

konzipieren. Als mögliche Ausgestaltungsform der Übergangsregelung wurde bereits die Ausweitung des marego-Tarifs in die Region Braunschweig angeführt. Als weitere Varianten der Übergangsregelungen aus/nach Sachsen-Anhalt werden seitens des ZGB insbesondere auch die Ausweitung des VRB-Tarifs und die Übernahme von modifizierten Tarifangeboten (z. B. HarzTourCard) angestrebt, um den Fahrgästen aus Sachsen-Anhalt im VRB-Gebiet Fahrten sowohl im SPNV als auch im ÖSPV zu ermöglichen.

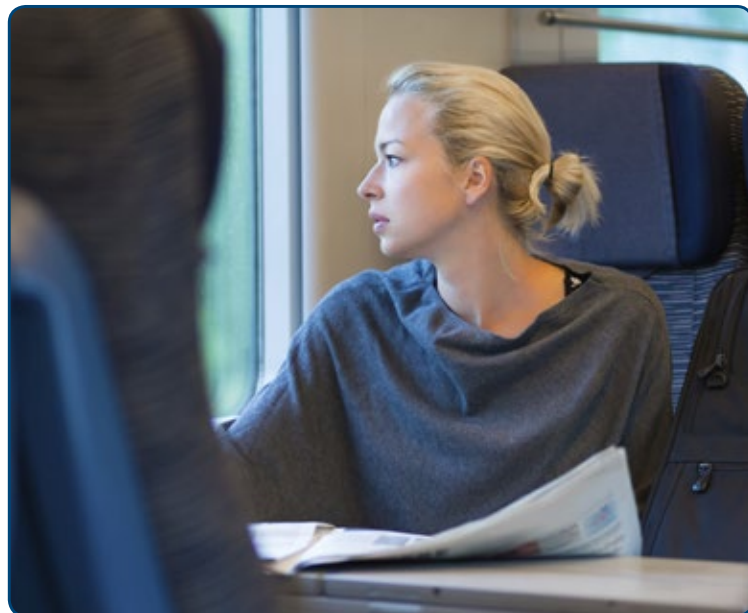
Übergang zu den Landkreisen Celle und Uelzen

Für die das VRB-Gebiet überschreitenden Verkehre in den Landkreis Celle bestehen unterschiedliche Regelungen. Zumeist werden seitens der betreffenden Verkehrsunternehmen durchgehende Übergangsfahrscheine ausgegeben, die sich in der Preisgestaltung an die Preise des VRB-Tarifs anlehnen. Für eine Buslinie wird der Abschnitt im Landkreis Celle daneben als zusätzliche Tarifzone des VRB-Tarifs behandelt.

Für verkehrsraumübergreifende Verkehre in den Landkreis Uelzen bestehen im ÖSPV derzeit keine konkreten Übergangsregelungen. Für den SPNV wird im relevanten Abschnitt zwischen Wittingen und Uelzen der NITA angewendet.

Aufgrund der äußerst geringen verkehrlichen Verflechtungen im ÖPNV zwischen der Region Braunschweig und den Landkreisen Celle und Uelzen wird derzeit kein akuter Handlungsbedarf für eine weitergehende Konzeption von Übergangsregelungen gesehen. Dennoch wird die Gestaltung von einheitlichen Übergangsregelungen mittelfristig als erstrebenswert angesehen. Zum Beispiel wird eine Ausweitung des VRB-Tarifs und damit verbunden die Schaffung von Übergangsstationen in Anlehnung an bestehende Übergangsregelungen zur Region Hannover seitens des ZGB als sinnvoll erachtet.

Für sämtliche hier aufgeführten Maßnahmen im Übergang zu benachbarten Verkehrsräumen gilt, dass Regelungen konzeptioneller, organisatorischer oder finanzieller Art nicht im alleinigen Ermessen des ZGB liegen. Lösungen können nur gemeinsam und einvernehmlich mit der VRB sowie mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bzw. Verbänden der benachbarten Regionen getroffen werden.



F Kosten- und Finanzierungsübersicht ÖPNV

F1 SPNV-Betrieb

Die Kosten, die durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entstehen, sind allein durch Fahrgeldeinnahmen nicht zu erwirtschaften. Daher müssen entstehende Kostendeckungsfehlbeträge durch Zuwendungen der SPNV-Aufgabenträger ausgeglichen werden. Eine Finanzierung über die Verbandsumlage erfolgt nicht. Dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) stehen für den SPNV-Betrieb daher ausschließlich Mittel zur Verfügung, die ihm vom Land Niedersachsen aus den Zuweisungen des Bundes bereitgestellt werden.

