



Informationsblatt¹ zu den Richtlinien zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr

1. Was ist das Ziel des Förderprogramms?

Die Förderung von Elektrobussen im ÖPNV soll laufende Maßnahmen der Bundesregierung zur Erfüllung der Klima- und Umweltschutzziele ergänzen und die Marktdurchdringung mit vorhandenen, hocheffizienten Fahrzeugtechnologien unterstützen. Gleichzeitig soll sich die Elektrobustechnologie als festes Element in den Busflotten der Verkehrsbetriebe etablieren. Dadurch werden langfristig die Umweltauswirkungen des Busverkehrs verringert und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert.

2. Was wird gefördert?

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) fördert die Beschaffung von

- diesel-elektrischen Hybridbussen mit externer Aufladung (Plug-In-Hybridbusse),
- batterie-elektrischen Bussen (Batteriebusse), die ohne zusätzliche Energieerzeugung im Fahrzeug rein elektrisch betrieben werden sowie die
- Ladeinfrastruktur im Zusammenhang mit der Anschaffung von Bussen.

Dazu hat das BMU die „*Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr*“ erarbeitet und von der Europäischen Kommission genehmigen lassen.

Allgemeine Anforderungen an die zu fördernden Technologien sowie die Voraussetzungen zur Förderung sind in der o. g. Förderrichtlinie unter Nummer 4 beschrieben.

3. Wer kann eine Förderung beantragen?

Antragsberechtigt sind Unternehmen, deren Aufgabe in der Dienstleistung besteht, Personen im ÖPNV zu transportieren (Verkehrsbetriebe). Ein sinnvoller Zusammenschluss² mehrerer Verkehrsbetriebe zur Umsetzung eines Verbundvorhabens sind möglich. Dabei ist von jedem Verkehrsbetrieb im Verbund ein gesonderter Antrag mit Hinweis auf die Unternehmenskooperation zu stellen.

Nicht Antragsberechtigt sind die Hersteller von den nach der Richtlinie förderfähigen Fahrzeugen oder deren Komponenten sowie Unternehmen, deren Zweck der Vertrieb der Fahrzeuge ist. Der Bund, die Bundesländer sowie deren Einrichtungen und Aufgabenträger, die die ÖPNV-Leistung vergeben, sind ebenfalls nicht berechtigt eine Förderung zu beantragen.

Im Übrigen gelten die Regelungen der Förderrichtlinie.

¹ Dieses Informationsblatt dient lediglich der ergänzenden Erläuterung der Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV. Im Zweifelsfall gelten ausschließlich die Regelungen der im Bundesanzeiger veröffentlichten Förderrichtlinie.

² Die Zweckmäßigkeit von Kooperationen wird im Einzelfall geprüft.



4. In welcher Höhe kann eine Förderung bewilligt werden?

Die Förderung unterliegt den Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014 – 2020³ (UEBL). Sie erfolgt als Projektförderung im Wege einer Anteilfinanzierung als nicht rückzahlbarer Investitionszuschuss und ist auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Die maximal zulässige Beihilfeintensität beträgt für Plug-In-Hybridbusse und die Ladeinfrastruktur (2.1 und 2.3 der o. g. Förderrichtlinie) 40 % der beihilfefähigen Investitionsmehrkosten.

Für batterieelektrische Busse nach Nr. 2.2 der o. g. Förderrichtlinie beträgt die maximal zulässige Beihilfeintensität 80 % der beihilfefähigen Investitionsmehrkosten.

Unter den beihilfefähigen Investitionsmehrkosten sind die **Mehrkosten** im Vergleich zu einem Einsatz konventioneller Dieselbusse zu verstehen, die zur Erreichung der Umweltziele dieses Fördervorhabens erforderlich sind. Unter Nr. 5.1 der o. g. Förderrichtlinie sind die beihilfefähigen Mehrkosten näher erläutert.

Sofern ein Investitionszuschuss an ein Unternehmen 15 Mio. Euro übersteigt, wird eine Einzelnotifizierung⁴ der Beihilfe gegenüber der EU-Kommission notwendig.

Ist solch ein Fall absehbar, wird daher empfohlen, vor Beginn einer Maßnahme mit dem zuständigen Projektträger Kontakt aufzunehmen (Kontaktdaten unter Punkt 7.).

5. Wie funktioniert das Antragsverfahren?

Das Antragsverfahren ist zweistufig. In der ersten Stufe reichen Interessenten eine aussagefähige Projektskizze ein, in der die Voraussetzungen für eine mögliche Förderung nachzuweisen sind. Sofern die Voraussetzungen erfüllt sind und die Projektskizze ausgewählt wird, erfolgt in der zweiten Stufe die Aufforderung zur Vorlage eines formalen Förderantrags.

