

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

**Förderung umweltfreundlicher emissionsarmer ÖPNV-Linienbusse und
Bürgerbusse zur Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs
(Richtlinie Busförderung)
vom 27.06.2024**

Az. VM3-3894-432/1/3

Technische Richtlinie

1. Förderfähig sind Linienbusse, die unter die Klassen M2 oder M3 nach Art. 4 der Verordnung (EU) 2018/858¹ fallen und § 30d Abs. 4 StVZO entsprechen, sowie Anhänger gemäß § 4 Abs. 5 PBefG.
2. Förderfähig sind ebenfalls Fahrzeuge, die unter die Klasse M1 nach Art. 4 der Verordnung (EU) 2018/858 fallen, wenn diese über mindestens sechs und höchstens acht Sitzplätze zusätzlich zum Fahrersitz und keine Stehplätze verfügen.
3. Barrierefreie Fahrzeuge im Sinne von Ziff. 2 der Richtlinie Busförderung müssen mindestens folgende Merkmale erfüllen:
 - 3.1. Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips durch visuelle und akustische Informationsquellen (beispielsweise optische Fahrgastanzeigen und akustische Fahrgastdurchsagen).
 - 3.2. Die volle Niederflrigkeit muss mindestens im Bereich der Einstiegs- und ersten Ausstiegstür sowie dazwischen sichergestellt sein (Low-Entry-Busse).

¹ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, die zuletzt durch Delegierte Verordnung (EU) 2022/2236 der Kommission vom 20.06.2022 (ABl. L 296, S. 1) geändert worden ist.

- 3.3. Es muss insbesondere eine Rampe je Fahrzeug zum barrierefreien Ein- und Ausstieg vorhanden sein.
 - 3.4. Bei Klein- und Midibussen muss entweder der Bereich der Einstiegs- oder Ausstiegstür niederflurig sein und zu einer für die Beförderung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehenen Fläche (Rollstuhlfläche) führen.
 - 3.5. Auf den für die zur Beförderung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehenen Flächen kann auch der Transport von Kinderwagen und/oder Fahrrädern zugelassen werden.
 - 3.6. Für förderfähige Personenkraftwagen der Klasse M1, die im On-demand-Verkehr (§ 44 PBefG) eingesetzt werden, gilt abweichend, dass beim Einsatz von Flottenfahrzeugen nicht jedes einzelne Fahrzeug barrierefrei ausgestattet sein muss. Dem Antrag ist eine Selbstbestätigung des Vorhabenträgers beizufügen, dass er jederzeit dafür sorgen wird, dass bei Bedarf für jeden notwendigen Einsatzfall ohne längere Wartezeit ein barrierefreies Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden kann.
4. Förderfähige Linienbusse gem. Ziff. 2 der Richtlinie Busförderung dürfen nicht über einen Kofferraum verfügen.
 5. Ziff. 2 der Richtlinie Busförderung schließt barrierefreie, niederflurige Doppelstockbusse mit Linienausstattung ein. Hierfür gilt:
 - 5.1. Es muss ein Mehrzweckbereich im Innenraum (Stellfläche für Kinderwagen oder Rollstuhl u. dgl.) oder ein Gepäckrack vorhanden sein.
 - 5.2. Ein bauartbedingt vorhandener Kofferraum darf nicht genutzt werden.
 - 5.3. Die Fahrzeuge dürfen nicht mit einer Toilette ausgestattet sein.
 6. Referenzwerte und Preisobergrenzen für Linien- und Bürgerbusse zur Berechnung der Zuwendungen in den Kategorien 1 und 2 (Nettopreise)

EG-Fahrzeug- klasse	Referenzwert (in EUR)	Preisobergrenzen (in EUR)				
		Batterie	Brennstoffzelle	Oberleitung	Batterie (Umrüstung)	Brennstoffzelle (Umrüstung)
Klein (M1) niederflurig	50.000	180.000	--	--	90.000	--
Klein (M1) Sonst. barrierefrei	40.000	80.000	--	--	50.000	--
Klein (M2)	120.000	270.000	340.000	--	100.000	170.000
Midi (M3)	220.000	450.000	550.000	--	230.000	220.000
Solo (M3)	230.000	570.000	590.000	570.000	340.000	360.000
Gelenk (M3)	320.000	730.000	800.000	660.000	410.000	480.000

