



Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Aufruf zur Skizzeneinreichung

Für die Förderung von Bussen mit klimafreundlichen, alternativen Antrieben im Personenverkehr (06/2023)

1. Präambel

Mit der Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr vom 07.09.2021 unterstützt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die Marktaktivierung und den Markthochlauf von Bussen mit klimafreundlichen, alternativen Antrieben im Personenverkehr. Im Fokus der Förderung steht die Beschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben auf Basis von Batterie- und Brennstoffzellentechnologie sowie von Bussen, die mit nachweislich zu 100 Prozent aus Biomasse erzeugtem Methan betrieben werden. Daneben ist die Unterstützung bei der Beschaffung von Lade- sowie Wasserstoff- und Biomethan-Betankungsinfrastruktur für den Betrieb der Busse Bestandteil des Förderauftrages. Ein Teil der Fördermittel dieser Maßnahme wird im Rahmen des Deutschen Aufbau- und Resilienzplans (DARP) über die europäischen Aufbau- und Resilienzfazilitäten (ARF) bereitgestellt.

Die Europäische Kommission hat am 18.02.2022 im Amtsblatt der Europäischen Union die Leitlinien für staatliche Klima, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (2022/C 80/01)¹ veröffentlicht. Diese ersetzen die bisherigen Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020 (2014/C 200/01)². Die bisherigen Leitlinien (2014/C 200/01) stellen die EU-Grundlage für die bestehende Förderrichtlinie vom 07.09.2021 dar. Die bestehende Förderrichtlinie wird bis spätestens zum 31.12.2023 an den erforderlichen Stellen geändert, um sie in Einklang mit den neuen Leitlinien (2022/C 80/01) zu bringen. Bis zur Veröffentlichung der geänderten Förderrichtlinie erfolgen Förderungen unter der bestehenden Förderrichtlinie vom 07.09.2021. Nach Veröffentlichung der angepassten Förderrichtlinie werden die Bewilligungen auf dieser Basis durchgeführt. Neuerungen in der geänderten Förderrichtlinie sind in diesem Aufruf bereits berücksichtigt.

¹ Mitteilung der Kommission – Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (ABl. C 80 vom 18.02.2022, S. 1).

² Mitteilung der Kommission – Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020 (ABl. C 200 vom 28.06.2014, S. 1).

2. Informationen und Fristen zum Verfahren

Inhalt des aktuellen Aufrufs ist die Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben für den Personenverkehr und der zu deren Betrieb notwendigen Infrastruktur. Die folgenden Fördergegenstände werden dabei berücksichtigt:

1. Beschaffung von Bussen aller folgenden Antriebssysteme oder die Umrüstung³ (sofern dies günstiger oder kein Modell am Markt verfügbar ist) auf ein System der Nummern 1.1. oder 1.2.:
 - 1.1. Batterieelektrische Antriebe (Batteriebusse, Batterie-Oberleitungsbusse)
 - 1.2. Brennstoffzellenbasierte Antriebe (Brennstoffzellenbusse, Batteriebusse mit Brennstoffzellen als Range-Extender)
 - 1.3. Biomethanbusse⁴, die bilanziell zu 100 Prozent mit aus Biomasse erzeugtem Methan betrieben werden
2. Beschaffung von nicht öffentlich zugänglicher Infrastruktur zum Einsatz der oben genannten Fahrzeuge mit folgenden Eigenschaften:
 - 2.1. Ladeinfrastruktur, die das Aufladen der Batterieeinheiten gewährleistet
 - 2.2. Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von Wasserstoff an die Brennstoffzellenbusse
 - 2.3. Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von bilanziell 100 Prozent aus Biomasse erzeugtem Methan für Biomethanbusse
 - 2.4. Wartungsinfrastruktur, die zusätzlich für den Betrieb der Busse mit alternativen Antrieben angeschafft werden muss

Die Förderfähigkeit der einzelnen Komponenten der unter 2 aufgeführten Systeme ist in Anhang 1 „Detailierte Auflistung förderfähiger Gegenstände“ dargestellt.

Skizzen im Rahmen dieses Förderaufrufs können über das Onlineportal easy-Online bis einschließlich **10.09.2023** eingereicht werden. Das Verfahren ist unter Kapitel 4 dieses Aufrufs beschrieben.

Informationen zum anschließenden Antragsverfahren sind dem Kapitel 4.3 dieses Aufrufs zu entnehmen.

