

## Zu A 1.3 und 1.4

Die erwarteten Veränderungsdaten der **Gewerbsteuer** sind als Durchschnittswerte anzusehen. Die besonderen lokalen Gegebenheiten sind von den einzelnen Kommunen ergänzend in die Veranschlagung einzubeziehen.

Die Gewerbesteuerumlagesätze haben ihre Grundlage im Gemeindefinanzreformgesetz vom 10. 3. 2009 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch den Artikel 4 des Gesetzes vom 4. 12. 2022 (BGBl. I S. 2142). In allen Planungsjahren beträgt der Bundesvervielfältiger 14,5 % und der Landesvervielfältiger 20,5 % (gesamt 35,0 %).

## Zu A 1.5 und A 1.6

Die Veränderungsdaten für den Gemeindeanteil an der **Einkommensteuer** und den Gemeindeanteil an der **Umsatzsteuer** sind aus den Ergebnissen des Arbeitskreises „Steuerschätzungen“ (Mai 2023) abgeleitet. Die Grundlage ist das geltende Recht zum Zeitpunkt der Steuerschätzung. Künftige Steuerrechtsänderungen, wie z. B. die sich aus dem verpflichtend vorzulegenden Existenzminimumbericht der Bundesregierung über die steuerfrei zu stellenden Existenzminima für die Jahre 2025 ff. ergebenden Änderungen, sind hierin noch nicht abgebildet. Angesichts starker Preissteigerungen sind entsprechend hohe Anpassungen bei den Existenzminima mit Wirkungen auf das Einkommensteueraufkommen zu erwarten.

Der Umsatzsteueranteil wird anhand eines Verteilungsschlüssels gemäß den §§ 5 a bis 5 d Gemeindefinanzreformgesetz berechnet. Die erwartete negative Veränderungsrate gegenüber dem Kassen-IST des Jahres 2022 basiert auf erhöhten Abschlagszahlungen des Landes gegenüber den Kommunen im Jahr 2022 gemäß § 2 Abs. 1 der Verordnung über den Gemeindeanteil an der Einkommensteuer und an der Umsatzsteuer sowie über die Gewerbesteuerumlage i. d. F. vom 10. 4. 2000 (Nds. GVBl. S. 70), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. 6. 2022 (Nds. GVBl. S. 369), für die im Folgejahr eine Schlussabrechnung nach Absatz 2 erstellt wird.

## Zu A 2.1

Die Zuweisungen im kommunalen Finanzausgleich (ohne Finanzausgleichsumlage) betragen für das Jahr 2023 5,657 Mrd. EUR<sup>3)</sup>. Dieser Betrag beinhaltet die positive Steuerverbundabrechnung 2022 in Höhe von 115 Mio. EUR. Auf Basis der Steuerschätzung Mai 2023 wird von einer ebenfalls positiven Steuerverbundabrechnung 2023 in 2024 in Höhe von 36 Mio. EUR ausgegangen. Im Jahr 2023 ist der gestundete Anteil des kommunalen Hilfsprogramms in Höhe von 288 Mio. EUR bereits vollständig gemäß § 14 i Abs. 2 und 3 NFAG aufgerechnet.

## Zu A 2.2

Für das Jahr 2023 wurde ein Prognosewert für die dynamischen Tarifierhöhungen in Höhe von 2,0 % angesetzt. Die tatsächliche Erhöhung für das Vorjahr lag jedoch bei 0,0 %. Deshalb bedarf es einer entsprechenden Korrektur im Planungsjahr 2024, indem die eigentlich zu berücksichtigende Tarifierhöhung von 2,8 % auf 0,8 % gesenkt wird. Aufgrund der anhaltend hohen Inflation und den Erfahrungen aus dem Tarifabschluss des Bundes und der Kommunen aus dem Frühjahr 2023, wird für das Jahr 2025 von einer Steigerung in Höhe von 4,0 % ausgegangen. Für die weiteren Planungsjahre wird jeweils zunächst von einer Steigerung in Höhe von 2,0 % ausgegangen.

Nicht enthalten sind die im NFVG und die analog zum NFVG in Fachgesetzen geregelten weiteren Zuweisungen.

