



Beratungsgegenstand:

Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie (Landesbuslinie) im ÖPNV zwischen Uelzen und Lüchow

Sachbearbeitende Dienststelle:

Schul- und Kulturred

Datum

25.05.2020

Beratungsfolge (Zuständigkeit)

Wirtschaftsförderungsausschuss (Vorberatung)

Sitzungstermin

10.06.2020

Status

Ö

Kreisausschuss (Entscheidung)

30.06.2020

N

Sachverhalt:

Gem. Erlass über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vom 29.12.2016 können Buslinien, die bestimmte Kriterien bezüglich Fahrzeiten und Fahrzeugen erfüllen (ab Seite 6 des Erlasses), gefördert werden. Zweck dieser Linie soll im vorliegenden Fall u. a. der räumliche Lückenschluss im SPNV-Netz sein. Ein besonders großes Interesse an dieser Landesbuslinie hat der Landkreis Lüchow-Dannenberg signalisiert. Durch Synergien bestehender Linien und Erweiterung und Verbesserung der bestehenden Verkehre und Taktungen profitiert der Landkreis Uelzen ebenfalls hiervon. Die rechtliche Absicherung erfolgt über eine interkommunale Vereinbarung, die sich in der abschließenden Abstimmung befindet. Die letzte Fassung liegt der Vorlage bei. Die von der VNO ermittelten Kosten belaufen sich nach Abzug der Landeszuwendungen auf 136.991 €, nach Abzug der Einsparungen auf noch 25.666 € pro Jahr (gem. Erlass für mindestens 3 Jahre) und betragen somit weniger als ein Drittel des Aufwands, den der Landkreis Lüchow-Dannenberg zu tragen hat. Einsparungen für den Landkreis Uelzen ergeben sich aus dem Wegfall von heute bestehenden Fahrten, die mit der geplanten Landesbuslinie abgedeckt werden und die Qualität des Angebots erheblich verbessern. Eine Kostenübersicht befindet sich nebst Fahrplänen in der Anlage. Der avisierte Beginn für die Aufnahme des Linienbetriebes ist der 01.08.2020.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss zur Förderung der Wirtschaft, der Landwirtschaft und des Verkehrs empfiehlt dem Kreisausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, durch Abschluss der interkommunalen Vereinbarung gemeinsam mit dem Landkreis Lüchow-Dannenberg die Einrichtung der Landesbuslinie zu verfolgen und diese vor Ablauf der dreijährigen Bindung zu evaluieren.

Anlagen:

Förder-Erlass MW

Kostenübersicht und -zuordnung mit Fahrplan

Letzte Fassung der interkommunalen Vereinbarung

Dr. Blume

**Erlass über die Gewährung von Zuwendungen
für die Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien
im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**

1. Zuwendungszweck, Rechtsgrundlagen

- 1.1 Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie sowie nach § 7 Abs. 8 Nr. 2 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) vom 28.06.1995 (Nds. GVBl. S. 180), zuletzt geändert durch durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.10.2016 (Nds. GVBl. S. 240) und der VV zu § 44 LHO Zuwendungen für die Finanzierung der Betriebsleistungen von landesbedeutsamen Buslinien
- 1.2 Im Rahmen der Umsetzung sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:
- die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 03. 12. 2007, S. 1)
 - das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.12.1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154)
- 1.3 Ein Anspruch der Antragsteller auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligungsstelle entscheidet nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2. Gegenstand der Förderung

- 2.1 Gegenstand der Förderung ist die Bestellung von Betriebsleistungen landesbedeutsamer Buslinien. Dabei muss es sich um Betriebsleistungen im Linienbetrieb des straßengebundenen ÖPNV im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) mit hochwertigen Bedien- und Qualitätsstandards handeln, die den Schienenverkehr dort ergänzen, wo eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar oder betrieblich nicht möglich ist:

- zur Anbindung von Mittelzentren an Oberzentren bzw. an SPNV-Haltepunkte;
- zum räumlichen Lückenschluss im SPNV-Netz oder
- zur Anbindung von Orten auf Grund touristischer oder sonstiger Belange.

