

# **Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Förderung der Beschaffung neuer Güterwagen oder des Umbaus von Bestandsgüterwagen, die den Grenzwert für das Vorbeifahrgeräusch der TSI Fahrzeuge - Lärm unterschreiten (Förderrichtlinie „TSI Lärm+“)**

**vom 6. Juli 2017**

## **Präambel**

Das prognostizierte Wachstum des Schienengüterverkehrs erfordert den Aus- und Neubau von Schienenwegen in Deutschland. Die Akzeptanz für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur hängt auch davon ab, dass die Lärmbelastung der Anwohner von Eisenbahnstrecken nachhaltig reduziert wird. Mit Maßnahmen zur Lärminderung an der Lärmquelle „Güterwagen“ kann eine flächendeckende und deutliche Senkung der vom Schienengüterverkehr ausgehenden Schallemission erreicht werden.

Die Technische Spezifikation Interoperabilität Teilsystem Fahrzeuge Lärm (TSI Lärm) legt für die Schalleistung einen Grenzwert für das Vorbeifahrgeräusch fest, dessen Einhaltung seit 2006 im Zulassungsverfahren für neue Güterwagen nachgewiesen werden muss. Für Bestandsgüterwagen, die zum Teil noch Jahrzehnte im Einsatz sein werden, wurde mit der Förderrichtlinie „Lärmabhängiges Trassenpreissystem“ ein finanzieller Anreiz zur technisch nicht notwendigen Umrüstung auf leisere Bremstechnik, insbesondere zur Umrüstung mit LL-Brems-Sohlen, geschaffen. Umgerüstete Güterwagen können so Emissionswerte wie Güterwagen erreichen, die nach TSI Lärm seit 2006 zugelassen wurden.

Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität legen als Regeln der Technik u.a. einzuhaltende Grenzwerte fest. Die fortschreitende technische Entwicklung ermöglicht nach der Festlegung dieser Grenzwerte in manchen Fällen ein Unterschreiten dieser Mindeststandards. Die Unterschreitung des in der TSI Lärm festgelegten Mindeststandards bei der Neubeschaffung von Güterwagen führt zu einer weiteren Minderung der vom Schienengüterverkehr ausgehenden Lärmemission über das gesetzlich geregelte Maß hinaus. Zudem verkürzt das durch eine Förderung unterstützte Beschaffungsverhalten die Innovationszyklen und setzt so Anreize zur Neu- und Weiterentwicklung innovativer Techniken, die die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Schienenbahnen unter energetischen und Umweltgesichtspunkten stärken können.

## **1 Förderziel und Zwecksetzung**

### **1.1 Zwecksetzung**

Mit Zuwendungen nach dieser Richtlinie wird ein finanzieller Anreiz für Wagenhalter gesetzt, Güterwagen zu beschaffen, deren Schallemission noch unter den nach TSI Lärm zulässigen Werten liegen. Damit soll erreicht werden, dass das im Koalitionsvertrag vom 16.12.2013 festgelegte Ziel, den vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm gegenüber dem Stand von 2008 zu halbieren, vor 2020 erreicht, womöglich sogar unterschritten wird. Die Beschaffung von Güterwagen, die leiser sind als nach der aktuell geltenden TSI Lärm erforderlich, fördert die Verwendung bereits bekannter Lärminderungstechnik für Eisenbahnfahrzeuge, die bisher wegen der Mehrkosten im Vergleich zu den Kosten eines zulassungsfähigen Güterwagens klassischer Bauart nicht zum Einsatz gekommen ist.

Mit Fahrzeugen, die die Kriterien der Förderrichtlinie TSI Lärm+ einhalten, können moderne und zukunftsfähigere Güterwagen in Betrieb genommen, die auch nach den für die Zukunft erwarteten TSI Lärm Grenzwertabsenkungen in Betrieb gehalten werden können.

## 1.2 Rechtsgrundlage

Zuwendungen werden auf der Grundlage der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften (VV) sowie nach Maßgabe dieser Richtlinie gewährt. Die Vergabe von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 AEUV (Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ehemals Artikel 87 EGV). Die Zuwendung erfolgt auf Grundlage 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 AEUV (AGVO), veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union vom 26. Juni 2014. Die Förderung wird nach der AGVO angezeigt. Zur Anwendung kommen Umweltschutzbeihilfen gemäß Artikel 36 AGVO.

Ein nach diesen Richtlinien gefördertes Vorhaben darf gemäß Artikel 8 AGVO nicht zugleich mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert werden, sofern diese eine staatliche Beihilfe darstellen, es sei denn, aufgrund dieser Kumulierung wird die geltende Beihilfenintensität bzw. der geltende Höchstbetrag nicht überschritten oder die weitere Förderung bezieht sich auf unterschiedliche Kosten.

