

Bibliografie	
Titel	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
Redaktionelle Abkürzung	ÖPNVOBBErl,NI
Normtyp	Verwaltungsvorschrift
Normgeber	Niedersachsen
Gliederungs-Nr.	93200

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Erl. d. MW v. 2. 3. 2022 - 44-30651/0060 -

Vom 2. März 2022 (Nds. MBl. S. 302)

Geändert durch Erl. vom 11. März 2025 (Nds. MBl. 2025 Nrn. 116, 126)

- VORIS 93200 -

Redaktionelle Inhaltsübersicht	Abschnitt
Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage	1
Gegenstand der Förderung	2
Zuwendungsempfänger	3
Zuwendungsvoraussetzungen	4
Art, Umfang und Höhe der Zuwendung	5
Sonstige Zuwendungsbestimmungen	6
Anweisung zum Verfahren	7
Schlussbestimmungen	8

Außer Kraft am 1. Januar 2027 durch Nummer 8.1 des Erl. i.d.F. vom 11. März 2025 (Nds. MBl. 2025 Nrn. 116, 126)

Abschnitt 1 ÖPNVOBBErl - Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und der VV/VV-Gk zu § 44 LHO Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen und Omnibusanhängern zum Transport von Fahrrädern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden nach § 2 Satz 1 Nr. 8 NGVFG. Ziel ist es, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger durch Investitionskostenzuschüsse dabei zu unterstützen, moderne, verkehrssichere, barrierefreie, schadstoffarme, klimaschonende und insgesamt umweltfreundliche Omnibusse anzuschaffen und damit die Attraktivität des ÖPNV in Niedersachsen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu erhöhen und neue oder zusätzliche Verkehrsangebote einzurichten.

1.2 Die Gewährung erfolgt entsprechend den Regelungen der

- 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) - im Folgenden: Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 -,
- Verordnung (EU) 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen (ABl. L, 2023/2831, 15.12.2023) - im Folgenden: De-minimis-Verordnung -,
- Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1; L 283 vom 27.9.2014, S. 65), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2023/1315 der Kommission vom 23. Juni 2023 (ABl. L 167 vom 30.6.2023, S. 1) - Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung - im Folgenden: AGVO -.

1.3 Ein Anspruch der Antragsteller auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsstelle entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

*Außer Kraft am 1. Januar 2027 durch Nummer 8.1 des Erl. i.d.F. vom 11. März 2025
(Nds. MBl. 2025 Nrn. 116, 126)*

Abschnitt 2 ÖPNVOBBErl - Gegenstand der Förderung

2.1 Gefördert wird die Beschaffung von neuen und gebrauchten

2.1.1
Omnibussen,

2.1.2
Anhängern für Omnibusse zum Transport von Fahrrädern.

Als neu gelten auch Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt der Zulassung auf den Zuwendungsempfänger eine maximale Laufleistung von 30 000 km haben und zum Zeitpunkt der Beschaffung die gültige Euro-Abgasnorm erfüllen.

2.2 Um den Belangen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend zu entsprechen, sind nur Fahrzeuge mit Niederflurtechnik förderfähig, sofern diese für den beabsichtigten Verkehr am Markt angeboten werden. Als Niederflurfahrzeuge gelten auch Fahrzeuge, die zwischen der ersten und der zweiten Tür niederflurig sind (Low Entry Fahrzeuge). Bei Fahrzeugen mit bis zu neun Metern Fahrzeuglänge ist auch eine Heckniederflurplattform zulässig.

*Außer Kraft am 1. Januar 2027 durch Nummer 8.1 des Erl. i.d.F. vom 11. März 2025
(Nds. MBl. 2025 Nrn. 116, 126)*

Abschnitt 3 ÖPNVOBBErl - Zuwendungsempfänger

3.1 Zuwendungsempfänger sind:

- Verkehrsunternehmen, die Linienverkehr nach § 42 PBefG in Niedersachsen betreiben, entweder als Genehmigungsinhaber, als Betriebsführer oder als Auftragnehmer. Diesen Unternehmen gleichgestellt sind Fahrzeugvorhaltesgesellschaften, die mit einem Unternehmen gemäß Satz 1 verbunden sind und diesem Unternehmen das geförderte Fahrzeug unter Beachtung aller Vorgaben und der Zweckbindungsbestimmungen dieser Richtlinie zur Nutzung überlassen, und
- Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 NNVG.

