

## Teil III.8 – Ergänzender Fragebogen für die Anmeldung eines Evaluierungsplans

Dieser Fragebogen ist von den Mitgliedstaaten für die Anmeldung eines Evaluierungsplans nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 651/2014<sup>1</sup> sowie im Falle einer angemeldeten Beihilferegulung, die nach den einschlägigen Leitlinien der Kommission der Evaluierungspflicht unterliegt, zu verwenden.

Hinweise für die Erstellung eines Evaluierungsplans bietet die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Gemeinsame Methodik für die Evaluierung staatlicher Beihilfen“<sup>2</sup>.

### 1. Angaben zu der zu evaluierenden Beihilferegulung

1) Bezeichnung der Beihilferegulung:

[Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr](#)

2) Der Evaluierungsplan betrifft

- a)  eine Regelung, die der Evaluierungspflicht nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 unterliegt.
- b)  eine bei der Kommission nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV angemeldete Regelung.

3) Aktenzeichen der Regelung (von der Kommission auszufüllen):

.....

4) Geben Sie bitte etwaige *Ex-ante*-Evaluierungen oder Folgenabschätzungen, die für die Beihilferegulung erfolgt sind, sowie zu Vorläuferregelungen oder ähnlichen Regelungen bereits vorliegende *Ex-post*-Evaluierungen oder Studien an. Machen Sie bitte zu jeder dieser Studien die folgenden Angaben: a) kurze Beschreibung der Ziele, verwendeten Methoden, Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Studie und b) besondere Herausforderungen, die bei diesen Evaluierungen und Studien möglicherweise aus methodischer Sicht bestanden (z. B. Verfügbarkeit von Daten), die für die Bewertung des aktuellen Evaluierungsplans relevant sind. Nennen Sie bitte gegebenenfalls einschlägige Bereiche oder Themen, die in bisherigen Evaluierungsplänen nicht berücksichtigt sind und Ihrer Meinung nach bei der aktuellen Evaluierung berücksichtigt werden sollten. Fügen Sie bitte die Zusammenfassungen solcher Evaluierungen und Studien als Anhang bei und geben Sie sofern vorhanden die Internetlinks zu diesen Dokumenten an:

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> SWD(2014)179 final vom 28.5.2014.

Die Merkmale der angemeldeten Beihilfe (Ziele, voraussichtliche Auswirkungen, usw.) sind in Abschnitt A Nr.2 in Part III.6 in den eingereichten Unterlagen beschrieben.

Die Maßnahme ist vergleichbar mit der Maßnahme des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) „Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr“ (Investitionsförderung von batterieelektrischen Bussen) und auf EU-Ebene mit dem FCH-JU JIVE/JIVE2 (Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking) Projekten (Brennstoffzellenbusse in Demonstrationsprojekten als Flotteneinsatz). Für die Maßnahme des BMU ist bisher keine Evaluation bekannt, die Maßnahme ist auch noch nicht abgeschlossen. Die Maßnahmen des FCH-JU sind als Demonstrationsprojekte ausgelegt, mit dem Fokus auf technologische Fragestellungen.

Ergebnisse über strategische Entscheidungen aus den FCH-JU Busprojekten sind in der Publikation „Study on Strategies for joint procurement of fuel cell buses“ beschrieben:

<https://www.fch.europa.eu/publications/study-strategies-joint-procurement-fuel-cell-buses> .

Ergebnisse sind unter „4.3 Financing fuel cell bus deployment beyond the subsidised phase (post 2020)“ beschrieben. Die Autoren kommen bzgl. der Kostensenkung zu dem Ergebnis, dass die Skalierung hin zu großen Stückzahlen ein Hauptkriterium für sinkende Preise ist. Dies muss durch zukünftige Förderung erreicht werden.

Ergebnisse im Sinne von “Lessons learnt” werden im Joint procurement of fuel cell buses - Lessons learnt“ zusammengefasst:

<https://www.fuelcellbuses.eu/public-transport-hydrogen/lessons-learnt-fcb-joint-procurement-d11-june-2018> .

Der im Januar 2020 veröffentlichte Bericht enthält Schlussfolgerungen und Empfehlungen im Sinne von „Best Practice“:

[https://www.fuelcellbuses.eu/sites/default/files/documents/Best\\_Practice\\_Report\\_January\\_2020\\_JIVE\\_D3.24\\_JIVE\\_2\\_D3.7.pdf](https://www.fuelcellbuses.eu/sites/default/files/documents/Best_Practice_Report_January_2020_JIVE_D3.24_JIVE_2_D3.7.pdf) .

Von den Maßnahmen aus Portugal (SA.45694) und dem Vereinigten Königreich (SA.42167) sind uns keine Evaluationsstudien bekannt.

Das Neue und die Charakteristik der vorliegenden Maßnahme ist der technologieoffene Ansatz. Dieser Aspekt ist in der Evaluation zu berücksichtigen.

## 2. Ziele zu der zu evaluierenden Beihilferegelung<sup>3</sup>

- 2.1. Beschreiben Sie bitte die Regelung und gehen Sie darauf, auf welche Erfordernisse und Probleme die Regelung eingeht und an welche Beihilfeempfängergruppen sie sich richtet (z. B. Größe, Wirtschaftszweig, Standort, voraussichtliche Anzahl).

Ziel dieser Maßnahme ist es, Verkehrsunternehmen und Dienstleister für die Personenbeförderung bei der Umstellung ihrer Busflotten auf alternative Antriebe zu unterstützen und ein passgenaues Förderangebot von der konzeptionellen Vorbetrachtung hin zur Unterstützung bei der Investition in Fahrzeuge und Infrastruktur bereitzustellen. Über die daraus erwachsende Nachfrage sollen Fahrzeug- und Komponentenhersteller zur Erweiterung ihres Produktportfolios angehalten werden. Daraus entstehende Skalierungseffekte zählen ein auf die Kostensenkungspotenziale alternativer Antriebe und Technologien.

Derzeit basiert der Busverkehr noch fast ausschließlich auf der Nutzung dieselbetriebener Fahrzeuge. Der im November 2016 von der Bundesregierung verabschiedete Klimaschutzplan 2050 bestätigt und konkretisiert die bestehenden nationalen Klimaschutzziele im Einklang mit den Ergebnissen der Klimaschutzkonferenz von Paris. Im Klimaschutzplan 2050 wird das nationale Treibhausgasminderungsziel für 2030 den betrachteten Handlungsfeldern zugeordnet. Im Verkehrssektor sollen die Treibhausgasemissionen demnach bis 2030 um 40 - 42 % gegenüber 1990 reduziert werden. Die im Rahmen dieser Förderrichtlinie geplante Förderung ist Bestandteil des Klimaschutzprogramms 2030 zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 und des Konjunkturpakets der Bundesregierung zur Erholung der Wirtschaft im Zuge der Coronakrise.

Mit dieser Fördermaßnahme sollen Verkehrsbetriebe und Dienstleister für den Personentransport bei der Beschaffung von Bussen mit batterieelektrischen, brennstoffzellenbasierten Antrieben und Biogasbussen unterstützt werden. Zusätzlich soll für deren Betrieb notwendige Lade- und Betankungsinfrastruktur auf Betriebshöfen gefördert und die Möglichkeit für Vorstudien zum Einsatz alternativer Kraftstoffe gegeben werden. Hierbei wird ein technologieoffener Ansatz mit emissionsarmen Technologien verfolgt, der den zum Teil technologieoffenen Ausschreibungen der Unternehmen Rechnung trägt.

Durch den An Schub der Nachfrage nach alternativen Antrieben soll vor allem der Markt für emissionsarme Fahrzeuge angereizt werden. Hierbei soll durch die Erhöhung der Stückzahlen eine Reduktion der Fahrzeugkosten aufgrund von Skaleneffekten erzielt werden. Dadurch soll dazu beigetragen werden, dass sich in Zukunft der Markt für alternative Antriebe selbst trägt und die Unternehmen in die Lage versetzt werden, Busse zu geringeren Kosten in Eigenleistung zu beschaffen.

---

<sup>3</sup> Dieser Abschnitt enthält eine allgemeine Beschreibung der Ziele und Förderfähigkeitsbestimmungen der Regelung. Darüber hinaus soll er helfen zu bewerten, wie die Förderfähigkeits- und Ausschlussbestimmungen der Beihilferegelung genutzt werden können, um die Wirksamkeit der Beihilfe zu ermitteln. In einigen Fällen werden die genauen Förderfähigkeitsbestimmungen möglicherweise nicht vorab bekannt sein. In diesen Fällen sollte angegeben werden, was im besten Falle zu erwarten ist.

