Busse mit alternativen Antrieben

Gefördert durch: Bundesministerium für Verkehr

Koordiniert durch: NOW NOW-GMBH.DE

Projektträger: ptj projektträger jülich

Finanziert von der Europäischen Union NextGenerationEU

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

Aufruf zur Skizzeneinreichung

Für die Förderung von Bussen mit klimafreundlichen, alternativen Antrieben im Personenverkehr (07/2025)

1. Präambel

Mit der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr vom 07.09.2021, in der novellierten Fassung vom 18.06.2024, unterstützt das Bundesministerium für Verkehr (BMV) die Marktaktivierung und den Markthochlauf von Bussen mit klimafreundlichen, alternativen Antrieben im Personenverkehr. Im Fokus der Förderung steht die Unterstützung von Verkehrsunternehmen bei der Beschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben auf Basis der Batterie- und Brennstoffzellentechnologie. Daneben ist die Unterstützung bei der Beschaffung und beim Aufbau von Lade- sowie Wasserstoffinfrastruktur für den Betrieb der Busse Bestandteil des Förderaufrufes. Ein Teil der Fördermittel dieser Maßnahme können ggf. im Rahmen des Deutschen Aufbau- und Resilienzplans (DARP) über die europäischen Aufbau- und Resilienzfazilitäten (ARF) bereitgestellt werden.

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 Förderrichtlinie vom 07.09.2021 dar. Die aktuelle Fassung der Förderrichtlinie vom 18.06.2024 wurde an den erforderlichen Stellen geändert, steht im Einklang mit den neuen Leitlinien (2022/C 80/01) und ersetzt die Fassung vom 07.09.2021.

Aufgrund der aktuellen vorläufigen Haushaltsführung erfolgt die Einreichung der Skizzen wie auch der Anträge unter dem Vorbehalt der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für dieses Programm. Zur Umsetzung dieses Förderaufrufs müssen die hierfür im Haushaltsplan beantragten Bundesmittel für das Jahr 2025 durch den deutschen Bundestag genehmigt werden.

[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. Die Beschaffung von Bussen der folgenden Antriebssysteme oder deren Umrüstung[3], sofern dies günstiger oder kein Modell am Markt verfügbar ist:
   1.1. Batterieelektrische Antriebe (Batteriebusse, Batterie-Oberleitungsbusse)
   1.2. Brennstoffzellenbasierte Antriebe (Brennstoffzellenbusse, Batteriebusse mit Brennstoffzellen als Range-Extender)
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. 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 im Anhang 1 „Detaillierte Auflistung förderfähiger Gegenstände“ dargestellt.

Skizzen im Rahmen dieses Förderaufrufs können über das Onlineportal easy-Online bis einschließlich **31.08.2025** 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. Daher 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),
- Anteil an der Gesamtflotte des Betreibers, der inklusive diesen Förderaufrufs auf alternative Antriebe umgestellt werden soll,
- den derzeitigen und voraussichtlichen Anteil von Bussen mit alternativen Antrieben im Fuhrpark des Betreibers,
- die voraussichtliche jährliche CO_2-Vermeidung unter Berücksichtigung der Fahrleistung der Busse mit alternativem Antrieb,
- die Nutzungsanteile von Wasserstoff aus erneuerbaren Energien
- Förderbedarf / notwendige Fördermittel

[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 BMV gemeinsam mit den Unternehmen der Umrüstungsbranche erarbeiteten Qualitätsstandards zu beachten: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/ergebnisbericht-umruestung-nutzfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile

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

- batterieelektrischer Antrieb inkl. Batterie-Oberleitungsbusse,
- brennstoffzellenbasierter Antrieb inkl. Brennstoffzellen als Range-Extender,

Falls beide Technologiepfade gefördert werden sollen, müssen zwei Skizzen (eine Skizze je Technologiepfad) eingereicht werden. Beachten Sie, dass die zwei Skizzen getrennt voneinander priorisiert werden und unter Umständen nur eine der beiden Skizzen zum Antragsverfahren ausgewählt werden könnte.

Die dem Aufruf zugeteilten Bundesmittel werden entsprechend der Nachfrage anteilig auf die zwei Technologiepfade verteilt. Dieses Verfahren stellt eine Orientierung an den Bedürfnissen des Marktes sicher.

Nach Verteilung der Bundesmittel auf die Technologiepfade 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 konkretisieren.

