



Fördermöglichkeiten von Bedarfs- / on-demand-Verkehren durch das Land Niedersachsen



Der ÖPNV in der Fläche steht vor großen Herausforderungen

- Demografischer Wandel: Änderung der Altersstruktur und teilweise Bevölkerungsrückgang in ländlichen Regionen in Niedersachsen
- Rückgang Schülerzahlen, Schülerverkehre sind oftmals das Rückgrat des ÖPNV in der Fläche
- auch Dienstleistungsangebote ziehen sich aus der Fläche zurück.
- gleichzeitig steigende Bedeutung von guten Mobilitätsanbindungen für Attraktivität von Wohn- und Gewerbestandorten
- Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten ändern sich: Menschen wollen auch im Alter mobil bleiben
- Starre Buslinienverkehre treffen nicht immer die tatsächlichen Bedarfe
- Nicht immer scheint es für Verkehrsunternehmen lohnend zu sein, Mobilitätsangebote in der Fläche bereit zu stellen



Schlussfolgerungen des Landes daraus

- Um die Mobilität der Bevölkerung auf dem Land dennoch zu gewährleisten, sind neue, alternative Mobilitätskonzepte und flexible Verkehrsangebote, wie **Bedarfs- / on-demand-Verkehre**, gefragt.
- Diese können nur vor Ort sinnvoll entwickelt und erprobt werden. Es bedarf auf die jeweilige Situation vor Ort abgestimmter Lösungen und Ideen sowie einer guten Vernetzung verschiedener Angebote. Für jede Region muss vor Ort die passende Kombination entwickelt werden
- Es ist wichtig, aktiv neue Ansätze für den ÖPNV in der Fläche zu erproben.

- Fazit deshalb: Es bedarf gezielter Impulse an die ÖPNV-Aufgabenträger durch verbesserte gesetzliche Rahmenbedingungen, erweiterbare Finanzierungsmöglichkeiten sowie den Ausbau von Beratungsunterstützung und Fördermöglichkeiten. Flexiblen Bedienangeboten kommt dabei angesichts der o.g. Herausforderungen und ihrer Chancen eine besondere Bedeutung zu.



Was hat das Land bisher getan?

- Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und der ÖPNV-Finanzierung durch Novelle des Nds. Nahverkehrsgesetzes (NNVG) zum 01.01.2017
- darin langfristige Sicherung der Ausgleichsleistungen für Ausbildungsverkehre von 90 Mio. € pro Jahr (ehemals § 45a PBefg) für den ÖPNV in der Fläche durch Kommunalisierung (§ 7a NNVG)
- gleichzeitig dadurch Zusammenführung der vollständigen Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den ÖPNV-Aufgabenträgern und damit Stärkung von deren Gestaltungsmöglichkeiten vor Ort
- zusätzlich 20 Mio. € pro Jahr „frisches Geld“ für Verbesserung des ÖPNV vor Ort (§ 7b NNVG), bedeutet Erhöhung der bisherigen Finanzhilfe an ÖPNV-Aufgabenträger um 53 %
- Verteilschlüssel berücksichtigt Auswirkungen des demografischen Wandels
- sehr offene und breite Verwendungsmöglichkeiten, können auch zur Kofinanzierung anderer Förderprogramme verwandt werden



Was hat das Land bisher getan?

- im Rahmen der NNVG-Novelle auch gezielte Impulse für Ausbau flexibler Angebotsformen
- in § 7b Abs. 2 Satz 1 NNVG erstmals Schaffung gesetzlicher Definition dafür:
„Angebote(n), die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen und besonders auf wechselnde Nachfrage zugeschnitten sind (flexible Bedienformen)“
- 20 Mio. € „frisches Geld“ sollen insbesondere für die Entwicklung von Angeboten flexibler Bedienformen verwandt werden, allerdings keine Ausschließlichkeit
- in Verbindung mit ÖPNV-Definition in § 1 Abs. 3 NNVG (*„Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr, insbesondere mit Taxen, Mietwagen oder Rufbussen, der Linienverkehr ersetzen, ergänzen oder verdichten soll.“*) Klarstellung, dass Verwendung der § 7b-Mittel nicht von der PBefG-Genehmigungsform abhängt, d.h. – sofern Teil des ÖPNV – können neben Ausgestaltungen als Linienverkehr auch Gelegenheitsverkehre und ggf. genehmigungsfreie Verkehre finanziert werden



Was hat das Land bisher getan?

