



Bundesministerium für Verkehr

Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr vom 27.04.2026

Aufruf zur Skizzeneinreichung für die Fahrzeug- und Infrastrukturbeschaffung (05/2026)

1 Präambel

Mit der Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr vom 27.04.2026 unterstützt das Bundesministerium für Verkehr (BMV) die Marktaktivierung und den Markthochlauf von Bussen mit alternativen Antrieben im Personenverkehr. Im Fokus der Förderung steht die Unterstützung von Verkehrsunternehmen bei der Beschaffung von Bussen mit emissionsfreien Antrieben auf Basis der Batterie- und Brennstoffzellentechnologie. Daneben ist die Beschaffung und der Aufbau von Lade- sowie Wasserstoffbetankungsinfrastruktur für den Betrieb der Busse Bestandteil des Förderaufrufes. Konkret verfolgt dieser Förderaufruf auf Grundlage des Bundeshaushalts 2026 das Förderziel, mindestens 1.500 Busse mit alternativen Antrieben auf Deutschlands Straßen zu bringen und etwa 150 Verkehrsunternehmen zu unterstützen.

2 Fördergegenstände

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 mit folgenden Antriebssystemen oder deren Umrüstung:
 - 1.1. Batterieelektrische Antriebe (Batteriebusse, Batterie-Oberleitungsbusse)
 - 1.2. Brennstoffzellenbasierte Antriebe (Brennstoffzellenbusse, Batteriebusse mit Brennstoffzellen als Range-Extender)
2. Die Beschaffung und Errichtung von Infrastruktur¹ sowie die dazugehörige technische Ausrüstung mit folgenden Eigenschaften:
 - 2.1. Infrastruktur, die das Aufladen der Batterieeinheiten gewährleistet
 - 2.2. Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von Wasserstoff

¹ Die Förderfähigkeit der Infrastruktur-Komponenten ist im Anhang 1 „Detaillierte Auflistung förderfähiger Gegenstände“ dargestellt.

3 Informationen und Fristen zum Verfahren

Skizzen im Rahmen dieses Förderaufrufs können über das Onlineportal easy-Online bis einschließlich **21.07.2026** eingereicht werden. Das Verfahren ist unter Kapitel 5 dieses Aufrufs beschrieben. Informationen zum anschließenden Antragsverfahren sind dem Kapitel 5.3 dieses Aufrufs zu entnehmen.

3.1 Struktur des Förderaufrufs

Die Fördermittel werden entsprechend der Zielsetzung des Förderprogramms auf drei zentrale Fördersäulen verteilt. Diese berücksichtigen in der ersten Ebene die jeweiligen Einsatzkontexte der Busse mit einem Schwerpunkt auf dem ÖPNV und Linienverkehren.

Der Förderaufruf ist so strukturiert, dass sowohl verschiedene Einsatzkontexte als auch unterschiedliche Elektrifizierungsgrade berücksichtigt werden. Die Fördersäulen 1 und 3 bilden das aus den vorherigen Aufrufen bekannte „**Aktivierungsprogramm**“. Dieses Programm ist etabliert und unterstützt die Breitenwirkung des Förderprogramms und stärkt insbesondere den Mittelstand. Die Fördersäule 2 erweitert die Förderung um ein neues „**Skalierungsprogramm**“. Dieses Programm adressiert Unternehmen, die bereits einen nennenswerten Anteil ihrer Busflotte elektrifiziert haben und diese weiter ausbauen wollen. Dabei wird antizipiert, dass die weiteren Elektrifizierungskosten der Unternehmen, aufgrund von Skalierungseffekten und Erfahrungswerten, geringer ausfallen. Aus diesem Grund werden für die beiden Varianten auch verschiedene Förderquoten zugrunde gelegt, bis zu 70 Prozent im Aktivierungsprogramm und bis zu 55 Prozent im Skalierungsprogramm.

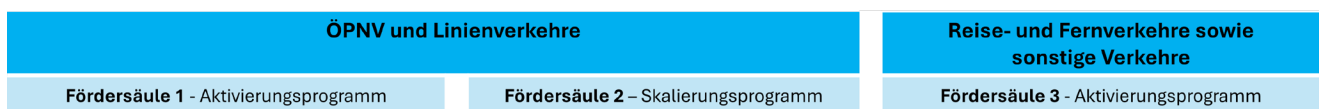


Abbildung 1: Grundstruktur des Förderaufrufs (Fördersäulen zur Aktivierung und Skalierung des Marktes)

Fördersäule 1 – Aktivierungsprogramm ÖPNV und Linienverkehre

Fördersäule 1 richtet sich ausschließlich an Skizzeneinreicher im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr) sowie § 42 PBefG (Linienverkehr), deren gesamte Busflotte noch keinen oder einen niedrigen Elektrifizierungsgrad aufweist (Kategorie K1 bis K3, siehe Kapitel 3.3).