2.1. Priorisierung und wettbewerbliches Verfahren

Die Vergabe der Fördermittel erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren. Aufgrund dieses wettbewerblichen Verfahrens werden maximal 80 Prozent der eingegangenen Skizzen zur Antragseinreichung aufgefordert. Der Projektträger wird die Skizzen priorisieren und die Skizzeneinreicher gemäß dieser Priorisierung zur Antragseinreichung auffordern. Die Priorisierung erfolgt anhand von Faktoren, die grundsätzlich aus den nachfolgenden Angaben ermittelt werden:

- Einsatzkontexte der Busse auf Basis der Verkehrsarten gemäß dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG),

³ Bei der Auswahl des Unternehmens, welches die Umrüstung durchführt, wird empfohlen, die im Rahmen der Task-Force „Mindeststandards bei der Umrüstung von konventionellen Nutzfahrzeugen auf alternative Antriebe“ des BMDV gemeinsam mit den Unternehmen der Umrüstungsbranche erarbeiteten Qualitätsstandards zu beachten https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/ergebnisbericht-umruestung-nutzfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile

⁴ Biomethanbusse (einschließlich Biomethan-Hybride) dürfen nicht zusammen mit Zero-Emission Fahrzeugen in derselben Skizze eingereicht werden. Bei der Umrüstung zu Biomethan-Hybridbussen mit 100 % elektrifiziertem Antrieb erfolgt eine Einstufung bzgl. Obergrenzen (gem. Anhang 2) in Kategorie 1.1 (Umrüstung), sofern eine strombasierte externe Nachladung möglich ist. Die Förderquote für diese Umrüstung beträgt bis zu 40 %.

- Anteil an der Gesamtflotte, welcher auf alternative Antriebe (in diesem Förderaufruf) umgestellt werden soll,
- den derzeitigen und voraussichtlichen Anteil von Bussen mit alternativen Antrieben im Fuhrpark des Betreibers,
- Voraussichtliche CO₂-Vermeidung unter Berücksichtigung der Fahrleistung der Busse mit alternativem Antrieb,
- Wasserstoffherzeugung aus erneuerbaren Energien und die regionale Erzeugung von Methan aus Biomasse,
- notwendige Fördermittel (unter Berücksichtigung bereits erfolgter Förderung).

Die Priorisierung der eingegangenen Skizzen erfolgt zuerst separat für die unterschiedlichen Technologiepfade (Antriebssysteme):

- batterieelektrischer Antrieb inkl. Batterie-Oberleitungsbusse,
- brennstoffzellenbasierter Antrieb,
- technologieübergreifende⁵ Zero-Emission Antriebe,
- nachladefähige Biomethan-Hybridbusse, sowie mit Biomethan betriebene Busse.

Bei hoher Nachfrage und Überzeichnung werden Zero-Emission Fahrzeuge (lokal emissionsfrei) bevorzugt gefördert.

Das dem Aufruf zugeteilte Fördervolumen wird entsprechend der Nachfrage anteilig auf die Technologiepfade verteilt. Dieses Verfahren stellt eine Orientierung an den Bedürfnissen des Marktes sicher.

Nachdem die zur Verfügung stehenden Bundesmittel auf die Technologiepfade verteilt wurden, erfolgt eine Zuordnung der Skizzen innerhalb der zwei nachfolgend definierten Einsatzkontexte. Sollte eine eindeutige Zuordnung nicht möglich sein, ist der überwiegende Einsatzkontext zu Grunde zu legen und in der Vorhabenbeschreibung kurz zu thematisieren.

- **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)** gemäß:
 - §8 PBefG – Stadt-, Vorort-, und Regionalverkehr
 - §42 PBefG – Linienverkehr
- **Sonstige Verkehre** gemäß:
 - §42a PBefG – Personenfernverkehr
 - §43 PBefG - Sonderformen des Linienverkehrs
 - §44 PBefG – Linienbedarfsverkehre
 - §46-49 PBefG – Gelegenheitsverkehre
 - Verkehre auf nicht öffentlichen Straßen (u.a. Betrieb auf Flughäfen und Werksgeländen)

Zunächst werden die Bundesmittel vorrangig dem Einsatzkontext ÖPNV zugewiesen. Wenn nach der Berücksichtigung des ÖPNV noch weitere Mittel verfügbar sind, werden diese den „sonstigen Verkehren“ gemäß obiger Definition zugewiesen.

⁵ Technologieübergreifend: Hierbei handelt es sich um einen Technologiemix (Batterie- und Brennstoffzellenbusse), welcher in einer gemeinsamen Skizze eingereicht werden kann. Bei der Nutzung dieses Technologiepfades muss bei Skizzeneinreichung die Technologieentscheidung für die jeweiligen Buslinien getroffen sein.

Innerhalb der jeweiligen Einsatzkontexte erfolgt die Verteilung der Bundesmittel anhand des Elektrifizierungsgrads der Gesamtflotte, unter Berücksichtigung von bestehenden Förderungen und / oder Förderzusagen über die Kategorien 1 bis 3. Die Kategorisierung orientiert sich an der Zielsetzung aus dem Klimaschutzprogramm 2030 (KSP) der Bundesregierung, bis 2030 bis zu 50 % der Stadtbusse zu elektrifizieren. Die Grenzwerte für die Elektrifizierungsgrade (0 %, 12,5 % und 30 %) werden aus diesen Zielen abgeleitet.

