

LNVG.info

Nahverkehrsnachrichten
aus Niedersachsen

Vorwort

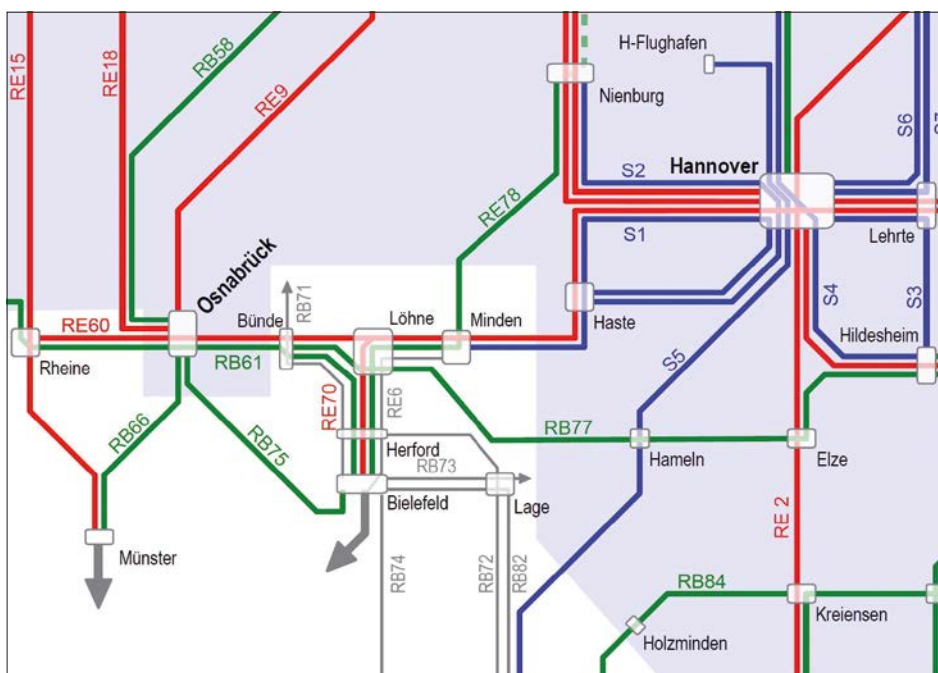


Liebe Leserinnen und Leser,

mit der Verabschiedung des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (NGVFG) hat das Land Klarheit über die weitere Verwendung der Mittel geschaffen, die ihm nach dem Entflechtungsgesetz zufließen. Besonders erfreulich sind die schrittweise Steigerung des Verteilschlüssels zugunsten des ÖPNV und die Ausweitung des Förderkataloges. Auf Bundesebene stehen wichtige Entscheidungen zur Finanzierung noch aus. Das gilt insbesondere für die künftige Höhe der Regionalisierungsmittel. Diese bilden die finanzielle Basis für den im Zuge der Bahnreform 1996 übernommenen Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der seitdem eine sehr positive Entwicklung genommen hat, die nicht aufs Spiel gesetzt werden darf. Gleichzeitig steht der Nahverkehr vor großen Herausforderungen: Überdurchschnittliche Kostensteigerungen bei der Infrastrukturnutzung und den Energiepreisen gehen einher mit weiterem Investitionsbedarf, zum Beispiel für den barrierefreien Ausbau. Was wir als Aufgabenträger dazu beisteuern, um die bereitgestellten Steuergelder so effizient wie möglich zu verwenden, und wie wir das Nahverkehrsangebot weiter entwickeln wollen, erfahren Sie auf den Folgeseiten. ■

Klaus Hoffmeister
Geschäftsführer

Hans-Joachim Menn
Geschäftsführer
(Sprecher)



Ausschnitt mit den neuen Linienbezeichnungen im westlichen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen.

Bessere Orientierung dank SPNV-Linienbezeichnungen

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden in Norddeutschland einheitliche Linienbezeichnungen für Züge des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) eingeführt. Diese ermöglichen erstmals über Länder- und Verbundgrenzen hinweg eindeutige Kennzeichnungen in der Fahrgastinformation, an Fahrzeugen, Stationen und in den Medien.