3.2 Sofern eine Beihilfe auf Grundlage des Artikels 36b AGVO gewährt wird, gilt Folgendes:

- Von einer Förderung ausgeschlossen sind Unternehmen und Sektoren in den Fällen des Artikels 1 Abs. 2, 3 und 5 AGVO.
- Einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzuverlässigkeit einer von demselben Mitgliedsstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, darf gemäß Artikel 1 Abs. 4 Buchst. a AGVO keine Förderung gewährt werden.
- Unternehmen in Schwierigkeiten sind gemäß Artikel 1 Abs. 4 Buchst. c i. V. m. Artikel 2 Nr. 18 AGVO von einer Förderung ausgeschlossen.

*Außer Kraft am 1. Januar 2027 durch Nummer 8.1 des Erl. i.d.F. vom 11. März 2025
(Nds. MBl. 2025 Nrn. 116, 126)*

Abschnitt 4 ÖPNVOBBErl - Zuwendungsvoraussetzungen

Zuwendungen können unter folgenden Voraussetzungen gewährt werden:

4.1 Die Förderung muss dem jeweiligen Nahverkehrsplan entsprechen. Eine positive Stellungnahme des Aufgabenträgers ist den Antragsunterlagen beizufügen.

4.2 Die Fahrzeuge werden überwiegend (dies entspricht mindestens 51 %) zur Erbringung von Nahverkehrsleistungen im Linienverkehr nach § 42 PBefG in Niedersachsen eingesetzt (§ 2 Satz 1 Nr. 8 NGVFG).

4.3 Omnibusse erreichen eine jährliche Betriebsleistung von 30 000 Wagen-km (Minibusse 20 000 Wagen-km) im Linienverkehr nach § 42 PBefG.

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

4.5 Bei Ersatzbeschaffungen müssen die zu ersetzenden Omnibusse nach zehn Jahren eine Laufleistung von mehr als 300 000 km aufweisen (Minibusse 200 000 km). Abweichend hiervon kann eine Ersatzbeschaffung auch erfolgen, wenn die Omnibusse nach acht Jahren eine Laufleistung von 650 000 km aufweisen (Minibusse nach fünf Jahren 250 000 km). In beiden Fällen soll der zu ersetzende Omnibus (bzw. Minibus) im Programmjahr in den letzten vier Jahren ununterbrochen im Linienverkehr nach § 42 PBefG eingesetzt und fester Bestandteil des Betriebes des antragstellenden oder eines verbundenen Unternehmens gewesen sein. Als Unterbrechung gelten nicht Stilllegungen bis zu einem Monat bei Halterwechsel sowie Stilllegungen während der Hauptferienzeit und/oder wegen nachgewiesener Reparaturzeiten.

4.6 Gebrauchte Fahrzeuge dürfen zum Zeitpunkt der Anschaffung höchstens fünf Jahre alt (Zulassungsalter) sein. Gebrauchtfahrzeuge sind nur bei Ersatzbeschaffungen förderfähig. Auch sie müssen im Zeitpunkt der Beschaffung die gültige Euro-Abgasnorm erfüllen.

4.7 Die beihilferechtlichen Voraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie der dazugehörigen Auslegungsleitlinien (ABl. EU 2014 Nr. C 92 S. 1) müssen gewahrt sein.

Insbesondere bedeutet dieses:

4.7.1

Der Zuwendungsempfänger muss vom zuständigen Aufgabenträger durch öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) gemäß Artikel 3 Abs. 1 i. V. m. Artikel 2 Buchst. i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten betraut worden sein, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen i. S. von Artikel 2 Buchst. e der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unterliegen. Der Auftrag muss die Vorgaben von Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einhalten und