2.2 Bei den eingesetzten Fahrzeugen ist den Anforderungen an die Barrierefreiheit zu entsprechen.

3. Zuwendungsempfänger

3.1 Zuwendungsberechtigt sind Aufgabenträger i.S.d. § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 sowie Abs. 2 und 3 NNVG.

3.2 Verläuft eine landesbedeutsame Buslinie im Zuständigkeitsbereich mehrerer Aufgabenträger, so ist je Buslinie nur ein gemeinsamer Förderantrag durch einen die Federführung übernehmenden Aufgabenträger möglich. Dieser hat die anteiligen Zuwendungen ggf. an die weiteren beteiligten Aufgabenträger gemäß VV-Gk Nr. 12 zu § 44 LHO weiterzuleiten.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

Zuwendungen können unter folgenden Voraussetzungen gewährt werden:

4.1 Die der Förderung zugrunde liegende Betriebsleistung wird auf dem Gebiet des Landes Niedersachsen erbracht.

4.2 Der Verkehr kann mit den vorhandenen Verkehrsleistungen nicht befriedigend bedient werden (§ 13 Abs. 2 Nr. 3a PBefG).

4.3 Der Zuwendungsempfänger verpflichtet sich, die der Förderung zugrundeliegenden Betriebsleistungen auf der betreffenden Relation für mindestens drei Jahre zu bestellen.

4.4 Die Betriebsleistungen werden auf Grundlage eines linienspezifischen oder eines die Linie beinhaltenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach der VO (EG) 1370/2007 sowie einer Linienverkehrsgenehmigung nach dem PBefG erbracht und vom Zuwendungsempfänger unter Verwendung der Förderung finanziert. Der Zuwendungsempfänger hat schriftlich zu bestätigen, dass der öffentliche Dienstleistungsauftrag entsprechend der Vorgaben der VO (EG) 1370/2007 zustande gekommen ist und auch deren materiellen Anforderungen entspricht. Alternativ zu einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach der VO (EG) 1370/2007 kann die Erbringung der Betriebsleistungen auch aufgrund eines Altvertrages erfolgen, der die Vorgaben der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 oder der Altmark-Trans-Rechtsprechung, insbesondere die jeweils festgelegten

Grundsätze zur Ausgleichsbemessung, erfüllt oder unter die im Rahmen der nach Art. 8 VO (EG) 1370/2007 eröffneten Übergangsregelungen fällt.

- 4.5 Die in der Anlage „Anforderungen an eine landesbedeutsame Buslinie und technische Regelungen“ genannten Bedien- und Qualitätsstandards werden eingehalten.
- 4.6 Der Nachweis über die Erfüllung der vorstehenden Zuwendungsvoraussetzungen mit Ausnahme der Voraussetzungen nach Ziffer 4.4 ist vor der Bewilligung in geeigneter Form zu führen.

5. Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

- 5.1 Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss in Form einer Festbetragsfinanzierung zur Projektförderung unter den aufschiebenden Bedingungen der Vorlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sowie der Linienverkehrsgenehmigung nach Ziffer 4.4 gewährt.
- 5.2 Der Zuschuss beträgt für
 - 5.2.1 Betriebsleistungen der landesbedeutsamen Buslinie, die erstmals im Zusammenhang mit der Einführung der landesbedeutsamen Buslinie erbracht werden, die Höhe des vom Aufgabenträger zu zahlenden Netto-Ausgleichs, maximal jedoch 98 ct je Fahrplankilometer.
 - 5.2.2 Betriebsleistungen der landesbedeutsamen Buslinie, die bereits vor der Antragstellung erbracht wurden, die Höhe des für die Aufwertung zu einer landesbedeutsamen Buslinie zusätzlich entstehenden und vom Aufgabenträger zu zahlenden Netto-Ausgleichs, maximal jedoch 20 ct je Fahrplankilometer.
 - 5.2.3 Die in den Ziff. 5.2.1 und 5.2.2 genannten Beträge erhöhen sich je nach Steuerkraft des Aufgabenträgers auf bis zu 1,27 € bei Ziff. 5.2.1 und 26 ct bei Ziff. 5.2.2 je Fahrplankilometer. Näheres dazu ist Ziff. 6 der Anlage zu entnehmen.
- 5.3 Die Laufzeit der Förderung beträgt maximal 60 Monate. Die Betriebsaufnahme der neuen oder der aufgewerteten landesbedeutsamen Buslinie muss vor dem 31.12.2021 erfolgen.

6. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Die Angaben im Antrag und in den vorzulegenden Unterlagen und Nachweisen sind subventionserheblich i. S. des § 264 StGB. Subventionserhebliche Tatsachen, die sich im

Lauf der Abwicklung des Vorhabens und während der Zweckbindung ändern, sind von dem Zuwendungsempfänger der Bewilligungsstelle unverzüglich mitzuteilen.

7. Anweisung zum Verfahren

- 7.1 Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und ggf. die erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheides und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die VV zu § 44 LHO, soweit nicht in diesem Erlass Abweichungen zugelassen sind.
- 7.2 Bewilligungsstelle ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover.
- 7.3 Zuwendungsanträge sind bis zum 31. Mai des Jahres für das nachfolgende Kalenderjahr an die Bewilligungsstelle zu richten. Abweichend hiervon können im Jahr 2017 Anträge für Bewilligungen in den Kalenderjahren 2017 und 2018 fristungebunden gestellt werden.
- 7.4 Die jährlichen Zuwendungen werden zum 30.06. auf Basis des Zuwendungsbescheides ohne gesonderten Mittelabruf durch den Zuwendungsempfänger ausgezahlt.
- 7.5 Die Verwendung der Zuwendung ist für jedes Kalenderjahr innerhalb von zwei Monaten nach Endabrechnung zwischen Aufgabenträger und dem die Betriebsleistung erbringenden Verkehrsunternehmen nachzuweisen (Jahresverwendungsnachweis). Der Jahresverwendungsnachweis besteht aus einem zahlenmäßigen Nachweis mit Belegen (Rechnungen) über die Einzelzahlungen für die Finanzierung der landesbedeutsamen Buslinie, die auf Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrages erfolgten. Spätestens sechs Monate nach Ablauf des Bewilligungszeitraums ist ein Sachbericht vorzulegen, der Angaben über die Auslastung und eine verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung des/der Aufgabenträger enthält.
- 7.6 Jährlich innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss des Kalenderjahres, jedoch frühestens ein Jahr nach Aufnahme des Betriebes ist der Bewilligungsstelle ein Qualitätsbericht über die Nachfrageentwicklung vorzulegen. Der Qualitätsbericht umfasst auch eine monetäre Darstellung der Einnahmeentwicklung.
- 7.7 Der Landesrechnungshof ist berechtigt, bei den Zuwendungsempfängern zu prüfen (§ 91 LHO).

8. Schlussbestimmungen

Dieser Erlass tritt mit Wirkung vom 01.01.2017 in Kraft und mit Ablauf des 31.12.2021 außer Kraft.

Anlage: Anforderungen an eine landesbedeutsame Buslinie und technische Regelungen

An die

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

Nachrichtlich:

Region Hannover, Landkreise, Städte und Gemeinden

Zweckverband „Großraum Braunschweig“

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Landesgruppe Niedersachsen/Bremen –

GVN Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V.

Anlage zum Erlass über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Anforderungen an eine landesbedeutsame Buslinie und technische Regelungen

1. Förderfähige Linienverkehrsverbindungen

a. Anbindung von Mittelzentren an Oberzentren bzw. an SPNV-Haltepunkte

Gefördert wird die Anbindung von Mittelzentren ohne eigenen oder regelmäßig bedienten Zugang zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (SPNV) an ein Oberzentrum oder an einen SPNV-Haltepunkt.