Kategorie 1 – Noch keine Elektrifizierung vorhanden und keine hohe Umstellungsrate

Die Einstufung in Kategorie 1 erfolgt durch die Erfüllung der folgenden 2 Bedingungen:

- **Bedingung 1:** zum Zeitpunkt der Skizzeneinreichung gibt es noch keine Busse mit emissionsfreiem Antrieb in der Bestandsbusflotte. Förderzusagen für die zukünftige Anschaffung von Bussen mit emissionsfreiem Antrieb sind nicht vorhanden.
- **Bedingung 2:** Inklusive der in der Skizze angezeigten Busse, werden nicht mehr als 30 % der Gesamtflotte elektrifiziert sein.

Kategorie 2 – Geringe Elektrifizierung vorhanden und keine hohe Umstellungsrate

Die Einstufung in Kategorie 2 erfolgt durch die Erfüllung der folgenden 2 Bedingungen:

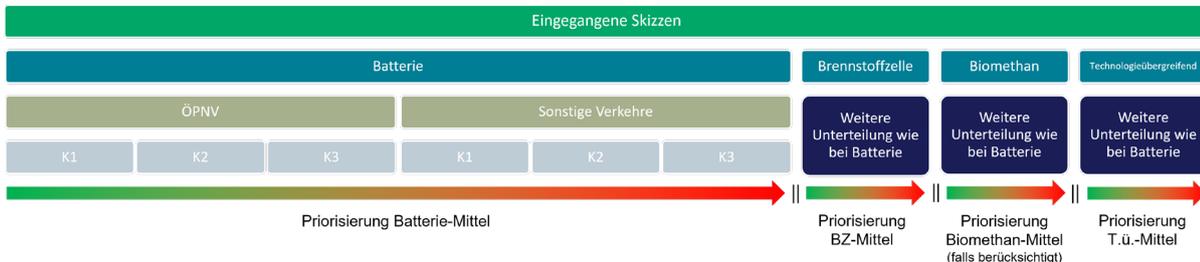
- **Bedingung 1:** zum Zeitpunkt der Skizzeneinreichung gibt es bereits Busse mit emissionsfreiem Antrieb in der Bestandsbusflotte und/oder es gibt bereits erhaltene Förderzusagen für die zukünftige Anschaffung von Bussen mit emissionsfreiem Antrieb. Der Anteil dieser Busse liegt jedoch nicht über 12,5 % der umzustellenden Gesamtflotte.
- **Bedingung 2:** Inklusive der in der Skizze angezeigten Busse und bereits vorliegender Förderzusagen, werden nicht mehr als 30 % der Gesamtflotte elektrifiziert sein.

Kategorie 3 – Hohe Elektrifizierung vorhanden und / oder hohe Umstellungsrate

Skizzen, die weder in Kategorie 1 noch in Kategorie 2 fallen, werden der Kategorie 3 zugeordnet.

Innerhalb jeder Kategorie erfolgt eine Priorisierung nach dem Klimaschutzbeitrag und dem Förderbedarf. Bei der sich hieraus ergebenden Rangfolge werden bei verfügbaren Fördermitteln maximal die jeweils höchstpriorisierten 80 % je Kategorie zu einer Antragstellung aufgefordert. Die verbleibenden 20 % der Skizzen je Kategorie können nicht berücksichtigt werden. Sollten nach der Bedienung der ersten Kategorie weitere Bundesmittel zur Verfügung stehen, wird die nachfolgende Kategorie analog bedient. Sind alle Kategorien im Einsatzkontext ÖPNV versorgt, wird der Einsatzkontext "Sonstige Verkehre" bedient. Dies erfolgt so lange, bis die zur Verfügung stehenden Bundesmittel in diesem Technologiepfad aufgebraucht sind.

Die diesen Förderaufruf zu Grunde liegende Zuordnungslogik für die Skizzen zu den jeweiligen Technologiepfaden, Einsatzkontexten und Kategorien wird im nachfolgenden Schaubild verdeutlicht:



Bei der Skizzeneinreichung sind Busse und Infrastruktur in einer gemeinsamen Skizze darzustellen. Skizzen mit ausschließlich Infrastruktur sind nicht zulässig. Der Fördermittelgeber behält sich vor, bestehende elektrifizierte Flottenanteile ohne Förderung anteilig bei der Schwellenwertbetrachtung zu berücksichtigen.

