

## E Kosten- und Finanzierungsübersicht

Im Nahverkehrsplan ist der Finanzbedarf für Investitionen und für Betriebskostendefizite im Schienenpersonennahverkehr sowie im sonstigen Personennahverkehr darzustellen. Der Nahverkehrsplan soll auch erkennbar machen, wie der Finanzbedarf für Investitionen und Betriebskostendefizite gedeckt werden soll (§ 6 Abs 1 NNVG).

### E1 SPNV-Betrieb

Die Kosten, die durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) entstehen, sind allein durch Fahrgeleinnahmen nicht zu erwirtschaften. Defizite müssen daher durch Zuschüsse der SPNV-Aufgabenträger ausgeglichen werden. Eine Finanzierung über die Verbandsumlage erfolgt nicht. Dem Zweckverband Großraum Braunschweig stehen dafür ausschließlich Mittel zur Verfügung, die ihm vom Land Niedersachsen aus den Zuweisungen des Bundes bereit gestellt werden. Die Zuweisungen des Bundes an das Land Niedersachsen erfolgen nach den Bestimmungen im Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG). Das Land Niedersachsen regelt die Verteilung dieser Regionalisierungsmittel im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG). Beide Gesetze sollen noch im Jahr 2007 verändert werden. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 25.05.2007 (Drucksache BR 357/07) für ein „Zweites Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“ und der Gesetzentwurf der Niedersächsischen Landesregierung vom 26.06.2007 (Drucksache NLT 15/3889) für ein „Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes“ bilden die Grundlage der nachfolgenden Ausführungen.

Das Regionalisierungsgesetz wurde bereits im Jahr 2006 durch das Haushaltsbegleitgesetz 2006 des Bundes in wesentlichen Teilen geändert. Die frühere Unterscheidung der Regionalisierungsmittel nach § 8 (1) und § 8 (2) RegG ist bereits zum 01.01.2006 entfallen. Zeitgleich wurden die Regionalisierungsmittel im Vergleich zur vorigen Fassung des Regionalisierungsgesetzes deutlich reduziert.

In der folgenden Tabelle E1/1 ist die Höhe der Regionalisierungsmittel für das Land Niedersachsen im Zeitraum von 2006 bis 2012 nach dem vorliegenden Entwurf der Bundesregierung (RegG neu) dargestellt. Weiter ermöglicht die Tabelle E1/1 einen Vergleich zwischen der Situation vor dem Haushaltsbegleitgesetz des Bundes im Jahr 2006 (RegG alt) mit der Situation nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung (RegG neu).

**Tabelle E1/1 Regionalisierungsmittel für Niedersachsen bis 2012**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>RegG alt</b>							
§ 8 (1) RegG	396.100.878 €	402.042.391 €	408.073.027 €	414.194.122 €	420.407.034 €	426.713.140 €	433.113.837 €
§ 8 (2) RegG	219.028.416 €	222.313.842 €	225.648.550 €	229.033.278 €	232.468.777 €	235.955.809 €	239.495.146 €
Summe	615.129.294 €	624.356.233 €	633.721.577 €	643.227.400 €	652.875.811 €	662.668.949 €	672.608.983 €
<b>RegG neu</b>							
§ 8 RegG	605.861.290 €	576.380.410 €	573.382.500 €	581.981.090 €	590.717.120 €	599.573.410 €	608.567.140 €
<b>Veränderungen</b>							
neu - alt (in €)	- 9.268.004 €	- 47.975.823 €	- 60.339.077 €	- 61.246.310 €	- 62.158.691 €	- 63.095.539 €	- 64.041.843 €
kumuliert (in €)	- 9.268.004 €	- 57.243.827 €	- 117.582.904 €	- 178.829.214 €	- 240.987.905 €	- 304.083.444 €	- 368.125.287 €
neu - alt (in %)	- 1,50668 %	- 7,68405 %	- 9,52139 %	- 9,52172 %	- 9,52075 %	- 9,52143 %	- 9,52141 %
zum Vorjahr (in %)	- 0,02928 %	- 4,86595 %	- 0,52013 %	1,49963 %	1,50108 %	1,49924 %	1,50002 %

Obwohl nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung ab dem Jahr 2009 die Regionalisierungsmittel mit jährlich rund 1,5 Prozent wieder dynamisiert werden sollen, bleibt es gegenüber der Regelung vor 2006 bei einer Kürzung der Regionalisierungsmittel für Niedersachsen im Umfang von 240 Mio. € im Zeitraum zwischen 2006 und 2010 bzw. von 368 Mio. € im Zeitraum zwischen 2006 und 2012.

Nach dem Gesetzentwurf der Niedersächsischen Landesregierung soll das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz künftig keine absoluten, sondern nur noch relative Werte für die Verteilung der Regionalisierungsmittel im Land Niedersachsen enthalten. Eine Ausnahme hiervon würde die Zuweisung der Verwaltungspauschale an die niedersächsischen Aufgabenträger bilden.