In einem längeren Abstimmungsprozess ist es gelungen, für Niedersachsen, Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein eine Nummernsystematik zu vereinbaren, die an bestehende Systeme benachbarter Bundesländer anknüpft. Dies wurde durch die Bereitschaft der Verkehrsverbünde Großraum-Verkehr Hannover (GVH), Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) und Hamburger Verkehrsverbund (HVV), ihre bisherigen Liniennummern im Regionalverkehr zugunsten eines besseren, überregionalen Ordnungsprinzips aufzugeben, ermöglicht.

Fortsetzung auf Seite 2



Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH

Ausschreibung Cantus verteidigt Nordosthessen-Netz	2
Wettbewerb Ausschreibung für Weser-Ems- und Teutoburger-Wald-Netz gestartet	3
ÖPNV Neues PBefG: Offene Rechtsfragen sind systemimmanent	4
Infrastruktur Für die Reaktivierung von Strecken läuft die dritte Untersuchungsstufe	5
Förderung Mehr Geld für den ÖPNV – neues Landes-GVFG	6

Fortsetzung von Seite 1

Mehr als die Hälfte aller SPNV-Linien in Niedersachsen überschreiten Aufgabenträgergrenzen und viele tragen in ihrem Verlauf heute wechselnde Linienbezeichnungen. Diese unübersichtliche Vielfalt kann nicht im Interesse der Kunden sein! Mit der neuen Systematik ist es der LNVG gelungen, die Linienbezeichnungen von zehn benachbarten Aufgabenträgern in Einklang zu bringen.

Damit ist das Ziel erreicht, ein einheitliches, über alle Medien durchgängiges, selbsterklärendes, dauerhaftes und unternehmensneutrales Bezeichnungssystem für alle SPNV-Verkehre in Niedersachsen und den benachbarten Bundesländern zu schaffen. Zwar werden auch künftig Linienbezeichnungen doppelt vorkommen - allerdings nicht in räumlicher Nähe zueinander.

Aus Sicht der Aufgabenträger ist es sinnvoll, reine Liniennummern um eine Produktbezeichnung zu ergänzen. Diese Zusatzinformation ermöglicht den Kunden eine Einschätzung von Schnelligkeit und Haltesystematik der Linie. Die Bezeichnungen dafür müssen selbsterklärend, treffend, allgemeingültig, sinnvoll abzukürzen und über Landesgrenzen hinaus einsetzbar sein, um sie in den diversen Medien der Fahrgast-



In Nordrhein-Westfalen bereits gängige Praxis.

information durchgängig verwenden zu können. Die Auseinandersetzung mit diesem Teilaspekt hat gezeigt, dass man nicht zwanghaft neue Begrifflichkeiten schaffen muss, wenn es bereits gut eingeführte Bezeichnungen gibt, die diese Ansprüche erfüllen: Aus Sicht der Aufgabenträger sind das die bereits seit fast zwei Jahrzehnten bundesweit bekannten und genutzten Begriffe „Regionalbahn (RB)“ und „Regionalexpress (RE)“ sowie „S-Bahn (S)“. Ergänzend wird im Raum Bremen die bereits bekannte Abkürzung „RS“ für „Regio-S-Bahn“ weiterhin Verwendung finden.

Ein Wechsel der Bezeichnungen nach einem möglichen Betreiberwechsel wird durch diese Systematik in Zukunft vermieden. Die neu-

en Linienbezeichnungen wie zum Beispiel „RE2“, „RB77“, „S3“ oder auch „RS4“ können zu regionalen Markenbezeichnungen aufgebaut werden und in den allgemeinen Sprachgebrauch übergehen - flankierende Marketingmaßnahmen zur Identitätserhöhung durch die Verkehrsunternehmen wirken dabei unterstützend.

Die neue Systematik für Norddeutschland vereinfacht Kunden die schnelle Übersicht zu Verlauf, Ziel, Fahrplan, Takt und Anschlüssen der jeweiligen Reise. Die Durchgängigkeit der Systematik in die benachbarten Netze von zehn SPNV-Aufgabenträgern ohne Linienbezeichnungswchsel führt zu einer hohen Informationsklarheit gerade bei längeren Reiseweiten. Dies ist besonders für Neukunden und Seltenfahrer aus Sicht der Aufgabenträger eine große Erleichterung, die Zugangshemmnisse verringert.

Die Vorbereitungen zur Einführung der neuen Linienbezeichnungen ab Dezember 2014 haben begonnen und gehen einher mit den Planungsaktivitäten zum nächsten Fahrplanwechsel. Eine Liste der neuen Linienbezeichnungen ist bereits auf www.lnvg.de/spnv/ veröffentlicht.

