



Informationsvorlage Federführend: Referat Digitalisierung und Infrastrukturprojekte	Vorlagennummer:	2024/087
	Status:	öffentlich
	Datum:	15.07.2024

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Gleichstellung, zentrale Verwaltung und Feuerschutz (Kenntnisnahme)	09.09.2024	Ö
Kreisausschuss (Kenntnisnahme)	23.10.2024	N
Kreistag des Landkreises Peine (Kenntnisnahme)	23.10.2024	Ö

Im Budget enthalten:	ja	Kosten (Betrag in €):	--- €
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	ja	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	nein	Bildung	nein
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	ja		

Zukünftige Finanzierung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Landkreis Peine

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

Aufgrund der sich verändernden Rahmenbedingungen müssen vom Landkreis Peine immer höhere Summen zur Finanzierung des ÖSPV aufgebracht werden (vgl. Abschnitt Ressourceneinsatz).

Die Gründe liegen in der allgemeinen Preisentwicklung (höhere Tarifabschlüsse, höhere Kosten für Energie, Folgen des Ukrainekrieges), der Änderung des rechtlichen Rahmens (wodurch Mittel für den SPNV aus § 7(1) des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes NNVG nur noch bis zum 31.12.2026 ausnahmsweise für den ÖSPV zu verwenden sind, vgl. Anlage) und in der angestrebten Dekarbonisierung (so müssen zukünftig erheblich mehr Mittel in den Erwerb und in den Betrieb für schadstoffarme bzw. -freie Fahrzeuge und Betriebshöfe investiert werden). Von dieser Entwicklung sind alle Verbandsglieder gleichermaßen betroffen. Mit Ausnahme der Mittel aus § 7(1) NNVG (galt bisher nur als Ausnahme für den Großraum Braunschweig) gilt das auch für alle anderen Aufgabenträger landes- und bundesweit.

Ziele / Wirkungen:

Da die öffentlichen Finanzierungsmöglichkeiten zunehmend auch von anderen Kostenentwicklungen und Aufgaben eingeschränkt werden, soll versucht werden, das Defizit

im ÖSPV zu deckeln oder gar zu reduzieren. Die zu treffenden Maßnahmen werden verbundweit auch mit den Verkehrsunternehmen diskutiert und bewertet. Der Regionalverband hat eine Studie zur Strategie und Entwicklung des ÖSPV in Auftrag gegeben, die Ergebnisse sollen ab 2026 vorliegen.

Derzeit sind aus Sicht des Landkreises drei Szenarien denkbar:

Szenario 1: Erhalt des Status Quo oder gar geringfügige Verbesserungen des ÖSPV-Angebotes: Dazu müssen deutlich mehr Mittel im Haushalt des Landkreises bereitgestellt werden. Es ist derzeit nicht zu erwarten, dass von Seiten des Landes oder des Bundes zusätzliche Mittel als Ko-Finanzierung zum Angebot zur Verfügung gestellt werden könnten.

Szenario 2: „Moderate Angebotsreduzierung“ einzelner Fahrten bzw. einzelner Linien: Vorwiegend würden dann wenig nachgefragte Verbindungen (überwiegend in der Schwachverkehrszeit / SVZ) nicht mehr verkehren. Ob dadurch allerdings eine nennenswerte Kostenreduzierung erreicht werden kann ist fraglich. Das Gesamtsystem ÖPNV würde wegen fehlender Anschlüsse zeitweise an Verlässlichkeit in Frage gestellt werden. Mit zusätzlichen Fahrgastverlusten wäre zu rechnen.

Szenario 3: Mit der ausschließlichen Durchführung von Schülerverkehren bzw. ÖSPV-Verbindungen zu schulelevanten Zeiten (als nicht freigestellter Schülerverkehr): Bei diesem Szenario könnten erhebliche Finanzmittel eingespart werden. Allerdings wäre die Daseinsvorsorge in weiten Teilen des Kreisgebietes zum Teil nicht mehr gewährleistet.

Möglicherweise wären auch Kombinationen aus den drei Szenarien denkbar (Einsatz flexibler Bedienungsformen auf nachfrageschwächeren Relationen, wenige vertaktete, starke Buslinien und nicht freigestellter Schülerverkehr, Staffelung der Schulanfangszeiten zum Abbau der kostenintensiven Verkehrsspitze).