Fördersäule 2 – Skalierungsprogramm ÖPNV und Linienverkehre

Fördersäule 2 bildet das Skalierungsprogramm und richtet sich an Skizzeneinreicher im ÖPNV gemäß § 8 PBefG sowie § 42 PBefG, deren gesamte Busflotte bereits einen hohen Elektrifizierungsgrad aufweist und/oder die eine hohe Umstellungsrate im Zusammenhang mit der eingereichten Skizze erreichen wollen (Kategorie K4, siehe Kapitel 3.3). Diese Fördersäule unterstützt die weitere Skalierung bereits fortgeschrittener Elektrifizierungsvorhaben. Infrastrukturausgaben sind kein Bestandteil dieser Fördersäule, da davon ausgegangen wird, dass diese vorab als Grundlage für einen Betrieb emissionsfreier Busse bereits aufgebaut wurde oder mit einem vertretbaren wirtschaftlichen Aufwand ausgebaut oder direkt genutzt werden kann.

Fördersäule 3 – Aktivierungsprogramm Reise- und Fernverkehre und sonstige Verkehre

Fördersäule 3 ist als eigenständiges Segment des Aktivierungsprogramms konzipiert und richtet sich an Skizzeneinreicher im „Personenfernverkehr“ sowie „sonstigen Verkehr“ gemäß der folgenden Einsatzkontexte:

- Personenfernverkehre gemäß § 42a PBefG
- Reisebusse im Gelegenheitsverkehr gemäß §§ 46, 48 und 49 PBefG
- Sonstige Verkehre gemäß § 43 PBefG (Sonderformen des Linienverkehrs), § 44 PBefG (Linienbedarfsverkehre), §§ 46, 48 und 49 PBefG (Gelegenheitsverkehre) sowie Verkehre auf nicht öffentlichen Straßen (u. a. Betrieb auf Flughäfen und Werksgeländen).

Die Einordnung der Skizzen zu den drei Fördersäulen erfolgt entsprechend folgendem Schema. Hinweise zum Elektrifizierungsgrad sind unter Kapitel 3.3 zu finden:

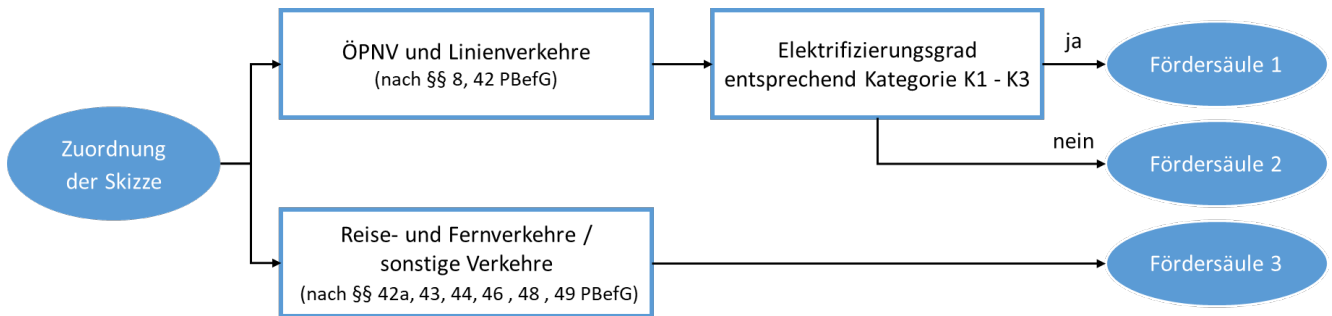


Abbildung 2: Schema der Skizzen-Zuordnung

3.2 Zuordnung zur Antriebstechnologie

Die Priorisierung der eingegangenen Skizzen je Fördersäule erfolgt separat für die unterschiedlichen Technologiepfade (Antriebssysteme).

- batterieelektrischer Antrieb inklusive Batterie-Oberleitungsbusse,
- brennstoffzellenbasierter Antrieb inklusive Brennstoffzellen als Range-Extender

Die Struktur des Aufrufs entspricht damit dem nachfolgenden Schaubild:

ÖPNV und Linienverkehre				Reise- und Fernverkehre sowie sonstige Verkehre	
Fördersäule 1 - Aktivierungsprogramm		Fördersäule 2 – Skalierungsprogramm		Fördersäule 3 - Aktivierungsprogramm	
Batterie	Brennstoffzelle	Batterie	Brennstoffzelle	Batterie	Brennstoffzelle

Abbildung 3: Struktur des Förderaufrufs inklusive Technologiepfade

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

3.3 Kategorisierung nach Elektrifizierungsgrad

Innerhalb der Fördersäulen 1 und 2 erfolgt die Zuordnung der Skizzen anhand des Elektrifizierungsgrades der gesamten Busflotte (Elektrifizierungsgrad = Anteil emissionsfreier Busse an der gesamten Busflotte in Prozent). Dabei werden auch bestehende Förderungen und Förderzusagen für Busse mit alternativem Antrieb berücksichtigt. Die Kategorisierung orientiert sich an den klimapolitischen und regulatorischen Rahmenbedingungen, insbesondere an der Zielsetzung des Klimaschutzprogramms 2030, bis 2030 bis zu 50 Prozent der Stadtbusse zu elektrifizieren. Die Grenzwerte der Elektrifizierungsgrade sind aus diesen Zielen abgeleitet.

