



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr

Vom 7. September 2021

1 Förderziel, Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Förderziel und Zuwendungszweck

Der im November 2016 von der Bundesregierung verabschiedete Klimaschutzplan 2050 steht im Einklang mit den Ergebnissen der Klimaschutzkonferenz von Paris. Die deutsche Bundesregierung hat damit ihre anspruchsvollen nationalen Klimaschutzziele bestätigt und weiter präzisiert. Im Verkehrssektor sollten die Treibhausgasemissionen bisher bis 2030 um 40 bis 42 % gegenüber 1990 reduziert werden. Am 24. Juni 2021 hat der Deutsche Bundestag das neue Bundes-Klimaschutzgesetz beschlossen. Mit dem novellierten Gesetz wird das deutsche Treibhausgasminderungsziel für das Jahr 2030 sogar auf minus 65 % gegenüber 1990 angehoben.

Zur Zielerreichung können Busse im Personenverkehr einen nennenswerten Beitrag leisten. Mit dieser Förderrichtlinie soll daher der Markthochlauf von Bussen mit alternativem Antrieb im Personenverkehr unterstützt werden. Die Maßnahmen werden zu einem vermehrten Einsatz und einer schnelleren Verbreitung von umweltschonenden, emissionsarmen Bussen beitragen und damit einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten.

Derzeit basiert der Busverkehr noch fast ausschließlich auf der Nutzung dieselmotriebener Fahrzeuge. Mit der Umstellung der Busse auf emissionsarme Antriebe kann auch ein Beitrag zu schadstoffärmerer Luft geleistet werden. Gleichzeitig tragen diese Busse zur Lärminderung bei.

Im Fokus der Förderung steht die Beschaffung von Bussen mit alternativen Antrieben auf Basis von Batterie- und Brennstoffzellentechnologie sowie von Bussen, die zu 100 % 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 und bei der Erstellung von Machbarkeitsstudien vorgesehen.

Die im Rahmen dieser Förderrichtlinie geplante Förderung ist Bestandteil des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 und des Zukunftspakets des Konjunkturpakets der Bundesregierung.

1.2 Rechtsgrundlagen

Der Bund gewährt die Zuwendungen nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie, der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und den dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften. Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Beihilferechtliche Grundlage für diese Förderrichtlinie ist Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) in Verbindung mit Kapitel III der von der Europäischen Kommission beschlossenen Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020 (UEBL).

2 Gegenstand der Förderung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert im Rahmen dieser Förderrichtlinie unter den hier genannten, sowie gegebenenfalls weiteren im Aufruf zur Skizzeneinreichung definierten Voraussetzungen, folgende Investitionen mit einem einmaligen Zuschuss:

2.1 Die Beschaffung sowie die Umrüstung (sofern dies günstiger ist oder kein Modell am Markt verfügbar ist) von Bussen. Dabei werden folgende Systeme adressiert:

2.1.1 batterieelektrische Antriebe (Batteriebusse auch mit Brennstoffzelle als Range-Extender und Batterie-Oberleitungsbusse),

2.1.2 brennstoffzellenbasierte Antriebe (Brennstoffzellenbusse),

2.1.3 und Antriebe, die bilanziell zu 100 % mit aus Biomasse erzeugtem Methan betrieben werden (Gasbusse).



2.2 Die Beschaffung von nicht öffentlicher Infrastruktur zum Einsatz der in Nummer 2.1 genannten Fahrzeuge mit folgenden Eigenschaften:

2.2.1 Infrastruktur, die das Aufladen der Batterieeinheiten gewährleistet,

2.2.2 Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von Wasserstoff für die Brennstoffzellenbusse,

2.2.3 Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von bilanziell zu 100 % aus Biomasse erzeugtem Methan für Gasbusse,

2.2.4 und Wartungsinfrastruktur, die zusätzlich für den Betrieb der Busse mit alternativen Antrieben angeschafft werden muss.