4.7.2

es darf durch die Zuwendungsgewährung nicht zu einer übermäßigen Ausgleichsleistung für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung kommen. Die Zuwendung beschränkt sich daher auf solche Investitionen, die durch den öDA (samt Zubestellungen) vorgegeben werden bzw. die für die Erfüllung der Auftragsleistung erforderlich sind. Die geförderten Fahrzeuge müssen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Pflichten eingesetzt werden. Die Investitionsförderung ist im vollen Umfang im Rahmen der Abrechnung nach Maßgabe des öDA (kosten- oder ausgleichsmindernd) zu berücksichtigen. Über entsprechende Regelungen im öDA muss sichergestellt sein, dass etwaige Überkompensationen festgestellt und rückabgewickelt werden. Soweit der öDA endet, bevor die Investitionsförderung über diesen abgerechnet wurde, ist die Zuwendung anteilig zu erstatten, sofern nicht eine den beihilferechtlichen Vorgaben genügende Nachfolgeregelung eine Überkompensation ausschließt.

4.7.3

Die Vorgaben des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind zu beachten.

4.8 Soweit eine Förderung nach Nummer 4.7 beantragt wird oder die Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpool (Nummer 4.10.1) den Verkehrsunternehmen im Rahmen eines öDA zur Verfügung gestellt werden, ist der öDA gemäß Artikel 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorzulegen.

4.9 Ebenfalls beihilferechtlich zulässig ist es, wenn der voraussichtliche Zuwendungsempfänger die öffentlichen Personenverkehrsdienste aufgrund eines öDA gemäß Artikel 8 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erbringt, d. h. im Rahmen eines Altvertrages, der die Vorgaben der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und der Altmark-Trans-Rechtsprechung, insbesondere die jeweils festgelegten Grundsätze zur Ausgleichsbemessung, erfüllt.

4.10 Eine Förderung kann auch bewilligt werden:

4.10.1

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 4.10.2 genannten beihilferechtlichen Vorgaben der De-minimis-Verordnung eingehalten werden,

4.10.2

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). Bis das zentrale Register gemäß Artikel 6 De-minimis-Verordnung einen Zeitraum von drei Jahren abdeckt, führt die Bewilligungsstelle das Verfahren gemäß Artikel 7 Abs. 4 De-minimis-Verordnung durch und prüft zur Einhaltung des De-minimis-Höchstbetrages insbesondere eine vom Zuwendungsempfänger vorzulegende De-minimis-Erklärung zu bereits erhaltenen De-minimis-Beihilfen und stellt eine De-minimis-Bescheinigung aus. Sobald das Zentralregister eingerichtet ist, stellt die Bewilligungsstelle sicher, dass sämtliche De-minimis-Beihilfen in dem zentralen Register gemäß Artikel 6 De-minimis-Verordnung erfasst werden.

4.11 Eine Zuwendung an Verkehrsunternehmen, die außerhalb von einer Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Pflichten eigenwirtschaftliche Verkehre betreiben oder als Subunternehmen Verkehrsleistungen erbringen, kann ferner unter Beachtung der Bestimmungen des Artikels 36b AGVO und den weiteren Voraussetzungen der AGVO gewährt werden (Umweltschutzbeihilfe).

4.11.1 Zuwendungsfähig sind unter Beachtung von Artikel 36b Abs. 3 Buchst. a AGVO Investitionen in den Erwerb emissionsfreier Neufahrzeuge in Höhe der Mehrausgaben. Diese Mehrausgaben entsprechen der Differenz zwischen den Investitionsausgaben für den Erwerb des emissionsfreien Fahrzeugs (maximal in den Grenzen eines nach dieser Richtlinie festgelegten Höchstbetrags) und den Investitionsausgaben für den Erwerb eines den bereits geltenden einschlägigen Unionsnormen entsprechenden Fahrzeugs derselben Klasse, das ohne die Beihilfe erworben worden wäre. Zur Berechnung dieser umweltschutzbezogenen Mehrausgaben wird der nach dieser Richtlinie festgelegte Netto-Betrag der maximal zuwendungsfähigen Ausgaben für ein dieselbetriebenes Fahrzeug gleicher Größe herangezogen (Dieselreferenzbuspreis).

4.11.2 Die Bewilligungsstelle stellt sicher, dass sämtliche Voraussetzungen der AGVO vorliegen, insbesondere die Bestimmungen der Kapitel I (z. B. Anmeldeschwellen, Transparenz, Anreizeffekt, Beihilfeintensität und beihilfefähige Kosten, Kumulierung, Veröffentlichung und Information) und Kapitel II (Berichterstattung, Monitoring) sowie die besonderen Voraussetzungen des Artikels 36b AGVO.