- **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. Bei Verfügbarkeit von Mitteln nach der Berücksichtigung im ÖPNV werden diese in den Bereich der „sonstigen Verkehren“ gemäß obiger Definition übertragen.
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 erfolgt entlang bestehender klimapolitischer und regulatorischer Rahmenbedingungen und orientiert sich beispielsweise an der Zielsetzung aus dem Klimaschutzprogramm 2030 (KSPr2030) der Bundesregierung, bis 2030 bis zu 50 % der Stadtbusse zu elektrifizieren. Die Grenzwerte der Elektrifizierungsgrade der Unternehmensflotten (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 existieren 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 mit emissionsfreiem Antrieb 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:

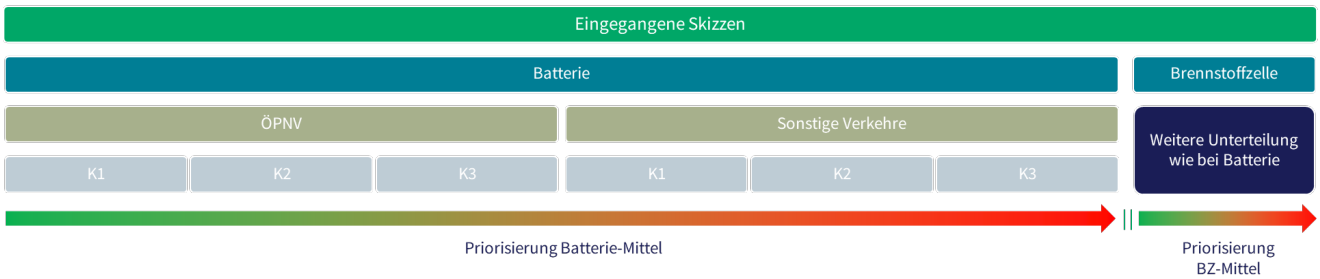
- **Bedingung 1**: zum Zeitpunkt der Skizzeneinreichung existieren bereits Busse mit emissionsfreiem Antrieb in der Bestandsbusflotte und/oder bestehende Förderzusagen für die zukünftige Anschaffung von Bussen mit emissionsfreiem Antrieb. Der Anteil dieser Busse liegt jedoch nicht über 12,5 % der umzustellenden Gesamtflotte.
- **Bedingung 2**: inklusive der in der Skizze angezeigten Busse mit emissionsfreiem Antrieb 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.

Wenn zwei Skizzen eingereicht werden (eine Skizze je Technologiepfad) wird für Bedingung 2 aus beiden Skizzen die Summe aller zu fördernden Busse genommen.

Innerhalb jeder Kategorie erfolgt eine Priorisierung nach dem Klimaschutzbeitrag und dem Förderbedarf. Bei verfügbaren Fördermitteln werden 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 bedient, 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

Die **Fördermitteleffizienz** hat eine signifikante Auswirkung auf die **Priorisierung**. Wir weisen darauf hin, dass sich Faktoren wie zum Beispiel:

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

positiv auf das Priorisierungsergebnis 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 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, Anzahl der emissionsfreien Busse, Laufleistung etc., zu ihren potentiellen Leasingnehmern machen können. Bei mehreren potentiellen Leasingnehmern muss die Summe aller Busse für die Angabe der Flottengröße und der emissionsfreien Busse genommen werden. 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 Strecken- oder Liniennetz ausschreiben, können ebenfalls eine Skizze einreichen. Im Rahmen der Skizzeneinreichung sind für Flottengröße, Umstellungsquote, Laufleistung etc. die Bedarfe des Netzes zu Grunde zu legen auf dem die Busse mit alternativem Antrieb eingesetzt werden sollen.

Bitte beachten Sie bei der Planung Ihres Vorhabens die Fristen zur Ausschreibung und Bestellung unter Punkt 3.5 “weitere Anforderungen”.

Gemäß den Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (2022/C 80/01), vgl. Abschnitt 2.1 Randnummer. 14, dürfen Beihilfen an Unternehmen in Schwierigkeiten[4] 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. Hierfür können Sie das Merkblatt (inklusive Prüfschema) zu Unternehmen in Schwierigkeiten von folgender Internetseite nutzen: https://www.ptj.de/busfoerderung/beschaffung

Anträge von Unternehmen in Schwierigkeiten werden abgelehnt.

[4] 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.

3.2. 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 Bussen[5] 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 Neufahrzeugen[6] 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.
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 beantragt oder abgerechnet werden, sind die förderfähigen Ausgaben nur bis zu dieser Obergrenze zu gewähren.