Reinhard Kaiser/Andreas Kolmer

Ausschreibung

Cantus verteidigt Nordosthessen-Netz

Die Cantus Verkehrsgesellschaft mbH wird auch künftig die Nahverkehrszüge im Nordosthessen-Netz mit den Linien Göttingen – Eichenberg – Kassel, Kassel – Bebra – Fulda, Bebra – Eisenach und Göttingen – Eschwege – Bebra – Fulda betreiben. Gemeinsam mit dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV), dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie dem Freistaat Thüringen hatte die LNVG diese Verkehre für den Zeitraum von fünfzehn Jahren, beginnend zum 11. Dezember 2016, erneut zu vergeben. Cantus, ein Gemeinschaftsunternehmen der Hamburger Hochbahn und der Hessischen Landesbahn, konnte sich dabei abermals durchsetzen. Schon den jetzigen Verkehrsvertrag, der im Dezember 2006 startete, hatte Cantus bei der damaligen Erstausschreibung für sich gewonnen. Die modernen und bewährten Elektrotriebwagen vom Typ Stadler „Flirt“ kommen auch mit dem neuen Verkehrsvertrag weiterhin zum Einsatz.

Ralf Hoopmann



Cantus fährt weitere 15 Jahre in Nordosthessen bis nach Göttingen in Niedersachsen.

Ausschreibungsverfahren für Weser-Ems- ...



Zur Zeit fährt die NordWestBahn im Weser-Ems-Netz.

Am 25. März diesen Jahres hat die LNVG das aus vier Eisenbahnlinien bestehende **Weser-Ems-Netz** zur Neuausschreibung europaweit in den Wettbewerb gegeben. Gemeinsam mit dem Bremer Verkehrssenator und dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

(NWL) schreibt die LNVG im EU-Amtsblatt ein länderübergreifendes jährliches Fahrtenprogramm von knapp fünf Millionen Zugkilometern aus, das derzeit von der in Osnabrück ansässigen NordWestBahn GmbH (NWB) erbracht wird. Bis Ende Juli 2014

haben interessierte Eisenbahnunternehmen nun Zeit, ein Angebot abzugeben.

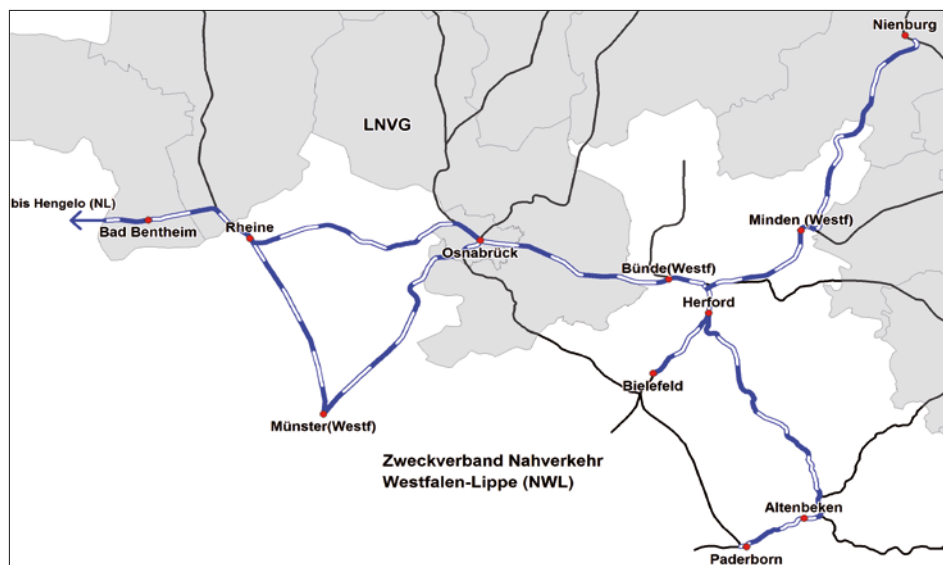
Zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2016 soll der Gewinner den Betrieb auf den Linien Osnabrück – Cloppenburg – Oldenburg – Wilhelmshaven; Bremen – Delmenhorst – Vechta – Osnabrück; Esens – Sande – Wilhelmshaven und Bremen – Oldenburg – Wilhelmshaven aufnehmen. Der Verkehrsvertrag wird für zehn Jahre gelten, wobei sich die drei Aufgabenträger eine Verlängerungsoption von bis zu zwei Jahren sichern.

