

**Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen  
zur Förderung von Maßnahmen für  
klimaschonende und umweltfreundlichere Fahrzeuge sowie nachhaltige Mobilitätsan-  
gebote im öffentlichen Personennahverkehr  
(Fahrzeuge mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen im  
ÖPNV)**

**Erl. d. MW v. xx.xx.xxxx — 44-xxxxx/xxxx —**

**— VORIS xxxxxx —**

**Bezug:** a) RdErl. d. MB v. 15.12.2021 (Nds. MBl. S. 1909),  
b) Erl. d MW v. 20.12.2019 (Nds. MBl. S. 94) — VORIS 93200 —

## **1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage**

### **1.1**

Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und den VV/VV-Gk zu § 44 LHO mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sowie Mitteln des Landes Zuwendungen für Maßnahmen zur Anschaffung von Fahrzeugen mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen im ÖPNV.

Ziel der Förderung ist, durch den erhöhten Einsatz von Omnibussen oder anderen Kraftfahrzeugen mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch Verkehrsunternehmen, insbesondere auf regionalen und überregionalen Buslinien innerhalb der Pendler- und Verflechtungsräume, den motorisierten Individualverkehr hin zu einer verstärkten Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen zu verschieben und die Umwelt-, Klima- und Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden durch Förderung einer nachhaltigen, multimodalen städtischen Mobilität im Rahmen des Übergangs zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Wirtschaft zu verbessern.

### **1.2**

Die Gewährung der Zuwendung erfolgt gemäß den Regelungen der

- Verordnung (EU) Nr. 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24.06.2021 mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds, den Fonds für einen gerechten Übergang und den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds sowie mit Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik (ABl. EU Nr. L 231 vom 30. Juni 2021, S. 159)
- Verordnung (EU) Nr. 2021/1058 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24.06.2021 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds (ABl. EU Nr. L 231 vom 30. Juni 2021, S. 60)
- Rahmenregelungen der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung EFRE/ESF+ (ANBest-EFRE/ESF+) – Bezugserlass zu a – (Nds. MBl. 50/2021 S. 1909) –
- Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. 12. 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. EU Nr. L 352 S. 1), geändert durch Verordnung (EU) 2020/972 der Kommission vom 2. Juli 2020 (ABl. EU Nr. L 215 vom 7. Juli 2020, S. 3) - im Folgenden: De-minimis-Verordnung -
- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (Abl. Nr. L 315 S. 1), geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.12.2016 (Abl. EU NR. L 354 S. 22)
- Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.04.2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge zur Unterstützung einer emissionsarmen Mobilität (ABl. EU Nr. L 120 S. 5, Nr. L 173 S. 15; 2011 Nr. L 37 S. 30), geändert durch die Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20.06.2019 (ABl. EU Nr. L 188 S. 116)

in den jeweils geltenden Fassungen.

### 1.3

Soweit nichts anderes bestimmt ist, gelten die in dieser Richtlinie enthaltenen Regelungen für das gesamte Landesgebiet, also für das Programmgebiet der Regionenkategorie „Übergangsregion“ (ÜR) (Artikel 108 Abs. 2 Buchst. b der Verordnung (EU) Nr. 2021/1060), bestehend aus den Landkreisen Celle, Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Osterholz, Rotenburg (Wümme), Stade, Uelzen und Verden sowie für das aus dem übrigen Landesgebiet bestehende Programmgebiet der Regionenkategorie „stärker entwickelte Regionen“ (SER) (Artikel 108 Abs. 2 Buchst. c der Verordnung (EU) Nr. 2021/1060).

### 1.4

Mit Antragstellung besteht kein Anspruch auf Gewährung der Zuwendung. Die Bewilligungsstelle entscheidet im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens.

## **2. Gegenstand der Förderung**

### 2.1

Gefördert wird der Kauf neuer Kraftfahrzeuge nach § 4 Abs. 4 Nr. 1 oder Nr. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die klimaschonende und umweltfreundlichere Antriebssysteme aufweisen und im ÖPNV eingesetzt werden.

Als neu gelten auch Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt der Zulassung auf den Zuwendungsempfänger eine maximale Laufleistung von 10 000 km haben.

### 2.2

Als Fahrzeuge mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen gelten solche, die die Emissionsanforderungen gemäß Artikel 4 Nr. 5 der Richtlinie 2009/33/EG erfüllen, z. B. batterieelektrische Busse oder wasserstoffbetriebene Brennstoffzellenbusse. Als Fahrzeuge mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen gelten auch saubere Fahrzeuge gemäß Artikel 4 Nr. 4 Buchst. a und b der Richtlinie 2009/33/EG. Darunter fallen Fahrzeuge, die durch nachhaltige Biokraftstoffe, synthetische oder paraffinhaltige Kohlenstoffe, Erdgas (CNG, LNG, inklusive Biomethan), Flüssiggas (LPG) angetrieben werden sowie plug-in-Hybrid-Busse. Der Nachweis, dass ein Fahrzeug die Voraussetzungen nach Satz 1 oder Satz 2 erfüllt, erfolgt durch eine Bestätigung der Herstellerin oder des Herstellers oder der Verkäuferin oder des Verkäufers des Fahrzeugs.

## 2.3

Von der Förderung ausgeschlossen sind Vorhaben, für die eine Förderung aus EFRE-Mitteln anderer Landesprogramme oder aus anderen Mitteln der EU, insbesondere des Europäischen Sozialfonds Plus (ESF+), des Europäischen Fonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER), des Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF) oder aus dem DAPR erfolgt; dies gilt nicht, soweit die Voraussetzungen des Artikels 63 Abs. 9 der Verordnung (EU) Nr. 2021/1060 zur Unterstützung eines Vorhabens aus einem oder mehreren Europäischen Struktur- und Investitionsfonds (ESI-Fonds) oder aus einem oder mehreren Programmen und aus anderen Unionsinstrumenten gegeben sind.

## **3. Zuwendungsempfänger**

### 3.1

Zuwendungsempfänger sind Verkehrsunternehmen, die straßengebundenen Linienverkehr nach § 42 PBefG in Niedersachsen betreiben, entweder als Genehmigungsinhaberin, Genehmigungsinhaber, Betriebsführerin, Betriebsführer, Auftragnehmerin oder Auftragnehmer. Diesen Unternehmen gleichgestellt sind Fahrzeugvorhaltesgesellschaften, die mit Unternehmen gemäß Satz 1 verbunden sind und ausschließlich diesen Unternehmen die geförderten Fahrzeuge unter Beachtung aller Vorgaben und der Zweckbindungsbestimmungen dieser Richtlinie zur Nutzung überlassen.