2.3 Die Erstellung von Studien und Analysen zu Einsatzmöglichkeiten von Bussen mit alternativen Antrieben.

Die Förderung von Betriebsausgaben ist im Rahmen dieser Förderrichtlinie nicht möglich.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen Rechts und des Privatrechts sowie natürliche Personen, soweit sie wirtschaftlich tätig sind.

Antragsteller müssen zum Zeitpunkt der Auszahlung der Zuwendung eine Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland haben. Im Rahmen der Aufrufe zur Skizzeneinreichung wird festgelegt, zu welchen Anteilen die Busse während der Zweckbindungsfrist in Deutschland zu betreiben sind.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Förderung gewährt. Dasselbe gilt für den Antragsteller, der zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist oder bei dem diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 AO betreffen.

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, dürfen keine Einzelbeihilfen gewährt werden (vgl. Nummer 1 Randnummer 17 UEBL). Darüber hinaus kann einem Unternehmen in Schwierigkeiten (vgl. Nummer 1 Randnummer 16 UEBL) keine Beihilfe gewährt werden.

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Die Vorhaben dürfen vor Bewilligung noch nicht begonnen worden sein.

Voraussetzung für die Förderung von Fahrzeugen gemäß Nummer 2.1.1 und der Infrastruktur gemäß Nummer 2.2.1 ist die ausschließliche Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen entsprechend der Definition in Nummer 1.3 Randnummern 5 und 11 UEBL der Europäischen Kommission.

Als Methan für die Förderung von Fahrzeugen gemäß Nummer 2.1.3 gilt gasförmiger Kraftstoff, der aus Biomasse hergestellt wird (entsprechend § 8 der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen – 10. BImSchV). 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 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), ist auszuschließen und auch darüber ein Nachweis zu führen (z. B. durch Bescheinigung des Gaslieferanten).

Der Zuwendungsempfänger ist bei einer Weitergabe der Fahrzeuge in Form von Überlassungsverträgen verpflichtet, sicherzustellen, dass die Verpflichtungen aus der Förderung eingehalten werden. Ferner muss die Förderung vollständig an den Vertragspartner als Fahrzeugübernehmer weitergegeben werden. Der Förderbetrag ist im Überlassungsvertrag aufzuführen.

Mit den separaten Aufrufen zur Förderrichtlinie (siehe Verfahren in Nummer 7) werden ergänzende inhaltliche Anforderungen, etwa zu den zuwendungsfähigen Ausgaben, und formelle Voraussetzungen an die Anträge, etwa Antragsinhalte und -fristen, veröffentlicht.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendungen

Die Zuwendung wird im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss grundsätzlich in Form einer Festbetragsfinanzierung oder Anteilsfinanzierung, die bei Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt wird, gewährt. Die Form der Finanzierung wird im jeweiligen Aufruf zur Förderrichtlinie bekannt gegeben.

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der 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) – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche, bestimmbare, zuwendungsfähige Ausgaben oder es wird die höchste nach dieser Förderrichtlinie für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität nicht überschritten. Zur Überprüfung dieser Voraussetzung sind im Antragsverfahren sämtliche gewährte, beantragte oder noch zu beantragende Beihilfen für denselben Gegenstand anzugeben.



5.1 Bei Investitionszuschüssen nach Nummer 2.1

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Zuwendungsfähig sind die Investitionsmehrausgaben, die erforderlich sind, um den Umweltschutz zu verbessern. Diese werden wie folgt ermittelt:

Die Investitionsmehrausgaben in umweltfreundliche Busse werden jeweils anhand eines Vergleichs mit einem konventionellen Referenzbus gleicher Größe, der ohne Beihilfe angeschafft würde, ermittelt. Die Differenz zwischen den Ausgaben dieser beiden Investitionen sind die umweltschutzbezogenen und somit zuwendungsfähigen Ausgaben.

Wenn bei den Gesamtinvestitionsausgaben die Ausgaben einer Investition in den Umweltschutz als getrennte Investition ermittelt werden können (z. B. bei einer Umrüstung), sind diese umweltschutzbezogenen Ausgaben die zuwendungsfähigen Ausgaben.

Die Beihilfeintensität bei den zuwendungsfähigen Ausgaben liegt für die Nummern 2.1.1 und 2.1.2 bei maximal 80 % und bei Nummer 2.1.3 bei 40 %.