Die Einordnung in die Kategorien wird im auszufüllenden Begleitdokument der "Tabelle zur Ermittlung der förderfähigen Ausgaben" automatisch vorgenommen und kann dort überprüft werden.

Die Kategorien K1 – K4 differenzieren den Förderaufruf weiter aus und erweitern die Struktur wie folgt:

ÖPNV und Linienverkehre						Reise- und Fernverkehre sowie sonstige Verkehre							
Fördersäule 1 - Aktivierungsprogramm			Fördersäule 2 – Skalierungsprogramm			Fördersäule 3 - Aktivierungsprogramm							
Batterie		Brennstoffzelle	Batterie		Brennstoffzelle	Batterie		Brennstoffzelle					
K1	K2	K3	K1	K2	K3	K4		K4		Reise- und Fernbus	Sonstige	Reise- und Fernbus	Sonstige

Abbildung 4: Struktur des Förderaufrufs inklusive der Kategorien der Elektrifizierung (K1 bis K4)

Kategorie K1 – Keine Elektrifizierung vorhanden und Umstellungsrate nicht mehr als 30 Prozent

Die Einstufung in Kategorie K1 erfolgt durch Erfüllung der zwei folgenden Bedingungen.

Bedingung 1: Zum Zeitpunkt der Skizzeneinreichung existieren in der gesamten Busflotte noch keine Busse mit emissionsfreiem Antrieb und es liegen keine Förderzusagen für die zukünftige Beschaffung von Bussen mit emissionsfreiem Antrieb vor.

Bedingung 2: Inklusive der in der Skizze angezeigten Anzahl der Busse mit emissionsfreiem Antrieb werden nicht mehr als 30 Prozent der gesamten Busflotte elektrifiziert sein.

Kategorie K2 – Geringe Elektrifizierung vorhanden und Umstellungsrate nicht mehr als 30 Prozent

Die Einstufung in Kategorie K2 erfolgt durch Erfüllung der zwei folgenden Bedingungen.

Bedingung 1: Zum Zeitpunkt der Skizzeneinreichung existieren bereits Busse mit emissionsfreiem Antrieb in der gesamten Busflotte und/oder bestehende Förderzusagen für die zukünftige Anschaffung von Bussen mit emissionsfreiem Antrieb. Der Anteil dieser Busse überschreitet jedoch nicht 15 Prozent der gesamten Busflotte.

Bedingung 2: Inklusive der in der Skizze angezeigten Anzahl der Busse mit emissionsfreiem Antrieb und bereits vorliegender Förderzusagen werden nicht mehr als 30 Prozent der gesamten Busflotte elektrifiziert sein.

Kategorie K3 – Mittlere Elektrifizierung vorhanden und Umstellungsrate nicht mehr als 50 Prozent

Die Einstufung in Kategorie K3 erfolgt durch Erfüllung der zwei folgenden Bedingungen.

Bedingung 1: Zum Zeitpunkt der Skizzeneinreichung existieren bereits Busse mit emissionsfreiem Antrieb in der

gesamten Busflotte und/oder bestehende Förderzusagen für die zukünftige Anschaffung von Bussen mit emissionsfreiem Antrieb. Der Anteil dieser Busse liegt zwischen 15 und 30 Prozent der gesamten Busflotte.

Bedingung 2: Inklusive der in der Skizze angezeigten Anzahl der Busse mit emissionsfreiem Antrieb und bereits vorliegender Förderzusagen werden nicht mehr als 50 Prozent der gesamten Busflotte elektrifiziert sein.

Kategorie K4 – Hohe Elektrifizierung vorhanden und/oder hohe Umstellungsrate

Skizzen, die nicht den Kategorien K1 bis K3 zugeordnet werden können, werden der Kategorie K4 zugeordnet. Diese Kategorie ist ausschließlich der Fördersäule 2 (Skalierungsprogramm) zugewiesen.