### 3.2

Darüber hinaus können Zuwendungen an Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) bewilligt werden, auch zur Bildung eines Fahrzeugpools.

### 3.3

Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung für eine Zuwendung des Landes Niedersachsen nicht nachgekommen ist, darf keine Förderung nach dieser Richtlinie gewährt werden.

## **4. Zuwendungsvoraussetzungen**

### 4.1

Gefördert werden Vorhaben, die im jeweiligen Programmgebiet der Regionenkategorien (SER/ÜR) durchgeführt werden (Artikel 108 Abs. 2 Buchst. b) und c) der Verordnung (EU) Nr.

2021/1060. Eine Förderung von Projekten nach Artikel 63 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 2021/1060 bleibt unbenommen.

## 4.2

### Allgemeine Zuwendungsvoraussetzungen

#### 4.2.1

Förderfähig sind nur Vorhaben, bei denen eine überwiegende Verwendung (mindestens 51 %) im Linienverkehr nach § 42 PBefG in Niedersachsen erfolgt (Artikel 63 der Verordnung (EU) Nr. 2021/1060), eine jährliche Betriebsleistung von 30 000 Wagen-km im Linienverkehr oder bei Fahrzeugen mit einer Fahrzeuglänge von nicht mehr als 8,50 m 20 000 Wagen-km nach § 42 PBefG erreicht wird und deren Gesamtfinanzierung gesichert ist.

#### 4.2.2

Gefördert werden nur Kraftfahrzeuge, für die der Zuwendungsempfänger der Bewilligungsstelle eine Bestätigung der Herstellerin, des Herstellers oder der Verkäuferin oder des Verkäufers des Fahrzeugs vorlegt, dass das Fahrzeug die Voraussetzungen nach Nummer 2.2 Satz 1 oder Satz 2 erfüllt.

#### 4.2.3

Eine Förderung nach dieser Richtlinie ist ausgeschlossen, soweit eine Förderung von mehr als vier Kraftomnibussen beantragt wird.

#### 4.2.4

Um den Belangen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend zu entsprechen, sind nur Fahrzeuge mit Niederflurtechnik förderfähig. Als Niederflurfahrzeuge gelten auch Fahrzeuge, die zwischen der ersten und zweiten Tür niederflurig sind (Low Entry Fahrzeuge). Bei Fahrzeugen mit bis zu 9 m Fahrzeuglänge ist auch eine Heckniederflurplattform zulässig.

#### 4.2.5

Zuwendungen an Verkehrsunternehmen des ÖPNV (einzelbetriebliche Investitionen) werden auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) nach Artikel 3 Abs. 1 oder Artikel 8 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgereicht, der der Bewilligungsstelle vorzulegen ist. Der Zuwendungsempfänger bestätigt der Bewilligungsstelle gegenüber durch eine von der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) ausgestellte gutachterliche Bescheinigung, dass der ÖDA die Voraussetzungen des Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr.1370/2007 sowie folgende Anforderungen erfüllt und legt zur Plausibilisierung im Zuge der Antragstellung dazu entsprechende Nachweise vor:

- Das Verkehrsunternehmen ist im Rahmen des ÖDA von dem Aufgabenträger mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in Niedersachsen betraut. Die Zuwendung beschränkt sich auf solche Investitionen, die explizit Teil der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind oder deren Notwendigkeit sich unmittelbar aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ergibt.
- Die Investitionsförderung ist im vollen Umfang im Rahmen der Abrechnung nach Maßgabe des ÖDA (kosten- oder ausgleichsmindernd) zu berücksichtigen. Soweit der ÖDA endet, bevor die Investitionsförderung in vollem Umfang nach Maßgabe des Satzes 1 über diesen abgerechnet ist, ist die Zuwendung anteilig zu erstatten, sofern der ÖDA nicht durch Nachfolgeregelung, die ebenfalls die hier festgelegten Zuwendungsvoraussetzungen erfüllt, fortgesetzt wird.
- Die gewährte Zuwendung muss in voller Höhe dem durch den ÖDA bestellten Linienverkehr zugutekommen, d. h. das geförderte Vorhaben darf ausschließlich für Zwecke des gemeinwirtschaftlichen Linienverkehrs eingesetzt oder verwendet werden. Sofern eine Verwendung des Fahrzeugs auch außerhalb des ÖPNV-Linienverkehrs erfolgt, gilt das auch als erfüllt, wenn die Förderung anteilig soweit reduziert wird, dass sie dem Anteil des Einsatzes im gemeinwirtschaftlichen ÖPNV-Linienverkehr entspricht.
- Über entsprechende Regelungen im ÖDA muss sichergestellt sein, dass etwaige Überkompensationen festgestellt und rückabgewickelt werden.
- Der Zuwendungsempfänger legt eine Bestätigung des Aufgabenträgers vor, dass der ÖDA, der den Rechtsgrund für die Zuwendung bildet, dem Verkehrsunternehmen von der zuständigen Behörde unter Beachtung der jeweils (vergabe-)rechtlichen Bestimmungen erteilt worden ist.

#### 4.2.6

Abweichend von Nummer 4.2.5 erfolgt die Zuwendung für Verkehrsangebote außerhalb von einer Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Pflichten (eigenwirtschaftliche Verkehre) oder für einen Einsatz als Auftragnehmerin oder Auftragnehmer von Genehmigungsinhaberinnen, Genehmigungsinhabern, Betriebsführerinnen oder Betriebsführern im Linienverkehr nach § 42 PBefG gemäß der De-minimis-Verordnung. Die Bewilligungsstelle stellt sicher, dass sämtliche Voraussetzungen der De-minimis-Verordnung eingehalten werden (insbesondere Geltungsbereich gemäß Artikel 1, Höchstbetrag gemäß Artikel 3, Transparenz gemäß Artikel 4, Kumulierung gemäß Artikel 5, Überwachung gemäß Artikel 6). Sie prüft zur Einhaltung des De-minimis-Höchstbetrags insbesondere eine von dem Zuwendungsempfänger vorzulegende De-minimis-Erklärung und stellt eine De-minimis-Bescheinigung aus.

