Bundesanzeiger
Herausgegeben vom
Bundesministerium der Justiz
und für Verbraucherschutz
www.bundesanzeiger.de

Bekanntmachung
Veröffentlicht am Mittwoch, 6. Mai 2026
BAnz AT 06.05.2026 B2

Bundesministerium für Verkehr

Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr

Vom 27. April 2026

1 Förderziel, Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen

1.1 Förderziel und Zuwendungszweck

Das im Jahr 2024 novellierte Klimaschutzgesetz der Bundesregierung steht im Einklang mit den Ergebnissen der Klimaschutzkonferenz von Paris. Darin wurden nationale Treibhausgasminderungsziele gesetzlich verankert. Bis 2030 sollen die CO_2-Emissionen gegenüber 1990 um 65 Prozent und bis 2040 um 88 Prozent verringert werden. Bis 2045 wird Treibhausgasneutralität angestrebt.

Als Beitrag zur Klimazielerreichung im Verkehrssektor können Busse mit alternativen Antrieben im Personenverkehr einen wesentlichen Beitrag leisten, denn dieser basiert in Deutschland noch weitgehend auf der Nutzung dieselbetriebener Fahrzeuge. Im Fokus der Förderung des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) steht daher die Unterstützung der Verkehrsunternehmen bei der Flottenumstellung auf alternative Busantriebe auf Basis der Batterie- und Brennstoffzellentechnologie. Darüber hinaus werden die Verkehrsunternehmen bei der Beschaffung und Errichtung von Infrastruktur zum Laden und Betanken der Busse sowie bei der Erstellung von Machbarkeitsstudien unterstützt. Die Unternehmen werden so sachgerecht und passgenau bei der notwendigen Technologietransformation begleitet.

Das Ziel dieser Richtlinie ist es, den Umstieg auf klimafreundliche Busflotten im Personenverkehr zu beschleunigen und darüber einen Markt für Busse mit alternativen Antrieben nachhaltig zu etablieren. Durch die Förderung soll der Markthochlauf von Bussen mit alternativem Antrieb ausgeweitet und verstetigt werden. Im Segment der Überland-, Fern- und Reisebusse wird ein Marktanreiz angestrebt. Die Maßnahmen des Förderprogramms werden einen vermehrten Einsatz von umweltschonenden, emissionsfreien, innovativen Bussen ermöglichen und damit zur Dekarbonisierung des straßengebundenen Personenverkehrs und insbesondere des ÖPNV beitragen. Damit leistet die Förderung einen Beitrag zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele, insbesondere zu einer stärkeren Förderung von Elektrobussen mit dem Ziel eines Stadtbuselektrifizierungsanteils von 50 Prozent bis 2030. Zudem setzt das Programm die Inhalte des Koalitionsvertrags der 21. Legislaturperiode um, der eine weitere Förderung der Flottenumrüstung auf klimaneutrale Busse im ÖPNV vorsieht.

Die Förderung wirkt sich somit indirekt auch auf die Stärkung der Daseinsvorsorge im Personenverkehr aus, indem ein attraktives und zukunftsfähiges ÖPNV- und Busangebot geschaffen wird. Gleichzeitig trägt der Einsatz der Busse zur Verbesserung der Luftqualität in Städten und Gemeinden und zur Lärmminderung bei.

Zudem entfaltet das Programm auch eine zentrale energie-, industrie- und wettbewerbspolitische Wirkung, indem es bestehende Abhängigkeiten von fossilen Energieträgern und damit verbundene Risiken und Unsicherheiten reduziert, die Wettbewerbs- und Leistungsfähigkeit sowie Innovationskraft der deutschen und europäischen Industrie stärkt und diese beim Strukturwandel gezielt unterstützt. So werden die Wertschöpfung und die Beschäftigung in Europa gesichert und ausgebaut. Durch diesen Innovations- und Technologiebeitrag entlang der gesamten Wertschöpfungskette setzt die Förderung auch zentrale Impulse für den Produktions- und Technologiestandort Europa.

