



## Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

### Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr

Vom 5. März 2018

#### 1 Förderziel und Zwecksetzung

Vor dem Hintergrund des Klimaschutzabkommens von Paris hat sich die Bundesregierung im Klimaschutzplan 2050 das Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2030 um 40 bis 42 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Dazu kann der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) einen wichtigen Beitrag leisten, indem durch attraktive Angebote Fahrten im motorisierten Individualverkehr vermieden werden. Gleichzeitig müssen aber auch die Treibhausgasemissionen bei den ÖPNV-Fahrten selbst weiter verringert werden, um das Ziel eines klimaneutralen Verkehrs langfristig erreichen zu können. Derzeit trägt der ÖPNV in Deutschland mit insgesamt rund 4 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. zu den Treibhausgasemissionen bei. Etwa zwei Drittel davon stammen von Dieselnbussen. Maßnahmen zur Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe haben daher eine große Bedeutung für eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen des ÖPNV. Die direkte Nutzung von Strom für den Antrieb stellt dabei auch bei den Bussen den effizientesten Weg dar.

Derzeit gibt es in Deutschland ca. 36 000 ÖPNV-Busse im Linienbetrieb, die weit überwiegend mit Dieselantrieben ausgerüstet sind. Würden die Dieselnbuse durch Elektrobuse ersetzt, wäre – bei Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energiequellen – eine nahezu vollständige Reduzierung der diesbezüglichen Treibhausgasemissionen möglich. Derzeit werden von den Verkehrsunternehmen aufgrund der hohen Kosten aber höchstens einzelne Fahrzeuge überwiegend zu Test- und Demonstrationszwecken angeschafft. Die nationalen und europäischen Klima- und Umweltschutzziele sind damit allerdings nicht zu erfüllen. Vielmehr ist es erforderlich, ganze Busflotten oder zumindest einzelne Buslinien mit emissionsarmen bzw. emissionsfreien Fahrzeugen zu betreiben. Aufgrund der bisher mangelnden Wirtschaftlichkeit von Elektrobussen ist dies ohne eine Unterstützung der Verkehrsunternehmen nicht zu erreichen.

Daher fördert das Bundesumweltministerium nach Maßgabe dieser Richtlinie und nach den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu den §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) Verkehrsbetriebe, die Plug-In-Hybridbusse mit externer Nachlademöglichkeit oder rein elektrische Batteriebusse beschaffen und im Linienbetrieb einsetzen durch Investitionszuschüsse. Es leistet damit einen Beitrag zur Umsetzung des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 und des Klimaschutzplans 2050 im Hinblick auf die dort verankerten Maßnahmen zur Förderung alternativer Antriebe im ÖPNV und der Elektromobilität. Durch die Gestaltung der Richtlinien wird dabei dafür Sorge getragen, dass nur solche Fahrzeuge gefördert werden, die anspruchsvolle Bedingungen hinsichtlich der Effizienz sowie (bei Plug-In-Hybridbussen) der Abgas- und Lärmemissionen erfüllen.

Unmittelbares Ziel des Förderprogramms ist es, die Markteinführung von Elektrobussen in Deutschland zu unterstützen. Die geförderten Vorhaben werden als Leuchtturmprojekte aber auch allgemein das Interesse an der Technologie steigern, sodass das Förderprogramm damit indirekt zu deren weiterer Verbreitung beiträgt. Konkret angestrebt wird eine Förderung von mindestens 100 bis 150 Elektrobussen. Dies allein wird zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen von bis zu ca. 10 000 t CO<sub>2</sub>-Äq. jährlich führen. Da die Förderung perspektivisch zu einer Umstellung der Linienbusflotte insgesamt führen soll, ist das Reduktionspotenzial in diesem Bereich mit 2,5 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. jährlich aber noch weitaus größer.

Das Förderprogramm trägt damit nicht unerheblich zur Senkung der Treibhausgasemissionen und zur Ressourcenschonung bei. Gleichzeitig werden weitere maßgebliche Umwelteffekte im Bereich der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes erreicht. Idealerweise kann so ein wichtiger Beitrag zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte und zu Verbesserungen im Hinblick auf die Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie in den Städten geleistet werden. Um mit dem Förderprogramm auch diesbezüglich einen größtmöglichen Effekt zu erzielen, soll die Förderung möglichst die Umstellung ganzer Flotten oder zumindest vollständiger Buslinien unterstützen und auf Gebiete mit einer Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe bzw. mit einer hohen Lärmbelastung konzentriert werden.