Beihilfeempfängergruppe: Es werden sämtliche Betreiber von Bussen (Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen Rechts und des Privatrechts sowie natürliche Personen, soweit sie wirtschaftlich tätig sind) bzw. auch Leasinggesellschaften angesprochen unabhängig von ihrer Größe und des Standorts. Der Betrieb der Busse soll mehrheitlich in Deutschland erfolgen und der Antragsteller muss eine Niederlassung in Deutschland besitzen.

- 2.2. Beschreiben Sie bitte die Ziele der Regelung und die erwarteten Auswirkungen sowohl auf der Ebene der anvisierten Beihilfeempfänger als auch in Bezug auf das jeweilige Ziel von allgemeinem Interesse.

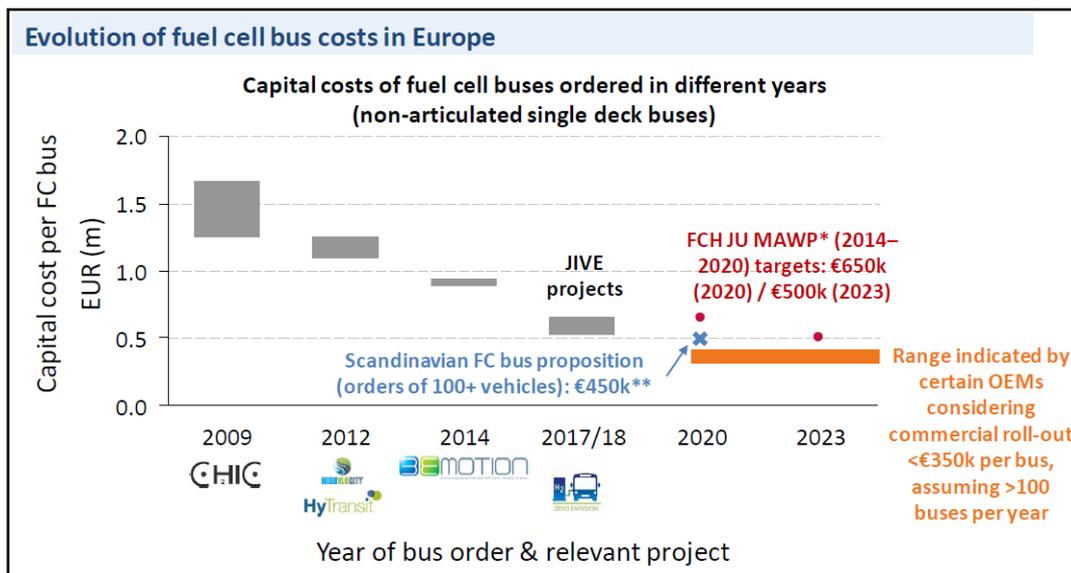
**Ziele der Regelung:**

Siehe Punkt 2.1

**Voraussichtliche Auswirkungen der Beihilfe**

Die geplanten Stückzahlen der zu fördernden Busse liegen bei ca. ~~400~~850 Stück pro Jahr. Laut Kraftfahrtbundesamt wurden im Jahr 2018 insgesamt 6.168 Kraftfahrtomnibusse neu zugelassen. Bei einer Anzahl von 80.519 Kraftomnibussen (Quelle Kraftfahrtbundesamt für Januar 2019, hierunter fallen alle Personenbeförderungsmittel mit mehr als 8 Fahrgastplätzen neben dem Fahrer, also auch Kleinbusse) werden die geförderten Busse nur einen geringen Teil der Busflotten ausmachen.

Im zweistufigen Antragsverfahren wie im Punkt 7.2 der Förderrichtlinie beschrieben, werden eingereichte Projektskizzen nach den vorgegebenen Kriterien priorisiert und bis zur Ausschöpfung der verfügbaren jährlichen Mittel bewilligt. Die Kriterien werden im Aufruf definiert und bedienen sich der Abwägungen zum Umweltschutz aus 7.2.1 der Förderrichtlinie. Hierbei wird es also auch einen Wettbewerb um den besten Umweltnutzen für die Beihilfe geben. Durch die Beihilfe wird deutlich die Nachfrage nach alternativen Antrieben gesteigert. Hier ist bisher aufgrund der hohen Investitionskosten in die Fahrzeuge und deren Infrastruktur bisher nicht der notwendige Anstieg an Fahrzeugzahlen zu registrieren. Im Bereich der Brennstoffzellenbusse wurden durch die EU-Förderung des Horizon 2020 Programm von CHIC bis JIVE/JIVE2 Busflotten gefördert und damit konnten die Kosten der Busse durch die Erhöhung der Nachfrage deutlich gesenkt werden. Dies zeigt auch die folgende Abbildung 1.



**Abbildung 1:** Entwicklung der Preise für Brennstoffzellenbusse über die EU-Förderprogramme. (Quelle: Vortrag zum FCH JU Stakeholder Forum, Element Energy Ltd, Fuel cell bus joint procurement clusters)

Durch die Deckelung der Förderung analog zu den JIVE Aufrufen soll zudem verhindert werden, dass die Förderung mit einer Erhöhung der Buspreise einhergeht (siehe hierzu auch Anlage 4 Zusätzliche Erläuterungen).

Zudem wird durch die Beihilfe eindeutig die Nachfrage nach diesen Fahrzeugen mit alternativen Antrieben erhöht, was zu einem Markthochlauf auf Herstellerseite führt. Da die meisten Verkehrsunternehmen an Ausschreibungsregeln gebunden sind, ist hier eine europaweite Ausschreibung der Busse notwendig. Dies fördert den Wettbewerb auf Herstellerseite in der Europäischen Union und führt hierbei mittelfristig auch zu sinkenden Preisen.

Die Beihilfe wird den öffentlichen Personenverkehr betreffen und Marktverzerrungen aufgrund von sehr hohen Investitionskosten in umweltschonende Technologien verringern. Dabei ist anzumerken, dass bei der Fahrzeugbeschaffung nur die Investitionsmehrkosten gefördert werden. Hierbei ist durch die Erhöhung der Stückzahlen bei den Bussen mit einer Verringerung der Fahrzeugpreise in den nächsten Jahren zu rechnen.

Auswirkungen auf den Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen bestehen durch das beschriebene wettbewerbliche Antragsverfahren nicht. Allen Verkehrsbetrieben steht es frei, einen Antrag zu stellen. Die Auswahl der zu bewilligenden Anträge geschieht nach den Punkten aus Nr. 7.2 der Förderrichtlinie. Damit sind auch die Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten als gering einzuschätzen. Im Fokus der Förderung stehen Unternehmen der öffentlichen Personenbeförderung in Deutschland. Jedes Unternehmen in dieser Position kann sich auf die Förderung bewerben.

#### *Umweltnutzen:*

Eine Erhöhung des Anteils von Bussen mit elektrischen Antrieben in den Flotten insbesondere in Großstädten hat perspektivisch einen lokal emissionsfreien Personenverkehr zur Folge. Die lokale Einsparung von CO<sub>2</sub> bei 2400-4.250 Bussen über deren Abschreibungsdauer ist ebenfalls in Anlage 4 Zusätzliche Erläuterungen dargestellt und kann über die gesamte Einsatzdauer auf rund 2-3,4 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent. abgeschätzt werden. Dies sind nur die direkten Umwelteinflüsse der geförderten Fahrzeuge, durch das Ziel der Marktaktivierung und damit verbundenen

Kostensenkung der Buspreise soll die komplette Umstellung der Busflotten auf Antriebe mit regenerativen Kraftstoffen initiiert werden. Dieses langfristige Ziel hätte eine weitaus beträchtlichere Senkung an Treibhausgasen zur Folge. Eine sehr grobe Abschätzung ergibt sich aus der oben genannten Kraftomnibusflotte von 80.000 Bussen in Deutschland mit durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von jährlich 69 t pro Bus. Damit wäre eine Vermeidung von jährlich 5,5 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent im gesamten Busbereich bei Umstellung auf 100% regenerativer Energien möglich. Im Fall der Biogasbusse werden die Emissionen zwar nicht lokal eingespart, hier wird jedoch bilanziell ein Nullemissionsbetrieb erreicht.

**2.3.** Nennen Sie bitte die möglichen negativen Auswirkungen auf die Beihilfeempfänger oder auf die Wirtschaft im Allgemeinen, die sich direkt oder indirekt aus der Beihilferegelung ergeben könnten<sup>4</sup>.