Konkret verfolgt die Richtlinie in der ersten Umsetzungsphase auf Grundlage des Bundeshaushalts 2026 das Förderziel, mindestens 1 500 Busse mit alternativen Antrieben auf Deutschlands Straßen zu bringen und bis zu 150 Verkehrsunternehmen zu unterstützen. Die Förderung dieser Fahrzeuge leistet einen direkten Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, denn mit diesen Fahrzeugen geht über die Gesamtnutzungsdauer ein CO_2-Minderungspotenzial von etwa 1 030 000 Tonnen CO_{2eq} (beziehungsweise circa 85 800 Tonnen CO_{2eq}/Jahr) einher (Annahme: vermiedene reale Emissionen in Höhe von 601 Tonnen CO_{2eq} eines Dieselbusses während zwölf Jahren Nutzungsdauer). Ein vergleichbarer Umfang kann abhängig von der Haushaltslage jeweils auch in den Folgejahren umgesetzt werden. Die Errichtung von Lade- und Wasserstoffbetankungsinfrastruktur stellt hierbei eine für den Betrieb erforderliche Maßnahme dar, die einen indirekten Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen leistet.

Die PDF-Datei der amtlichen Veröffentlichung ist mit einem qualifizierten elektronischen Siegel versehen. Siehe dazu Hinweis auf Infoseite.

1.2 Rechtsgrundlagen

Zuwendungen werden auf der Grundlage der §§ 23, 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften sowie nach Maßgabe dieser Richtlinie gewährt. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung einer Förderung besteht nicht. Der Fördergeber entscheidet aufgrund seines pflichtgemäßen Ermessens auf Basis der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Vergabe von staatlichen Fördermitteln an wirtschaftlich tätige Unternehmen gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union – AEUV. Die Zuwendung erfolgt auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV (Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung, AGVO) in der Fassung der Verordnung (EU) 2023/1315 vom 23. Juni 2023 (ABl. L 167 vom 30.6.2023, S. 1) beziehungsweise in der jeweils gültigen Fassung. Zur Anwendung kommen Umweltschutzbeihilfen gemäß Nummer 7 AGVO.

2 Gegenstand der Förderung

Das BMV fördert im Rahmen dieser Richtlinie folgende Investitionen mit einem einmaligen Zuschuss, sofern die hier genannten sowie gegebenenfalls weitere im Förderaufruf zur Skizzeneinreichung definierte Voraussetzungen erfüllt sind:

2.1 Die Beschaffung von Bussen der folgenden Antriebssysteme oder deren Umrüstung:

2.1.1 Batterieelektrische Antriebe (Batteriebusse, Batterie-Oberleitungsbusse)

2.1.2 Brennstoffzellenbasierte Antriebe (Brennstoffzellenbusse, Batteriebusse mit Brennstoffzellen als Range-Extender)

2.2 Die Beschaffung und Errichtung von Infrastruktur sowie die dazugehörige technische Ausrüstung mit folgenden Eigenschaften:

2.2.1 Infrastruktur, die das Aufladen der Batterieeinheiten gewährleistet

2.2.2 Betankungsinfrastruktur zur Abgabe von Wasserstoff

2.3 Die Erstellung von Studien und Analysen zum Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben.

Die Förderung von Betriebsausgaben ist im Rahmen dieser Richtlinie 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. Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen (KMU) werden zur Antragstellung ermutigt. Eine Definition der KMU enthält Anhang 1 AGVO. Ein Benutzerleitfaden der Europäischen Kommission zur Definition von KMU samt Mustererklärung zur Feststellung des KMU-Status (Stand 2019) ist unter folgendem Link abrufbar: https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/756d9260-ee54-11ea-991b-01aa75ed71a1/language-de/format-PDF/source-296153130

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Rechtswidrigkeit und Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem gemeinsamen Markt nicht Folge geleistet hat (Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a AGVO), kann keine Beihilfe gewährt werden. Darüber hinaus sind Unternehmen in Schwierigkeiten nach Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c AGVO von der Förderung ausgeschlossen. Unternehmen in Schwierigkeiten sind Unternehmen, auf das mindestens einer der Umstände nach Artikel 2 Nummer 18 Buchstabe a bis e AGVO zutrifft.