An  
das Landesamt für Statistik Niedersachsen,  
die Region Hannover, Landkreise, Samtgemeinden und Gemeinden  
Nachrichtlich:  
An den  
Niedersächsischen Landesrechnungshof

— Nds. MBl. Nr. 24/2023 S. 480

<sup>3)</sup> Stand: 2. Nachtragshaushaltsplan 2023.

**C. Finanzministerium****Niedersächsische Beihilfeverordnung (NBhVO);  
Beteiligung an den Kosten der Pflegeberatung  
nach § 32 Abs. 1 NBhVO**

**RdErl. d. MF v. 27. 6. 2023**

— **VD3-03540/01/032/01** —

— **VORIS 20444** —

**Bezug:** RdErl. v. 30. 6. 2020 (Nds. MBl. S. 670), zuletzt geändert durch  
RdErl. v. 9. 6. 2022 (Nds. MBl. S. 830)  
— **VORIS 20444** —

Der Bezugserlass wird mit Wirkung vom 1. 7. 2023 aufgehoben.

An die  
Dienststellen der Landesverwaltung  
Kommunen und der Aufsicht des Landes unterstehenden anderen  
Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts

— Nds. MBl. Nr. 24/2023 S. 481

**G. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen  
und Digitalisierung****Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen  
zur Förderung von Maßnahmen für klimaschonende  
und umweltfreundlichere Fahrzeuge sowie nachhaltige  
Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr  
(Mobilitätszentralen 2023)**

**Erl. d. MW v. 5. 7. 2023 — 44-01220/0070 —**

— **VORIS 93200** —

**Bezug:** a) RdErl. d. MB v. 15. 12. 2021 (Nds. MBl. S. 1909)  
— **VORIS 64100** —  
b) Erl. v. 6. 2. 2017 (Nds. MBl. S. 198)  
— **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 die Schaffung und den Betrieb von Mobilitätszentralen im ÖPNV.

Ziel der Förderung ist es, emissionsarme Mobilität innerhalb der Städte und im Stadt-Umland-Bereich einfach und attraktiv zu machen und dadurch den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf umweltfreundlichere Verkehrsträger umzulenken.

Dazu sollen Schaffung und Betrieb von Mobilitätszentralen an geeigneten Orten gefördert werden. Diese Mobilitätszentralen sollen Informationen und Dienstleistungen zur verkehrsmittelübergreifenden Mobilität anbieten und ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot schaffen, welches emissionsarme Mobilität sowohl innerhalb der Städte als auch im Stadt-Umland-Bereich einfacher und attraktiver macht.

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 Visum-

politik (ABl. EU Nr. L 231 S. 159, Nr. L 450 S. 158; 2022 Nr. L 241 S. 16; 2023 Nr. L 65 S. 59), zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2023/435 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. 2. 2023 (ABl. EU Nr. L 63 S. 1) — im Folgenden: Dachverordnung —,

- 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+) — Bezugsersatz zu a —,

in der jeweils geltenden Fassung.

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 Dachverordnung), 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 Dachverordnung).

1.4 Ein Anspruch der Antragstellerin oder des Antragstellers auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht, vielmehr entscheidet die Bewilligungsstelle aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

## 2. Gegenstand der Förderung

2.1 Gefördert werden die Einrichtung und der Betrieb von Mobilitätszentralen für nachhaltige Mobilitätsangebote. Mobilitätszentralen bieten ein Mobilitätsmanagement an, das zielorientiert und zielgruppenspezifisch das Mobilitätsverhalten mit koordinierenden, informativischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung zu beeinflussen versucht, um die Mobilität der Menschen auf umweltfreundliche Nahverkehrsangebote umzulenken.

Mobilitätszentralen sind Anlaufstellen für alle Fragen rund um die Mobilität für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie Verkehrsanbieter innerhalb von Städten, regionalen Zentren und dem dazugehörigen Umland.