Ebene der Beihilfeempfänger:

Mit dieser Beihilfe sollen durchschnittlich jährlich ca. 400–850 Fahrzeuge gefördert werden. Dies wird nur einen kleinen Teil des Bedarfes an Bussen mit alternativen Antrieben decken können.

Auf der Ebene der Beihilfeempfänger ist es möglich, dass

- antragstellende Verkehrsunternehmen, im Ergebnis der Priorisierung entsprechend der vorgegebenen Kriterien und begrenzten Fördermittel nicht gefördert werden können. Hierbei könnten Investitionen zurückgestellt werden, bis eine Förderung erfolgreich eingeworben wurde.
- Verkehrsunternehmen auszuschließen sind, weil sie die Kriterien (z. B. fehlende Bonität) nicht erfüllen.
- die Beihilfe nicht zum Tragen kommt, weil die Fahrzeuge nicht rechtzeitig von den Herstellern geliefert werden.
- vor dem Hintergrund der sehr begrenzt zur Verfügung stehenden Fördermittel regionale Unterschiede im Grad der Elektrifizierung von Busflotten für eine Übergangszeit denkbar sind, zumindest solange bis der bevorzugte Bushersteller liefern kann und die gewünschte Preisdegression nicht eintritt. In diesem Zusammenhang ist es auch möglich, dass Busunternehmen auf EURO 6 Dieselbusse zurückgreifen oder Busflotten und Buslinien ausgedünnt werden.

Mitnahmeeffekte von Verkehrsunternehmen und auch von Seiten der Fahrzeughersteller sind denkbar. Dem wird durch die laufende Preisüberwachung und kontinuierlichen Reduzierung der beihilfefähigen Kosten auf die Fahrzeuge entgegengewirkt.

Auswirkungen auf Wirtschaft

Durch die Deckelung und Degression der beihilfefähigen Kosten für die Busse (in den Aufrufen wie in Anlage 4 beschrieben) soll ein negativer Effekt auf die Preisentwicklung durch die Förderung vermieden werden. Hierbei wird eine Preisminderung von jährlich 5

---

<sup>4</sup> Beispiele negativer Auswirkungen wären durch die Beihilferegelung bedingte Nachteile auf regionaler Ebene oder auf Ebene des jeweiligen Wirtschaftszweigs oder die Verdrängung privatwirtschaftlicher Investitionen.

% angestrebt. Dieses Vorgehen der Kostendeckelung hat sich schon bei der Förderung durch das FCH-JU bei Flotten für Brennstoffzellenbussen bewehrt, hier wurden in JIVE (2016) Zielkosten von 650.000€ und in JIVE 2 (2018) Zielkosten von 625.000 € veranschlagt. Die Beschaffung der Busse von JIVE2 läuft aktuell noch.

Zudem wird durch die Beihilfe eindeutig die Nachfrage nach diesen Fahrzeugen mit alternativen Antrieben erhöht, was zu einem Markthochlauf auf Herstellerseite führt. Da die meisten Verkehrsunternehmen an Ausschreibungsregeln gebunden sind, ist hier eine europaweite Ausschreibung der Busse notwendig. Dies fördert den Wettbewerb auf Herstellerseite in der Europäischen Union und führt hierbei mittelfristig auch zu sinkenden Preisen. Damit soll ein vermeintlicher Wettbewerbsnachteil ausgeglichen werden.

Damit der Beihilfe die notwendige Transformation der Wirtschaft hin zu umweltfreundlichen Technologien unterstützt wird, sind negative Auswirkungen durch die Beihilfe nicht zu erkennen.

2.4. Geben Sie bitte a) die geplante jährliche Mittelausstattung der Regelung, b) die geplante Laufzeit der Regelung<sup>5</sup>, c) das Beihilfeinstrument bzw. die Beihilfeinstrumente und d) die beihilfefähigen Kosten an.

a) .....  
Die durchschnittliche geplante jährliche Mittelausstattung der Beihilfemaßnahme beläuft sich auf 178-350 Mio. €.

b) .....  
Die Maßnahme soll von der Veröffentlichung in 2020/2021-31.12.2025 laufen.

c) .....  
Nicht rückzahlbarer Zuschuss

d) .....  
Für die Beschaffung der Busse ergeben sich die beihilfefähigen Kosten aus den Investitionsmehrkosten. Diese werden durch die kontrafaktische Fallkonstellation ermittelt, also dem Vergleich zwischen den Anschaffungskosten eines Euro VI-Dieselsbusses und einem Elektrobus. Da im Fall von z.B. Doppeldeckerbussen auch Bestrebungen zur Umrüstung von Bussen zu erkennen sind werden hier die beihilfefähigen Kosten aus den umweltschutzbezogenen Kosten für die Umrüstung ermittelt. Für die Beschaffung der Infrastruktur zum Betrieb der Busse und die Umweltstudien sind die beihilfefähigen Kosten gleich den Investitionskosten der beschafften Infrastruktur bzw. der beauftragten Studie.

---

<sup>5</sup> Beihilferegelungen im Sinne des Artikels 1 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 fallen nach Ablauf von sechs Monaten nach ihrem Inkrafttreten nicht mehr in den Geltungsbereich der genannten Verordnung. Nach Bewertung des Evaluierungsplans kann die Kommission beschließen, die Anwendbarkeit der Verordnung für solche Beihilferegelungen zu verlängern. Die Mitgliedstaaten werden gebeten, die geplante Laufzeit der Regelung genau anzugeben.

2.5. Erläutern Sie bitte kurz die Förderfähigkeitskriterien und die Methoden zur Auswahl der Beihilfeempfänger. Gehen Sie bitte insbesondere darauf ein, a) wie die Beihilfeempfänger ausgewählt werden (z. B. Einstufung), b) welche Mittel voraussichtlich für die einzelnen Gruppen von Beihilfeempfängern zur Verfügung stehen werden, c) ob das Budget für einzelne Beihilfeempfängergruppen voraussichtlich eher erschöpft sein wird als für andere Gruppen, d) welche Einstufungsregeln gegebenenfalls bei der Regelung zur Anwendung kommen, e) welche Obergrenzen für die Beihilfeintensität gelten und f) welche Kriterien die Bewilligungsbehörde bei der Prüfung der Anträge zugrunde legen wird.

a) .....  
Das Verfahren ist unter Nummer 7 der Förderrichtlinie beschrieben. Das Beihilfeverfahren ist zweistufig angelegt.

Im Rahmen von separaten Aufrufen wird in der ersten Stufe zur Einreichung von Projektskizzen zum jeweiligen Stichtag aufgefordert. Mit dem Aufruf werden ergänzende Hinweise zu dieser Förderrichtlinie und die inhaltlichen Anforderungen an die Skizzen veröffentlicht. Zum Beispiel:

- technische Anforderungen an Lade- und Betankungsinfrastruktur
- technische Anforderungen an Busse
- notwendige Nachweise für regenerativen Strom
- Flottenumstellungspläne der Verkehrsunternehmen

Die eingegangenen Projektskizzen werden nach den in den jeweiligen Aufrufen zur Antragseinreichung definierten Kriterien bewertet. Die Kriterien werden aus den Punkten in der Förderrichtlinie unter 7.2 zusammengestellt.

Auf Basis der Skizzenbewertung wird eine entsprechende Priorisierung der eingereichten Skizzen vorgenommen. Anhand der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln wird über die Aufforderung zur Einreichung eines Antrages entschieden. Alle Skizzeneinreicher werden über die Entscheidung, ob sie zur Abgabe eines Antrages aufgefordert werden, informiert. Es werden deutlich mehr Skizzen erwartet als mit dem zur Verfügung stehenden Mitteln bedient werden können, daher muss die Priorisierung erfolgen und einen Wettbewerb um das beste Umweltkonzept ergeben.

In der zweiten Verfahrensstufe werden die Verfasser der positiv bewerteten Projektskizzen mit Fristsetzung aufgefordert, einen förmlichen Förderantrag vorzulegen. Über eine Förderung wird dann nach abschließender Antragsprüfung je nach Erfüllung der formalen Kriterien entschieden.

b) .....  
Durchschnittlich sind jährlich 178—350 Mio. Euro geplant. Einzelne Beihilfeempfängergruppen werden nicht identifiziert.

c) .....  
Da es keine getrennten Beihilfeempfängergruppen gibt, entfällt dieser Punkt.

d) .....  
Es sind keine Einstufungsregeln geplant.

e) .....  
Für die Beihilfeintensität gelten folgende Obergrenzen:

Die Beihilfeintensität für die Beschaffung der Busse unter 2.1 der Förderrichtlinie beträgt 80% (Gasbusse mit Biomethan 40%) auf die Investitionsmehrausgaben im Vergleich zur Referenztechnologie.

Die Beihilfeintensität für die Beschaffung der Infrastruktur (Nr. 2.2 der Förderrichtlinie) beträgt 40%.

Die Beihilfeintensität für die Erstellung von Analysen zu Einsatzmöglichkeiten von Bussen mit alternativen Antrieben (Nummer 2.3 der Förderrichtlinie) beträgt maximal 50% (UEBL Umweltstudien).

Für kleine und mittlere Unternehmen ist eine Erhöhung um 20 % bzw. 10 % für Investitionen nach Nummer 2.2 und 2.3 der Förderrichtlinie möglich.

f) Die angesetzten Kriterien verteilen sich auf formale Kriterien (Bonität, berechnete Beihilfeempfänger, Antragsformalien, Ausschluss von Doppelförderung usw.) und die folgenden inhaltlichen Kategorien:

- jährliche Laufleistung der Fahrzeuge
- Größe der Gesamtflotte und Anteil der Busse mit alternativen Antrieben an der Gesamtflotte
- lokale Wasserstoffherzeugung aus erneuerbaren Energien und regionale Erzeugung von Methan aus Biomasse
- Personenbeförderungszahlen
- Schadstoffminderungspotential durch Substitution vorhandener konventioneller Fahrzeuge
- Einsatzbereich der Busse (z.B. Reisebusse, Großstadt, Kleinstadt, ländliche Räume)

2.6 Geben Sie bitte an, ob spezifische Einschränkungen oder Risiken bestehen, die die Durchführung der Beihilferegulierung, die erwarteten Auswirkungen und die Verwirklichung der Ziele beeinträchtigen könnten.

#### Ebene der Beihilfeempfänger

Bei der Durchführung der Beihilferegulierung bestehen nicht zu unterschätzende Risiken, da für jedes Projekt umfangreiche Vorplanungen durchzuführen sind. Die Investitionen müssen meist ausgeschrieben werden, wodurch in Kombination mit der Förderung sich Verzögerungen ergeben können. Weitere Risiken sind die Verfügbarkeit der Fahrzeuge auf dem Markt.

#### Ebene Beihilfegeber

Auf der übergeordneten Ebene bestehen auch Risiken, insbesondere dann, wenn Vorgaben der BHO nicht eingehalten werden können und Mittelverschiebungen infolge von Lieferverzögerungen nicht möglich sind.

### 3. Evaluierungsfragen

**3.1.** Führen Sie bitte spezifische Fragen an, die bei der Evaluierung behandelt werden sollten und fügen sie quantitative Nachweise für die Auswirkungen der Beihilfe bei. Trennen Sie bitte zwischen a) Fragen zu den direkten Auswirkungen der Beihilfe auf die Beihilfeempfänger, b) Fragen zu den indirekten Auswirkungen und c) Fragen zur Angemessenheit und Geeignetheit der Beihilfe. Erläutern Sie bitte, wie sich die Evaluierungsfragen aus den Zielen der Beihilferegulierung ergeben.

a) Fragen zu den direkten Auswirkungen auf den Beihilfeempfänger:

1. Hat die Beihilfe dazu beigetragen, die Investitionen in die Flottenerneuerung zu beschleunigen? (bezogen auf den ganzen Sektor)

2. Hat die Beihilfe zur erhöhten Nutzung regenerativer Energien beigetragen?

3. Welche Technologie setzt sich in bestimmten Anwendungsgebieten (z.B. Reisebusse, Großstadt, Kleinstadt, ländliche Räume) durch? Ist die Beihilfe relevant für eine Technologieentscheidung?

4. Welche Umsetzungszeiträume benötigen die Verkehrsunternehmen ab Bewilligung und haben sich diese durch die Beihilfe verkürzt? (bezogen auf einzelne Unternehmen)

b) indirekte Auswirkungen der Beihilfe:

1. Hat sich das Marktangebot an unterschiedlichen Modellen von Bussen mit alternativen Antrieben im Laufe der Beihilferegulierung erhöht?

2. Ist die degressive Preisentwicklung der Fahrzeuge über die Laufzeit der Maßnahme eingetreten?

3. Welchen Einfluss hatte die Beihilfe auf die Marktsituation (Nachfrageerhöhung differenziert nach Antriebstechnologie, Anbieter am Markt)?

Die Analyse der indirekten Auswirkungen auf den Markt wird schwieriger von der kontrafaktischen Fallkonstellation zu unterscheiden sein. Hier sind Marktentwicklungen und Ankündigungen für Markteinführungen der Fahrzeughersteller zu untersuchen.

Durch das Monitoring des Projektträgers und die Programmbegleitung der Programmgesellschaft werden die Marktsituation und die Preisentwicklungen während der Maßnahme kontinuierlich dokumentiert. Diese Informationen dienen zur oben genannten Deckelung der beihilfefähigen Kosten für die folgenden Aufrufe der Maßnahme.

c) Fragen zur Angemessenheit und Geeignetheit der Beihilfe:

1. War die Maßnahme geeignet, d.h. wurde der damit verfolgte Zweck überhaupt erreicht oder zumindest unterstützt?
2. War die Maßnahme erforderlich, d.h. um denselben Erfolg mit gleicher Sicherheit zu erzielen?
3. Stand die beihilferechtliche Regelung dabei in einem angemessenen Verhältnis zur Aufgabe, bzw. hätte das Ziel mit weniger Beihilfen oder einer anderen Beihilfeform erreicht werden können?

Durch den Anschub der Nachfrage nach alternativen Antrieben soll vor allem der Markt für emissionsarme Fahrzeuge angereizt werden. Es soll untersucht werden, ob die gewünschte Reduktion der Fahrzeugkosten eingetreten ist, ob sie auch ohne Förderung eingetreten wäre und ob sie künftig noch erforderlich ist.

#### 4. Ergebnisindikatoren

- 4.1.** Verwenden Sie bitte die folgende Tabelle, um anzugeben, welche Indikatoren herangezogen werden, um die Ergebnisse der Regelung zu messen; nennen Sie bitte die relevanten Kontrollvariablen einschließlich der Datenquellen, und geben Sie an, wie die einzelnen Ergebnisindikatoren den Evaluierungsfragen entsprechen. Führen Sie bitte insbesondere Folgendes auf: a) die relevante Evaluierungsfrage, b) den Indikator, c) die Datenquelle, d) die Frequenz der Datenerhebung (zum Beispiel jährlich, monatlich usw.), e) die Ebene, auf der Daten erhoben werden (zum Beispiel Unternehmensebene, Betriebsebene, regionale Ebene usw.), f) die in der Datenquelle abgedeckte Gruppe (zum Beispiel Beihilfeempfänger, Nicht-Beihilfeempfänger, alle Unternehmen usw.).

Evaluierungsfrage	Indikator	Quelle	Frequenz	Ebene	Gruppe
<i>Siehe Tabelle im Anhang.</i>					

Erläutern Sie bitte, warum die gewählten Indikatoren für die Messung der erwarteten Auswirkungen der Beihilferegelung am besten geeignet sind.

Bei der Beihilfemaßnahme handelt es sich um reine Investitionsbeihilfe (nicht rückzahlbaren Zuschuss), der zur Beschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen bestimmt ist. Daher sind Marktindikatoren und die Indikatoren, die die Art und Weise der Beschaffung widerspiegeln, gewählt worden. Unter Berücksichtigung von administrativen und ökonomischen Gesichtspunkten wurden die Indikatoren mehrheitlich so gewählt, dass die im Förderverfahren und im Monitoring ohnehin verfügbaren Daten verwendet werden können. Das begleitende Monitoring der Bewilligungsbehörde und der Programmgesellschaft liefert einen großen Datensatz. Gleichzeitig decken sie die wesentlichen Aspekte der Evaluierung ab.

## **5. In Erwägung gezogene Methoden für die Durchführung der Evaluierung**

- 5.1.** Erläutern Sie bitte vor dem Hintergrund der Evaluierungsfragen, anhand welcher Methoden im Rahmen der Evaluierung der kausale Effekt der Beihilfe auf die Beihilfeempfänger sowie andere, indirekte Auswirkungen ermittelt werden sollen. Erläutern Sie bitte insbesondere die Gründe, aus denen diesen Methoden gegenüber anderen der Vorzug gegeben wurde (zum Beispiel Gründe im Zusammenhang mit der Gestaltung der Regelung)<sup>6</sup>.

Für die Mehrheit der Evaluierungsfragen und Indikatoren werden quantitative statistische Methoden eingesetzt. Diese werden durch eine qualitative Auswertung ergänzt und in Einzelfällen durch Befragungen der Marktteilnehmer unterstützt. Die technische Erfolgskontrolle wird durch die Bewilligungsbehörde und das marktbezogene Monitoring/die Programmbegleitung durch die Programmgesellschaft NOW GmbH (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie) während der Maßnahme durchgeführt. Damit ergibt sich ein Datensatz für die Evaluierung, der eine Auswertung zu den direkten und indirekten Auswirkungen zulässt.

- 5.2.** Erläutern Sie bitte genau die Identifikationsstrategie für die Evaluierung des kausalen Effekts der Beihilfe und die Annahmen, auf denen die Strategie beruht. Gehen Sie dabei insbesondere auf die Zusammenstellung und die Relevanz der Kontrollgruppe ein.

Die Erfassung des kausalen Effektes der Beihilfe auf die Beihilfeempfänger bedarf im Bereich der Beihilfe für Fahrzeuge im Personenverkehr keiner besonderen methodologischen Herangehensweise. Durch die klaren Vorgaben der Bewilligungsbescheide sowie die darauf aufbauende vertragliche Ausgestaltung können die kausalen Effekte klar erfasst und ausgewertet werden. Die derzeitige Ausgangssituation in ganz Europa zeigt, dass keine nennenswerte Anzahl an Bussen mit alternativen Antrieben auf Basis von Batterie- und Brennstoffzelle sowie deren Infrastruktur ohne staatliche bzw. EU- Förderung angeschafft werden.

---

<sup>6</sup> Nehmen Sie bitte Bezug auf SWD(2014)179 final vom 28.5.2014.

Die definierten Kontrollfragen und Kontrollgruppen sollen daher neben der Frage, ob ohne Gewährung der Beihilfe trotzdem ein Umstieg auf alternative Fahrzeuge stattgefunden hätte, auch die indirekten Auswirkungen auf den Markt betrachten. Es soll analysiert werden, ob sich der durch die Beihilfe initiierte Ausbau der Stückzahlen auf den Markt auswirkt. Relevant sind hierbei insbesondere Aspekte der Preisentwicklung für die Fahrzeuge, der Ausbau der Modellpalette und die Verfügbarkeit von Fahrzeugen am Markt. Zur abschließenden Evaluation können damit Aussagen über die Effizienz der Beihilfe getroffen werden. Hierbei wären Fragestellungen zu den eingesetzten Mitteln und den erzielten Kostensenkungen durch die Skaleneffekte wichtig. Ein avisiertes Ziel auf Basis des degressiven Ansatzes (5%ige Absenkung der Preisobergrenze am Bsp. eines 12m Busses – aktuell ca. 600T€ in 6 Jahren ca. 400-450 T€) wären eine Absenkung der Fahrzeugkosten um ca. 200T€ zum Ende der Maßnahme. Die Schwierigkeiten bei der Definition von Kontrollgruppen ist die bisher kaum absehbare Anschaffung von Fahrzeugen ohne Förderung. Hier bleibt offen, ob sich im Zuge der Laufzeit der Maßnahme Verkehrsbetriebe außerhalb einer Förderung bei gesunkenen Preisen bereits für eine Beschaffung ohne Förderung entscheiden.

Darauf aufbauend soll die Identifikation weiterer geeigneter Kontrollgruppen dem Auftragnehmer der Evaluierung als Aufgabe übertragen werden. Hierbei können auch Befragungen für die Zukunft einfließen, um herauszufinden, wie sich die Investitionsbereitschaft in dem dann aktuellen Markt darstellt. Dazu beitragen können ebenfalls aktualisierte TCO-Rechnungen, die Auskunft geben, ob sich Investitionen ohne eine Förderung wirtschaftlich selbst tragen können. Da sich aus aktueller Sicht schwer vorausschauen lässt, welche Kontrollgruppen letztendlich für eine Evaluation nutzbar sind, werden potentielle Kontrollgruppen, wie abgelehnte Antragsteller (aufgrund des Budgets), nicht durchgeführte Projekte usw. von der Bewilligungsbehörde im Datenpool gesammelt. Ebenso werden technische Daten der bisherigen Energienutzung usw. erfasst und ausgewertet.

- 5.3.** Erläutern Sie bitte, wie die in Erwägung gezogenen Methoden das Problem der auswahlbedingten Verzerrung berücksichtigen. Kann mit ausreichender Sicherheit davon ausgegangen werden, dass beim Ergebnis für die einzelnen Beihilfeempfänger die beobachteten Unterschiede auf die Beihilfe zurückzuführen sind?

Das Problem der auswahlbedingten Verzerrung wird durch die Aufnahme von „knapp“ abgelehnten Anträgen/Antragstellern versucht zu reduzieren. Es wird davon ausgegangen, dass die Anzahl der Anträge über die Laufzeit der Maßnahme deutlich höher sein wird als das zur Verfügung stehende Budget. Somit wird es im Laufe der Priorisierung Antragsteller geben, die prinzipielle Eignung für die Beihilfe aufweisen, jedoch aufgrund der Priorisierung es knapp nicht geschafft haben eine Beihilfe zu erhalten. Diese Antragsteller werden von der Bewilligungsbehörde identifiziert und dem Auftragnehmer für die Evaluierung zur Verfügung gestellt. Damit lässt sich eine Kontrollgruppe identifizieren, die potentiell eine Beihilfe erlangen könnte und auch Interesse daran gezeigt hat, diese jedoch nicht erhalten konnte. Hierbei müssen die Rahmenbedingungen des Unternehmens zur Vergleichbarkeit herangezogen werden, um dieses mit Unternehmen aus der Gruppe der Beihilfeempfänger zu vergleichen.

- 5.4.** Erläutern Sie bitte, falls zutreffend, wie mit den in Erwägung gezogenen Methoden auf die spezifischen Herausforderungen, die sich bei komplexen Beihilferegelungen stellen (z. B. Beihilferegelungen, die auf regionaler Ebene unterschiedlich durchgeführt werden oder Regelungen, die mehrere Beihilfeinstrumente vorsehen), eingegangen wird.

Die hier beantragte Maßnahme stellt keine Komplexe Beihilferegulung dar.

## 6. Datenerhebung

- 6.1.** Beschreiben Sie bitte die Mechanismen und Quellen für die Erhebung und Verarbeitung von Daten über die Beihilfeempfänger und für die Erstellung der kontrafaktischen Fallkonstellation<sup>7</sup>. Beschreiben Sie bitte alle relevanten Informationen, die sich auf die Auswahlphase beziehen: erhobene Daten zu den Antragstellern, von den Antragstellern übermittelte Angaben und Auswahlresultate. Gehen Sie ebenfalls auf etwaige Probleme in Bezug auf die Verfügbarkeit von Daten ein.

Parallel zur Umsetzung der Maßnahme wird durch den beauftragten Projektträger und die Programmgesellschaft ein Monitoring stattfinden. Erhobene Daten zu den Antragstellern sowie Zwischen- und Abschlussberichte werden durch den Projektträger abgefragt und als Grundlage für ein Monitoring etabliert. Dies stellt auch die Grundlage für die Erstellung der Aufrufe zur Maßnahme dar, in denen alle relevanten Vorgaben für die Evaluierung konkretisiert werden. In diesem Monitoring werden unter anderem Preisentwicklungen, Modelle, Streckeneinsatz, Art der Infrastruktur und weitere technische Daten gesammelt und ausgewertet. Die Programmgesellschaft verantwortet bereits eine Begleitforschung für den Bereich batterieelektrische Mobilität und Wasserstoff-Brennstoffzelle mit einer Arbeitsgruppe zu „Alternativen Antrieben im ÖPNV“. Hier werden übergeordnete Fragestellungen einfließen. Ebenfalls werden dort u.a. folgende Aspekte beobachtet: die technische und marktbezogene Entwicklung, Reifegrad der Technologien, betriebliche Anforderungen, Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz.

Die Daten, die vor der Maßnahme zur Verfügung stehen, sind aufgrund der relativ geringen Anzahl an bisher angeschafften Fahrzeugen weitgehend bekannt bzw. durch die Vernetzung der Akteure leicht zu beschaffen. Nach unserer Kenntnis sind bisher keine nicht geförderten Fahrzeuge (Batterie bzw. Brennstoffzelle) im Einsatz.

Anders sieht es für die Förderung von Gasbussen mit 100% aus Biomasse erzeugten Methan aus. Hier kann auf die bisher angemeldeten Gasbusse im Melderegister zurückgegriffen, welche jedoch noch durch die Nutzung von Biomethan eingeschränkt werden muss. Hierbei kann unter anderem das deutsche Biogasregister der dena – Deutsche Energie-Agentur genutzt werden.

- 6.2.** Machen Sie bitte Angaben zur Häufigkeit der Erhebung der für die Evaluierung relevanten Daten. Gibt es ausreichend aufgeschlüsselte Beobachtungen, d. h. Beobachtungen zu einzelnen Unternehmen?

---

<sup>7</sup> Bedenken Sie bitte, dass für die Evaluierung sowohl die Erhebung historischer Daten als auch die Erhebung von Daten, die während der Durchführung der Beihilferegulung nach und nach zur Verfügung stehen werden, erforderlich sein könnten. Nennen Sie bitte die Quellen für beiden Arten von Informationen. Vorzugsweise sollten beide Arten von Daten aus den denselben Quellen stammen, um über die Zeit eine gewisse Kohärenz zu gewährleisten.

.....

Im Zuge der Erfolgskontrolle ist der Projektträger nach Bundeshaushaltsordnung zu einer jährlichen Datenerhebung (Stand der Projektumsetzung) verpflichtet. Zusätzlich werden die Abschlussberichte für beendete Projekte in die Datenerhebung einfließen, diese richten sich nach der Projektlaufzeit. Angaben über Preise der beschafften Investitionen werden kontinuierlich bei Projektträger eingehen, da diese als Nachweis für die Auszahlungen der Beihilfe benötigt werden. Die Programmbegleitung und die Marktbeobachtung durch die Programmgesellschaft erfolgt kontinuierlich.

Zum Ende der Maßnahme soll ein Auftragnehmer für die Evaluierung beauftragt werden, welcher auf Grundlage der Daten und eigener Erhebungen einen Evaluationsbericht verfasst.

- 6.3.** Geben Sie bitte an, ob der Zugang zu den für die Evaluierung erforderlichen Daten durch Gesetze oder Vorschriften im Bereich des Datenschutzes beschränkt sein könnte und wie Fragen des Datenschutzes behandelt werden. Nennen Sie bitte andere mögliche Herausforderungen, die sich in Verbindung mit der Datenerhebung stellen und geben Sie an, wie diese bewältigt würden.

.....

Die Daten zu den Anträgen und den Projektberichten liegen der Bewilligungsbehörde vor, die Verarbeitung der Daten kann anonymisiert erfolgen, ohne dass dies Einfluss auf die Qualität der Evaluation hat. Die Daten sind so aufzubereiten, dass kein Rückschluss auf die Daten eines Einzelnen möglich ist.

- 6.4.** Geben Sie bitte an, ob Umfragen bei Beihilfeempfängern oder bei anderen Unternehmen geplant sind und ob ergänzende Informationsquellen herangezogen werden sollen.

Es sind stichprobenartige Umfragen bei ausgewählten Beihilfeempfängern und Beihilfebegünstigten angedacht. Inwieweit dies bei abgelehnten Antragstellern möglich ist, muss geprüft werden. Umfragen bei Unternehmen der Fahrzeugherstellerbranche sind zudem auch denkbar und zu prüfen. Zudem unterhält die Programmgesellschaft einen kontinuierlichen Dialog zu Herstellern und Anwendern (im Rahmen der Programmumsetzung und der Programmbegleitung). Diese Informationen können als ergänzende Informationsquellen herangezogen werden.

## **7. Zeitlicher Rahmen für die Evaluierung**

- 7.1.** Skizzieren Sie bitte den zeitlichen Rahmen für die Evaluierung einschließlich der Eckdaten für die Datenerhebung, für Zwischenberichte und die Einbeziehung von Interessenträgern. Fügen Sie, falls Sie es als sinnvoll erachten, eine Anlage mit der ausführlichen zeitlichen Planung bei.

Zeitpunkt	Evaluierung	Organisation
-----------	-------------	--------------

Jahr 1-5	Datenerhebung zu <u>Skizzen/Anträgen</u>	Bewilligungsbehörde
	Datenerhebung Markt und Technik	Programmgesellschaft NOW GmbH
<u>Jahr 1-2</u>	<u>Ausschreibung und Beauftragung eines Auftragnehmers für die Evaluation</u>	<u>Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur</u>
Jahr 2-65	<u>Datenerhebung zu Anträgen</u>	<u>Bewilligungsbehörde</u>
	<u>Datenerhebung Markt und Technik</u>	<u>Programmgesellschaft NOW GmbH</u>
	Datenerhebung Projektberichte	Bewilligungsbehörde
Jahr <del>5-6</del> 5	<u>Ausschreibung und Beauftragung Vorbereitung von Kontrollfragen und Identifikation von Kontrollgruppen, evtl. Anpassungen der Datenerhebung eines Auftragnehmers für die Evaluation</u>	<u>Auftragnehmers für die Evaluation Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur</u>
Jahr 5-6	Evaluation auf Basis der Monitoring-Daten der Bewilligungsbehörde und Programmgesellschaft	Auftragnehmer für die Evaluation
Abschluss der Evaluation	Abschlussbericht	

7.2. Geben Sie bitte an, wann der abschließende Evaluierungsbericht bei der Kommission vorgelegt werden wird.

Der Evaluationsbericht wird unmittelbar nach Finalisierung an die Kommission übermittelt, spätestens ein Jahr nach Beendigung der Laufzeit der Richtlinie.

7.3. Nennen Sie Faktoren, die die Einhaltung des geplanten zeitlichen Rahmens erschweren könnten.

Wir befinden uns gerade in einer Markthochlauf-/Marktaktivierungsphase, in der die Produktionskapazitäten für alternative Antriebe noch nicht auf dem Niveau einer Serienfertigung sind. Zudem hat die derzeitige wirtschaftliche Krise infolge der Corona-Pandemie erhebliche Auswirkungen auf die Kapazitäten der europäischen Hersteller.

Damit ist die Verfügbarkeit der Fahrzeuge bisher ungenügend vorherzusagen. Sollte es hierbei weiterhin Verzögerungen bei den Ausschreibungsprozessen und der Verfügbarkeit der Fahrzeuge geben, kann sich dies auf den zeitlichen Rahmen der Projektumsetzung auswirken.

## 8. Das Evaluierungsgremium

- 8.1.** Machen Sie bitte konkrete Angaben zu dem Gremium, das die Evaluierung vornimmt; falls das Gremium noch nicht eingesetzt wurde, beschreiben Sie bitte die zeitliche Planung sowie das Auswahlverfahren und die Auswahlkriterien.

Die Evaluierung soll durch einen externen Wirtschaftsteilnehmer (Unternehmen) erfolgen, der im Rahmen eines Vergabeverfahrens im Wettbewerb nach EU-Vergaberecht ermittelt werden soll. Dabei werden die Anforderungen der „Gemeinsamen Methodik für die Evaluierung staatlicher Beihilfen“ der Europäischen Kommission in Bezug auf die fachliche Kompetenz und funktionale Unabhängigkeit sichergestellt.

Da die Mittel für die Verwaltung der Maßnahme wirtschaftlich eingesetzt werden sollen, ist Doppelarbeit zu vermeiden. Daher wird das Monitoring, welches durch die Bewilligungsbehörde und die Programmgesellschaft begleitend durchgeführt wird als Grundlage für den Auftragnehmer für die Evaluation dienen. Daher ist Die Ausschreibung eine Ausschreibung für einen Auftragnehmer dzure Evaluation wird jedoch zu Beginn der Maßnahme durchgeführt, damit dieser noch Einfluss auf das Datenmonitoring und die Identifizierung möglicher Kontrollgruppen nehmen kann. erst gegen Ende der Maßnahme notwendig.

- 8.2.** Erläutern Sie bitte, wie die Unabhängigkeit des Evaluierungsgremiums gewährleistet wird und wie etwaige Interessenkonflikte während des Auswahlverfahrens ausgeschlossen werden.

Das Auswahlverfahren (Vergabeverfahren) wird von der „Servicestelle Vergabe“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unter Beachtung des europäischen Vergaberechts eigenverantwortlich durchgeführt. Die für den Evaluierungsplan zuständige Fachabteilung ist als Bedarfsträger einbezogen. Den unterlegenen Bewerbern stehen die Möglichkeiten einer Nachprüfung durch die Vergabekammer und ggf. eine anschließende gerichtliche Überprüfung offen.

Des Weiteren wird durch die Festlegung entsprechender Eignungsanforderungen sichergestellt, dass Interessenkonflikte i. S. d. § 124 Absatz 1 Nr. 5 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ausgeschlossen werden. Der mit der Durchführung des Busförderprogramms beauftragte Projektträger soll grundsätzlich nicht gleichzeitig als Evaluierungsgremium eingesetzt, sondern lediglich durch die Bereitstellung der notwendigen Daten unterstützend tätig werden.

- 8.3.** Geben Sie bitte die maßgebliche Erfahrung und maßgeblichen Kompetenzen des Evaluierungsgremiums an oder führen Sie aus, wie diese Fachkompetenz während des Auswahlverfahrens gewährleistet ist.

Dem Vergabeverfahren werden die Anforderungen der „Gemeinsamen Methodik für die Evaluierung staatlicher Beihilfen“ der Europäischen Kommission in Bezug auf die fachliche Kompetenz und funktionale Unabhängigkeit zugrunde gelegt. Erfahrung und Kompetenz werden wesentliche Auswahlkriterien bei der Bewertung der eingegangenen Angebote sein.

- 8.4.** Welche Vorkehrungen wird die Bewilligungsbehörde für die Leitung und das Monitoring der Evaluierung treffen?

Ein Projektträger wird mit der Bewilligung der Anträge durch das BMVI beauftragt, der das Monitoring für die Evaluierung etabliert und entsprechende Daten zusammenträgt. Das BMVI nimmt diesbezüglich ab diesem Zeitpunkt eine vorwiegend überwachende und steuernde Funktion ein. Das BMVI wird ein unabhängiges Unternehmen für die Evaluation beauftragen. Im Rahmen der Verträge des BMVI mit dem Projektträger und der Programmgesellschaft wird die Bereitstellung der Daten für die Evaluation sichergestellt.

- 8.5.** Machen Sie bitte Angaben – gegebenenfalls auch nur in Form von Richtwerten – zu den notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen, die für die Evaluierung bereitgestellt werden.

Die beantragte Förderrichtlinie ist mit einem Budget von ~~derzeit ca.~~ 1,75 Milliarde Euro ausgestattet. Diese Mittel können auch für die Abwicklung des Bundesförderprogramms einschließlich ergänzender organisatorischer Aspekte, wie der Vergabe der Evaluierung, eingesetzt werden. Für den Evaluierungsprozess und dessen Vergabe an einen Projektträger stehen somit in jedem Fall ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung.

## 9. Veröffentlichung der Evaluierung

- 9.1.** Geben Sie bitte an, wie die Öffentlichkeit über die Evaluierung informiert werden soll, d. h. durch Veröffentlichung des Evaluierungsplans und des endgültigen Evaluierungsberichts auf einer Website.

Der Evaluierungsbericht wird auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht.

- 9.2.** Erläutern Sie bitte, wie die Einbeziehung von Interessenträgern gewährleistet wird. Geben Sie bitte an, ob öffentliche Konsultationen oder Veranstaltungen zu der Evaluierung geplant sind.

Als Programmgesellschaft koordiniert die NOW GmbH Technologieprogramme der Bundesregierung im Bereich alternativer Antriebe und Kraftstoffe (u.a. Elektromobilität und Wasserstoff/Brennstoffzelle). Die NOW bündelt die Ergebnisse der Programmbegleitung und stellt diese über Netzwerk- und Öffentlichkeitsarbeit Interessenträgern zur Verfügung. Insbesondere auch im Rahmen der interdisziplinär aufgestellten Arbeitsgruppe Bus, die alle relevanten Akteure zusammenbringt

(Bundesministerien, Verkehrsunternehmen, Hersteller, Zulieferer, Verkehrsverbände, Wissenschaft), wird die Einbeziehung der Interessengruppen gewährleisten.

Daher stehen zwei Kanäle (Programmgesellschaft und AG BUS) zur Verfügung, um Interessenträger zu involvieren.

Ergänzend ist geplant, die Branchenverbände und ihre Mitgliedsunternehmen im Rahmen der Evaluierung zu beteiligen, z.B. durch Befragungen zu einzelnen Themengebieten. Siehe dazu die Indikatorenliste.

- 9.3.** Erläutern Sie bitte, wie die Bewilligungsbehörde und andere Stellen die Evaluierungsergebnisse nutzen werden (z. B. für die Ausgestaltung von Folgeregelungen oder ähnliche Beihilferegulungen).

Die Ergebnisse der Evaluierung stehen allen zuständigen Referaten für Haushalt, Beihilfen und Vergaben des Ministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie den Projektträger und der Programmgesellschaft zur Verfügung. Damit wird das Wissen der Evaluation an den Stellen platziert, die zukünftig über neue Beihilfemaßnahmen und Projektträgerschaften entscheiden.

- 9.4.** Erläutern Sie bitte, ob und unter welchen Bedingungen Daten, die für Evaluierungszwecke und für die Verwendung im Rahmen der Evaluierung erhoben wurden, für weitergehende Studien und Analysen zur Verfügung gestellt werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verfolgt derzeit eine Strategie zur Öffnung des Datenbestandes des Ministeriums und seines nachgelagerten Bereichs im Sinne eines Open-Data-Ansatzes für alle interessierten Akteure. Die Möglichkeit der Bereitstellung anonymisierter Daten wird geprüft.

- 9.5.** Geben Sie bitte an, ob der Evaluierungsplan vertrauliche Informationen enthält, die die Kommission nicht offenlegen sollte.

Der Evaluierungsplan enthält keine vertraulichen Informationen.

## **10. Sonstige Informationen**

- 10.1.** Geben Sie bitte an dieser Stelle sämtliche sonstigen Informationen an, die für die Bewertung des Evaluierungsplans von Belang sind.

Es sind uns zum jetzigen Zeitpunkt keine sonstigen Informationen bekannt, die von Relevanz wären.

- 10.2.** Führen Sie bitte alle der Anmeldung beigefügten Unterlagen auf und übermitteln Sie entweder Fassungen in Papierform oder geben Sie die Internetadressen an, unter denen die betreffenden Unterlagen direkt zugänglich sind.

Beigelegt wird die Indikatorenliste gemäß Punkt 4.1

**Anhang A: Tabelle zu 4.1**

Evaluierungsfrage	Indikator	Quelle	Frequenz	Ebene	Gruppe
a1) Hat die Beihilfe dazu beigetragen die Investitionen in die Flottenerneuerung zu beschleunigen?	Anzahl Förderprojekte	Bewilligungsbehörde/ Projektträger	kontinuierliches Monitoring bei der Bewilligungsbehörde	Projektebene	Beihilfeempfänger
	Anzahl Anträge				
	Anzahl erfolgreich abgeschlossenen Projekte				
	Anzahl der geplanten Fahrzeuge				
	Anzahl der geplanten Infrastruktur				
	Gesamtanzahl der Fahrzeuge im Fuhrpark				
	Anzahl der realisierten Fahrzeuge				
	Anzahl der realisierten Infrastruktur				
<b>Kontrollgruppe zu a1</b> Entwicklungen außerhalb der Beihilfeempfänger  Entwicklung bei abgelehnten Anträgen mangels Budget	Anzahl und Art der realisierten Projekte ohne bzw. geringerer Beihilfe <a href="#">(In den Aufrufen werden die Skizzeneinreicher darauf hingewiesen, dass sie ggf. auch bei einer abgelehnten Skizze später zur Förderung nochmals befragt werden)</a>	Zulassungszahlen Kraftfahrtbundesamt	Jährliche Veröffentlichung der aktuellen Zulassungszahlen in Deutschland. Ergänzend verfügt die Programmgesellschaft NOW Zugriff auf individuelle Einzelauswertungen.	nationale Ebene	Fahrzeughalter
a2) Hat die Beihilfe zur erhöhten Nutzung regenerativer Energien beigetragen?	Art und Weise der genutzten Energieeinspeisung  Vorhandene und geplante Kapazitäten an EE-Erzeugungsanlagen	Bewilligungsbehörde/ Projektträger	kontinuierliches Monitoring bei der Bewilligungsbehörde	Projektebene	Beihilfeempfänger

<b>Kontrollgruppe zu a2</b> Entwicklungen im Vergleich zum bisherigen Energiebezug	Art und Weise der genutzten Energieeinspeisung vor Projektstart	Bewilligungsbehörde/ Projektträger	kontinuierliches Monitoring bei der Bewilligungsbehörde	Projektebene	Beihilfeempfänger
a3) Welche Technologie setzt sich in bestimmten Anwendungsgebieten durch? Ist die Beihilfe relevant für eine Technologieentscheidung?	Art der beschafften Busse	Bewilligungsbehörde/ Projektträger	kontinuierliches Monitoring bei der Bewilligungsbehörde	Projektebene	Beihilfeempfänger
	Art der beschafften Infrastruktur				
	geplantes Einsatzgebiet der Fahrzeuge				
	geplante Fahrleistung  Welche Probleme treten im Betrieb auf.	Befragung der Zuwendungsempfänger und Interessenverbänden (z.B.: VDV)	Abfrage nach Projektende von Begleitforschung bzw. Evaluationsgruppe oder Programmgesellschaft		
<b>Kontrollgruppe zu a3</b> Gibt es andere nicht in der Richtlinie beachtete Entwicklungen am Markt.	Technologieentwicklung am Markt	Programmgesellschaft/ Begleitforschung/ Bewilligungsbehörde	kontinuierlicher Marktüberblick der Programmgesellschaft NOW/ Überblick zu laufenden FE-Tätigkeiten	nationale/ globale Ebene	Fahrzeughersteller/FE-Tätigkeiten
a4) Welche Umsetzungszeiträume benötigen die Verkehrsunternehmen und haben sich diese durch die Beihilfe beschleunigt?	Dauer der Umsetzung im Projektzeitraum	Bewilligungsbehörde/ Projektträger	kontinuierliches Monitoring bei der Bewilligungsbehörde	Projektebene	Beihilfeempfänger
	Verfügbarkeit von Fahrzeugen am Markt/ Lieferzeiten von Fahrzeugen	Bewilligungsbehörde/ Projektträger  <a href="#">Clean-Room</a> <a href="#">Gespräche mit Herstellern durch die</a> <a href="#">Programmbegleitung</a>	jährliches Monitoring bei der Bewilligungsbehörde	Projektebene	Beihilfeempfänger

			<a href="#">ng der NOW</a>			
			Befragungen von Beihilfeempfänger n und Interessenverbänd en (z.B.: VDV)			
			<a href="#">Es wird geprüft ob ein -Datenabgleich aus der Förderung des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (SA.48190 (2017/N)) möglich ist</a>			
<b>Kontrollgruppe zu a4</b> Identifikation von Projekten ohne Förderung/Befragung von Zuwendungsempfängern  Auswahl von abgelehnten Anträgen mangels Budget	Umsetzungsdauer ohne Förderung	<a href="#">In den Aufrufen, wird darauf hingewiesen, dass die Skizzeneinreicher für eine spätere Befragung auch bei einer Ablehnung herangezogen werden können (Grad der möglichen Verbindlichkeit wird noch geprüft)</a>	<a href="#">Zur Mitte und zum Ende der Maßnahme</a>	<a href="#">Nationale Ebene</a>	<a href="#">Skizzeneinreicher</a>	
b1) Hat sich das Marktangebot an unterschiedlichen Modellen von Bussen im Laufe der Beihilferegelung erhöht?	Art der beschafften Busse	Bewilligungsbehörde/ Projektträger, Programmgesellschaft	kontinuierliches Monitoring bei der Bewilligungsbehörde, Programmgesellschaft	Projektebene	Beihilfeempfänger	
	geplantes Einsatzgebiet der Fahrzeuge					
	Angebot Fahrzeugmodelle am Markt	Programmgesellschaft/Begleitforschung/Bewilligungsbehörde	kontinuierlicher Marktüberblick der Programmgesellschaft NOW/	nationale/ globale Ebene	Fahrzeughersteller/FE-Tätigkeiten	
	Anzahl an Anbietern					

			Überblick zu laufenden FE-Tätigkeiten  <a href="#">Clean-Room Gespräche mit Herstellern</a>		
	Lieferzeiten von Fahrzeugen	Bewilligungsbehörde/ Projektträger, Programmgesellschaft  Befragungen von Beihilfeempfänger n	jährliches Monitoring bei der Bewilligungsbehörde, Programmgesellschaft	Projektebene	Beihilfeempfänger
b2) Ist die Preisentwicklung der Fahrzeuge über die Laufzeit der Maßnahme eingetreten?	Kosten der Fahrzeuge je Modellsegment	Bewilligungsbehörde/ Projektträger  <a href="#">Clean-Room Gespräche durch Programmgesellschaft mit Herstellern zu Skaleneffekten</a>	kontinuierliches Monitoring bei der Bewilligungsbehörde, Programmgesellschaft	Projektebene	Beihilfeempfänger
b3) Welchen Einfluss hatte die Beihilfe auf die Marktsituation (Nachfrageerhöhung, Anbieter am Markt)	Anzahl Förderprojekte	Bewilligungsbehörde/ Projektträger	kontinuierliches Monitoring bei der Bewilligungsbehörde, Programmgesellschaft	Projektebene	Beihilfeempfänger
	Anzahl der geplanten Fahrzeuge				
	Anzahl der beschafften Fahrzeuge				
	Anzahl an Anbietern am Markt	Programmgesellschaft/Begleitforschung	kontinuierlicher Marktüberblick der Programmgesellschaft NOW	nationale/ globale Ebene	Fahrzeughersteller/FE-Tätigkeiten
Modellpalette an Fahrzeugen					
<b>Kontrollgruppe zu b1-b3</b> Marktsituation vor Beginn der Richtlinie/ internationaler Vergleich	Anzahl der beschafften Fahrzeuge	Programmgesellschaft/Begleitforschung	kontinuierlicher Marktüberblick der Programmgesellschaft NOW	nationale/ globale Ebene	Fahrzeugbetreiber/internationaler Vergleich Anzahl der Fhrz.
	Anzahl Förderprojekte				
	Höhe der Fördergelder				

<p>c1) War die beihilferechtliche Regelung effizient? Steht die Höhe der gewährten Beihilfen in einem angemessenen Verhältnis zu der erreichten Gesamtinvestition?</p>	Erfahrungen der Bewilligungsbehörden	<p>Befragung des Dienstleisters zur Evaluation</p> <p>Bewilligungsbehörde</p> <p>Programmgesellschaft</p> <p>Beihilfeempfänger</p> <p>Verkehrsverbände</p>	<p>Zum Ende der Maßnahme</p>	<p>ationale Ebene</p>	<p>Stichproben bei Verkehrsverbänden und Beihilfeempfänger in den einzelnen Gruppen</p>
	Erfahrungen der Beihilfeempfänger				
	Höhe der durch die Beihilfe ausgelösten Kofinanzierungen				
	Höhe der durch die Beihilfe ausgelösten Investitionen				
	Mitteleinsatz für die administrative Umsetzung Maßnahme (Kosten für den Projektträger und die Programmgesellschaft)				
	Verhältnis der Beihilfe zu der Verbesserung des Umweltschutzes				
	Verhältnis der Beihilfe zur Reduzierung der Fahrzeugkosten				
<p>c2) Stand die beihilferechtliche Regelung dabei in einem angemessenen Verhältnis zur Aufgabe, bzw. hätte das Ziel mit weniger Beihilfen oder einer anderen Beihilfeform erreicht werden können?</p>	Vergleich von Mitteleinsatz und Wirkung verschiedener Beihilferegulungen	<p>Programmgesellschaft, (Bewilligungsbehörden)</p>	<p>Zum Ende der Maßnahme</p>	<p>ationale Ebene</p>	<p>Beihilfeempfänger</p> <p>Beihilfemaßnahmen im nationalen/internationalen Vergleich</p>
	Einschätzung des Bedarfs an weiteren Beihilferegulungen				
<p><b>Kontrollgruppe zu c1-c2</b></p> <p>Marktsituation vor Beginn der Richtlinie/ parallel zur Richtlinie (Projekte außerhalb der Richtlinie)/ internationaler</p>	Anzahl der beschafften Fahrzeuge	<p>Programmgesellschaft/Begleitforschung</p>	<p>kontinuierlicher Marktüberblick der Programmgesellschaft NOW</p>	<p>ationale/ globale Ebene</p>	<p>Fahrzeugbetreiber/internationaler Vergleich Anzahl der Fhrz.</p>
	Anzahl Förderprojekte				
	Höhe der Fördergelder				

Vergleich					
C3) Stand die beihilferechtliche Regelung dabei in einem angemessenen Verhältnis zur Aufgabe, bzw. hätte das Ziel mit weniger Beihilfen oder einer anderen Beihilfeform erreicht werden können?	Vergleich von Mitteleinsatz und Wirkung verschiedener Beihilferegelungen	Befragung des Dienstleisters zur Evaluation	Zum Ende der Maßnahme	nationale Ebene/ europäische Ebene	Stichproben bei Verkehrsverbänden und Beihilfeempfänger in den einzelnen Gruppen
	Einschätzung des Bedarfs an weiteren Beihilferegelungen	Programmgesellschaft (Bewilligungsbehörde)  Beihilfeempfänger Verkehrsverbände  Europäische Programme			