

Gesetzentwurf

Fraktion der SPD
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Hannover, den 31.05.2016

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

Gesetz
zur Sicherung der Ausbildungsverkehre in Niedersachsen und zur landesrechtlichen Ersetzung der Ausgleichsregelung gemäß §§ 45 a, 64 a Personenbeförderungsgesetz durch die Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den kommunalen Aufgabenträgern
sowie
zur finanziellen Unterstützung für Mobilitätsverbesserungen und zur Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in den Kommunen
und
zur landesrechtlichen Ersetzung der Ausgleichsregelung §§ 6 a, 6 h Allgemeines Eisenbahngesetz

Artikel 1

Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz in der Fassung vom 28. Juni 1995 (Nds. GVBl. S. 180), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 28. Oktober 2009 (Nds. GVBl. S. 366), wird wie folgt geändert:

1. § 7 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„2. 11,70393 vom Hundert dem Zweckverband „Großraum Braunschweig“; abweichend davon in 2017 9,58489 vom Hundert, in 2018 10,33489 vom Hundert und in 2019 11,08489 vom Hundert, wobei die Mittel bis zum 31.12.2026 außer für Leistungen im Schienenpersonennahverkehr auch für die Zwecke nach § 7 Abs. 7 verwandt werden dürfen und“
 - b) In Absatz 7 Nr. 5 wird der letzte Halbsatz „soweit der Aufgabenträger ergänzende Betriebsleistungen nach dem 1. Januar 2005 vertraglich vereinbart oder auferlegt hat,“ gestrichen.
 - c) Absatz 9 erhält folgende Fassung:

„(9) ¹Die Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 3 haben dem Land die zweckentsprechende Verwendung der Finanzmittel nach § 7 Abs. 1 und Abs. 5 nachzuweisen. ²Die ab dem 01.01.2017 nach § 7 Abs. 5 zugewiesenen Mittel sind innerhalb von zwei Jahren nach Ende des Kalenderjahres, in dem die Zuweisung erfolgt, zweckentsprechend zu verwenden. ³Die Verwendung der Mittel nach Satz 2 ist dem Land jährlich innerhalb von sechs Monaten nach Ablauf des in Satz 2 bestimmten Zeitraumes durch einen Verwendungsnachweis darzulegen. ⁴Nach § 7 Abs. 5 zugewiesene Mittel sind dem Land zurück zu erstatten, wenn sie nicht innerhalb des in Satz 2 bestimmten Zeitraums zweckentsprechend verwendet wurden.“

2. Nach § 7 werden die folgenden §§ 7 a bis 7 d eingefügt:

„§ 7 a

Ausgleichszahlungen für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs
im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr

(1) ¹Die Aufgabenträger im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 3 (kommunale Aufgabenträger) haben in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich eine Rabattierung der Zeitfahrausweise für den Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Höhe von mindestens 25 vom Hundert. des jeweiligen Tarifes der vergleichbaren Zeitfahrausweise des Nichtausbildungsverkehrs zu gewährleisten. ²Die Basis der Rabattierungsverpflichtung bildet ein Vergleich zwischen dem Zeitfahrausweisangebot des Ausbildungs- und dem des Nichtausbildungsverkehrs entsprechend der räumlichen und kalendarischen Gültigkeit. ³Die von der Mindestrabattierung nach Satz 1 zu begünstigenden Auszubildenden bestimmen sich nach der Definition 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 5 Nr. 3 des Gesetzes vom 23. März 2005 (BGBl. I S. 931, 965). ⁴Die Rabattierungsverpflichtung gilt nur für den Ausbildungsverkehr, der auf dem Gebiet des Landes Niedersachsen erbracht wird. ⁵Erstreckt sich der Verkehr auch auf ein Gebiet außerhalb Niedersachsens, so endet die Rabattierungsverpflichtung in ihrer räumlichen Geltung an der Landesgrenze.

(2) ¹Zur Abgeltung der in Verbindung mit der Gewährleistung der Rabattierung nach Absatz 1 entstehenden Kosten sowie zur Sicherstellung und Entwicklung eines hochwertigen und kostengünstigen Verkehrsangebotes im Ausbildungsverkehr und bei der Beförderung im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr insgesamt gewährt das Land den kommunalen Aufgabenträgern ab dem Kalenderjahr 2017 eine jährliche Zuweisung aus den Mitteln nach § 7 Abs. 5 Satz 2 in Höhe des in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten Gesamtbetrages. ²Davon stehen den jeweiligen kommunalen Aufgabenträgern für ihren Zuständigkeitsbereich die in der Anlage zu dieser Vorschrift bezifferten Beträge zu. ³Soweit die in der Anlage aufgeführten Gebietskörperschaften ihre Aufgabenträgerschaft aus § 4 Abs. 1 auf einen Zweckverband übertragen haben, stehen diesem die für ihr Gebiet in der Anlage aufgeführten Beträge zu. ⁴Für den Fall, dass der jeweilige Aufgabenträger seine Aufgabenträgerschaft auf der Grundlage des § 4 Abs. 2 einer anderen Körperschaft des öffentlichen Rechts übertragen hat, muss er dieser einen angemessenen Teil der ihm nach Satz 2 bzw. 3 zustehenden Beträge zukommen lassen. ⁵Der der Körperschaft nach Satz 4 zustehende Betrag bemisst sich nach den Fahrplankilometern im Linienverkehr, die im Fahrleistungsjahr 2015 in ihrem Zuständigkeitsgebiet erbracht und für die nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz bzw. zur Abgeltung dieses Anspruches auf vertraglicher Basis durch das Land für ein oder mehrere berechnete Verkehrsunternehmen anteilig Leistungen gezahlt worden sind.

(3) Der jeweilige kommunale Aufgabenträger entscheidet in eigener Zuständigkeit unter Berücksichtigung der einschlägigen gesetzlichen Regelungen, insbesondere der Verordnung (EG) Nummer 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) Nummer 1191/69 und (EWG) Nummer 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 1), darüber, wie er die Rabattierungsverpflichtung des Absatzes 1 verwirklicht.

(4) ¹Aus den nach Absatz 2 zugewiesenen Mitteln haben die jeweiligen kommunalen Aufgabenträger etwaige Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen oder sonstige Leistungen für die Gewährleistung der Rabattierung gemäß Absatz 1 zu finanzieren. ²Hierneben ist der jeweilige kommunale Aufgabenträger berechtigt, die Mittel für die nachstehend aufgeführten Zwecke des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden:

1. andere Rabattierungsausgleiche bei der Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen,
2. die in § 7 Abs. 7 Nr. 1 bis 3 und 5 bis 7 dieses Gesetzes benannten Tatbestände.

(5) ¹Die Verwendung der Mittel ist dem Land jährlich innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss eines Kalenderjahres nachzuweisen. ²Im Übrigen gelten § 7 Abs. 9 Sätze 2 bis 4 entsprechend.

(6) Die Absätze 1 bis 5 ersetzen gemäß § 64 a des Personenbeförderungsgesetzes die §§ 45 a und 57 Abs. 1 Nr. 9 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 14 Vergaberechtsmodernisierungsgesetz vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 203) sowie die aufgrund von § 57 Abs. 1 Nr. 9 des Personenbeförderungsgesetzes erlassene Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 2. August 1977 (BGBl. I S. 1460), zuletzt geändert durch Artikel 5 Nr. 3 des Gesetzes vom 23. März 2005 (BGBl. I S. 931, 965).

(7) Für die Aufgabenwahrnehmung durch das Land und die hiermit verbundenen Zuständigkeiten finden die §§ 8 Satz 2 bis 4 und 8 a entsprechende Anwendung.

§ 7 b

Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs

(1) ¹Zur Weiterentwicklung eines qualitativ hochwertigen Angebots im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, der insbesondere auch die Bedürfnisse des demografischen Wandels aufgreift, gewährt das Land den kommunalen Aufgabenträgern ab dem Kalenderjahr 2017 eine weitere jährliche Zuweisung aus den Mitteln nach § 7 Abs. 5 Satz 2 in Höhe des in der Anlage zu dieser Vorschrift genannten Gesamtbetrages. ²Davon stehen den jeweiligen kommunalen Aufgabenträgern für ihren Zuständigkeitsbereich die in der Anlage zu dieser Vorschrift bezifferten Beträge zu. ³§ 7 a Abs. 2 Satz 3 gilt entsprechend. ⁴Für den Fall, dass der jeweilige Aufgabenträger seine Aufgabenträgerschaft auf der Grundlage des § 4 Abs. 2 einer anderen Körperschaft des öffentlichen Rechts übertragen hat, muss er dieser einen angemessenen Teil der ihm nach Satz 2 bzw. 3 zustehenden Beträge zukommen lassen. ⁵Dieser ist je mit einem Drittel anhand des Anteils der auf das jeweilige Zuständigkeitsgebiet entfallenden Einwohnerzahl, Fläche und dessen demografischer Entwicklung zu bemessen.

(2) ¹Die nach Absatz 1 zugewiesenen Mittel sollen insbesondere für die Entwicklung von Angeboten im Rahmen der flexiblen Bedienformen verwendet werden. ²Sie dürfen auch für andere Maßnahmen der jeweiligen kommunalen Aufgabenträger eingesetzt werden, mit denen der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr qualitativ oder quantitativ weiterentwickelt wird.

(3) § 7 a Abs. 5 und 7 gelten entsprechend.

§ 7 c

Transparenz und Überprüfung von Wirkungen der Finanzzuweisung

(1) ¹Abweichend von § 6 Abs. 1 Satz 1 haben die jeweiligen kommunalen Aufgabenträger unter Berücksichtigung der zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten gemäß §§ 7 a und 7 b bis zum Ablauf des 31. Dezember 2019 einen aktualisierten Nahverkehrsplan für ihren Zuständigkeitsbereich aufzustellen, im Übrigen bleiben § 6 Abs. 1 bis 5 unberührt. ²Kommt der jeweilige kommunale Aufgabenträger seiner Verpflichtung aus Satz 1 nicht nach, so erfolgt die Zuweisung gemäß den §§ 7 a und 7 b nach dem 1. Januar 2020 erst nach Vorlage des aktualisierten Nahverkehrsplans. ³Abweichungen von Satz 2 sind in besonderen Einzelfällen mit Zustimmung des Fachministeriums zulässig.

(2) ¹Zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren haben die kommunalen Aufgabenträger dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Qualitätsbericht vorzulegen, in dem die insgesamt sowie auf der Grundlage der Mittelzuweisungen nach den §§ 7 a und 7 b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind. ²Nach dem 1. Januar 2019 erfolgt die Auszahlung der Zuweisungen gemäß den §§ 7 a und 7 b erst, wenn die Verpflichtung nach Satz 1 erfüllt worden ist.