Die Zuweisung des Bundes an das Land Niedersachsen erfolgt nach den Bestimmungen im Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG) in der Fassung vom 14.12.2012. Die Verteilung dieser sogenannten Regionalisierungsmittel im Land Niedersachsen erfolgt entsprechend den Vorgaben im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) in der Fassung vom 28.10.2009.

Nach § 5 (1) RegG steht den Ländern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes für das Jahr 2008 ein Betrag von 6.675 Millionen Euro zu. Entsprechend § 5 (2) RegG steigt dieser Betrag ab dem Jahr 2009 um jährlich 1,5 von Hundert. Das Land Niedersachsen erhält hiervon einen Anteil von 8,59 Prozent (§ 5 (3) RegG). Mit dem Betrag nach § 5 (RegG) ist insbesondere der SPNV zu finanzieren. Der § 5 (5) RegG bestimmt, dass die Festsetzung der Höhe des den Ländern ab dem Jahr 2015 zustehenden Betrages nach dem Verfahren des Artikels 106a Satz 2 des Grundgesetzes erfolgt.

Die weiteren Ausführungen basieren auf dem RegG in der Fassung vom 14.12.2012, solange keine Neufestsetzung der Regionalisierungsmittel im Regionalisierungsgesetz (RegG) umgesetzt wurde.

In der Tabelle F1/1 ist die Höhe der Regionalisierungsmittel für das Land Niedersachsen im Zeitraum von 2008 bis 2030 nach den Regelungen im bestehenden RegG dargestellt.

Auf Grundlage von § 7 (1) und § 7 (5) NNVG hat das Land Niedersachsen dem ZGB die in Tabelle F1/2 dargestellten Regionalisierungsmittel bis 2013 zugewiesen. Nach den bestehenden Regelungen im NNVG würde das Land Niedersachsen dem Zweckverband die in der Tabelle F1/2 dargestellten Regionalisierungsmittel bis 2030 zuweisen.

Die Verteilung der Regionalisierungsmittel nach § 7 (1) NNVG ergibt sich aus den Festlegungen zum Grundangebot in Niedersachsen im Rahmen der von der DB AG maßgeblich beeinflussten Revision des Jahres 2002.

Die Zuweisungen nach § 7 (1) Satz 4 NNVG stehen im Jahr 2014 noch unter dem Vorbehalt des Verwendungsnachweises der Region Hannover (RH). Nach § 7 (1) Satz 4 NNVG werden die von der RH nicht verwendeten Regionalisierungsmittel hälftig der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und dem ZGB zugewiesen.

Regionalisierungsmittel für das Land Niedersachsen von 2008 bis 2030

Tabelle F1/1

	2008	2009	2010	2011	2012
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 5 RegG (in €)	573.382.500,00	581.983.238,00	590.712.986,00	599.573.681,00	608.567.286,00
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)		8.600.737,50	8.729.748,56	8.860.694,79	8.993.605,21
zum Vorjahr (in %)		1,50000	1,50000	1,50000	1,50000

	2013	2014	2015	2016	2017
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 5 RegG (in €)	617.695.795,00	626.961.232,00	636.365.651,00	645.911.136,00	655.599.803,00
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)	9.128.509,29	9.265.436,93	9.404.418,48	9.545.484,76	9.688.667,03
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000

	2018	2019	2020	2021	2022
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 5 RegG (in €)	665.433.800,00	675.415.307,00	685.546.536,00	695.829.734,00	706.267.180,00
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)	9.833.997,04	9.981.506,99	10.131.229,60	10.283.198,04	10.437.446,01
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000

	2023	2024	2025	2026	2027
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 5 RegG (in €)	716.861.188,00	727.614.106,00	738.528.317,00	749.606.242,00	760.850.336,00
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)	10.594.007,70	10.752.917,82	10.914.211,59	11.077.924,76	11.244.093,63
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000

	2028	2029	2030
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 5 RegG (in €)	772.263.091,00	783.847.037,00	795.604.743,00
Veränderungen			
zum Vorjahr (in €)	11.412.755,04	11.583.946,36	11.757.705,56
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000

Tabelle F1/2 Regionalisierungsmittel für den Zweckverband Großraum Braunschweig von 2008 bis 2030

	2008	2009	2010	2011	2012
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 7 (1) Satz 1 NNVG (in €)	50.657.713,15	51.417.578,85	52.188.842,53	52.971.675,17	53.766.250,30
§ 7 (1) Satz 4 NNVG (in €)	2.104.934,65	869.032,66	893.158,04	906.555,41	296.250,50
§ 7 (5) Nr. 2 NNVG (in €)	7.431.438,57	7.542.910,15	7.656.053,80	7.770.894,61	7.887.458,02
Summe SPNV (in €)	60.194.086,37	59.829.521,66	60.738.054,37	61.649.125,19	61.949.958,82
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)		-364.564,71	908.532,71	911.070,82	300.833,64
zum Vorjahr (in %)		-0,60565	1,51854	1,50000	0,48798