Zu dem Aufgabenspektrum der Mobilitätszentralen gehören insbesondere

- die individuelle Beratung von Menschen mit dem Ziel, dass diese verstärkt CO<sub>2</sub>-sparsame Beförderungsangebote nutzen,
- die Erstellung persönlicher Fahrpläne zur Unterstützung einer CO<sub>2</sub>-sparenden Verkehrsmittelwahl der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer,
- die individuelle Information über möglichst alle lokalen, regionalen und überregionalen Mobilitätsdienstleistungen auf Basis zeitgemäßer Technologielösungen,
- die Initiierung, Koordination und Organisation von Fahrgemeinschaften,
- die Ansprache und Beratung unterschiedlicher Zielgruppen (z. B. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Schülerinnen und Schüler, Seniorinnen und Senioren), die dazu beitragen, den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund zu unterstützen sowie
- die allgemeine Beratung von insbesondere Unternehmen und Behörden bei der Erarbeitung von Konzepten, die dazu beitragen, den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund zu unterstützen.

2.2 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) oder des

Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds (EMFAF) erfolgt; dies gilt nicht, soweit die Voraussetzungen des Artikels 63 Abs. 9 der Dachverordnung 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

Zuwendungen können an Aufgabenträger i. S. des § 4 Abs. 1 Nr. 1 oder 3 NNVG sowie Landkreise, kreisfreie Städte oder kreisangehörige Gemeinden unbeschadet der Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr bewilligt werden. Vorhaben von Landkreisen oder kreisfreien Städten sowie kreisangehörigen Gemeinden, die nicht selbst Aufgabenträger sind, müssen mit dem jeweiligen Aufgabenträger abgestimmt werden.

Die Zuwendungsempfänger können auch gemeinsam eine Mobilitätszentrale einrichten.

## 4. Zuwendungsvoraussetzungen

### 4.1 Förderfähigkeit

Gefördert werden Vorhaben, die im jeweiligen Programmgebiet der Regionenkategorien (SER/ÜR) durchgeführt werden (Artikel 108 Abs. 2 Buchst. b und c der Dachverordnung). Eine Förderung von Projekten nach Artikel 63 Abs. 3 der Dachverordnung bleibt unbenommen.

Antragsberechtigt sind ausschließlich Antragsteller, die eine Mobilitätszentrale in Niedersachsen oder ein in Niedersachsen wirkendes Mobilitätsmanagement betreiben.

4.1.1 Im Rahmen dieser Richtlinien können auch interregionale, grenzüberschreitende und transnationale Vorhaben mit Akteuren aus anderen Mitgliedstaaten auch außerhalb der Europäischen Union und bzw. oder anderen deutschen Ländern unterstützt werden, sofern die Kooperation im Landesinteresse liegt. Die notwendigen Fördermittel bringt jede beteiligte Region grundsätzlich selbst in die Kooperation ein. Trägt das Vorhaben zu den Zielen des Operationellen Programms bei, kann das Vorhaben im Ausnahmefall ganz oder teilweise auch außerhalb des Programmraums durchgeführt werden. Bei derartigen Projekten werden sich die Verwaltungsbehörden der beteiligten Programme (einschließlich der relevanten Programme der Europäischen territorialen Zusammenarbeit [ETZ]) abstimmen (Artikel 63 Abs. 4 der Dachverordnung).

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

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

### 4.2 Förderwürdigkeit

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

#### 4.2.1 Fachliche Qualitätskriterien

- Substanz: schlüssiges und nachvollziehbares Konzept mit Darlegung der Ziele und Maßnahmen, Fortführung (insbesondere Finanzierung) nach Ende der Förderung, Aussagen zu Verlagerungspotenzial, Leistungsspektrum, Personal, technischer Ausstattung, Darstellung in der Öffentlichkeit,

- Kooperationen: mit anderen Mobilitätszentralen und Mobilitätsmanagern,
- Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen (gleichzeitig Beitrag zum Querschnittsziel Nachhaltige Entwicklung).

#### 4.2.2 Qualitätskriterien nach Artikel 9 der Dachverordnung (Querschnittsziele)

- Gleichstellung,
- Chancengleichheit und Nichtdiskriminierung,
- Nachhaltige Entwicklung,
- Gute Arbeit.

#### 4.2.3 Qualitätskriterien für regional bedeutsame Maßnahmen

- 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 und Umfang, Höhe der Zuwendung

#### 5.1 Art der Zuwendung

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

#### 5.2 Höchstgrenzen der Förderung

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.

Die Förderung kann um bis zu 25 % der zuwendungsfähigen Ausgaben aus Landesmitteln erhöht werden.