³Abweichungen von Satz 2 sind in besonderen Einzelfällen mit Zustimmung des Fachministeriums zulässig.

(3) ¹Die Landesregierung überprüft bis zum 31. Dezember 2021 auf der Grundlage der Zielsetzungen der §§ 7 a, 7 b und 7 d die Auswirkungen dieser Vorschriften. ²Ein Bericht über das Ergebnis der Evaluation ist dem Landtag vorzulegen.

§ 7 d

Rabattierung des Ausbildungsverkehrs im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr

(1) ¹Die Aufgabenträger im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2 haben in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich eine Rabattierung der Zeitfahrausweise für den Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Strecken des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Höhe von mindestens 25 vom Hundert des jeweiligen Tarifs der vergleichbaren Zeitfahrausweise des Nichtausbildungsverkehrs zu gewährleisten. ²§ 7 a Abs. 1 Satz 2 bis 5 gelten entsprechend.

(2) Der jeweilige Aufgabenträger entscheidet in eigener Zuständigkeit unter Berücksichtigung der einschlägigen gesetzlichen Regelungen, insbesondere der Verordnung (EG) Nummer 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) Nummer 1191/69 und (EWG) Nummer 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 1), darüber, wie er die Rabattierungsverpflichtungen des Absatzes 1 verwirklicht.

(3) Die Absätze 1 und 2 ersetzen gemäß § 6 h des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die nach Artikel 8 § 2 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) fortgeltenden §§ 6 a, 6 c, 6 e und 6 f 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 Gesetz vom 23. März 2005 (BGBl. I S. 931).“

3. Am Ende des Gesetzestextes werden die folgenden Anlagen angefügt:

„**Anlage** zu § 7 a Abs. 2 Satz 2 Gesetzentwurf Änderung NNVG

Ammerland LK	2.026.910 €	Lüchow-Dannenberg LK	568.613 €
Aurich LK	2.618.468 €	Lüneburg LK	1.926.218 €
Braunschweig Stadt	2.750.625 €	Nienburg LK	1.691.457 €
Celle LK	1.608.032 €	Northeim LK	813.045 €
Cloppenburg LK	1.710.159 €	Oldenburg LK	1.760.958 €
Cuxhaven LK	1.251.279 €	Oldenburg Stadt	1.725.731 €
Delmenhorst Stadt	88.599 €	Osnabrück LK	6.865.486 €
Diepholz LK	2.922.918 €	Osnabrück Stadt	3.634.322 €
Emden Stadt	278.263 €	Osterholz LK	1.017.993 €
Emsland LK	5.518.355 €	Osterode LK	369.765 €
Friesland LK	1.503.171 €	Peine LK	727.213 €
Gifhorn LK	3.513.852 €	Rotenburg LK	1.681.756 €
Goslar LK	1.087.193 €	Salzgitter Stadt	1.487.034 €
Göttingen LK	1.249.712 €	Schaumburg LK	812.156 €
Göttingen Stadt	953.968 €	Stade LK	1.209.343 €

Grafschaft Bentheim LK	2.241.425 €	Uelzen LK	620.466 €
Hameln-Pyrmont LK	1.188.530 €	Vechta LK	1.886.660 €
Hannover Region	11.422.473 €	Verden LK	1.927.469 €
Harburg LK	1.670.604 €	Wesermarsch LK	996.337 €
Heidekreis LK	1.047.390 €	Wilhelmshaven Stadt	462.687 €
Helmstedt LK	1.090.019 €	Wittmund LK	1.825.681 €
Hildesheim LK	1.931.397 €	Wolfenbüttel LK	1.407.973 €
Holzminden LK	674.804 €	Wolfsburg Stadt	1.584.154 €
Leer LK	2.087.688 €	Gesamtbetrag:	89.438,352 €

Anlage zu § 7 b Abs. 1 Satz 2 Gesetzentwurf Änderung NNVG

Ammerland LK	204.123 €	Lüchow-Dannenberg LK	459.530 €
Aurich LK	447.417 €	Lüneburg LK	337.028 €
Braunschweig Stadt	238.576 €	Nienburg LK	533.269 €
Celle LK	553.565 €	Northeim LK	631.861 €
Cloppenburg LK	336.881 €	Oldenburg LK	280.710 €
Cuxhaven LK	655.448 €	Oldenburg Stadt	151.477 €
Delmenhorst Stadt	160.223 €	Osnabrück LK	705.478 €
Diepholz LK	582.924 €	Osnabrück Stadt	150.415 €
Emden Stadt	146.722 €	Osterholz LK	319.426 €
Emsland LK	692.358 €	Osterode LK	569.070 €
Friesland LK	378.711 €	Peine LK	342.730 €
Gifhorn LK	480.779 €	Rotenburg LK	580.948 €
Goslar LK	590.628 €	Salzgitter Stadt	395.797 €
Göttingen LK	389.071 €	Schaumburg LK	483.629 €
Göttingen Stadt	122.398 €	Stade LK	393.458 €
Grafschaft Bentheim LK	323.930 €	Uelzen LK	508.431 €
Hameln-Pyrmont LK	529.450 €	Vechta LK	229.772 €
Hannover Region	1.295.034 €	Verden LK	310.040 €
Harburg LK	383.168 €	Wesermarsch LK	424.651 €
Heidekreis LK	566.441 €	Wilhelmshaven Stadt	279.631 €
Helmstedt LK	478.252 €	Wittmund LK	305.558 €
Hildesheim LK	631.476 €	Wolfenbüttel LK	423.613 €
Holzminden LK	528.802 €	Wolfsburg Stadt	133.439 €
Leer LK	333.660 €	Gesamtbetrag:	19.999.997 €

Artikel 2

Aufhebung der Verordnungen über die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten je Personen-Kilometer nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes und nach § 6 a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

1. Die Verordnung über die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten je Personen-Kilometer nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes vom 17. November 1981 (Nds. GVBl. S. 371), zuletzt geändert durch Artikel 11 der Niedersächsischen Euro-Anpassungsverordnung vom 14. September 2001 (Nds. GVBl. S. 604) wird aufgehoben.
2. Die Verordnung über die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten je Personen-Kilometer nach § 6 a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 28. Juni 1994 (Nds. GVBl. S. 281), zuletzt geändert durch Artikel 12 der Niedersächsischen Euro-Anpassungsverordnung vom 14. September 2001 (Nds. GVBl. S. 604), wird aufgehoben.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2017 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil**I. Anlass, Ziele und Schwerpunkte des Gesetzes**

Der Gesetzentwurf dient der weiteren Umsetzung des Koalitionsvertrages 2013 bis 2018 von SPD und Bündnis 90/Die Grünen zum Thema „Öffentlicher Nahverkehr“, der insoweit folgende Zielsetzung formuliert:

„Die rot-grüne Koalition geht davon aus, dass die Schülerbeförderung gerade in ländlichen Regionen eine Basis für den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße ist.

Die rot-grüne Koalition wird in enger Kooperation mit Schulträgern und Verkehrsunternehmen eine landesgesetzliche Regelung treffen, die unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung für die nötige Planungssicherheit sorgt. Der Schülerverkehr muss durch differenzierte Förderung möglichst über den ganzen Tag in ein normales öffentliches Verkehrsangebot eingebunden werden. Dafür sind als zusätzlicher Anreiz auch die direkten Zuweisungen an die Aufgabenträger aus dem Landesnahverkehrsgesetz einzusetzen.“

Darüber hinaus dient der Gesetzentwurf der Umsetzung der Empfehlungen des Niedersächsischen Demografiebeirates, des „Zukunftsforums Niedersachsen“, das der Landesregierung empfohlen hat, „die Neuregelung der Ausgleichszahlungen nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz transparent zu gestalten und sich für eine gleichermaßen gute und preiswerte als auch altersgerechte und barrierefreie Mobilität einzusetzen“.

Zur Umsetzung dieser Zielsetzungen hat der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr nach Prüfung verschiedener Varianten am 03.05.2016 eine politische Vereinbarung mit den Kommunalen Spitzenverbänden zur Ausgestaltung einer landesrechtlichen Neuregelung hinsichtlich der Ausgleichsleistungen für Ausbildungsverkehr gemäß § 45 a Personenbeförderungsgesetz sowie wesentlicher Eckpunkte dafür geschlossen. Auf dieser Grundlage hat er den Koalitionsfraktionen empfohlen, eine diesen Eckpunkten entsprechende Novellierung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes in das parlamentarische Verfahren einzubringen und zu verabschieden. Dieser Vorschlag wird mit dem vorliegenden Gesetzentwurf aufgegriffen.

Die Verantwortung für die Gestaltung des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vor Ort obliegt nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 3 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes grundsätzlich den Landkreisen und den kreisfreien Städten (bzw. von diesen gebildeten Zweckverbänden) sowie der Region Hannover und dem Zweckverband Großraum Braunschweig. Das Land stellt diesen als ÖPNV-Aufgabenträgern dafür bislang nach § 7 Abs. 5 NNVG einen Anteil von 5,71785 Prozent der jährlich auf das Land Niedersachsen nach dem Regionalisierungsgesetz entfallenden Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Die Kosten der Landkreise und kreisfreien Städte als Träger der Schülerbeförderung zur Gewährleistung des Anspruchs auf kostenlose Schülerbeförderung nach dem Niedersächsischen Schulgesetz werden darüber hinaus bei der Bemessung der Zuweisungen im kommunalen Finanzausgleich berücksichtigt.

Zusätzlich zahlt das Land unmittelbar an die Verkehrsunternehmen auf der Grundlage des § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr - seit 2006 im Wesentlichen auf vertraglicher Grundlage - in einer Höhe von derzeit ca. 89,4 Millionen Euro pro Jahr (Stand: Fahrleistungsjahr 2015). Diese Zahlungen dienen nicht nur der Sicherstellung einer Preisrabattierung von Wochen-, Monats- oder Jahreskarten für Schüler, Studenten und Auszubildende, sondern haben sich schon seit Langem zu einer maßgeblichen Finanzierungsbasis für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr im Flächenland Niedersachsen entwickelt. Die Höhe des Anspruches knüpft an betriebsindividuelle Eigenschaften bzw. unternehmerische Entscheidungen an. Entscheidungsvorgaben des Landes hinsichtlich der Qualität und Quantität der Verkehrsleistungen sind in diesem Rahmen nicht eröffnet.