Bewilligte Zuwendungen werden gemäß Artikel 9 AGVO veröffentlicht und können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der EU-Kommission geprüft werden.

Ein Anspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

## 2 Gegenstand der Förderung

Der Bund fördert nach Maßgabe dieser Richtlinie den Ersatz vorhandener lauter Güterwagen durch Neuwagenbeschaffung und den Umbau vorhandener lauter Güterwagen in Güterwagen, die den Grenzwert für das Vorbeifahrgeräusch der zum Zeitpunkt der Antragstellung gültigen Fassung der TSI Lärm im Falle einer Neuwagenbeschaffung um mindestens 5 dB(A), im Falle eines Umbaus um mindestens 3 dB(A) unterschreiten.. Laute Güterwagen im Sinne dieser Richtlinie sind Güterwagen, die vor in Kraft treten der TSI Lärm in Betrieb genommen wurden und deren Emissionswerte die Grenzwerte der zum Zeitpunkt der Antragstellung gültigen Fassung der TSI Lärm überschreiten.

## 3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Wagenhalter als Teilnehmer am Eisenbahnverkehr im Sinne der §§ 31, 32 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

Die Antragstellung durch kleine und mittlere Unternehmen (KMU) im Sinne der Bestimmungen im Anhang 1 zur AGVO wird ausdrücklich begrüßt.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Gemeinsamen Markt nicht Folge geleistet hat (AGVO Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a) sowie einem Unternehmen in Schwierigkeiten (AGVO Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe c) kann keine Beihilfe gewährt werden. Mit der Antragstellung ist die Erklärung abzugeben, dass der Antragsteller in der Vergangenheit nicht gegen die Verpflichtung nach Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a) AGVO

verstoßen hat und dass das Unternehmen nicht in Schwierigkeiten im Sinne des Artikels 1 Nummer 4 Buchstabe c) AGVO ist.

Nicht zuwendungsberechtigt sind Unternehmen, über deren Vermögen ein Insolvenz- oder vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist oder gegen die eine Zwangsvollstreckung eingeleitet oder betrieben wird. Dasselbe gilt für Unternehmen, und sofern das Unternehmen eine juristische Person ist, für den Inhaber der juristischen Person, wenn diese zur Abgabe der Vermögensauskunft nach § 807 Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung verpflichtet ist oder diese Abgabe erfolgt ist.

## **4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen**

### **4.1 Allgemeine Voraussetzungen**

Es gelten die zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen der VV zu § 44 BHO. Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (AN Best-P) sind zu beachten.

### **4.2 Besondere Voraussetzungen**

Zusätzlich gelten folgende Voraussetzungen für die Bewilligung von Zuwendungen nach dieser Förderrichtlinie:

Zuwendungsfähig sind die Ersatzbeschaffung von neuen Güterwagen und der Umbau vorhandener Güterwagen. Die geförderten Fahrzeuge dürfen bei der Typenzulassung die gegenüber der bei Antragstellung gültigen TSI Lärm abgesenkten Grenzwert für das Vorbeifahrgeräusch nach Ziffer 2 dieser Richtlinie nicht überschreiten.

Die geförderten Fahrzeuge müssen innerhalb der ersten acht Jahre nach Inbetriebnahme mindestens die Hälfte der Laufleistung auf Schienenwegen in Deutschland erbringen.

Die Auszahlung der Zuwendung erfolgt auf Antrag

1. im Fall der Ersatzbeschaffung
  - a. in Höhe von 80 Prozent des Zuwendungsbetrages nach Inbetriebnahme des geförderten und gleichzeitiger Außerbetriebnahme eines vergleichbaren nicht TSI Lärm konformen Güterwagens,
  - b. in Höhe von 20 Prozent des Zuwendungsbetrages nach Verschrottung des außer Betrieb gesetzten Güterwagens.

Außerbetriebnahme und Verschrottung sind vor Auszahlung der Fördermittel nachzuweisen.

2. im Fall des Umbaus eines vorhandenen lauten Güterwagens in Höhe von 100 Prozent des Zuwendungsbetrages bei Inbetriebnahme des umgebauten Güterwagens.

Bei der Stellung des Zuwendungsantrags muss der Zuwendungsempfänger eine Erklärung abgeben, welcher Güterwagen außer Betrieb gesetzt und verschrottet wird. Bei Beantragung einer Umbauförderung ist der umzubauende Güterwagen zu benennen. Der Zuwendungsempfänger hat sich bei der Antragstellung zu verpflichten, den zuständigen Behörden auf Anforderung Nachweise über die Laufleistung und das Einsatzgebiet des geförderten Güterwagens zu erteilen.