Eine Förderung ist nur zulässig, wenn die Zuwendungen zum Zeitpunkt der Bewilligung eine Höhe von 600 000 EUR nicht überschreiten.

Projekte, deren zuwendungsfähige Gesamtausgaben nicht mehr als 200 000 EUR betragen, sind von der Förderung ausgeschlossen.

#### 5.3 Dauer der Förderung

Die Laufzeit beschränkt sich auf maximal 36 Monate. Eine ausnahmsweise längere Laufzeit bedarf der Zustimmung des MW.

#### 5.4 Förderfähige Ausgaben

Zuwendungsfähig sind

- Personal- und Sachausgaben (einschließlich Ausgaben für Fort- und Weiterbildung, Büro- und Raumausstattung, Telekommunikation, Weiterbildungsangebote und Marketing),
- Ausgaben für Technik einschließlich Call-Center-Funktion und Software,
- Miete für Gebäude,
- Ausgaben für mobile Beratungsstellen,
- Steuern und Versicherung,
- vorbereitende Maßnahmen (Studien, Konzepte), die Grundlage für die Einrichtung und den Betrieb einer regionalen Mobilitätszentrale bzw. für die Einführung und Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements sind und insbesondere die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduzierung betrachten.

Die zuvor genannten zuwendungsfähigen Ausgaben können nach den Vorgaben von Kapitel II Abschnitt I der Dachverordnung als vereinfachte Kostenoption abgerechnet werden. Die Abrechnung von vereinfachten Kostenoptionen wird durch gesonderten Erl. der EFRE/ESF+-Verwaltungsbehörde oder des MW festgelegt.

#### 5.5 Folgende Ausgaben sind nicht förderfähig:

- 5.5.1 der Erwerb von unbebauten oder bebauten Grundstücken,

5.5.2 die Umsatzsteuer, die nach dem UStG als Vorsteuer abziehbar ist,

5.5.3 Schuldzinsen gemäß Artikel 64 der Dachverordnung, außer in Bezug auf Zuschüsse in Form von Zinszuschüssen oder Garantieentgeltbeiträgen.

5.6 Die VV/VV-Gk Nr. 8.7 Sätze 1 und 3 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 Im Rahmen des als Bestandteil des Verwendungsnachweises vorzulegenden Sachberichts nach Nummer 7.3 ANBest-EFRE/ESF+ hat der Zuwendungsempfänger auch einen Nachweis über die durch das geförderte Vorhaben eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen vorzulegen. Eine angemessene Ermittlungsmethodik dafür ist vor Projektstart mit der Bewilligungsstelle abzustimmen.

6.3 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.

6.4 Sofern im Rahmen des Vorhabens eine Förderung von Investitionen erfolgt, hat die Bewilligungsstelle im Bewilligungsbescheid einen angemessenen Zweckbindungszeitraum festzusetzen.

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

6.6 Der Zuwendungsempfänger ist darauf hinzuweisen, bei der Förderung auf die Einhaltung der bereichsübergreifenden Querschnittsziele aus Artikel 9 der Dachverordnung, „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 die Bundesrats-Drucksache 343/13 zu achten. Der Zuwendungsempfänger ist zudem auf den „Markt für intelligente Städte“ („Smart Cities Marketplace“) der Europäischen Kommission hinzuweisen.

### 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 Dachverordnung mit den dort in den Buchstaben a bis n genannten Informationen erfolgt. Zudem ist der Zuwendungsempfänger auf die Pflichten gemäß Artikel 50 der Dachverordnung 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.

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 Antragstellung, 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 zulässig.

7.6 Im Rahmen der Beurteilung der Förderfähigkeit sowie der Förderwürdigkeit holt die NBank eine Bewertung der Zuwendungsvoraussetzungen gemäß Nummer 4.1.2, der fachlichen Qualitätskriterien sowie der Querschnittsziele von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und im Hinblick auf die Qualitätskriterien i. S. der Regionalen Handlungsstrategien 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.

