



Landesnahverkehrsgesellschaft  
Niedersachsen mbH

## Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr - Flexible Bedienformen

### FAQ – Häufig gestellte Fragen

#### TECHNISCHE FRAGEN ZUR FÖRDERUNG

**1. Über welchen Zeitraum kann die Förderung in Anspruch genommen werden?**

Ab sofort bis 30.06.2022.

**2. Wie hoch ist das Fördervolumen insgesamt?**

Das gesamte Fördervolumen für die drei EFRE-finanzierten Richtlinien:

über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion durch Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr ([Kraftfahrzeuge mit CO<sub>2</sub>-freien oder CO<sub>2</sub>-sparsamen Antriebssystemen](#)) [SAUBERE-BUSSE],

über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion durch Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr ([Flexible Bedienformen](#)) [FLEXI-B] sowie

über die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion durch Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr ([Mobilitätszentralen](#)) [MOBI-Z]

beläuft sich Stand Februar 2020 auf ca. 18 Millionen Euro.

**3. Sind pro Förderantrag „nur“ 600.000 Euro Kosten förderfähig?**

Es sind pro Förderantrag 600.000 Euro förderfähige Kosten als nicht rückzahlbarer Zuschuss mit einer maximalen Förderhöhe von 50% möglich. In der Übergangsregion (ÜR) Lüneburg sind 60% der förderfähigen Ausgaben förderfähig. Die Förderhöchstgrenze beträgt überall, d.h. auch in der ÜR Lüneburg, maximal 300.000 Euro. Abweichungen hiervon sind durch Ausnahmegenehmigung durch das Wirtschaftsministerium möglich.

**4. Falls ja (Nr. 3), gilt diese Summe jährlich oder gesamt bis Mitte/Ende 2022?**

Die genannten zuwendungsfähigen Kosten gelten für einen Förderantrag für die gesamte Laufzeit bis zum 30.06.2022.

**5. Warum ist die Richtlinie zeitlich so eng beschränkt?**

Hier setzt der EU Förderfonds EFRE den zeitlichen Rahmen.

**6. Wann kann mit einem Projekt gestartet werden?**

Projektanträge können aktuell, fortlaufend (ohne Frist) eingereicht werden. Mit dem Antrag kann gleichzeitig eine Ausnahmegenehmigung vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmenbeginns beantragt werden.

**7. Wird jedes Projekt mit 50 Punkten gefördert?**

Es erfolgt eine Bewertung des Investitionsvorhabens durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und des zuständigen Amtes für regionale Landesentwicklung (ArL). Jedes Projekt, welches von der NBank durch Prüfung als förderfähig eingestuft wird und darüber hinaus den Schwellenwert von 50 Punkten im Scoring erreicht, wird gefördert, bis das Fördervolumen von aktuell 18 Millionen Euro (Stand Februar 2020) verausgabt ist.

**8. Wie kann bei knapper Kasse die befristete EFRE-Förderung für langfristige Projekte verstetigt werden?**

Diese Antwort befindet sich derzeit noch in der Bearbeitung.

**9. Wie sicher ist die Fortsetzung der Förderung nach dem 30.06.22?**

Diese Antwort befindet sich derzeit noch in der Bearbeitung.

**10. Was bedeutet, dass die Förderrichtlinie mit Ablauf des 31.12.2023 außer Kraft tritt, wenngleich die EFRE-Förderperiode schon Ende 2022 endet?**

Diese Antwort befindet sich derzeit noch in der Bearbeitung.

**11. Können aufgrund der max. Förderhöhe die einzelnen Bausteine eines Gesamtprojektes in einzelne Förderanträge aufgeteilt werden, z. B. jeweils ein Förderantrag für Beratungsleistungen, Marketing, Software, Dispozentrale, Betrieb jedes einzelnen Konzeptes?**

Solange die Einzelmaßnahmen zu einem gesamten Projekt gehören, nein. Jedoch können z.B. mehrere Erweiterungen eines AST Angebotes z.B. je Gemeinde einzeln beantragt werden.