Zur Erstellung der Projektskizzen ist das Online-Portal „positron:s“ des Projektträgers unter dem folgenden Link zu nutzen: <https://www.vdivde-it.de/submission/bekanntmachungen/elektrobusse-bmub>

Im Vorfeld der Skizzeneinreichung ist eine Registrierung vorzunehmen, so dass jeder Skizzeneinreicher einen Benutzernamen und ein Passwort erhält. Bei Verbundprojekten genügt es, wenn der Koordinator eine Registrierung vornimmt. Die einzelnen Partner können dann im Portal angelegt werden.

5.1 Projektskizzen (Stufe 1)

a) Fristen

Für die erste Verfahrensstufe sind aussagefähige Projektskizzen in schriftlicher und elektronischer Form bis spätestens 30.04.2019 beim Projektträger des BMU einzureichen. Ausschlaggebend für die fristgerechte Einreichung der Projektskizzen ist das Datum der Einreichung über das Online-Portal „positron:s“. Die unterschriebene Papierversion ist spätestens innerhalb von zwei Wochen nachzureichen.

Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden.

³ EU-ABI. C 200 vom 28.06.2014, S. 1

⁴ Nach Nr. 2 Absatz (20) a) der Mitteilung der Kommission vom 28.06.2014 C 200/1



b) Anforderungen an die Projektskizzen

Die Projektskizzen sind nach erfolgreicher Anmeldung im „positron:s“ wie folgt zu erstellen:

1. Die Felder zum Projekt und ggf. zu Projektpartnern sind auszufüllen.
2. Die Projektskizze ist als pdf-Dokument hochzuladen. Die Skizze ist mit folgender Gliederung zu verfassen (max. 10 Seiten):
 - Darstellung des Projekts unter anderem mit folgenden Angaben
 - Anzahl der anzuschaffenden neuen Batterie- und/oder Plug-In-Hybridbusse
 - Vorgesehene Energieversorgung der Nebenaggregate (Heizung, Klima, weitere Nebenaggregate),
 - Integration im Fuhrpark (Größe des Fuhrparks, Ersatz von Dieselnbussen (mit Angabe der Abgasnorm der jeweiligen Fahrzeuge) oder zusätzliche Beschaffung)
 - der beabsichtigte Fahrzeugeinsatz (z.B. welche Linie, linienrein oder nicht, Stadtgebiet, Tag-/Nachtbetrieb),
 - nachvollziehbare Quantifizierung der Treibhausgasminderung (vermiedene kg CO₂ pro Jahr und prozentual)⁵
 - und Darstellung der Minderung anderer Emissionen (Luftschadstoffe, Lärm) quantitativ und prozentual.
 - Wenn eine bevorzugte Förderung in Gebieten mit einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte für Luftschadstoffe⁶ und/oder in Gebieten mit erhöhter Verkehrslärmbelastung in Anspruch genommen werden soll, sind diesbezüglich zusätzliche Angaben erforderlich (z. B. Vorlage von Überschreitungswerten der betroffenen Messstationen oder gleichwertigen Modellrechnungen und/oder Vorlage einer Lärmkarte gem. BImSchG)
 - Ressourcenplanung des oder der Interessenten (Gesamtkosten/Gesamtausgaben, Förderbedarf, Fremd- und Eigenmittel),
 - Begründung des Förderbedarfs anhand einer nachvollziehbaren Wirtschaftlichkeitsrechnung über die Gesamtnutzungsdauer der Fahrzeuge (TCO-Berechnung),
 - Projektorganisation und Zeitplan,
 - projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit (Informations- und Kommunikationskonzept, z.B. geplante Pressearbeit, Vortrag auf Veranstaltungen, Internet/Social Media)
 - kurze Selbstdarstellung der Interessenten,
3. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung und weitere Anhänge, wie z.B. Lärmkarten sind als Anhang zur Projektskizze im pdf-Format gesondert hochzuladen.

Projektskizzen, die unvollständig eingehen oder die nicht die vorgegebene Skizzengliederung vorweisen, können nicht berücksichtigt werden.