3.4 Wettbewerbliches Verfahren und Priorisierung

Die Vergabe der Fördermittel erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren. Deshalb werden die Skizzen jeweils innerhalb der Kategorien einer Fördersäule priorisiert. Bei der Zuteilung der Mittel wird sichergestellt, dass in jeder Kategorie der Wettbewerb gewahrt bleibt. Nach Abschluss der Priorisierung werden die Skizzeneinreicher über das Priorisierungsergebnis informiert und ggf. zur Antragseinreichung aufgefordert. Die zu Grunde liegende Gesamtlogik (Zuordnung und Priorisierung der Skizzen) wird im nachfolgenden Schaubild verdeutlicht:

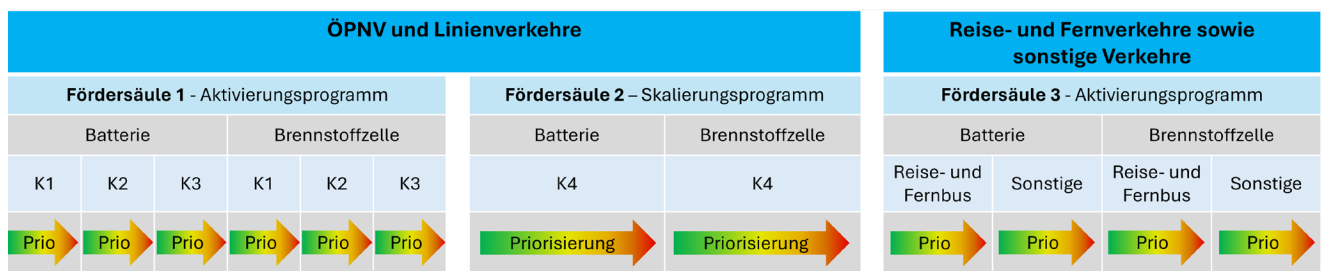


Abbildung 5: Gesamtstruktur des Förderaufarfs inklusive Priorisierung

Die Priorisierung erfolgt zu 70 Prozent anhand der Klimawirkung und des Fördermitteleinsatzes (Fördermitteleffizienz) und zu 30 Prozent anhand Umsetzungskonzept und -perspektive, welche im Rahmen der qualitativen Skizzenbeurteilung bewertet werden.

Die Fördermitteleffizienz wird dabei aus den nachfolgenden Parametern ermittelt:

- voraussichtliche jährliche CO₂-Vermeidung unter Berücksichtigung der Fahrleistung der Busse mit alternativem Antrieb,
- Nutzungsanteile von Wasserstoff aus erneuerbaren Energien und
- Fördermittelbedarf.

Die Fördermitteleffizienz hat eine signifikante Auswirkung auf die Priorisierung. Es wird darauf hingewiesen, dass sich Faktoren wie zum Beispiel geringere Infrastrukturausgaben, Buspreise unterhalb der Obergrenzen, wie auch Förderquoten unterhalb der maximal zulässigen Höhe positiv auf das Priorisierungsergebnis auswirken. Den Skizzeneinreichern steht es frei, die für sie optimale Fallkonstellation zu definieren.

Neben der Fördermitteleffizienz werden folgende qualitative Kriterien mit jeweils max. 10 Prozent bewertet:

- Umsetzungsperspektive des Vorhabens inkl. Zeitplan (Meilensteinplan)

Dieser Aspekt würdigt die Plausibilität der Angaben im Meilensteinplan sowie deren zeitliche Umsetzungsperspektive. Projekte mit einer schnellen Umsetzungsperspektive werden in der Priorisierung angehoben.

- Einsatzkonzept und gesicherter, spezifischer Einsatzort der geförderten Busse

Dieses Kriterium hebt jene Skizze in der Priorisierung an, bei denen eine schnelle Inbetriebnahme und der schnelle Einsatz der Busse und die damit verbundene Umweltwirkung gewährleistet ist und bei denen der spezifische Einsatzort / das spezifische Bedienegebiet (Linie / Route / Linienbündel) bekannt ist. Damit verbundene Zeiträume sind im Meilensteinplan zu berücksichtigen.

- Konzept der Energiebereitstellung und -versorgung der Busse

Um Verzögerungen bei der Inbetriebnahme und beim Einsatz der geförderten Fahrzeuge zu vermeiden, zielt dieses Kriterium auf das Vorhandensein eines schlüssigen Energie- und Infrastrukturkonzeptes ab, dass den unmittelbaren Einsatz der Fahrzeuge sicherstellt. Damit verbundene Zeiträume sind im Meilensteinplan zu berücksichtigen.

Vorhaben mit einer schnellen Umsetzungsperspektive und einem fundierten Einsatz- und Energiekonzept werden dabei höher priorisiert. Der Fördermittelgeber behält sich vor die Angaben durch geeignete Unterlagen belegen zu lassen.

4 Ergänzende Hinweise zur Förderung

4.1 Antragsberechtigung

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

Aufgabenträger, welche derzeit ein Strecken- oder Liniennetz ausschreiben, können ebenfalls eine Skizze einreichen. Dabei sind für die Flottengröße, Umstellungsquote, Laufleistung etc. die Bedarfe des Netzes oder Bedienegebietes, auf dem die Busse mit alternativem Antrieb eingesetzt werden sollen, zu Grunde zu legen.