Aus der folgenden Tabelle E1/2 wird ersichtlich, welche Finanzmittel der Zweckverband im Zeitraum von 2006 bis 2012 vom Land Niedersachsen nach dem Gesetzentwurf der Landesregierung für den SPNV erhalten soll (RegG neu / NNVG). Weiter ermöglicht die Tabelle E1/2 einen Vergleich zwischen der Situation vor dem Haushaltsbegleitgesetz des Bundes im Jahr 2006 (RegG alt / NNVG) mit der Situation nach dem Gesetzentwurf der Bundesregierung (RegG neu / NNVG).

**Tabelle E1/2 Regionalisierungsmittel für den SPNV im Großraum Braunschweig bis 2012**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
RegG alt / NNVG alt	63.217.665 €	64.165.930 €	65.128.419 €	66.105.345 €	67.096.925 €	68.103.379 €	69.124.930 €
RegG neu / NNVG neu	61.802.829 €	58.807.952 €	58.502.076 €	59.379.388 €	60.270.723 €	61.174.328 €	62.091.956 €
<b>Veränderungen</b>							
Summe SPNV neu - alt (in €)	-1.414.836 €	-5.357.978 €	-6.626.343 €	-6.725.957 €	-6.826.203 €	-6.929.051 €	-7.032.974 €
Summe SPNV kumuliert (in €)	-1.414.836 €	-6.772.814 €	-13.399.157 €	-20.125.114 €	-26.951.317 €	-33.880.368 €	-40.913.342 €
Summe SPNV neu - alt (in %)	- 2,23804 %	- 8,35019 %	- 10,17427 %	- 10,17460 %	- 10,17364 %	- 10,17431 %	- 10,17429 %
Summe SPNV zum Vorjahr (in %)	- 0,77161 %	- 4,84586 %	- 0,52013 %	1,49963 %	1,50108 %	1,49924 %	1,50002 %

Hieraus wird deutlich, dass die Regionalisierungsmittel im Großraum Braunschweig um rund 41 Mio. € im Zeitraum 2006 bis 2012 bzw. um über 27 Mio. € im Zeitraum 2008 bis 2012 durch das Haushaltsbegleitgesetz des Bundes im Jahr 2006 gekürzt worden sind.

Ein Risiko für den Zweckverband Großraum Braunschweig in Höhe von jährlich über eine Million Euro wird mit dem Entwurf zum NNVG weiter bestehen bleiben. Grundlage dieses Risikos bilden die im Jahr 2002 im Rahmen der Revision des Regionalisierungsgesetzes vorgenommenen Festlegungen zur Höhe des Grundangebotes im Schienenpersonennahverkehr bei den Niedersächsischen Aufgabenträgern. Sofern das Grundangebot nicht vollständig ausgeschöpft wird, werden die hieraus frei werdenden Regionalisierungsmittel den beiden SPNV-Aufgabenträgern im ländlichen Raum (ZGB und LNVG) jeweils hälftig zugewiesen.

Der Leistungsumfang für ein ausreichendes Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) umfasst im Großraum Braunschweig entsprechend Kapitel C2.2.2 insgesamt 7.086.251,96 Zugkilometer. Für dieses Bedienungsangebot wird ein durchschnittlicher Zuschussatz entsprechend den Ergebnissen der Revision im Jahre 2002 und einer jährlichen Steigerung von 1,5 % angenommen. Im Jahr 2008 ergibt sich hieraus entsprechend Tabelle E1/3 ein Finanzbedarf in Höhe von 77.771.921 EUR.