Ein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

#### 2 Gegenstand der Förderung

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) fördert die Beschaffung (Kauf oder Leasing) von Linienbussen mit diesel-elektrischem- und batterie-elektrischem Antrieb durch Verkehrsbetriebe zum Zwecke der Personenbeförderung im ÖPNV. Gefördert werden folgende Gegenstände:

2.1 Diesel-elektrische Hybridbusse mit externer Aufladung (Plug-In-Hybridbusse),



2.2 Batterie-elektrische Busse (Batteriebusse) die ohne zusätzliche Energieerzeugung im Fahrzeug rein elektrisch betrieben werden,

2.3 Ladeinfrastruktur (nur im Zusammenhang mit der Anschaffung von Bussen nach Nummer 2.1 und 2.2).

Die Förderung erfolgt als Investitionszuschuss. Dieser berechnet sich auf Grundlage der Investitionsmehrkosten bzw. -ausgaben, die zur Erreichung der Umweltziele dieses Fördervorhabens erforderlich sind. Allgemeine Anforderungen an die zu fördernden Technologien sind in Nummer 4 geregelt. Die Höhe der Förderung ist in Nummer 5 dieser Richtlinie geregelt.

### 3 Zuwendungsempfänger

a) Antragsberechtigt sind Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft oder der öffentlichen Hand, deren Aufgabe in der Dienstleistung besteht, Personen im ÖPNV zu transportieren (Verkehrsbetriebe). Förderanträge kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) werden ausdrücklich begrüßt. Die gültige KMU-Definition der EU ist einsehbar unter dem folgenden Link:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0651&from=DE>

b) Nicht antragsberechtigt sind

- Hersteller von den nach dieser Richtlinie förderfähigen Fahrzeugen oder deren Komponenten, sowie Unternehmen, deren Zweck der Vertrieb der Fahrzeuge ist;
- der Bund, die Bundesländer sowie deren Einrichtungen, sofern sie nicht unter Buchstabe a fallen.

Antragstellern, über deren Vermögen ein Insolvenzverfahren beantragt oder eröffnet worden ist, wird keine Förderung gewährt. Dasselbe gilt für Antragsteller und, sofern der Antragsteller eine juristische Person ist, für den Inhaber der juristischen Person, die eine eidesstattliche Versicherung nach § 807 der Zivilprozessordnung oder § 284 der Abgabenordnung abgegeben haben oder zu deren Abgabe verpflichtet sind.

### 4 Besondere Zuwendungsvoraussetzungen

Die zuwendungsrechtlichen Bewilligungsvoraussetzungen sind in Nummer 1 der Verwaltungsvorschriften zu § 44 BHO geregelt. Zusätzlich gelten folgende Voraussetzungen:

a) Förderfähig ist gemäß Nummer 2 die Anschaffung von Plug-In-Hybrid- und/oder batterie-elektrischen Fahrzeugen, sofern

- es sich um Neufahrzeuge handelt,
- mehr als fünf Fahrzeuge beschafft werden,
- sie im ÖPNV eingesetzt werden,
- die Nutzung erneuerbarer Energiequellen sichergestellt wird sowie
- die Lieferzusage eines Herstellers vorgelegt wird und
- Antragsteller den Förderbedarf anhand einer nachvollziehbaren Wirtschaftlichkeitsrechnung über die Gesamtnutzungsdauer der Fahrzeuge (TCO-Berechnung) nachweisen.

b) Die Fahrzeuge gemäß Nummer 2.1 (Plug-In-Hybridbusse) müssen darüber hinaus folgende Mindeststandards erfüllen, deren Nachweis anhand einer Herstellerbescheinigung im Antrag zu erfolgen hat:

- Die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden um mindestens 35 % gegenüber einem vergleichbaren Linienbus ohne Hybridtechnologie reduziert.
- Der Dieselmotor erfüllt die Euro VI-Norm. Zudem sind die Fahrzeuge mit einem geschlossenen Partikelfiltersystem auszustatten.
- Die Lärmemissionen betragen maximal 73 dB(A) bei einer Motorleistung ≤ 150 kW bzw. 76 dB(A) bei einer Motorleistung > 150 kW (Typprüfwerte).

Anträge, die die Umstellung ganzer Flotten oder zumindest ganzer Buslinien in Gebieten mit einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte für Luftschadstoffe<sup>1</sup> oder in Gebieten mit erhöhter Verkehrslärmbelastung<sup>2</sup> zum Gegenstand haben und mit denen ein signifikanter Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität bzw. zur Verringerung der Lärmbelastung geleistet wird, werden bevorzugt berücksichtigt.