§ 64 a PBefG eröffnet den Ländern seit 2007 die Option, § 45 a PBefG durch Landesrecht zu ersetzen. Hiervon soll mit dem vorliegenden Gesetzentwurf Gebrauch gemacht werden.

Angesichts der Auswirkungen des demografischen Wandels sowie der zurückgehenden Schülerzahlen steht der öffentliche Personennahverkehr in Niedersachsen vor großen Herausforderungen. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Sicherstellung der Mobilität im ländlichen Raum. Gleichzeitig gilt es, dem geänderten Mobilitätsverhalten der Menschen in Stadt und Land künftig besser Rechnung zu tragen. Ziel muss es sein, den öffentlichen Personennahverkehr in ganz Niedersachsen auf einer langfristigen Grundlage zu sichern, qualitativ zu verbessern und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten bedarfsangepasst auszubauen.

Vor diesem Hintergrund werden anknüpfend an die Inhalte der politischen Vereinbarung zwischen dem Niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und den Kommunalen Spitzenverbänden mit diesem Gesetzentwurf folgende Zielsetzungen verfolgt:

Für eine zukunftsfähige Gestaltung des ÖPNV in Niedersachsen bedarf es aufgrund der landesweit sehr unterschiedlichen strukturellen Voraussetzungen, differenzierten Mobilitätsbedarfe und regionalen Verkehrsverflechtungen eines an die jeweiligen örtlichen Anforderungen angepassten Vorgehens und eines darauf ausgerichteten neuen Finanzierungssystems. Um den demografischen Auswirkungen vor Ort besser begegnen zu können, ist es außerdem geboten, zusätzliche Mittel für eine Unterstützung flexibler Bedienformen und weitere Mobilitätsverbesserungen vor Ort zur Verfügung zu stellen.

Bei der Gestaltung eines diesen Anforderungen gerecht werdenden neuen Finanzierungssystems für den ÖPNV in Niedersachsen sollen mit den Regelungen dieses Gesetzes deshalb folgende Ziele erreicht werden:

- die Zusammenführung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den kommunalen Aufgabenträgern vor Ort zur Stärkung von Gestaltungsmöglichkeiten und Qualitätsverbesserungen im ÖPNV,
- die vollständige Sicherung der nach dem Stand 2015 für Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG seitens des Landes gezahlten Finanzmittel für die Finanzierung des ÖPNV in bisheriger Höhe,
- die Vermeidung von regionalen Verwerfungen bei der Mittelverteilung durch Erhalt des Status Quo der durch das Land im Gebiet der einzelnen Landkreise und kreisfreien Städte bislang zur

Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung gestellten Finanzmittel, sodass vorhandene Strukturen und Verkehre nicht gefährdet werden,

- die Bereitstellung zusätzlicher Mittel zur Unterstützung flexibler Bedienformen und für Mobilitätsverbesserungen in den Kommunen, bei deren Verteilung auch die prognostizierte demografische Entwicklung einfließt,
- eine landesgesetzlich abgesicherte, auf Landkreise und kreisfreie Städte bezogene, transparente und im Hinblick auf die demografische Entwicklung zukunftssichere ÖPNV-Finanzierung,
- die Gewährleistung von Rechts- und Planungssicherheit für die Verkehrsunternehmen vor Ort durch die Sicherung der Finanzierung bestehender eigenwirtschaftlicher wie auch gemeinwirtschaftlicher Verkehre im engen Zusammenwirken mit den ÖPNV-Aufgabenträgern.

Hinsichtlich der Maßgaben für eine künftige Gestaltung der Ausbildungsverkehre besteht darüber hinaus die Zielsetzung, dass

- eine Rabattierung der Zeitkarten für Schüler, Studenten und Auszubildende von mindestens 25 Prozent gegenüber normalen Zeitkarten erfolgt und entsprechend der politischen Vereinbarung Preiserhöhungen vermieden werden sowie
- eine Beibehaltung der bisherigen Qualität in der Schülerbeförderung gewährleistet wird.

Entsprechend der politischen Vereinbarung mit den kommunalen Spitzenverbänden soll durch die Neuregelung der Status Quo hinsichtlich der bisherigen Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen mit laufenden Konzessionen soweit möglich erhalten bleiben. Eingriffe in Verkehre während der Laufzeit bestehender Konzessionen, insbesondere eigenwirtschaftlicher Konzessionen, sollen nicht erfolgen.

Darüber hinaus soll mit dem Gesetz auch für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine entsprechende Rabattierung der Ausbildungsverkehre verbindlich gewährleistet werden. Auch insoweit macht das Land Gebrauch von der Option, den unternehmensindividuellen bundesrechtlichen Ausgleichsanspruch nach § 6 a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) durch Landesrecht gemäß § 6 h AEG zu ersetzen.

Durch die Gesetzesänderung soll außerdem der Prozentsatz der Zuweisungen nach § 7 Abs. 1 an den Zweckverband 'Großraum Braunschweig' (ZGB) für Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angehoben werden. Die höhere Mittelverfügbarkeit soll den ZGB in die Lage versetzen, eine Anpassung an die SPNV-Standards in den anderen Aufgabenträgergebieten vorzunehmen sowie Nachholbedarfe aufgrund der unzureichenden Mittelausstattung in den vergangenen zehn Jahren hinsichtlich von Infrastruktur- und Qualitätsverbesserungen im ÖPNV auszugleichen. Ziel ist die Schaffung von gleich guten ÖPNV-Verhältnissen im gesamten Land unabhängig von der jeweiligen Aufgabenträgerschaft.

II. Voraussichtliche Kosten und haushaltmäßige Auswirkungen

Die Gesetzesänderungen verursachen folgende Kosten:

§ 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2:

Die stufenweise Erhöhung des prozentualen Zuweisungsanteils an den Zweckverband 'Großraum Braunschweig' (ZGB) von 8,83489 Prozent um 2,86904 Prozent auf 11,70393 Prozent in 2020 verursacht in dem Betrachtungszeitraum von 2017 bis 2031 einen durchschnittlichen jährlichen Mehrbedarf von voraussichtlich rd. 21,306 Millionen Euro Dieser Betrag gibt nicht den aufgrund der Erhöhung der Regionalisierungsmittel ab 2016 weiter eintretenden Mittelaufwuchs für den ZGB von durchschnittlich jährlich zusätzlich rund 8,26 Millionen Euro wieder, der unabhängig von der mit dem Gesetzentwurf beabsichtigten Neuregelung eintritt. Für die Berechnung wurde hinsichtlich der Verteilung der Regionalisierungsmittel auf die Länder eine Geltung des sogenannten Kieler Schlüssels ab 2016 angesetzt.

§ 7 a Abs. 2:

Mit der Kommunalisierung des Ausgleichs für die Finanzierung der Ausbildungsverkehre sind keine Mehrkosten verbunden. Die Ausgaben fielen in der Vergangenheit in gleicher Höhe an und

wurden aus den dem Land nach dem Regionalisierungsgesetz zustehenden Mitteln finanziert. Die Gesetzesänderung führt nur zu Veränderungen bei der Mittelausgabe. Bisher hat das Land die Abrechnungen gegenüber den Verkehrsunternehmen vorgenommen und die Mittel ausgezahlt. Zukünftig sind die kommunalen Aufgabenträger nach der Zuweisung für die Erfüllung der Rabattierungsverpflichtung und die Mittelverausgabung zuständig.

§ 7 b Abs. 1:

Die Zuweisungen nach § 7 b Abs. 2 verursachen Mehrkosten in Höhe von rund 20 Millionen Euro, da es sich hierbei um zusätzliche Mittelbereitstellungen an die kommunalen Aufgabenträger handelt.

Die Finanzierung der vorgenannten Ausgaben erfolgt ausschließlich aus den dem Land nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) zweckgebunden in Verbindung mit der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs zustehenden Finanzmitteln. Zusätzliche Landesmittel sind nicht erforderlich.

Bisher betrug die Ausgabenquote aufgrund der in § 7 Abs. 1 und 5 den Aufgabenträgern zugewiesenen Vomhundertsätze sowie der Erstattungsbeträge nach § 7 Abs. 4 rund 78 Prozent der dem Land jährlich zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel. Rechnet man die bislang landesweit aus Regionalisierungsmitteln zur Verfügung gestellten Ausgleichszahlungen für die Ausbildungsverkehre von 89,4 Millionen Euro für 2015 dazu, ergibt sich eine Quote von rund 90,7 Prozent.

Aufgrund der Erhöhung der Zuweisungen durch die NNVG-Änderungen an den ZGB sowie die zusätzlichen Zuweisungen nach § 7 b in Höhe von rund 20 Millionen Euro erhöht sich die Quote auf einen Wert von maximal rund 95,4 Prozent in 2020 bis minimal rund 92,5 Prozent in 2031. Die Veränderung der Quote ist darauf zurückzuführen, dass die Zuweisungen nach § 7 Abs. 1 und 5 prozentual berechnet werden. Hingegen beruhen die Erstattungen nach § 7 Abs. 4, § 7 a Abs. 2 und § 7 b Abs. 1 auf konstanten Werten. Im Zusammenhang mit der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel ergeben sich deshalb jährlich leichte Veränderungen bei der Gesamtquote der Zuweisungen.

Die Mittelbereitstellung erfolgt zulasten der ÖPNV-Einzelfallförderung des Landes. Dadurch stehen der ÖPNV-Einzelfallförderung im Jahr 2017 rd. 25,3 Millionen Euro weniger zur Verfügung. Dieser Betrag verringert sich durch die vorstehend beschriebenen Effekte in den künftigen Jahren. Zu berücksichtigen ist dabei, dass für die ÖPNV-Einzelfallförderung neben den Regionalisierungsmitteln derzeit auch Mittel nach dem Entflechtungsgesetz zur Verfügung stehen. Hier erreicht die ÖPNV-Quote in 2017 60 Prozent der Entflechtungsmittel (gesamt: 123,507 Millionen Euro).

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Zu Nummer 1:

Durch die Änderung wird der Vomhundertsatz für die Zuweisungen an den Zweckverband ‚Großraum Braunschweig‘ (ZGB) in den kommenden Jahren schrittweise erhöht.