Für die jeweiligen Buskategorien wird eine Preisobergrenze festgelegt, die die zuwendungsfähigen Ausgaben begrenzt. Diese wird mit den separaten Aufrufen zur Antragseinreichung aktualisiert veröffentlicht.

5.2 Bei Investitionszuschüssen nach Nummer 2.2

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Dies sind diejenigen Mehrausgaben für die Infrastruktur, die durch die Beschaffung der geförderten Fahrzeuge in Nummer 2.1 gegenüber dem Einsatz konventioneller Technologie bedingt sind. Im Rahmen der Aufrufe zur Skizzeneinreichung werden die Umfänge der zu betrachtenden Mehrausgaben detaillierter definiert.

Die Beihilfeintensität auf die zuwendungsfähigen Ausgaben für die Lade-, Betankungs- und Wartungsinfrastruktur liegt bei 40 %.

Für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) ist eine Erhöhung der Beihilfeintensität um 20 bzw. 10 Prozentpunkte möglich. KMU werden gemäß Nummer 17 Randnummer 19 UEBL definiert.

5.3 Bei Zuschüssen für Umweltstudien nach Nummer 2.3

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Dies sind die Ausgaben zum Erstellen der Studie nach Nummer 2.3.

Die Ausgaben für die Studie werden mit 50 % bezuschusst. Für KMU ist eine Erhöhung um 20 bzw. 10 Prozentpunkte der Studienausgaben möglich.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) bzw. die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften (AN Best-GK) werden zum Bestandteil der Zuwendungsbescheide. Einnahmen, die sich aus der Nutzung der mittels Investitionszuschüssen geförderten Fahrzeuge oder Anlagen ergeben, werden grundsätzlich nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelungen aus den Nummern 1.2 bzw. 2.1 der ANBest-P bzw. der ANBest-Gk bezüglich Einnahmen finden in diesem Fall keine Anwendung.

Zur Durchführung von Erfolgskontrollen im Sinne der Verwaltungsvorschrift Nummer 11a zu § 44 BHO sind die Zuwendungsempfänger verpflichtet, die für die Erfolgskontrolle notwendigen Daten und Informationen zur Verfügung zu stellen.

Abweichend von Nummer 1.4 ANBest-P bzw. Nummer 1.3 ANBest-Gk wird die Zuwendung nachschüssig nach Vorlage und Prüfung eines Ausgabenachweises für das vorangegangene Kalendervierteljahr und den zahlungsbegründenden Belegen ausgezahlt.

Die Zweckbindungsfrist der geförderten Investitionen wird gesondert in den jeweiligen Aufrufen mitgeteilt.

Die Zuwendungsempfänger können mit dem Zuwendungsbescheid verpflichtet werden, sich an einer programmatischen Begleitforschung aktiv zu beteiligen und während der Projektlaufzeit Daten von Fahrzeugen sowie der Lade- und Betankungsinfrastruktur an die vom Zuwendungsgeber beauftragte Begleitforschung zu liefern.

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, an der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BMVI und der Programmgesellschaft NOW GmbH mitzuwirken und dieser zuzuarbeiten.

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

Jede Einzelbeihilfe über 500 000 Euro wird im Sinne der Transparenz nach Nummer 3.2.7 UEBL veröffentlicht.

Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Nummer 6 UEBL von der Europäischen Kommission geprüft werden.



7 Verfahren

7.1 Einschaltung eines Projektträgers, Antragsunterlagen, sonstige Unterlagen und Nutzung des elektronischen Antragssystems

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMVI folgenden Projektträger beauftragt:

Projektträger Jülich (PtJ)
Forschungszentrum Jülich GmbH
Geschäftsbereich Energie Verkehr Infrastruktur (EVI)
Zimmerstraße 26 – 27
10969 Berlin

ptj-evi-busse@fz-juelich.de

Die Koordination des Gesamtprogramms und der Programmbegleitforschung erfolgt über die Programmgesellschaft NOW GmbH.

