

Amtliche Abkürzung: NNVG**Ausfertigungsdatum:** 28.06.1995**Gültig ab:** 01.01.1996**Dokumenttyp:** Gesetz**Quelle:****Fundstelle:** Nds. GVBl. 1995, 180**Gliederungs-Nr:** 9400002

**Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
(NNVG)
Vom 28. Juni 1995 ¹⁾**

Zum 11.01.2022 aktuellste verfügbare Fassung der Gesamtausgabe

Stand: letzte berücksichtigte Änderung: mehrfach geändert, § 7e und Anlage 3 neu eingefügt, Anlage 1 und 2 neu gefasst durch Artikel 15 des Gesetzes vom 16.12.2021 (Nds. GVBl. S. 883)

Fußnoten

- 1) Verkündet als Artikel 1 des Niedersächsischen Gesetzes zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 28. Juni 1995

§ 1

Anwendungsbereich, Begriffsbestimmung

- (1) Dieses Gesetz gilt für den öffentlichen Personennahverkehr.
- (2) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr auf Straße und Schiene, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.
- (3) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr, insbesondere mit Taxen, Mietwagen oder Rufbussen, der Linienverkehr ersetzen, ergänzen oder verdichten soll.

§ 2

Grundsätze und Ziele

- (1) Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.
- (2) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- (3) Die Aufgabenträger sollen dem Ausbau und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr den Vorrang einräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.
- (4) Die Aufgabenträger (§ 4) sollen bei der Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs folgende Zielsetzungen berücksichtigen:
1. Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten.

2. Sichere und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr sind anzustreben.
3. Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein. Bei Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen und bei der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen, insbesondere die Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern, angemessen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Zuwendungsgeber werden aufgefordert, Maßnahmen vorrangig zu fördern, die den besonderen Bedürfnissen dieser Nutzergruppen entsprechen.
4. Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen sowie beim Bedienungsangebot ist den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen.
5. Die Tarife sollen so gestaltet sein, dass auch über die Verpflichtung zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Ausbildungsverkehr hinaus dem Bedarf von Schülerinnen, Schülern, Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden an kostengünstiger Mobilität durch das Angebot besonderer Zeitfahrausweise („regionale Schüler- und Azubi-Tickets“) Rechnung getragen wird.

§ 3
- aufgehoben -

§ 4
Aufgabenträger

- (1) Träger des öffentlichen Personennahverkehrs sind
 1. für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr
 - a) die Region Hannover in ihrem Gebiet und
 - b) der Regionalverband „Großraum Braunschweig“ in seinem Verbandsbereich,
 2. für den Schienenpersonennahverkehr im Übrigen das Land und
 3. für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr die Landkreise und kreisfreien Städte in ihrem jeweiligen Gebiet.
- (2) Landkreise haben einer kreisangehörigen Gemeinde auf Antrag die Aufgabenträgerschaft für Personennahverkehr zu übertragen, der im wesentlichen auf das Gebiet der Gemeinde beschränkt ist. Die Übertragung kann unter den Voraussetzungen des Satzes 1 auch ohne Antrag erfolgen, sofern die Gemeinde zustimmt. Satz 2 gilt für Zweckverbände und den Regionalverband „Großraum Braunschweig“ im Verhältnis zu deren Verbandsmitglieder und den kreisangehörigen Gemeinden entsprechend.
- (3) Unbeschadet der Pflichten der Aufgabenträger können kreisangehörige Gemeinden und Verbandsmitglieder in eigener Verantwortung öffentlichen Personennahverkehr durchführen oder durchführen lassen. Dieser Verkehr soll mit dem Verkehr unter der Verantwortung der Aufgabenträger abgestimmt sein.
- (4) Die Aufgabenträger sind
 1. zuständige Stelle im Sinne des § 4 Satz 2 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2322), für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr und
 2. zuständige Behörde im Sinne des § 8a Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082),

in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1).

(5) Die Aufgaben der kommunalen Aufgabenträger nach diesem Gesetz gehören zum eigenen Wirkungskreis.

§ 5 Zusammenarbeit

(1) ¹Die Aufgabenträger haben sich im Interesse einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung bei der Planung des Bedienungsangebots miteinander ins Benehmen zu setzen, soweit die zwischen ihnen bestehenden Beziehungen im öffentlichen Personennahverkehr betroffen sind.

²Ein Aufgabenträger darf Änderungen im Fahrplanangebot des Schienenpersonennahverkehrs nur im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern vornehmen, die für die betroffene Linie im Übrigen verantwortlich sind. ³Eine Zusammenarbeit mit Aufgabenträgern außerhalb Niedersachsens ist anzustreben.

(2) ^[1]Unbeschadet der sich aus Absatz 1 und § 4 ergebenden Pflichten können Aufgabenträger mit dem Land vereinbaren, daß das Land die Aufgabenträger unterstützt und deren Interessen gegenüber Dritten wahrnimmt.