Bei einem Vergleich der qualitativen und quantitativen Verhältnisse des ÖPNV zwischen den Zuständigkeitsbereichen der drei Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind insbesondere im SPNV deutliche Unterschiede festzustellen. Im Gebiet der Region Hannover und im Zuständigkeitsbereich der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ist der SPNV-Standard als gut entwickelt zu bezeichnen. Ein gleich guter SPNV-Standard ist im ZGB-Gebiet sowohl hinsichtlich der SPNV-Betriebsleistungen als auch der Infrastruktur und des ÖPNV-Angebotes insgesamt nicht festzustellen. Dieses Ungleichgewicht belegen auch ÖPNV-relevante Strukturdaten wie beispielsweise der SPNV-Betriebsleistungsumfang pro Einwohner oder die Betriebsleistungskosten pro Zugkilometer. So besteht in den Aufgabenträgerbetrieben der Region Hannover und der LNVG ein SPNV-Betriebsleistungsangebot von 6,75 Zugkilometern pro Einwohner, hingegen beträgt dies im ZGB-Gebiet nur 5,06 Zugkilometer pro Einwohner.

Der ZGB benötigt bereits seit zehn Jahren sowohl die Mittel nach § 7 Abs. 1 als auch nach § 7 Abs. 5 NNVG nahezu ausschließlich für die Finanzierung der SPNV-Betriebsleistungen in seinem Gebiet. Im Vergleich zu den anderen Landesteilen hat sich dort deshalb inzwischen ein erheblicher Rückstand sowohl hinsichtlich von Infrastrukturverbesserungen im SPNV wie im straßengebundenen ÖPNV als auch hinsichtlich weiterer Maßnahmen zur qualitativen und quantitativen Verbesserung des ÖPNV-Angebotes entwickelt. Hauptgrund hierfür sind insbesondere die verzögerte Einführung des Wettbewerbs bei der Vergabe der SPNV-Betriebsleistungen seitens des ZGB und die damit verbundenen höheren Ausgaben für SPNV-Betriebsleistungen im ZGB-Gebiet. In den Zuständigkeitsbereichen der LNVG und der Region Hannover wurde schon frühzeitig ab dem Jahr 2000 der Wettbewerb praktiziert. Dies führte zu einer hohen Absenkung der Zugkilometerkosten. Die SPNV-Verkehrsleistungen im ZGB-Gebiet wurden dagegen im großen Umfang erstmalig im Rahmen des Regionalbahnkonzeptes 2014+ im Wettbewerb vergeben. Bis dahin stiegen die Zugkilometerkosten. Nunmehr ist festzustellen, dass die in jüngster Zeit zu erzielenden Wettbewerbsgewinne weit unter denen der früheren Wettbewerbsvergaben liegen. Der ZGB wird deshalb die von den anderen beiden Aufgabenträgern zu zahlenden deutlich geringeren Zugkilometersätze nicht erreichen können. Derzeit benötigt der ZGB trotz der Einführung des Wettbewerbs weiterhin sämtliche ihm gesetzlich nach dem NNVG zufließenden Landeszuweisungen in vollem Umfang allein für die Finanzierung der SPNV-Betriebsleistungen in seinem Gebiet.

Folge dieser Entwicklung ist, dass dem ZGB faktisch keine Mittel für SPNV-Betriebsleistungsausweitungen, für dringend erforderliche Investitionen bei Infrastrukturmaßnahmen und für sonstige Qualitätsverbesserungen im straßengebundenen ÖPNV zur Verfügung stehen. Trotz der Einzelfallförderung des Landes mit einer grundsätzlichen Förderquote von 75 Prozent können Investitionsvorhaben aufgrund der fehlenden Kofinanzierung durch den ZGB derzeit nicht realisiert werden. Infrastrukturelle Maßnahmen sind aber nicht nur zur Qualitätsverbesserung, sondern insbesondere zur Ausweitung des SPNV-Betriebsleistungsumfanges im ZGB-Gebiet dringend erforderlich.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und mittelfristig gleich gute ÖPNV-Verhältnisse in allen Teilen Niedersachsens zu erhalten, ist es erforderlich, den ZGB finanziell besser auszustatten. Die Zuweisungsanteile an den ZGB werden deshalb erhöht. Die Annäherung mit dem Ziel, gleichartige Verhältnisse in den Aufgabenträgergebieten zu schaffen, ist nur mit einer veränderten Mittelausstattung des ZGB möglich.

Eine erforderliche Erhöhung des Zuweisungsanteils für den ZGB lässt sich auch im Hinblick auf die ursprüngliche Ermittlung der Höhe der Zuweisungsanteile für die drei SPNV-Aufgabenträger im NNVG rechtfertigen. Die NNVG-Novelle 2007 legte für die Ermittlung der Vomhundertsätze der Zuweisungen insbesondere die Berechnungsgrößen Bestellvolumen und Kosten je Zugkilometer zugrunde. Im Gegensatz zu den anderen beiden SPNV-Aufgabenträgern, deren Kosten je Zugkilometer im Vergleich zu 2007 insgesamt gesunken sind, haben sich die vom ZGB für die SPNV-Betriebsleistungen aufzubringenden Kosten je Zugkilometer im Vergleich zum Stand 2007 spürbar erhöht. Dies verbunden mit dem bereits dargestellten Nachholbedarf des ZGB-Gebietes im Hinblick auf die unterdurchschnittliche Größenordnung der Zugkilometer pro Einwohner belegt einen Mehrbedarf hinsichtlich der Zuweisungen nach § 7 Abs. 1 an den ZGB.

Zugleich verdeutlicht diese Herangehensweise, dass die Zuweisungsschlüssel an die anderen beiden Aufgabenträger nicht verändert werden müssen. Zusätzliche Bedarfe bei diesen können durch die Erhöhung der dem Land zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel ab 2016 befriedigt werden. Durch die prozentuale Zuweisung nach dem NNVG wirkt sich die Erhöhung der Regionalisierungsmittel insgesamt unmittelbar positiv auf beide Aufgabenträger aus.

Die konkret vorgeschlagene Erhöhung des Vomhundertsatzes in Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 orientiert sich an den Mittelbedarfsmeldungen des ZGB für den Zeitraum bis 2031. Eine differenziertere Bedarfsmeldung berücksichtigt die kommenden zehn Jahre. Ziel der Erhöhung ist eine so bemessene Mittelausstattung des ZGB, dass die Zuweisung nach § 7 Abs. 1 für die Finanzierung der SPNV-Betriebsleistungen dauerhaft ausreichend ist.

Aufgrund der Bedarfsmeldungen des ZGB ist der Anteil der Mittelzuweisungen nach § 7 Abs. 1 auf 11,70393 Prozent zu erhöhen. Zusammen mit dem Mittelanteil nach § 7 Abs. 5 (1,29607 Prozent) ergibt sich insgesamt ein Zuweisungsanteil von 13,00000 Prozent.

Da die Bedarfe des ZGB zu Beginn des Betrachtungszeitraums noch geringer sind und erst mittelfristig ansteigen, erfolgt die Erhöhung des Anteils in jährlichen Stufen in Höhe von 0,75000 Prozent. Danach wird der Vomhundertsatz wie folgt festgelegt:

Jahr	2017	2018	2019	2020 ff.
Anteil in %	9,58489	10,33489	11,08489	11,70393

Gemäß der Bedarfsmeldung des ZGB sollen im Rahmen des festgestellten Nachholbedarfes in den nächsten zehn Jahren insbesondere folgende Vorhaben finanziert und umgesetzt werden:

- Ausweitung des SPNV-Angebotes; konkret sind bessere Takte z. B. auf den Verbindungen Braunschweig–Wolfsburg, Braunschweig–Salzgitter/Lebenstedt, Braunschweig–Salzgitter/Ringelheim und Braunschweig–Gifhorn vorgesehen.
 - Insgesamt sind dafür zwischen 2017 und 2026 rund 156 Millionen Euro vorgesehen.
- Verbesserungen der SPNV-Infrastruktur (Schienenstrecken und Stationen); konkret ist beispielsweise der barrierefreien Ausbau von Stationen im Rahmen von Bahnhofsmodernisierungsprogrammen vorgesehen.
 - Hierfür sind Investitionen im Umfang von knapp 33 Millionen Euro im Zeitraum 2017 bis 2026 geplant.
- Zusätzliche Betriebsleistungen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV; Bus- und Straßenbahnbetriebsleistungen); konkret sind die Verbindungen Braunschweig–Wolfsburg oder Wolfsburg–Rühen–Brome angedacht.
 - Knapp 35 Millionen Euro sollen zwischen 2017 und 2026 für entsprechende zusätzliche Betriebsleistungen aufgewandt werden.
- Infrastruktur für den straßengebundenen ÖPNV (Haltestellen), u. a. für Investitionen in den barrierefreien Ausbau und die Modernisierung von Bus- und Tramhaltestellen.
 - Geplant sind Investitionen in einer Höhe von rund 22 Millionen Euro in den Jahren 2017 bis 2026.
- Verkehrsverbundverbesserungen
 - Mehr als 9 Millionen Euro sollen danach für den Aufbau eines Verkehrsverbundes verwendet werden.
- Innovationen (z. B. Echtzeitinformation, E-Mobilität)
 - Für innovative Projekte sollen bis 2026 knapp 20 Millionen Euro verwandt werden.

sowie zusätzlich dazu im Landesinteresse:

- Planung und Entwicklung der Reaktivierung von Bahnstrecken, wie z. B. Salzgitter/Lebenstedt–Salzgitter/Fredenbergl, zur Umsetzung neuer Personenbeförderungsangebote.

Im Rahmen der gesetzlichen Neuregelung wird dem ZGB außerdem die Möglichkeit eingeräumt, in einem Zeitraum von zehn Jahren etwaige nicht vollständig für die Finanzierung von SPNV-Betriebsleistungen benötigte Zuweisungsmittel nach § 7 Abs. 1 vorübergehend auch für alle Zwecke nach § 7 Abs. 7 zu verwenden. Der 10-Jahres-Zeitraum entspricht dabei der Anzahl an Jahren, während derer der ZGB aufgrund seiner unzureichenden Mittelausstattung gezwungen war, seine Zuweisungen nach § 7 Abs. 5 vollständig für die Finanzierung von SPNV-Betriebsleistungen zu verwenden. Damit wird dem ZGB eine größtmögliche Flexibilität beim Mitteleinsatz zur Umsetzung der obigen Vorhaben eingeräumt, um zeitnah eine Angleichung der ÖPNV-Verhältnisse zu erreichen. Durch die Erhöhung der Mittelanteile im § 7 Abs. 1 stehen dem ZGB darüber hinaus künftig auch die Mittelzuweisungen nach § 7 Abs. 5 wieder in vollem Umfang für sonstige Maßnahmen nach § 7 Abs. 7 zur Verfügung.