Finanzierungsgeber (z.B. Leasinggeber) müssen detaillierte Angaben, wie zum Beispiel Flottengröße, Anzahl der emissionsfreien Busse, Laufleistung etc., zu ihren potenziellen Finanzierungsnehmern (z.B. Leasingnehmern) machen können. Bei mehreren potenziellen Finanzierungsnehmern muss die Summe aller Busse für die Angabe der Flottengröße und der emissionsfreien Busse zugrunde gelegt werden. Dies ist für eine einheitliche Betrachtung der Skizzen im Priorisierungsprozess aufgrund des wettbewerblichen Verfahrens notwendig. Eine pauschale Beantragung von Fahrzeugen durch Finanzierungsgeber, für noch nicht bekannte Finanzierungsnehmer, ist somit nicht möglich.

Im Vorfeld sollte geprüft werden, ob die gewünschte Finanzierungsoptionen mit der Ausgestaltung dieses Förderauftrags wie auch dem Zuwendungsrecht vereinbar ist. Skizzeneinreicher müssen hierfür mindestens:

- den Fördergegenstand beschaffen,

- diesen vollständig innerhalb der Projektlaufzeit bezahlen,
- Eigentümer des Fördergegenstandes innerhalb der Haltedauer bleiben und
- die Auflagen im Bescheid sowie die Zweckbindungsfristen einhalten können.

Bei der Finanzierungsform „Sale-and-Lease-Back“ wird auf die Mindestholdedauer von 5 Jahren verzichtet. Somit kann das Eigentum an den Fördergegenstand vom Zuwendungsempfänger auf den Finanzierungsgeber nach Abschluss des Vorhabens übertragen werden. Voraussetzung für die Übertragung ist, dass der Zuwendungsempfänger Nutznießer des Fördergegenstandes innerhalb der Zweckbindungsfrist bleibt und die Auflagen im Bescheid über diesen Zeitraum erfüllt.

Unternehmen in Schwierigkeiten sind nach Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) von der Förderung ausgeschlossen. Anträge dieser Unternehmen werden abgelehnt. Eine Prüfung gemäß der EU-Leitlinien dazu ist vor Skizzeneinreichung vorzunehmen. Hierfür wird das Merkblatt (inklusive Prüfschema) zu Unternehmen in Schwierigkeiten auf folgender Internetseite bereitgestellt: <https://www.ptj.de/busfoerderung/beschaffung>.

4.2 Förderfähige Ausgaben und Förderquoten

Zuwendungen anhand dieses Aufrufs erfolgen als Investitionszuschuss. Förderfähig sind nur die Ausgaben, die innerhalb des Bewilligungszeitraums entstehen. Der Bewilligungszeitraum wird im Zuwendungsbescheid festgelegt. Betriebs- und Personalausgaben jeglicher Art sind nicht förderfähig.

Busse

Im Sinne der AGVO sind innerhalb dieses Förderaufrufs nur die Mehrausgaben für die alternativen Antriebe von Bussen² gegenüber konventionellen Fahrzeugen förderfähig. Einsatzort der Busse ist Deutschland. Bei grenzüberschreitendem Personenverkehr muss der Einsatz überwiegend in Deutschland stattfinden.

Es kann nur die Beschaffung von Neufahrzeugen³ mit alternativen Antrieben oder die Umrüstung eines herkömmlichen Busses auf alternative Antriebe gefördert werden. Eine Förderung von Leasingraten oder Mieten ist ausgeschlossen. Im Falle der Förderung von Finanzierungsgebern 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 Dieselbus vergleichbaren Typs. Zur Ermittlung der Mehrkosten werden der Dieselreferenzpreis und die **Basisversion** eines emissionsfreien Fahrzeugs zugrunde gelegt. Ein Basisfahrzeug ist ein Bus, der entweder für den Linienverkehr den Betriebspflichten nach § 21 PBefG oder im Gelegenheitsverkehr gemäß § 46 PBefG genehmigungsfähig ist, alle zwingenden rechtlichen und technischen Mindestanforderungen für einen sicheren, kontinuierlichen und barrierearmen Betrieb erfüllt, ohne Komfort-, oder betrieblich nicht notwendige Zusatzausstattung. Sonderausstattungen müssen in der Fahrzeugrechnung getrennt angegeben werden und sind nicht förderfähig.

² nach den EG-Fahrzeugklassen M2 und M3

³ Definition Neufahrzeug: max. 1 Jahr ab Erstzulassung und maximaler Kilometerstand von 25.000 km. Die Kumulierungsregeln für zusätzliche Förderungen gelten auch für vorangegangene Zeiträume.

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 im 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 zulässig.

