

**Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr
des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

AUFRUF ZUR SKIZZENEINREICHUNG

FÜR DIE FÖRDERUNG VON BUSSEN MIT KLIMAFREUNDLICHEN, ALTERNATIVEN ANTRIEBEN IM PERSONENVERKEHR (09/2021)

1. PRÄAMBEL

Mit der Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr vom 07.09.2021 unterstützt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 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 zu 100 Prozent mit aus Biomasse erzeugtem Methan betrieben werden. Daneben ist die Unterstützung bei der Beschaffung von Lade- sowie Wasserstoff- und Methan-Betankungsinfrastruktur für den Betrieb der Busse Bestandteil des Förderauftrages.

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 Umrüstung¹ (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. Gasbusse (auch bei elektrischer Antriebsachse), 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. Infrastruktur, 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 Gasbusse,

¹ 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 BMVI gemeinsam mit den Unternehmen der Umrüstungsbranche erarbeiteten Qualitätsstandards zu beachten https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/ergebnisbericht-umruetzung-nutzfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile

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 detailliert in Anhang 1 dargestellt.

Die Vergabe der Fördermittel erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren. Nach derzeitiger Finanzplanung stehen bis 2024 insgesamt 1,25 Mrd. EUR für die technologieoffene Förderung zur Verfügung, ergänzt um zusätzliche Mittel für 2025. Ein Großteil dieser Mittel soll für diesen Förderaufruf bereitgestellt werden. Es werden aufgrund des wettbewerblichen Verfahrens maximal 80 Prozent der eingegangenen Skizzen zur Antragseinreichung aufgefordert. Der Fördermittelgeber wird die Skizzen priorisieren und die Skizzeneinreicher gemäß dieser Priorisierung zur Antragseinreichung auffordern. Die Priorisierung erfolgt anhand von Faktoren, die aus nachfolgenden Angaben ermittelt werden:

- Fahrleistung,
- Platzkapazität² je Bus (potentielle Personenbeförderungszahlen),
- die theoretische CO₂-Vermeidung aufgrund der Substitution herkömmlicher Fahrzeuge,
- notwendige Fördermittel,
- lokale Wasserstoffherzeugung aus erneuerbaren Energien.

Die Priorisierung der eingegangenen Skizzen erfolgt separat für die unterschiedlichen Antriebssysteme: batterieelektrischer Antrieb, brennstoffzellenbasierter Antrieb, Bio-Methan betriebene Busse, Batterie-Oberleitungsbusse sowie technologieoffen.

Bei getrennten Anträgen für Busse und Infrastruktur werden diese gemeinsam betrachtet und priorisiert.

Skizzen im Rahmen dieses Förderaufrufs können bis zum **05.10.2021** eingereicht werden. Das Verfahren ist unter Kapitel 4 dieses Aufrufs beschrieben.

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

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.

3. ERGÄNZENDE HINWEISE ZUR FÖRDERUNG

3.1. 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 Personalkosten jeglicher Art sind nicht förderfähig.

² Wird durch die Bewilligungsbehörde pro Buskategorie festgelegt.

Busse

Im Rahmen dieses Förderaufrufs sind Busse³ mit oben genannten alternativen Antrieben förderfähig, die im Personenverkehr in Deutschland zum Einsatz kommen. Bei grenzüberschreitendem Personenverkehr muss der Einsatz überwiegend in Deutschland stattfinden.

Es kann nur die Beschaffung von Neufahrzeugen⁴ 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.

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. Der Prozess der Ermittlung der förderfähigen Ausgaben wird in Kapitel 4 näher erläutert.

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 beantragt oder abgerechnet werden, wird die Förderung nur bis zu dieser Obergrenze gewährt.

Lade- und Betankungsinfrastruktur

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

Die förderfähigen Ausgaben der Lade- bzw. Tankinfrastruktur 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

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

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

3.2. FÖRDERQUOTE

Busse

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

³ nach den EG-Fahrzeugklassen M2 und M3

⁴ Definition Neufahrzeug: max. 1 Jahr und 25.000km. Die Kumulierungsregeln für zusätzliche Förderungen gelten auch für vorangegangene Zeiträume.