**Tabelle E1/3 Finanzierung des ausreichenden Bedienungsangebotes im SPNV**

KBS	Streckenverlauf	Angebot	Fahrten (Mo-So)	Fahrten (Mo-Fr)	Zugkm / Fahrt	Zugkilometer
115	(Uelzen) - Wittingen - Gifhorn - Braunschweig	2h-Takt (18) + Verstärker (4)	18	4	70,07	530.990,46
115	Gifhorn - Braunschweig	2h-Takt (18)	18		32,13	211.094,10
300	(Hannover) - Gifhorn - Wolfsburg	1h-Takt (36) + Tagesrand (2) + Verstärker (4)	38	4	39,38	585.895,64
301	Braunschweig - Wolfsburg - (Stendal)	1h-Takt (36) + Verstärker (4)	36	4	44,45	628.878,60
301	Wolfsburg - (Magdeburg)	2h-Takt (18)	18		11,95	78.511,50
310	(Hannover) - Peine - Braunschweig	1h-Takt (36) + Tagesrand (6) + Verstärker (12)	42	12	33,28	610.821,12
310	Braunschweig - Helmstedt - (Magdeburg)	1h-Takt (36) + Verstärker (8)	36	8	38,34	581.081,04
312	Braunschweig - Wolfenbüttel - Schöppenstedt	1h-Takt (36) + Verstärker (4)	36	4	29,54	417.931,92
313	(Hildesheim) - Lengede/Broistedt - Braunschweig	1h-Takt (36)	36		21,13	277.648,20
320	(Hannover) - Salzgitter-Ringelheim - Goslar - Bad Harzburg	1h-Takt (36)	36	4	43,05	609.071,40
330	Vienenburg - (Halberstadt)	2h-Takt (18)	18		5,16	33.901,20
330	Bad Harzburg - Vienenburg - (Halberstadt)	2h-Takt (18)	18	4	12,99	98.438,22
352	Salzgitter-Lebenstedt - Braunschweig	1h-Takt (36)	36		22,04	289.605,60
353	Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Bad Harzburg	2h-Takt (18)	18	4	47,30	358.439,40
353	Braunschweig - Wolfenbüttel - Vienenburg - Goslar	2h-Takt (18) + Verstärker (4)	18	4	52,28	396.177,84
354	Bad Harzburg - Goslar - Seesen - (Kreiensen)	1h-Takt (36)	36		41,11	540.185,40
358	Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim - Seesen - (Herzberg)	1h-Takt (36)	36		61,40	806.796,00
358	Braunschweig - Salzgitter-Ringelheim	Verstärker (4)		4	30,54	30.784,32
<b>Summe</b>		<b>Zugkilometer</b>				<b>7.086.251,96</b>
		<b>Finanzbedarf</b>				<b>77.771.921 €</b>

Sofern die oben genannten Regionalisierungsmittel zur Vereinbarung des ausreichenden Bedienungsumfangs nicht ausreichen, werden die bestehenden Verkehrsleistungen entsprechend der folgenden Prioritäten reduziert:

1. Strecken sichern,
2. Wettbewerb forcieren,
3. Mobilität erhalten sowie
4. Vorrang für Pendler, Schüler und Auszubildende.

Für die Jahre 2008 und 2009 wird das Land Niedersachsen dem Zweckverband Großraum Braunschweig den Betrag von jährlich 4.954.196 € zweckgebunden zuweisen. Die Zuweisung des Landes ist an die Umsetzung konkreter Verkehrsleistungen (Tabelle E1/4) gebunden. So sollen zum Fahrplan 2007 vorgenommene Leistungsreduzierungen zurückgenommen und auf beabsichtigte Leistungsreduzierungen zum Fahrplan 2008 verzichtet werden. Die Ausgestaltung der Zweckbindung entspricht den Zielen zum ausreichenden Bedienungsangebot. Aufgrund der befristeten Zuweisung und der damit verbundenen Zweckbindung wurden diese Finanzmittel nicht in die Tabelle E1/2 integriert.

**Tabelle E1/4 Zweckbindung der Landeszuweisung für die Jahre 2008 und 2009**

KBS	Produkt	Verbindung		Zweckbindung		Fahrplan	
		von	nach	am	Umfang	2007	2008
300	RE	Meinersen	Wolfsburg	Sa+S	keine Halbierung von Stunden- auf Zwei-Stunden-Takt		x
320	RE	Goslar	Bad Harzburg	TGL	keine Halbierung von Stunden- auf Zwei-Stunden-Takt		x
354	RB	Kreiensen	Bad Harzburg	W(Sa), W, TGL	Erhalt aller Verstärkerleistungen zum Zwei-Stunden-Takt		x
313	RB	Braunschweig	Hildesheim	W(Sa)	Erhalt zweier Zugpaare		x
301	RB	Braunschweig	Wolfsburg	Sa+S	Wiederherstellung eines stündlichen Angebotes	x	
310	RB	Braunschweig	Magdeburg	Sa+S	Wiederherstellung eines stündlichen Angebotes	x	
358	RB	Braunschweig	Salzgitter – Herzberg	Sa+S	Wiederherstellung eines stündlichen Angebotes	x	
313	RB	Hildesheim	Braunschweig	W(Sa), W, TGL	Wiederherstellung mehrere Zugpaare	x	

## E2 Finanzierung RSB

Der Finanzbedarf für den laufenden Betrieb der RSB wird gedeckt durch die Regionalisierungsmittel, die heute den Verkehr auf den RSB-Strecken aufgewendet werden und zusätzliche Fahrgeldeinnahmen aufgrund erhöhter Fahrgastzahlen.