#### 4.2.7 Eine Förderung kann auch bewilligt werden:

4.2.7.1 An Aufgabenträger zur Bildung eines Fahrzeugpools. Für den Fall, dass der Aufgabenträger Verkehrsunternehmen die Fahrzeuge außerhalb von öDAs zu gegenüber den normalen Marktbedingungen vergünstigten Konditionen überlässt, hat der Aufgabenträger sicherzustellen, dass die unter Nummer 4.2.7.2 genannten beihilferechtlichen Vorgaben der De-minimis-Verordnung eingehalten werden.

#### 4.2.7.2 Unter Berücksichtigung der De-minimis-Verordnung (EU) Nr. 1407/2013.

Erfolgt die Zuwendung an Verkehrsunternehmen, die außerhalb von einer Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Pflichten (eigenwirtschaftliche Verkehre) oder im Auftrag von Genehmigungsinhabern und Betriebsführern Linienverkehr nach § 42 PBefG in Niedersachsen betreiben (Subunternehmen), sind die Regelungen der De-minimis-Verordnung einzuhalten. Die Bewilligungsstelle stellt sicher, dass sämtliche Voraussetzungen der De-minimis-Verordnung vorliegen (insbesondere Geltungsbereich gemäß Artikel 1, Höchstbetrag gemäß Artikel 3, Transparenz gemäß Artikel 4, Kumulierung gemäß Artikel 5, Überwachung gemäß Artikel 6). Sie prüft zur Einhaltung des De-minimis-Höchstbetrags insbesondere eine von der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger vorzulegende De-minimis-Erklärung und stellt eine De-minimis-Bescheinigung aus.

#### 4.2.8

Der Zuwendungsempfänger hat einen Nachweis vorzulegen, dass das Vorhaben mit den Vorgaben des jeweiligen Nahverkehrsplans vereinbar ist und Luftqualitätspläne, Klima-

schutzpläne sowie Verkehrsentwicklungs- bzw. Mobilitätspläne — soweit vorhanden — berücksichtigt. Sofern der regionale Nahverkehrsplan verkehrsträgerübergreifende Aspekte nicht ausreichend berücksichtigt, muss, im Einklang mit den Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofs von Februar 2020, im Antrag alternativ entweder auf andere verkehrsträgerübergreifende Mobilitätspläne Bezug genommen werden oder ergänzend der Einklang des Vorhabens mit relevanten regionalen und landesweiten Plänen und Strategien mit Verkehrsbezug dargelegt und begründet werden

#### 4.2.9

Bei Erstbeschaffungen werden die Kraftfahrzeuge zur Einrichtung neuer Linien und zur Erweiterung oder Verdichtung bestehender Linien nach § 42 PBefG eingesetzt. Es handelt sich auch dann um eine Erstbeschaffung, wenn eine bestehende Linie von einem Verkehrsunternehmen erstmalig bedient wird.

#### 4.2.10

Der Zuwendungsempfänger hat bei Ersatzbeschaffungen einen Nachweis vorzulegen, dass die zu ersetzenden Kraftfahrzeuge

- nach zehn Jahren eine Laufleistung von mehr als 300 000 km aufweisen. Abweichend hiervon kann eine Ersatzbeschaffung auch erfolgen, wenn die Kraftfahrzeuge nach acht Jahren eine Laufleistung von 650 000 km aufweisen,
- mit einer Länge von maximal 8,50 m nach sieben Jahren eine Laufleistung von mehr als 140 000 km aufweisen. Abweichend hiervon kann eine Ersatzbeschaffung auch erfolgen, wenn diese Fahrzeuge nach fünf Jahren eine Laufleistung von mehr als 250 000 km aufweisen.

Außerdem ist ein Nachweis darüber vorzulegen, dass das zu ersetzende Kraftfahrzeug am Tag der Antragstellung in den letzten vier Jahren ununterbrochen im Linienverkehr nach § 42 PBefG in Niedersachsen eingesetzt und fester Bestandteil des Betriebes der oder des Antragstellenden oder eines verbundenen Unternehmens gewesen ist. Als Unterbrechung gelten nicht Stilllegungen bis zu einem Monat bei Halterwechsel, während der Hauptferienzeit und/oder wegen nachgewiesener Reparaturzeiten.

Das zu ersetzende Kraftfahrzeug muss spätestens sechs Monate nach Auslieferung des geförderten Ersatzfahrzeugs mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen

dauerhaft außer Betrieb genommen werden. Eine ausnahmsweise länger befristete Verwendung des ersetzten Fahrzeugs zum Einsatz im Spitzenverkehr oder als Reservefahrzeug für Ausfallzeiten des geförderten Fahrzeugs bedarf vor der Bewilligung der Zustimmung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung.

#### 4.2.11

Eine Zuwendung darf nur gewährt werden, wenn eine gesicherte Gesamtfinanzierung des jeweiligen Projekts im Rahmen des Ausgabenerstattungsprinzips vorgewiesen wird.

### 4.3 Förderwürdigkeit

Bei der Antragstellung sind zur Beurteilung der Förderwürdigkeit die folgenden Kriterien als Qualitätskriterien nachzuweisen:

#### 4.3.1 Fachliche Qualitätskriterien:

Substanz: Schlüssiges und nachvollziehbares Konzept mit Darlegung der Strategien und Maßnahmen

- zur Umstellung der Fahrzeugflotte auf CO<sub>2</sub>-freie oder CO<sub>2</sub>-sparsame Antriebe,
- zur Energieeffizienz sowie
- zur Nutzung erneuerbarer Energien im Unternehmen,
- Verringerung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Bedienegebiet (gleichzeitig Beitrag zum Querschnittsziel Nachhaltige Entwicklung),
- Barrierefreiheit der Fahrzeuge,
- Innovationcharakter (Antriebsformen mit dem höchsten Innovationscharakter sowie emissionsfreie Fahrzeuge werden bei der Projektauswahl bevorzugt).

