reisen. Mit der Teilnahme am Azubi-Austauschprogramm konnte sich die BVG im Wettbewerb um Auszubildende gegenüber anderen kommunalen Arbeitgebern mit höherem Einstiegsgehalt, wie der Stadtreinigung oder den Abwasserbetrieben, als attraktiver Arbeitgeber positionieren. Das Austauschprogramm „GoEurope“ wurde bis zu 75% aus Erasmus+ Mitteln gefördert.



→ www.erasmusplus.de

GRW-Förderung für den Neubau des Ausbildungszentrums Machandelweg

Die BVG bildet derzeit etwa 450 Auszubildende aus, wovon erfahrungsgemäß ca. 70% dauerhaft im Unternehmen verbleiben. Das Förderinstrument „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)“ ist für Berlin sehr interessant und fördert auch das Errichten von Ausbildungseinrichtungen. Die Fördervoraussetzung „Erhöhung der Anzahl an Auszubildenden“ fügt sich optimal in die Unternehmensstrategie der BVG ein, die Zahl ihrer Auszubildenden deutlich zu steigern. Weitere Förderbedingung ist die Zugänglichkeit der Ausbildungseinrichtung für Dritte. Daher gründet die BVG das Ausbildungszentrum als gGmbH aus und stellt die Kapazitäten auch anderen Unternehmen im Rahmen der Verbundausbildung diskriminierungsfrei zur Verfügung. Die GRW-Förderung ist ein interessantes Förderinstrument für wirtschaftsnahe Randtätigkeiten der Verkehrsunternehmen und zur Revitalisierung von Stadtgebieten in enger Abstimmung mit der Kommune, eignet sich aber nicht zur Finanzierung von Schieneninfrastruktur und Fahrzeugen.

Fahrzeugfinanzierung mit Förderdarlehen der Europäischen Investitionsbank

Das Bestandsprojekt „Rehabilitierung der Berliner U-Bahn“ ist ein Programm zur Sanierung, Erweiterung und Verbesserung der U-Bahn-Infrastruktur sowie zur Beschaffung von Spezialausrüstung und Fahrzeugen. Für einen Teil der veranschlagten Projektkosten in Höhe von 320 Mio. Euro stellt die Europäische Investitionsbank (EIB) der BVG seit 2012 einen Kreditrahmen von 150 Mio. Euro zur Verfügung. Bis zum Jahr 2033 wird die BVG etwa 60% ihrer U-Bahnen und die Hälfte ihrer Straßenbahnflotte ersetzen. Die Bewältigung des enormen Investitionsvolumens soll mit einer Teilfinanzierung über die EIB erfolgen. Bei Kreditfinanzierung ist immer die Zinsbelastung im Blick zu behalten. Daher ist die Absicherung des Kapitaldienstes für das Zukunftsprojekt über langfristige Regelungen im künftigen Verkehrsvertrag beabsichtigt.



Berlin hat sich in den letzten Jahren zu einer europäischen Metropole mit einem beständigen Bevölkerungswachstum und großen Touristenströmen entwickelt. Parallel dazu hat sich die Stadt mit großem Engagement erfolgreich den damit einhergehenden Anforderungen zur Sicherung und zum Ausbau der Mobilität seiner Bürger und zahlreichen Gästen gestellt. Zur Versorgung von immer mehr Menschen mit einem funktionierenden und attraktiven ÖPNV gehören dabei auch selbstverständlich Themen wie der barrierefreie Zugang zur Gewährleistung der städtischen Inklusion und ein umweltbewusstes Verkehrsangebot. Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, hat die BVG in den letzten Jahren ihr Investitionsprogramm auf rund 400 Mio. Euro pro Jahr mehr als verdoppelt. Die großen Fahrzeugbeschaffungsthemen, aber auch zukunftsweisende Projekte wie die Elektromobilität oder das autonome Fahren erfordern finanzielle Spielräume. Für diese spezielle Aufgabe hat die BVG im Finanzbereich ein Team aufgebaut, das aktiv die Generierung und Durchführung von drittmittelfinanzierten Vorhaben vorantreibt.