#### 8. Schlussbestimmungen

8.1 Dieser Erl. tritt am 5. 7. 2023 in Kraft und mit Ablauf des 31. 12. 2029 außer Kraft.

8.2 Der Bezugserrlass zu b tritt mit Ablauf des 31. 12. 2023 außer Kraft.

An die  
Investitions- und Förderbank Niedersachsen (NBank)

Nachrichtlich:

An die  
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)  
Ämter für regionale Landesentwicklung

— Nds. MBl. Nr. 24/2023 S. 481

## Anlage

### Qualitätskriterien nach Nummer 4.2

	Qualitätskriterium	Mindestpunktzahl	Maximalpunktzahl	Erläuterungen
		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>	
A)	Ausgangslage und Ziele		15	
	Das Vorhaben stellt Beratung, Information und Konzepte			
	— über CO <sub>2</sub> -sparsame und innovative Beförderungsangebote,		4	0 Punkte: kein Konzept erkennbar 1 Punkt: unvollständige/fehlerhafte Angaben 2 Punkte: genügt den Anforderungen 4 Punkte: geht über die Erwartung hinaus
	— lokale, regionale und überregionale und innovative Mobilitätsdienstleistungen auf Basis zeitgemäßer Technologielösungen,		4	0 Punkte: kein Konzept erkennbar 1 Punkt: unvollständige/fehlerhafte Angaben 2 Punkte: genügt den Anforderungen 4 Punkte: geht über die Erwartung hinaus
	— Initiierung, Koordination und Organisation von Fahrgemeinschaften,		3	0 Punkte: kein Konzept erkennbar 1 Punkt: unvollständige/fehlerhafte Angaben 2 Punkte: genügt den Anforderungen 3 Punkte: geht über die Erwartung hinaus
	— den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zur Verfügung,		4	0 Punkte: kein Konzept erkennbar 1 Punkt: unvollständige/fehlerhafte Angaben 2 Punkte: genügt den Anforderungen 4 Punkte: geht über die Erwartung hinaus

	Qualitätskriterium	Mindestpunktzahl	Maximalpunktzahl	Erläuterungen
	Kooperation		5	
	Es sind Kooperationsbeziehungen zu anderen Mobilitätszentralen bzw. etablierten kommunalen Mobilitätsmanagement-Aktivitäten benachbarter Kommunen und Aufgabenträgern geplant. Es wird an einer Vernetzung auf Landesebene beigetragen.			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 <sup>1)</sup>	5	20	
	Die durch die Maßnahmen eingesparten CO <sub>2</sub> -Emissionen werden beziffert. Die prognostizierten Einsparungen der CO <sub>2</sub> -Emissionen werden hierfür nach Personen-km berechnet, wobei 20 g CO <sub>2</sub> /Personen-km zugrunde gelegt werden.			Die prognostizierte CO <sub>2</sub> -Einsparung pro Jahr beträgt <sup>2)</sup> 0 Punkte: weniger als 3 t 5 Punkte: mindestens 3 t 10 Punkte: mindestens 5 t 20 Punkte: mehr als 5 t.
B)	Qualität des Umsetzungskonzepts		15	
	Im Konzept werden schlüssig und nachvollziehbar die Ziele und die zur Zielerreichung geplanten Maßnahmen dargestellt. Insbesondere wird erläutert, wie die Finanzierung nach Ende der Förderung umgesetzt werden soll. Es werden außerdem Aussagen zu dem eingesetzten Personal und zur technischen Ausstattung erwartet.		5	0 Punkte: kein Konzept 1 Punkt: unvollständiges, fehlerhaftes Konzept 2 Punkte: Konzept genügt den Anforderungen. 5 Punkte: Konzept geht über die Erwartung hinaus.
	Das Konzept enthält Aussagen zu Verlagerungspotenzialen vom motorisierten Individualverkehr zum Mobilitätsverbund <sup>3)</sup> sowie zum Leistungsspektrum der geplanten eigenen Maßnahmen bzw. geplanter und/oder beworbener Maßnahmen Dritter. Das Konzept stellt dar wie ein innovatives Mobilitätsmanagement in der eigenen Kommune bzw. dem eigenen Kreis etabliert werden soll und ist geeignet, dazu beizutragen.		5	0 Punkte: kein Konzept 1 Punkt: unvollständiges, fehlerhaftes Konzept 2 Punkte: Konzept genügt den Anforderungen. 5 Punkte: Konzept geht über die Erwartung hinaus.
	Es sind zielführende Maßnahmen für die Öffentlichkeitsarbeit der Mobilitätszentrale bzw. Aktivitäten des kommunalen Mobilitätsmanagements zur besseren Wahrnehmung sowohl auf lokaler bzw. regionaler, als auch auf überregionaler Ebene vorhanden.		5	0 Punkte: kein Konzept 1 Punkt: unvollständiges, fehlerhaftes Konzept 2 Punkte: Konzept genügt den Anforderungen. 5 Punkte: Konzept geht über die Erwartung hinaus.
2.	<b>Regionalfachliche Bewertungskomponente</b>	keine eigene, aber 48 zusammen mit richtlinien-spezifischen fachlichen Kriterien	<b>25</b>	
A)	Regionale Entwicklung		10	
	Das Projekt leistet einen Beitrag zur regionalen Entwicklung gemäß der Regionalen Handlungsstrategie.			0 Punkte: Das Projekt leistet keinen nennenswerten Beitrag zur Umsetzung der regionalen Handlungsstrategie. 5 Punkte: Durch das Projekt wird über den Förderzeitraum hinaus ein relevanter Beitrag zur regionalen Entwicklung in mindestens einem operativen Ziel der regionalen Handlungsstrategie erzielt. 10 Punkte: Durch das Projekt wird über den Förderzeitraum hinaus ein sehr hoher Beitrag zu mindestens einem operativen Ziel oder ein hoher Beitrag zu mehreren operativen Zielen der Regionalen Handlungsstrategie erzielt, der zu wirksamen Impulsen für die regionale Entwicklung führt.