Im Fall der Ersatzbeschaffung eines besonders leisen Güterwagens mit Außerbetriebnahme und Verschrottung eines vorhandenen Güterwagens gilt der Verschrottungserlös nicht als Einnahme im Sinne der Nr. 1.2 der AN Best-P.

## **5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung**

### **5.1 Zuwendungsart, Finanzierungsart**

Die Zuwendung ist eine Projektförderung. Sie wird als Anteilfinanzierung in Form eines einmaligen, bedingt rückzahlbaren, Zuschusses gewährt.

### **5.2 Zuwendungshöhe, Bemessungsgrundlage**

Bei der Ersatzbeschaffung eines neuen Güterwagens sind die 40 Prozent der Mehrausgaben zuwendungsfähig, die im Vergleich mit den Ausgaben für die Beschaffung eines hinsichtlich Gattung und sonstiger Parameter vergleichbaren Güterwagens anfallen, der lediglich die Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch der TSI Fahrzeuge Lärm einhält. Der Zuwendungshöchstbetrag je Güterwagen ist auf 25.000 Euro begrenzt.

Beim Umbau eines vorhandenen Güterwagens in einen Güterwagen, der die Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch der TSI Fahrzeuge Lärm der zum Zeitpunkt der Antragstellung gültigen TSI Lärm um mindestens 3 dB(A) unterschreitet, sind 40 Prozent der aufgewendeten Ausgaben förderfähig. Die aufgewendeten Ausgaben setzen sich zusammen aus den Ausgaben des Umbaus zuzüglich 1 Prozent der Ausgaben, die für die ingenieurtechnische Planung und für die Bauartzulassung aufgewendet wurden. Der Zuwendungshöchstbetrag je Güterwagen ist auf 20.000 Euro begrenzt.

### **5.3 Zuwendungszeitraum**

Die Zuwendung wird gewährt für Güterwagen, die in den Jahren 2017 bis 2021 in Betrieb genommen werden. Die Auszahlung der Zuwendung muss spätestens im Haushaltsjahr 2021 abgeschlossen sein.

## **6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

### **6.1 Rückforderung der Zuwendung und Teilrückforderung bei niedrigerer Laufleistung**

Der Teil der Zuwendung, dessen Auszahlung bei Nachweis der Verschrottung erfolgt, kommt nicht zur Auszahlung, wenn die Verschrottung nicht bis zum 31. Oktober 2021 nachgewiesen wird.

Die Zuwendung ist anteilig zurückzufordern, wenn während des achtjährigen Überwachungszeitraums die Laufleistung nicht mindestens zur Hälfte in Deutschland erbracht worden ist.

Die Rückforderungsquote beträgt bei einer Laufleistung auf Schienenwegen in Deutschland an der gesamten Laufleistung des Güterwagens:

von weniger als Fünfzig von Hundert bis zu Vierzig von Hundert  
Zehn von Hundert der zugewendeten Mittel,

von weniger als Vierzig zu Hundert bis zu Dreißig von Hundert  
Fünfunddreißig von Hundert der zugewendeten Mittel,

von weniger als Dreißig von Hundert bis zu Zwanzig von Hundert  
fünfundsechzig von Hundert der zugewendeten Mittel,

von weniger als Zwanzig von Hundert bis zu fünf von Hundert  
Neunzig von Hundert der zugewendeten Mittel,

von weniger als fünf von Hundert  
Einhundert von Hundert der zugewendeten Mittel.

Die zurückgeforderte Zuwendung ist nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften zu verzinsen.

## **6.2 Ausscheiden innerhalb des Achtjahreszeitraums**

Bei einem Ausscheiden des Güterwagens vor Ablauf des achtjährigen Überwachungszeitraums ist die gewährte Förderung je angefangenes Jahr des vorzeitigen Ausscheidens mit einem Achtel des Zuwendungsbetrages zurückzuzahlen. Eine weitere Rückforderung nach Nr. 6.1 bleibt davon unberührt.

## **6.3 Verwendungsnachweis, Zwischennachweis**

Nach Ablauf der Hälfte des Überwachungszeitraums ist ein Zwischennachweis über die Laufleistung und dem auf dem deutschen Schienennetz erbrachten Anteil zu erbringen. Dieser ist bis zum 30.06. des Jahres, das auf den Ablauf des vierten Jahres des achtjährigen Überwachungszeitraums folgt, unaufgefordert dem Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

Die Laufleistung ist bis zum 30.06. des Jahres nachzuweisen, dass auf den Ablauf des achtjährigen Überwachungszeitraums folgt. Scheidet der Güterwagen vor Ablauf des Überwachungszeitraums aus, ist die Laufleistung bis zum 30.06. des Jahres zu erbringen, dass auf das Jahr folgt, indem der Güterwagen ausgeschieden ist.