Fußnoten

[1] Absatz 2 in Kraft mit Wirkung vom 07.07.1995

§ 6 Nahverkehrsplan

(1) Die Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 stellen für ihren jeweiligen Bereich, einschließlich der Bereiche, für die sie die Aufgabenträgerschaft nach § 4 Abs. 2 übertragen haben, jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan auf. Im Nahverkehrsplan soll dargestellt werden,

1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,
2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden,
3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nummer 2 ergriffen werden sollen,
4. welche Anteile der nach Nummer 3 geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,
5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nummer 3 ergibt und
7. wie der in den Nummern 5 und 6 dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.

Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf vor Ablauf des Fünfjahreszeitraumes anzupassen und fortzuschreiben.

(2) Der Nahverkehrsplan ist anzupassen

1. an das geplante Bedienungsangebot der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs oder - mangels einer solchen Planung - an das bisherige Bedienungsangebot für diesen Bereich sowie
2. an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung.

(3) Der Nahverkehrsplan darf nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmern führen; die vorhandenen Verkehrsstrukturen sind zu beachten.

(4) Der Nahverkehrsplan ist unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer aufzustellen. Soweit kreisangehörige Gemeinden oder Verbandsmitglieder gemäß § 4 Abs. 2 Aufgabenträger sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsmitglieder, die Straßenbaulastträger, die Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH sind zu beteiligen. Wollen Beteiligte eine Stellungnahme abgeben, so haben sie dies innerhalb von zwei Monaten zu tun. Bei einer Fortschreibung gemäß Absatz 1 Satz 3 ist nur die Mitwirkung oder Beteiligung der davon Betroffenen erforderlich. *)

(5) Der Nahverkehrsplan ist dem Land vorzulegen.

(6) Soweit das Land als Träger des Schienenpersonennahverkehrs eine Planung aufstellt (Absatz 2 Nr. 1), findet Absatz 1 Satz 2 Nrn. 1 bis 3 und 5 bis 7 entsprechende Anwendung. Das Land richtet seine Planung an Verkehrsräumen aus.

Fußnoten

- * [Red. Anmerkung: vgl. die ab 1. Januar 2006 geltende Ausnahmemöglichkeit nach § 5 Abs. 1 Nr. 8 des Modellkommunen-Gesetzes vom 8. Dezember 2005 (Nds. GVBl. S. 386).]

§ 7 Finanzierung

(1) ¹Von den Finanzmitteln, die dem Land nach § 5 Abs. 4 in Verbindung mit Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes zustehen, erhalten als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (§ 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 2)

1. 12,27771 vom Hundert als Finanzhilfe die Region Hannover,
2. 11,70393 vom Hundert als Finanzhilfe der Regionalverband „Großraum Braunschweig“; abweichend davon im Jahr 2017 9,58489 vom Hundert, im Jahr 2018 10,33489 vom Hundert und im Jahr 2019 11,08489 vom Hundert, wobei die Finanzmittel bis zum 31. Dezember 2026 außer für Leistungen im Schienenpersonennahverkehr auch für die Zwecke nach Absatz 7 verwendet werden dürfen, und
3. 42,90082 vom Hundert das Land,

soweit der Aufgabenträger jeweils einen entsprechenden Bedarf für die Finanzierung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr hat. ²Dem Bedarf nach Satz 1 sind die Finanzmittel hinzuzurechnen, die im Vergleich zum Fahrplan 2007 infolge einer Verringerung des Bedienungsangebots, infolge von Rationalisierungsmaßnahmen oder infolge von Wettbewerbsmaßnahmen frei werden; diese Mittel sind vom Aufgabenträger nach Satz 1 im Rahmen der Zweckbestimmung des § 6 Abs. 1 RegG zu verwenden. ³Zusätzlich erhält die Region Hannover bis zu 0,37968 vom Hundert der Finanzmittel, die dem Land nach § 5 Abs. 4 in Verbindung mit Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes zustehen, als Finanzhilfe zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten für die Bestellung von Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr, die das nach dem Fahrplan 2007 bestehende Angebot ergänzen. ⁴Werden die Finanzmittel nach Satz 3 für den dort genannten Zweck nicht vollständig benötigt, so erhält die Hälfte des verbleibenden Teils der Regionalverband „Großraum Braunschweig“ als Finanzhilfe zur Finanzierung von Verkehrsleistungen in strukturschwachen ländlichen Räumen und zur Förderung von Verkehrsprojekten; die andere Hälfte dieser Mittel steht für dieselben Zwecke dem Land zu.

(2) ¹Auf die Finanzmittel, die nach Absatz 1 den Aufgabenträgern nach § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 zustehen, werden Zahlungen des Landes nach § 145 Abs. 3 des Neunten Buchs des Sozialgesetzbuchs angerechnet, zu denen das Land dadurch verpflichtet wird, dass Schienenpersonennahverkehrsleistungen der Deutschen Bahn AG durch Nahverkehrsleistungen anderer Verkehrsunternehmen oder anderer Art ersetzt werden. ²Die Anrechnung erfolgt bei dem Aufgabenträger, in dessen Gebiet der Verkehr stattfindet, für den die Zahlungen nach Satz 1 geleistet werden.