Für Neufahrzeuge im Reise- und Fernverkehr werden die Investitionsmehrkosten durch den Vergleich eines aktuellen Dieselreferenzpreisangebots und einem indikativen Richtpreisangebot für einen Bus mit alternativem Antrieb ermittelt. Sollte es nicht möglich sein, dieses Richtpreisangebot bis zur Skizzeneinreichung vorzulegen, kann auf die Preisobergrenzen für den Reise- und Fernverkehr zurückgegriffen werden (Anhang 2). Das Richtpreisangebot ist dann spätestens mit Antragstellung einzureichen. Damit der Vergleich möglichst aussagekräftig ist, sollten beide Angebote vom gleichen Hersteller stammen. Sollte dies nicht möglich sein, ist auf eine Vergleichbarkeit bzgl. Typs und Ausstattung zu achten. Das Dieselreferenzpreisangebot muss mit der Skizze eingereicht werden und darf bei Vorlage nicht älter als 6 Monate sein.

Sollten die Ausgaben des Richtpreisangebotes für den Bus mit alternativem Antrieb die Obergrenzen für Fahrzeuge im Personenfernverkehr überschreiten (siehe Anhang 2), so sind die darüberhinausgehenden Ausgaben nicht förderfähig.

Bezogen auf die förderfähigen Ausgaben (Investitionsmehrausgaben) wird bei Bussen für das Aktivierungsprogramm (Fördersäule 1 und 3) eine **Förderquote** von bis zu 70 Prozent und für das Skalierungsprogramm (Fördersäule 2) eine **Förderquote** von bis zu 55 Prozent gewährt.

Lade- und Betankungsinfrastruktur

Eine Förderung der Lade- und Betankungsinfrastruktur ist nur im Aktivierungsprogramm (Fördersäule 1 und 3) möglich. Im Skalierungsprogramm (Fördersäule 2) wird keine Infrastruktur gefördert.

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. Die geförderte Infrastruktur darf unter Berücksichtigung der Vorgaben in der AGVO ebenfalls von anderen emissionsfreien Fahrzeugen mitgenutzt werden.

Die **Förderquote** auf die förderfähigen Ausgaben der Lade- und Betankungsinfrastruktur liegt im Aktivierungsprogramm (Fördersäule 1 und 3) bei bis zu 40 Prozent. Bei Antragseinreichung sind alle beantragten Ausgaben der Infrastruktur hinreichend zu plausibilisieren (z. B. durch indikative Angebote).

4.3 Kumulierung mit anderweitiger Förderung

Eine Kumulierung mit anderen staatlichen Beihilfen ist nur entsprechend der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr vom 27.04.2026“ nach Absatz 5 bzw. der zum Zeitpunkt der Bewilligung geltenden Förderrichtlinie möglich.

4.4 Weitere Anforderungen

Die Zuwendung ist auf maximal **12,5 Mio. Euro** pro Skizzeneinreicher (Busse inkl. Infrastruktur) begrenzt. Eine Überschreitung dieser maximalen Fördergrenze führt zum Ausschluss.

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. Weiterhin muss mit der **Errichtung** der ggf. über diesen Aufruf geförderten **Infrastruktur** innerhalb von **12 Monaten** nach Beginn der Vorhabenlaufzeit begonnen worden sein. Diese Meilensteine müssen anhand von geeigneten Unterlagen (z.B. verbindliche Bestellbestätigungen, Veröffentlichung der Ausschreibung, Auftragsvergabe, etc.) innerhalb der zuvor genannten Fristen gegenüber dem Projektträger unaufgefordert schriftlich nachgewiesen werden. Anderenfalls wird der Widerruf des Zuwendungsbescheides geprüft. Wir weisen darauf hin, dass im Rahmen der Ausschreibung die Verordnung (EU) 2019/1242-Artikel 3e eingehalten werden muss.

Zweck der geförderten Busse ist der Einsatz im Personenverkehr in Deutschland. Die **Zweckbindung** wird bei Bewilligung auf die Dauer von 5 Jahren nach Inbetriebnahme festgelegt. Der Zweck der Betankungs- und Ladeinfrastruktur ist die Energieversorgung der geförderten Busse mit alternativem Antrieb. Die Zweckbindungsfrist für die geförderte Betankungs- und Ladeinfrastruktur wird auf 5 Jahre nach Inbetriebnahme festgelegt. Abweichungen hiervon bedürfen der Zustimmung des Fördermittelgebers.

Es besteht grundsätzlich eine **Mindesthaltedauer** von 5 Jahren ab Inbetriebnahme für die geförderten Fahrzeuge, d.h., der Fördergegenstand ist somit innerhalb der Mindesthaltedauer nicht zu veräußern.