Hinweis:

Im Sinne der Gleichverteilung und Reichweite der verfügbaren Fördermittel dieses Aufrufs hat die **Fördermitteleffizienz** eine **signifikante Auswirkung** auf die **Priorisierung**. Wir weisen darauf hin, dass Faktoren wie zum Beispiel:

- geringere Infrastrukturausgaben,
- Busmehrkosten unterhalb der Preisobergrenzen, wie auch
- Geringere Förderbedarfe (d.h., Förderquoten unterhalb der maximal zulässigen Höhe)

sich positiv auf die Priorisierung auswirken.

Um kleine und mittlere Unternehmen nicht zu benachteiligen, findet bei der Berechnung der Fördermitteleffizienz der KMU-Bonus keine Berücksichtigung. In einem evtl. Bewilligungsprozess wird der KMU-Aufschlag wie angezeigt einbezogen.

3. Ergänzende Hinweise zur Förderung

3.1. Antragsberechtigung

Wer berechtigt ist, eine Skizze in diesem Verfahren einzureichen, ist in Kapitel 3 der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ (Förderrichtlinie) zu entnehmen.

Leasinggeber müssen detaillierte Angaben, wie zum Beispiel Flottengröße, Umstellungsquote, etc., zu ihren potentiellen Leasingnehmern machen können. Dies ist für eine einheitliche Betrachtung der Skizzen im Priorisierungsprozess aufgrund des wettbewerblichen Verfahrens notwendig. Eine pauschale Beantragung von Fahrzeugen durch Leasinggeber, für noch nicht bekannte Leasingnehmer, ist somit nicht möglich.

Aufgabenträger, welche derzeit ein Streckennetz ausschreiben, können ebenfalls eine Skizze einreichen. Im Rahmen der Skizzeneinreichung sind die Bedarfe des Liniennetzes zu Grunde zu legen.

Bitte beachten Sie hierzu die FAQs unter: www.ptj.de/busfoerderung/beschaffung/faq

Gemäß den Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020 (2014/C 200/01), vgl. Abschnitt 1.1 Randnummer 16, und den Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (2022/C 80/01), vgl. Abschnitt 2.1 Randnummer. 14, dürfen Beihilfen an Unternehmen in Schwierigkeiten⁶ nicht gewährt werden. Bitte prüfen Sie vor der Einreichung der Skizze, ob es sich beim Skizzeneinreicher um ein Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß der EU-Leitlinien handelt. Anträge von Unternehmen in Schwierigkeiten werden abgelehnt.

Förderfähige Ausgaben

Zuwendungen im Rahmen dieses Aufrufes erfolgen als Investitionszuschuss. Förderfähig sind nur diejenigen Ausgaben, die innerhalb des Bewilligungszeitraums entstehen. Der Bewilligungszeitraum wird im Zuwendungsbescheid festgelegt.

Betriebs- und Personalausgaben jeglicher Art sind nicht förderfähig.

Busse

Im Rahmen dieses Förderaufrufs sind nur die Mehrausgaben für die alternativen Antriebe von Bussen⁷ förderfähig, wenn die Busse im Personenverkehr in Deutschland zum Einsatz kommen. Bei grenzüberschreitendem Personenverkehr muss der Einsatz überwiegend in Deutschland stattfinden.

Es kann nur die Beschaffung von Neufahrzeugen⁸ mit alternativen Antrieben oder die Umrüstung eines herkömmlichen Busses auf alternative Antriebe gefördert werden. Eine Förderung von Leasingraten ist ausgeschlossen. Im Falle der Förderung von Leasinggebern ist hierbei Kapitel 4 der genannten Förderrichtlinie zu beachten. Grundsätzlich werden Garantiezeiten als förderfähig angesehen, welche 5 Jahre nicht überschreiten.

Maßgeblich für die Ermittlung der förderfähigen Ausgaben sind die Investitionsmehrausgaben des Busses mit alternativen Antrieb gegenüber einem herkömmlichen Bus vergleichbaren Typs und Ausstattung. Sind die Mehrausgaben, wie im Fall einer Umrüstung als Ganzes darstellbar, sind diese Ausgaben förderfähig. Hierbei sind jedoch nur die Ausgaben in direkter Verbindung mit der Umrüstung hin zu einem alternativen Antrieb förderfähig.

Im Fall der Beschaffung von Neufahrzeugen sowie für Umrüstungen sind in Anhang 2 maximal förderfähige Preisobergrenzen für die jeweiligen Buskategorien aufgelistet. Sollte ein Fahrzeug mit höheren Ausgaben

⁶ Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten, vgl. Mitteilung der Kommission - Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2) in ihrer geänderten bzw. neuen Fassung, vgl. Mitteilung der Kommission - Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. C 249 vom 31.07.2014, S. 1), Verlängerung der Leitlinien (ABl. C 224 vom 08.07.2020, S. 2). Die Leitlinien unterliegen Änderungen durch die Kommission.