Zu Buchstabe b:

Mit der vorgeschlagenen Streichung soll einerseits bestehenden praktischen Problemen bei der Mittelverwendung Rechnung getragen werden. Andererseits soll sichergestellt werden, dass die den kommunalen Aufgabenträgern für den straßengebundenen ÖPNV gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 3 künftig gemäß § 7 a zusätzlich zugewiesenen Mittel über die Zahlungen zur Gewährleistung der Mindestabattierung hinaus auch zur Finanzierung von allgemeinen Betriebskostendefiziten auf bestehenden Linien im straßengebundenen ÖPNV verwandt werden können.

Die bisherige Beschränkung stammt aus der NNVG-Novelle 2007 und sollte sicherstellen, dass die Zuweisungen nach dem § 7 Abs. 5 NNVG gezielt für die Abdeckung von Betriebskostendefiziten zusätzlicher, ergänzender Verkehrsleistungen ab dem Jahr 2005 verwendet werden. Aufgrund der gesetzlich vorgegebenen maximalen Dauer personenbeförderungsrechtlicher Genehmigungen für Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen von früher acht Jahren und heute zehn Jahren ergibt sich Stand 2016 folgende Situation: Zwischenzeitlich wurden in vielen Fällen für Verkehrsleistungen neue Genehmigungen erteilt und in Verbindung damit Verkehrsverträge z. B. aufgrund von wettbewerblichen Vergaben oder Direktvergaben abgeschlossen, über die die bei der Verkehrserbringung anfallenden Betriebskostendefizite insgesamt finanziert werden. Dabei kann nicht mehr valide zwischen Kostenanteilen für vor dem 01.01.2005 und erst nach diesem Datum bestellte Verkehrsleistungen unterschieden werden. Vielmehr erstrecken sich die vertraglichen Regelungen in der Praxis jeweils auf eine Gesamtschau der Verkehrsleistungen und der für die Leistungserbringung abzudeckenden Betriebskostendefizite. Verkehrsvertragliche Abrechnungen können meist auch gar nicht entsprechend differenziert werden. Die gängige Praxis der Aufgabenträger bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen, der Konzeption der Linienverkehre und der daraus resultierenden Vergabe von Betriebsleistungen sieht deshalb keine Unterscheidung dahin gehend vor, welche Leistungen bereits vor 2005 bestanden und welche Leistungen ab 2005 hinzugekommen sind. Eine Beibehaltung der bisherigen Regelung würde deshalb eine Ungleichbehandlung zwischen einzelnen Aufgabenträgern, denen eine Trennung im Einzelfall ausnahmsweise noch möglich ist, und einem Großteil der Aufgabenträger, denen faktisch mangels Trennungsmöglichkeit eine Finanzierung von Betriebsleistungen aus den zugewiesenen Mitteln insgesamt verunmöglicht wäre, bedeuten. Dies soll aber nicht bezweckt werden, weshalb zukünftig auf eine Unterscheidung zwischen Betriebsleistungen vor und nach dem 01.01.2005 verzichtet wird.

Die Streichung ist insbesondere auch vor dem Hintergrund der in § 7 a vorgesehenen Kommunalisierung der Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehre im Rahmen der mit diesem Gesetz bezweckten landesrechtlichen Neuregelung zur Ersetzung des § 45 a PBefG sinnvoll. Die bisherigen Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG bzw. die Zahlungen des Landes nach den vertraglichen Regelungen zu deren Abgeltung haben sich schon seit Langem über die Sicherstellung einer Preisabattierung für Auszubildende hinaus zu einer maßgeblichen Finanzierungsbasis für den gesamten straßengebundenen ÖPNV in Niedersachsen entwickelt. Sie dienen damit bereits bisher mittelbar der Finanzierung von Betriebsleistungen. U.a. deshalb sowie zur Qualitätsverbesserung im ÖPNV sollen die nach § 7 a zugewiesenen Mittel von den Aufgabenträgern auch für die unter § 7 Abs. 7 genannten Verwendungszwecke eingesetzt werden dürfen. Da die bisherigen Ausgleichszahlungen auch der Abdeckung von Betriebskostendefiziten dienen, die vor dem 01.01.2005 bestellt wurden, ist die Streichung der bisherigen zeitlichen Einschränkung bei den Betriebskostendefiziten konsequent.

Im Übrigen hat sich die bisherige gesetzliche Regelung bei der Verausgabung der Mittel nach § 7 Abs. 5 auch in der Vergangenheit immer wieder als problematisch herausgestellt. Einzelne Aufgabenträger waren u. a. durch Auflagen der Kommunalaufsicht gezwungen, diese Mittel für die Bedienung ihrer verkehrsvertraglichen Verpflichtungen einzusetzen, die auch Altverkehre vor dem 01.01.2005 umfassten. Die Streichung würde folglich einen Problempunkt der Vergangenheit beseitigen und ferner die Mittelhandhabung für die kommunalen Aufgabenträger entscheidend verbessern.

Zu Buchstabe c:

Hinsichtlich der Mittelzuweisung nach § 7 Abs. 5 und deren Verwendung gewährt das Land den kommunalen Aufgabenträgern entsprechend der bisherigen Verwaltungspraxis einen Zeitraum von drei Jahren für die Verausgabung der Mittel und die Vorlage des Verwendungsnachweises. Beides

ist bislang allerdings lediglich untergesetzlich geregelt. Eine Umsetzung erfolgt diesbezüglich per Aufnahme als Nebenbestimmung in die jeweiligen Festsetzungsbescheide. Um eine evtl. künftig einmal erforderliche Durchsetzung von Rückforderungsansprüchen verwaltungsrechtlich abzusichern, soll die bisherige Handhabung gesetzlich ausdrücklich verankert werden.

Die vorgeschlagene gesetzliche Verankerung von Verwendungszeitraum, Vorlagefrist für den Verwendungsnachweis und Rückforderungsermächtigung ist auch hinsichtlich der neu vorgesehenen Mittelzuweisungen in den §§ 7 a und 7 b erforderlich. Den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern sollen künftig zusätzliche Mittel in einer Höhe von insgesamt 110 Millionen Euro übertragen werden, deren Verausgabung an bestimmte Verwendungszwecke geknüpft wird. Das Land benötigt aus haushaltsrechtlichen Gründen einen Nachweis über die zweckentsprechende Verwendung. Die vorgeschlagene Neuregelung soll deshalb einheitlich auch für die neuen Zuweisungen gelten. Über § 7 a Abs. 5 Satz 2 bzw. § 7 b Abs. 3 1. Halbsatz erfolgen deshalb entsprechende Verweisungen auf die entsprechende Geltung der Neuregelung in § 7 Abs. 5 Satz 2 bis 4 auch für die Zuweisungen nach §§ 7 a und 7 b.

Zu Nummer 2:

Zu § 7 a - Ausgleichszahlungen für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr:

§ 7 a statuiert die verbindliche Verpflichtung der kommunalen Aufgabenträger, für ihren Zuständigkeitsbereich eine Rabattierung von Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr in Höhe von mindestens 25 Prozent zu gewährleisten. Diese Gewährleistungsverpflichtung wird dadurch abgegolten, dass das Land den an die Verkehrsunternehmen im Kalenderjahr 2015 auf der Grundlage des Anspruches nach § 45 a PBefG bzw. der vertraglichen Abgeltungsregelungen geleisteten Ausgleich in Höhe von rund 89,4 Millionen Euro in voller Höhe den Aufgabenträgern für den straßengebundenen ÖPNV zuweist.

Den kommunalen Aufgabenträgern ist es im Rahmen der Gesetze freigestellt, in eigener Verantwortung zu entscheiden, wie sie für die Sicherstellung der Mindestrabattierung Sorge tragen und in welcher Form dafür Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen oder sonstige Leistungen für die Gewährleistung der Rabattierung erfolgen.

Die Regelung macht von der Befugnis des § 64 a PBefG Gebrauch. Sie ersetzt insgesamt die individuelle Anspruchsgrundlage der Verkehrsunternehmen und sämtliche hiermit verbundenen Vorschriften, indem sie an deren Stelle eine Gewährleistungsverpflichtung der Aufgabenträger für die Mindestrabattierung von 25 Prozent begründet, diese mit den erforderlichen finanziellen Mitteln ausstattet und es ihrer Verantwortung zuweist, die Realisierung der Mindestrabattierung vor Ort mit den Verkehrsleistungserbringern zu regeln. Das Zuweisungsverfahren an die kommunalen Aufgabenträger und die Prüfung der zweckentsprechenden Mittelverwendung verbleiben in der Verantwortung des Landes.

Absatz 1 Satz 1 begründet die Verpflichtung aller Aufgabenträger im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 3 dieses Gesetzes (kommunale Aufgabenträger), die gesetzlich festgelegte Mindestrabattierung von 25 Prozent zu gewährleisten. Umfasst sind alle Linienverkehre im Sinne des PBefG, die ÖPNV-Linien in der kommunalen Aufgabenträgerschaft sind. Die Rabattierung entspricht im Wesentlichen der Höhe des im Ausbildungsverkehr von den Verkehrsunternehmen derzeit gewährten Rabattes. Soweit höhere Rabattierungen als 25 Prozent gewährt werden, ist dieses unschädlich. Dem Aufgabenträger ist es ausdrücklich freigestellt, mit den ihm zur Verfügung stehenden Handlungsmöglichkeiten auch eine höhere Rabattierung als 25 Prozent zu ermöglichen. Soweit ihm dies gelingt, profitieren davon alle Auszubildenden im Sinne der Gesetzesdefinition gemäß Satz 3. Wird die Rabattierungsanforderung in Höhe von mindestens 25 Prozent nicht erreicht, obliegt es der Verantwortung des jeweiligen Aufgabenträgers, dieses mit den ihm zur Verfügung stehenden Instrumenten zu bewirken. Maßstab der Rabattierung ist der entsprechende Zeitfahrausweis des „Jedermann-Tarifs“. Absatz 1 Satz 2 definiert die Basis des Vergleiches und damit das einzuhaltende Abstandsgebot zwischen „Jedermann-Tarif“ und Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs.

Absatz 1 Satz 3 übernimmt zur Definition des von der Rabattierung für Auszubildende zu begünstigenden Personenkreises vollständig die bisherige bundesrechtliche Definition, wie sie im Anwendungsbereich des § 45 a PBefG gemäß § 1 Abs. 1 PBefAusglV bislang gilt. Da die Vorschrift des § 1 Abs. 1 PBefAusglV infolge der landesrechtlichen Ersetzungsregelung durch dieses Gesetz ihre unmittelbare Geltung in Niedersachsen verliert, ist es erforderlich, die Definition durch ausdrückliche In-Bezugnahme im Gesetzestext der landesrechtlichen Neuregelung aufzugreifen und die Weitergeltung der bisherigen Definition landesrechtlich zu sichern. Die Rabattierungsverpflichtung erstreckt sich dementsprechend nicht nur auf Schülerinnen und Schüler im Bereich der Grundschule und der Sekundarstufe I (Sek. I), sondern umfasst neben anderen beispielsweise auch Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II (Sek. II), Auszubildende, Studentinnen und Studenten sowie Teilnehmerinnen und Teilnehmer eines Freiwilligen Sozialen oder Freiwilligen Ökologischen Jahres.