Als anzubindende Mittel- an Oberzentren gelten die im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen in der aktuellen Fassung aufgeführten Städte und Gemeinden, die mittel- bzw. oberzentrale Funktionen erfüllen.

Mittelzentren verfügen über keine regelmäßig bedienten Haltepunkte zum SPNV, wenn das SPNV-Angebot nicht an allen Wochentagen eine mindestens stündliche Anbindung gewährleistet, und diese auch nicht im SPNV realisiert werden kann (z. B. auf Grund fehlender Infrastrukturkapazität).

Die Anbindung dieser Städte und Gemeinden durch eine landesbedeutsame Buslinie muss mindestens den Stadt- bzw. Ortsteil erschließen, der die zentralörtliche Funktion maßgebend wahrnimmt.

Mittelzentren, deren nächstgelegener Haltepunkt zum SPNV in einer Entfernung von bis zu 1 km Luftlinie von dem Stadt- bzw. Ortsteils liegt, der die zentralörtliche Funktion maßgebend wahrnimmt (zentrales Siedlungsgebiet), gelten als über den SPNV angeschlossen (Nachbarrortsverkehr).

Mittelzentren ohne eigene oder regelmäßig bediente Haltepunkte im SPNV sollen mit landesbedeutsamen Buslinien mit dem SPNV verknüpft werden.

b. Räumlicher Lückenschluss im SPNV-Netz

Gefördert werden Verbindungen, die räumliche Lücken im bestehenden SPNV-Netz schließen.

Räumliche Lücken im SPNV-Netz liegen vor, wenn sich deutlich zeitgünstigere Verbindungen zwischen Mittelzentren, Mittelzentren mit oberzentralen Funktionen, Oberzentren und touristisch wertvolle Zielen mit dem straßengebundenen ÖPNV ergeben, als mit dem SPNV.

Eine förderfähige landesbedeutsame Buslinie muss zwischen den maßgebenden zentralen Orten eine Reisezeit einhalten, die gegenüber der Umsteige Verbindung im SPNV höchstens 67 Prozent beträgt. Dabei sind für die Bemessung die jeweiligen Verknüpfungsstellen mit dem SPNV (Haltepunkte) maßgeblich.

c. Anbindung von Orten auf Grund touristischer oder sonstiger Belange

Förderfähig sind auch Anbindungen von Orten unterhalb der zentralörtlichen Funktion von Mittelzentren an den SPNV, wenn diese große touristische Bedeutung oder auf Grund des Pendleraufkommens oder durch Fährlinien eine herausgehobene regionale Bedeutung haben und verkehrlich bedeutsame Aufkommensschwerpunkte darstellen.

d. Landes- und Bundesgrenzen überschreitende landesbedeutsame Buslinien

Bei Landes- und Bundesgrenzen überschreitenden Anbindungen wird ausschließlich der auf das Land Niedersachsen entfallende Anteil an den förderfähigen Fahrplankilometern gefördert.

e. Verknüpfung zu Fährverbindungen

Förderfähig sind auch Verbindungen, die eine Verknüpfung zwischen Haltepunkten zum SPNV und Fährverbindungen herstellen.

2. Linien- und Betriebsanforderungen

a. Linienführung

Es sollen schnelle und direkte Verbindungen eingerichtet werden, die gut in das SPNV-Netz eingebunden sind.

Bei der Linienführung sind folgende Richtwerte (Reisegeschwindigkeit, Umwegfaktor) zu erreichen:

Kriterien/Raumkategorien nach aktuell gültigem LROP	Verdichtungsraum	Randzone Verdichtungsraum ländlicher Raum
Umwegfaktor gegenüber der kürzesten öffentlichen Straßenverbindung	max. 1,25	max. 1,25
Mittlere Beförderungsgeschwindigkeit vom Start- zum Zielpunkt der Linie	mind. 30 km/h	mind. 35 km/h

Abweichungen von den Richtwerten sind in besonderen Ausnahmefällen (insbesondere aus topografischen Gründen oder bei Lücken im für den Busverkehr nutzbaren Straßennetz) möglich. Sie bedürfen einer besonderen Begründung durch den Antragsteller.