Darüber hinaus werden Anträge für Vorhaben, in deren Rahmen Fahrzeuge mit einem effizienten, umweltfreundlichen Betrieb der Nebenaggregate (z. B. Klimatechnik, Fahrgastraumheizung etc.) beschafft werden sollen, ebenfalls bevorzugt berücksichtigt.

Antragsteller haben zu prüfen, ob das beabsichtigte Vorhaben spezifische europäische Komponenten aufweist und damit eine ausschließliche EU-Förderung möglich ist. Weiterhin ist zu prüfen, inwieweit im Umfeld des national beabsichtigten Vorhabens ergänzend ein Förderantrag bei der EU gestellt werden kann. Das Ergebnis der Prüfungen ist im Förderantrag kurz darzustellen.

<sup>1</sup> entsprechend der 39. BImSchV

<sup>2</sup> anhand von Lärmaktionsplänen nach BImSchG



Soweit zwei oder mehr Partner beabsichtigen, ein Projekt gemeinsam durchzuführen („Verbundprojekt“), haben sie ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln. Vor der Förderentscheidung muss eine grundsätzliche Übereinkunft über bestimmte vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) vorgegebene Kriterien nachgewiesen werden. Einzelheiten können dem BMBF-Merkblatt – Vordruck 0110 – 10.08 (Formularschrank des BMBF: [https://foerderportal.bund.de/easy/easy\\_index.php?auswahl=easy\\_formulare&formularschrank=bmbf#t6](https://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare&formularschrank=bmbf#t6)) entnommen werden.

Vorhaben, für die eine Förderung beantragt wird, dürfen vor der Bewilligung noch nicht begonnen worden sein.

## 5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Die Förderung erfolgt als Projektförderung im Wege einer Anteilfinanzierung. Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Investitionszuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Die Zuwendung ist eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV<sup>3</sup>. Beihilferechtliche Grundlage ist die Entscheidung der EU-Kommission auf der Grundlage der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014 bis 2020<sup>4</sup> (UEBL). Für die Durchführung dieser Richtlinie ist die Entscheidung der Europäischen Kommission vom 26. Februar 2018 maßgeblich.

Gewährte Zuwendungen werden nach Nummer 3.2.7 UEBL veröffentlicht und können im Einzelfall nach Nummer 6 UEBL geprüft werden.

Sofern die Zuwendung an ein Unternehmen 15 Mio. Euro übersteigt, wird nach Nummer 2 Absatz 20 Buchstabe a UEBL eine Einzelnotifizierung<sup>5</sup> der Beihilfemaßnahme notwendig.

Keine Förderung wird gewährt zu Gunsten

- von Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>6</sup>,
- von Unternehmen, die aufgrund einer früheren Kommissionsentscheidung zur Feststellung der Unzulässigkeit und Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt im Sinne von Nummer 1.1 Absatz 17 UEBL unterliegen.

### 5.1 Beihilfefähige Kosten bzw. Ausgaben

Unter den beihilfefähigen Kosten/Ausgaben sind die Mehrkosten/Mehrausgaben im Vergleich zu einem Einsatz konventioneller Dieselsebusse zu verstehen, die zur Erreichung der Umweltziele dieses Fördervorhabens erforderlich sind. Dies sind:

- die Mehrkosten/Mehrausgaben für die Anschaffung von Plug-In-Hybridbussen gemäß Nummer 2.1 oder Batteriebusen gemäß Nummer 2.2 im Vergleich zu einem Dieselsebus nach Euro VI-Norm mit vergleichbarer Ausstattung, Ersetzbarkeit und Größe,
- Kosten/Ausgaben für Batteriegarantie oder Batterieleasing anteilig bezogen auf die Projektlaufzeit,
- Investitionen für notwendige Fahrer- und Werkstattschulungen, wobei maximal 300 Euro Fahrerschulungskosten bzw. -ausgaben pro Person und maximal 1 500 Euro Werkstattschulungskosten bzw. -ausgaben pro Person gefördert werden,
- Personalkosten/Personalausgaben für zusätzlichen Aufwand bei der Integration der Fahrzeuge in den Linienbetrieb (keine Personalkosten für Schulungen) sowie für zusätzlichen Aufwand im Zuge einer programmatischen Begleitforschung,
- anteilige Abschreibung im Projektzeitraum gemäß Absetzung für Abnutzungen (AfA) für in Bezug auf den elektrischen Antrieb spezifische Anlagen und Geräte, z. B. Dacharbeitsbühnen, Diagnosegeräte und Spezialwerkzeug,
- die notwendige Ladeinfrastruktur, wobei Netzanschlusskosten bzw. -ausgaben nicht förderfähig sind,
- Maßnahmen zur Ergebnisverbreitung des Projekts.