Die für den Einsatz vorgesehenen 43 Dieseltriebzüge stammen aus dem Fahrzeugpool der LNVG und werden an den Wettbewerbsgewinner vermietet. Es handelt sich um Fahrzeuge vom Typ Coradia Lint 41, die größtenteils schon heute im Weser-Ems-Netz unterwegs sind und bis 2016 noch einmal grundlegend modernisiert werden. Teilweise dürfen sich die Fahrgäste auch auf ganz neue Züge freuen, die von der LNVG beim Schienenfahrzeughersteller Alstom in Salzgitter bestellt sind und rechtzeitig bis Ende 2016 ausgeliefert werden.

... und Teutoburger-Wald-Netz gestartet

Seit Anfang Mai befindet sich außerdem das „**Teutoburger-Wald-Netz**“ in der Neuausschreibung. Dieses Netz wird derzeit von der WestfalenBahn, einem Gemeinschaftsunternehmen der Abellio Rail, der Stadtwerke Bielefeld, der Mindener Kreisbahn und der Verkehrsbetriebe Extertal mit Elektrotriebwagen vom Typ Stadler FLIRT betrieben. Die Bietergemeinschaft hatte im damaligen Ausschreibungsverfahren für den ab Ende 2007 für zehn Jahre zu erbringenden Betrieb den Zuschlag erhalten. In Ausrichtung auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 ist dementsprechend eine erneute Ausschreibung erforderlich. Die Vergabeentscheidung wird für Ende 2014 angestrebt. Der neue Verkehrsvertrag soll eine Laufzeit von fünfzehn Jahren haben.

Die Fahrzeuge für das gesamte Netz sind durch den künftigen Betreiber zu beschaffen, wobei Gebrauchtfahrzeuge ab Baujahr 2006 zugelassen werden. Der Fahrzeugbedarf im Teutoburger-Wald-Netz erhöht sich durch die Einbeziehung weiterer Linien auf



Das Teutoburger-Wald-Netz, wie es ab Dezember 2017 gefahren werden soll.

nordrhein-westfälischer und niedersächsischer Seite. Hinzu kommt, dass für die geplante Verlängerung von Bad Bentheim ins niederländische Hengelo Zweisystemfahr-

zeuge erforderlich sind, die sowohl unter deutscher als auch unter niederländischer Oberleitungsspannung verkehren können. **Ralf Hoopmann**

Neues PBefG: Offene Rechtsfragen sind systemimmanent

Fast eineinhalb Jahre Praxiserfahrung geben Anlass zu einer ersten Zwischenbilanz und zu einem Blick auf offene Rechtsfragen. Solche sind bei Gesetzesnovellen stets systemimmanent, ihre Klärung hat daher grundlegende rechtliche und ökonomische Konsequenzen.

Die regulatorische Grundausrichtung der Novelle statuiert weiter unterschiedliche Marktzugänge für gemein- und eigenwirtschaftliche Linienverkehre. Der genehmigungsrechtliche Vorrang für Unternehmerinitiativen blieb erhalten, wurde jedoch im neuen § 8 Abs. 4 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) merklich eingeschränkt. Während Verkehrs- und Finanzierungsverträge oder Betrauungen im alten Recht die Eigenwirtschaftlichkeit nicht gehindert haben, führen sie im neuen Recht stets ins Regime der Gemeinwirtschaftlichkeit. Dies gilt auch für vor Inkrafttreten der EU-Verordnung 1370 vereinbarte Ausgleichsleistungen, wenn diese für Verpflichtungen gewährt werden, die der Unternehmer im eigenen kaufmännischen Interesse nicht eingehen würde. Folge: Viele nach altem Recht eigenwirtschaftliche Verkehre verlieren bei Wiederbeantragung ihren genehmigungsrechtlichen Status. Diese Einsicht gehörte zu den ersten Erfahrungen mit der Novelle.