- gezielter Ausbau von Beratungsleistungen
- mit der Stabstelle Mobilitätsmanagement wurde bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) eine zentrale landesweite Beratungsstelle für Mobilität im ländlichen Raum eingerichtet
- ÖPNV-Aufgabenträger, Kommunen, Vereine oder Bürgerinitiativen haben dort erstmals einen landesweiten Ansprechpartner
- Start im September 2016, inzwischen Aufstockung auf zwei Personen: Stephan Börger (Leitung) und Hendrik Koch stehen dort als Ansprechpartner zum Austausch und zur Beratung zur Verfügung
- u.a. Unterstützung bei Fragen der finanziellen Förderung, der Entwicklung und genehmigungsrechtlichen Einordnung neuer (flexibler) Mobilitätsangebote und der Vernetzung



Zwischenfazit:

- die neu geschaffenen Möglichkeiten schaffen deutlich bessere Voraussetzungen für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Ausbau flexibler Angebotsformen vor Ort, wie **Bedarfs- / on-demand-Verkehre**
- allerdings läuft der Prozess landesweit betrachtet eher langsam an; im ersten Jahr 2017 wurden § 7b-Mittel von ÖPNV-AT teilweise noch gar nicht eingesetzt; der gezielte Einsatz für die Schaffung neuer flexibler Bedienformen erscheint bislang noch eher gering und verbesserungsbedürftig
- gleichzeitig ermöglicht die Digitalisierung Quantensprünge, z.B. bei der Bündelung individueller Fahrtwünsche, der Abgabe von Beförderungswünschen und deren Annahme quasi in Echtzeit sowie der Disposition von Verkehrsmitteln auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit im ÖPNV
- deshalb plant das Land durch eine Förderung von Angeboten flexibler Bedienformen aus EFRE-Mitteln (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) aktiv kurzfristig zusätzliche Unterstützungsmöglichkeiten zu eröffnen



Eckpunkte der geplanten EFRE-Förderung (RL-Entwurf)

■ **Zuwendungszweck:**

„Ziel der Förderung ist, durch die Ausweitung flexibler Bedienformen zur besseren Erreichbarkeit von Knotenpunkten und zur Steigerung der Fahrgastzahlen mit Angeboten, die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen oder erweitern, vor allem in besonders dünn besiedelten Regionen des Landes, den motorisierten Individualverkehr zu einer verstärkten Nutzung von CO2-armen Mobilitätsangeboten zu verschieben.“

■ **Gegenstände der Förderung**

- Betrieb von flexiblen Bedienformen im straßengebundenen ÖPNV gemäß Definition in § 7b NNVG
- Betrieb alternativer Bedienungsangebote außerhalb des klassischen ÖPNV (auch ehrenamtliche oder gemeinschaftlich organisierte Mobilitätsangebote, z.B. zur Anbindung an Verknüpfungspunkte oder Orte mit Versorgungsinfrastruktur, sowie Kombi-Verkehre von Personenbeförderungen mit Lieferungen zur Nahversorgung)
- Ausgaben für Maßnahmen zur Verbesserung der zielgerichteten Einführung (Machbarkeits- / Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Konzepte für Angebotsformate unter Einbeziehung von Nutzern, Maßnahmen zur Unterstützung ehrenamtlicher Arbeit)



Eckpunkte der geplanten EFRE-Förderung (RL-Entwurf)

■ Zuwendungsempfänger:

ÖPNV-Aufgabenträger sowie Kommunen, die keine Aufgabenträger sind, aber auch Verkehrsunternehmen oder Vereine, die Personenbeförderung erbringen

■ Zuwendungsvoraussetzungen:

- Voraussetzung ist öffentliche Zugänglichkeit der Angebote; kein von vorneherein geschlossener Nutzerkreis
- Bestätigung ÖPNV-AT, dass Vorhaben mit vorhandenem ÖPNV nicht befriedigend bedient werden kann und mit regionalem ÖPNV-Angebot abgestimmt ist sowie Nachweis Berücksichtigung NVP und evtl. Luftreinhalteplan
- bei Genehmigungspflicht nach PBefG Vorlage Genehmigung, sonst Bestätigung Genehmigungsbehörde das genehmigungsfrei zulässig
- Beauftragung Dritter mit Betrieb flexibler Bedienformen unter Berücksichtigung vergabe- und beihilferechtlicher Vorgaben der Verordnung (EG) 1370/2007 möglich, aus beihilferechtlichen Gründen bei Betrauung mit gemeinwirtschaftlicher Pflicht Vorlage ÖDA mit Berücksichtigung Förderung für Überkompensationsausgleich oder Förderung nur nach de-minimis-VO möglich (alle de-minimis-Förderungen zusammen in 3 Jahren max. 200.000 €)



Eckpunkte der geplanten EFRE-Förderung (RL-Entwurf)

■ Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

- Förderung erfolgt mit maximalen Förderquote von 50 % bzw. 60% in der Übergangsregion Lüneburg (ehemaliger Regierungsbezirk) als nicht rückzahlbarer Zuschuss
- förderfähig sind Betriebskostendefizite (**max. 3 Jahre**) und Ausgaben für Untersuchungen, Studien oder Konzepte:
 - „- Beraterleistungen zur planerischen Vorbereitung, Unterstützung der Betriebsaufnahme und zur Begleitung des Vorhabens (einschl. Marketingkonzept und notwendiger Anpassungen im laufenden Betrieb) sowie zu dessen Auswertung, wenn (...) von unabhängigen Dritten (z.B. Gutachter, Ingenieurbüro, Werbeagentur) erbracht (...).
 - Betriebskostendefizite, die bei der Erprobung oder beim Betrieb der flexiblen Bedienformen oder alternativen Bedienungsangebote (...) entstehen, unabhängig davon, ob (...) beim Zuwendungsempfänger selbst oder bei einer mit der Durchführung (...) beauftragten Person entstehen. Für die Bemessung im Rahmen der Bewilligung reicht eine prognostische Ermittlung auf Basis des online-Kalkulationstools des HVV (www.hvv.de/de/service/mobilitaetsmanagement/planung-flexibler-angebotsformen) aus; die Abrechnung (...) erfolgt aufgrund des tatsächlich nachgewiesenen jeweiligen Betriebskostendefizits, das von einem Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer zu bestätigen ist.“



Eckpunkte der geplanten EFRE-Förderung (RL-Entwurf)

■ Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

- auch förderfähig:
 - „- Sachausgaben für Vorhaben nach Ziff. 2.1 und 2.2
in Verbindung mit der Vorbereitung, der Aufnahme des Betriebs und dem Marketing für das Vorhaben (z.B. Faltblätter, Zeitungsannoncen, Kampagnen, Wettbewerbe)
für Maßnahmen zur Unterstützung des Einsatzes von Ehrenamtlichen, z.B. Werbekampagnen sowie Werbe- und Infoveranstaltung zur Gewinnung von Ehrenamtlichen oder Sachausgaben dafür, Schulungskosten für Ehrenamtliche
Büro- und Raumausstattung, Telekommunikationstechniken
Ausgaben für Technik, inklusive Software“
- nicht zuwendungsfähig:
 - Erwerb von Grundstücken, Finanzierungskosten, außer bei Zuschüssen in Form von Zinszuschüssen oder Prämien für Bürgschaften, Umsatzsteuer bei Vorsteuerabzugsberechtigung



Eckpunkte der geplanten EFRE-Förderung (RL-Entwurf)

■ Verfahren

- Bewilligungsstelle ist die Investitions- und Förderbank Niedersachsen (NBank) – www.nbank.de
- kein Antragsstichtag; Qualitätskriterien zur Antragspriorisierung und Mindestvoraussetzung
- Bewilligung unter aufschiebender Bedingung Vorlage Genehmigung nach PBefG oder Nachweis, dass keine Genehmigungspflicht sowie ggf. ÖDA möglich, soweit diese zum Bewilligungszeitpunkt noch nicht vorliegen.
- bei Angeboten, die einer Genehmigung nach dem PBefG bedürfen, erfolgt Auflage, die Sollfahrplandaten oder Betriebszeiten an die Connect Fahrplanauskunft GmbH zu liefern. Für Ist-Daten bei Gelegenheitsverkehren gilt, dass diese gemäß VDV-Vorschriften für die Dienste AUS, DFI und ANS an die landesweite Datendrehscheibe bei der VBN GmbH zu liefern sind. Zudem bei Störungen oder Fahrplanänderungen Info-Pflicht an die Verbände oder Verkehrsgemeinschaften. Die Verkehrsunternehmen stimmen zudem Weitergabe der Daten als offene Daten zu. Sofern kein Linienverkehr Ausnahme bei Nachweis unverhältnismäßigem Aufwand mit Zustimmung MW möglich.
- Auszahlung nach Ausgabenerstattungsprinzip, d.h. erst nach Tätigkeit der zuwendungsfähigen Ausgaben, Vorlage der Nachweise und Prüfung durch NBank. Bestätigung tatsächliches Betriebskostendefizit durch Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer muss vorliegen



Wann kann es losgehen?

- Verfahrensstand: Förder-Richtlinie im Entwurf fertig, Verbandsbeteiligung abgeschlossen, Vorstellung EFRE-Begleitausschuss erfolgt Mitte Sept., anschließend Beschluss im Umlaufverfahren
- noch offen, ob Förderung bis max. 31.12.2022 oder nur 30.06.2022 und Ausnahme nur im Einzelfall
- Veröffentlichung Förderrichtlinie in jedem Fall in 2019, ab dann Antragstellungen möglich

Abschließend mein große Bitte:

Nutzen Sie die guten Chancen, starten Sie neue Projekte für flexible Angebote und machen sich dafür stark. Der ÖPNV der Zukunft braucht neue Angebote, diese müssen wir jetzt gemeinsam auf den Weg bringen.



Vielen Dank für Ihr Interesse! Nachfragen gerne.

Richard Eckermann

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Referatsleiter 44 – Schiene, Öffentlicher Personennahverkehr

Tel. 0511 / 120-7831

Richard.Eckermann@mw.niedersachsen.de