Die Antragsteller sind verpflichtet, diesbezüglich Auskünfte im Antrag zu erteilen.

### 5.2 Beihilfeintensität

Die zulässige Beihilfeintensität beträgt für die Fördergegenstände nach Nummer 2.1 und Nummer 2.3 maximal 40 % der beihilfefähigen Investitionsmehrkosten bzw. -ausgaben.

Für den Fördergegenstand nach Nummer 2.2 beträgt die zulässige Beihilfeintensität maximal 80 % der beihilfefähigen Investitionsmehrkosten bzw. -ausgaben.

### 5.3 Kumulierung und Länderöffnungsklausel

Für eine Kumulierung mit anderen Förderungen sind die Bestimmungen der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014 bis 2020 in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Eine Kumulierung mit Förderungen anderer Programme (z. B. von Bundesländern) ist zulässig, sofern die Summe der Zuwendungen für die gleichen beihilfefähigen Kosten/Ausgaben die in dieser Richtlinie ausgewiesene maximal zu-

<sup>3</sup> AEUV = Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union

<sup>4</sup> ABI. C 200 vom 28.6.2014, S. 1

<sup>5</sup> nach Nummer 2 Absatz 20 Buchstabe a der Mitteilung der Kommission vom 28. Juni 2014 C 200/1

<sup>6</sup> ABI. C 244 vom 1.10.2004, S. 2



lässige Beihilfeintensität nicht übersteigt. Eine Kumulierung mit anderen Förderprogrammen des Bundes ist ausgeschlossen. Doppelförderungen sind ausgeschlossen.

Die Bundesländer können durch eigene Landesprogramme zur Förderung von Elektrobussen die Förderung des Bundes ergänzen, soweit sie die Rahmenvorgaben dieser Richtlinie beachten. Dafür können die Bundesländer eigene Mittel maximal in Höhe des dieser Richtlinie zugrunde liegenden Gesamtförderbetrags des Bundes vorsehen. Zur Wahrung des oben genannten Höchstbetrags teilen die Länder, die von der Länderöffnungsklausel Gebrauch machen wollen, dem Bund jeweils zu Jahresbeginn ihre für das Jahr veranschlagten Haushaltsansätze mit.

#### 5.4 Transparenz

Diese Förderrichtlinien sowie die gewährten Beihilfen werden nach Nummer 3.2.7 der Mitteilung der Kommission, Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014 bis 2020 (2014/C 200/01) auf der Internetseite der EU-Kommission <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/> veröffentlicht.

## 6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Kostenbasis werden die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis, Anlage 4 zur Verwaltungsvorschrift Nummer 5.1 zu § 44 BHO (ANBest-P-Kosten).

Bestandteil eines Zuwendungsbescheids auf Ausgabenbasis werden die Allgemeinen und besonderen Nebenbestimmungen für Zuwendungen des BMUB zur Projektförderung für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben auf Ausgabenbasis (A/BNBest-P/BMUB).

## 7 Verfahren

### 7.1 Einschaltung eines Projektträgers und Anforderung von Unterlagen

Für die Betreuung der Fördermaßnahme hat das BMUB als Projektträger die VDI/VDE Innovation + Technik GmbH beauftragt.

Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können abgerufen werden unter der Internetadresse: [https://foerderportal.bund.de/easy/easy\\_index.php?auswahl=easy\\_formulare&formularschrank=bmu&menue=block](https://foerderportal.bund.de/easy/easy_index.php?auswahl=easy_formulare&formularschrank=bmu&menue=block)

### 7.2 Zweistufiges Förderverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig, bestehend aus Projektskizze und – nach Aufforderung – förmlichem Förderantrag. Über die Gewährung von Zuwendungen entscheidet das BMUB nach Prüfung der Förderanträge und Vorschlag durch den Projektträger.

#### 7.2.1 Vorlage und Auswahl von Projektskizzen

In der ersten Verfahrensstufe sind dem BMUB bis spätestens 30. April des Jahres, in dem mit der geförderten Maßnahme begonnen werden soll, zunächst Projektskizzen in schriftlicher und elektronischer Form – möglichst unter Nutzung von „easy“ – vorzulegen. Interessenten werden gebeten, ihre Projektskizzen auf Basis dieser Förderrichtlinien beim Projektträger des BMUB unter folgender Anschrift einzureichen:

VDI/VDE Innovation + Technik GmbH  
Steinplatz 1  
10623 Berlin

Für Anfragen und die Zusendung aller Projektskizzen steht Ihnen folgender Ansprechpartner zur Verfügung:

Frau Annette Randhahn  
Telefon: 0 30/31 00 78-2 35  
E-Mail: [elmo@vdivde-it.de](mailto:elmo@vdivde-it.de)

Bei Verbundprojekten ist die Projektskizze von dem vorgesehenen Verbundkoordinator vorzulegen.

Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden. Verspätet eingehende Projektskizzen von KMU werden anderen verspätet eingehenden Skizzen vorgezogen.

Den Projektskizzen ist eine Darstellung mit folgender Gliederung beizufügen:

- Darstellung des Projekts (insbesondere mit vertiefender Erläuterung der Umweltentlastung durch Quantifizierung der Treibhausgasemissionen sowie der Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen),
- 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),
- der beabsichtigte Fahrzeugeinsatz,
- Projektorganisation und Zeitplan,
- projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit,



- kurze Selbstdarstellung der Interessenten,
- Öffentlichkeitsarbeit (Informations- und Kommunikationskonzept).

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

- Darstellung des Gesamtkonzeptes (insbesondere der prognostizierten Umweltentlastung),
- Gesamtreduktion der Treibhausgasemissionen und Verhältnis zwischen der Höhe der vermiedenen Treibhausgasemissionen und dem Förderbedarf,
- Beitrag zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte und zu Verbesserungen im Hinblick auf die Vorgaben der EU-Umgebungsrichtlinie,
- Vorbildwirkung, Übertragbarkeit der Ergebnisse und Sichtbarkeit durch Öffentlichkeitsarbeit,
- bei Verbundvorhaben zudem: Konstellation des Verbundes sowie mögliche Synergieeffekte zwischen den Partnern.

Auf der Grundlage der Bewertung und nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel werden die besten für eine Förderung geeigneten Projektskizzen ausgewählt. Das Auswahlresultat wird allen Interessenten schriftlich mitgeteilt.

Aus der Vorlage einer Projektskizze kann kein Rechtsanspruch auf eine Förderung abgeleitet werden.

Der Antragsteller hat keinen Rechtsanspruch auf Rückgabe einer eingereichten Projektskizze.

### 7.2.2 Vorlage förmlicher Förderanträge und Entscheidungsverfahren

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Einreicher der ausgewählten Projektskizzen aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag unter Nutzung von „easy-online“ vorzulegen (<https://foerderportal.bund.de/easyonline/>). Nach abschließender zuwendungsrechtlicher Prüfung erfolgt die Entscheidung über die Gewährung der Zuwendung.

Über die Gewährung einer Zuwendung wird in der Reihenfolge der Prüfung entschieden.

Aus der Vorlage eines Förderantrags kann kein Rechtsanspruch auf eine Förderung abgeleitet werden.

### 7.3 Zu beachtende Vorschriften

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

Zuwendungsempfänger sind verpflichtet, sich an der programmatischen Begleitforschung aktiv zu beteiligen und während der Projektlaufzeit Daten von Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur gemäß des Minimaldatensets Bus zu liefern. Das Minimaldatenset Bus ist einsehbar unter [www.erneuerbar.mobil.de](http://www.erneuerbar.mobil.de).

Den Beauftragten des BMUB sind auf Verlangen erforderliche Auskünfte zu erteilen und ist Einsicht in das Projekt betreffende Bücher und Unterlagen sowie Prüfungen zu gestatten. Der Antragsteller muss sich im Antrag auf eine Zuwendung damit einverstanden erklären, dass das BMUB im Rahmen seiner Öffentlichkeitsarbeit den Namen des geförderten Unternehmens sowie Höhe und Zweck des Zuschusses bekannt gibt. Zudem muss sich der Antragsteller im Antrag damit einverstanden erklären, dass das BMUB bzw. der Projektträger nach Anmeldung eine ggf. auch wiederkehrende Überprüfung der Einhaltung der Emissionsanforderungen nach Nummer 5 durchführt oder durchführen lässt. Bei Nachweis der Nichteinhaltung der Fördervoraussetzungen können der Zuwendungsbescheid aufgehoben und die Fördermittel zurückgefordert werden.

Für die geförderten Gegenstände besteht eine Zweckbindungsfrist über fünf Jahre ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme. Innerhalb dieses Zeitraums dürfen sie nicht stillgelegt werden. Eine Veräußerung in diesem Zeitraum ist nur dann möglich, wenn gegenüber dem Fördergeber der zweckentsprechende Weiterbetrieb der Gegenstände nachgewiesen wird.

Die Angaben zur Antragsberechtigung und zum Verwendungszweck sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuchs in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes.

## 8 Geltungsdauer

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach der Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft. Sie gilt bis zum 31. Dezember 2021.

Berlin, den 5. März 2018

Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Im Auftrag  
Sahler