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 der geförderten Batterie- oder Brennstoffzellenbusse notwendige **zusätzliche** Investitionen handelt. Dies können zum Beispiel Wasserstoffsensoren, spezielle Lüftungs- und Beleuchtungssysteme oder Hochvoltausrüstungen in Werkstätten und Depotgaragen sein.

[5] nach den EG-Fahrzeugklassen M2 und M3
[6] Definition Neufahrzeug: max. 1 Jahr ab Erstzulassung und maximaler Kilometerstand von 25.000 km. Die Kumulierungsregeln für zusätzliche Förderungen gelten auch für vorangegangene Zeiträume.

3.3. Förderquoten

Busse

Bezogen auf die förderfähigen Ausgaben (Investitionsmehrausgaben) wird bei Bussen mit batterieelektrischen und brennstoffzellenbasierten Antrieben eine Förderquote von bis zu 80 Prozent gewährt.

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 (KMU[7]) ist eine Erhöhung der Förderquote um bis zu 20 respektive 10 Prozentpunkte möglich, sofern das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

Hinweis

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

3.4. Kumulierung mit anderweitiger Förderung

Im Falle einer Beihilfe gelten die Bestimmungen des Abschnitts 3.2.1.3.1 Randnummern 56 und 57 der Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 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 bzw. der zum Zeitpunkt der Bewilligung geltenden Förderrichtlinie möglich.

3.5. Weitere Anforderungen

Die Förderung ist grundsätzlich auf maximal **15 Mio. Euro** pro Skizzeneinreicher (Busse inkl. Infrastruktur) begrenzt. Pro Skizzeneinreicher ist maximal eine Skizze je Technologiepfad 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 Bestellbestätigung (bzw. der Veröffentlichung der Ausschreibung) innerhalb der zuvor genannten Fristen gegenüber dem Projektträger schriftlich nachgewiesen werden. Anderenfalls wird der Widerruf des Zuwendungsbescheides geprüft.

Zweck der geförderten Busse ist der Einsatz im Personenverkehr in Deutschland. 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.

[7] 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)

Es besteht grundsätzlich eine **Mindesthaltezeit** von zwei Jahren für die geförderten Fahrzeuge. D.h., der Fördergegenstand ist somit innerhalb der Mindesthaltzeit 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 2.4 Randnummer 19 (35) und 19 (67) der Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (2022/C 80/01) der Europäischen Kommission.

Bei Förderung von Brennstoffzellenbussen muss mit der Skizze der Anteil von erneuerbarem Wasserstoff für den Betrieb aller geförderten Busse angegeben werden, der innerhalb der Zweckbindungsfrist (ersten 5 Jahre) als durchschnittlicher minimaler Anteil eingehalten werden muss. „Erneuerbarer Wasserstoff“ wird gemäß Abschnitt 2.4 Randnummer 19 (70) der Leitlinien für staatliche Klima, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (2022/C 80/01) definiert.

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 das zur Umrüstung beauftragte Unternehmen 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 wird mit dem Abschlussbericht des Vorhabens eingefordert werden.

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 unvollständige Skizze wird aus der Bewertung ausgeschlossen.

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 3.2 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 BMV 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 sind als PDF-Datei hochzuladen. Dies ist erst nach dem Schritt „Endfassung einreichen“ möglich, wenn alle Daten im easy-Online Skizzenformular finalisiert wurden. Zur verbindlichen Einreichung der Skizze inklusive der hochgeladenen Unterlagen nutzen Sie bitte das TAN-Verfahren in easy online.
Ohne die Nutzung des TAN-Verfahrens ist die Skizze erst dann vollständig eingereicht, 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.

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

4.3. Informationen zum weiteren Verfahren

Nach Aufforderung zur Antragseinreichung muss der Skizzeneinreicher einen vollständigen **Antrag innerhalb von 3 Wochen** (bis voraussichtlich Anfang Oktober) beim Projektträger einreichen. Eine Rückmeldung zur Antragsaufforderung erfolgt über die in der Skizze angegebenen E-Mail-Adresse. Die kurze Einreichungsfrist resultiert aus dem Auslaufen der Richtlinie zum 31.12.2025 sowie dem Bestreben einer schnellen Umsetzung der im Koalitionsvertrag beschlossen Maßnahmen.
Wir weisen an dieser Stelle erneut darauf hin, dass auch die Antragstellung, aufgrund der vorläufigen Haushaltsführung, unter dem Vorbehalt der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für dieses Programm steht.