(3) ¹Wird vom Land als Aufgabenträger eine Verringerung des Bedienungsangebots im Schienenpersonennahverkehr gegenüber dem Fahrplan 2001/2002 veranlasst, die Leistungen betrifft, die nach den Berechnungsgrundlagen des Ersten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 26. Juni 2002 (BGBl. I S. 2264) als bedarfsgerecht gelten, so weist das Land den Aufgabenträgern nach § 4 Abs. 1 Nr. 3, auf deren Gebiet die Verringerung des Bedienungsangebots vorgenommen wird, als Finanzhilfe die Mittel zu, die für die Bestellung von Ersatzleistungen im sonstigen öffentlichen Personennahverkehr erforderlich sind; die Finanzhilfe ist begrenzt auf die Höhe der frei werdenden Mittel. ²Im Übrigen stehen die Mittel dem Land zu.

(4) ¹Die Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 erhalten Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung der Nahverkehrspläne. ²Die Finanzhilfe beträgt jährlich 1,35 Euro je Einwohner, jedoch mindestens 135 000 Euro. ³Der Regionalverband „Großraum Braunschweig“ sowie Zweckverbände, auf die Gebietskörperschaften ihre Aufgabenträgerschaft aus § 4 Abs. 1 übertragen haben, erhalten als Finanzhilfe die Summe der Beträge nach Satz 2, die rechnerisch auf ihre jeweiligen Verbandsmitglieder entfallen würden.

(5) ¹Von den Finanzmitteln, die dem Land nach § 5 Abs. 4 in Verbindung mit Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes zustehen, erhalten die kommunalen Aufgabenträger (§ 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3) als Finanzhilfe:

1. 1,07681 vom Hundert die Region Hannover,
2. 1,29607 vom Hundert der Regionalverband „Großraum Braunschweig“,
3. 3,34497 vom Hundert die Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nr. 3, wobei die Verteilung jeweils zu zwei Dritteln nach dem Verhältnis der Einwohnerzahlen und zu einem Drittel nach den Flächenanteilen erfolgt;

einen Anteil von 6,74456 vom Hundert erhält das Land als Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nr. 2. ²Über die Verwendung der übrigen Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz entscheidet das Land.

(6) ¹Als Einwohnerzahl gilt das von der Landesstatistikbehörde aufgrund einer allgemeinen Zählung der Bevölkerung (Volkszählung) und deren Fortschreibung für den 30. Juni des Vorjahres ermittelte Ergebnis, jedoch in Jahren, in denen eine Volkszählung stattgefunden hat, der Tag der Volkszählung. ²Die Flächenanteile werden nach den von der Landesstatistikbehörde zum 31. Dezember des vorvergangenen Jahres mitgeteilten Flächen berechnet.

(7) Die nach Absatz 5 Satz 1 verteilten Mittel sind zu verwenden

1. für Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
2. zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
3. zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Tarif- und Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten,
4. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr,
5. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr,

6. zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation und
7. zur Durchführung von Verkehrserhebungen.

(8) Das Land gewährt nach Maßgabe von Richtlinien des Fachministeriums auf der Grundlage der Nahverkehrspläne Zuwendungen, insbesondere zur Investitionsförderung, aus den Finanzmitteln, die dem Land nach dem Regionalisierungsgesetz zustehen.

(9) Die kommunalen Aufgabenträger (§ 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3) haben dem Land die zweckentsprechende Verwendung der Finanzhilfen nach den Absätzen 1 und 5 nachzuweisen.

(10) ¹Die ab dem 1. Januar 2017 nach Absatz 5 zugewiesenen Finanzhilfen sind innerhalb der beiden Kalenderjahre, die dem Jahr der Gewährung der Finanzhilfe folgen, zweckentsprechend zu verwenden. ²Die zweckentsprechende Verwendung der Mittel ist dem Land innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des Verwendungszeitraumes nachzuweisen. ³Das Land kann Finanzhilfen von den Aufgabenträgern durch Leistungsbescheid zurückfordern, soweit diese die Finanzhilfe oder Dritte die an sie weitergegebenen Mittel zweckwidrig oder nicht fristgerecht verwendet haben.

§ 7a

Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr

(1) ¹Dem kommunalen Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 oder 3 obliegt die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr. ²Bestandteil dieser Verpflichtung ist, dass der Aufgabenträger zu gewährleisten hat, dass Zeitfahrausweise im straßengebundenen Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren um mindestens 25 vom Hundert gegenüber Zeitfahrausweisen des Nichtausbildungsverkehrs mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit ermäßigt werden. ³Ausbildungsverkehr ist die Beförderung von Auszubildenden im Sinne des § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 2. August 1977 (BGBl. I S. 1460), zuletzt geändert durch Artikel 124 des Gesetzes vom 10. August 2021 (BGBl. I S. 3436). ⁴Erstreckt sich ein Linienverkehr auch auf ein Gebiet außerhalb Niedersachsens, so endet die Verpflichtung nach den Sätzen 1 und 2 an der Landesgrenze.