	Qualitätskriterium	Mindestpunktzahl	Maximalpunktzahl	Erläuterungen
B)	Kooperation		5	
	Das Projekt zeichnet sich durch einen kooperativen Ansatz aus (Zusammenarbeit mehrerer Gebietskörperschaften, relevanter Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft usw.).			0 Punkte: Das Projekt hat keinen kooperativen Ansatz. 3 Punkte: Bei dem Projekt findet eine Zusammenarbeit mehrerer Gebietskörperschaften/relevanter Akteure in Form von aktiver Einbindung und Abstimmung statt. 5 Punkte: Es handelt sich um ein Kooperationsprojekt mehrerer Projektpartner; d. h. mehrere Gebietskörperschaften/relevante Akteure (Projektträgerschaft einschließlich gemeinsamer Finanzierung des Projekts).
C)	Grenzübergreifende Zusammenarbeit		5	
	Das Projekt leistet einen Beitrag zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit in Europa.			0 Punkte: Das Projekt leistet keinen Beitrag zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit in Europa. 3 Punkte: Das Projekt leistet einen Beitrag zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit in Europa (z. B. durch die Einbeziehung internationaler Expertise oder Erfahrungen). 5 Punkte: Es handelt sich um ein grenzübergreifendes Kooperationsprojekt; d. h. mehrere Gebietskörperschaften/relevante Akteure führen das Projekt gemeinsam durch. Mindestens einer der beteiligten Projektpartner stammt dabei aus einem anderen EU-Mitgliedstaat oder einem Drittstaat.
D)	Zusatzkriterium Modellhaftigkeit		5	
	Das Projekt verfolgt einen besonders geeigneten Ansatz zur regionalen Entwicklung (z. B. ein besonders integrativer oder modellhafter und übertragbarer Ansatz).			0 Punkte: Das Projekt verfügt nicht über einen für die Region modellhaften und übertragbaren Ansatz. 3 Punkte: Das Projekt verfügt über einen für die Region in Teilen modellhaften und übertragbaren Ansatz. 5 Punkte: Das Projekt verfügt über einen für die Region besonders modellhaften Ansatz und erscheint im hohen Maße übertragbar.
	Gemeinsame Mindestpunktzahl für die richtlinienspezifischen fachlichen und regionalfachlichen Kriterien	48	80	
<b>3.</b>	<b>Querschnittsziele</b>	<b>12</b>	<b>20</b>	
	Gleichstellung		3	
	Durch den Vorhabenträger und/oder das Vorhaben wird ein Beitrag zur Gleichstellung der Geschlechter erbracht, u. a. Gender-Kompetenz des Trägers, Erhöhung der dauerhaften Beteiligung von Frauen am Erwerbsleben und Verbesserung des beruflichen Fortkommens, Förderung der Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Pflege, Einführung und Erweiterung familienorientierter Maßnahmen, Abbau geschlechtsspezifischer Segregation.			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 Internetseite der NBank zum Herunterladen zur Verfügung.