⁵ bezogen auf die Gesamtbeschaffung: Einsparung gegenüber den ersetzten Fahrzeugen oder – bei Zusatzbeschaffung – zu aktuellen vergleichbaren Euro VI-Dieselnbus-Modellen

⁶ entsprechend der 39. BImSchV



Soweit sich mehrere Partner zur Umsetzung eines Verbundvorhabens zusammenschließen, regeln die Partner ihre Zusammenarbeit in einer schriftlichen Kooperationsvereinbarung und benennen einen Verbundkoordinator, der als zentraler Ansprechpartner für den Fördermittelgeber fungiert. Bei Verbundprojekten ist die Projektskizze von dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

c) Bewertung der Projektskizzen

Sofern die Einhaltung der in den Richtlinien zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr vom 05. März 2017 in Abschnitt 4 genannten Fördervoraussetzungen gegeben sind, werden die Projektskizzen in das Bewertungsverfahren einbezogen und nach den folgenden Kriterien bewertet:

Kriterium	Beschreibung
K1	Darstellung des Gesamtkonzeptes Einfließende Kriterien sind insbesondere <ul style="list-style-type: none">▪ Anzahl der neuen Batterie- oder Plug-In-Hybridbusse und Integration im Fuhrpark (Verhältnis zu fördernde Busse zur Größe des Fuhrparks, Ersatz von Dieselmotoren welcher Euro-Norm oder zusätzliche Beschaffung)▪ Energieversorgung der Nebenaggregate (möglichst elektrisch)▪ Zeitplan (voraussichtlicher Einsatz der geförderten Fahrzeuge)
K2	Reduktion der Treibhausgasemissionen (CO ₂) vermiedene kg CO ₂ pro Jahr und prozentual ⁷ sowie Verhältnis zwischen der Höhe der vermiedenen Treibhausgasemissionen und dem Förderbedarf
K3	Beitrag zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte und zu Verbesserungen im Hinblick auf die Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Minderungspotenziale der Fahrzeuge)
K4	Vorbildwirkung, Übertragbarkeit der Ergebnisse und Sichtbarkeit durch Öffentlichkeitsarbeit

5.2 Förderanträge (Stufe 2)

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Einreicher der in der ersten Stufe ausgewählten Projektskizzen aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag unter Nutzung von „easyonline“ zu stellen (<https://foerderportal.bund.de/easyonline/>).

Mit der Aufforderung zur Antragstellung wird ein individueller Link zu easy-online zur Verfügung gestellt.

Bei Verbundprojekten ist von jedem Partner ein gesonderter Antrag mit Hinweis auf die Unternehmenskooperation zu stellen. Die Förderanträge innerhalb des Verbundprojektes sind aufeinander abzustimmen.

Antragsteller müssen im Rahmen der Antragstellung folgende Erklärungen beziehungsweise Nachweise/Unterlagen vorlegen - soweit diese noch nicht im Rahmen der Einreichung der Projektskizze vorgelegt wurden:

⁷ Siehe Fußnote 5



- die Lieferzusage eines Busherstellers über die zur Förderung beantragten Fahrzeuge,
- für Plug-In-Hybridbusse eine Herstellerbescheinigung mit belastbaren und verbindlichen Angaben zur Einhaltung der in den Förderrichtlinien in Abschnitt 4. b) geforderten Umweltstandards,
- einen Nachweis für die Nutzung Erneuerbarer Energiequellen für die Aufladung der Fahrzeuge,
- einen Bonitätsnachweis,
- einen Finanzierungsplan (aufgegliederte Berechnung der relevanten Ausgaben mit einer Übersicht über die beabsichtigte Finanzierung des Projektes, Angabe von Drittmitteln) und
- eine Erklärung, dass mit dem Vorhaben noch nicht begonnen wurde

6. Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020

Die Bundesregierung und die beteiligten Bundesländer und Kommunen haben sich am 28. November 2017 auf Eckpunkte eines "Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020" zur Verbesserung der Luftqualität in Städten verständigt. Die Förderung von Elektrobussen durch das BMU ist Teil dieses Sofortprogramms. Daraus ergeben sich für die betroffenen Kommunen bzw. die entsprechenden Verkehrsunternehmen teilweise besondere Verfahrensregelungen (z. B. bezogen auf den Maßnahmenbeginn).

Informationen zum „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ sind über die „Lotsenstelle Fonds Nachhaltige Mobilität“ (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/lotsenstelle-fonds-nachhaltige-mobilitaet.html>) erhältlich.

7. Kontaktdaten

Für die Betreuung der Fördermaßnahme hat das BMU den folgenden Projektträger beauftragt:

VDI/VDE Innovation + Technik GmbH
Steinplatz 1
10623 Berlin

Für Anfragen und die Zusendung aller Unterlagen steht Ihnen bei dem Projektträger folgende Ansprechpartnerin zur Verfügung:

Frau Annette Randhahn
Telefon: 030 / 310078-235
E-Mail: elmo@vdivde-it.de