	2013	2014	2015	2016	2017
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 7 (1) Satz 1 NNVG (in €)	54.572.744,05	55.391.335,22	56.222.205,24	57.065.538,32	57.921.521,40
§ 7 (1) Satz 4 NNVG (in €)	300.694,31	305.204,72	0,00	0,00	0,00
§ 7 (5) Nr. 2 NNVG (in €)	8.005.769,89	8.125.856,44	8.247.744,29	8.371.460,45	8.497.032,36
Summe SPNV (in €)	62.879.208,25	63.822.396,38	64.469.949,53	65.436.998,78	66.418.553,76
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)	929.249,43	943.188,12	647.553,15	967.049,24	981.554,98
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,01462	1,50000	1,50000

	2018	2019	2020	2021	2022
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 7 (1) Satz 1 NNVG (in €)	58.790.344,22	59.672.199,38	60.567.282,37	61.475.791,61	62.397.928,48
§ 7 (1) Satz 4 NNVG (in €)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
§ 7 (5) Nr. 2 NNVG (in €)	8.624.487,85	8.753.855,16	8.885.162,99	9.018.440,44	9.153.717,04
Summe SPNV (in €)	67.414.832,06	68.426.054,55	69.452.445,36	70.494.232,04	71.551.645,52
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)	996.278,31	1.011.222,48	1.026.390,82	1.041.786,68	1.057.413,48
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000

	2023	2024	2025	2026	2027
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 7 (1) Satz 1 NNVG (in €)	63.333.897,41	64.283.905,87	65.248.164,46	66.226.886,92	67.220.290,23
§ 7 (1) Satz 4 NNVG (in €)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
§ 7 (5) Nr. 2 NNVG (in €)	9.291.022,80	9.430.388,14	9.571.843,96	9.715.421,62	9.861.152,95
Summe SPNV (in €)	72.624.920,21	73.714.294,01	74.820.008,42	75.942.308,55	77.081.443,18
Veränderungen					
zum Vorjahr (in €)	1.073.274,68	1.089.373,80	1.105.714,41	1.122.300,13	1.139.134,63
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000	1,50000

Fortsetzung Tabelle F1/2
Regionalisierungsmittel für den Zweckverband Großraum Braunschweig von 2008 bis 2030

	2028	2029	2030
RegG Niedersachsen	RegG 2008	RegG 2008	RegG 2008
§ 7 (1) Satz 1 NNVG (in €)	68.228.594,58	69.252.023,50	70.290.803,85
§ 7 (1) Satz 4 NNVG (in €)	0,00	0,00	0,00
§ 7 (5) Nr. 2 NNVG (in €)	10.009.070,24	10.159.206,29	10.311.594,39
Summe SPNV (in €)	78.237.664,82	79.411.229,80	80.602.398,24
Veränderungen			
zum Vorjahr (in €)	1.156.221,65	1.173.564,97	1.191.168,45
zum Vorjahr (in %)	1,50000	1,50000	1,50000

Für die bevorstehende Revision des RegG hatten die Bundesländer ein Gutachten (Revisionsgutachten der Länder) zur Ermittlung des Finanzbedarfes in Auftrag gegeben. Die Datengrundlage lieferten hierfür die Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV-Aufgabenträger). Dabei oblag es dem bei einem Verkehrsvertrag federführenden Aufgabenträger, die Angabe auch für alle anderen am Vertrag beteiligten Aufgabenträger anzugeben.

So hat der ZGB den Finanzbedarf zum „Elektro-Netz Niedersachsen-Ost“ (ENNO) nicht nur für den ZGB, sondern auch für die hieran beteiligten Aufgabenträger LNVG und RH angegeben. Umgekehrt wurde der Finanzbedarf des Zweckverbandes auch von anderen Aufgabenträgern benannt. Der Finanzbedarf wurde zwischen den beteiligten SPNV-Aufgabenträgern abgestimmt.

Insofern erfolgte die Ermittlung des Finanzbedarfes für den SPNV-Betrieb in der Region Braunschweig in Abstimmung mit dem ZGB auch durch die LNVG, die RH und die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA).

In der folgenden Tabelle F1/3 ist der Finanzbedarf für den SPNV-Betrieb in der Region Braunschweig für den Zeitraum zwischen 2016 und 2030 dargestellt. Der Finanzbedarf in der Region Braunschweig ist darin den Zuweisungen des Landes Niedersachsen auf Grundlage der aktuell gültigen rechtlichen Rahmenbedingungen (RegG, NNVG, § 7 (1) Satz 1) gegenübergestellt.