4.12 Unter Beachtung der Bestimmungen zur Kumulierung nach Artikel 8 AGVO und Artikel 5 der De-minimis-Verordnung ist die Förderung desselben Fahrzeugs nach den Nummern 4.10 und 4.11 möglich, soweit nicht dieselben beihilfefähigen Ausgaben betroffen sind.

*Außer Kraft am 1. Januar 2027 durch Nummer 8.1 des Erl. i.d.F. vom 11. März 2025
(Nds. MBl. 2025 Nrn. 116, 126)*

Abschnitt 5 ÖPNVOBBErl - Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

5.1 Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss in Form einer Anteilfinanzierung zur Projektförderung gewährt. Zuwendungsfähig ist der vom Zuwendungsempfänger zu entrichtende Netto-Kaufpreis für das Fahrzeug ohne Umsatzsteuer soweit sie als Vorsteuer gemäß Umsatzsteuergesetz geltend gemacht werden kann.

5.2 Der Zuschuss beträgt für

5.2.1
neue Fahrzeuge 40 % der zuwendungsfähigen Ausgaben,

5.2.2
gebrauchte Fahrzeuge 20 % der zuwendungsfähigen Ausgaben.

5.3 Die maximalen zuwendungsfähigen Ausgaben für neue Fahrzeuge betragen für

5.3.1	Omnibus-Fahrradanhänger:	12 000 EUR,
5.3.2	Dieselbetriebene Fahrzeuge:	
5.3.2.1	Solo-Standard-Bus (bis 12,50 m):	230 000 EUR,
5.3.2.2	Solobus (bis 13,50 m):	260 000 EUR,
5.3.2.3	Solobus (bis 15,00 m):	290 000 EUR,
5.3.2.4	Gelenkbus (17,50 bis 20,00 m):	340 000 EUR,
5.3.2.5	Midibus (bis 10,70 m; EU-Fahrzeugklasse M3):	190 000 EUR,
5.3.2.6	Minibus (EU-Fahrzeugklasse M2):	120 000 EUR,
5.3.2.7	Minibus (EU-Fahrzeugklasse M1; > 8 Gästesitzplätze):	100 000 EUR,
5.3.2.8	Doppeldecker-Omnibus:	430 000 EUR,
5.3.3	Erdgasbetriebene Fahrzeuge:	
5.3.3.1	Solo-Standard-Bus (bis 12,50 m):	275 000 EUR,
5.3.3.2	Solobus (bis 13,50 m):	300 000 EUR,

5.3.1	Omnibus-Fahrradanhänger:	12 000 EUR,
-------	--------------------------	-------------

5.3.3.3 Solobus (bis 15,00 m): 330 000 EUR,

5.3.3.4 Gelenkbus (17,50 bis 20,00 m): 400 000 EUR,

5.3.3.5 Midibus (bis 10,70 m; EU-Fahrzeugklasse M3): 220 000 EUR,

5.3.3.6 Minibus (EU-Fahrzeugklasse M2): 160 000 EUR,

5.3.3.7 Minibus (EU-Fahrzeugklasse M1; > 8 Gästesitzplätze): 130 000 EUR,

5.3.3.8 Doppeldecker-Omnibus: 490 000 EUR,

5.3.4 Diesel-hybrid-betriebene Fahrzeuge:

5.3.4.1 Solo-Standard-Bus (bis 12,50 m): 340 000 EUR,

5.3.4.2 Solobus (bis 13,50 m): 390 000 EUR,

5.3.4.3 Solobus (bis 15,00 m): 430 000 EUR,

5.3.4.4 Gelenkbus (17,50 bis 20,00 m): 510 000 EUR,

5.3.4.5 Midibus (bis 10,70 m; EU-Fahrzeugklasse M3): 270 000 EUR,

5.3.4.6 Minibus (EU-Fahrzeugklasse M2): 180 000 EUR,

5.3.4.7 Minibus (EU-Fahrzeugklasse M1; > 8 Gästesitzplätze): 140 000 EUR,

5.3.4.8 Doppeldecker-Omnibus: 630 000 EUR,

5.3.5

Fahrzeuge mit einem batteriebetriebenen Antriebssystem (Elektrobusse):