Hinzu kommt der Effekt, dass in den Regionalnetzen Elbe-Weser-Heide und Harz-Weser durch die im Rahmen des Projektes RegioStadtBahn zusätzlich bestellten Fahrplanrassen der Regionalfaktor sinkt. Mit Regionalfaktoren werden nach dem Trassenpreissystem der DB Netz AG die herkömmlichen Trassenpreise beaufschlagt, um, nach Aussage der DB Netz AG, eine nicht ausreichende Wirtschaftlichkeit der Regionalnetze auszugleichen. Da auch auf den weiter konventionell bedienten Eisenbahnstrecken der Regionalnetze die Kosten sinken, spart der ZGB Finanzmittel ein, die wiederum zur Finanzierung der RSB genutzt werden.

Durch die Modernisierung der Regionalnetze durch das Projekt RegioStadtBahn als auch durch die vertraglich festgelegten Rationalisierungsmaßnahmen im Netz Harz-Weser sinken die Regionalfaktoren weiter bis zu einem Wert von 1,0. Dieser Wert entspricht dann den normalen Trassenpreisen.

Nach den vorliegenden Folgekostenrechnungen und Betriebskostenkalkulationen reichen diese Mittel, um den Betrieb der RegioStadtBahn zu finanzieren.

### E3 Finanzierung ÖPNV

#### E3.1 Finanzbedarf für das bestehende ÖPNV-Angebot

Der Linienverkehr mit Kraftomnibussen im Großraum Braunschweig wird von den Verkehrsunternehmen in überwiegendem Umfang eigenwirtschaftlich erbracht. Während die lokalen Verkehre in vollem Umfang eigenwirtschaftlich sind, finanziert der Zweckverband Großraum Braunschweig als Aufgabenträger für den ÖPNV diejenigen Leistungen im regionalen ÖPNV-Netz, die zur Umsetzung des Nahverkehrsplans über das bestehende Angebot hinaus erforderlich sind und von den Verkehrsunternehmen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Diese zusätzlichen Verkehrsleistungen sind gemeinwirtschaftlich und werden durch den Zweckverband Großraum Braunschweig auferlegt.

Der erste Nahverkehrsplan trat am 01.01.1998 in Kraft, der zweite am 01.01.2003. Die RegioBusse wurden seit 1999 stufenweise eingeführt, zunächst von Montag bis Freitag, ab dem Jahr 2001 auch an Wochenenden und Feiertagen. Für die Zeit von 2003 bis 2007 wurden bzw. werden folgende Zahlungen geleistet:

**Tabelle E3.1 Finanzbedarf für RegioBusse 2003 – 2007**

RegioBusse Jahr	Mo-Fr Jahr	Sa Jahr	So und Feiertag Jahr	Summe Jahr
2003	2.613.098 €	357.723 €	412.756 €	3.383.577 €
2004	2.666.815 €	349.447 €	410.009 €	3.426.271 €
2005	2.598.807 €	349.279 €	405.874 €	3.353.960 €
2006	2.578.712 €	358.543 €	413.357 €	3.350.612 €
2007	2.491.299 €	337.211 €	350.007 €	3.178.517 €

Die Beträge für das Jahr 2007 sind Planzahlen. Die Höhe der Zahlungen für das Jahr 2007 kann sich in Abhängigkeit von der tatsächlichen Leistung noch ändern.

Seit 2006 werden als Folge der Reform des Einnahmen-Aufteilungsvertrages (EAV) im Rahmen der Verbundgesellschaft Region Braunschweig die Einnahmen auf den auferlegten Fahrten erhoben und einbehalten.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen regionalen Busleistungen erfolgt über die Verbandsumlage.

#### E3.2 Finanzbedarf für das künftige ÖPNV-Angebot

Der künftige Finanzbedarf für das regionale Busnetz ergibt sich aus dem Weiterbetrieb der bisher eingeführten RegioBus-Linien bzw. aus der Weiterentwicklung der Linien. Änderungen des bestehenden Angebots können Auswirkungen auf die Höhe der Zahlungen haben. Die Zahlungsbeträge werden jährlich fortgeschrieben, und zwar in Abhängigkeit von der Entwicklung der Tariflöhne und der allgemeinen Preisentwicklung. Zur Abschätzung der künftigen Beträge wird ein Fortschreibungssatz von 3 % angenommen.

**Tabelle E3.2 Finanzbedarf für RegioBusse 2008 – 2012**

RegioBusse Jahr	Mo-Fr Jahr	Sa Jahr	So und Feiertag Jahr	Summe Jahr
2008	2.566.038 €	347.327 €	360.507 €	3.273.872 €
2009	2.643.019 €	357.747 €	371.322 €	3.372.088 €
2010	2.722.310 €	368.479 €	382.462 €	3.473.251 €
2011	2.803.979 €	379.533 €	393.936 €	3.577.448 €
2012	2.888.098 €	390.919 €	405.754 €	3.684.771 €

Auch in den Jahren 2008 bis 2012 werden als Folge der Reform des EAV der Verbundgesellschaft Region Braunschweig die Einnahmen auf den auferlegten Fahrten erhoben und einbehalten.

Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen regionalen Busleistungen erfolgt über die Verbandsumlage. Dabei wird angestrebt, dass die Aufwendungen für die RegioBusse und den Verbundtarif auf 5 Mio. Euro begrenzt werden.

#### **E4 Finanzbedarf für den Verbundtarif**

##### **E4.1 Künftiger Finanzbedarf für den Verbundtarif**

Nach der Reform der Verbundverträge im Jahr 2005 sichert der Zweckverband den Verbundunternehmen keine Mindesteinnahmen mehr zu. Gemäß § 8 des Kooperationsvertrages leistet der Zweckverband jedoch für die Jahre 2005 – 2009 einen Zuschuss, der degressiv gestaffelt ist. Während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans fallen noch folgende Zuschusszahlungen an:

**2008:** 400.000 €

**2009:** 100.000 €

Ab dem Jahr 2010 wird kein Zuschuss mehr durch den Zweckverband geleistet.

Der Eigenaufwand der Verbundgesellschaft besteht aus den Kosten für die einzelnen Arbeitspakete, die von Verbundpartnern für den Verbund wahrgenommen werden sowie aus dem Marketingbudget des Verbundes. Hinzu kommen noch Kosten für Jahresabschluss, Wirtschaftsprüfer etc. Der Anteil des Zweckverbandes am Eigenaufwand der Verbundgesellschaft beträgt 25,1 %.

Unter der Maßgabe, dass Inhalt und Umfang der Aufgaben der Verbundgesellschaft während der Laufzeit des Nahverkehrsplans unverändert bleiben und auch künftig Verbundmarketing in bisherigem Umfang betrieben wird, sind gemäß mittelfristiger Vorschau der Verbundgesellschaft ca. 50.000 € jährlich als Aufwendungen des Zweckverbandes für die Verbundgesellschaft zu erwarten.

#### **E4.2 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 Zweckverband Großraum Braunschweig und den jeweils beteiligten Nachbarregionen aufzuteilen.

Die Erfahrungen sowohl aus dem „Peine-Tarif“ wie auch aus dem Verbundtarif Region Braunschweig 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 wird fallweise einer gesonderten Beschlussfassung in den Gremien des Zweckverbandes unterliegen.

#### **E5 Künftiger Finanzbedarf für werbende Fahrgastinformation**

Für die in Kapitel C9. 4 vorgestellte werbende Fahrgastinformation des Zweckverbandes sind jährlich 150.000 Euro erforderlich.

#### **E6 Investitionsplan**

##### **E6.1 Investitionen im konventionellen SPNV**

###### **E6.1.1 Strecken**

Planung, Bau und Betrieb von Strecken des SPNV erfolgen durch die DB Netz AG. Finanziert werden die Investitionen vorwiegend durch Finanzmittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz. Das Projekt RSB wird gesondert behandelt und finanziert.

###### **E6.1.2 Stationen des SPNV**

Planung, Bau und Betrieb von Stationen des SPNV erfolgen durch die DB Station & Service AG. Finanziert wird der Neubau von Stationen über Dritte. Der ZGB hat in der Vergangenheit Finanzierungsanteile übernommen.

Das Projekt RSB wird gesondert behandelt und finanziert.

###### **E6.1.3 Fahrzeuge**

Fahrzeuge werden durch das jeweilige Verkehrsunternehmen bereitgestellt. Der ZGB ist an Fahrzeuginvestitionen nicht beteiligt. Die Beschaffung neuer Fahrzeuge kann im SPNV vom Land Niedersachsen gefördert werden. Anträge können die Verkehrsunternehmen beim Land Niedersachsen einreichen.

##### **E6.2 Investitionen RegioStadtBahn**

###### **E6.2.1 Gesamtkosten**

Das Projekt RegioStadtBahn im Großraum Braunschweig wurde im Rahmen der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs bewertet. Der volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Quotient erreichte für den zu Grunde gelegten aktualisierten Planfall 4 einen Wert von 1,3. Die für den Nutzen-Kosten-Vergleich notwendigen Kosten wurden mit der Genauigkeit einer Entwurfsplanung mit dem Preisstand Mai 2007 als Netto-Preise angegeben.

Die Gesamtkosten mit Preisstand Mai 2007 wurden mit 229,8 Mio. € ermittelt; davon sind voraussichtlich 197,1 Mio. € zuwendungsfähige Kosten und 32,7 Mio. € nicht zuwendungsfähige Kosten.

Die zuwendungsfähigen Kosten werden durch das GVFG-Bundesprogramm zu 60 % gefördert. Hinzu kommt eine Förderung in Höhe von 22,5 % durch das ÖPNV-Programm des Landes Niedersachsen.