Klima-/Umwelt-/Naturschutz:

Eine erhebliche Einschränkung des öffentlichen Personennahverkehrs wäre eine erwünschten CO₂-Reduktion abträglich, da voraussichtlich der motorisierte Individualverkehr (MIV) deutlich ansteigen würde. Die verkehrspolitischen Ziele würden damit ad absurdum geführt werden.

Gender Mainstreaming:

Bei einer Einschränkung des ÖPNV wären die bisherigen Nutzerinnen und Nutzer, die keinen Zugang und Verfügbarkeit zu Führerschein und Kfz haben, deutlich benachteiligt.

Ressourceneinsatz:

Übersicht der Aufwendungen des Landkreises Peine im ÖSPV im Rahmen der Refinanzierungsverträge in den letzten Jahren sowie Prognose (ohne Aufwendungen des Schulkostenträgers und ohne die jährlich derzeit um 3 % steigende Verbandsumlage – 1,38 Mio. € für 2025 erwartet):

Jahr	Betrag [Mio. €]	Anmerkungen
2022	1,77	
2023	2,56	Ex-post-Abrechnung erfolgt noch
2024	3,30	Ex-post-Abrechnung erfolgt noch
2025	4,42	Prognose
2026	5,37	Prognose
2027	6,39	Prognose

(gerundete Beträge)

Mit Ausnahme des flexo-Verkehrs in der Gemeinde Hohenhameln sind ab 2022 keine Mehrleistungen im ÖSPV erfolgt. Die anteiligen Kosten des flexo-Verkehrs sind in der gesamten Summe marginal.

Schlussfolgerung:

Die Preisentwicklung im ÖSPV wird sich zunehmend verschärfen und für große Herausforderungen sorgen. Dennoch bleibt der gesamte ÖPNV wichtiger Teil der Daseinsvorsorge und Mittel zur Erreichung umweltpolitischer Ziele. Zu erarbeitende Strategien werden von allen Verbandgliedern gemeinsam beraten. Beim Vorliegen konkreter Zahlen für die Entwicklung der Defizite im ÖSPV werden die jeweiligen politischen Gremien (Kreistage und Räte sowie Verbandsversammlung) einbezogen.

Anlagen

Schreiben des Regionalverbandes Großraum Braunschweig an die Verbandsmitglieder

An alle

- GeschäftsführerInnen der Verkehrsunternehmen
- Verbandsglieder
- Teilnehmende des 1. Termins

Der Verbandsdirektor

Ansprechpartner: Susanne Koch

Telefon: 05 31 2 42 62 - 0 | Fax: 05 31 2 42 62 - 42

susanne.koch@regionalverband-braunschweig.de

Mein Zeichen: 3.3

Ihr Zeichen:

Ihr Schreiben vom:

Datum: 11.07.2024

Finanzierung des Busverkehrs im Gebiet des Regionalverbands Großraum Braunschweig

Gesprächsergebnisse und weiteres Vorgehen

Sehr geehrte Damen und Herren,

in den letzten zwei Juniwochen haben wir mit Ihnen als VertreterInnen der Verbandsglieder und den in Ihren Städten und Landkreisen tätigen Verkehrsunternehmen die Herausforderungen einer gesicherten Finanzierung des Busverkehrs erörtert und Ihnen einen Überblick zur aktuellen Finanzierungssituation im ÖSPV gegeben.

Aus den Gesprächen lässt sich zusammenfassend festhalten:

Es besteht bezogen auf den Regionalverband ein Finanzierungsdelta vornehmlich im regionalen Busverkehr, das in den vergangenen Jahren stetig angewachsen ist und mittlerweile eine Größenordnung von annähernd 15 Mio. € jährlich erreicht hat. Dieses Defizit wurde regelmäßig aus Rücklagemitteln des Regionalverbands gedeckt, wobei dieser Ausgleichsmechanismus (Verwendung von Finanzmitteln gemäß § 7 (1) NNVG für Betriebsleistungen im Busverkehr) zukünftig nur noch eingeschränkt möglich sein wird und ab 2026/27 entfällt.

Als Kostentreiber im ÖSPV sind verschiedenen Faktoren wie z.B. die Kostenentwicklung bei Kraftstoffen, Material und Personal, neue gesetzliche Vorgaben wie die Anwendung der Clean Vehicle Directive/des Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetzes bei der Vergabe von Verkehrsleistungen zu benennen. Das o. g. Defizit wird durch ein nicht adäquates Nachführen der Tarifeinnahmen in den zurückliegenden Jahren verstärkt.