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

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

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

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

5.3.5.5 Midibus (bis 10,70 m; EU-Fahrzeugklasse M3): 450 000 EUR,

5.3.5.6 Minibus (EU-Fahrzeugklasse M2): 270 000 EUR,

5.3.5.7 Minibus (EU-Fahrzeugklasse M1; > 8 Gästesitzplätze): 185 000 EUR,

5.3.5.8 Doppeldecker-Omnibus: 800 000 EUR,

5.3.6

Fahrzeuge mit einem wasserstoffbetriebenen Antriebssystem (Brennstoffzelle):

5.3.6.1	Solo-Standard-Bus (bis 12,50 m):	630 000 EUR,
5.3.6.2	Solobus (bis 13,50 m):	650 000 EUR,
5.3.6.3	Solobus (bis 15,00 m):	680 000 EUR,
5.3.6.4	Gelenkbus (17,50 bis 20,00 m):	800 000 EUR,
5.3.6.5	Midibus (bis 10,70 m; EU-Fahrzeugklasse M3):	550 000 EUR,
5.3.6.6	Minibus (EU-Fahrzeugklasse M2):	340 000 EUR,
5.3.6.7	Minibus (EU-Fahrzeugklasse M1; > 8 Gästesitzplätze):	220 000 EUR,
5.3.6.8	Doppeldecker-Omnibus:	860 000 EUR.

Bei Fahrzeugen, die zusätzlich zum Verbrennungsmotor mit einem System zur Energierückgewinnung (Rekuperationsmodul) ausgestattet sind, das weitere Antriebsenergie ausschließlich beim Anfahren, Beschleunigen und bei sonstigen Leistungsspitzen bereitstellt (Mild-Hybrid-Fahrzeuge), erhöhen sich die zuwendungsfähigen Ausgaben um 15 000 EUR.

5.4 Die zuwendungsfähigen Ausgaben für gebrauchte Fahrzeuge sind unter Berücksichtigung der in Nummer 5.3 genannten Höchstbeträge und des Fahrzeugalters festzusetzen. Der Wertverlust ist linear in monatlichen Zyklen zu berechnen. Dabei ist von einem Gesamtalter eines Omnibusses von zehn Jahren auszugehen.

5.5 Erfolgt der Einsatz des geförderten Fahrzeugs nur zum Teil im Linienverkehr nach § 42 PBefG, verringert sich der Zuschuss nach der Nummer 5.2 entsprechend (ÖPNV-Faktor).

5.6 Abweichend von Nummer 5.1 Satz 2 und Nummer 5.2 beträgt der Zuschuss im Fall einer Förderung nach Nummer 4.11 maximal 30 % der zuwendungsfähigen Mehrausgaben, für mittlere Unternehmen bis zu 50 % und für kleine Unternehmen bis zu 60 % (Artikel 36b Abs. 6 AGVO).

*Außer Kraft am 1. Januar 2027 durch Nummer 8.1 des Erl. i.d.F. vom 11. März 2025
(Nds. MBl. 2025 Nrn. 116, 126)*

Abschnitt 6 ÖPNVOBBErl - Sonstige Zuwendungsbestimmungen

6.1 Ein ersetztes Fahrzeug darf vom Zuwendungsempfänger und verbundenen Unternehmen nicht mehr im Linienverkehr nach § 42 PBefG eingesetzt werden. Ausnahmsweise kann das ersetzte Fahrzeug mit Zustimmung der Bewilligungsstelle befristet weiterverwendet werden.

6.2 Die Zweckbindung für die mit Zuwendungen beschafften neuen Fahrzeuge beträgt zehn Jahre (für Minibusse sieben Jahre bzw. fünf Jahre, wenn 250 000 km im ÖPNV erreicht wurden). Die Zweckbindung für gebrauchte Fahrzeuge ist um das Fahrzeugalter zum Förderzeitpunkt zu reduzieren. Sie beginnt jeweils mit dem 1. Juli des Anschaffungsjahres.