Absatz 1 Sätze 4 und 5 bestimmen, dass die Rabattierungspflicht der Aufgabenträger an den Landesgrenzen endet. Soweit grenzüberschreitende Linienverkehre bestehen, muss die Mindestrabattierung auf der entsprechenden Linie aber bis zur Landesgrenze gewährleistet werden. Bei Aufgabenträgergrenzen überschreitenden Verkehren innerhalb des Landes bleibt es den jeweiligen kommunalen Aufgabenträgern überlassen, ob sie ihre Verantwortlichkeit bis zur Grenze ihres Bereiches allein gewährleisten oder ob sie diese im Zusammenwirken mit dem betroffenen anderen kommunalen Aufgabenträger gemeinsam regeln. Dies ist unproblematisch im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit möglich. Entsprechende Kooperationen von Aufgabenträgern sind bereits heute in der Praxis vielerorts erfolgreich erprobt und etabliert.

In Absatz 2 Satz 1 wird festgelegt, dass das Land aus den Mitteln nach § 7 Abs. 5 Satz 2 einen Betrag in Höhe von rund 89,4 Millionen Euro jährlich an die kommunalen Aufgabenträger zuweist. Dieser Betrag unterliegt keiner Dynamisierung oder sonstigen Anpassung. Er entspricht in seinem Umfang dem Mittelvolumen, welches das Land für das Verkehrsleistungsjahr 2015 an die im Land Niedersachsen tätigen Verkehrsunternehmen nach § 45 a PBefG bzw. auf Grundlage der zur Abgeltung dieses Anspruches geschlossenen Verträge geleistet hat. Dieser Bezug stellt sicher, dass im Rahmen der landesrechtlichen Ersetzung der bisherigen Unternehmensansprüche das finanzielle Engagement des Landes für den straßengebundenen ÖPNV vollumfänglich beibehalten wird. Die Regelung definiert, dass die Zuweisung zur Abgeltung der mit der Rabattierungsverpflichtung verbundenen Kosten sowie zur Sicherstellung und Entwicklung eines hochwertigen und kostengünstigen Verkehrsangebotes im Ausbildungsverkehr wie auch im straßengebundenen ÖPNV allgemein gewährt wird. Sie erweitert damit den Bezug der Mittelzuweisung ausdrücklich und formuliert die Zielrichtung eines guten straßengebundenen ÖPNV im Land Niedersachsen.

Absatz 2 Satz 2 bestimmt in Verbindung mit dessen Anlage, wie der statisch festgelegte Gesamtbetrag auf die jeweiligen kommunalen Aufgabenträger verteilt wird. Die in der Anlage benannten Zuweisungen an die Aufgabenträger setzen den jeweiligen Betrag unmittelbar fest. Für die Bemessung der jeweils festgeschriebenen Einzelansprüche wurde zuvor ermittelt, welche Verkehrsunternehmen im Gebiet des jeweiligen kommunalen Aufgabenträgers Verkehrsleistungen erbringen, die Gegenstand eines unternehmerischen Anspruches nach § 45 a PBefG bzw. dessen vertraglicher Abgeltung im Kalenderjahr 2015 waren. Die entsprechenden Ansprüche, die sich auf die Verkehrsleistungen im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers beziehen, wurden betragsmäßig diesem Aufgabenträger zugerechnet. Bei Aufgabenträgergrenzen überschreitenden Verkehren wurden die Fahrplankilometer, die sich auf das jeweilige Aufgabenträgergebiet beziehen, mit dem individuellen Kilometersatz des Unternehmens multipliziert und der so ermittelte Ausgleichsbetrag den jeweiligen kommunalen Aufgabenträgern zugeteilt.

Der gewählte Verteilungsmaßstab sichert eine zentrale Zielsetzung der gesetzlichen Neuregelung, indem er regionale Verwerfungen ausschließt und insoweit gegenüber dem Status Quo 2015 Mittelabflüsse zugunsten bzw. zulasten bestimmter Regionen des Landes vermeidet. Die Regelung gewährleistet demnach, dass die bisherigen Unternehmensansprüche, die zuvor nur mittelbar zugunsten der Verkehrserbringung im ÖPNV für eine bestimmte Region wirken konnten, nunmehr unmittelbar und weiterhin in dem bisherigen finanziellen Umfang in den entsprechenden Regionen zur Finanzierung der Rabattierungsverpflichtung für Ausbildungsverkehre und den ÖPNV insgesamt verbleiben.

Der Umfang der zugewiesenen Mittel für die Finanzierung der zur Umsetzung der Rabattierungsverpflichtung entstehenden Kosten ist laut übereinstimmender Einschätzung des Fachministeriums und der kommunalen Spitzenverbände jeweils auskömmlich. Für atypische Zusammenhänge verfügen die jeweiligen kommunalen Aufgabenträger durch die zusätzliche Zuweisung im Rahmen des neuen § 7 b über eine Reserve.

Absatz 2 Satz 3 begründet den rechtlichen Anspruch von Zweckverbänden auf die Zuweisung nach Satz 2, soweit sie für einen bzw. mehrere kommunale Aufgabenträger die Aufgabenträgerschaft wahrnehmen. Sie sind in diesem Fall und insoweit unmittelbar anspruchsberechtigte Körperschaft.

Absatz 2 Satz 4 regelt den Fall, dass der jeweilige kommunale Aufgabenträger oder der für diese die Aufgabe ausübende Zweckverband auf der Grundlage des § 4 Abs. 2 NNVG seine Aufgabenträgerschaft an eine andere kommunale Gebietskörperschaft übertragen hat. Soweit sich die Übertragung der Aufgabenträgerschaft sachlich und örtlich erstreckt, ist der die Aufgabenträgerschaft übertragende kommunale Aufgabenträger bzw. Zweckverband verpflichtet, der die Aufgabenträgerschaft übernehmenden Gebietskörperschaft einen angemessenen Teil der der ihm nach Satz 2 bzw. Satz 3 dieser Vorschrift zugewiesenen Mittel zuzuwenden. Absatz 2 Satz 5 bestimmt den Bemessungsmaßstab der nach Satz 4 dazu weiterzuleitenden Beträge. Dieser entspricht inhaltlich dem Bemessungsverfahren, welches das Land bei der Verteilung der bisherigen Ausgleichsbeträge nach § 45 a PBefG bzw. deren vertraglicher Abgeltung für die Bestimmung der Zuweisung nach Satz 2 an die jeweiligen kommunalen Aufgabenträger gewählt hat.

Absatz 3 unterstreicht die Eigenverantwortlichkeit des zuständigen kommunalen Aufgabenträgers bei der Gewährleistung der gesetzlich festgesetzten Rabattierung im Ausbildungsverkehr. Im Regelfall wird der Aufgabenträger eine für die Verkehrsunternehmen verbindliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtung begründen und im Gegenzug deren Ausgleich in Verbindung mit einer Überkompensationskontrolle regeln. Insoweit wird insbesondere auf die VO (EG) 1370/2007 Bezug genommen.

Welche zulässige Handlungsform dabei aus dem vorstehenden Regelwerk gewählt wird, ist dem Aufgabenträger freigestellt. So soll ihn weder ein Vorrang des öffentlichen Dienstleistungsauftrages noch ein solcher der allgemeinen Vorschrift binden. Welches Instrument zu Realisierung der Rabattierung und eines etwaigen finanziellen Ausgleiches angezeigt ist, entscheidet der Aufgabenträger eigenverantwortlich anhand seiner jeweiligen speziellen und regionalen Gegebenheiten.

Neben den Instrumenten der VO (EG) 1370/2007 stehen dem zuständigen Aufgabenträger auch alle weiteren rechtlich zulässigen Instrumente offen, mit denen er die gesetzliche Rabattierungsvorgabe gewährleisten kann. Er ist auch nicht gehalten, die Verkehrsunternehmen rechtsförmlich verbindlich auf die Mindestrabattierung zu verpflichten, soweit deren Gewährleistung auf anderem Wege gesichert wird. Insoweit orientiert sich die Bestimmung an der Systematik des ersetzten § 45 a PBefG und der mit diesem verknüpften Vorschriften, die ebenfalls keine ausdrückliche Rabattierungsverpflichtung der Verkehrsunternehmen statuieren.

Entsprechend der politischen Vereinbarung zwischen dem Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und den kommunalen Spitzenverbänden vom 03.05.2016 besteht hinsichtlich der praktischen Umsetzung Konsens, den Status Quo der bisherigen Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen mit laufenden Linienverkehrsgenehmigungen durch die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten zu erhalten. Eingriffe in eigenwirtschaftliche wie auch gemeinwirtschaftliche Verkehre während der Laufzeit der Genehmigungen sollen nicht erfolgen.

Absatz 4 Satz 1 stellt als Zweckbestimmung der Zuweisung klar, dass aus den Mitteln nach Absatz 2 etwaige Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen wie auch sonstige Leistungen für die Erreichung der zu gewährleistenden Rabattierung des Ausbildungsverkehrs zu finanzieren sind. Dies unterstreicht auch die Verlagerung der Finanzierungsverantwortlichkeit für die Rabattierung auf die kommunale Ebene. Absatz 4 Satz 2 verankert die Berechtigung des zuständigen Aufgabenträgers, die zugewiesenen Mittel neben der Gewährleistung der Mindestrabattierung für Auszubildende nach Absatz 1 auch für andere Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV einzusetzen.

Absatz 4 Satz 2 Nr. 1 hebt dabei durch die ausdrückliche gesetzliche Erwähnung einer möglichen Verwendung für den Ausgleich von weiteren Rabattierungen für alle Fahrgäste oder bestimmte Fahrgastgruppen, wie z. B. Senioren, Jugendliche insgesamt bzw. ab einem bestimmten Alter oder andere Gruppen, besonders hervor.