Voraussetzung für die Förderung von Fahrzeugen und Infrastruktur ist die ausschließliche Nutzung von erneuerbarem Strom entsprechend der Definition in Artikel 2 Nr. 102d AGVO bzw. die überwiegende Nutzung von erneuerbarem Wasserstoff gemäß Artikel 2 Nr. 102c AGVO. Ab 2035 muss die Betankungsinfrastruktur ausschließlich erneuerbaren Wasserstoff bereitstellen.

Bei Brennstoffzellenbussen muss in der Skizze angegeben werden, wie hoch der Anteil an erneuerbarem Wasserstoff ist, der für den Betrieb aller geförderten Busse genutzt wird. Dieser Anteil muss in den ersten fünf Jahren (Zweckbindungsfrist) mindestens eingehalten werden. In der Vorhabenbeschreibung muss erklärt werden, wie die Versorgung mit dem angegebenen Wasserstoff sichergestellt wird (siehe auch Konzept der Energiebereitstellung unter 3.4).

Die **Umrüstung** von herkömmlichen Fahrzeugen auf alternative Antriebe ist nur förderfähig, wenn das zur Umrüstung beauftragte Unternehmen neben der gesetzlichen Gewährleistung auf das Fahrzeug, die weitere Lebensdauer bzw. Fahrleistung des Busses auf mindestens 5 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.

5 Anforderungen an die Skizzen

5.1 Erstellung der Skizzen

Bei der Skizzeneinreichung sind Busse und Infrastruktur in einer gemeinsamen Skizze darzustellen. Skizzen mit ausschließlich Infrastruktur sind nicht zulässig.

Bei einem Förderbedarf in beiden Technologiepfaden (Batterie und Brennstoffzelle) ist für jeden Pfad jeweils eine eigene Skizze einzureichen. Auch bei Bussen in mehreren Einsatzkontexten (ÖPNV, Reise- und Fernbusverkehr oder sonstige Verkehre) sind entsprechend der Kontexte separate Skizzen einzureichen. Die Skizzen werden getrennt voneinander priorisiert. Unter Umständen wird lediglich eine der Skizzen zum Antragsverfahren ausgewählt.

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 (z.B. fehlende inhaltliche Angaben, fehlenden Dokumente, oder Inkonsistenzen innerhalb der Skizzendokumente) wird aus der Priorisierung ausgeschlossen.

Die Skizze ist auf Basis der auf der Internetseite des Projektträgers bereitgestellten aktuellen 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 4.2 erläuterten Obergrenzen werden hier maximale förderfähige Ausgaben errechnet, welche für die Abschätzung der notwendigen Fördermittel verwendet werden.

5.2 Einreichung der Skizzen

Skizzen sind über das Förderportal easy-Online bis zur genannten Frist (siehe Kapitel 3) einzureichen (<https://foerderportal.bund.de/easyonline>).

Das Förderprogramm des BMV sowie der entsprechende 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 ist das TAN-Verfahren in easy online zu nutzen.

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 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_foerderfaehige_ausgaben_Musterstadt) an folgende Adresse zu senden: ptj-evi-busse@ptj.de.

5.3 Informationen zum weiteren Verfahren

Die Skizzen werden entsprechend der Priorisierung zur Antragstellung aufgerufen. Nach Aufforderung zur Antragseinreichung muss der Skizzeneinreicher einen vollständigen **Antrag innerhalb von 8 Wochen** (bis voraussichtlich Anfang September) beim Projektträger einreichen. Eine Rückmeldung zur Antragsaufforderung erfolgt über die in der Skizze angegebenen E-Mail-Adresse.

Eine Abweichung zwischen der Skizze und dem Antrag ist aufgrund der vorgelagerten Priorisierung grundsätzlich nicht zulässig.

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 Dieselsebusse 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.

6 Anforderung an das Berichtswesen während und ggf. nach der Projektlaufzeit

6.1 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 (z.B. Termine zur Einflottung von Fahrzeugen, Pressetermine) ist dem Projektträger oder der Programmgesellschaft mindestens 8 Wochen im Vorfeld mitzuteilen. Fahrzeuge und Betankungs- und Ladeinfrastruktur müssen mit entsprechenden Logos gekennzeichnet sein. Dem Projektträger ist ein bildlicher Nachweis zukommen zu lassen. Für weitere Details zur Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation wird auf den Kommunikationsleitfaden der NOW GmbH verwiesen: https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2026/01/NOW_Kommunikationsleitfaden-Bus-Schiene.pdf

Gegebenenfalls können weitere Berichtspflichten auferlegt werden, die auch über den Zeitraum der Bewilligung hinausgehen.