6.3 Stilllegungen aufgrund von Halterwechsel, Ferienzeiten und nachgewiesenen Reparaturzeiten dürfen während des Zweckbindungszeitraumes insgesamt nicht mehr als 10 % des Zweckbindungszeitraumes betragen. Bei einer Überschreitung von 10 % verlängert sich der Zweckbindungszeitraum um den Zeitraum der Überschreitung.

6.4 Wird das bezuschusste Fahrzeug während der Zweckbindung aus dem Linienverkehr nach § 42 PBefG herausgenommen oder mit geringerem Anteil in diesem Verkehr eingesetzt, ist der Zuschuss anteilig zurückzuzahlen; das gleiche gilt, wenn die Betriebsleistung des Fahrzeugs die in Nummer 4.3 genannten Wagen-km/Jahr nicht erreicht.

6.5 Die Angaben im Antrag und in den vorzulegenden Unterlagen und Nachweisen sind subventionserheblich i. S. des § 264 StGB. Subventionserhebliche Tatsachen, die sich im Lauf der Abwicklung des Vorhabens und während der Zweckbindung ändern, sind von dem Zuwendungsempfänger der Bewilligungsstelle unverzüglich mitzuteilen. Die Zuwendung soll für den Zweckbindungszeitraum durch Sicherungsübereignung der Fahrzeuge an die Bewilligungsstelle oder durch eine Bürgschaft zugunsten der Bewilligungsstelle gesichert werden. Der Antragsteller trägt die Kosten für die Bestellung einer Bürgschaft.

6.6 Das Risiko der Rückforderung einer EU-beihilferechtswidrigen Zuwendung trägt der Zuwendungsempfänger.

*Außer Kraft am 1. Januar 2027 durch Nummer 8.1 des Erl. i.d.F. vom 11. März 2025
(Nds. MBl. 2025 Nrn. 116, 126)*

Abschnitt 7 ÖPNVOBBErl - Anweisung zum Verfahren

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

7.2 Bewilligungsstelle ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover.

7.3 Eine Förderung wird nur auf Antrag bewilligt.

7.4 Zuwendungsanträge sind unter Verwendung der von der Bewilligungsstelle vorgegebenen Formulare bis zum 31. Mai des Jahres für das nachfolgende Programmjahr an die Bewilligungsstelle zu richten. Das Formular ist bei der Bewilligungsstelle (www.lnvg.de/downloads/foerderung) erhältlich.

7.5 Soweit eine Förderung nach Nummer 4.10.2 erfolgt, ist dem Antrag eine Liste der De-minimis-Beihilfen beizufügen, die von anderen Stellen, auch an verbundene Unternehmen, in den letzten drei Jahren bewilligt wurden.

7.6 Die Verwendung der Zuwendung ist innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Zuwendungszwecks, spätestens jedoch mit Ablauf des sechsten auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats der Bewilligungsstelle nachzuweisen (Verwendungsnachweis). Der Verwendungsnachweis besteht aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis. Mit dem Verwendungsnachweis sind die Belege (Rechnungen) über die Einzelzahlungen vorzulegen.

7.7 Der Landesrechnungshof ist berechtigt, bei den Zuwendungsempfängern zu prüfen (§ 91 LHO).

*Außer Kraft am 1. Januar 2027 durch Nummer 8.1 des Erl. i.d.F. vom 11. März 2025
(Nds. MBl. 2025 Nrn. 116, 126)*

Abschnitt 8 ÖPNVOBBErl - Schlussbestimmungen

8.1 Dieser Erl. tritt am 16.03.2022 in Kraft und mit Ablauf des 31.12.2026 außer Kraft.

8.2 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.

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

*Außer Kraft am 1. Januar 2027 durch Nummer 8.1 des Erl. i.d.F. vom 11. März 2025
(Nds. MBl. 2025 Nrn. 116, 126)*

Abschnitt 9 ÖPNVOBBErl

(weggefallen)

*Außer Kraft am 1. Januar 2027 durch Nummer 8.1 des Erl. i.d.F. vom 11. März 2025
(Nds. MBl. 2025 Nrn. 116, 126)*

An
die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH