

G. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen für klimaschonende und umweltfreundliche Fahrzeuge sowie nachhaltige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (Fahrzeuge mit klimaschonenden und umweltfreundlichen Antriebssystemen im ÖPNV)

Erl. d. MW v. 1. 3. 2023 — 44-01220/0070 —

— VORIS 93200 —

Bezug: a) RdErl. d. MB v. 15. 12. 2021 (Nds. MBl. S. 1909)
— VORIS 64100 —
b) Erl. v. 20. 12. 2019 (Nds. MBl. 2020 S. 94)
— VORIS 93200 —

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinien 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 öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Ziel der Förderung ist, durch den erhöhten Einsatz von Omnibussen oder anderen Kraftfahrzeugen mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen im straßengebundenen 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. Durch die Umlenkung der Pendlerströme auf nachhaltige ÖPNV-Angebote sollen die Umwelt-, Klima- und Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden durch Förderung einer nachhaltigen, multimodalen städtischen Mobilität im Rahmen des Übergangs zu einer CO₂-neutralen Wirtschaft verbessert und die in § 3 NKlimaG genannten Klimaschutzziele bis 2030 erreicht werden.

1.2 Die Gewährung der Zuwendung erfolgt gemäß den Regelungen der

- Verordnung (EU) 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. 6. 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 S. 159; Nr. L 450 S. 158; 2022 Nr. L 241 S. 16), geändert durch Verordnung (EU) 2022/2039 der Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. 10. 2022 (ABl. EU Nr. L 275 S. 23),
- Verordnung (EU) 2021/1058 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. 6. 2021 über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds (ABl. EU Nr. L 231 S. 60; 2022 Nr. L 13 S. 74),
- EU-Strukturfondsförderung 2021—2027; Rahmenregelung der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-EFRE/ESF+) — Bezugserrlass zu a —,
- 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. 7. 2020 (ABl. EU Nr. L 215 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. EU 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. 4. 2009 über die Förderung sauberer 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. 6. 2019 (ABl. EU Nr. L 188 S. 116)

in den jeweils geltenden Fassungen.

1.3 Soweit nichts anderes bestimmt ist, gelten die in diesen Richtlinien enthaltenen Regelungen für das gesamte Landesgebiet, also für das Programmgebiet der Regionenkategorie „Übergangsregion“ (ÜR) (Artikel 108 Abs. 2 Buchst. b der Verordnung [EU] 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] 2021/1060).

1.4 Ein Anspruch des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht, vielmehr entscheidet die Bewilligungsstelle aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens 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 umweltfreundliche 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 umweltfreundlichen 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.

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 Deutschen Aufbau- und Resilienzplan (DARP) erfolgt; dies gilt nicht, soweit die Voraussetzungen des Artikels 63 Abs. 9 der Verordnung (EU) 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 Genehmigungsinhaber, Betriebsführer 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 Richtlinien zur Nutzung überlassen.

3.2 Darüber hinaus können Zuwendungen an Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (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 diesen Richtlinien 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] 2021/1060. Eine Förderung von Projekten nach Artikel 63 Abs. 3 der Verordnung (EU) 2021/1060 bleibt unbenommen.

4.2 Zuwendungen können unter folgenden Voraussetzungen gewährt werden:

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) 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 von 20 000 Wagen-km nach § 42 PBefG erreicht wird und deren Gesamtfinanzierung gesichert ist.

4.2.2 Gefördert wird der Kauf von Kraftfahrzeugen, für die der Zuwendungsempfänger der Bewilligungsstelle eine Bestätigung des Herstellers 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 diesen Richtlinien ist ausgeschlossen, soweit eine Förderung von mehr als vier Kraftomnibussen beantragt wird, es sei denn, der Antragsteller weist nach, dass eine Förderung nach der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 17. 9. 2021 (BAnz AT 17. 9. 2021 B6) nicht möglich ist oder abgelehnt wurde.

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 Bescheinigung, dass der ÖDA die Voraussetzungen des Artikels 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die folgenden 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 in vollem 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 eine 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 gültigen (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 Auftragnehmer von Genehmigungsinhabern 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-Höchstbetrages 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.

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 Ein-

haltung des De-minimis-Höchstbetrags insbesondere eine von 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, Klimaschutzpläne sowie Verkehrsentwicklungs- oder 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 (Sonderbericht 06/2020 unter <https://www.eca.europa.eu/de/Pages/DocItem.aspx?did=53246>), im Antrag alternativ auf andere verkehrsträgerübergreifende Mobilitätspläne Bezug genommen werden oder 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 des Antragstellers 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 darf spätestens sechs Monate nach Auslieferung des geförderten Ersatzfahrzeugs mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen nicht mehr im Linienverkehr eingesetzt 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 MW.

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 des vorgelegten Konzeptes, schlüssiges und nachvollziehbares Konzept mit Darlegung der Strategien und Maßnahmen

- zur Umstellung der Fahrzeugflotte auf CO₂-freie oder CO₂-sparsame Antriebe,
- zur Energieeffizienz sowie
- zur Nutzung erneuerbarer Energien im Unternehmen,
- zur Verringerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Bediengebiet (gleichzeitig Beitrag zum Querschnittsziel nachhaltige Entwicklung),
- für Barrierefreiheit der Fahrzeuge,
- für Innovationscharakter (Antriebsformen mit dem höchsten Innovationscharakter sowie emissionsfreie Fahrzeuge werden bei der Projektauswahl bevorzugt).

4.3.2 Qualitätskriterien nach den Artikel 9 der Verordnung (EU) 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 1** 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;

5.2.2.2 Fahrzeuge mit einem wasserstoffbetriebenen Antriebssystem (Brennstoffzelle):

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

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

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

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

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

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

5.2.2.2.7 Doppeldecker-Omnibus: 860 000 EUR;

5.2.2.3 Fahrzeuge mit bilanziell CO₂-neutralem Antriebssystem, darunter fallen Fahrzeuge, die durch synthetische oder nachhaltige Biokraftstoffe angetrieben werden (z. B. Biomethan): 214 000 EUR.

5.2.3 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 Fahrzeugwerb, u. a. Überführungskosten,

— Finanzierungskosten,

— die Umsatzsteuer, die nach dem UStG als Vorsteuer abziehbar ist.

5.5 Die VV/VV-Gk Nr. 8.7 Sätze 1 und 3 zu § 44 LHO finden 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 diesen Richtlinien 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 Maßnahmenbeginns werden gegenüber dem Zuwendungsempfänger die ANBest-EFRE/ESF+ für verbindlich erklärt.

6.5 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).

6.6 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.

6.7 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. 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 Artikel 49 Abs. 3 der Verordnung (EU) 2021/1060 mit den dort in den Buchstaben a bis n genannten Informationen erfolgt. Zusätzlich ist er auf die Informations- und Kommunikationspflichten gemäß Artikel 50 der Verordnung (EU) 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 diesen Richtlinien 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) und in dem Kundenportal bereit.

Die Bewilligungsstelle hält für die Erstellung des zahlenmäßigen Nachweises nach Nummer 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 4.3 der fachlichen Qualitätskriterien sowie der Querschnittsziele von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und im Hinblick auf die Bewertung der Qualitätskriterien der regionalfachlichen Bewertungskomponenten 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 Erl. tritt am 8. 3. 2023 in Kraft und mit Ablauf des 31. 12. 2029 außer Kraft.

8.2 Staatliche Beihilfen i. S. des Artikels 107 Abs. 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in der konsolidierten Fassung vom 7. 6. 2016 (Abl. EU Nr. C 202 S. 47; Nr. C 400 S. 1; 2017 Nr. C 59 S. 1) — im Folgenden:

AEUV — dürfen wegen der Geltungsdauer der in Nummer 1.2 dieses Erl. genannten beihilferechtlichen Rechtsgrundlagen nur bis zum 31. 12. 2023 bewilligt werden, soweit nicht eine Anpassung dieses Erl. an die ab dem 1. 1. 2024 geltenden beihilferechtlichen Rechtsgrundlagen erfolgt ist. Für De-minimis-Beihilferegelungen, 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 Erl. zu jedem Zeitpunkt eine gültige und einschlägige beihilferechtliche Rechtsgrundlage aufweist. Bei Bedarf passt er diesen Erl. rechtzeitig an das jeweils aktuelle Beihilferecht an.