Die Funktionen der Kommunen als Träger der Nahverkehrsplanung wurden mit der Novelle erweitert. Der neue § 8a Abs. 2 PBefG gibt ihnen erstmals die Möglichkeit, in weitem zeitlichen Vorlauf vor dem Ende einer Linien-genehmigung initiativ zu werden und ihre Planvorstellungen europaweit bekannt zu machen. Damit öffnet sich unabhängig von der Jahresfrist des § 12 Abs. 5 PBefG ein dreimonatiges Antragsfenster, gleichzeitig wird das Niveau für etwaig konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge festgelegt. Allerdings trifft den Aufgabenträger auch die volle Finanzierungsverantwortung. Denn ein später im Vergabeverfahren bezuschlagtes „abgespecktes“ Verkehrsangebot wäre nicht genehmigungsfähig. Ob sich zwischen Ems und Elbe ein eher aktives oder passives Rollenverständnis bei den Kommunen durchsetzen wird, ist eine spannende, derzeit nicht abschließend zu beantwortende Frage.

Eine spezielle Rechtsfrage ist die nach einem genehmigungsrechtlich zulässigen Nebeneinander von eigen- und gemeinwirtschaftli-



Nach altem Recht eigenwirtschaftlich, nach neuem gemeinwirtschaftlich!

chen Verkehren auf ein und derselben Linie. Diese Frage ist – unabhängig von der ökonomischen bzw. planerischen Zweckmäßigkeit – mit „Ja“ zu beantworten. Deutlich wird das am Beispiel eines neuen Abendverkehrs, der vom Bestandsunternehmer eigenwirtschaftlich nicht gefahren werden kann, aber vom Aufgabenträger zusätzlich gewünscht ist. Für die Umsetzung eröffnen sich zwei Alternativen: eine auf den Abendverkehr begrenzte Vergabeinitiative des Aufgabenträgers oder eine Vergabe des Gesamtverkehrs (inklusive des eigenwirtschaftlichen Teils) als neue, vollumfänglich gemeinwirtschaftliche Leistung.

Im nationalen Fernbusverkehr hat die Marktöffnung zu einer wachsenden Zahl von Anträgen geführt. Mittlerweile ist die LNVG für elf

nationale Fernlinien federführende Genehmigungsbehörde, vor der Novelle war sie es für zwei. Werden die von anderen Behörden genehmigten Relationen mitgerechnet, erhöht sich die Zahl der nationalen Buslinien zwischen Harz und Küste auf aktuell sechzig. Die Haltestellen und Busterminals in den Städten sind vielerorts noch nicht vorbereitet auf die rasante Nachfragesteigerung. Ohne Ausbau könnten sie zum Engpass der künftigen Entwicklung werden.

Vor große Herausforderungen stellt die vom PBefG-Gesetzgeber ab 2022 geforderte vollständige Barrierefreiheit das Land, die Kommunen und Betriebe. Eine Initiative auf Landesebene, die alle Beteiligten an einen Tisch holt, wäre hier ein erster, ein wichtiger Schritt. *Rainer Peters*



Für welche der untersuchten Strecken steht das Signal in der Zukunft auf „freie Fahrt“?

Infrastruktur

Für die Reaktivierung von Strecken läuft die dritte Untersuchungsstufe

Wie bereits in der letzten Ausgabe dieser Zeitung berichtet, hat die LNVG auf Wunsch von Minister Lies eine neue Untersuchung mit dem Ziel eingeleitet, zu prüfen, wo Strecken mit wirtschaftlicher Vernunft für den SPNV reaktiviert werden können. Seinerzeit lief die zweite Untersuchungsphase, in der 28 von ursprünglich 74 Strecken einer Nutzwertanalyse unterzogen werden sollten.

Im Rahmen dieser Analyse entstand zunächst für jede Strecke ein Bedienungskonzept, das mit den zuständigen Landkreisen, die auch Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV sind, abgestimmt wurde. Das Bedienungskonzept sieht grundsätzlich einen Stundentakt und eine fahrbare

Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometern/Stunde vor, um ein konkurrenzfähiges Angebot zu ermöglichen. Daraus wurde streckenspezifisch ein Ausbaubedarf zum Beispiel für Kreuzungsbahnhöfe ermittelt und in Zusammenarbeit mit der Landeseisenbahnaufsicht kostenseitig abgeschätzt.