Die Skizzen werden entsprechend der Priorisierung zur Antragstellung aufgerufen. **Eine Abweichung zwischen der Skizze und des Antrags ist aufgrund der vorgelagerten Priorisierung grundsätzlich nicht zulässig.** Sollten Sie zur Antragseinreichung eingeladen werden, müssen alle beantragten Ausgaben der Infrastruktur hinreichend plausibilisiert werden (z. B. durch indikative Angebote).

Die Höhe der Zuwendung für die Busse wird in drei Phasen ermittelt:

1. **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.
2. **Bei Auszahlung der Förderung:** Nach Vorlage der Rechnung der Busse werden über die Referenzpreise der Dieselbusse die tatsächlichen Mehrausgaben ermittelt und die bewilligte Fördersumme ggf. reduziert.
3. **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. 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.
Geplante Öffentlichkeitsarbeit ist dem Projektträger 6 Wochen im Vorfeld mitzuteilen. Bei Einflottungen der Fahrzeuge und Errichtung der Tank- und Ladeinfrastruktur müssen diese mit entsprechenden Logos gekennzeichnet sein und dem Projektträger ein bildlicher Nachweis darüber zukommen lassen. Hierzu verweisen wir auf den Kommunikationsleitfaden der NOW GmbH: https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2023/12/NOW_Kommunikationsleitfaden.pdf
Gegebenenfalls können weitere Berichtspflichten auferlegt werden, die auch über den Zeitraum der Bewilligung hinausgehen.

5.2. Verpflichtungen im Rahmen 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 ist daher verpflichtend. Ergänzende Informationen können im Rahmen von Befragungen der Zuwendungsempfänger erhoben werden.
Eine Übersicht der zu liefernden Daten sowie eine Erklärung, wie die Datenlieferung zu erfolgen hat, finden Sie auf dem entsprechenden Datenportal: https://www.ebustool.de/datenportal-bus/
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.
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:

https://www.ptj.de/projektfoerderung/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: 0173 4308633 (Dienstag 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 Dieselbussen beschafft worden wären	nein
3	Lizenz- und Mietmodelle (z. B. Software as a Service, etc.)	nein
4	Zugangsregelung/Authentifizierung, welche aufgrund des Technologiewechsels notwendig wird.	ja
5	Last-/Lade-/Betankungsmanagement	ja
6	Betriebshofmanagementsystem, welches aufgrund des Technologiewechsels notwendig wird.	ja
7	Leitungen für Stromübertragung/-verteilung	ja
8	Daten-/Kommunikationsleitungen, welche aufgrund des Technologiewechsels notwendig werden.	ja
9	Einrichtungen zum Schutz der Gesundheit und Umwelt	ja
10	Lieferung, Installations- und Baumaßnahmen, Planungskosten 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.	ja
11	Zusätzliche Grundstücksflächen	nein
12	Anfallende Kosten zum Netzanschluss, 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	Spezifische Wartungsinfrastruktur, z.B. Dacharbeitsstand, Krananlage	ja
20	Wartungsdurchführung und Wartungsarbeiten	nein
Oberleitungsspezifisch		
21	Speiseleitung	ja
22	Gleichrichterunterwerk	ja
23	Oberleitung[8]	ja
Zum Tanken von Wasserstoff		
24	Verdichter	ja
25	H2-Speicher	ja
26	Dispenser	ja
27	Kühlanlage	ja
28	Vorkühlung	ja
29	Rohrleitungen	ja
30	Lüftungsanlagen	ja
31	Spezifische Wartungsinfrastruktur, z.B. Dacharbeitsstand, Krananlage, Wasserstoffsensoren	ja
32	Wartungsdurchführung und Wartungsarbeiten	nein
33	Elektrolyseanlagen	nein

[8] Anteilig für die Strecken der geförderten Busse

Anhang 2

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

EG-Fahrzeug-klasse	Dieselreferenz	1.1 Batterie	1.2 Brennstoffzelle	1.1 Batterie (Umrüstung)	1.2 Brennstoffzelle (Umrüstung)
M2	150.000 Euro	270.000 Euro	340.000 Euro	100.000 Euro	170.000 Euro
M3 bis 10,6 m	275.000 Euro	450.000 Euro	550.000 Euro	230.000 Euro	220.000 Euro
M3 10,6 m – 16 m	311.000 Euro	570.000 Euro	590.000 Euro	340.000 Euro	360.000 Euro
M3 ab 16 m	410.000 Euro	730.000 Euro	800.000 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.