Im Großraum Braunschweig übernehmen die betroffenen Gebietskörperschaften einen 10 %-Anteil für RSB-Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich (Landkreise und kreisfreie Städte für Streckenmaßnahmen, kreisfreie Städte, kreisangehörige Städte und Gemeinden für Bahnsteigmaßnahmen). Der Zweckverband Großraum Braunschweig übernimmt 7,5 % der förderfähigen Investitionskosten. Die nicht zuwendungsfähigen Kosten (wie z. B. Planungskosten) übernehmen für Bahnsteiganlagen die betreffenden kreisfreien Städte, kreisangehörigen Städte und Gemeinden und für Streckenmaßnahmen der Zweckverband Großraum Braunschweig.

Die Kostentragung im Abschnitt Wittingen – Uelzen regelt der Aufgabenträger Landesnahverkehrsgesellschaft in eigener Zuständigkeit.

Die Aufteilung der Kosten in zuwendungsfähige und nicht zuwendungsfähige Kosten ergibt folgendes Bild:

Zuwendungsfähige Kosten	197,1 Mio. €
Nicht zuwendungsfähige Kosten	32,7 Mio. €
Summe	229,8 Mio. €

Die Aufteilung der zuwendungsfähigen Kosten ergibt folgendes Bild:

Anteil Bund	60,0 %	118,3 Mio. €
Anteil Land Niedersachsen	22,5 %	44,3 Mio. €
Kommunaler Eigenanteil	17,5 %	34,5 Mio. €
Summe	100,0 %	197,1 Mio. €

Für den Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig wurde der kommunale Eigenanteil der Landkreise, Städte und Gemeinden entsprechend der o. g. Aufteilung durch den Abschluss der Finanzierungsrahmenverträge am 22.12.2005 zugesagt. Der Zweckverband Großraum Braunschweig hat seinen Anteil durch Beschluss der Verbandsversammlung vom 12.05.2005 zugesagt und durch Beschluss der Verbandsversammlung vom 05.07.2007 bestätigt.

### **E6.2.2 Infrastruktur Eisenbahnstrecken**

Die Baukosten mit Stand Mai 2007 der Um- und Ausbaumaßnahmen im Eisenbahnbereich (siehe Kapitel C5.2.2) werden an dieser Stelle aufgliedert nach betroffenen Gebietskörperschaften aufgeführt. In der Übersicht wird davon ausgegangen, dass diese Kosten zu 100% zuwendungsfähig sind. Von diesen Kosten übernehmen die Gebietskörperschaften nach dem o. g. Aufteilungsschlüssel 10%.

<b>Gebietskörperschaft</b>	<b>Baukosten</b>	<b>Anteil Gebietskörperschaft</b>
Stadt Braunschweig	33,7 Mio. €	3,37 Mio. €
Landkreis Gifhorn	47,2 Mio. €	4,72 Mio. €
Landkreis Goslar	1,4 Mio. €	0,14 Mio. €
Stadt Salzgitter	1,5 Mio. €	0,15 Mio. €
Landkreis Wolfenbüttel	9,6 Mio. €	0,96 Mio. €

Der ZGB übernimmt bei den Um- und Ausbaumaßnahmen im Eisenbahnbereich 7,5 % der zuwendungsfähigen Kosten entsprechend 7,00 Mio. € (Preisstand Mai 2007) und 100 % der nicht zuwendungsfähigen Kosten entsprechend 17,4 Mio. € (Preisstand Mai 2007). Dabei wird davon ausgegangen, dass die Baukosten zu 100 % zuwendungsfähig sind.



### E6.2.3 Infrastruktur Stadtbahnstrecken

Die Baukosten mit Stand Mai 2007 der Um- und Ausbaumaßnahmen im Stadtbahnbereich der Städte Braunschweig und Salzgitter werden im Folgenden aufgeführt. Sie umfassen sowohl den Streckenausbau (siehe Kapitel C5.2.3) als auch den Haltestellenausbau (siehe Kapitel C6.2.3). In der Übersicht wird davon ausgegangen, dass diese Kosten zu 100 % zuwendungsfähig sind. Von diesen Kosten übernehmen die Gebietskörperschaften nach dem o. g. Aufteilungsschlüssel 10 %.

Gebietskörperschaft	Baukosten	Anteil Gebietskörperschaft
Stadt Braunschweig	45,9 Mio. €	4,59 Mio. €
Stadt Salzgitter	30,7 Mio. €	3,07 Mio. €

Der ZGB übernimmt bei den Um- und Ausbaumaßnahmen im Stadtbahnbereich 7,5 % der zuwendungsfähigen Kosten entsprechend 5,75 Mio. € (Preisstand Mai 2007) und 100 % der nicht zuwendungsfähigen Kosten entsprechend 10,6 Mio. € (Preisstand Mai 2007). Dabei wird davon ausgegangen, dass die Baukosten zu 100% zuwendungsfähig sind.