Um den Finanzbedarf für den laufenden Betrieb aus Regionalisierungsmitteln NNVG § 7 (1) Satz 1 sicherzustellen, wäre ein durchschnittlicher Anstieg der Zuweisungen des Landes um 40,7 Prozent erforderlich.

Im Jahr 2015 haben sich der Bund und die Länder über die Höhe der Regionalisierungsmittel geeinigt. So erhalten die Länder ab 2016 8,0 Mrd. Euro. Der Steigerungssatz liegt bei 1,8 % pro Jahr. Die Verteilung zwischen den Ländern wie auch innerhalb Niedersachsens ist noch nicht abschließend geklärt, so dass die Höhe der Regionalisierungsmittel, die das Land Niedersachsen und der ZGB erhalten, erst zu einem späteren Zeitpunkt abschließend angegeben werden können. Auf der Grundlage der heutigen gesetzlichen Regelungen würde der ZGB rd. 5,5 Mio. Euro im Jahr 2016 zusätzlich bekommen; der Bedarf ist deutlich höher. Wegen der noch ausstehenden abschließenden Klärung sind alle hier gemachten Angaben auf den derzeit gültigen Rechtsrahmen bezogen, ohne die genannten zusätzlichen rd. 5,5 Mio. Euro berechnet und später an aktuelle Entwicklungen anzupassen.

Tabelle F1/3

Finanzbedarf für den SPNV im Großraum Braunschweig

	2016	2017	2018	2019	2020
Zuweisungen des Landes nach dem NNVG (in €)	65.436.998,78	66.418.553,76	67.414.832,06	68.426.054,55	69.452.445,36
Finanzbedarf für SPNV (in €)	79.293.433,00	80.836.744,00	79.491.769,00	81.118.086,00	82.806.123,00
Finanzierungsdeckung = Zuweisungen-Finanzbedarf (in €)	-13.856.434,22	-14.418.190,24	-12.076.936,94	-12.692.031,45	-13.353.677,64
erforderlicher Anstieg der Zuweisungen (in %)	21,18	21,71	17,91	18,55	19,23

	2021	2022	2023	2024	2025
Zuweisungen des Landes nach dem NNVG (in €)	70.494.232,04	71.551.645,52	72.624.920,21	73.714.294,01	74.820.008,42
Finanzbedarf für SPNV (in €)	84.558.059,00	86.610.207,00	88.485.668,00	90.431.850,00	92.498.094,00
Finanzierungsdeckung = Zuweisungen-Finanzbedarf (in €)	-14.063.826,96	-15.058.561,48	-15.860.747,79	-16.717.555,99	-17.678.085,58
erforderlicher Anstieg der Zuweisungen (in %)	19,95	21,05	21,84	22,68	23,63

	2026	2027	2028	2029	2030
Zuweisungen des Landes nach dem NNVG (in €)	75.942.308,55	77.081.443,18	78.237.664,82	79.411.229,80	80.602.398,24
Finanzbedarf für SPNV (in €)	94.546.890,00	96.685.830,00	98.962.500,00	101.301.918,00	101.632.174,00
Finanzierungsdeckung = Zuweisungen-Finanzbedarf (in €)	-18.604.581,45	-19.604.386,82	-20.724.835,18	-21.890.688,20	-21.029.775,76
erforderlicher Anstieg der Zuweisungen (in %)	24,50	25,43	26,49	27,57	26,09

	2016 - 2030
Zuweisungen des Landes nach dem NNVG (in €)	1.091.629.029,30
Finanzbedarf für SPNV (in €)	1.339.259.345,00
Finanzierungsdeckung = Zuweisungen-Finanzbedarf (in €)	-247.630.315,70
erforderlicher Anstieg der Zuweisungen (in %)	22,68

Sollten die Regionalisierungsmittel für das vereinbarte Verkehrsangebot nicht ausreichen, können alle Verkehrsangebote nach Maßgabe der bestehenden Verkehrsverträge entsprechend der folgenden Prioritäten reduziert werden:

1. Infrastruktur erhalten
eine Reduzierung der SPNV-Angebote darf nicht zur Einstellung von SPNV-Strecken führen.
2. Mobilität sichern
Die Mobilität ist möglichst mit bestehenden SPNV-Verbindungen zu erhalten.
3. Vorrang für Pendler, Schüler und Auszubildende
SPNV-Verbindungen sind insbesondere an Werktagen zu erhalten.
4. Ersatz durch Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)
ÖSPV-Verbindungen können einzelne SPNV-Verbindungen unter Erhalt der Streckeninfrastruktur ersetzen.