#### 4.3.2 Qualitätskriterien nach den Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 2021/1060 (Querschnittsziele):

- Gleichstellung von Männern und Frauen
- Nichtdiskriminierung/Chancengleichheit, wie Einsatz barrierefreier Fahrzeuge
- Gute Arbeit
- Nachhaltige Entwicklung

#### 4.3.3 Qualitätskriterien der regionalfachlichen Bewertungskomponente:

- Beitrag zur regionalen Entwicklung,
- Kooperativer Ansatz,

- Grenzübergreifende Zusammenarbeit
- Zusatzkriterium Modellhaftigkeit

Die Detaillierung und die Gewichtung der Qualitätskriterien (Scoring-Modell) sind aus der Anlage ersichtlich.

## **5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung**

### 5.1

Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss in Form einer Anteilfinanzierung zur Projektförderung gewährt.

### 5.2

Die Förderung aus EFRE-Mitteln beträgt

- im Programmgebiet der Regionenkategorie ÜR maximal 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben sowie
- im Programmgebiet der Regionenkategorie SER maximal 40 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

#### 5.2.1

Die Förderung wird aus Mitteln des Landes Niedersachsen um bis zu weitere 30 % der zuwendungsfähigen Ausgaben erhöht.

#### 5.2.2

Die maximal zuwendungsfähigen Ausgaben für neue Fahrzeuge betragen für

##### 5.2.2.1 Fahrzeuge mit einem batteriebetriebenen Antriebssystem (Elektrobusse):

5.2.2.1.1 Solo-Standard-Bus (bis 12,50 m): 570 000 EUR,

5.2.2.1.2 Solobus (bis 13,50 m): 590 000 EUR,

5.2.2.1.3 Solobus (bis 15,00 m): 610 000 EUR,

5.2.2.1.4 Gelenkbus (17,50 bis 20,00 m): 730 000 EUR,

5.2.2.1.5 Midibus (8,50 bis 10,70 m; >20 Sitzplätze): 450 000 EUR,

5.2.2.1.6 Minibus (bis 8,50 m): 270 000 EUR,

5.2.2.1.7 Doppeldecker-Omnibus: 800 000 EUR,

5.2.3 Fahrzeuge mit einem wasserstoffbetriebenen Antriebssystem (Brennstoffzelle):

5.2.3.1 Solo-Standard-Bus (bis 12,50 m): 630 000 EUR,

5.2.3.2 Solobus (bis 13,50 m): 650 000 EUR,

5.2.3.3 Solobus (bis 15,00 m): 680 000 EUR,

5.2.3.4 Gelenkbus (17,50 bis 20,00 m): 800 000 EUR,

5.2.3.5 Midibus (8,50 bis 10,70 m; >20 Sitzplätze): 550 000 EUR,

5.2.3.6 Minibus (bis 8,50 m): 340 000 EUR,

5.2.3.7 Doppeldecker-Omnibus: 860 000 EUR,

Eine Förderung ist nur zulässig, wenn die Zuwendung zum Zeitpunkt der Bewilligung die unter 5.2.2 und 5.2.3 genannten Höchstbeträge pro Fahrzeug nicht überschreitet. Ein ausnahmsweise höherer Betrag bedarf vor der Bewilligung der Zustimmung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung.

5.2.4

Erfolgt der Einsatz des geförderten Fahrzeugs mit weniger als 100 % im Linienverkehr nach § 42 PBefG in Niedersachsen, verringert sich die Förderquote anteilig (sog. „ÖPNV-Faktor“).

5.3

Zuwendungsfähige Ausgabe ist der Kaufpreis des jeweiligen Fahrzeugs.

5.4

Folgende Ausgaben sind nicht förderfähig:

- sonstige Ausgaben und Kosten in Zusammenhang mit dem Fahrzeugerwerb, unter anderem Überführungskosten,
- Finanzierungskosten,
- die Umsatzsteuer, die nach dem UStG als Vorsteuer abziehbar ist.

5.5

Nummer 8.7 Sätze 1 und 3 der VV/VV-Gk zu § 44 LHO findet keine Anwendung.

## **6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen**

6.1

Die ANBest-EFRE/ESF+ sind unverändert zum Bestandteil des Bescheides zu machen. Sie ersetzen die ANBest-P und ANBest-Gk. Abweichungen von den Regelungen der ANBest-EFRE/ESF+ sind in den Zuwendungsbescheid aufzunehmen.

## 6.2

Neben den Prüfrechten aus Nummer 9 ANBest-EFRE/ESF+ und den Mitwirkungspflichten aus Nummer 10 ANBest-EFRE/ESF+, ist der Zuwendungsempfänger insbesondere zu verpflichten, bei der Erfassung der Indikatoren in der geforderten Differenzierung und bei der Bewertung der Förderung nach dieser Richtlinie mitzuwirken. Die hierfür erforderliche Software wird internetgestützt zur Verfügung gestellt und ist zu verwenden.

## 6.3

Der Zuwendungsempfänger ist darauf hinzuweisen, bei der Förderung auf die Einhaltung der bereichsübergreifenden Grundsätze aus Artikel 9 der Verordnung (EU) 2021/1060 „die EU-Grundrechtecharta“, „die Gleichstellung von Frauen und Männern, die durchgängige Berücksichtigung der Geschlechtergleichstellung und die Einbeziehung einer Geschlechterperspektive“, „die Nichtdiskriminierung aufgrund Geschlecht, Rasse und ethnischer Herkunft, Religion, Weltanschauung, Alter, sexueller Orientierung oder Behinderung“ und „die Berücksichtigung der VN-Ziele für nachhaltige Entwicklung, das Pariser Klimaabkommen sowie den Grundsatz „der Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“ (Do no significant harm principle (DNSH))“ sowie „Gute Arbeit“ als eigenes Querschnittsziel des Landes Niedersachsen in Anlehnung an Bundesrats-Drucksache 343/13 zu achten.

## 6.4

Bei der Zulassung eines vorzeitigen Maßnahmebeginns werden gegenüber dem Zuwendungsempfänger die ANBest-EFRE/ESF+ für verbindlich erklärt.

## 6.5

Bei Ersatzbeschaffungen gemäß Nummer 4.2.10 darf das ersetzte Fahrzeug von dem Antragstellenden oder einem mit dieser oder diesem verbundenen Unternehmen spätestens sechs Monate nach Auslieferung des geförderten Ersatzfahrzeugs mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen nicht mehr im Linienverkehr nach § 42 PBefG eingesetzt werden und muss dauerhaft außer Betrieb genommen werden. Der Bewilligungsstelle ist ein Nachweis über die dauerhafte Außerbetriebsetzung spätestens mit dem Verwendungsnachweis vorzulegen. Nummer 4.2.10 Abs. 3 bleibt unberührt.