⁷ nach den EG-Fahrzeugklassen M2 und M3

⁸ Definition Neufahrzeug: max. 1 Jahr und 25.000km. Die Kumulierungsregeln für zusätzliche Förderungen gelten auch für vorangegangene Zeiträume.

beantragt oder abgerechnet werden, sind die förderfähigen Ausgaben nur bis zu dieser Obergrenze zu gewähren. Es sind nur Skizzen zulässig von Skizzeneinreichern, welche Ihre Technologieentscheidung bereits getroffen haben.

Lade- und Betankungsinfrastruktur

Eine detaillierte Auflistung förderfähiger Investitionsgüter ist dem Anhang 1 zu entnehmen.

Die förderfähigen Ausgaben der Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur für die oben genannten Busse sind die mit der Errichtung der Infrastruktur verbundenen Ausgaben für materielle und immaterielle Vermögenswerte, sofern diese vom Antragsteller steuerrechtlich aktiviert werden.

Wartungsinfrastruktur

Eine detaillierte Auflistung förderfähiger Investitionsgüter ist dem Anhang 1 zu entnehmen.

Ausgaben für die Investition in Wartungsinfrastruktur sind förderfähig, sofern es sich um eindeutig für den Einsatz von Batterie- oder Brennstoffzellenbussen notwendige zusätzliche Investitionen handelt. Dies können zum Beispiel Wasserstoffsensoren, spezielle Lüftungs- und Beleuchtungssysteme oder Hochvolt-ausrüstungen in Werkstätten und Depotgaragen sein.

3.2. Förderquoten

Busse

Bezogen auf die förderfähigen Ausgaben (Investitionsmehrausgaben) wird bei Bussen mit batterieelektrischen und brennstoffzellenbasierten Antrieben eine Förderquote von bis zu 80 Prozent gewährt. Im Fall der Biomethanbusse mit verbrennungsmotorischem Antrieb liegt die Förderquote bei bis zu 40 Prozent.

Infrastruktur

Die Förderquote auf die förderfähigen Ausgaben für die Lade-, Betankungs- und Wartungsinfrastruktur liegt bei bis zu 40 Prozent.

Für kleine/kleinst bzw. mittlere Unternehmen (KMU⁹) ist eine Erhöhung der Förderquote um 20 respektive 10 Prozentpunkte möglich, sofern das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Wir weisen erneut darauf hin, dass Ihnen durch die Inanspruchnahme von geringeren Förderquoten eine Steuerungsmöglichkeit geboten wird, aktiv einen positiven Einfluss auf den Priorisierungsprozess zu nehmen.

3.3. Kumulierung mit anderweitiger Förderung

Im Falle einer Beihilfe gelten die Bestimmungen des Abschnitts 3.2.5.2 Randnummern 81 und 82 der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020 (2014/C 200/01) bzw. des Abschnitts 3.2.1.3.1 Randnummern 56 und 57 der Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen

⁹ KMU: Unternehmen, welche die Kriterien der Empfehlung der EU-Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend, die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen erfüllen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36)

2022 (2022/C 80/01) der Europäischen Kommission. Eine Kumulierung mit anderen staatlichen Beihilfen ist nur entsprechend der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ nach Absatz 5 möglich bzw. der zum Zeitpunkt der Bewilligung geltenden Förderrichtlinie möglich.

3.4. Weitere Anforderungen

Die Förderung ist grundsätzlich auf maximal **15 Mio. Euro** pro Skizzeneinreicher (Busse inkl. Infrastruktur) begrenzt. Mehrere Skizzen eines Skizzeneinreichers für emissionsfreie Antriebe sind nicht zulässig. Grundsätzlich muss die Veröffentlichung der **Ausschreibung der Busse innerhalb von 6 Monaten** und die verbindliche **Bestellung der Busse innerhalb von 12 Monaten** nach Beginn der Vorhabenlaufzeit erfolgen. Dieses muss anhand der verbindlichen Bestellung bzw. der Veröffentlichung der Ausschreibung innerhalb der zuvor genannten Fristen gegenüber dem Projektträger nachgewiesen werden. Anderenfalls wird der Widerruf des Zuwendungsbescheides geprüft.

Zweck der geförderten Busse ist der Einsatz im Personenverkehr. Die **Zweckbindung** für die geförderten Busse wird bei Bewilligung auf die Dauer von 5 Jahren nach Inbetriebnahme festgelegt. Der Zweck der Betankungs- und Ladeinfrastruktur ist die Energieversorgung der geförderten Busse. Die Zweckbindungsfrist für die geförderte Betankungs- und Ladeinfrastruktur wird auf 5 Jahre nach Inbetriebnahme festgelegt. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung des Fördermittelgebers. Bei Verkauf der geförderten Investitionsgüter innerhalb der Zweckbindungsfrist muss der Zuwendungsempfänger gewährleisten, dass alle Pflichten an den Käufer übergehen. Ebenso muss die Förderung anteilig an den Käufer weitergegeben werden. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung des Fördermittelgebers.