(2) ¹Zur Sicherstellung eines hochwertigen und kostengünstigen Verkehrsangebots im Ausbildungsverkehr und bei der Beförderung im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr insgesamt sowie zur Abgeltung der in Verbindung mit der Aufgabe nach Absatz 1 entstehenden Kosten gewährt das Land den einzelnen kommunalen Aufgabenträgern (§ 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3) ab dem Kalenderjahr 2017 eine jährliche Finanzhilfe aus den Mitteln nach § 7 Abs. 5 Satz 2 in Höhe des jeweils in der **Anlage 1** aufgeführten Betrages. ²Soweit die in der Anlage 1 aufgeführten Gebietskörperschaften ihre Aufgabenträgerschaft aus § 4 Abs. 1 auf einen Zweckverband übertragen haben, stehen diesem die für ihr Gebiet in der Anlage 1 aufgeführten Beträge zu. ³Soweit der jeweilige Aufgabenträger seine Aufgabenträgerschaft gemäß § 4 Abs. 2 einer anderen Körperschaft des öffentlichen Rechts übertragen hat, muss er dieser einen angemessenen Anteil der ihm nach Satz 1 oder 2 zustehenden Beträge zukommen lassen. ⁴Als angemessen gilt der Anteil nach Satz 3, wenn er mindestens der Summe aller Ausgleichsbeträge entspricht, die sich für Verkehrsunternehmen aus § 45a PBefG oder aus einer vertraglichen Abgeltung dieses Anspruchs durch das Land für Verkehrsleistungen im Linienverkehr im Gebiet der Körperschaft (Satz 3) für das Fahrleistungsjahr 2015 ergeben; die einzelnen Ausgleichsbeträge für diese Verkehrsleistungen sind für jedes Unternehmen anhand der Fahrplankilometer zu ermitteln, die von dem Unternehmen im Gebiet der Körperschaft erbracht worden sind.

(3) ¹Soweit dies zur Sicherstellung im Sinne des Absatzes 1 erforderlich ist, hat der jeweilige Aufgabenträger aus den Mitteln nach Absatz 2 Leistungen an Verkehrsunternehmen zum Ausgleich der im Ausbildungsverkehr nicht gedeckten Kosten oder Verluste zu erbringen. ²Die übrigen Mittel kann er auch für

1. Leistungen an Verkehrsunternehmen zum Ausgleich von nicht gedeckten Kosten oder Verlusten bei der Beförderung aller Fahrgäste oder bestimmter Gruppen von Fahrgästen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr oder
- 2.

die in § 7 Abs. 7 Nrn. 1 bis 3 und 5 bis 7 benannten Zwecke, auch im sonstigen öffentlichen Personennahverkehr,

verwenden.

(4) ¹Der jeweilige Aufgabenträger ist frei in seiner Entscheidung, wie er seiner Aufgabe nach Absatz 1 im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nachkommt. ²Das gilt auch für die Mittelverwendung nach Absatz 3 Satz 2.

(5) ¹Der jeweilige Aufgabenträger hat dem Land innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss eines jeden Kalenderjahres über die Verwendung der Mittel zu berichten. ²Im Übrigen gilt § 7 Abs. 10 entsprechend.

(6) Die Absätze 1 bis 5 ersetzen die §§ 45a und 57 Abs. 1 Nr. 9 PBefG sowie die Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr.

§ 7b

Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs

(1) ¹Das Land gewährt den kommunalen Aufgabenträgern (§ 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3) ab dem Kalenderjahr 2017 eine weitere jährliche Finanzhilfe aus den Mitteln nach § 7 Abs. 5 Satz 2 in Höhe der in der **Anlage 2** genannten Beträge. ²§ 7a Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend. ³Soweit der jeweilige Aufgabenträger seine Aufgabenträgerschaft gemäß § 4 Abs. 2 einer anderen Körperschaft des öffentlichen Rechts übertragen hat, muss er dieser einen angemessenen Anteil des ihm nach Satz 1 oder 2 zustehenden Betrages zukommen lassen. ⁴Dieser Anteil ist mit jeweils einem Drittel nach der Einwohnerzahl, der Fläche und der demografischen Entwicklung des Gebiets zu bemessen, für das die Aufgabe übertragen wurde.

(2) ¹Die nach Absatz 1 zugewiesenen Mittel sollen insbesondere für die Entwicklung von Angeboten, die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen und besonders auf wechselnde Nachfrage zugeschnitten sind (flexible Bedienformen), verwendet werden. ²Sie dürfen auch für andere Maßnahmen des Aufgabenträgers eingesetzt werden, mit denen der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr verbessert oder erweitert wird. ³§ 7a Abs. 3 Satz 2 Nr. 2 gilt entsprechend.

(3) § 7a Abs. 5 gilt entsprechend.

§ 7c

Anpassung der Nahverkehrsplanung, Berichtspflicht

(1) ¹Abweichend von § 6 Abs. 1 Satz 1 haben die kommunalen Aufgabenträger (§ 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3) unter Berücksichtigung der zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten gemäß den §§ 7a und 7b bis zum Ablauf des 31. Dezember 2019 jeweils ihren Nahverkehrsplan anzupassen und fortzuschreiben; im Übrigen bleibt § 6 Abs. 1 bis 5 unberührt. ²Kommt ein kommunaler Aufgabenträger seiner Verpflichtung nach Satz 1 nicht nach, so erfolgt die Gewährung der Finanzhilfe gemäß den §§ 7a und 7b nach dem 1. Januar 2020 erst nach Vorlage des Nahverkehrsplans nach Satz 1. ³Das Fachministerium kann in besonderen Einzelfällen Abweichungen von Satz 2 zulassen.

