

Gefördert durch:



Koordiniert durch:



Projekträger:



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 (05/2022)

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 nachweislich 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. Biomethanbusse², 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:

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 BMDV 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 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%.

- 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 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 detailliert in Anhang 1 dargestellt.

Die Vergabe der Fördermittel erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren. Aufgrund dieses wettbewerblichen Verfahrens werden 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 grundsätzlich aus den nachfolgenden Angaben ermittelt werden:

- Anteil an der Gesamtflotte, welcher auf alternative Antriebe (in diesem Förderaufruf) umgestellt werden soll, ggf. Anteil der bereits auf alternative Antriebe umgestellten Fahrzeuge gemessen am Gesamtbestand,
- Voraussichtliche CO₂-Vermeidung unter Berücksichtigung der Fahrleistung der Busse mit alternativem Antrieb,
- Wasserstoffherzeugung aus erneuerbaren Energien,
- notwendige Fördermittel.

Die Priorisierung der eingegangenen Skizzen erfolgt separat für die unterschiedlichen Antriebssysteme: batterieelektrischer Antrieb inkl. Batterie-Oberleitungsbusse, brennstoffzellenbasierter Antrieb, technologieoffene Zero-Emission Antriebe, nachladefähige Biomethan-Hybridbusse, sowie mit Biomethan betriebene Busse.

Bei getrennten Skizzen für Busse und Infrastruktur für das gleiche Vorhaben werden diese gemeinsam betrachtet und priorisiert.

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

Skizzen im Rahmen dieses Förderaufrufs können über das Onlineportal easy-Online bis einschließlich **15.07.2022** 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 Personalausgaben jeglicher Art sind nicht förderfähig.

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. 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. 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, 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. 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.

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.

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 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 (KMU⁵) ist eine Erhöhung der Förderquote um 20 respektive 10 Prozentpunkte möglich, sofern das Vorhaben anderenfalls nicht durchgeführt werden kann.

3.3. KUMULIERUNG MIT ANDERWEITIGER FÖRDERUNG

Im Falle einer Beihilfe gelten die Bestimmungen der Randnummern 56 und 57 der Leitlinien für staatliche Klima-, Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2022 (2022/C 80/01) der Europäischen Kommission.

3.4. WEITERE ANFORDERUNGEN

Die Förderung ist grundsätzlich auf maximal 30 Mio. Euro pro Skizzeneinreicher (Busse inkl. Infrastruktur) begrenzt.

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

⁵ KMU: Unternehmen, welche die Kriterien der Empfehlung der EU-Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend, die Definition der Kleinunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen erfüllen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36)

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 **erneuerbarer Strom** entsprechend der Definition in Abschnitt 2.4 Randnummern 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"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.

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

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

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.

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

4.3. INFORMATIONEN ZUM WEITEREN VERFAHREN

Nach Aufforderung zur Antragseinreichung muss der Skizzeneinreicher innerhalb von 4 Wochen einen vollständigen Antrag beim Projektträger einreichen. Die Skizzen werden entsprechend der Priorisierung zur Antragstellung aufgerufen.

Die Höhe der Zuwendung wird in drei Phasen ermittelt:

- A. **Zuwendungsbescheid:** Um den im Vorfeld einer Ausschreibung noch nicht feststehenden Mehrausgaben Rechnung zu tragen und auch technologieoffene Ausschreibungen zu ermöglichen, 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** 2,5 Jahre ab Bewilligung und sollte nicht über den 30.06.2025 hinausgehen.

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 Diesebussen beschafft worden wären	nein
3	Zugangsregelung/ Authentifizierung	ja
4	Last-/Lade-/Betankungsmanagement	ja
5	Betriebshofmanagementsystem	ja
6	Leitungen für Stromübertragung/-verteilung	ja
7	Daten-/Kommunikationsleitungen	ja
8	Einrichtungen zum Schutz der Gesundheit und Umwelt	ja
9	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
10	Zusätzliche Grundstücksflächen	nein
11	Netzanschluss/ Übergabestation für den Mittelspannungsanschluss ; anfallende Kosten zur Stromübertragung, die auf der Netzseite der eigenen Transformatorstation liegen.	nein
Zum Laden der Batterie*		
12	Transformatorstation, z.B. Mittelspannungstransformator, Mittelspannungsschaltanlage, Niederspannungsverteilung, Leistungselektronik	ja
13	Ladegeräte	ja
14	Kontaktsystem, z.B. Plug-In, Dock, Pantograph	ja
15	Anlagen zur Kühlung der Ladegeräte	ja
16	Messstelle(n) für Energiemenge und Leistung	ja
17	Batteriepufferspeicher	ja
18	a) Spezifische Wartungsinfrastruktur, z.B. Dacharbeitsstand, Krananlage, HV Werkzeug b) Wartungsdurchführung	a) ja b) nein
Oberleitungs-spezifisch*		
19	Speiseleitung	ja
20	Gleichrichterunterwerk	ja
21	Oberleitung ⁷	ja
Zum Tanken von Wasserstoff*		
22	Verdichter	ja
23	H ₂ -Speicher	ja
24	Dispenser	ja
25	Kühlanlage	ja
26	Vorkühlung	ja
27	Rohrleitungen	ja
28	Elektrolyse	nein
29	Lüftungsanlagen	ja
30	a) Spezifische Wartungsinfrastruktur, z.B. Dacharbeitsstand, Krananlage, Wasserstoffsensoren b) Wartungsdurchführung	a) ja b) nein
Zum Tanken von Biomethan*		
31	Verdichter	ja

⁷ Anteilig für die geförderten Busse

32	Biomethan-Speicher	ja
33	Dispenser	ja
34	Verrohrung	ja
35	Kühlanlage für Komponenten	ja
36	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 Umrüstfahrzeuge 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)
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

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