Infrastruktur

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

Für kleine/kleinst bzw. mittlere Unternehmen (KMU⁵) ist eine Erhöhung der Förderquote um 20 respektive 10 Prozentpunkte möglich, sofern das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Wenn die Investition in die Infrastruktur von der öffentlichen Hand getätigt wird und die Zuwendung nicht als Beihilfe nach Art. 107 AEUV anzusehen ist, ist grundsätzlich eine Förderquote von bis zu 90 Prozent möglich.

Belege für die Einschätzung, dass es sich bei der beantragten Zuwendung nicht um eine Beihilfe handelt, müssen mit der Skizze eingereicht werden. Sofern Zweifel an der Einstufung als „nicht Beihilfe“ verbleiben, behält sich der Projektträger vor, die Zuwendung als Beihilfe zu betrachten.

3.3. KUMULIERUNG MIT ANDERWEITIGER FÖRDERUNG

Im Falle einer Beihilfe gelten die Bestimmungen der Randnummern 81 und 82 der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020 (2014/C 200/01) der Europäischen Kommission.

3.4. WEITERE ANFORDERUNGEN

Die verbindliche Bestellung der Busse bzw. die Veröffentlichung der Ausschreibung der Busse muss grundsätzlich innerhalb von 9 Monaten nach Erhalt des Zuwendungsbescheides erfolgen. Dieses muss anhand der verbindlichen Bestellung bzw. der Veröffentlichung der Ausschreibung gegenüber dem Projektträger nachgewiesen werden. Anderenfalls wird der Widerruf des Zuwendungsbescheides geprüft.

Es sind nur Investitionen förderfähig, die bis spätestens Juni 2025 abgerechnet werden können.

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 Zulassung auf den Zuwendungsempfänger 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 muss der Zuwendungsempfänger gewährleisten, dass alle Pflichten an den Käufer übergehen. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung des Fördermittelgebers.

Voraussetzung für die Förderung von batterieelektrischen Bussen und der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur ist die ausschließliche Nutzung von **Strom aus erneuerbaren Quellen** entsprechend der Definition in Abschnitt 1.3. Randnummern 5 und 11 der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020 (2014/C 200/01) der Europäischen Kommission.

Als **Methan** für die Förderung von Gasbussen 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 Be-

⁵ 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)

schaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV) oder entsprechender Folgeverordnungen). Der bilanzierte Einsatz muss durch geeignete Nachweise des Gaslieferanten (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 Gaslieferanten).

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 beauftragten 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 Nutzfahrzeubereich hat das BMVI ein Merkblatt "Mindeststandards bei der Umrüstung von konventionellen Nutzfahrzeugen auf alternative Antriebe"⁶ 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>).

⁶ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/ergebnisbericht-umruestung-nutzfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile

Das Förderprogramm des BMVI 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 an folgende Adresse zu senden: ptj-evi-busse@fz-juelich.de

Im Anschluss an die digitale Übermittlung ist das in easy-Online erstellte Skizzen-Projektblatt auszudrucken, von einer bevollmächtigten Person zu unterschreiben und mit den gesamten Anhängen postalisch an die auf der ersten Seite des „Projektblatt zur Skizze“ vermerkten Adresse zu senden. **Die rechtsverbindlich unterschriebene Skizze muss innerhalb von einer Woche nach Übermittlung der digitalen Skizze an den Projektträger Jülich postalisch versendet werden, spätestens jedoch einen Tag nach Ende der in Kapitel 2 genannten Einreichungsfrist. Ausschlaggebend ist das Datum des Poststempels.**

4.3. INFORMATIONEN ZUM WEITEREN VERFAHREN

Nach Aufforderung zur Antragseinreichung hat der Skizzeneinreicher 2 Wochen Zeit einen vollständigen Antrag beim Projektträger einzureichen. Der Umfang dieses Antrags ist zu diesem Zeitpunkt aus der Checkliste für Anträge auf der Internetseite des Projektträger Jülich unter folgender Adresse: www.ptj.de/busforderung/beschaffung einsehbar.