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 (ZPO) 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 ZPO oder § 284 AO treffen.

4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Die Vorhaben dürfen vor Bewilligung noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten.

Eine Förderung ist in den Fallgruppen des Artikels 1 Absatz 2 bis 6 AGVO ausgeschlossen.

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

Der Zuwendungsempfänger ist bei einer Weitergabe der Fahrzeuge in Form von Überlassungsverträgen (zum Beispiel beim Leasing) 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 und eindeutig zu kennzeichnen. Ein prüffähiger Nachweis für die Umsetzung ist durch geeignete Unterlagen (zum Beispiel Kopie des Überlassungsvertrags) spätestens mit der Verwendungsnachweisführung zu erbringen.

Zur Durchführung von Erfolgskontrollen im Sinne von Verwaltungsvorschrift Nummer 11a zu § 44 BHO und von Evaluationen sind die Zuwendungsempfänger verpflichtet, die dafür notwendigen Daten und Informationen dem BMV oder den damit beauftragten Institutionen zur Verfügung zu stellen. Die übermittelten Daten und Informationen werden zweckgebunden verwendet und vertraulich behandelt.

Darüber hinaus verpflichten sich die Zuwendungsempfänger, an der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des BMV im Sinne dieser Richtlinie mitzuwirken sowie Kommunikations- und Publizitätsauflagen einzuhalten. Details dazu werden in den Aufrufen näher definiert. Es wird darauf hingewiesen, dass die Projekte mit ihren spezifischen Informationen (zum Beispiel Zuwendungsempfänger, Zuwendungshöhe, Fördergegenstand) in den Förder- und Zuwendungsübersichten des Bundes beziehungsweise des BMV erfasst und veröffentlicht werden können.

Die Zuwendungsempfänger sind auch dazu verpflichtet, über den Umsetzungszeitraum des Projekts hinaus bis zum Ende der Zweckbindungsfrist der bewilligten Fördergegenstände an das BMV oder an von diesem beauftragte Institutionen Bericht zu erstatten. Dabei verpflichten sie sich, unter anderem Stamm-, Betriebs- sowie Zuverlässigkeitsdaten der jeweiligen Fördergegenstände für die übergeordnete Programmbegleitung zur Verfügung zu stellen. Die genauen Daten- und Informationsanforderungen sowie die Art der Datenübermittlung (zum Beispiel Schnittstellen) werden in den jeweiligen Aufrufen näher definiert. Für Stamm- und Betriebsdaten gilt grundsätzlich das bestehende Minimaldatenset zur Erhebung von Forschungsdaten in der Elektromobilität (Stand 2017, Teil 4.3 Busse, https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/09/minimaldatensets-zu-erhebung-von-forschungsdaten-in-der-elektromobilitaet.pdf).

Mit den separaten Aufrufen zur Richtlinie (siehe Verfahren in Nummer 7.2) werden ergänzende inhaltliche Anforderungen und Bedingungen, etwa zu den zuwendungsfähigen Ausgaben, Förderquoten und formelle Voraussetzungen an die Anträge veröffentlicht.

Der Zuwendungsgeber behält sich vor, als Voraussetzung für den Erhalt der Zuwendung, weitere Standards und Anforderungen zur Erhöhung der Umweltwirkung und der Förderwirtschaftlichkeit innerhalb des Vorhabens zu definieren, beispielsweise im Hinblick auf die Nachhaltigkeit, die Resilienz und die Wirtschaftlichkeit. Zur Stärkung der europäischen Industrie können perspektivisch auch Vorgaben zur Wertschöpfung und der Herkunft der Produkte, die sich aus künftigen EU-Vorgaben ergeben, zur Anwendung kommen.