## 6.6

Die Zweckbindung für mit Zuwendungen beschaffte neue Fahrzeuge beträgt grundsätzlich zehn Jahre (oder acht Jahre bei Erreichen einer Laufleistung von 650 000 km). Abweichend hiervon beträgt die Zweckbindung für die mit Zuwendungen beschafften neuen Kraftfahrzeuge mit einer Länge von maximal 8,50 m sieben Jahre (oder fünf Jahre bei Erreichen einer Laufleistung von 250 000 km).

#### 6.7

Wird das bezuschusste Fahrzeug während des Zweckbindungszeitraumes aus dem Linienverkehr nach § 42 PBefG herausgenommen oder mit geringerem Anteil in diesem Verkehr eingesetzt, ist der Zuschuss anteilig zurückzuzahlen. Satz 1 gilt, wenn die Betriebsleistung des Fahrzeugs die in Nummer 4.2.1 genannten Wagen-km pro Jahr nicht erreicht. Über den Umfang des Einsatzes im Linienverkehr und dessen Anteil am Gesamteinsatz sowie die Betriebsleistung im Linienverkehr hat der Zuwendungsempfänger der Bewilligungsstelle jährlich einen Bericht vorzulegen.

#### 6.8

Die Zuwendung soll für den Zweckbindungszeitraum durch Hinterlegung der Fahrzeugzulassungsbescheinigung — Teil II bei der Bewilligungsstelle, alternativ durch eine Sicherungsübereignungsvereinbarung oder durch eine Bankbürgschaft zugunsten der Bewilligungsstelle gesichert werden. Die oder der Antragstellende trägt die Kosten der Besicherung.

## **7. Anweisungen zum Verfahren**

#### 7.1

Vor der Bewilligung ist der Zuwendungsempfänger darüber zu informieren, dass eine Aufnahme in die Liste der Vorhaben nach Art. 49 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 2021/1060 mit den dort in lit. a) bis n) genannten Informationen erfolgt. Zusätzlich ist er auf die Informations- und Kommunikationspflichten gem. Art. 50 der Verordnung (EU) Nr. 2021/1060 hinzuweisen.

#### 7.2

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und die ggf. erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV/VV-Gk zu § 44 LHO sowie die ANBest-EFRE/ESF+, soweit nicht in dieser Richtlinie Abweichungen zugelassen sind.

Maßgeblich für die Abrechnung ist das Programmgebiet der Regionenkategorie (ÜR/SER), in welchem das Fahrzeug eingesetzt werden soll. Bei programmgebietsübergreifenden Vorhaben ist der Sitz des Betriebshofs des Zuwendungsempfängers für das geförderte Fahrzeug maßgeblich.

### 7.3

Bewilligungsstelle ist die Investitions- und Förderbank Niedersachsen (NBank), Günther-Wagner-Allee 12 – 16, 30177 Hannover.

### 7.4

Die Bewilligungsstelle stellt die für die Antragsstellung, den Mittelabruf und den Verwendungsnachweis erforderlichen Informationen auf ihrer Internetseite ([www.nbank.de](http://www.nbank.de)) und in dem Kundenportal bereit.

Die Bewilligungsstelle hält für die Erstellung des zahlenmäßigen Nachweises nach Nr. 6.2 ANBest-EFRE/ESF+ Vordrucke vor.

### 7.5

Die Übermittlung elektronischer Dokumente sowie das Ersetzen der Schriftform durch die elektronische Form sind nach Maßgabe der für die elektronische Kommunikation geltenden Vorschriften des NVwVfG in seiner jeweils geltenden Fassung zulässig.

### 7.6

Im Rahmen der Beurteilung der Förderfähigkeit sowie der Förderwürdigkeit holt die NBank eine Bewertung der Zuwendungsvoraussetzungen gemäß Nummer 4.2, der fachlichen Qualitätskriterien sowie der Querschnittsziele von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und im Hinblick auf die Qualitätskriterien der Qualitätskriterien der regional-fachlichen Bewertungskomponente vom jeweils zuständigen ArL ein. Diese Bewertungen sind im Bewilligungsverfahren bei der Förderwürdigkeitsprüfung maßgeblich zu berücksichtigen und zu dokumentieren.

### 7.7

Über die Bewilligung von Förderanträgen entscheidet die Bewilligungsstelle. In die Einplanungen gehen nur Anträge ein, die das Verfahren nach Nummer 7.6 durchlaufen haben.

7. 8

Die Bewilligung der Zuwendung erfolgt unter der Voraussetzung der Vorlage der Genehmigung nach dem PBefG oder des Nachweises über das Nichtbestehen einer entsprechenden Genehmigungspflicht gemäß Nummer 4.2.6 sowie in den Fällen der Nummer. 4.2.5 des öffentlichen Dienstleistungsauftrags, soweit diese zum Bewilligungszeitpunkt nicht vorliegen. Antragstellende werden zudem auf den „Smart City Market Place“ der Europäischen Kommission hingewiesen.

## **8. Schlussbestimmungen**

8.1 Dieser Erlass tritt am .../ mit Wirkung vom ... in Kraft und mit Ablauf des ... [regelmäßig: 31.12.2029] außer Kraft.

8.2 Staatliche Beihilfen i. S. d. Art. 107 Abs. 1 AEUV dürfen wegen der Geltungsdauer der in Ziffer 1.2 dieses Erlasses genannten beihilferechtlichen Rechtsgrundlage(n) nur bis zum 31.12.2023 bewilligt werden, soweit nicht eine Anpassung dieses Erlasses an die ab dem 01.01.2024 geltenden beihilferechtlichen Rechtsgrundlagen erfolgt ist. Für De-minimis-Beihilferegulungen, die die Voraussetzungen der De-minimis-Verordnung erfüllen, gilt eine Anpassungsperiode von sechs Monaten nach dem Auslaufen der De-minimis-Verordnung, mithin bis zum 30.6.2024.

8.3 Der Richtliniengeber stellt sicher, dass dieser Erlass zu jedem Zeitpunkt eine gültige und einschlägige beihilferechtliche Rechtsgrundlage aufweist. Bei Bedarf passt er diesen Erlass rechtzeitig an das jeweils aktuelle Beihilferecht an.

