

**Richtlinie
des Sächsischen Staatsministeriums
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur aus Mitteln des Europäischen Fonds für
regionale Entwicklung
(RL Verkehrsinfrastruktur)**

Vom 18. Juli 2016

Inhaltsübersicht

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen
2. Gegenstand der Förderung
3. Beihilferechtliche Regelungen
4. Zuwendungsempfänger
5. Zuwendungsvoraussetzungen
6. Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen
7. Sonstige Zuwendungsbestimmungen
8. Verfahren
9. Inkrafttreten, Außerkrafttreten

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen

- 1.1 Der Freistaat Sachsen gewährt Zuwendungen auf der Grundlage des Operationellen Programmes des Freistaates Sachsen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung in der Förderperiode 2014 bis 2020 nach Maßgabe dieser Richtlinie sowie nach den haushaltsrechtlichen Bestimmungen, insbesondere den §§ 23 und 44 der [Sächsischen Haushaltsordnung](#) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. April 2001 (SächsGVBl. S. 153), die zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. April 2015 (SächsGVBl. S. 349) geändert worden ist, und den dazu erlassenen [Verwaltungsvorschriften des Sächsischen Staatsministeriums der Finanzen zur Sächsischen Haushaltsordnung](#) vom 27. Juni 2005 (SächsABl. SDr. S. S 226), die zuletzt durch die Verwaltungsvorschrift vom 25. März 2015 (SächsABl. S. 515) geändert worden sind, zuletzt enthalten in der Verwaltungsvorschrift vom 9. Dezember 2015 (SächsABl. SDr. S. S 374), in der jeweils geltenden Fassung, für die Verkehrsinfrastruktur und zur Verbesserung der Bedingungen im straßen- und schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Die Förderung erfolgt in Übereinstimmung mit den im Gemeinsamen Strategischen Rahmen gemäß Artikel 10 und Anhang I 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 (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 320), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2016/568 (ABl. L 97 vom 13.4.2016, S. 1) geändert worden ist, festgelegten strategischen Leitlinien.

- 1.2 Darüber hinaus sind folgende europarechtliche Verordnungen und deren Nachfolgeregelungen in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden:
- 1.2.1 Verordnung (EU) Nr. 1303/2013,
- 1.2.2 Verordnung (EU) Nr. 1301/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und mit besonderen Bestimmungen hinsichtlich des Ziels „Investitionen in Wachstum und Beschäftigung“ und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1080/2006 (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 289),
- 1.2.3 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1),
- 1.2.4 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),
- 1.2.5 sofern De-minimis/DAWI-De-minimis:
Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L 352 vom 24.12.2013, S. 1), Verordnung (EU) Nr. 360/2012 der Kommission vom 25. April 2012 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen an Unternehmen, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringen (ABl. L 114 vom 26.4.2012, S. 8).
- 1.3 Zudem gelten die Bestimmungen der [EFRE/ESF-Rahmenrichtlinie](#) vom 7. September 2015 (SächsABl. S. 1331), enthalten in der Verwaltungsvorschrift vom 25. November 2015 (SächsABl. SDr. S. S 400), einschließlich Anlage 1 – Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung im Bereich der Strukturfonds EFRE und ESF.

Ergänzend zu der Verwaltungsvorschrift für Zuwendungen des Freistaates Sachsen an kommunale Körperschaften ([Anlage 3 der Verwaltungsvorschriften zu § 44 der Sächsischen Haushaltsordnung](#)) einschließlich der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften ([Anlage 3a der Verwaltungsvorschriften zu § 44 der Sächsischen Haushaltsordnung](#)) finden bei Zuwendungen an kommunale Körperschaften die Nummern 5.2 bis 5.8 und Nummern 6.1 bis 6.3 der [EFRE/ESF-Rahmenrichtlinie](#) sowie die Nummern 1.2, 1.4, 3.2, 4.3, 6.4 bis 6.7 und Nummern 7 bis 9 der [Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung im Bereich der Strukturfonds EFRE und ESF](#) Anwendung. Abweichend zu Nummer 1.3 und 3.3.1 der

Verwaltungsvorschrift für Zuwendungen des Freistaates Sachsen an kommunale Körperschaften findet Nummer 5.1 der **EFRE/ESF-Rahmenrichtlinie** sowie die Nummern 1.2, 1.4, 3.2, 4.3, 6.4 bis 6.7 und Nummern 7 bis 9 der **EFRE/ESF-Rahmenrichtlinie** Anwendung.