### E6.2.4 Infrastruktur RSB-Stationen

Die Baukosten mit Stand Mai 2007 der Neu- und Umbaumaßnahmen an RSB-Stationen (siehe Kapitel C6.2.2) sind an dieser Stelle aufgedgliedert nach betroffenen Gebietskörperschaften aufgeführt. In der Übersicht wird davon ausgegangen, dass diese Kosten zu 100 % zuwendungsfähig sind. Von diesen Kosten übernehmen die Gebietskörperschaften nach dem o. g. Aufteilungsschlüssel 10 %. Die nicht zuwendungsfähigen Kosten werden nach dem o. g. Aufteilungsschlüssel zu 100 % übernommen.

Der ZGB übernimmt bei den Neu- und Umbaumaßnahmen an Eisenbahnstationen 7,5% der zuwendungsfähigen Kosten entsprechend 1,67 Mio. € (Preisstand Mai 2007). Dabei wird davon ausgegangen, dass die Baukosten zu 100% zuwendungsfähig sind. Die Baukosten mit Stand Mai 2007 sind in der Tabelle E6.2.4 dargestellt.

### E6.2.5 Fahrzeuge

Für die RSB, 1. Ausbaustufe, werden 29 Fahrzeuge erforderlich. Die Fahrzeuge werden vom beauftragten Verkehrsunternehmen beschafft. Die Kosten eines Fahrzeuges werden hier mit 3,5 Mio. € angesetzt. Die Fahrzeuge werden durch das Land Niedersachsen zu 50% gefördert. Eine Förderung durch den Zweckverband Großraum Braunschweig erfolgt nicht. Die verbleibenden Kosten sind vom Betreiber abzudecken.

#### Fahrzeugkosten und –förderung

Anzahl Fahrzeuge	50 % Landesförderung	50 % Betreiber
29	50,75 Mio. €	50,75 Mio. €

**Tabelle E6.2.4 Baukosten der Infrastruktur an RSB-Stationen (Stand Mai 2007)**

Gebietskörperschaft	Baukosten	Anteil Gebietskörperschaft zuwendungsfähige Kosten (10%)	Anteil Gebietskörperschaft nicht zuwendungsfähige Kosten (100%)
Stadt Braunschweig	6,25 Mio. €	0,625 Mio. €	1,239 Mio. €
Stadt Salzgitter	2,05 Mio. €	0,205 Mio. €	0,344 Mio. €
<u>Landkreis Gifhorn</u>			
Stadt Gifhorn	3,20 Mio. €	0,320 Mio. €	0,579 Mio. €
Gem. Isenbüttel	0,64 Mio. €	0,064 Mio. €	0,105 Mio. €
Gem. Meine	1,44 Mio. €	0,144 Mio. €	0,239 Mio. €
Gem. Rötgesbüttel	0,48 Mio. €	0,048 Mio. €	0,089 Mio. €
Gem. Sassenburg	1,02 Mio. €	0,102 Mio. €	0,167 Mio. €
Gem. Schönewörde	0,38 Mio. €	0,038 Mio. €	0,063 Mio. €
Gem. Wahrenholz	0,79 Mio. €	0,079 Mio. €	0,129 Mio. €
Stadt Wittingen	1,53 Mio. €	0,153 Mio. €	0,254 Mio. €
<u>Landkreis Goslar</u>			
Stadt Goslar	1,08 Mio. €	0,108 Mio. €	0,181 Mio. €
Stadt Bad Harzburg	0,19 Mio. €	0,019 Mio. €	0,033 Mio. €
Stadt Vienenburg	0,31 Mio. €	0,031 Mio. €	0,053 Mio. €
<u>Landkreis Wolfenbüttel</u>			
Gem. Börßum	0,56 Mio. €	0,056 Mio. €	0,095 Mio. €
Gem. Dettum	0,41 Mio. €	0,041 Mio. €	0,067 Mio. €
Stadt Schöppenstedt	0,41 Mio. €	0,041 Mio. €	0,067 Mio. €
Stadt Wolfenbüttel	1,44 Mio. €	0,144 Mio. €	0,236 Mio. €

### E6.2.6 Betriebshof

Zur Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge ist ein Betriebshof erforderlich. Der Betriebshof wird vom beauftragten Verkehrsunternehmen erstellt und betrieben. Die Gesamtkosten werden hier mit 15,5 Mio. € angesetzt. Die zuwendungsfähigen Kosten werden vom Land Niedersachsen zu 75 % gefördert. Eine Förderung durch den Zweckverband Großraum Braunschweig erfolgt nicht. Die verbleibenden Kosten und die nicht zuwendungsfähigen Kosten sind vom Betreiber abzudecken.