Entsprechende Rabattierungen können über die Mindestrabattierung hinaus oder neben dieser erfolgen. Mit der Gesetzesneuregelung wird ausdrücklich das Ziel verfolgt, den kommunalen Aufgabenträgern im Zusammenwirken mit den Verkehrsunternehmen neue Gestaltungsspielräume zur Entwicklung und Erprobung entsprechender Rabattierungen zu eröffnen. Diese können je nach Situation vor Ort unterschiedlich ausgestaltet sein. Neben generellen betragsmäßigen Rabattierungen können darunter beispielsweise auch zusätzliche Tarifangebote oder Nutzungserweiterungen für Zeitkarten von Schülerinnen und Schülern im Sek.-I- oder Sek.-II-Bereich fallen, mit denen diesen über den für die Ausbildungsnutzung erforderlichen Geltungsumfang hinaus nachmittags und am Wochenende eine zusätzlich ermäßigte oder kostenfreie ÖPNV-Nutzung in weiteren Tarifgebieten, gegebenenfalls auch verbundweit, ermöglicht wird. Gerade in Verbindung mit den zusätzlichen Zuweisungen nach § 7 b eröffnen sich hier vielfältige Möglichkeiten zur Qualitätsverbesserung und Entwicklung neuer Angebote insbesondere auch im ländlichen Raum.

Gemäß Absatz 4 Satz 2 Nr. 2 wird darüber hinaus eine Verwendung der Zuweisungen auch für alle Zwecke nach § 7 Abs. 5 eröffnet, mit Ausnahme der Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Damit wird das Ziel verfolgt, Mittel die nicht zum Ausgleich der Rabattierungsverpflichtung gegenüber den Verkehrsunternehmen benötigt werden oder als Ergebnis einer Überkompensationskontrolle frei werden, flexibel zur Qualitätsverbesserung des ÖPNV vor Ort einsetzen zu können.

Absatz 5 Satz 1 schreibt einen fortlaufenden jährlichen Nachweis der Verwendung der Mittel vor. Damit ist gesichert, dass das Land zeitnah und von Anfang an einen Überblick darüber erhält, wie die Rabattierung jeweils örtlich bewirkt worden ist. Die hierfür gegebene Sechsmonatsfrist nach Abschluss des jeweiligen Zuweisungsjahres beinhaltet einen für die Erstellung angemessenen Zeitraum. Die Regelung nimmt in Anbetracht der Besonderheiten des gegebenen Zuweisungszusammenhangs gezielt in Kauf, dass der Nachweis vorzulegen ist, obwohl die Mittelverwendungsfrist aus § 7 Abs. 9 noch nicht abgelaufen ist. Absatz 5 Satz 2 nimmt im Übrigen auf die allgemeinen Regelungen zum Mittelverwendungsnachweis und die Folgen einer Nichtverwendung in § 7 Abs. 9 Sätze 2 bis 4 Bezug. Auf die Erläuterungen im Rahmen der dortigen Begründung wird verwiesen.

Absatz 6 macht unter Bezugnahme auf § 64 a PBefG deutlich, dass mit § 7 a Abs. 1 bis 5 der landesgesetzlichen Neuregelung der bundesrechtliche Anspruchszusammenhang außer Kraft gesetzt und landesrechtlich ein anderes Finanzierungssystem für die Rabattierung der Ausbildungsverkehre bestimmt wird. Ein unternehmensindividueller Ausgleichsanspruch im Hinblick auf die Gewährung eines Rabattes für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr besteht gegenüber dem Land somit nicht mehr. Ob die jeweiligen kommunalen Aufgabenträger einen solchen Anspruch im Rahmen einer Allgemeinen Vorschrift begründen oder die Rabattierungsvorgabe auf anderem Wege gewährleisten, obliegt nach Absatz 3 ihrer Entscheidung.

Absatz 7 regelt die Zuständigkeit für die im Rahmen der Zuweisung wahrzunehmenden Aufgaben und verweist auf die Regelungen in § 8 Satz 2 bis 4 und § 8 a zur Aufgabenwahrnehmung und etwaigen Übertragung an die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), die mit der Abwicklung der neuen Zuweisungen betraut werden soll, ebenso wie dies bereits derzeit hinsichtlich der bisherigen Zuweisungen nach § 7 NNVG erfolgt. Die Ansiedlung der Zuständigkeit bei der LNVG ist aufgrund ihrer bisherigen Zuständigkeit für die Abwicklung der Ausgleichszahlungen, aber auch der dort verankerten Zuständigkeit als Genehmigungsbehörde nach dem Personenbeförderungsgesetz für die Linienverkehrsgenehmigungen und die Tarifanträge sinnvoll. Die LNVG soll in diesem Zusammenhang den kommunalen Aufgabenträgern auch hinsichtlich der Ausgestaltung von deren neuer Aufgabe nach § 7 a mit Beratungsleistungen erläuternd und unterstützend zur Seite stehen. Sofern Aufgabenträger dies wünschen, soll die LNVG diese insbesondere auch hinsichtlich von Handlungsmöglichkeiten gemäß Absatz 3 zur Verwirklichung der Rabattierungsverpflichtung unter Berücksichtigung der konkreten Situation vor Ort während der Übergangszeit fachlich beraten.

Zu § 7 b - Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs:

§ 7 b statuiert eine weitere finanzielle Grundlage der mit dem Gesetzentwurf beabsichtigten Zusammenführung von Aufgaben- und Finanzierungsverantwortlichkeit im straßengebundenen ÖPNV. Neben der Zuweisung der bisherigen Rabattierungsmittel für Ansprüche nach § 45 a PBefG erhalten die kommunalen Aufgabenträger aufgrund der hier getroffenen Regelung zusätzliche Mittel. Zielrichtung dieser weiteren Mittelzuweisung ist, dass die Weiterentwicklung des ÖPNV, insbesondere unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des demografischen Wandels, gefördert wird. Neben einem ausdrücklich benannten Fokus auf die Entwicklung und Finanzierung flexibler Bedienformen ist die Zweckbindung für andere Qualitätsverbesserungen im ÖPNV weitestgehend freigestellt. Die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung sowie die Regelungen der Zuständigkeit entsprechen § 7 a.

Absatz 1 Satz 1 schreibt fest, dass das Land aus den Mitteln nach § 7 Abs. 5 Satz 2 einen zusätzlichen Betrag in Höhe von rund 20,0 Millionen Euro jährlich an die kommunalen Aufgabenträger zuweist. Auch dieser Betrag unterliegt keiner Dynamisierung oder sonstigen Anpassung. Die Mittelzuweisung hat das Ziel, den ÖPNV mit hochwertigen qualitativen Anforderungen weiterzuentwickeln und insbesondere auch die Bedürfnisse des demografischen Wandels aufzugreifen. Anders als in § 7 a ist mit der Mittelzuweisung keine eigenständige Verpflichtung der kommunalen Aufgabenträger verknüpft. Unbeschadet dessen unterliegen sie bei der Mittelverwendung der Zweckbindung gemäß Absatz 2.

Absatz 1 Satz 2 bestimmt in Verbindung mit dessen Anlage, wie der Gesamtbetrag hinsichtlich der Zuweisungshöhe auf die jeweiligen kommunalen Aufgabenträger verteilt wird. Dazu werden in der Anlage die Einzelzuweisungen an die jeweiligen kommunalen Aufgabenträger betragsmäßig festgesetzt. Für die Bemessung wurden die Faktoren Einwohnerzahl, Fläche und demografische Betroffenheit des jeweiligen kommunalen Aufgabenträgers ermittelt und je zu einem Drittel gewichtet. Einwohnerzahl und Fläche beziehen sich auf die Werte des Kalenderjahres 2014. Die Bestimmung der demografischen Betroffenheit beruht auf der Bevölkerungsvorausberechnung des Niedersächsischen Institutes für Wirtschaftsforschung (Schiller, Daniel, Sissa Carlsson, Alexander Cordes, Mario Reinhold und Ulrich Schasse, 2014, Basisanalyse zur Identifizierung spezifischer Handlungsbedarfe für fünf Regionen in Niedersachsen, Gutachten im Auftrag der Niedersächsischen Staatskanzlei). Für die Stadt Göttingen im Verhältnis zum Landkreis Göttingen beruht sie auf der regionalen Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik Niedersachsen, Tabelle K1010013.

Absatz 1 Satz 3 begründet den rechtlichen Anspruch von Zweckverbänden auf die Zuweisung nach Satz 2, soweit sie für einen bzw. mehrere kommunale Aufgabenträger die Aufgabenträgerschaft wahrnehmen. Sie sind insoweit unmittelbar anspruchsberechtigte Körperschaft. Absatz 1 Satz 4 regelt den Fall, in dem der jeweilige kommunale Aufgabenträger bzw. der für diese die Aufgabe ausübende Zweckverband auf der Grundlage des § 4 Abs. 2 NNVG seine Aufgabenträgerschaft an eine andere kommunale Gebietskörperschaft übertragen hat. Soweit sich die Übertragung der Aufgabenträgerschaft sachlich und örtlich erstreckt, ist der die Aufgabenträgerschaft übertragende kommunale Aufgabenträger bzw. Zweckverband verpflichtet, der die Aufgabenträgerschaft übernehmenden Gebietskörperschaft einen angemessenen Teil der ihm nach Satz 2 bzw. Satz 3 dieser Vorschrift zugewiesenen Mittel zuzuwenden. Absatz 1 Satz 5 bestimmt, dass der dazu weiterreichende Betrag sich nach den Faktoren Einwohner, Fläche und demografische Betroffenheit bestimmt und die Faktoren je zu einem Drittel zu gewichten sind. Im Zuge der Umsetzung wird den Beteiligten ermöglicht, abweichend von den statistischen Berechnungsgrundlagen, die für die Ermittlung der Beträge in der Anlage zu dieser Vorschrift verwandt wurden, eine gegebenenfalls modifizierte angemessene Regelung zu vereinbaren.

Absatz 2 Satz 1 richtet den Verwendungszweck insbesondere auf die Entwicklung flexibler Bedienformen im straßengebundenen ÖPNV. Hiermit wird unterstrichen, dass ein zentrales Anliegen des Landes bei der zusätzlichen Mittelzuweisung darin besteht, die Mobilität im ländlichen Raum zu fördern und so den Bedürfnissen des demografischen Wandels Rechnung zu tragen. Der Begriff der Flexiblen Bedienformen ist dabei weit zu verstehen und soll neben aktuell bereits existierenden Angebotsformen wie Bürgerbussen, Anruf-Sammeltaxis oder Anruf-Linientaxis auch die Erprobun-

gen neuer bedarfsorientierter Bedienformen, z. B. in Verbindung mit Anforderungen per Smartphone oder Ähnliches, ermöglichen. Die Aufzählung kann und soll nicht abschließend sein.