ÖSPV-Betrieb F2

Derzeitiger Finanzbedarf durch allgemeine Vorschrift und öffentliche Dienstleistungsaufträge

Nach derzeitigen Planungen entstehen dem ZGB aufgrund der zu Beginn des Jahres 2012 in Kraft getretenen allgemeinen Vorschrift (aV) sowie durch öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) mit kommunalen Verkehrsunternehmen Finanzierungsverpflichtungen für das bestehende ÖSPV-Angebot in Höhe der unter F4 aufgeführten Tabelle. Diese finanziellen Verpflichtungen sind durch die seitens des ZGB den Verkehrsunternehmen zusätzlich auferlegten Verkehrsleistungen zur Umsetzung des bisherigen Nahverkehrsplans begründet.

Zukünftiger Finanzbedarf durch Gesamtfinanzierungsverantwortung für RegioBus-Leistungen

Die Verwaltung des ZGB wurde durch die Verbandsversammlung und die Vertreter der Verbandsglieder beauftragt, die Finanzierung des ÖSPV auf eine neue Grundlage zu stellen. Es wird die volle Finanzierungsverantwortung des ZGB für die RegioBus-Leistungen angestrebt und Transparenz und Prüfbarkeit der Kosten- und Erlössituation auf den betroffenen Linien gefordert. Damit verbunden ist insbesondere auch die konkrete Nachweisführung dieser Aspekte.

Die Finanzierung wird weiter ausschließlich unter Beachtung der europarechtlichen Vorgaben insbesondere der VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen.

Durch die wesentlichen Veränderungen der Finanzierung der RegioBus-Leistungen sind deutliche Auswirkungen auf den Gesamtfinanzierungsbedarf des ZGB zu erwarten. Die zu erwartenden konkreten Veränderungen bezüglich der Finanzierung sind derzeit allerdings noch nicht abschätzbar.

F3 Investitionsplan

F3.1 Strecken

Planung, Bau und Betrieb der Strecken des SPNV erfolgen durch die DB Netz AG, wobei Neu- oder Umbauten auf Grundlage der jeweils gültigen Richtlinien und der betriebsnotwendigen Erfordernisse umgesetzt werden. Dies gilt auch für die Strecken, die auf der Grundlage der Untersuchung des Landes zur Reaktivierung von Schienenstrecken wieder in Betrieb genommen werden. Solche Maßnahmen werden vorwiegend durch Finanzmittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BschwAG) finanziert. Weiter sind Finanz- und Eigenmittel aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) einzusetzen. Finanzmittel nach den RegG können durch das Land bereitgestellt werden.

F3.2 Stationen

Planung, Bau und Betrieb der SPNV-Stationen erfolgen durch die DB Station&Service AG. Die Finanzierung erfolgt im Wesentlichen über Fördermittel nach dem GVFG/Entflechtungsgesetz. Hier beträgt die Förderquote im Regelfall 75% der förderfähigen Kosten. Der ZGB schließt die Deckungslücke mit Eigenmitteln bei solchen Station, die im Rahmen des „Regionalbahnkonzepts 2014+“ modernisiert werden, sofern keine alternativen Finanzierungsmöglichkeiten gegeben sind.

Einen Sonderfall stellt das Programm „Niedersachsen ist am Zug III“ dar, das im Dezember 2014 vorgestellt worden ist. Hierbei handelt es sich um ein gemeinsam vom Land Niedersachsen und der DB Station&Service AG erarbeitetes Programm, das bis 2025 den barrierefreien Umbau von landesweit 44 Stationen umfasst. In der Region Braunschweig sind neun Stationen im Programm enthalten.

Der ZGB hat die bislang geleisteten Vorplanungen finanziert, wodurch eine zügigere Realisierung der Umbaumaßnahmen ermöglicht werden kann. 50% der weiteren noch anfallenden Herstellungskosten werden durch das Land Niedersachsen getragen, 40% durch die DB Station&Service AG. Der verbleibende Anteil von 10% an den Planungs- und Baukosten wird ebenfalls durch den ZGB übernommen.

F3.3 Haltestellen

Fördermittel für den Ausbau von Bus- und Stadtbahnhaltestellen stehen nur noch für Maßnahmen zur Verfügung, deren förderfähige Gesamtkosten mehr als 35.000 Euro betragen; die Bündelung mehrerer Vorhaben ist unter gewissen Bedingungen möglich und im Vorfeld mit dem Fördermittelgeber abzustimmen. Für geplante Maßnahmen kann ein Antrag auf Förderung nach dem GVFG/Entflechtungsgesetz bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) gestellt werden. Dem Antrags sind neben den Planungsunterlagen auch die Stellungnahmen eines Behindertenverbandes und des Aufgabenträgers beizufügen.