(2) ¹Zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren haben die kommunalen Aufgabenträger (§ 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3) dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Bericht vorzulegen, in dem jeweils die insgesamt sowie die infolge der Finanzhilfeszahlungen nach den §§ 7a und 7b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind (Qualitätsbericht). ²Die Auszahlung der Finanzhilfen gemäß den §§ 7a und 7b erfolgt für die Kalenderjahre ab 2019 erst, soweit die jeweilige Berichtspflicht erfüllt worden ist. ³Das Fachministerium kann in besonderen Einzelfällen Abweichungen von Satz 2 zulassen.

§ 7d

Sicherstellung des schienengebundenen Ausbildungsverkehrs

(1) ¹Dem Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 oder 2 obliegt die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr. ²§ 7a Abs. 1 Sätze 2 bis 4 und Abs. 4 gilt entsprechend.

(2) Absatz 1 ersetzt die nach Artikel 8 § 2 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) fortgeltenden §§ 6a bis 6f des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598), und die Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Eisenbahnverkehr vom 2. August 1977 (BGBl. I S. 1465), zuletzt geändert durch Artikel 5 Nr. 2 des Gesetzes vom 23. März 2005 (BGBl. I S. 931, 965).

§ 7e

Finanzhilfe für das Angebot eines regionalen Schüler- und Azubi-Tickets

¹Den kommunalen Aufgabenträgern (§ 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3), in deren Zuständigkeitsbereich regionale Schüler- und Azubi-Tickets angeboten werden, die die in der **Anlage 3** festgelegten Mindeststandards einhalten, gewährt das Land ab dem Kalenderjahr 2022 je Kalenderjahr eine weitere Finanzhilfe in Höhe des jeweils in der Anlage 3 aufgeführten Betrages. ²Ein Anspruch auf die Finanzhilfe besteht ab dem Tag, an dem beim Land ein Nachweis des Aufgabenträgers eingeht, dass in seinem Zuständigkeitsbereich regionale Schüler- und Azubi-Tickets angeboten werden, die die Mindeststandards einhalten. ³Für die Folgejahre genügt es, wenn der Aufgabenträger gegenüber dem Land bis zum 31. März des jeweiligen Kalenderjahres erklärt, dass die Voraussetzungen des Satzes 1 weiterhin erfüllt sind. ⁴Entsteht der Anspruch auf die Finanzhilfe nach dem 1. Januar oder entfällt er vor dem 31. Dezember, so besteht er für das jeweilige Kalenderjahr nur anteilig. ⁵Soweit die in der Anlage 3 aufgeführten Gebietskörperschaften ihre Aufgabenträgerschaft aus § 4 Abs. 1 auf einen Zweckverband übertragen haben, stehen diesem die für ihr Gebiet in der Anlage 3 aufgeführten Beträge zu. ⁶Die Finanzhilfe ist zur Finanzierung der regionalen Schüler- und Azubi-Tickets oder für andere Zwecke zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden. ⁷§ 7a Abs. 5 gilt entsprechend.

§ 8

Wahrnehmung der Aufgaben

¹Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH nimmt die Aufgaben des Landes als Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 wahr. ²Ihr obliegt außerdem die Wahrnehmung der Aufgaben des Landes nach §§ 7 bis 7d mit Ausnahme des Erlasses und der Richtlinien nach § 7 Abs. 8. ³Sie ist befugt, diese Aufgaben im eigenen Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrzunehmen. ⁴Sie unterliegt bei der Wahrnehmung von Aufgaben nach diesem Gesetz der Fachaufsicht des Fachministeriums.

§ 8a

Aufgabenübertragung

(1) ¹Juristischen Personen des privaten Rechts kann mit ihrem Einverständnis durch Verwaltungsakt oder öffentlich-rechtlichen Vertrag die Befugnis verliehen werden, in Absatz 2 genannte Verwaltungsaufgaben im eigenen Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrzunehmen, wenn die Beleihung im öffentlichen Interesse liegt und die Beliehene die Gewähr für eine sachgerechte Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben bietet. ²Für die Verleihung und die Entziehung der Befugnis ist das Fachministerium zuständig. ³Die Beliehene unterliegt der Fachaufsicht des Fachministeriums und der Prüfung durch den Landesrechnungshof.