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

An die
Investitions- und Förderbank Niedersachsen (NBank)

Nachrichtlich:

An
die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)
den VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen — Landesgruppe
Niedersachsen/Bremen —
den GVN Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V.
Ämter für regionale Landesentwicklung

— Nds. MBl. Nr. 9/2023 S. 216

Anlage 1

Fahrzeuge mit klimaschonenden und umweltfreundlicheren Antriebssystemen im ÖPNV

Qualitätskriterien nach Nummer 4.3.2

	Qualitätskriterium	Mindestpunktzahl	Maximalpunktzahl	Erläuterungen/Handreichung zu den Bewertungskriterien
		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.	
1.	Richtlinienspezifische fachliche Kriterien	33	55	
A)	Ausgangslage und Ziele		15	
	Das Vorhaben stellt ein schlüssiges und nachvollziehbares Konzept dar mit Darlegung von Strategien und Maßnahmen			
	— zur Umstellung der Fahrzeugflotte auf CO ₂ -freie Antriebe oder CO ₂ -sparsame Antriebe und sowie zur Verringerung der verkehrsbedingten CO ₂ -Emissionen im Bedienegebiet (gleichzeitig Beitrag zum Querschnittsziel nachhaltige Entwicklung),			0 Punkte: kein Konzept erkennbar 1 Punkt: technisch, organisatorisch, finanziell unvollständiges/ unausgereiftes Konzept 2 Punkte: Konzept enthält Aussagen zur Ausstattung der bisherigen Flotte, zur Umstellung auf CO ₂ -sparsame/freie Antriebe, zur geplanten CO ₂ Verringerung zur Ladeinfrastruktur und stellt die technisch notwendigen Voraussetzungen (Ladeinfrastruktur, Schulungen der Mitarbeiter, usw.) dar
	— zur Energieeffizienz,			0 Punkte: keine Angaben 1 Punkt: unvollständige/fehlende Angaben zur Energieeffizienz 2 Punkte: auf geplante Umläufe und Streckenprofile angepasstes Fahrzeug/Ladetechnikbeschaffungskonzept (angepasst an die jeweiligen Gegebenheiten, wie z. B. Überland-, Innenstadtverkehr, Energiebedarf- und -management, in Abhängigkeit von den zu bewältigenden Höhenprofilen)

Qualitätskriterium	Mindestpunktzahl	Maximalpunktzahl	Erläuterungen/Handreichung zu den Bewertungskriterien
— zur Nutzung erneuerbarer Energien im Unternehmen,			0 Punkte: keine Angaben 1 Punkt: eigene konventionelle Energieerzeugung ohne zertifizierten Nachweis über erneuerbare Energien 2 Punkte: Energieliefervertrag mit zertifiziertem Nachweis über erneuerbare Energien 3 Punkte: Grüner Strom, selbst erzeugt (z. B. erneuerbare Energie Solar/Wasser)
— zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge,			0 Punkte: keine Barrierefreiheit 1 Punkt: Low-Entry-Bus 2 Punkte: Niederflurbus + 1 Punkt (auf maximal 3 Punkte): für zusätzliche weitere technische Lösungen für Seh- und anderweitig eingeschränkte Personen
— zum Innovationscharakter (Antriebsformen mit dem höchsten Innovationscharakter sowie emissionsfreie Fahrzeuge werden bei der Projektauswahl bevorzugt). ¹⁾			0 Punkte: Stand der heutigen Technik, emissionsarmer Antrieb 1 Punkt: Fahrzeug mit CO ₂ -freiem batterieelektrischem Antrieb 2 Punkte: Fahrzeug mit CO ₂ -freiem Wasserstoffantrieb (Brennstoffzelle) + jeweils 1 weiterer Punkt (bis maximal 5 Punkte insgesamt): Fahrzeug mit CO ₂ -freiem Antrieb und darüber hinaus verfügt das Fahrzeug über weitere technologische oder sonstige Lösung, die zur CO ₂ -Reduktion beiträgt. (z. B. — Rekuperationstechnologie, d. h. zusätzliches Modul zur Energierückgewinnung), — keine Zusatzheizung, sondern Wärmepumpentechnologie, — Brennstoffzelle als Range-Extender.
Kooperation		5	
Es werden Kooperationsbeziehungen zu anderen Verkehrsunternehmen, Forschungseinrichtungen, Kommunen oder Aufgabenträgern erwartet.			0 Punkte: keine Angaben 3 Punkte: Kooperationsbeziehungen sind vorhanden, werden aber nicht näher beschrieben 5 Punkte: Veröffentlichungen oder Veranstaltungen zu den eigenen Erfahrungen sind vorgesehen.
Verringerung verkehrsbedingter Emissionen	6	10	
Die Mobilität im Mobilitätsverbund wird allgemein gefördert und damit ein wesentlicher Beitrag zur Umsetzung der Handlungsempfehlungen der Klimapolitischen Umsetzungsstrategie Niedersachsens von Januar 2013 (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.			Hier soll eine Einschätzung abgegeben werden, wie sich die Fahrgastzahlen im Laufe der Fahrzeugnutzungszeit entwickeln werden. Dort, wo auf den individuellen Bus die Fahrgastzahlen nicht geliefert werden können, kann alternativ auf das gesamte Einsatzgebiet verwiesen werden. Angebotsausweitungen führen in der Regel zu Fahrgaststeigerungen. 6 Punkte: Steigerung der Fahrgastzahlen um 5 % 10 Punkte: Steigerung der Fahrgastzahlen um 10 % erreicht.