Die Anträge müssen bis zum 31. Mai jedes Jahres für das Folgejahr gestellt werden. Antragstellern wird empfohlen, frühzeitig mit der LNVG Kontakt aufzunehmen, um die Förderfähigkeit (z.B. wegen Bagatellgrenzen) und den Umfang der Antragsunterlagen abzustimmen. Dies gilt insbesondere mit Blick darauf, dass sowohl das Antragsverfahren wie auch die Förderbedingungen Änderungen unterliegen können.

Der ZGB prüft, ob er Einzelvorhaben der Verbandsmitglieder sammeln und diese als Maßnahmenpaket bei der LNVG anmelden kann. Außerdem wird erwogen, eine finanzielle Beteiligung an ausgewählten Maßnahmen zu leisten.

B+R, P+R

Die erstmalige Herstellung von B+R- und P+R-Anlagen wird vom Land Niedersachsen durch Fördermittel nach dem GVFG/Entflechtungsgesetz gefördert. Hierfür ist durch die zuständige Gebietskörperschaft ein Antrag bei der LNVG zu stellen.

Förderanträge sind bis zum 31. Mai eines Jahres bei der LNVG einzureichen, die Realisierung kann bei einem positiven Bescheid im Folgejahr erfolgen. Mit dem Antrag sind verschiedene Nachweise (z.B. zur Erforderlichkeit durch Fotodokumentation an mehreren Terminen) und Stellungnahmen vorzulegen. Antragstellern wird empfohlen, frühzeitig mit der LNVG Kontakt aufzunehmen, um die Förderfähigkeit (z. B. wegen Bagatellgrenzen) und den Umfang der Antragsunterlagen abzustimmen. Dies gilt insbesondere mit Blick darauf, dass sowohl das Antragsverfahren wie auch die Förderbedingungen Änderungen unterliegen können.

Der ZGB prüft, ob eine finanzielle Beteiligung an ausgewählten Maßnahmen möglich ist.

Fahrzeuge

Eisenbahnfahrzeuge

Für die Angebotsausweitungen im Elektro-Netz Niedersachsen-Ost (ENNO) sollen vier zusätzliche Elektrotriebwagen beschafft werden. Für die Bestellung bestehen Lieferoptionen, die bis 01.03.2016 ausgelöst werden müssen. Die Kosten belaufen sich auf 23 Mio. Euro. Ein Antrag auf Förderung durch das Land Niedersachsen soll gestellt werden.

Stadtbahnfahrzeuge

Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH (BSVG) beabsichtigt die Beschaffung von 7 Niederflurstadtbahnfahrzeugen. In Abhängigkeit der Ergebnisse des Stadtbahnausbaukonzeptes soll die Beschaffung von weiteren Stadtbahnfahrzeugen erfolgen. Eine Förderung soll beantragt werden.

F3.4

F3.5

F3.5.1

F3.5.2

F3.5.3 Busse

Busneubeschaffungen werden von den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Das Land Niedersachsen hat ein Programm zur Förderung von Busbeschaffungen für den Zeitraum vom 01.03.2015 bis zum 31.12.2019 nach § 2 Satz 1 Nr. 8 Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) beschlossen. Anträge sind gegenüber der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) zu stellen.

F3.6 Betriebshöfe

Die Betriebshöfe im Busbereich werden von den einzelnen Verkehrsunternehmen erstellt und unterhalten. Der Bau kann durch das Land Niedersachsen gefördert werden. Eine Förderung durch den ZGB erfolgt nicht. Anträge sind gegenüber der LNVG zu stellen.

F3.7 Bevorrechtigung ÖPNV

Bauliche und technische Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV können durch das Land Niedersachsen gefördert werden, wenn sie den Betriebsablauf in Bezug auf Qualität nachhaltig verbessern; hierzu zählen Pünktlichkeit (Fahrplanteue), Schnelligkeit, Zuverlässigkeit (Anschlusssicherung) Erreichbarkeit und Störungsbewältigung. Anträge sind gegenüber der LNVG zu stellen.

F3.8 Fahrgastinformation

Jährlich fallen für die Bereitstellung und Pflege der Daten für das landesweite Fahrplanauskunftssystem connect Kosten in Höhe von 37.604 Euro an, die der ZGB für die Datenintegration aller Fahrplandaten für den Großraum Braunschweig trägt.