Es besteht grundsätzlich eine **Mindesthaltezeit** von zwei Jahren für die geförderten Fahrzeuge. D.h., der Fördergegenstand ist somit innerhalb der Mindesthaltezeit nicht zu veräußern.

Voraussetzung für die Förderung von batterieelektrischen Bussen und der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur ist die ausschließliche Nutzung von **erneuerbarem Strom** entsprechend der Definition in Abschnitt 1.3 Randnummern 19 (5) und 19 (11) der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020 (2014/C 200/01) bzw. Abschnitt 2.4 Randnummer 19 (35) und 19 (67) der Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (2022/C 80/01) der Europäischen Kommission.

Als **Methan** für die Förderung von Biomethanbussen gem. Nr. 2.1.3 der o. g. Förderrichtlinie gilt gasförmiger Kraftstoff, der zu 100 Prozent aus Biomasse hergestellt wird (entsprechend § 8 der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) oder entsprechender Folgeverordnungen). Der bilanzierte Einsatz muss durch geeignete Nachweise des Biomethanlieferanten (z.B. EEG Gutachten) belegt werden. Eine Anrechnung der für die Busse verwendeten Menge für andere Zwecke, z.B. für eine Vergütung nach dem EEG, ist auszuschließen und auch darüber ein Nachweis zu führen (z.B. durch Bescheinigung des Biomethanlieferanten).

Die **Umrüstung** von herkömmlichen Fahrzeugen hin zu alternativen Antrieben gem. Nr. 2.1.1 und 2.1.2 der o. g. Förderrichtlinie ist nur förderfähig, wenn die zur Umrüstung beauftragte Firma neben der gesetzlichen Gewährleistung auf das Fahrzeug, die weitere Lebensdauer bzw. Fahrleistung des Busses auf mind. 8 Jahre oder 600.000 km auslegt. Darauf wird der Antragsteller bei der Ausgestaltung der Leistungsbeschreibung seiner Ausschreibung verpflichtet. Ein Nachweis darüber kann mit dem Abschlussbericht des Vorhabens eingefordert werden.

Für den Nutzfahrzeugbereich hat das BMDV ein Merkblatt " Mindeststandards bei der Umrüstung von konventionellen Nutzfahrzeugen auf alternative Antriebe"¹⁰ für Empfehlungen an Fahrzeugumrüster erarbeitet. Es wird empfohlen, die darin beschriebenen Qualitätsstandards für die Auswahl des Unternehmens, welches die Umrüstung auf alternative Antriebe gem., Nr. 2.1.1 und 2.1.2 durchführt, zu berücksichtigen.

4. Anforderungen an die Skizzen

4.1. Erstellung der Skizzen

Hinweise zur Skizzeneinreichung, Vorlagen, weitere für die Skizze notwendige Dokumente sowie eine Checkliste finden Sie auf der Internetseite des Projektträgers unter folgender Adresse:

<https://www.ptj.de/busfoerderung/beschaffung>

Die Checkliste zur Skizzeneinreichung gibt Auskunft über Dokumente und Unterlagen, die mit der Skizze einzureichen sind, damit diese als vollständig eingegangen gilt.

Eine nicht vollständige Skizze kann aus der Bewertung ausgeschlossen werden.

Die Skizze ist auf Basis der auf der Internetseite des Projektträgers bereitgestellten Vorlage zu erstellen. Skizzen die nicht in dieser Form eingereicht werden, finden keine Berücksichtigung. Als Anlage zum Skizzenformular wird eine Excel-Tabelle bereitgestellt, in der die zu beschaffenden Busse nach Größe und Technologie ausgewählt werden müssen. Aufgrund dieser Auswahl und der in Kapitel 3.1 erläuterten Obergrenzen wird hier ein max. Förderbudget errechnet, welches für die Abschätzung der notwendigen Fördermittel verwendet wird.

4.2. Einreichung der Skizze

Skizzen sind über das easy-Online Portal bis zur oben unter Kapitel 2 genannten Frist einzureichen (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>).

Das Förderprogramm des BMDV sowie der entsprechenden Förderschwerpunkt ist im easy-Online Portal unter folgenden Bezeichnungen zu finden:

- Fördermaßnahme: Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben
- Förderbereich: Marktaktivierung Busse

In easy-Online sind alle geforderten Daten zur Skizze auszufüllen. **Alle Anhänge** zur Skizze, wie unter Kapitel 4.1 beschrieben, sind als PDF-Datei hochzuladen. Dies ist erst nach dem Schritt „Endfassung einreichen“ möglich, wenn alle Daten im easy-Online Skizzenformular finalisiert wurden.