**12. Sind bei der Gutachtenerstellung auch Kosten für externe Beraterinnen und Berater förderfähig? Wenn ja, ist für diese eine freihändige Vergabe ausreichend?**

Gemäß Ziffer 2.2 der Richtlinie werden auch Maßnahmen zur Verbesserung der zielgerichteten Einführung von flexiblen Bedienformen und alternativen Bedienungsangeboten. Hierzu zählen u. a. auch Machbarkeits-/Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen falls das mit Gutachten gemeint ist. Diese Machbarkeits-/Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen werden regelmäßig von externen Dienstleistern erstellt. Ob hierfür eine freihändige Vergabe ausreichend ist, muss im Einzelfall betrachtet werden.

**13. Wie werden Betriebskosten von Verkehrsunternehmen abgerechnet?**

Für die Antragstellung ist eine prognostische Ermittlung auf Basis des online-Kalkulationstools der HVV notwendig (<https://www.hvv.de/de/planung-bedarfsverkehr>). Der ermittelte Wert stellt die Obergrenze / Deckelung dar. Für die Mittelabrufe und Verwendungsnachweis muss das tatsächliche Betriebskostendefizit von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer bestätigt werden.

**14. Bei Förderung von Betriebskosten: gibt es einen Maximalprozentsatz, der als Wagnis- und Gewinnaufschlag förderseitig akzeptiert wird?**

Sie können tatsächlich angefallene Ausgaben und Kosten geltend machen, wobei die Kosten für die Leistungserbringung durch Verkehrsunternehmen i.d.R. einen Wagnis- oder Gewinnaufschlag beinhalten.

**15. Mit welcher Dauer ist zwischen Antragsstellung und Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns zu rechnen?**

Zwischen 7 – 14 Tage sofern der Antrag vollständig bei der NBank vorliegt.

**16. Kann auch das Avira-Berechnungsmodell als Grundlage für die Kostenprognose dienen?**

Auf der LNVG Webseite ist sowohl das HVV als auch das AWRIflex Berechnungstool verlinkt. Für die Antragstellung ist laut Erlass Punkt 5.4 förderfähige Ausgaben das HVV Tool zu verwenden (<https://www.hvv.de/de/planung-bedarfsverkehr>). Sie können aber das AWRIflex Berechnungsmodell als Grundlage benutzen und mit den Ergebnissen im HVV Tool arbeiten.

**17. Wann wird das Antragsformular online gestellt?**

Das Antragsformular ist seit Veröffentlichung der Richtlinie am 22.01.2020 auf der Seite der NBank zu finden: [Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr \(Flexible Bedienformen\)](#)

**18. Die Ermittlungsmethodik zum Nachweis der CO<sup>2</sup>-Einsparung ist „offen“. Heißt das, dass noch eine Vorgabe erstellt wird, oder dass die Antragsteller Vorschläge machen sollen/können?**

Es wird eine Methodik vorgeschlagen, welche den Antragstellenden kommuniziert wird.

**19. Was heißt: "... die straßengebundene Verkehrsdienstleistungen erbringen"?**

Diese Antwort befindet sich derzeit noch in der Bearbeitung.

## FRAGEN ZUR FÖRDERFÄHIGKEIT VON ANGEBOTEN

- 20. Herrscht zwischen NBank und LNVG Einigkeit, dass flächenbasierte flexible Bedienformen im Sektorbetrieb (ein Umsteigepunkt) und Richtungsbandbetrieb (zwei oder mehr Umsteigepunkte) als „42er Verkehre“ genehmigt werden?**

Mit den Aufgaben und Funktionen der niedersächsischen Liniengenehmigungsbehörde nach dem PBefG ist allein die LNVG betraut. Die LNVG vertritt insoweit die Rechtsauffassung, dass auch der Sektorbetrieb (mit einem festen Ausgangspunkt) grundsätzlich dem Richtungsbandbetrieb zugeordnet werden und insoweit nach § 2 Abs. 6 i.V.m. § 42 PBefG genehmigt werden kann.

- 21. Sind auch (preisliche) Rabattierungen bisheriger Angebote flexibler Bedienformen förderfähig?**

Nein. Gefördert werden nur neue Verkehrsangebote, nicht neue Tarife "alter" Verkehre.