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 gewährt und bei Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt. Die Form der Finanzierungsart wird im jeweiligen Förderaufruf zur Richtlinie bekannt gegeben.

Die Zuwendung darf mit anderen staatlichen Beihilfen – einschließlich Beihilfen nach der Verordnung (EU) Nr. 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L, 2023/2831, 15.12.2023) – nicht kumuliert werden, es sei denn, die andere Beihilfe bezieht sich auf unterschiedliche, bestimmbare, zuwendungsfähige Ausgaben oder es wird die maximale Beihilfeintensität der Förderaufrufe nicht überschritten. Zur Überprüfung dieser Voraussetzung sind im Antragsverfahren sämtliche gewährte, beantragte oder noch zu beantragende Beihilfen für denselben Gegenstand anzugeben.

Grundsätzlich gilt als maximale Zuwendung je Investitionsgut die Anmeldeschwelle für Beihilfen nach Artikel 4 AGVO, soweit diese in den Aufrufen zur Antragseinreichung nicht anders definiert wird. Die Investitionsbeihilfen sind auf maximal 30 Mio. Euro pro Unternehmen und Investitionsvorhaben begrenzt.

Im Interesse der Zielsetzungen der Fördermaßnahme werden die Förderschwerpunkte, die zugrunde liegenden technischen Anforderungen und die Förderbeträge regelmäßig überprüft und ergänzend zu dieser Richtlinie in separaten Aufrufen zur Skizzeneinreichung veröffentlicht. Der Zuwendungsgeber behält sich die Möglichkeit vor, Förderaufrufe auch für einzelne Förderschwerpunkte zu veröffentlichen.

Im Hinblick auf die laut AGVO zulässigen Beihilfeintensitäten beabsichtigt der Zuwendungsgeber, diese im Sinne der Marktaktivierung nicht im vollen Umfang auszuschöpfen und die Förderung über die Förderaufrufe hinweg degressiv auszugestalten.

Die für die jeweilige Förderphase für alle Zuwendungsempfänger geltenden Förderbeträge werden in den Aufrufen zur Skizzeneinreichung (siehe Nummer 7.2 Skizzen- und Antragsverfahren) mit ergänzenden Hinweisen zur Richtlinie festgelegt. Für die Berechnung der zuwendungsfähigen Ausgaben und der Beihilfeintensität werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Die Umsatzsteuer, die nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes als Vorsteuer abziehbar ist, gehört nicht zu den zuwendungsfähigen Ausgaben. Die zuwendungsfähigen Ausgaben sind gemäß Artikel 7 Absatz 1 AGVO durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen.

5.1 Bei Investitionszuschüssen für die Beschaffung von Bussen (Bezug zu Nummer 2.1)

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Zuwendungsfähig sind die Investitionsmehrausgaben, die erforderlich sind, um den Umweltschutz durch den Einsatz der neuen Technologie zu verbessern.

Diese werden wie folgt ermittelt:

Die Investitionsmehrausgaben für umweltfreundliche Busse werden jeweils anhand eines Vergleichs mit einem konventionellen Referenzbus ähnlicher Größe, der ohne Beihilfe angeschafft würde, ermittelt. Zusätzlich wird eine Preisobergrenze festgelegt, die die zuwendungsfähigen Ausgaben begrenzt. Für die jeweiligen Buskategorien werden der Dieselreferenzpreis und die Preisobergrenze mit den separaten Aufrufen zur Skizzeneinreichung veröffentlicht.

Die Differenz zwischen den Ausgaben für den umweltfreundlichen Bus (bis zur Preisobergrenze) und für den Referenzbus sind die umweltschutzbezogenen und somit zuwendungsfähigen Ausgaben.

Wenn bei den Gesamtinvestitionsausgaben jene spezifischen Ausgaben einer Investition in den Umweltschutz als getrennte Investition ermittelt werden können (zum Beispiel bei einer Umrüstung), werden diese umweltschutzbezogenen Ausgaben als zuwendungsfähigen Ausgaben definiert.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt, muss die Bemessung der jeweiligen Förderquote die Regelung über Umweltbeihilfen in Artikel 36b AGVO berücksichtigen.