Der Regionalverband hat sich als Einsparziel bei der Finanzierung der Busbetriebskosten für das Jahr 2025 5 Mio. €, für das Jahr 2026 10 Mio. € und ab dem Jahr 2027ff 15 Mio. € gesetzt, um den Konsolidierungsvorgaben des eigenen Haushalts Rechnung zu tragen, solange andere Finanzierungsquellen nicht zur Verfügung stehen. Dabei stehen verkehrliche und wirtschaftliche Aspekte im Vordergrund und es soll nicht zwischen RegioBus-Verkehren und lokalen Busverkehren unterschieden werden. In der Diskussion mit Ihnen wurde einvernehmlich festgehalten, dass für das Jahr 2025 aufgrund des verbleibenden Planungszeitraumes das gesetzte Einsparziel von 5 Mio. € kaum erreichbar sein dürfte und durch entsprechend höhere Werte für die Jahre 2026 und 2027 aufzufangen werden soll.

Als erste Größenordnung für Einsparungen wurden vom Regionalverband 20% der Betriebskosten des Busverkehrs benannt. In der Diskussion baten Sie um eine Konkretisierung der Einsparziele heruntergebrochen auf das jeweilige Verbandsglied und weiter auf die jeweiligen Verkehrsunternehmen. Die dafür erforderlichen Daten werden von uns derzeit noch plausibilisiert und Ihnen vor dem nächsten Termin zur Verfügung

gestellt. Bis dahin orientieren Sie sich bitte weiter an der zuvor genannten pauschalen Einsparung.

Einvernehmen bestand bei der Größenordnung der Maßnahmen: Bei der Höhe der vorgegebenen Einsparziele wird es nicht ausreichen, einzelne Fahrten in schwächer nachgefragten Zeiten und Räumen aufzugeben. Vielmehr wird es notwendig sein, Maßnahmenblöcke zu generieren und der Politik vor Ort und der Verbandspolitik diese zum Beschluss vorzulegen. Von den Verkehrsunternehmen wurden u.a. folgende Themen in die Diskussion eingebracht:

- Schülerverkehr:
 - o Überprüfung der Anforderungen Schülerbeförderung (Festlegung von Fahrten zu Schulanfangs- und Schulendzeiten)
 - o Langfristige Einsparungen durch Schulzeitstaffelungen
- Einsparungen durch Ferienfahrpläne
- Synergien zwischen Verkehrsunternehmen generieren z. B. mit Übernahme von lokalen Bedienungsangeboten durch RegioBusse, wo dies möglich und sinnvoll ist
- Thema On Demand-Verkehre
- Maßvoller Umgang mit Vorgaben Clean Vehicle Directive/Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz

Für den weiteren Prozess der Maßnahmenfindung und -diskussion sind weitere Termine mit Ihnen als Verbandsglied und den jeweiligen Verkehrsunternehmen im August vorgesehen, um dann die vorgeschlagenen Maßnahmen zu bewerten und deren Auswirkungen mit den vorliegenden Ergebnissen der ÖSPV-Strategie 2025+ abgleichen zu können. Für den weiteren Prozess schlägt der Regionalverband folgendes Vorgehen vor:

Schritt 1: Diskussion und Bewertung der von Ihnen entwickelten Maßnahmen

Schritt 2: Abschätzung der finanziellen und betrieblichen Effekte

Schritt 3: Bewertung der Wirkung von Maßnahmen

Schritt 4: Abstimmung der vorzuschlagenden Maßnahmen

Schritt 5: Abstimmung des Wirkungskreises der Kostenreduzierungen

Schritt 6: Verständigung über Beteiligung Gremien und Politik

Der Regionalverband prüft den von Ihnen geäußerten Wunsch, für die konkrete Ausarbeitung von Maßnahmen gutachterliche Beratung zu ermöglichen. Die von verschiedenen Verkehrsunternehmen angesprochenen Aufträge ihrer Gesellschafter zu Einsparungen zur Entlastung der kommenden Haushalte sind zusätzlich zu dem Einsparvolumen des Regionalverbands zu sehen.

Die diskutierten, bewerteten und abgestimmten Maßnahmenblöcke sind in der Folge in die politischen Gremien wie auch in die Aufsichtsräte der Verkehrsunternehmen zu geben und von dort zu bestätigen. Auch wird der aktuelle Nahverkehrsplan 2020 die Ergebnisse dieses Prozesses aufnehmen müssen.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Koch

(Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)