(2) Nach Absatz 1 Satz 1 können übertragen werden

1. die Aufgaben der Genehmigungsbehörde in den Angelegenheiten des Straßenbahn-, des Obus-, des Linien- und des Auslandsverkehrs mit Kraftfahrzeugen nach dem Personenbeförderungsgesetz und den aufgrund des Personenbeförderungsgesetzes erlassenen Rechtsvorschriften sowie die Aufgabe der Genehmigung von Ausnahmen nach § 43 Abs. 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr bezüglich des Obus-, des Linien- und des Auslandsverkehrs mit Kraftfahrzeugen,
2. die Förderung von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich der Förderung der Anschaffung von Omnibussen sowie der Gewährung und Rückforderung von Finanzhilfen für das Land nach den §§ 7 Abs. 10 bis 7b, auch in Verbindung mit § 7,
3. die Förderung von Vorhaben der nichtbundeseigenen Eisenbahnen,

4. die Bearbeitung von Ausgleichsanträgen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach § 6a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598), in der jeweils geltenden Fassung, und nach § 16 Abs. 1 Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2493), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147), in der jeweils geltenden Fassung, und
5. die Aufgabe der Erteilung von Genehmigungen nach § 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2493), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147), in der jeweils geltenden Fassung.

§ 9 Sonderfinanzhilfen zur Bewältigung der COVID-19-Pandemie

(1) ¹Zum Ausgleich von finanziellen Nachteilen im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 erhalten die Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 im Jahr 2020 und im Jahr 2021 eine Sonderfinanzhilfe aus den Finanzmitteln, die dem Land für diesen Zweck nach § 7 RegG zustehen, zuzüglich eines vom Land bereitgestellten Betrages mindestens in gleicher Höhe. ²Die Sonderfinanzhilfe ist von den Aufgabenträgern für den Zweck nach Satz 1 zugunsten der im jeweiligen Zuständigkeitsbereich für die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs verantwortlichen Verkehrsunternehmen zu verwenden. ³Darüber hinaus kann die Sonderfinanzhilfe auch zum Ausgleich finanzieller Nachteile nach Satz 1 bei den Aufgabenträgern selbst verwandt werden. ⁴Eine andere Verwendung der Sonderfinanzhilfe ist nicht zulässig.

(2) ¹Ein Anspruch auf Sonderfinanzhilfe besteht nur, soweit im jeweiligen Zuständigkeitsbereich eines Aufgabenträgers ein dem Zweck der Sonderfinanzhilfe nach Absatz 1 Satz 1 entsprechender tatsächlicher Bedarf besteht. ²Über die vorläufige Verteilung der Sonderfinanzhilfe auf die Aufgabenträger entscheidet das Fachministerium aufgrund einer vorläufigen Schätzung der finanziellen Nachteile im Sinne des Absatzes 1, soweit sie nach Maßgabe des Absatzes 3 auszugleichen sind (Schäden), für den Zeitraum März bis Juni 2020 und im Übrigen entsprechend der weiteren Entwicklung. ³Die endgültige Verteilung der Sonderfinanzhilfe auf die einzelnen Aufgabenträger erfolgt anteilig entsprechend dem Verhältnis der in ihrem Zuständigkeitsbereich jeweils entstandenen Schäden zu den insgesamt im Land Niedersachsen entstandenen Schäden. ⁴Eine Anpassung der Verteilung der zusätzlichen Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz auf die einzelnen Länder (§ 7 Abs. 7 Satz 1 RegG) ist zu berücksichtigen.

(3) ¹Bei der Weiterleitung der Sonderfinanzhilfe durch die Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich müssen die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen. ²Das Fachministerium legt das Nähere, insbesondere die Einzelheiten der Bestimmung und Ermittlung der ausgleichsfähigen Schäden und das Verfahren der Ausgleichsgewährung unter Berücksichtigung der zwischen den Ländern abgestimmten einheitlichen Maßstäbe sowie unter Beachtung beihilferechtlicher Vorgaben der Europäischen Kommission durch Verwaltungsvorschrift fest.

(4) ¹Die Aufgabenträger haben dem Land die zweckentsprechende und den Anforderungen nach Absatz 3 entsprechende Verwendung der Sonderfinanzhilfe für das Jahr 2020 bis zum 30. September 2021 sowie der Sonderfinanzhilfe für das Jahr 2021 spätestens bis zum 31. März 2023 nachzuweisen. ²Überzahlungen sowie nicht zweckentsprechend oder nicht den Anforderungen nach Absatz 3 entsprechend verwandte Mittel oder Mittel, für deren Verwendung kein Nachweis nach Satz 1 erfolgt, werden mit den Ansprüchen auf Finanzhilfe nach diesem Gesetz in den Folgejahren verrechnet.

(5) ¹Zur Finanzierung von zusätzlichen Maßnahmen und Investitionen im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19, mit denen, insbesondere im Hinblick auf die Schülerbeförderung, im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Platzkapazitäten ausgeweitet oder besser ausgenutzt werden, zusätzliche Beförderungsleistungen angeboten werden oder der