Ferner wurden in Abstimmung mit dem vom Ministerium eingesetzten Lenkungskreis insgesamt zwanzig Bewertungskriterien definiert und deren Gewichtung festgelegt. Alle 28 Strecken sind anhand dieser zwanzig Kriterien und unter Rückgriff auf vorhandene Daten bewertet worden; die jeweiligen Zwischenergebnisse lie-

fern entsprechend ihrer Gewichtung einen Gesamtnutzwert je Strecke. Im Ergebnis haben sich insgesamt acht Strecken als potentiell geeignet herauskristallisiert: Braunschweig – Harvesse, Bad Bentheim – Neuenhaus, Aurich – Abelitz, Maschen – Buchholz, Lüneburg – Soltau, Rinteln – Stadthagen, Salzgitter-Lebenstedt – Salzgitter-Fredenberg und Einbeck-Salzderhelden – Einbeck. Inzwischen hat das von Minister Lies eingesetzte beratende Gremium, dem unter anderem Vertreter aller vier Landtagsfraktionen, der kommunalen Spitzenverbände, der Verkehrswirtschaft sowie der Umwelt- und Fahrgastverbände angehören, dem Vorschlag, diese acht Strecken abschließend im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung untersuchen zu lassen, zugestimmt.

Damit ist die Untersuchung zur Streckenreaktivierung in ihre letzte, entscheidende Phase eingetreten. Ziel dieser so genannten Standardisierten Bewertung ist, zum einen den gesamtwirtschaftlichen Nutzen der einzelnen Reaktivierungsprojekte zu ermitteln, weil eine Förderung mit Steuergeldern nur möglich ist, wenn der Nutzen-Kosten-Quotient größer „1“ ist. Zum anderen werden belastbare Aussagen zu den Folgekosten, die der jeweilige Aufgabenträger übernehmen muss, erwartet. Parallel zur europaweiten Ausschreibung dieser Untersuchung erfolgt in Zusammenarbeit mit den involvierten Landkreisen derzeit eine Bestandsaufnahme der dafür benötigten detaillierten Angebots- und Nachfragedaten.

Jochim Ebinger/Dieter Sandmann ■

SPNV

Untersuchung zur Leistungsfähigkeit des Knotens Hannover

Als Schnittpunkt von europäischen Verkehrsachsen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr und durch die zentrale Lage sind der Bahnknoten Hannover und seine Zulaufstrecken besonders stark belastet. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit ist daher entscheidend für die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Personen- und Güterverkehrs. Schon heute können wünschenswerte Veränderungen oder Ausweitungen im SPNV-Angebot gar nicht oder nur schwer umgesetzt werden, da die Kapazitäten fehlen. Das Konfliktpotenzial wird in den kommenden Jahren noch zunehmen, da

Prognosen steigende Zugzahlen im Personen- und Güterverkehr erwarten lassen.

Um hier entsprechend gegenzusteuern, befasst sich eine Arbeitsgruppe aus Region Hannover, Niedersächsischem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Zweckverband Großraum Braunschweig und Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH mit der zukünftigen Leistungsanforderung an den Bahnknoten Hannover. Mit dem Ziel, geeignete infrastrukturelle und betriebliche Maßnahmen zu entwickeln, um die Aufnahme- und Durchlassfähigkeit des

Bahnknotens Hannover bei der angestrebten und zu erwartenden Belastung zu gewährleisten, wurde die Erstellung einer Studie ausgeschrieben. In dieser sollen Konflikte und Engpässe im Schienennetz mittels eisenbahnbetrieblicher Untersuchungen analysiert und geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit konzipiert werden.

Nach abschließender Bewertung der eingegangenen Gutachterangebote wird der Auftrag möglichst kurzfristig erteilt.

Steffen Weckend ■

Was bedeutet Netto- bzw. Bruttovertrag?

Zugleistungen im SPNV finanzieren sich aus Erlösen des Fahrscheinverkaufs und Zuschüssen der öffentlichen Hand. Dabei gilt: je höher die Erlöse, desto geringer der Zuschuss. Wesentliche Aspekte der vertraglichen Vereinbarung zwischen dem SPNV-Aufgabenträger (AT) und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind daher, wie die Einnahmen im Nahverkehr verrechnet werden und welche Vertragsseite das Risiko schwankender Fahrgelderlöse trägt.

Zu unterscheiden sind zwei Vertragsarten:

Beim **Nettovertrag** behält der Betreiber der SPNV-Leistungen alle Fahrgeldeinnahmen und trägt das Einnahmerisiko allein. Das EVU hat damit ein starkes Interesse, Fahrgastzahlen und Erlöse im kalkulierten Umfang zu erreichen und diese durch Service- und Marketingmaßnahmen zu steigern. Basieren Ausschreibungsverfahren auf Nettoverträgen, riskieren Bieter, sich bei der Einnahmenabschätzung zu verkalkulieren. Auch kann sich die Einnahmeseite durch nicht vom EVU zu beeinflussende Faktoren verschlechtern (zum Beispiel durch den Bevölkerungsrückgang in einer Region).

Beim **Bruttovertrag** führt das EVU alle Tarifeinnahmen an die AT ab und trägt kein Einnahmerisiko. Bei Ausschreibungsverfahren mit Bruttoverträgen kalkuliert der Bieter nur die Kosten, womit weniger Risiken verbunden sind. Durch strenge Qualitätsanforderungen mit Zuschusskürzungen oder Vertragsstrafen bei Nichteinhaltung stellen die AT ein hohes Engagement des EVU sicher.
Brigitte Tomann ■

IMPRESSUM

Herausgeber:
Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH (LNVG)
Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover
Telefon 0511/5 33 33-0
Telefax 0511/5 33 33-299
info@lnvg.de, www.lnvg.de

Fotos: Dr. Jürgen Hörstel, Benno Kast,
Andreas Kolmer, Michael Neugebauer
Redaktion: LNVG
Ausgabe: Juni 2014
Auflage: 3.000
Grafische Umsetzung und Druck:
mark_ad GmbH, Hannover
Druckerei Art + Image GmbH, Minden



Ab 2014 wieder förderfähig: die Neuanschaffung von Bussen.

Förderung

Mehr Geld für den ÖPNV – neues Landes-GVFG

Im März hat der niedersächsische Landtag das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) mit Rückwirkung ab 1. Januar 2014 beschlossen. Es zielt darauf ab, die vom Bund gewährten Entflechtungsgesetzmittel dauerhaft für Investitionen in Verkehrsanlagen in den Gemeinden zu sichern. Daneben ist im Gesetz festgehalten, dass zukünftig wieder 60 Prozent der Mittel für den ÖPNV und 40 Prozent für den Straßenbau eingesetzt werden sollen.

Die förderfähigen Vorhaben sind ausgeweitet worden: So sind erstmals auch Schienenwege des regionalen Güterverkehrs aus Entflechtungsgesetzmitteln förderfähig. Ebenso können Systeme zur Echtzeitinformation der Fahrgäste neuerdings gefördert werden. Im Gesetz wurde auch die Grunderneuerung von Verkehrswegen als Fördertatbestand verankert.

Die beachtlichste Änderung ist die Wiedereinführung der Busförderung. Zukünftig gefördert werden soll die „Beschaffung von Omnibussen, soweit hierbei die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen und die Fahrzeuge zur Einrichtung, zum Erhalt oder zur Verbesserung von Linienverkehren des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich sind, wenn sie überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden“ (§ 2 NGVFG).

Nach Abschaffung der Busförderung in Niedersachsen im Jahr 2006 stieg das Durchschnittsalter der Busflotte stetig an. Aktuell weist Niedersachsen mit 10,8 Jahren das bundesweit zweithöchste Durchschnittsalter von Kraftomnibussen auf. Auch der sehr hohe durchschnittliche Emissionswert ist ein Indiz für erheblichen Nachholbedarf.

Mit der neu geschaffenen Busförderung soll die Busflotte systematisch verjüngt werden, um Fahrgäste verstärkt von modernen, emissionsarmen und barrierefreien Fahrzeugen profitieren zu lassen und die Umwelt zu entlasten. Wichtig ist dabei, dass die beihilferechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind: Um die Zuwendung zu erhalten, muss zum Beispiel ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag oder eine Betrauung vorliegen. Die Zuwendung muss auf den vereinbarten Ausgleichsbetrag angerechnet werden, damit keine Wettbewerbsverzerrung vorliegt. Letztlich kommt die Förderung also dem Aufgabenträger als Besteller und Finanzierer des ÖPNV zugute.

Die konkrete Richtlinie zur Ausgestaltung der Busförderung wird gegenwärtig durch das niedersächsische Wirtschaftsministerium erarbeitet. Umgehend nach Fertigstellung wird die LNVG sie den Marktteilnehmern zuleiten und über den Förderablauf informieren. Zu hoffen ist, dass die Förderung dann auch rege genutzt wird.

Jürgen Römer ■