8.4 Die Bewilligungsstelle stellt sicher, dass staatliche Beihilfen ohne gültige und einschlägige beihilferechtliche Rechtsgrundlage nach diesem Erlass nicht gewährt werden.

An die  
Investitions- und Förderbank Niedersachsen – NBank

Nachrichtlich:

An die  
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH  
Ämter für regionale Landesentwicklung

Anlage

## Fahrzeuge mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen im ÖPNV

Anlage

### Qualitätskriterien nach Nummer 4.3.2

	<b>Qualitätskriterium</b>	<b>Mindestpunktzahl</b>	<b>Maximalpunktzahl</b>	<b>Erläuterungen</b>
		Nur, wenn diese Punktzahl in dem jeweiligen Bewertungsblock erreicht wurde, ist das Vorhaben förderwürdig. Damit ein Vorhaben gefördert werden kann, muss diese blockweise festgelegte Mindestpunktzahl erreicht werden	Diese Punktzahl kann in dem jeweiligen Bewertungskriterien maximal erreicht werden.	
<b>1.</b>	<b>Richtlinienspezifische fachliche Kriterien</b>	<b>33</b>	<b>55</b>	
<b>A)</b>	<b>Ausgangslage und Ziele</b>		15	
	<p>Das Vorhaben stellt ein schlüssiges und nachvollziehbares Konzept dar mit Darlegung von Strategien und Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zur Umstellung der Fahrzeugflotte auf CO<sub>2</sub>-freie Antriebe oder CO<sub>2</sub>-sparsame Antriebe</li> <li>- zur Energieeffizienz,</li> <li>- zur Nutzung erneuerbarer Energien im Unternehmen</li> <li>- Verringerung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Betriebsgebiet (gleichzeitig Beitrag zum Querschnittsziel Nachhaltige Entwicklung),</li> <li>- zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge,</li> <li>- zum Innovationscharakter (Antriebsformen mit dem höchsten Innovationscharakter sowie emissionsfreie Fahrzeuge werden bei der Projektauswahl bevorzugt).</li> </ul>			

	<b>Qualitätskriterium</b>	<b>Mindestpunktzahl</b>	<b>Maximalpunktzahl</b>	<b>Erläuterungen</b>
	<b>Kooperation</b>		5	
	Es werden Kooperationsbeziehungen zu anderen Kommunen oder Aufgabenträgern erwartet.			
	<b>Verringerung verkehrsbedingter Emissionen</b>	6	10	
	Die Mobilität im Mobilitätsverbund wird allgemein gefördert und damit ein wesentlicher Beitrag zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen der klimapolitischen Umsetzungsstrategie Niedersachsens (Ziel VII.5.2 Nr. 3, S. 26) geleistet. Die Maßnahme trägt zur Verlagerung der Verkehrsströme weg vom Individualverkehr hin zum ÖPNV zum Klimaschutz bei. Die Maßnahme steigert die Fahrgastzahlen und stärkt den ÖPNV. Die Maßnahme ist geeignet, um die im Multifondsprogramm genannten Ziele zur Steigerung der Fahrgastzahlen zu erreichen. <sup>1</sup>			
<b>B)</b>	<b>Qualität des Umsetzungskonzeptes</b>		25	
	Es werden nachvollziehbar und konkret die Maßnahmen zur CO2-Reduzierung aufgeführt. Die durch die Maßnahmen eingesparte CO2-Emissionen wird beziffert. Die Maßnahme ist geeignet, um die im Multifondsprogramm genannten Ziele zur Einsparung von CO2 und Feinstaub zu erreichen.			

<sup>1</sup> Es ist eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 10 % erforderlich, um die Mindestpunktzahl zu erreichen. Die Maximalpunktzahl ist aber einer Steigerung der Fahrgastzahlen von 20 % erreicht.

	<b>Qualitätskriterium</b>	<b>Mindestpunktzahl</b>	<b>Maximalpunktzahl</b>	<b>Erläuterungen</b>
<b>2.</b>	<b>Regionalfachliche Bewertungskomponente</b>	keine eigene, aber 48 zusammen mit richtlinienspezifischen fachlichen Kriterien	25	
<b>A)</b>	<b>Regionale Entwicklung</b>			
	Das Projekt leistet einen Beitrag zur regionalen Entwicklung gem. der Regionalen Handlungsstrategie		10	
<b>B)</b>	<b>Kooperation</b>			
	Das Projekt zeichnet sich durch einen kooperativen Ansatz aus (Zusammenarbeit mehrerer Gebietskörperschaften, relevanter Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft, usw.)		5	
<b>C)</b>	<b>Grenzübergreifende Zusammenarbeit</b>			
	Das Projekt leistet einen Beitrag zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Europa		5	
<b>D</b>	<b>Zusatzkriterium Modellhaftigkeit</b>			
	Das Projekt stellt einen modellhaften und übertragbaren Ansatz). Das ist im Antrag entsprechend zu begründen.		5	
	<b>Gemeinsame Mindestpunktzahl für die richtlinienspezifischen fachlichen und regionalfachlichen Kriterien</b>	<b>48</b>	<b>80</b>	
<b>3.</b>	<b>Querschnittsziele</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	
	<b>Gleichstellung</b>		3	
	Durch den Vorhabenträger und/oder das Vorhaben wird ein Beitrag zur Gleichstellung der Geschlechter erbracht			

	<b>Qualitätskriterium</b>	<b>Mindestpunktzahl</b>	<b>Maximalpunktzahl</b>	<b>Erläuterungen</b>
	<b>Chancengleichheit und Nichtdiskriminierung</b>		3	
	Durch den Vorhabenträger und/oder das Vorhaben werden Beiträge zur Nichtdiskriminierung in Bezug auf Geschlecht oder ethnische Herkunft, Religion oder Weltanschauung, eine Behinderung, das Alter oder die sexuelle Ausrichtung erbracht. Es werden barrierefreie Fahrzeuge und/oder Technologien eingesetzt.			
	<b>Nachhaltige Entwicklung (Ökologische Nachhaltigkeit)</b>	5	11	
	Das Vorhaben trägt dazu bei, die Luftqualität zu verbessern und die Klimaschutzziele zu erreichen. <sup>2</sup>			
	<b>Gute Arbeit</b>		3	
	Die Vorhabenträgerin oder der Vorhabenträger trägt erkennbar zur Umsetzung des Querschnittzieles bei durch z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Neubesetzung von Arbeitsplätzen ausschließlich mit Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, mit denen ein sozialversicherungspflichtiges Beschäftigungsverhältnis eingegangen wird,</li> <li>• Vorhabenträgerin oder Vorhabenträger wendet einen Tarifvertrag i. S. TVG an.</li> </ul>			