7. Zuwendungsfähige Antriebsarten

7.1. Nach Kategorie 1 der Richtlinie Busförderung sind zuwendungsfähig:

- Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb
- Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb
- Oberleitungsbusse

7.2. Nach Kategorie 2 der Richtlinie Busförderung sind zuwendungsfähig:

- Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (jedoch nicht Mild-hybrid)

7.3. Nach Kategorie 3 und 4 der Richtlinie Busförderung sind zuwendungsfähig:

- Fahrzeuge mit sonstigen Antriebsarten unabhängig vom verwendeten Betriebsstoff

Anhang

Basis für die Förderung des Landes bildet der folgende, sich nach dem jeweils geltenden Unionsbeihilferecht richtende Rechtsrahmen:

1. Als „sauberes Fahrzeug“ kann insbesondere gelten

aa) ein Fahrzeug der Klasse M_1 oder M_2 , dessen Auspuffemissionen höchstens dem in Tabelle 1 des Anhangs angegebenen Wert in CO_2 g/km entsprechen und dessen Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb unterhalb des in Tabelle 1 des Anhangs festgelegten Prozentsatzes der anwendbaren Emissionsgrenzwerte liegen;

bb) bis zum 31.12.2025: Ein Fahrzeug der Klasse M_3 , das mit alternativen Kraftstoffen im Sinne von Artikel 2 Nr. 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates betrieben wird, wie zum Beispiel:

- Elektrizität,
- Wasserstoff,
- flüssige oder gasförmige Kraftstoffe für den Verkehr, die aus Biomasse hergestellt werden,
- synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe,
- Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas) (LNG))
- und Flüssiggas (LPG).

Ausgenommen sind Kraftstoffe, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden, für die gemäß Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates eine erhebliche Ausweitung des Erzeugungsgebiets auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu verzeichnen ist.

Bei Fahrzeugen, die mit flüssigen Biobrennstoffen oder synthetischen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, dürfen diese Kraftstoffe nicht mit konventionellen fossilen Brennstoffen vermischt werden;

2. Als emissionsfreies Fahrzeug kann insbesondere gelten

aa) ein Fahrzeug der Klasse M1 oder M2, für das eine gemäß den Anforderungen der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission durchgeführte Emissionsprüfung keine CO₂-Auspuffemissionen ergeben hat;

bb) ein sauberes Fahrzeug im Sinne von lit a) bb) ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO₂ /kWh, gemessen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates und den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen, ausstößt oder der weniger als 1 g CO₂/km, gemessen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen, ausstößt.

Tabelle 1: Emissionsgrenzwerte für saubere leichte Nutzfahrzeuge

Fahrzeugklassen	Bis zum 31. Dezember 2025		Ab dem 1. Januar 2026	
	CO ₂ g/km	Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb (¹) als Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte (²)	CO ₂ g/km	Luftschadstoffemissionen im praktischen Fahrbetrieb (¹) als Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte (²)
M ₁	50	80 %	0	k. A.
M ₂	50	80 %	0	k. A.
N ₁	50	80 %	0	k. A.

(¹) Angegebene maximale Emissionswerte für die Anzahl ultrafeiner Partikel (PN) in #/km und Stickoxide (NO_x) in mg/km im praktischen Fahrbetrieb (RDE), wie in Nummer 48.2 der Übereinstimmungsbescheinigung angegeben, gemäß Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) sowohl für vollständige als auch für innerstädtische RDE-Fahrten.

(²) Die geltenden Emissionsgrenzwerte gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 oder deren Folgeverordnungen.

Eingeschränkt ist die Möglichkeit der Förderung durch Artikel 36b Abs. 2 AGVO:

Beihilfen werden gewährt für den Erwerb oder das für einen Zeitraum von mindestens 12 Monaten erfolgende Leasing von sauberen Fahrzeugen, die zumindest teilweise mit Strom oder Wasserstoff betrieben werden, oder von emissionsfreien Fahrzeugen sowie für die Nachrüstung von Fahrzeugen, damit diese als saubere oder als emissionsfreie Fahrzeuge eingestuft werden können.