Die Skizzen werden entsprechend der Priorisierung zur Antragstellung aufgerufen. Um den im Vorfeld einer Ausschreibung noch nicht feststehenden Mehrausgaben Rechnung zu tragen und auch technologieoffene Ausschreibungen zu ermöglichen, wird im Zuge der Förderbescheiderstellung die Förderhöhe anhand der spezifischen Obergrenzen der beantragten Busse festgelegt. Nach Vorlage des Vergabevermerkes bzw. der verbindlichen Bestellung der Busse werden über die dann einzureichenden Vergleichsangebote die tatsächlichen Mehrausgaben ermittelt und die bewilligte Fördersumme entsprechend reduziert. Bei der Abrechnung der Investitionsmehrausgaben wird geprüft, ob der tatsächliche Kaufpreis des Busses bzw. die Umrüstkosten hinter dem Wert aus der Vergabe zurückbleibt. In diesem Fall werden die tatsächlich entstandenen Investitionsmehrausgaben durch die Bewilligungsbehörde ermittelt. Dies erübrigt sich, sofern der in der Antragsphase angesetzte Kaufpreis erreicht oder überschritten wird.

5. ANFORDERUNG AN DAS BERICHTSWESEN WÄHREND UND GGF. NACH DER PROJEKTLAUFZEIT

5.1. ANFORDERUNGEN AN DIE BERICHTERSTATTUNG UND PROGRAMMBEGLEITUNG DES BMVI

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 und wird in den „weiteren Nebenbestimmungen und Hinweisen“ zum Zuwendungsbescheid verankert.

Danach ist die Vorlage eines jährlichen Zwischenberichts (nur bei ANBest-P) und eines Schlussberichts notwendig. Entsprechende Vorlagen werden vom Projektträger digital zur Verfügung gestellt.

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 sowie die zu übermittelnden Daten und Informationen 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	Zugangsregelung/ Authentifizierung	ja
3	Lastmanagement	ja
4	Betriebshofmanagementsystem ⁷	ja
5	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
6	Zusätzliche Grundstücksflächen	nein
7	Netzanschluss/ Übergabestation für den Mittelspannungsanschluss, z.B. Mittelspannungsring, Schaltanlage zum Einschleifen	nein
Zum Laden der Batterie*		
8	Transformatorstation, z.B. Mittelspannungstransformator, Mittelspannungsschaltanlage, Niederspannungsverteilung, Leistungselektronik	ja
9	Ladegeräte	ja
10	Kontaktsystem, z.B. Plug-In, Dock, Pantograph	ja
11	Anlagen zur Kühlung der Ladegeräte	ja
12	Leitungen für Stromübertragung/-verteilung	ja
13	Daten-/Kommunikationsleitungen	ja
14	Messstelle(n) für Energiemenge und Leistung	ja
15	Einrichtungen zum Schutz der Gesundheit und Umwelt	ja
16	Batteriepufferspeicher	ja
17	Spezifische Wartungsinfrastruktur, z.B. Dacharbeitsstand, Krananlage Wartungsdurchführung	ja nein
Oberleitungs-spezifisch*		
18	Speiseleitung	ja
19	Gleichrichterunterwerk	ja
20	Oberleitung ⁷	ja
Zum Tanken von Wasserstoff*		
21	Verdichter	ja
22	H2-Speicher	ja
23	Dispenser	ja
24	Kühlanlage	ja
25	Vorkühlung	ja
26	Rohrleitungen	ja
27	Elektrolyse	nein
28	Lüftungsanlagen	ja
29	Spezifische Wartungsinfrastruktur, z.B. Dacharbeitsstand, Krananlage, Wasserstoffsensoren Wartungsdurchführung	ja nein
Zum Tanken von Biomethan*		
30	Verdichter	ja
31	Erdgas Speicher	ja
32	Dispenser	ja
33	Verrohrung	ja

⁷ Anteilig für die geförderten Busse

34	elektrische Anlagen zur Steuerung und Überwachung der Anlage	ja
35	Kühlanlage für Komponenten	ja
36	Lüftungsanlagen	ja
37	Verkabelung Stromverteilung	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 Brenn- stoffzelle	1.3 Gas	1.1 Batterie (Umrüstung)	1.2 Brenn- stoffzelle (Umrüstung)
Klein (M2) Sprinterbasis, bis 8m	120.000 Euro	270.000 Euro	340.000 Euro	160.000 Euro	100.000 Euro	170.000 Euro
Midi (M3) 8m – 10,6m	220.000 Euro	450.000 Euro	550.000 Euro	240.000 Euro	230.000 Euro	220.000 Euro
Solo (M3) 10,6m – 16m	230.000 Euro	570.000 Euro	590.000 Euro	250.000 Euro	340.000 Euro	360.000 Euro
Gelenk (M3) ab 16m	320.000 Euro	730.000 Euro	800.000 Euro	360.000 Euro	410.000 Euro	480.000 Euro