Absatz 2 Satz 2 öffnet die Mittelverwendung darüber hinaus für alle weiteren Maßnahmen, mit denen eine qualitative oder quantitative Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV bewirkt wird. Damit soll eine größtmögliche Flexibilität der Mittelverwendung im Hinblick auf die jeweilige örtliche Situation und die Anforderungen des demografischen Wandels ermöglicht werden. Je nach örtlicher Situation können die Mittel deshalb beispielsweise auch für Taktverdichtungen bestehender Buslinien oder Zubringerfunktionen zu gut vertakteten SPNV- oder Regionalbusverkehren genutzt werden. Auch Kombinationen von ÖPNV-Angeboten mit Elektromobilität zur Verlängerung der Mobilitätskette, Modellprojekte zur Verknüpfung von ÖPNV und Medizinischer Versorgung oder ÖPNV und Gütertransportleistungen sowie Maßnahmen zur Erprobung neuer tariflicher Angebote und die Weiterentwicklung von Rabattierungen sind möglich, sofern sie zur Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV beitragen. Dazu zählen auch Investitionen in die Infrastruktur, z. B. zur Herstellung von Barrierefreiheit. Die Aufzählung ist nur beispielhaft und nicht abschließend. Es besteht dadurch die Möglichkeit, die zusätzlichen Mittel generell für die Verbesserung des ÖPNV auf der Straße zu nutzen.

Absatz 3 verweist auf § 7 a Abs. 5 und Absatz 7 und überträgt die Regelungen zum Nachweis der Mittelverwendung und zur Zuständigkeit auch auf die hier geregelte weitere Zuweisung. Auf die entsprechenden Ausführungen im Rahmen der Begründung zu § 7 a wird verwiesen.

Zu § 7 c - Transparenz und Überprüfung von Wirkungen der Finanzausweisung:

Die Vorschrift verpflichtet die kommunalen Aufgabenträger zur Aufstellung eines aktualisierten Nahverkehrsplans und zur regelmäßigen Vorlage von Qualitätsberichten. Sie regelt im Übrigen die Evaluierung der Auswirkungen der Gesetzesänderung.

Angesichts der den kommunalen Aufgabenträgern durch die Vorschriften der §§ 7 a und 7 b zuzuweisenden Mittel und der mit der Kommunalisierung gewonnenen Gestaltungspielräume wird ihnen durch Absatz 1 Satz 1 die Pflicht auferlegt, bis zum 31.12.2019 einen aktualisierten Nahverkehrsplan vorzulegen. Die bereits erfolgte bzw. künftig beabsichtigte Nutzung der zusätzlichen Gestaltungsoptionen aufgrund der §§ 7 a und 7 b sind bei der Aktualisierung darzustellen. Im Übrigen bleiben die Vorschriften über den Nahverkehrsplan in § 6 NNVG unberührt.

In der gesetzlichen Pflicht zur Aktualisierung des Nahverkehrsplanes bis zum 31.12.2019 kommt die ausdrückliche Erwartung an die kommunalen Aufgabenträger zum Ausdruck, dass diese dem Instrument der Nahverkehrsplanung sowie ihren damit verbundenen Planungs- und Gestaltungsaufgaben im Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung zur Gewährleistung des ÖPNV vor Ort als Aufgabe des eigenen Wirkungskreises künftig konzeptionell eine noch größere Bedeutung als dies mancherorts bislang der Fall war, zukommen lassen. Gerade in Verbindung mit der Neueinführung der zweijährigen Qualitätsberichte bieten sich dazu vielfältige Möglichkeiten. Erreicht werden soll ein landesweiter „Ideen-Wettbewerb“ der Best-Practice-Ideen zur Verbesserung des ÖPNV vor Ort, gerade auch im ländlichen Raum. Verbunden mit den zusätzlichen Mittelbereitstellungen nach §§ 7 a und 7 b an die kommunalen Aufgabenträger sowie der gewährten Verwendungsflexibilität ist deshalb der ausdrückliche Auftrag, den ÖPNV regionsspezifisch vor Ort qualitativ und quantitativ weiterzuentwickeln und dies auch konzeptionell und planerisch im Nahverkehrsplan zu formulieren. Die damit bezweckte Stärkung der Nahverkehrsplanung soll insbesondere auch im Rahmen der Evaluation nach Absatz 3 auf ihre Wirkung überprüft werden.

Absatz 1 Satz 2 bestimmt angesichts dieser Zielsetzung auch ausdrücklich, dass die Zuweisungen aus §§ 7 a und 7 b erst erfolgen, wenn die Verpflichtung nach Satz 1 durch den jeweiligen kommunalen Aufgabenträger erfüllt ist. Um in Sonderfällen wie z. B. bei einer Gebietsfusion von Aufgabenträgern, Katastrophenfällen oder Ähnlichem unbillige Härten zu vermeiden, sollen nach Satz 3 im Einzelfall Ausnahmen durch das zuständige Fachministerium möglich sein.

Nach Absatz 2 Satz 1 haben die jeweiligen kommunalen Aufgabenträger dem Land erstmals zum 01.01.2019 und sodann fortlaufend alle zwei Jahre einen Qualitätsbericht vorzulegen. Darin sind die Verbesserungen im ÖPNV darzustellen, die zum einen ganz generell und zum anderen auch auf der Grundlage der Mittelzuweisungen nach den §§ 7 a und 7 b erzielt werden konnten. Die

Qualitätsberichte sollen eine Auflistung konkreter Verbesserungen beinhalten, unterteilt nach verschiedenen Kriterien wie z. B. Rabattierungsumfänge und -maßnahmen, zusätzliche Tarifangebote, Betriebsleistungsausweitungen und Taktverdichtungen, zusätzliche flexible Bedienformen, Infrastrukturverbesserungen, Barrierefreiheit, Modellprojekte. Die Inhalte der Qualitätsberichte wie auch die Zielsetzungen aus den zu aktualisierenden Nahverkehrsplänen bilden eine Grundlage der in Absatz 3 vorgesehenen Evaluation. Das Land wird auch auf der Grundlage der Qualitätsberichte das Erreichen der mit diesem Gesetz verfolgten Ziele überprüfen.

Die Gewährung der Zuweisungen nach §§ 7 a und 7 b ab dem 01.01.2019 setzt nach Absatz 2 Satz 2 voraus, dass der jeweilige Aufgabenträger seinen Verpflichtungen aus Satz 1 nachgekommen ist. Um in Sonderfällen wie z. B. bei einer Gebietsfusion von Aufgabenträgern, Katastrophenfällen oder Ähnlichem unbillige Härten zu vermeiden, sollen nach Satz 3 im Einzelfall Ausnahmen durch das zuständige Fachministerium möglich sein.

Absatz 3 Satz 1 verpflichtet die Landesregierung zu einer Evaluation der mit diesem Gesetz getroffenen Neuregelungen bis zum 31.12.2021. Zweck der Evaluation ist die Überprüfung, ob und in welchem Umfang die Ziele der §§ 7 a, 7 b, 7 c und 7 d erreicht worden sind. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wird geprüft, ob und in welchen Punkten Änderungen bei der Verteilung und der Verwendung der Mittel erforderlich sind. Im Rahmen der Evaluierung soll auch geprüft werden, ob gegebenenfalls zukünftig eine Dynamisierung der nach den §§ 7 a und 7 b zur Verfügung gestellten Mittel erforderlich ist. Bei der Festlegung der Kriterien für die Evaluation und das Evaluierungsraster werden die kommunalen Spitzenverbände frühzeitig beteiligt, um eine enge Verknüpfung mit den Inhalten der Qualitätsberichte nach Absatz 2 sowie der Aktualisierung der Nahverkehrspläne nach Absatz 1 zu gewährleisten.

Absatz 3 Satz 2 unterstreicht die erhebliche Bedeutung der Evaluation und der Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV aus Sicht des Landes und sieht deshalb einen diesbezüglichen Bericht der Landesregierung an den Landtag vor.

Zu § 7 d - Rabattierung des Ausbildungsverkehrs im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr:

Die Vorschrift verankert die Gewährleistung einer Rabattierung im Ausbildungsverkehr für den Schienenpersonennahverkehr. Wie nach § 7 a Abs. 3 sind die Instrumente, mit denen diese Rabattierung erreicht wird, dem jeweiligen SPNV-Aufgabenträger frei gestellt. Der unternehmensindividuelle Ausgleichsanspruch der Eisenbahnunternehmen für eine Rabattierung im Ausbildungsverkehr wird durch die hier getroffene landesrechtliche Regelung ersetzt.

Absatz 1 Satz 1 schreibt entsprechend der in § 7 a Abs. 1 für den straßengebundenen ÖPNV bestimmten Gewährleistungspflicht einer Mindestrabattierung eine solche auch für den jeweiligen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr vor. Durch den Verweis in Absatz 1 Satz 2 gelten hier ebenfalls die entsprechenden Vorgaben zum Abstandsgebot, zum begünstigten Personenkreis sowie zum räumlichen Geltungsbereich der Gewährleistung wie in § 7 a. Auf die Ausführungen in der Begründung zu § 7 a wird insoweit verwiesen.

Hinsichtlich Absatz 2 gelten die zu § 7 a Abs. 3 formulierten Begründungen entsprechend für den Schienenpersonennahverkehr. Auf die dortigen Ausführungen in der Begründung wird verwiesen.

Absatz 3 bestimmt, dass der unternehmerische Ausgleichsanspruch nach §§ 6 a, 6 c, 6 e und 6 f Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), der den Regelungen des § 45 a PBefG entspricht, unter Bezugnahme auf die bundesrechtliche Ersetzungsbefugnis gemäß § 6 h AEG durch die in den Absätzen 1 und 2 getroffenen landesrechtlichen Regelungen ersetzt wird.

Zu Nummer 3:

Hinsichtlich der Anlagen zu § 7 a Abs. 2 Satz 2 sowie zu § 7 b Abs. 1 Satz 2 wird auf die Ausführungen in der Begründung zu den jeweiligen Paragraphen oben verwiesen.

Zu Artikel 2:

Die Vorschrift regelt unter Nummer 1 die Aufhebung der niedersächsischen Verordnung über die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten je Personenkilometer nach § 45 a PBefG und unter Nummer 2 der Verordnung über die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten je Personen-Kilometer nach § 6 a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Für diese Verordnungen besteht aufgrund der das Bundesrecht ersetzenden landesrechtlichen Neuregelung der Finanzierung der Ausbildungsverkehre durch Artikel 1 dieses Gesetzes kein Bedarf mehr.

Für die Fraktion der SPD

Grant Hendrik Tonne
Parlamentarischer Geschäftsführer

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Anja Piel
Fraktionsvorsitzende