	Qualitätskriterium	Mindestpunktzahl	Maximalpunktzahl	Erläuterungen
	Chancengleichheit und Nicht-diskriminierung		3	
	<p>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.</p> <p>Berücksichtigung besonderer Zielgruppen, wie z. B. Migrantinnen und Migranten, Zugewanderte, Ältere unter Berücksichtigung ihrer Belange und Lebenslagen.</p> <p>Gleiche Teilhabe und barrierefreier Zugang für Menschen mit Behinderung.</p> <p>Das Vorhaben liefert einen Beitrag, die eigenständige Mobilität der Nutzerinnen und Nutzer zu fördern und setzt sich für barrierefreie Fahrzeuge und Technologien ein.</p>			<p>0 Punkte: keine Angaben</p> <p>2 Punkte: Die Belange und Lebenslagen bestimmter Zielgruppen werden besonders berücksichtigt.</p> <p>3 Punkte: Es kommen ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge zum Einsatz.</p>
	Nachhaltige Entwicklung	5	11	
	<p>Das Vorhaben trägt dazu bei, die Luftqualität zu verbessern und die Klimaschutzziele zu erreichen. Durch das Vorhaben werden erhebliche negative Umweltauswirkungen vermieden.<sup>4)</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Beitrag zur Anpassung an den Klimawandel durch Dekarbonisierung im ÖPNV</li> <li>— Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Verwendung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.</li> <li>— Schutz vor Umweltverschmutzung durch Vermeidung bzw. Verringerung von Emissionen in die Umwelt.</li> </ul>			<p>0 bis 4 Punkte: Das Projekt leistet keinen oder einen sehr kleinen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung.</p> <p>5 bis 8 Punkte: Das Projekt leistet einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung.</p> <p>9 bis 11 Punkte: Das Projekt leistet einen großen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung.</p>
	Gute Arbeit		3	
	<p>Die Vorhabenträgerin oder der Vorhabenträger trägt erkennbar zur Umsetzung des Querschnittzieles bei, z. B. durch die:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Neubesetzung von Arbeitsplätzen ausschließlich mit Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, mit denen ein sozialversicherungspflichtiges Beschäftigungsverhältnis eingegangen wird,</li> <li>— Anwendung eines Tarifvertrages i. S. des TVG von der Vorhabenträgerin oder dem Vorhabenträger.</li> </ul>			<p>0 Punkte: Keine Angaben.</p> <p>1 Punkt: Nur sozialversicherungspflichtige Beschäftigte oder Antragsteller wendet Tarifvertrag i. S. des TVG an.</p> <p>3 Punkte: Nur sozialversicherungspflichtige Beschäftigte und Antragsteller wendet zusätzlich Tarifvertrag i. S. des TVG an.</p>

<sup>1)</sup> Gleichzeitig Beitrag zum Querschnittsziel „Nachhaltige Entwicklung“.

<sup>2)</sup> Anzahl der Personen, die angeben dauerhaft von MIV auf Umweltverbund umzusteigen, multipliziert mit den im Umweltverbund zurückzulegenden km pro Jahr multipliziert mit 20 g.

<sup>3)</sup> Unter dem Begriff Umweltverbund wird die Kooperation der umweltfreundlichen Verkehrsmittel verstanden. Hierzu zählen die öffentlichen Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis), nicht motorisierte Verkehrsträger (Fußgänger und private oder öffentliche Fahrräder), sowie Carsharing und Mitfahrzentralen. Ziel ist es, Verkehrsteilnehmern zu ermöglichen, ihre Wege innerhalb des Umweltverbunds, anstatt mit dem eigenen Pkw, zurückzulegen. Zunehmend wird anstelle des Begriffs Umweltverbund auch der Begriff Mobilitätsverbund genutzt, siehe Forschungs-Informationssystem des BMDV ([www.forschungsinformationssystem.de](http://www.forschungsinformationssystem.de)).

<sup>4)</sup> Erfüllt die Anforderung des Do-No-Significant-Harm-Prinzips (Vermeidung erheblicher negativer Umweltauswirkungen durch geförderte Projekte).