#### Kosten Betriebshof und -förderung

zuwendungsfähige Kosten 75 % Landesförderung 10,5 Mio. €	zuwendungsfähige Kosten 25 % Betreiber 3,5 Mio. €	nicht zuwendungsfähige Kosten 100 % Betreiber 1,5 Mio. €
--	---	--

### E6.3 Investitionen Stadtbahn

Kommune	Geplante Maßnahmen
Stadt Braunschweig	Gliesmaroder Straße, 2. BA (inkl. Brücke) rd. 11,6 Mio. € Stadtbahnverlängerung Kanzlerfeld rd. 44,7 Mio. € Stadtbahnverlängerung Volkmarode Nord rd. 9,8 Mio. €

## E6.4 Investitionen im straßengebundenen ÖPNV

### E6.4.1 Haltestellen

Fördermittel für den Ausbau von ÖPNV-Haltestellen stehen nur noch für Maßnahmen, deren Gesamtkosten 35.000 € übersteigen, zur Verfügung. Für geplante Maßnahmen kann ein Antrag auf Förderung nach dem GVFG mit den erforderlichen Unterlagen bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen gestellt werden. Die Anträge müssen bei der LNVG zum 31. Mai jedes Jahres für das Folgejahr gestellt werden. Zu den erforderlichen Planungsunterlagen sind auch die Stellungnahmen eines Behindertenverbandes und des Aufgabenträgers beizufügen. Die Maßnahmen, die in Tabelle C6.4/1 dargestellt sind, sind soweit von den Kommunen angegeben bereits mit den voraussichtlichen Investitionskosten versehen.

### E6.4.2 Busse

Die Neubeschaffungen werden von den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Es gibt zurzeit keine Programme des Landes Niedersachsen zur Förderung von Busbeschaffungen.

### E6.4.3 Betriebshöfe

Tabelle E6.4.3 Betriebshöfe Busbereich

Verkehrsunternehmen	Betriebshofplanungen
KVG	Erweiterung der Abstellhallen in Wolfenbüttel (350.000 €) und Helmstedt (350.000 €). Einrichtung einer Verkehrsmanagementzentrale in Salzgitter-Lebenstedt (350.000 €) Neu- und Erweiterungsbau Braunlage (500.000 €). Modernisierung und Ergänzungsbau des Betriebshofs Salzgitter-Lebenstedt (15 Mio. €)
Pülm	Erweiterung des Verwaltungsgebäudes
RBS	Erweiterung oder Neubau des Betriebshofs in Wolfenbüttel (2008/2009)
VB Bachstein	Neu-/Umbau des Betriebshofs in Wolfsburg-Vorsfelde (1,25 Mio. €)
VLG	Erweiterung der Omnibusabstellhalle (2009)

Die Betriebshöfe im Busbereich werden von den einzelnen Verkehrsunternehmen erstellt und unterhalten. Für den Bau kann eine Förderung durch das Land Niedersachsen beantragt werden. Eine Förderung durch den Zweckverband Großraum Braunschweig erfolgt nicht.

### E6.4.4 Bevorrechtigung ÖPNV

Die Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn plant eine Busbeschleunigung an 18 Lichtsignalanlagen (LSA) im Bereich ihres Verkehrsgebietes. Die Kosten für dieses Projekt betragen 520.000 €. Es kann eine Förderung beim Land Niedersachsen beantragt werden. Eine Förderung durch den Zweckverband Großraum Braunschweig erfolgt nicht.

### E6.4.5 Fahrgastinformation

Die Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig mbH plant eine dynamische Fahrgastinformation an den stark nachgefragten Haltestellen sowie an den Umsteigehaltestellen mit der RegioStadtBahn. Die Kosten werden mit 500.000 € geschätzt. Zusätzlich ist die Ausstattung aller Busse mit einer automatischen Haltestellenansage in Planung. Hierfür werden die Kosten mit 90.000 € angegeben.

Die Regionalbus Braunschweig GmbH plant die Einführung eines „Rechnergestützten Betriebsleitsystems für die Fläche (Regio-RBL)“. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf ca. 2,5 Mio. €.

## E6.5 Investitionen zur Verknüpfung ÖPNV/IV

Die Anlage von P+R und B+R Plätzen wird durch das Land Niedersachsen gefördert. Für geplante Maßnahmen kann ein Antrag auf Förderung nach dem GVFG mit den erforderlichen Unterlagen bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen gestellt werden. Die Anträge müssen bei der LNVG zum 31. Mai jedes Jahres für das Folgejahr gestellt werden. Zu den erforderlichen Planungsunterlagen sind auch die Stellungnahmen eines Behindertenverbandes und des Aufgabenträgers beizufügen. Eine Förderung durch den Zweckverband Großraum Braunschweig erfolgt nicht.