5.2 Bei Investitionszuschüssen für die Beschaffung und Errichtung von Infrastruktur (Bezug zu Nummer 2.2)

Bemessungsgrundlage für Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben. Dies sind die Ausgaben für die Infrastruktur, die für den Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben gegenüber dem Einsatz konventioneller Technologie bedingt sind. In den Aufrufen zur Skizzeneinreichung werden die Umfänge der zu betrachtenden Ausgaben detaillierter definiert.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt, muss die Bemessung der jeweiligen Förderquote die Regelung über Umweltbeihilfen in Artikel 36a AGVO berücksichtigen.

5.3 Bei Zuschüssen für die Erstellung von Umweltstudien (Bezug zu Nummer 2.3)

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

Die Umweltstudien müssen dem Zuwendungsgeber zur Verfügung gestellt werden. Ergebnisse kann der Zuwendungsgeber beziehungsweise von ihm beauftragte Dritte im Rahmen der übergeordneten Programmbegleitung und Öffentlichkeitsarbeit nutzen und veröffentlichen.

Soweit die Gewährung einer Zuwendung europäisches Beihilferecht berührt, muss die Bemessung der jeweiligen Förderquote die Regelung über Beihilfen für Umweltstudien in Artikel 49 AGVO berücksichtigen.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Nebenbestimmungen im Sinne des § 36 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sind für Zuwendungen zur Projektförderung auf Ausgabenbasis die ANBest-P sowie für Zuwendungen an Gebietskörperschaften die ANBest-Gk. Die zutreffenden Nebenbestimmungen werden in den jeweils gültigen Fassungen Bestandteil des Zuwendungsbescheids.

Darüber hinaus können im Einzelfall weitere Nebenstimmungen formuliert werden, zu denen grundsätzlich Einvernehmen mit dem Antragsteller angestrebt wird.

Die Busse sind während der Zweckbindungsfrist überwiegend in Deutschland zu betreiben. Die Zweckbindungsfrist der geförderten Investitionen wird gesondert in den jeweiligen Förderaufrufen mitgeteilt.

Zuwendungen nach den Nummern 2.1 und 2.2 dürfen ausschließlich für die Investition in Fahrzeuge und Infrastruktur in Anspruch genommen werden, nicht für den Betrieb und damit verbundene Ausgaben. Daher werden Einnahmen, die sich aus der Nutzung der mittels Investitionszuschüssen nach Artikel 36a und 36b AGVO geförderten Fahrzeuge und Infrastruktur ergeben, nicht zuwendungsmindernd verrechnet. Die Regelung aus Nummer 1.2 beziehungsweise Nummer 2.1 der ANBest-P beziehungsweise ANBest-Gk findet für diese aus der Nutzung der geförderten Fahrzeuge und Infrastruktur stammenden Einnahmen keine Anwendung.

Zudem gelten Anforderungen an die Unterstützung von Erfolgskontrollen (nach Verwaltungsvorschrift Nummer 11a zu § 44 BHO) und Evaluationen, für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Förderprogramms und für die übergeordnete Programmbegleitung (weitere Informationen s. Nummer 4, Besondere Zuwendungsvorrausetzungen).

Bei der im Rahmen dieser Richtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches (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. Des Weiteren ist der Zuwendungsempfänger auf die Pflichten nach § 3 SubvG hinzuweisen.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben wird jede Einzelbeihilfe über 100 000 Euro veröffentlicht, vergleiche Artikel 9 AGVO. Erhaltene Förderungen können im Einzelfall gemäß Artikel 12 AGVO von der Europäischen Kommission geprüft werden.