Die Excel-Tabelle ist außerdem per E-Mail unter Angabe der easy-Online-Kennung inkl. Namen des Skizzeneinreichers (Beispiel: 100583210_Musterstadt) an folgende Adresse zu senden: ptj-evi-busse@fz-juelich.de

¹⁰ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/ergebnisbericht-umruetzung-nutzfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile

Im Anschluss an die digitale Übermittlung ist das in easy-Online erstellte Skizzen-Projektblatt auszudrucken, von einer bevollmächtigten Person zu unterschreiben und postalisch an die auf der ersten Seite des „Projektblatt zur Skizze“ vermerkten Adresse zu senden.

Bitte beachten Sie, dass die Skizze erst dann vollständig beantragt ist, wenn die rechtsverbindlich unterschriebene Papierversion beim Projektträger vorliegt. Die postalisch einzureichenden Unterlagen sollten grundsätzlich nicht später als 14 Tage nach der elektronischen Skizzeneinreichung beim Projektträger eingehen.

4.3. Informationen zum weiteren Verfahren

Nach Aufforderung zur Antragseinreichung muss der Skizzeneinreicher einen vollständigen Antrag beim Projektträger einreichen. Die Skizzen werden entsprechend der Priorisierung zur Antragstellung aufgerufen.

Bitte beachten Sie, dass eine Abweichung zwischen der Skizze und des Antrags aufgrund der vorgelagerten Priorisierung grundsätzlich nicht zulässig ist. Sollten Sie zur Antragseinreichung eingeladen werden, müssen alle beantragten Ausgaben der Infrastruktur hinreichend plausibilisiert werden (z. B. durch indikative Angebote).

Die Höhe der Zuwendung wird in drei Phasen ermittelt:

- A. **Zuwendungsbescheid:** Um den im Vorfeld einer Ausschreibung noch nicht feststehenden Mehrausgaben Rechnung zu tragen, wird im Zuge der Bescheiderstellung die Zuwendungshöhe anhand der spezifischen Obergrenzen der beantragten Busse festgelegt.
- B. **Während des Bewilligungszeitraums:** Nach Vorlage der verbindlichen Bestellung der Busse werden über die Referenzpreise der Dieselsebusse die tatsächlichen Mehrausgaben ermittelt und die bewilligte Fördersumme ggf. reduziert.
- C. **Schlussbescheid:** Nach Vorlage und Prüfung des Verwendungsnachweises erfolgt die abschließende Festsetzung der Zuwendungshöhe im Schlussbescheid.

Grundsätzlich beträgt die **Vorhabenlaufzeit 3 Jahre** ab Bewilligung und sollte nicht überschritten werden.

5. Anforderung an das Berichtswesen während und ggf. nach der Projektlaufzeit

5.1. Anforderungen an die Berichterstattung und Programmbegleitung des BMDV

5.1.1 Verpflichtende Berichterstattung

Die Berichterstattung zum Umsetzungsstand des Vorhabens richtet sich nach den Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P bzw. ANBest-Gk) in der jeweils geltenden Fassung.

Gegebenenfalls können Berichtspflichten auferlegt werden, die über den Zeitraum der Bewilligung hinausgehen.

5.1.2 Unterstützung der Programmbegleitung und Evaluation des Förderprogramms

Zur inhaltlichen Weiterentwicklung und Ausgestaltung der Förderrichtlinie und zukünftiger Aufrufe sowie zur notwendigen Evaluation der Fördermaßnahme sind zusätzliche Daten und Informationen erforderlich. In erster Linie handelt es sich dabei um Stamm- und Betriebsdaten der Fahrzeuge und Lade- bzw. Tankinfrastruktur. Eine Bereitstellung dieser programmrelevanten Daten und Informationen, z.B. durch Übermittlung von Fahrtenbüchern, Fahrdaten aus Fahrzeugen und Lade- bzw. Tankdaten ist daher verpflichtend. Ergänzende Informationen können im Rahmen von Befragungen der Zuwendungsempfänger erhoben werden.

Für die programmatische Begleitung der Fördermaßnahme ist die Programmgesellschaft NOW GmbH verantwortlich. Anfragen zur Programmbegleitung schicken Sie bitte an folgende E-Mailadresse: busse@now-gmbh.de.

Anforderungen an entsprechende Fahr- und Ladedaten sind innerhalb bestehender Minimaldatensets geregelt, können aber anforderungsspezifisch angepasst werden. Entsprechende Angaben zu den Möglichkeiten der Datenbereitstellung sind in der Anlage 1 – Formblatt zum Vorhaben Pkt. 6 vorzunehmen. Die „Minimaldatensets zur Erhebung von Forschungsdaten in der Elektromobilität“ sind über die Website der Programmgesellschaft NOW GmbH im Bereich „Wissen & Medien“ über die Filterfunktion „Begleitforschung und Monitoring“ abrufbar: <https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/09/minimaldatensets-zu-erhebung-von-forschungsdaten-in-der-elektromobilitaet.pdf>

In der Programmbegleitung finden ferner Fachdialoge zu spezifischen Themen des Markthochlaufs der Elektromobilität statt. Eine Beteiligung innerhalb dieser Netzwerkarbeit ist ausdrücklich gewünscht.