Thomas Unger

Bereichsleiter Rechnungswesen/Finanzen Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG),
Geschäftsführer BVG Beteiligungsholding GmbH & Co. KG, Prokurist Berlin Transport GmbH

Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt und Nachhaltigkeitsfonds (SIWANA)

Das Sondervermögen „Infrastruktur der Wachsenden Stadt (SIWA)“ wurde Ende 2014 vom Berliner Abgeordnetenhaus verabschiedet und wird jährlich weiterentwickelt. Ab 2016 wurde SIWA um einen Nachhaltigkeitsfonds als Puffer für konjunkturelle Einbrüche und zum Einhalten der Schuldenbremse ab 2020 im Land Berlin erweitert und heißt seitdem SIWANA. Wesentliche Zwecke des Sondervermögens sind die Rückzahlung von Krediten des Landes sowie die Förderung von Infrastrukturinvestitionen im Zusammenhang mit der wachsenden Stadt, z. B. Schulen, Sportstätten, Kitas, Wohnungsbau, Krankenhäuser, Sicherheit und Polizei aber auch Verkehr. Die BVG hat aus SIWA I (2014) 58 Mio. Euro für neue U-Bahn-Wagen (Großprofil) und aus SIWA II (2015) 4 Mio. Euro für den barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Stationen inkl. Fahrstühlen erhalten.

→ www.berlin.de/sen/finanzen/haushalt/siwa/artikel.447539.php

Weiterführende Informationen

Ihre Ansprechpartner beim VDV

Meinhard Zistel
Fachbereichsleiter ÖPNV-Finanzierung,
Demografie und ländliche Räume
zistel@vdv.de · T 0221 57979-143

Annika Stienen
Leiterin VDV-Europabüro Brüssel
stienen@vdv.de · T 0032 2 6636633

→ Weiterführende Informationen und Links zu speziellen Förderprogrammen finden Sie auf der Themenseite Fördermittel im VDV-Mitgliederbereich, die bedarfsorientiert aktualisiert wird.

Wir sagen DANKE!

Der VDV bedankt sich bei folgenden Unternehmen recht herzlich für die fachliche Mitarbeit an dieser Broschüre mit Textbeiträgen und Praxisbeispielen:

- Bentheimer Eisenbahn AG
- Berliner Verkehrsbetriebe AöR
- Deutsche Bahn AG
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- Hamburger Hochbahn AG
- Kölner Verkehrs-Betriebe AG
- Rheinbahn AG Düsseldorf
- Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH
- Stuttgarter Straßenbahnen AG
- Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien GmbH

Das Thema Fördermittel wurde vom VDV-Unterausschuss Nachhaltigkeit angeregt, dem ebenfalls unser Dank gilt.

Impressum

© Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000 · info@vdv.de
www.vdv.de

Bild- und Datenquellen

Titel: erhui1979, istock.com; Montage: VDV · Seite 5 Grafik: VDV-Politikbrief 1/2017 · Seite 6 Grafik: VDV · Seite 8 Bild: Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) · Seite 9 Bilder: Siemens AG (links oben), Volvo Bus (links unten und rechts oben), Hamburger Hochbahn AG (rechts unten) · Seite 10 Tabelle: Ministerium für Inneres und Kommunales NRW, Stand: April 2017 · Seite 11 Bild: Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB) · Seite 12 Bild: Kombiverkehr GmbH & Co. KG, Markus Heimbach · Seite 13 Bild: SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-AG, Jigal Fichtner · Seite 14 Bild: Grecaud Paul, fotolia.com · Seite 15 Karte: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Tabelle: eigene Darstellung nach Europäischer Kommission · Seite 16 Tabelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) · Seite 17 Bild: LVV Leipziger Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Tabelle: Verzeichnis der EFRE-Begünstigten im Freistaat Sachsen, Stand: Juli 2016 · Seite 18 Bilder: Meinhard Zistel (Bild oben), ZVON, Frank Grätz (Bilder unten) · Seite 19 Bild: Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) · Seite 20 Grafik: Deutsche Bahn AG · Seite 21 Bilder: Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH (SWBV) · Seite 22 Bild: KfW-Bildarchiv, Thorsten Futh, Tabelle: Europäische Investitionsbank, eigene Recherche · Seite 23 Bild und Grafik (eigene Darstellung): Europäische Investitionsbank · Seite 24 Bilder: Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), Christoph Seelbach Fotografie (oben links und oben rechts), Hamburger Hochbahn AG, Vattenfall (unten links), Hamburger Hochbahn AG, www.DirkUhlenbrock.de (rechts unten) · Seite 25 Bilder: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (oben), moodboard Premium, fotolia.com (unten)

Erschienen im Juli 2017

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000
info@vdv.de · www.vdv.de

PARTNER DER INITIATIVE
FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR

damit-deutschland-vorne-bleibt.de