- 22. Lassen sich die Fördermittel auch für deutliche Verbesserungen bestehender, rudimentärer Verkehre nutzen?**

Ja. Takterhöhung und/oder die räumliche und/oder zeitliche Ausweitung bestehender flexibler Produkte etc. können durch die Richtlinie gefördert werden.

- 23. Werden innovative flächenbasierte Verkehre bevorzugt gefördert als althergebrachte ALT-Verkehre/Bedarfslinienverkehre?**

Nein. Eine Bevorzugung oder Priorisierung der Konzepte wird im Scoringverfahren nicht vorgenommen. Es gilt die Reihenfolge des Datums der eingereichten Anträge.

- 24. Ist ein Mobilitätskonzept für die Gesamtstadt förderfähig?**

Nein. Falls ein Mobilitätskonzept für die gesamte Stadt erstellt wird, ist jedoch der Anteil, der mit der Ausweitung flexibler Bedienungsformen zusammenhängt, förderfähig.

- 25. Ist die Einführung eines Sonntagsbusses als neues Angebot im Linienverkehr förderfähig?**

Klassische Linienbusangebote sind nicht förderfähig. Wenn ein neues Angebot jedoch die Charakteristik einer flexiblen Bedienform laut Richtlinie erfüllt (siehe Kriterien 2.1) sowie zu einer Angebotsverbesserung beiträgt, ist die Förderfähigkeit gegeben.

- 26. Wie sollen wir mit Schülern umgehen, die die flexiblen Angebote „fluten“ könnten -und dies gerade zu den Pendlerzeiten?**

Ziel der Förderung ist es, durch die Ausweitung flexibler Bedienformen den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage zu ergänzen oder zu erweitern. Die klassische Schülerbeförderung fällt hierunter i.d.R. nicht. Es könnten aber z.B. auch die Tarifbestimmungen für Schülersammelzeitkarten angepasst werden, dass diese zu bestimmten Tageszeiten nicht zur Nutzung der flexiblen Angebote berechtigen. Darüber hinaus besteht z.B. die Möglichkeit der Erhebung eines Komfortzuschlags zwecks Fahrgaststeuerung.

**27. Können Masten und Infrastrukturelemente für neue, noch einzurichtende Halteorte zur besseren Erschließung der eingebundenen Orte im Sinne von „Sachausgaben“ gefördert werden?**

Ja. Siehe 5.4: "Sachausgaben, die in Verbindung mit der Vorbereitung, der Aufnahme des Betriebs (...) stehen" sind förderfähig.

**28. Wie wurden die Probleme mit der Konkurrenz zum Taxi-Gewerbe in den Landkreisen mit nahezu ganztägigem AST-Angebot gelöst?**

An den Beispielen aus dem Kreis Stade oder aus der Samtgemeinde Uchte zeigt sich, dass eine Lösung zur Vermeidung von Konkurrenzproblemen, die Einbeziehung der lokalen Taxiunternehmen als Leistungsträger ist.

**29. Können bestehende Bürgerbusinitiativen flexible Bedienformen anbieten, wenn der Bescheid zur Förderung der Busbeschaffung explizit den Einsatz im Linienverkehr vorgibt?**

Mit LNVG-Förderung beschaffte Bürgerbusfahrzeuge können nur im Linienverkehr eingesetzt werden. Linienverkehr kann jedoch flexible Bedienungen beinhalten, z.B. im Richtungsbandbetrieb. Sofern vollflexible Angebote betrieben werden sollen, sind die Fahrzeugkosten im Rahmen der Defizitberechnung mit zu berücksichtigen, wobei in diesen Fällen keine von der LNVG geförderte Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen.

**30. Kann eine Dispositionszentrale als Büro- und Raumausstattung, Telekommunikationstechnik gefördert werden?**

Sofern die Anschaffungen im Zusammenhang mit einem neuen flexiblen oder aber zeitlich oder räumlich ausgeweiteten flexiblen Produkt stehen, sind diese Kosten ganz oder teilweise förderfähig (siehe Ziffer 5.4 der Richtlinie).

**SONSTIGES**

**31. Gibt es die heutigen Vorträge und Präsentationen nach der Veranstaltung für alle Teilnehmer?**

Ja. Sie finden die Präsentationen hier:

<https://www.lnvq.de/downloads/mobilitaetsmanagement>