	Qualitätskriterium	Mindestpunktzahl	Maximalpunktzahl	Erläuterungen/Handreichung zu den Bewertungskriterien
B)	Qualität des Umsetzungskonzeptes		25	Hier erfolgt die qualitative Bewertung des Antrages/eingereichten Umsetzungskonzeptes. Es sollen sowohl die verkehrsbedingten Emissionen wie auch die Primärenergie-Emissionen berücksichtigt werden. Bei Ersatzbeschaffungen für Busse mit Dieselantrieben ist eine Vergleichsbetrachtung möglich. Bei Erstbeschaffungen für Zusatzleistungen ist mit einer entsprechenden Reduktion des Individualverkehrs zu rechnen.
	Es werden nachvollziehbar und konkret die Maßnahmen zur CO ₂ -Reduzierung aufgeführt. Die durch die Maßnahmen eingesparte CO ₂ -Emissionen wird beziffert. Die Maßnahme ist geeignet, um die im Multifondsprogramm genannten Ziele zur Einsparung von CO ₂ , Stickstoffoxiden und Feinstaub zu erreichen.			0 Punkte: kein Konzept eingereicht. In der weiteren Abstufung können 5, 10, 15, 20 oder 25 Punkte vergeben werden. 5 Punkte: Umsetzungskonzept grundsätzlich nachvollziehbar 10 Punkte: das Konzept enthält nachvollziehbare, quantitative Angaben zu den CO ₂ -Einsparungen 15 Punkte: darüber hinaus enthält das Konzept eine Well-to-Wheel-Betrachtung ²⁾ mit — Wirkungsgrad der Energieumwandlungskette (Effizienz) Well-to-Tank-Betrachtung, — Wirkungsgrad Tank-to-Wheel-Betrachtung 20 Punkte: darüber hinaus enthält das Konzept weitere Well-to-Wheel-Betrachtung ²⁾ mit — Gesamtenergiebedarf, — Verbrauch fossiler Primärenergien, — Schadstoffausstoß. 25 Punkte: auf Basis der Well-to-Wheel-Betrachtung ²⁾ kann ein nachvollziehbarer Wirkungsgrad prognostiziert werden.
2.	Regionalfachliche Bewertungskomponente	Keine eigene, aber Nummer 1 und 2 zusammen 48.	25	
A)	Regionale Entwicklung			
	Das Projekt leistet einen Beitrag zur regionalen Entwicklung gemäß der Regionalen Handlungsstrategie.		10	
B)	Kooperation			
	Das Projekt zeichnet sich durch einen kooperativen Ansatz aus (Zusammenarbeit mehrerer Gebietskörperschaften, relevanter Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft, usw.).		5	
C)	Grenzübergreifende Zusammenarbeit			
	Das Projekt leistet einen Beitrag zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in Europa.		5	
D)	Zusatzkriterium Modellhaftigkeit			
	Das Projekt stellt einen modellhaften und übertragbaren Ansatz). Das ist im Antrag entsprechend zu begründen.		5	

	Qualitätskriterium	Mindestpunktzahl	Maximalpunktzahl	Erläuterungen/Handreichung zu den Bewertungskriterien
	Gemeinsame Mindestpunktzahl für die richtlinienspezifischen fachlichen Kriterien und die regionalfachliche Bewertungskomponente	48	80	
3.	Querschnittsziele	12	20	
	Gleichstellung		3	
	Durch den Vorhabenträger oder das Vorhaben wird ein Beitrag zur Gleichstellung der Geschlechter erbracht.			0 Punkte: keine Angaben. 3 Punkte: Der Vorhabenträger hat im Antrag deutlich gemacht, inwiefern ein Beitrag zur Gleichstellung der Geschlechter erbracht wird. Der Leitfaden zum EU-Querschnittsziel „Gleichstellung von Frauen und Männern“ steht auf der NBank-Homepage zum Download zur Verfügung.
	Chancengleichheit und Nicht-diskriminierung		3	
	Durch den Vorhabenträger 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 oder Technologien eingesetzt.			0 Punkte: Keine Angaben 3 Punkte: z. B. Einsatz barrierefreier Fahrzeuge.
	Nachhaltige Entwicklung (ökologische Nachhaltigkeit)	5	11	
	Das Vorhaben trägt dazu bei, die Luftqualität zu verbessern und die Klimaschutzziele zu erreichen. ³⁾			0 bis 4 Punkte: Das Projekt leistet keinen oder einen sehr kleinen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung. 5 bis 8 Punkte: Das Projekt leistet einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung 9 bis 11 Punkte: Das Projekt leistet einen großen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung.
	Gute Arbeit		3	
	Der Vorhabenträger trägt erkennbar zur Umsetzung des Querschnittszieles bei durch z. B.: — Neubesetzung von Arbeitsplätzen ausschließlich mit Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, mit denen ein sozialversicherungspflichtiges Beschäftigungsverhältnis eingegangen wird, — Vorhabenträger wendet einen Tarifvertrag i. S. des TVG an.			0 Punkte: keine Angaben 1 Punkt: nur sozialversicherungspflichtige Beschäftigte oder Antragsteller wendet Tarifvertrag i. S. des TVG an 3 Punkte: nur sozialversicherungspflichtige Beschäftigte und Antragsteller wendet zusätzlich Tarifvertrag i. S. des TVG an.

¹⁾ Siehe hierzu Handreichung zur Definition von Qualitätskriterien (**Anlage 2**).

²⁾ Well-to-Wheel-Betrachtung nach einer anerkannten Methode, die sich an DIN EN 16258 (o. Ä.) orientiert. Die Betrachtung soll durch eine geeignete Stelle durchgeführt werden. Sie kann im Rahmen einer bereits existierenden Machbarkeitsstudie (o. Ä.) durchgeführt worden sein.

³⁾ Erfüllt die Anforderung des Do-Not-Significant-Harm Prinzips (Vermeidung erheblicher negativer Umweltauswirkungen durch geförderte Projekte).

Anlage 2

Richtlinie Fahrzeuge mit klimaschonenden und umweltfreundlichen Antriebssystemen im ÖPNV

Handreichung zur Definition von Qualitätskriterien (Innovationscharakter)

Auszug Anlage 1 Nr. 1 Buchst. A fünfter Spiegelstrich:

Kriterium	Maximal 5 Punkte
Das Vorhaben stellt ein schlüssiges und nachvollziehbares Konzept dar mit Darlegung von Strategien und Maßnahmen	
— zum Innovationscharakter (Antriebsformen mit dem höchsten Innovationscharakter sowie emissionsfreie Fahrzeuge werden bei der Projektauswahl bevorzugt).	0 bis 5

Der Innovationscharakter des Vorhabens kann mit 0 bis 5 Punkten bewertet werden. Die Bewertung erfolgt in zwei Schritten. Im ersten Schritt wird bewertet, ob das Fahrzeug Artikel 4 Nr. 4 Buchst. a und b oder Artikel 5 der Richtlinie 2009/33/EG zuzuordnen ist. D. h., ob es sich um ein sauberes oder emissionsfreies Fahrzeug handelt (Tabelle 1). Im zweiten Schritt wird der Innovationsgehalt bewertet (Tabelle 2). Die Summe der erzielten Punkte wird in die Qualitätskriterienbewertung (Anlage 1) unter Buchstabe A fünfter Spiegelstrich (Innovationscharakter) eingetragen.

Tabelle 1:

Bewertet wird, ob es sich um emissionsfreie oder saubere Fahrzeuge handelt.

Antriebssystem	CO ₂ -sparsam/ CO ₂ -frei	Punkte: 0–2
Fahrzeug, das angetrieben wird durch nachhaltige Biokraftstoffe, synthetische oder paraffinhaltige Kohlenstoffe, Erdgas, Flüssiggas	CO ₂ -sparsam	0
batterieelektrisch betriebener Bus	CO ₂ -frei	1
wasserstoffbetriebener Brennstoffzellenbus	CO ₂ -frei	2

Fahrzeuge, die mit CO₂-freiem Antriebssystemen ausgestattet sind erhalten 1 bis 2 Punkte, CO₂-sparsame (saubere) Fahrzeuge werden mit 0 Punkten bewertet.

In Tabelle 2 wird der eigentliche Innovationscharakter der Fahrzeuge bewertet. Dabei bilden die Technologien und Lösungen, die dem Stand der heutigen Technik entsprechen die Basis. Sie erhalten keine Bewertung. Jede weitere hierüber hinausgehende technologische Lösung, die zum Erreichen der Klimaziele beiträgt, wird mit je einem weiteren Punkt bewertet. Sodass am Ende Antriebsformen mit dem höchsten Innovationscharakter mit bis zu drei weiteren Punkten bewertet werden und die maximal mögliche Punktzahl von fünf Punkten erhalten können.

Tabelle 2 (Innovationsgehalt)

Technologie des Fahrzeugs entspricht dem Stand der heutigen Technik. Fahrzeuge dieser Art sind am Markt grundsätzlich verfügbar. Damit stellen sie keine innovative Lösung dar.	0 Punkte
Fahrzeug mit CO ₂ -freiem Antrieb verfügt darüber hinaus über weitere technologische oder sonstige Lösung, die zur CO ₂ -Reduktion beiträgt (z. B.)	
— Rekuperationstechnologie, d. h. zusätzliches Modul zur Energierückgewinnung,	1 Punkt
— keine Zusatzheizung sondern Wärmepumpentechnologie,	1 Punkt
— Brennstoffzelle als Range-Extender.	1 Punkt

Weitere Beispiele für Innovationscharakter:

Antriebsform	Innovationscharakter	bis zu ... Punkte
Bus, betrieben mit klimaneutralem, (synthetischem) Kraftstoff, z. B. E-Fuels aus Power to Fuel, Voraussetzung: 100 % regenerativ, 100 % CO ₂ -frei	Stand der Technik	0
Bus, betrieben mit Methan aus 100 % Biomasse	Stand der Technik	0
Batteriebetriebener Elektrobus, keine Emissionen	CO ₂ -frei	1
Wasserstoffbetriebener Brennstoffzellenbus, keine Emissionen	CO ₂ -frei	2
Emissionsfreier Elektrobus, Ausstattung mit Wärmepumpe	Innovativ	2
Wasserstoffbetriebener Brennstoffzellenbus, Nutzung der Abwärme zur Fahrzeugbeheizung	Sehr innovativ	3
Elektrobus, Ausstattung mit Wärmepumpe, mit Brennstoffzelle als Range-Extender	Sehr innovativ	3
Wasserstoffbetriebener Brennstoffzellenbus, Nutzung der Abwärme zur Fahrzeugbeheizung, zusätzliches Modul zur Energierückgewinnung	Sehr innovativ	4
Wasserstoffbetriebener Brennstoffzellenbus, Nutzung der Abwärme zur Fahrzeugbeheizung, zusätzliches Modul zur Energierückgewinnung als Range-Extender	Ganz besonders innovativ	5