- 1.4 Mit den Fördergegenständen unterstützt der Freistaat Sachsen Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor. Mittels der Förderung verkehrstelematischer Anlagen, des städtischen öffentlichen Personennahverkehrs und der Binnenschifffahrt wirkt der Freistaat Sachsen dem weiteren Anwachsen des Straßenverkehrs sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr entgegen. CO₂-Emissionen werden durch den barrierefreien Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, bessere Verkehrskoordinierung, intelligente Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel verringert. Insgesamt werden die Umweltbedingungen besonders in Ballungsgebieten verbessert (Verringerung der Lärm-, Abgas- und Feinstaubbelastung).
- Gefördert werden Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur und ergänzende Maßnahmen, die die Mobilität in Zukunft wirtschaftlich und umweltverträglich sichern, die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur effizienter nutzen und die unterschiedlichen Verkehrsträger noch besser miteinander vernetzen. Weiterhin werden Maßnahmen zur Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge im ÖPNV/SPNV und zur Beseitigung von Zugangshemmnissen gefördert. Dabei ist der Anspruch einer nachhaltigen Entwicklung zu erfüllen. Insgesamt soll die Förderung auch dazu beitragen, ein ausgewogenes Verhältnis der Verkehrsträger zu erreichen und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und den Ressourcenverbrauch zu verringern.
- 1.5 Ein Anspruch auf Gewährung von Zuwendungen besteht nicht. Die Bewilligungsstelle entscheidet aufgrund pflichtgemäßen Ermessens und unter Berücksichtigung der Wirksamkeit und Dringlichkeit des Vorhabens für die in dieser Richtlinie genannten Förderziele im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Vorhaben, die gleichzeitig den Zielen integrierter regionaler Entwicklungsstrategien, wie LEADER-Entwicklungsstrategien, Regionaler Entwicklungs- und Handlungskonzepte sowie Städtebaulicher Entwicklungskonzepte dienen, sollen vorrangig gefördert werden.

2. Gegenstand der Förderung

Förderfähig sind insbesondere folgende Maßnahmen:

- 2.1 Entwicklung, Beschaffung, Installation beziehungsweise Aufbau verkehrstelematischer Anlagen und Ausrüstungen wie zum Beispiel die Kommunikations- und Betriebsleitsysteme im ÖPNV, Studien und Forschung hierzu sowie das Schnittstellenmanagement zur Vernetzung der Verkehrsträger insgesamt,
- 2.2 Verbesserter Zugang zum ÖPNV durch
- Bau und Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB), Haltestellen, ÖPNV-Übergangsstellen (einschließlich Übergangsstellen zwischen ÖPNV und SPNV) und Umsteigeparkplätzen,
 - die Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge mit CO₂-reduzierenden Antriebssystemen im Straßenbahnverkehr und Schienenpersonennahverkehr,
- 2.3 Neu- und Ausbaumaßnahmen an Gleisanlagen, Fahrleitungsanlagen und barrierefreien Haltestellen urbaner Stadtbahnnetze,
- 2.4 die Beschaffung und Umrüstung von Fahrzeugen mit CO₂-reduzierenden Antriebssystemen (zum Beispiel Schienenfahrzeuge, Stadtbahnwagen, Hybrid-, Elektro- und abgasarme Busse),
- 2.5 Maßnahmen (unter anderem Anlagen, Umschlagskonzepte) zur wirtschaftlichen, verkehrstechnischen und umweltschonenden Ertüchtigung der sächsischen Binnenhäfen unter Berücksichtigung multimodaler Beförderungsketten.

3. Beihilferechtliche Regelungen

3.1 Gefördert werden:

- 3.1.1 Maßnahmen ohne beihilferechtliche Relevanz,
- 3.1.2 Maßnahmen, deren Zuwendung eine Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 1 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 47) darstellt, sofern diese im Einzelfall unter den Voraussetzungen und Maßgaben einer der in Nummer 1.2.3 bis 1.2.5 genannten beihilferechtlichen Vorschriften erfolgt.
- 3.2 Maßnahmen zur wirtschaftlichen, verkehrstechnischen und umweltschonenden Ertüchtigung der sächsischen Binnenhäfen unter Berücksichtigung multimodaler Beförderungsketten bedürfen vor ihrer Gewährung stets der Genehmigung durch die Europäische Kommission, solange der Bereich der Binnenhäfen nicht durch eine Regelung von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union freigestellt worden ist.

4. Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind Gemeinden, Kreisfreie Städte, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse im Sinne von § 2 Absatz 1 des **Sächsischen Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit** in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. März 2014 (SächsGVBl. S. 196), in der jeweils geltenden Fassung, sowie Universitäten, Nahverkehrsunternehmen, Unternehmen in Privatrechtsform als Träger, Betreiber oder Nutzer von Infrastruktureinrichtungen beziehungsweise geplanten Infrastruktureinrichtungen sowie Schieneninfrastrukturunternehmen, deren Schienenwege von Nahverkehrsunternehmen genutzt werden.

5. Zuwendungsvoraussetzungen

- 5.1 Voraussetzung für die Förderung ist, dass die Nutzung allen Nutzern diskriminierungs- und barrierefrei zugänglich ist.
- 5.2 Von der Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen, welche die Begriffsvoraussetzungen des „Unternehmens in Schwierigkeiten“ nach den Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1) erfüllen. Gleiches gilt für 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.
- 5.3 Die Förderung nach dieser Richtlinie erfolgt nachrangig gegenüber gleichartiger nationaler Förderung.
- 5.4 Sind Gemeinden, Kreisfreie Städte, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse Zuwendungsempfänger, ist die Sicherung der Gesamtfinanzierung des Vorhabens einschließlich der Folgekosten durch eine positive gemeindegewirtschaftliche Stellungnahme der Rechtsaufsichtsbehörde gemäß der **VwV Kommunale Haushaltswirtschaft-Doppik** vom 10. Dezember 2013 (SächsABl. 2014

S. 104), enthalten in der Verwaltungsvorschrift vom 1. Dezember 2015 (SächsABl. SDr. S. S 348), in der jeweils geltenden Fassung, nachzuweisen.

- 5.5 Grundsätzlich müssen die geförderten Projekte einen signifikanten Beitrag zur Verringerung der CO₂-Emissionen leisten. Je nach Art der Technik sind ein überdurchschnittlicher Wirkungsgrad und/oder die Nutzung zertifizierter Technik gefordert.
- 6. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung**
- 6.1 Zuwendungsart
Die Zuwendung erfolgt im Rahmen einer Projektförderung.
- 6.2 Finanzierungsart
Die Zuwendung wird als Anteilfinanzierung gewährt.
- 6.3 Form der Zuwendung
Die Zuwendung wird in Form von nicht rückzahlbaren Zuschüssen in Höhe von grundsätzlich bis zu 75 Prozent der nachgewiesenen zuwendungsfähigen Gesamtausgaben des Vorhabens gewährt.
- 6.4 Bemessungsgrundlage
- 6.4.1 Zuwendungsfähig sind
- a) die Ausgaben, die für das Vorhaben erforderlich und angemessen sind, das heißt, den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen und vom Zuwendungsempfänger zu tragen sind
 - b) Planungsleistungen in Höhe von bis zu 15 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben
 - c) Grunderwerb in Höhe von bis zu 10 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben für Bau und Planung
 - d) Investitionsmehrkosten für behindertengerechte Fahrzeuge mit CO₂-reduzierendem Antriebssystem (auf Basis und unter Einhaltung der in Nummer 1.2.3, 1.2.4 oder 1.2.5 genannten Regelungen) für
 - aa) Elektroantrieb bis zu 75 Prozent,
 - bb) Antrieb mit alternativen Kraftstoffen oder Hybridantrieb bis zu 70 Prozent,
 - cc) konventionellen Antrieb der neuen Generation bis zu 65 Prozent
 - e) Investitionskosten für behindertengerechte (Schiene-)Fahrzeuge mit CO₂-reduzierendem Antriebssystem auf Basis von
 - aa) Elektroenergie bis zu 75 Prozent oder
 - bb) alternativen Kraftstoffen beziehungsweise Hybridtechnik bis zu 70 Prozent oder
 - cc) konventioneller Technik der neuen Generation bis zu 65 Prozent; jeweils für
 - (1) Verkehrsunternehmen (auf Basis und unter Einhaltung der in Nummer 1.2.3 genannten Regelungen). Die Förderung ist dabei als vorab gewährte Ausgleichszahlung zu definieren, auf welche die Ausgleichsleistungen des Aufgabenträgers an das Verkehrsunternehmen nach zuvor festgelegten Kriterien anzurechnen sind.
Der Zuwendungsbescheid des Landes hat sich insoweit in den bestehenden Dienstleistungsauftrag einzufügen. Ferner ist sicherzustellen, dass vorhandene Fördervorteile bei Auslaufen des Dienstleistungsauftrages an den Zuwendungsgeber zurückerstattet werden. Dazu ist ein Rückforderungsmechanismus über den Abschreibungszeitraum des geförderten Fahrzeuges in den Zuwendungsbescheid aufzunehmen.
 - (2) Aufgabenträger, sofern die Förderung keine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union darstellt.
 - (3) Unternehmen ohne öffentlichen Dienstleistungsauftrag (auf Basis und unter Einhaltung der in Nummer 1.2.5 erstgenannten Verordnung).
- 6.4.2 Nicht zuwendungsfähig sind
- a) die Personal- und Sachausgaben des Zuwendungsempfängers
 - b) die Ausgaben für den laufenden Unterhalt und Betrieb sowie die Instandsetzung der geförderten Maßnahmen.

7. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Bewilligungsstelle lässt auf Antrag des Zuwendungsempfängers die Verwendung anderer zur Erreichung des Zweckes gleichwertiger Standards zu, soweit diese wirtschaftlich sind. Die für die Beurteilung des Antrages erforderlichen Angaben sind beizufügen.

8. Verfahren

- 8.1 Antragsverfahren
Die Vorhaben sind bei der zuständigen Bewilligungsstelle zu beantragen. Bewilligungsstelle ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr.
Die Antragsunterlagen sind gemäß den [Verwaltungsvorschriften zu § 44 der Sächsischen Haushaltsordnung](#) zu erstellen.
Im Antrag ist die von dem geplanten Vorhaben ausgehende Menge des eingesparten CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor anzugeben. Der Nachweis ist über ein von der Bewilligungsbehörde zur Verfügung gestelltes Berechnungsmodell zu führen. In begründeten Ausnahmefällen ist die Anwendung eines anderen plausiblen CO₂-Nachweisverfahrens zulässig.
- 8.2 Bewilligungsverfahren
Die Bewilligung erfolgt gemäß den [Verwaltungsvorschriften zu § 44 der Sächsischen Haushaltsordnung](#).
- 8.3 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren
Das Anforderungs- und Auszahlungsverfahren erfolgt gemäß Nummer 1.4 der [EFRE/ESF-Rahmenrichtlinie](#) sowie die Nummern 1.2, 1.4, 3.2, 4.3, 6.4 bis 6.7 und Nummern 7 bis 9 der [Anlage 1](#) zur

EFRE/ESF-Rahmenrichtlinie . Vor jeder Auszahlung führt die Bewilligungsstelle eine Teilverwendungsnachweisprüfung durch.

8.4 Verwendungsnachweisverfahren

Für die Einzelmaßnahmen ist ein Verwendungsnachweis nach den **Verwaltungsvorschriften zu § 44 der Sächsischen Haushaltsordnung** zu erstellen. Im Verwendungsnachweis ist die von dem Vorhaben ausgehende Menge des eingesparten CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor zu berechnen und anzugeben. Der Nachweis ist über ein von der Bewilligungsbehörde zur Verfügung gestelltes Berechnungsmodell wiederholt zu führen. In begründeten Ausnahmefällen ist die Anwendung eines anderen plausiblen CO₂-Nachweisverfahrens zulässig.

8.5 Hinweis auf subventionserhebliche Tatsachen

Subventionserheblich sind alle Tatsachen, die für die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen einer Subvention oder eines Subventionsvorteils erheblich sind. Dazu gehören insbesondere sämtliche Bewilligungsvoraussetzungen sowie die Bestimmungen über den Verwendungszweck und die zweckentsprechende Verwendung der Zuwendung. Macht der Antragsteller unvollständige oder unrichtige Angaben, verschweigt er subventionserhebliche Tatsachen oder verwendet er die Zuwendung entgegen der Verwendungsbeschränkung, kann dies Subventionsbetrug im Sinne des § 264 des **Strafgesetzbuches** in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. November 1998 (BGBl. I S. 3322), das zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1679) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, darstellen. Auf die Offenbarungspflichten nach § 3 des **Subventionsgesetzes** vom 29. Juli 1976 (BGBl. I S. 2034, 2037) in Verbindung mit § 1 des **Gesetzes gegen mißbräuchliche Inanspruchnahme von Subventionen nach Landesrecht** vom 14. Januar 1997 (SächsGVBl. S. 2) wird hingewiesen.

9. Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Richtlinie tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2016 in Kraft. Sie tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2023 außer Kraft. Dresden, den 18. Juli 2016

Der Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Martin Dulig

Enthalten in

Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die geltenden Verwaltungsvorschriften des Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 1. Dezember 2017 (SächsABl.SDr. S. S 402)