Infektionsschutz für die Fahrgäste verbessert wird, erhalten die kommunalen Aufgabenträger (§ 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3) eine weitere Sonderfinanzhilfe aus vom Land bereitgestellten Finanzmitteln in Höhe von bis zu 30 000 000 Euro, soweit die entsprechenden Kosten für den Zeitraum vom 26. Oktober 2020 bis zum 31. Dezember 2021 entstanden sind oder entstehen. ²Die weitere Sonderfinanzhilfe ist von den Aufgabenträgern für die Zwecke nach Satz 1 zu verwenden; eine andere Verwendung ist nicht zulässig. ³Bei der Verwendung sind die Vorgaben des Beihilferechts der Europäischen Union sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu beachten. ⁴Die Höhe der den einzelnen Aufgabenträgern insgesamt höchstens zustehenden weiteren Sonderfinanzhilfe ergibt sich aus der Verteilung des Betrages nach Satz 1 zu zwei Dritteln nach den Flächenanteilen und zu einem Drittel nach dem Verhältnis der Einwohnerzahlen; § 7 Abs. 6 gilt mit der Maßgabe entsprechend, dass Ausgangspunkt der Berechnungen der 26. Oktober 2020 ist. ⁵Ein Anspruch auf diese weitere Sonderfinanzhilfe besteht nur, soweit beim jeweiligen Aufgabenträger ein tatsächlicher Bedarf für die Finanzierung von Maßnahmen oder Investitionen nach Satz 1 besteht; die Auszahlung erfolgt zunächst vorläufig auf Grundlage der von einem Aufgabenträger jeweils verausgabten Mittel, die das Fachministerium regelmäßig in einem Abstand von längstens drei Monaten abfragt. ⁶Die Aufgabenträger haben dem Land die zweckentsprechende Verwendung der erhaltenen weiteren Sonderfinanzhilfe bis zum 31. Mai 2022 nachzuweisen. ⁷Absatz 4 Satz 2 gilt entsprechend.

Anlage 1

(zu § 7a Abs. 2 Satz 1)

Landkreis Ammerland	2 174 657 Euro
Landkreis Aurich	2 598 899 Euro
Regionalverband „Großraum Braunschweig“	13 580 248 Euro
Landkreis Celle	2 319 545 Euro
Landkreis Cloppenburg	2 181 657 Euro
Landkreis Cuxhaven	2 784 805 Euro
Stadt Delmenhorst	89 483 Euro
Landkreis Diepholz	2 790 862 Euro
Stadt Emden	446 134 Euro
Landkreis Emsland	5 856 963 Euro
Landkreis Friesland	1 415 839 Euro
Landkreis Göttingen	2 597 429 Euro
Stadt Göttingen	968 929 Euro
Landkreis Grafschaft Bentheim	2 479 917 Euro
Landkreis Hameln-Pyrmont	1 617 335 Euro
Region Hannover	11 427 364 Euro

Landkreis Harburg	2 688 981 Euro
Landkreis Heidekreis	2 236 630 Euro
Landkreis Hildesheim	2 835 341 Euro
Landkreis Holzminden	967 923 Euro
Landkreis Leer	1 999 130 Euro
Landkreis Lüchow-Dannenberg	1 136 126 Euro
Landkreis Lüneburg	2 215 060 Euro
Landkreis Nienburg (Weser)	1 800 097 Euro
Landkreis Northeim	1 794 233 Euro
Landkreis Oldenburg	1 697 571 Euro
Stadt Oldenburg (Oldenburg)	1 818 470 Euro
Landkreis Osnabrück	6 423 941 Euro
Stadt Osnabrück	3 760 815 Euro
Landkreis Osterholz	1 053 987 Euro
Landkreis Rotenburg (Wümme)	2 535 605 Euro
Landkreis Schaumburg	1 610 478 Euro
Landkreis Stade	2 329 604 Euro
Landkreis Uelzen	1 614 920 Euro
Landkreis Vechta	1 893 811 Euro
Landkreis Verden	1 941 695 Euro
Landkreis Wesermarsch	1 010 172 Euro
Stadt Wilhelmshaven	638 325 Euro
Landkreis Wittmund	1 842 336 Euro

Anlage 2

(zu § 7b Abs. 1 Satz 1)

Landkreis Ammerland	204 123 Euro
Landkreis Aurich	447 417 Euro
Regionalverband „Großraum Braunschweig“	3 083 814 Euro
Landkreis Celle	553 565 Euro
Landkreis Cloppenburg	336 881 Euro
Landkreis Cuxhaven	655 448 Euro
Stadt Delmenhorst	160 223 Euro
Landkreis Diepholz	582 924 Euro
Stadt Emden	146 722 Euro
Landkreis Emsland	692 358 Euro
Landkreis Friesland	378 711 Euro
Landkreis Göttingen	958 141 Euro
Stadt Göttingen	122 398 Euro
Landkreis Grafschaft Bentheim	323 930 Euro
Landkreis Hameln-Pyrmont	529 450 Euro
Region Hannover	1 295 034 Euro
Landkreis Harburg	383 168 Euro
Landkreis Heidekreis	566 441 Euro
Landkreis Hildesheim	631 476 Euro
Landkreis Holzminden	528 802 Euro
Landkreis Leer	333 660 Euro
Landkreis Lüchow-Dannenberg	459 530 Euro
Landkreis Lüneburg	337 028 Euro
Landkreis Nienburg (Weser)	533 269 Euro
Landkreis Northeim	631 861 Euro