<sup>2</sup> Erfüllt die Anforderung des Do-Not-Significant-Harm Prinzips (Vermeidung erheblicher negativer Umweltauswirkungen durch geförderte Projekte)

**Beschlussvorschlag zu den Auswahlkriterien und der verwendeten Methodik für Vorhaben nach der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen für klimaschonende und umweltfreundlichere Fahrzeuge sowie nachhaltige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (Fahrzeuge mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen im ÖPNV)“**

<b>Spezifisches Ziel</b>	SZ 2.8 „Klimaschonende und umweltfreundliche Fahrzeuge sowie nachhaltige Mobilität im Öffentlichen Personennahverkehr
<b>Programmgebiet (räumlicher Geltungsbereich)</b>	SER und ÜR
<b>Gebietskulisse</b>	Gesamtes Landesgebiet
<b>Fördergegenstand</b>	<p>Gefördert wird der Kauf neuer Kraftfahrzeuge nach § 4 Abs. 4 Nr. 1 oder Nr. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die klimaschonende und umweltfreundlichere Antriebssysteme aufweisen und im ÖPNV eingesetzt werden.</p> <p>Als neu gelten auch Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt der Zulassung auf den Zuwendungsempfänger eine maximale Laufleistung von 10 000 km haben.</p>
<b>Antragsberechtigte / Begünstigte</b>	<p>3.1 der Richtlinie Zuwendungsempfänger sind Verkehrsunternehmen, die straßengebundenen Linienverkehr nach § 42 PBefG in Niedersachsen betreiben, entweder als Genehmigungsinhaberin, Genehmigungsinhaber, Betriebsführerin, Betriebsführer, Auftragnehmerin oder Auftragnehmer. Diesen Unternehmen gleichgestellt sind Fahrzeugvorhaltesgesellschaften, die mit Unternehmen gemäß Satz 1 verbunden sind und ausschließlich diesen Unternehmen die geförderten Fahrzeuge unter Beachtung aller Vorgaben und der Zweckbindungsbestimmungen dieser Richtlinie zur Nutzung überlassen.</p> <p>3.2 der Richtlinie Darüber hinaus können Zuwendungen an Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) bewilligt werden, auch zur Bildung eines Fahrzeugpools.</p>
<b>ggf. besondere maßnahmenbezogene Fördervoraussetzungen (Förderfähigkeit)</b>	<p>Förderfähig sind nur Vorhaben, bei denen eine überwiegende Verwendung (mindestens 51 %) im Linienverkehr nach § 42 PBefG in Niedersachsen erfolgt (Artikel 63 der Verordnung (EU) Nr. 2021/1060), eine jährliche Betriebsleistung von 30 000 Wagen-km im Linienverkehr oder bei Fahrzeugen mit einer Fahrzeuglänge von nicht mehr als 8,50 m 20 000 Wagen-km nach § 42 PBefG erreicht wird und deren Gesamtfinanzierung gesichert ist.</p> <p>Gefördert werden nur Kraftfahrzeuge, für die der Zuwendungsempfänger der Bewilligungsstelle eine Bestätigung der Herstellerin, des Herstellers oder der Verkäuferin oder des Verkäufers des Fahrzeugs vorlegt, dass das Fahrzeug die Voraussetzungen nach Artikel 4 Nr. 5 der Richtlinie 2009/33/EG oder Artikel</p>

	<p>4 Nr. 4 Buchst. a und b der Richtlinie 2009/33/EG (Nr. 2.2 der Richtlinie).</p> <p>Verkehrsunternehmen des ÖPNV erhalten Förderung auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) nach Art. 3 abs. 1 oder Art. 8 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Nr. 4.2.5 der Richtlinie).</p> <p>Verkehrsangebote außerhalb einer Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Pflichten (eigenwirtschaftliche Verkehre) können Förderung nach der De-minimis-Verordnung erhalten (Nr. 4.2.6 der Richtlinie).</p> <p>Fördervoraussetzung für die Förderung von Vorhaben in allen drei nachfolgenden Bereichen ist das Vorliegen eines verkehrsträgerübergreifenden nachhaltigen Mobilitätsplans im Wirkungskreis des Antragstellenden, wie z. B. der jeweils gültige regionale Nahverkehrsplan, mit dem das Vorhaben im Einklang sein muss. Sofern der regionale Nahverkehrsplan verkehrsträgerübergreifende Aspekte nicht ausreichend berücksichtigt, muss, im Einklang mit den Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofs von Februar 2020, im Antrag alternativ entweder auf andere verkehrsträgerübergreifende Mobilitätspläne Bezug genommen werden oder ergänzend der Einklang des Vorhabens mit relevanten regionalen und landesweiten Plänen und Strategien mit Verkehrsbezug dargelegt und begründet werden</p>
<p><b>Fachliche Stellungnahmen im Rahmen der Antragstellung</b></p>	<p>Im Rahmen der Beurteilung der Förderfähigkeit sowie der Förderwürdigkeit holt die NBank eine Bewertung der Zuwendungsvoraussetzungen, der fachlichen Qualitätskriterien sowie der Querschnittsziele von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und im Hinblick auf die Qualitätskriterien der regionalfachlichen Bewertungskomponente vom jeweils zuständigen ArL ein. Diese Bewertungen sind im Bewilligungsverfahren bei der Förderwürdigkeitsprüfung maßgeblich zu berücksichtigen und zu dokumentieren (Nr. 7.6 der Richtlinie).</p>
<p><b>Regionalbedeutsame Maßnahme</b></p>	<p>Ja.</p>

Der Begleitausschuss wird gebeten, in seiner Sitzung am 10.03.2022 die nachfolgend aufgeführten Auswahlkriterien und die unten beschriebene Methodik der oben genannten Richtlinie zu beschließen.

I. Auswahlkriterien

Siehe Anlage.

## II. Verwendete Methodik

Über die Projektauswahl entscheidet die NBank als Zwischengeschaltete Stelle. Das richtliniengebende Ressort nimmt keinen Einfluss auf die Auswahlentscheidung.