7 Verfahren

7.1 Einschaltung eines Projektträgers und Programmbegleitung

Mit der Umsetzung der Fördermaßnahme hat das BMV derzeit folgenden Projektträger beauftragt:

Projektträger Jülich
Forschungszentrum Jülich GmbH
Geschäftsbereich Energie Verkehr Infrastruktur (EVI)
Lützowstraße 109
10785 Berlin

E-Mail: ptj-evi-busse@ptj.de

Die Koordination der Kommunikation und die Programmbegleitung (Begleitforschung) erfolgt derzeit über die Programmgesellschaft NOW GmbH:

NOW GmbH
Nationale Organisation für den Wandel in der Mobilität
Fasanenstraße 5
10623 Berlin

E-Mail: busse@now-gmbh.de

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

Richtlinien, Merkblätter und Hinweise im Zusammenhang mit dem elektronischen Antragssystem sowie zu den Nebenbestimmungen können unter der Internetadresse http://www.foerderportal.bund.de/ im Formularschrank (über das Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt) abgerufen oder unmittelbar beim oben angegebenen Projektträger angefordert werden.

7.2 Skizzen- und Antragsverfahren

Das Förderverfahren ist für die Beschaffung von Bussen und Infrastruktur zweistufig und für die Studien einstufig angelegt. Das zweistufige Verfahren wird in den folgenden Nummern 7.2.1 und 7.2.2 beschrieben. Mit den Aufrufen werden ergänzende Hinweise zu dieser Richtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Skizzen und Anträge veröffentlicht.

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).

Im einstufigen Verfahren werden die Antragsteller grundsätzlich im Rahmen von separaten Aufrufen zur Einreichung von Förderanträgen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Die eingegangenen Projektanträge werden nach den in den Aufrufen definierten Kriterien bewertet. Entsprechend der Bewertung wird nach abschließender Antragsprüfung über eine Förderung entschieden.

7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen im zweistufigen Verfahren

Im zweistufigen Verfahren wird über separate Aufrufe in der ersten Stufe des Verfahrens zur Einreichung von Projektskizzen zum aufgeführten Stichtag aufgefordert. Dazu wird ein obligatorisches Skizzenformular zur Verfügung gestellt.

Die eingegangenen Projektskizzen werden anhand ihrer Umweltwirkung und ihrer Förderwirtschaftlichkeit bewertet (Effizienz des Fördermitteleinsatzes). Dies bildet die Grundlage für die Priorisierung der Skizzen. 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 und priorisierten Projektskizzen aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag innerhalb einer vorgegebenen Frist vorzulegen. Über eine Förderung wird nach abschließender Antragsprüfung entschieden.

7.3 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

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

7.4 Verwendungsnachweisverfahren

Die Zuwendungsempfänger haben die Verwendungsnachweise entsprechend Nummer 6 ANBest-P beziehungsweise Nummer 6 ANBest-Gk vorzulegen.

7.5 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 VwVfG, die §§ 23 und 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind. Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91 und 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

8 Geltungsdauer

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Die Laufzeit dieser Richtlinie ist bis zum Zeitpunkt des Auslaufens ihrer beihilferechtlichen Grundlage, der AGVO, zuzüglich einer Anpassungsperiode von sechs Monaten, mithin bis zum 30. Juni 2027, befristet. Sollte die zeitliche Anwendung der AGVO ohne die Beihilferegelung betreffende relevante inhaltliche Veränderungen verlängert werden, verlängert sich die Laufzeit dieser Richtlinie entsprechend, aber nicht über den 31. Dezember 2029 hinaus.

Sollte die AGVO nicht verlängert und durch eine neue AGVO ersetzt werden oder sollten relevante inhaltliche Veränderungen der derzeitigen AGVO vorgenommen werden, wird eine den dann geltenden Freistellungsbestimmungen entsprechende Nachfolge-Richtlinie in Kraft gesetzt werden, ebenfalls ausgerichtet auf den maximalen Umsetzungszeitraum bis zum 31. Dezember 2029.

Berlin, den 27. April 2026

Bundesministerium für Verkehr

Im Auftrag
Nikolaus Oberkandler