Landkreis Oldenburg	280 710 Euro
Stadt Oldenburg (Oldenburg)	151 477 Euro
Landkreis Osnabrück	705 478 Euro
Stadt Osnabrück	150 415 Euro
Landkreis Osterholz	319 426 Euro
Landkreis Rotenburg (Wümme)	580 948 Euro
Landkreis Schaumburg	483 629 Euro
Landkreis Stade	393 458 Euro
Landkreis Uelzen	508 431 Euro
Landkreis Vechta	229 772 Euro
Landkreis Verden	310 040 Euro
Landkreis Wesermarsch	424 651 Euro
Stadt Wilhelmshaven	279 631 Euro
Landkreis Wittmund	305 558 Euro

Anlage 3

(zu § 7e Satz 1)

Landesweite Mindeststandards für regionale Schüler- und Azubi-Tickets

- Die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets müssen mindestens allen Auszubildenden im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 3 mit Ausnahme von Studierenden unabhängig von ihrem Alter zum Erwerb zur Verfügung stehen.
- Die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets müssen den Trägern der Schülerbeförderung angeboten werden, damit diese durch die Ausgabe der Tickets ihre Pflichten nach § 114 des Niedersächsischen Schulgesetzes erfüllen können.
- Die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets müssen mindestens für die Nutzung im gesamten Zuständigkeitsbereich des jeweiligen kommunalen Aufgabenträgers nach § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 und bei einem Zweckverband, dem die Aufgabenträgerschaft übertragen wurde, mindestens für die Nutzung in dessen gesamtem Zuständigkeitsbereich gelten. Besteht im gesamten Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers eine Tarif- oder Verkehrsgemeinschaft oder ein Tarif- oder Verkehrsverbund, deren oder dessen Tarifgebiet den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers überschreitet, so müssen die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets mindestens für die Nutzung im gesamten jeweiligen Tarifgebiet gelten, soweit dieses in Niedersachsen liegt.
- Die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets müssen an allen Tagen der Woche einschließlich der Schulferien rund um die Uhr gelten.

- Die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets müssen mindestens für die Nutzung aller Verkehrsmittel des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gelten. Bestehen in Tarif- oder Verkehrsgemeinschaften oder Tarif- oder Verkehrsverbänden einheitliche Tarife für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenpersonennahverkehr, so müssen die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets auch zur Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs gelten.
- Die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets müssen im Abonnement für ein Jahr oder für einen kürzeren Zeitraum angeboten werden. Im Abonnement für ein Jahr darf der Preis beim Erwerb durch berechnigte Auszubildende zum Zeitpunkt der Mitteilung nach § 7e Satz 2 höchstens 30 Euro je Monat betragen. Im Abonnement für einen kürzeren Zeitraum und beim Erwerb durch einen Träger der Schülerbeförderung darf der Preis zum Zeitpunkt der Mitteilung nach § 7e Satz 2 30 Euro je Monat übersteigen. Bei Tarifierhöhungen darf die prozentuale Preissteigerung für regionale Schüler- und Azubi-Tickets nicht höher sein als die prozentuale Preissteigerung für Zeitfahrausweise des Nichtausbildungsverkehrs mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit im Tarifgebiet.

Höhe der jeweiligen Finanzhilfe je Kalenderjahr

Landkreis Ammerland	215 844 Euro
Landkreis Aurich	345 828 Euro
Regionalverband „Großraum Braunschweig“	1 813 891 Euro
Landkreis Celle	358 511 Euro
Landkreis Cloppenburg	337 199 Euro
Landkreis Cuxhaven	430 422 Euro
Stadt Delmenhorst	96 115 Euro
Landkreis Diepholz	445 721 Euro
Stadt Emden	68 955 Euro
Landkreis Emsland	659 856 Euro
Landkreis Friesland	173 834 Euro
Landkreis Göttingen	401 461 Euro
Stadt Göttingen	149 758 Euro
Landkreis Grafschaft Bentheim	254 443 Euro
Landkreis Hameln-Pyrmont	249 977 Euro
Region Hannover	1 565 677 Euro
Landkreis Harburg	415 611 Euro

Landkreis Heidekreis	345 695 Euro
Landkreis Hildesheim	438 232 Euro
Landkreis Holzminden	149 603 Euro
Landkreis Leer	303 356 Euro
Landkreis Lüchow-Dannenberg	175 601 Euro
Landkreis Lüneburg	342 361 Euro
Landkreis Nienburg (Weser)	278 224 Euro
Landkreis Northeim	277 318 Euro
Landkreis Oldenburg	255 871 Euro
Stadt Oldenburg (Oldenburg)	205 447 Euro
Landkreis Osnabrück	621 885 Euro
Stadt Osnabrück	202 800 Euro
Landkreis Osterholz	195 636 Euro
Landkreis Rotenburg (Wümme)	391 905 Euro
Landkreis Schaumburg	248 917 Euro
Landkreis Stade	360 065 Euro
Landkreis Uelzen	249 603 Euro
Landkreis Vechta	244 744 Euro
Landkreis Verden	235 842 Euro
Landkreis Wesermarsch	183 011 Euro
Stadt Wilhelmshaven	98 660 Euro
Landkreis Wittmund	130 205 Euro