6. Ansprechpartner

Für die Klärung häufig wiederkehrender Fragen haben wir für diesen Förderaufruf eine **FAQ-Seite** eingerichtet, die regelmäßig aktualisiert wird:

www.ptj.de/busfoerderung/beschaffung/faq

Der Projektträger Jülich steht Ihnen für weitere Fragen zur genannten Förderrichtlinie und dem vorliegenden Förderaufruf wie folgt zur Verfügung:

per Telefon: 030 / 20199 3681 (Montag bis Freitag, 10-12 Uhr)

per E-Mail: ptj-evi-busse@fz-juelich.de

Die Programmgesellschaft NOW GmbH berät Sie gern bei Fragen zur Programmbegleitung (Begleitforschung und zentrales Datenmonitoring):

per Telefon: 030 / 311 6116 760 (Montag bis Freitag, 10-12 Uhr)

per E-Mail: busse@now-gmbh.de

Anhang 1

Detaillierte Auflistung förderfähiger Gegenstände:

Nr.	Komponente	Förderung [ja/ nein]
Allgemeine Positionen		
1	Personal und Schulung	nein
2	Gegenstände die auch beim Betrieb von Dieselnbussen beschafft worden wären	nein
3	Lizenz- und Mietmodelle (z. B. Software as a Service, etc.)	nein
4	Zugangsregelung/ Authentifizierung	ja
5	Last-/Lade-/Betankungsmanagement	ja
6	Betriebshofmanagementsystem	ja
7	Leitungen für Stromübertragung/-verteilung	ja
8	Daten-/Kommunikationsleitungen	ja
9	Einrichtungen zum Schutz der Gesundheit und Umwelt	ja
10	Installations- und Baumaßnahmen, Planungskosten a) wenn sie in Zusammenhang mit der zusätzlich benötigten und beantragten Wartungs-, Lade- und Betankungsinfrastruktur für die geförderten Busse stehen und vom Antragsteller steuerrechtlich aktiviert werden. b) sonstige	a) ja b) nein
11	Zusätzliche Grundstücksflächen	nein
12	Netzanschluss/ Übergabestation für den Mittelspannungsanschluss; anfallende Kosten zur Stromübertragung, die auf der Netzseite der eigenen Transformatorstation liegen.	nein
Zum Laden der Batterie*		
13	Transformatorstation, z.B. Mittelspannungstransformator, Mittelspannungsschaltanlage, Niederspannungsverteilung, Leistungselektronik	ja
14	Ladegeräte	ja
15	Kontaktsystem, z.B. Plug-In, Dock, Pantograph	ja
16	Anlagen zur Kühlung der Ladegeräte	ja
17	Messstelle(n) für Energiemenge und Leistung	ja
18	Batteriepufferspeicher	ja
19	a) Spezifische Wartungsinfrastruktur, z.B. Dacharbeitsstand, Krananlage b) Wartungsdurchführung	a) ja b) nein
Oberleitungsspezifisch*		
20	Speiseleitung	ja
21	Gleichrichterunterwerk	ja
22	Oberleitung ¹¹	ja
Zum Tanken von Wasserstoff*		
23	Verdichter	ja
24	H ₂ -Speicher	ja
25	Dispenser	ja
26	Kühlanlage	ja
27	Vorkühlung	ja
28	Rohrleitungen	ja
29	Elektrolyseanlagen	nein
30	Lüftungsanlagen	ja
31	a) Spezifische Wartungsinfrastruktur, z.B. Dacharbeitsstand, Krananlage, Wasserstoffsensoren b) Wartungsdurchführung	a) ja b) nein
Zum Tanken von Biomethan*		

¹¹ Anteilig für die geförderten Busse

32	Verdichter	ja
33	Biomethan-Speicher	ja
34	Dispenser	ja
35	Verrohrung	ja
36	Kühlanlage für Komponenten	ja
37	Lüftungsanlagen	ja

*Die zu fördernden Komponenten der Lade- und Tankinfrastruktur sowie deren Installation müssen dabei den gültigen Normen und Verordnungen entsprechen.

Anhang 2

Preisobergrenzen als Nettopreise je Antriebstechnologie für Neu- und Umrüstkfahrzeuge im Vergleich zur Dieselreferenz (Zuordnung gemäß Kapitel 2):

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

Hinweis:

Für die Einordnung von Doppeldeckerbussen in oben genannte Tabelle kann die Fahrzeuglänge mit 1,5 multipliziert werden.