Zur Gewinnung von Echtzeitdaten hat der VRB im 2015 einen regionsweiten Antrag auf Landesförderung gestellt. Hierbei geht es um die Ausstattung aller im Linienverkehr eingesetzten Busse mit Bordrechnern, die zur Gewinnung von Echtzeitdaten eingesetzt werden. Zusätzlich ist auch die Integration von Monitoren zur Fahrgastinformation in den Bussen vorgesehen sowie die Ausstattung von nachfragestarken Haltestellen mit Abfahrtsmonitoren. Auch die Erweiterung der Fahrplanauskunft bzw. der App ist Bestandteil des Antrages. Das Antragsvolumen beträgt 31 Mio. Euro. Nach erfolgreicher Aufnahme in das Förderprogramm des Landes, werden Jahren 2016ff Kosten entstehen, an denen alle Partner (VRB, ZGB, VU und Kommunen) beteiligt sind.

Seit Frühjahr 2015 ist das PendlerPortal im Betrieb. Die jährlichen Kosten für den laufenden Betrieb in Höhe von derzeit 7.882,56 Euro werden für die Region Braunschweig vom ZGB getragen.

F3.9 Marketing

Die Finanzmittel für die Maßnahmen im Rahmen des Aufgabenträgermarketings werden jährlich über den Haushalt des ZGB bereitgestellt.

Finanzbedarf für den Verbundtarif/Verkehrsverbund**F4**

Der ZGB als Aufgabenträger für den straßen- und schienengebundenen ÖPNV verfolgt das Ziel, in seinem Gebiet die Anwendung einheitlicher und attraktiver Fahrpreise für alle Fahrgäste des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs zu ermöglichen. Hierzu hat der ZGB eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) VO (EG) Nr. 1370/2007 erarbeitet. Die allgemeine Vorschrift zu Höchsttarifen trat am 01.01.2012 in Kraft.

Diese allgemeine Vorschrift (aV) wird als Vertrag von Unternehmen, die Linienverkehrsleistungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr erbringen, mit dem ZGB als zuständiger Behörde geschlossen. Die allgemeine Vorschrift regelt neben den vorrangigen Regelungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (öDA) mit den kommunalen Verkehrsunternehmen die Erstattung von Mindereinnahmen im regionalen Busverkehr durch die Anwendung des einheitlichen Verbundtarif Region Braunschweig (VRB-Tarif) für alle Fahrgäste als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung. Die aV wurde als Vertrag mit den 13 Busunternehmen im VRB-Tarif vereinbart um mit den Vertragspartnern eine transparente, einvernehmliche und beihilferechtskonforme Ausgleichsregelung zu treffen.

Der Finanzierungsbedarf über die allgemeine Vorschrift ergibt sich dabei aus der fortgeschriebenen Kosten-Erlös-Situation der Verkehrsunternehmen. Die Ausgleichsleistungen werden vom ZGB als Vorauszahlung geleistet, um die Liquidität der Unternehmen zu sichern. Zur Finanzierung der sich aus der allgemeinen Vorschrift ergebenden Verbindlichkeiten steht dem ZGB das Instrument der Verbandsumlage zur Verfügung. Diese wird durch erschließungsbezogene Refinanzierungsvereinbarungen zwischen dem ZGB und seinen Verbandsgliedern ergänzt.

Ziel der Systematik aus aV und Refinanzierungsverträgen ist die dauerhafte Sicherung des Verbundtarifs, dabei wird die einheitliche Tarifanwendung für alle Fahrgäste des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung besteht in der Verpflichtung, keinen höheren, als den vom ZGB vorgegebenen Tarif nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifzonenregelung anzuwenden.

Zwischen den Anwendungsjahren 2012 – 2014 gab es hohe Schwankungen über die Höhe des Finanzierungsbedarfs. Dies führte zu Schwankungen bei der Refinanzierung (Verhältnis ZGB – Verbandsglieder). Um die Kontinuität der Zahlungshöhen für die Verbandsglieder (Refinanzierungsbedarf) und für die Verkehrsunternehmen (Finanzierungsbedarf aus der allgemeinen Vorschrift) sicherzustellen, wurde zwischen den Verkehrsunternehmen und dem ZGB eine Regelung zur Deckelung der Vorauszahlungsbeträge von Jahr zu Jahr vereinbart. Dies verdeutlicht folgende Tabelle:

**Tabelle
F4**

ÖSPV Finanzierung (aV und öDA)

	2014	2015	2016	2017	2018
Verpflichtungen aus der aV (in €)	3.731.000,-	3.917.000,-	4.113.000,-	4.319.000,-	4.535.000,-
Verpflichtungen aus öDA (in €)	2.445.000,-	2.654.000,-	2.676.000,-	2.698.000,-	2.720.000,-
Gesamtzahlung (in €)	6.176.000,-	6.571.000,-	6.789.000,-	7.017.000,-	7.255.000,-

Künftiger Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife

Der künftige Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife hängt von Art, Umfang und Anzahl der eingegangenen Kooperationen ab. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass jede tarifliche Kooperation zumindest in der Anlaufphase einen Defizitausgleich erfordert.