Wird der Nachweis nicht oder nicht fristgerecht erbracht, kann die Bewilligungsbehörde die Zuwendung ganz oder teilweise zurückfordern.

## **7 Verfahren**

Im Bewilligungsvorbescheid ist aufzunehmen

welcher Güterwagen, hilfsweise aus welcher Güterwagenbaureihe ein Güterwagen, nach Inbetriebnahme des geförderten Güterwagens außer Betrieb gesetzt wird. Im Fall des Umbaus ist der umzubauende Güterwagen in gleicher Weise in den Bewilligungsbescheid aufzunehmen.

wie und in welchem Zeitraum der Nachweis der Verschrottung geführt wird.

wie und in welchen Abständen nachzuweisen ist, dass der Güterwagen mindestens die Hälfte der Laufleistung auf Schienenwegen in Deutschland erbracht hat.

Im Übrigen ist auf die Bestimmungen der VV zu § 44 BHO sowie die ANBestP hinzuweisen.

## **7.1 Bewilligungsbehörde, Verfahren**

Zuständig für die Durchführung des Förderverfahrens einschließlich der Antrag- und Verwendungsprüfung ist das Eisenbahn-Bundesamt

Der Zuwendungsempfänger beantragt die Zuwendung vor Beschaffung des neuen Güterwagens, bei einem Umbau vor Beauftragung des Umbaus. Der Antrag kann auch für eine Mehrzahl von Güterwagen gestellt werden.

Nach Prüfung erteilt die Bewilligungsbehörde einen Bescheid, mit dem die Zuwendung zugesagt wird, sofern die Fördervoraussetzungen durch den Antragsteller erfüllt worden sind.

Bei Inbetriebnahme des neu beschafften Güterwagens beantragt der Antragsteller die Auszahlung der Fördermittel. Dabei hat er mitzuteilen, welcher Güterwagen für den geförderten Güterwagen außer Betrieb gesetzt wurde bzw. werden wird. Bis zum 31. Oktober 2021 hat er nachzuweisen, dass der außer Betrieb gesetzte Güterwagen verschrottet wurde.

## **7.2 Weitere zu beachtende Vorschriften**

Für Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), die §§23,44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

## **7.3 Berichtspflichten des Eisenbahn-Bundesamtes**

Das EBA berichtet dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur jährlich bis zum 30. Juni über die Zahl der im Vorjahr beschafften oder umgebauten besonders leisen Güterwagen als Teil der Erfolgskontrolle. Der Bericht wird letztmalig zum 30. Juni 2022 erstellt. Bis zum 30. Juni 2031 berichtet das EBA über die von den geförderten Wagen in Deutschland erbrachte Laufleistung.

## **7.4 Gestaltungsrechte des Eisenbahn-Bundesamtes**

Das Eisenbahn-Bundesamt kann Ausführungsbestimmungen zur Richtlinie erlassen. Insbesondere kann es Festlegungen über Termine, Umfang von Antragsunterlagen und Antragswege einschließlich Beteiligung anderer Stellen und deren Kostenerstattung treffen.

## **7.5 Subventionserheblichkeit**

Alle Tatsachen, die für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung von Bedeutung sind, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Subventionserhebliche Tatsachen sind die Angaben im Zuwendungsantrag, im Verwendungsnachweis und in den übrigen eingereichten Unterlagen.

Gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 Subventionsgesetz ist ein Zuwendungsempfänger verpflichtet, dem für den Subventionsgeber handelnden EBA, unverzüglich alle Tatsachen mitzuteilen, die der Bewilligung,

Gewährung, Weitergewährung oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind.

Das EBA hat vor Bewilligung der Zuwendung den Antragsteller über subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis zu setzen; die Kenntnisnahme ist vom Antragsteller schriftlich zu bestätigen. Die Kenntnisnahme kann auch mit der Antragstellung bestätigt werden.

## **8 Geltungsdauer**

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung im Deutschen Verkehrsblatt in Kraft. Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2021 außer Kraft.

Anmerkungen

Zu Ziff 1.2 Absatz 1 Satz 3

Der Gesamtbetrag ist je Zuwendungsempfänger auf 15 Millionen Euro begrenzt.

Zu Ziff. 5.2 Absatz 2

Kosten der Zulassung sind die Kosten für die Erstellung von beizubringenden Gutachten und Nachweisen sowie die Verfahrenskosten der Zulassung.