Projekte können laufend beantragt und bewilligt werden, um den Begutachtungs- und Prüfaufwand bei der Bewilligungsbehörde NBank und den Gutachtern der Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) gleichmäßig zu verteilen.

Eine fachliche Stellungnahme der LNVG erfolgt zur fachlichen Unterstützung der NBank in Hinblick auf die fachlichen Qualitätskriterien. Ein Votum des jeweils zuständigen ArL erfolgt zur fachlichen Unterstützung der NBank in Hinblick auf die Qualitätskriterien der regional-fachlichen Komponente.

Aufgrund der Planung und Hochrechnung wird davon ausgegangen, dass die Finanzmittel ausreichend sind, um sämtliche förderfähigen Anträge zu bewilligen.

Wenn mehr Anträge gestellt werden als Finanzmittel zur Verfügung stehen, erstellt die NBank eine Rangfolge der Vorhaben auf Basis der erreichten Gesamtpunktzahl. Die Vorhaben mit einer höheren Punktzahl werden in diesem Fall den Vorhaben mit einer niedrigeren Punktzahl vorgezogen.



# TOP 6 Vorstellung des RL-Entwurfes „Fahrzeuge mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen im ÖPNV“

## Arbeitsstand:

- Richtlinienentwurf, aktuelle Version, wie vorgelegt
- formales Mitzeichnungsverfahren noch nicht beendet
- Information und Beschlussfassung über die Methodik und die Kriterien für die Auswahl des Vorhabens

## Richtlinienverantwortlich:

Andrea Bergmann, MW, Ref. 44

E-Mail: [andrea.bergmann@mw.niedersachsen.de](mailto:andrea.bergmann@mw.niedersachsen.de)

Tel.: 78 35



# Eckpunkte der Richtlinie

## Was wird gefördert?

- Kauf von neuen sauberen Fahrzeugen für den ÖPNV (Mindeststandard s. Ziffer 2.2 des RL-Entwurfs)
- Fz mit höchsten Innovationscharakter sowie emissionsfreie Fahrzeuge werden bei der Projektauswahl bevorzugt

## Wer wird gefördert?

- Verkehrsunternehmen, die straßengebundenen Linienverkehr in Niedersachsen betreiben
- Aufgabenträger gem. § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 3 Nieders. Nahverkehrsgesetz (NNVG)



# Eckpunkte der Richtlinie

## Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

- Nicht rückzahlbarer Zuschuss
- EFRE-Mittel max. 60 % (ÜR) bzw. 40 % (SER) zuwendungsfähige Ausgaben
- Land max. 30 % zuwendungsfähigen Ausgaben
- Max. zuwendungsfähige Ausgaben begrenzt nach Fz-Art

## Fördervoraussetzungen

- überwiegende Verwendung im Linienverkehr
- Bestätigung, dass das Fz CVD-Mindeststandard erfüllt
- Erstbeschaffung für neue Linien/Erweiterung und Verdichtung vorhandener Linien
- Ersatzbeschaffung: Nachweis, dass das zu ersetzende Fz im Linienverkehr eingesetzt war und die vorgegebene Laufleistung absolviert hat und Fz abgemeldet wird
- ÖDA/Förderung nach De-minimis-Verordnung



# Eckpunkte der Richtlinie

## Förderbedingungen – Was ist neu?

- Vorhaben muss im Einklang mit verkehrsträgerübergreifenden nachhaltigen Mobilitätsplan stehen
- Barrierefreiheit/Berücksichtigung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Einhaltung des DNSH-Prinzips

## Projektauswahl und Entscheidung

- NBank entscheidet über Projektauswahl
  - fachliche Kriterien durch LNVG
  - regionalfachliche Komponenten durch zuständige ArL
- Laufende Antragstellung/kein Stichtag
- Bewertung der Zuwendungsvoraussetzungen
  - Erreichen einer vorgegebenen Mindestpunktzahl/Erfüllen von definierten Qualitätskriterien

# Auswahlverfahren/Scoring

## **Fachliche Qualitätskriterien (max. 55 Punkte – mind. 33 Punkte)**

Schlüssiges, nachvollziehbares Konzept mit Darlegung von Strategien und Maßnahmen  
(max. 15 Punkte)

- zur Umstellung der Fahrzeugflotte auf CO<sub>2</sub>-freie Antriebe
- zur Energieeffizienz
- zur Nutzung erneuerbarer Energien
- zur Verringerung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Bediengebiet
- zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge
- zum Innovationscharakter

## **Kooperation (max. 5 Punkte)**

Es werden Kooperationen zu anderen Kommunen und Aufgabenträgern erwartet

# Auswahlverfahren/Scoring

## Verringerung verkehrsbedingter Emissionen (max. 10 Punkte/mind. 6 Punkte)

- Steigerung der Fahrgastzahlen
  - Mind. um 10 % (6 Punkte)
  - ab 20 % (10 Punkte)

## Verringerung von CO<sub>2</sub>-, Feinstaub- und Stickstoffoxidemissionen (max. 25 Punkte)

Nachvollziehbare konkrete Angaben zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung. Geschätztes Einsparpotenzial:

- CO<sub>2</sub>-Einsparung (60 % – 95 %)\*
- Feinstaub einsparung (63 % – 99 %)\*
- Stickstoffoxideinsparung (46 % - 100 %)\*

\*Einsparpotenzial im Verhältnis zum Standarddieselbus

Ein Leitfaden zu den Auswahlkriterien, in dem transparent und nachvollziehbar dargelegt wird, wie die Kriterien definiert sind und wie sie bewertet werden, ist in Erstellung.

# Auswahlverfahren/Scoring

## **Regionalfachliche Bewertungskomponenten (max. 25 Punkte)**

- Regionale Entwicklung (max. 10 Punkte)
- Kooperation (max. 5 Punkte)
- Grenzübergreifende Zusammenarbeit (max. 5 Punkte)
- Zusatzkriterium Modellhaftigkeit (max. 5 Punkte)

## **Querschnittsziele (max. 20 Punkte/mind. 12 Punkte)**

- Gleichstellung (max. 3 Punkte)
- Chancengleichheit und Nichtdiskriminierung (max. 3 Punkte)
- Nachhaltige Entwicklung (max. 11 Punkte/min. 5 Punkte)
- Gute Arbeit (max. 3 Punkte)