6.2 Verpflichtungen im Rahmen der Programmbegleitung und Evaluation des Förderprogramms

Zur inhaltlichen Weiterentwicklung und Ausgestaltung der Förderrichtlinie und künftiger Aufrufe sowie zur notwendigen Evaluation der Fördermaßnahme sind zusätzliche Daten und Informationen erforderlich. In erster Linie handelt es sich dabei um Stamm-, Betriebs- und Zuverlässigkeitsdaten der Fahrzeuge und Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur. Eine Bereitstellung dieser programmrelevanten Daten und Informationen ist daher verpflichtend. Ergänzende Informationen können im Rahmen von Befragungen der Zuwendungsempfänger erhoben werden. Es wird empfohlen bei der Beschaffung der Fahrzeuge den Fahrzeughersteller frühzeitig auf

die verpflichtende Datenlieferung hinzuweisen, z.B. innerhalb des Ausschreibungsverfahrens.

Eine Übersicht der Datenanforderungen sowie eine Erklärung, wie die Datenlieferung zu erfolgen hat, befindet sich im entsprechenden Datenportal: <https://www.ebustool.de/datenportal-bus/>.

In der Programmbegleitung finden ferner Fachdialoge zu spezifischen Themen des Markthochlaufs der Elektromobilität statt. Eine Beteiligung innerhalb dieser Netzwerkarbeit ist ausdrücklich gewünscht.

7 Ansprechpartner

Für die Klärung häufig wiederkehrender Fragen wurde für diesen Förderaufruf eine **FAQ-Seite** eingerichtet, die regelmäßig aktualisiert wird:

<https://www.ptj.de/projektfoerderung/busfoerderung/beschaffung/faq>

Für weitere Fragen zur genannten Förderrichtlinie und zum vorliegenden Förderaufruf steht der Projektträger Jülich zur Verfügung:

per Telefon: 030 / 20199 3681 (Montag bis Freitag, 10-12 Uhr) per E-Mail: ptj-evi-busse@ptj.de

Bei Fragen zur Programmbegleitung (Begleitforschung und zentrales Datenmonitoring) und zur Gesamtkommunikation der Maßnahme berät die Programmgesellschaft NOW GmbH:

per Telefon: 0172 / 682 32 88 (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 Dieselnbussen beschafft worden wären	nein
3	Lizenz- und Mietmodelle (z. B. Software as a Service, etc.)	nein
4	Zugangsregelung/Authentifizierung	nein
5	Betriebshofmanagementsystem	nein
6	Zusätzliche Grundstücksflächen	nein
7	Anfallende Kosten zum Netzanschluss, die auf der Netzseite der eigenen Transformatorstation liegen.	nein
8	Software zum Last-/Lade-/Betankungsmanagement	ja
9	Leitungen für Stromübertragung/-verteilung	ja
10	Daten-/Kommunikationsleitungen, welche aufgrund des Technologiewechsels explizit notwendig werden.	ja
11	Lieferung, Installations- und Baumaßnahmen, Planungskosten wenn sie in Zusammenhang mit der zusätzlich benötigten und beantragten Lade- und Betankungsinfrastruktur für die geförderten Busse stehen und vom Antragsteller steuerrechtlich aktiviert werden.	ja
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, welche aufgrund des Technologiewechsels explizit notwendig werden	ja
17	Batteriepufferspeicher / stationäre Energiespeicher	ja
Oberleitungsspezifisch		
18	Speiseleitung	ja
19	Gleichrichterunterwerk	ja
20	Oberleitung ⁴	ja
Zum Betanken von Wasserstoff		
21	Verdichter	ja
22	Wasserstoff-Speicher	ja
23	Dispenser (Ausgabevorrichtungen)	ja
24	Kühlanlage	ja
25	Vorkühlung	ja
26	Rohrleitungen	ja
27	Lüftungsanlagen	ja
28	Elektrolyseanlagen	nein

⁴ anteilig für den Streckenbedarf der geförderten Busse (keine vollständigen Oberleitungsnetze)

Anhang 2

Preisobergrenzen als Nettopreise je Antriebstechnologie für Neu- und Umrüstkfahrzeuge im Vergleich zur Dieselreferenz, alle Werte in Euro (Zuordnung gemäß Kapitel 2):

Fahrzeug	Dieselreferenz	1.1 Batteriebusse	1.2 Brennstoffzellen- busse	1.1 Batteriebusse (Umrüstung)	1.2 Brennstoffzellen- busse (Umrüstung)
Bis 8 m	135.000	248.000	313.000	113.000	178.000
Größer 8 m bis 10,6 m	250.000	414.000	506.000	164.000	256.000
Größer 10,6 m bis 16 m	280.000	525.000	543.000	245.000	263.000
Größer 16 m	370.000	672.000	736.000	302.000	366.000
Reise- und Fernbus	mit indikativem Angebot plausibilisieren	672.000	736.000	302.000	366.000

Hinweis: zur Einordnung von Doppeldeckerbussen in oben genannte Tabelle kann die Fahrzeuglänge mit 1,5 multipliziert und die jeweilige Obergrenze genutzt werden.