NOW GmbH
Nationale Organisation Wasserstoff und Brennstoffzellentechnologie
Fasanenstraße 5
10623 Berlin

busse@now-gmbh.de

Soweit sich hierzu Änderungen ergeben, wird dies im Bundesanzeiger oder in anderer geeigneter Weise bekannt gegeben.

Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse: <http://www.foerderportal.bund.de/> im Formularschrank des BMBF abgerufen oder unmittelbar beim oben angegebenen Projektträger angefordert werden.

7.2 Antragsverfahren

Das Förderverfahren ist für die Fördergegenstände in Nummer 2.1 und 2.2 zweistufig und für den Fördergegenstand in Nummer 2.3 einstufig angelegt.

Das zweistufige Verfahren wird in den folgenden Nummern 7.2.1 und 7.2.2 beschrieben. Im einstufigen Verfahren werden die Antragsteller grundsätzlich im Rahmen von separaten Aufrufen zur Einreichung von Förderanträgen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Mit dem Aufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Anträge veröffentlicht. Die eingegangenen Projektanträge werden nach den in den Aufrufen definierten Kriterien bewertet. Entsprechend der Bewertung wird nach abschließender Antragsprüfung über eine Förderung entschieden.

Aus der Einreichung einer Projektskizze oder eines -antrags kann kein Rechtsanspruch auf eine Förderung abgeleitet werden. Darüber hinaus besteht kein Anspruch auf Rückgabe der eingereichten Dokumente.

Für das gesamte Verfahren ist das elektronische Antragssystem „easy-Online“ zu nutzen (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>).

7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen im zweistufigen Verfahren

Im Rahmen von separaten Aufrufen wird in der ersten Stufe des Verfahrens zur Einreichung von Projektskizzen zum aufgeführten Stichtag aufgefordert. Mit dem Aufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Skizzen veröffentlicht. Ebenfalls wird ein obligatorisches Skizzenformular zur Verfügung gestellt.

Bei Verbundprojekten ist die Projektskizze von dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen. Im Interesse der Zielsetzungen der Fördermaßnahme werden aktuelle Förderschwerpunkte, die zugrundeliegenden technischen Anforderungen und die Förderbeträge regelmäßig überprüft und ergänzend zu dieser Förderrichtlinie in separaten Aufrufen zur Skizzeneinreichung veröffentlicht. Die eingegangenen Projektskizzen werden nach den in den jeweiligen Aufrufen zur Antragsanreichung definierten Kriterien bewertet. Die Kriterien werden grundsätzlich aus den folgenden Punkten bestimmt:

- jährliche Laufleistung der Fahrzeuge,
- Anteil der Busse mit alternativen Antrieben an der Gesamtflotte,
- lokale Wasserstoffherzeugung aus erneuerbaren Energien und regionale Erzeugung von Methan aus Biomasse,
- Personenbeförderungszahlen,
- Schadstoffminderungspotential durch Substitution vorhandener konventioneller Fahrzeuge,
- Effizienz des Fördermitteleinsatzes (notwendige Fördermittel),
- und Einsatzbereich der Busse.

Auf Grundlage der Skizzenbewertung wird eine Priorisierung der eingereichten Skizzen vorgenommen. Entsprechend der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln wird über die Aufforderung zur Einreichung eines Antrags entschieden. Alle Skizzeneinreicher werden über die Entscheidung, ob sie zur Abgabe eines Antrags aufgefordert werden, informiert.



7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge im zweistufigen Verfahren

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Verfasser der positiv bewerteten Projektskizzen mit Fristsetzung aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag vorzulegen. Anträge, die nach der Frist eingehen, können möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden. Bei Verbundprojekten sind die Förderanträge in Abstimmung mit dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Über eine Förderung wird nach abschließender Antragsprüfung entschieden.

7.3 Zu beachtende Vorschriften

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

8 Geltungsdauer

Die Laufzeit dieser Förderrichtlinie beginnt mit Wirkung vom 7. September 2021. Sie tritt am 31. Dezember 2025 außer Kraft.

Berlin, den 7. September 2021

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
E. Ackermann