Das genaue Ausgleichsvolumen ist im Einzelfall mittels Fahrgasterhebungen und detaillierten Kalkulationen abzuschätzen. Ferner sind Übergangstarife so zu gestalten, dass sie neben dem Ziel einer Attraktivitätssteigerung für die Fahrgäste auch die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der finanziellen Gewährsträger berücksichtigen. Die Ausgleichslast ist dabei zwischen dem ZGB und den jeweils beteiligten Nachbarregionen aufzuteilen. Die Erfahrungen sowohl aus dem „Peine-Tarif“ wie auch aus dem VRB zeigen, dass die Übernahme eines finanziellen Risikos sich langfristig auszahlt, da bei einer wirtschaftlich verträglichen und kundenfreundlichen Tarifgestaltung der Defizitbetrag aufgrund steigender Fahrgastzahlen kontinuierlich abnimmt und gleichzeitig der ÖPNV insgesamt attraktiver wird.

Eine Aussage über den künftigen Finanzbedarf für verbundübergreifende Tarife kann an dieser Stelle nicht getroffen werden. Die Entscheidung hierüber unterliegt fallweise einer gesonderten Beschlussfassung in den Gremien des ZGB.



Bildquellenverzeichnis

U1 iStockphoto, München (ViktorCap) | U2 cobra-gestaltung; Braunschweiger Verkehrs-GmbH; Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig | 2 Zweckverband Großraum Braunschweig | 5 iStockphoto, München (HalfPoint) | 10 iStockphoto, München (romrodinka) | 13 iStockphoto, München (kasto80) | 19 iStockphoto, München (Urs Siedentop) | 20 iStockphoto, München (HalfPoint) | 24 cobra-gestaltung | 37, 40 LIO Design, Braunschweig | 44 Zweckverband Großraum Braunschweig | 48 iStockphoto, München (Ridofranz) | 52 iStockphoto, München (JackF) | 54 DB Regio AG | 62 iStockphoto, München (AntonioGuillem) | 65 iStockphoto, München (romrodinka) | 77 LIO Design, Braunschweig | 83 iStockphoto, München (monkeybusinessimages) | 91 DB Regio AG | 98 iStockphoto, München (Madhorse) | 107 DB Regio AG | 111 Zweckverband Großraum Braunschweig | 114 Abellio Rail NRW GmbH | 119 WestfalenBahn GmbH | 126 iStockphoto, München (YakobchukOlena) | 135 Sky View imaging, Bremen | 136 iStockphoto, München (jonathanfilskov-photography) | 149 iStockphoto, München (romrodinka) | 157 Hemera, München (Pavel Losevsky) | 162 iStockphoto, München (monkeybusinessimages) | 165 iStockphoto, München (36clicks) | 170 iStockphoto, München (AntonioGuillem) | 182 cobra-gestaltung | 188 iStockphoto, München (gabcsi) | 199 Zweckverband Großraum Braunschweig | 214 iStockphoto, München (ViktorCap) | 228 iStockphoto, München (romrodinka) | 235 iStockphoto, München (Deklofenak) | 239 iStockphoto, München (Maria Pavlova) | 243 iStockphoto, München (YakobchukOlena) | 255 DB Regio AG | 260 iStockphoto, München (Deklofenak) | 261 Sky View imaging, Bremen | 263 iStockphoto, München (Iakov Filimonov) | 297 iStockphoto, München (ViktorCap) | 300 Hemera, München (Pavel Losevsky) | 305 iStockphoto, München (AntonioGuillem) | 308 iStockphoto, München (HalfPoint) | 315, 321 Zweckverband Großraum Braunschweig | 327 BananaStock RF, Watlington / Oxon (Jupiterimages) | 340 Zweckverband Großraum Braunschweig | 342 Bjoern Ernst | 345 cobra-gestaltung | 348 iStockphoto, München (sergeyponomarenko) | 364 iStockphoto, München (kasto80) | 376 iStockphoto, München (PIKSEL) | U4 cobra-gestaltung; Braunschweiger Verkehrs-GmbH; Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig

Karten- und Grafikquelleverzeichnis

Wenn direkt darunter kein Quellennachweis steht: Zweckverband Großraum Braunschweig

Gestaltung

LIO Design GmbH, Braunschweig

Gesamtherstellung

oeding print GmbH, Braunschweig

Nachdruck, auch nur auszugsweise, nur mit Genehmigung und Quellenangabe des Herausgebers.

Sie finden den Nahverkehrsplan auch im Internet unter:
www.zgb.de > Verkehrsplanung > Nahverkehrsplan



Zweckverband
Großraum
Braunschweig

www.zgb.de