Eine einheitliche Linienführung ist festzulegen. Ausnahmen bedürfen einer besonderen Begründung durch den Antragsteller.

Eine Konkurrenz zu bestehenden SPNV-Angeboten ist zu vermeiden.

Parallelverkehre mit dem SPNV sind grundsätzlich ausgeschlossen. Eine SPNV-parallele Linienführung ist nur möglich, wenn in Kombination mit dem bestehenden SPNV das Angebot einer stündlichen Verbindung realisiert werden kann oder eine optimale Anbindung im Sinne eines Lückenschlusses an den SPNV entsprechend Ziffer 1 b) erreicht wird. Sie bedürfen einer besonderen Begründung durch den Antragsteller.

Die Linienführung ist mit dem jeweils zuständigen SPNV-Aufgabenträger sowie den von der Linienführung betroffenen ÖPNV-Aufgabenträgern eng abzustimmen. Deren Stellungnahme ist den Antragsunterlagen beizufügen.

b. Betriebszeiten

Die Betriebszeiten einer landesbedeutsamen Buslinie sind so zu gestalten, dass die Verknüpfung mit dem SPNV während dessen Betriebszeit sichergestellt ist. Die erste Ankunft im zentralen Ort höherer Stufe muss an Werktagen inkl. Samstag jeweils bis 6:00 Uhr, an Sonntagen

bis 8:00 Uhr gewährleistet werden. Die letzte Abfahrt am zentralen Ort höherer Stufe ist nach 23 Uhr anzubieten.

Abweichungen sind in begründeten Ausnahmefällen möglich, z.B.

- wenn die Anschlussverkehre, von denen die landesbedeutsame Linie eine Zu- / Abbringerfunktion hat, eingeschränkte Betriebszeiten aufweisen;
- soweit sie sich aufgrund der verkehrlichen Aufkommensschwerpunkte, insbesondere bei der Anbindung von Orten auf Grund touristischer oder sonstiger Belange ergeben (Ziff. 1 c).

c. Fahrplangestaltung und Takt

Mindestvoraussetzung für die Zuwendung ist die Sicherstellung einer durchgehenden Vertaktung der Linie in folgendem Umfang (Taktichte in Minuten):

Betriebszeiten	Definition	Anbindung MZ ohne oder regelmäßig bedienten SPNV-Haltpunkt	Lückenschluss im SPNV	Anbindung von Orten aufgrund touristischer oder sonstiger Belange
Haupt- und Nebenverkehrszeit	Mo-Fr 6-20 Uhr Sa 6-17 Uhr	60	60	60
Schwachverkehrszeit	Mo-Fr 20-23 Uhr Sa 18-22 Uhr So 6-20 Uhr	60	60	120

Abweichungen von der Taktdichte sind in Zeiten von nachweisbar besonders geringem Fahrgastaufkommen möglich. Dies gilt insbesondere im Rahmen der Anbindung von Orten auf Grund touristischer oder sonstiger Belange entsprechend Ziffer 1 c) sowie in Schwachverkehrszeiten oder wenn der angebundene SPNV eine längere Taktdichte aufweist. Sie bedürfen einer besonderen Begründung durch den Antragsteller.

Die landesbedeutsamen Buslinien können ein gegenüber dem förderfähigen Stundentakt erweitertes Angebot mit längeren Betriebszeiten und/oder dichterem Taktfolge haben. Förderfähig ist jedoch höchstens ein stündliches Angebot an allen Verkehrstagen in der Zeit von 05.00 Uhr bis 24.00 Uhr.

Für die landesbedeutsamen Buslinien ist ein zuverlässiger Taktverkehr einzurichten (Abfahrtszeiten jeweils zur gleichen Minute). Aus Gründen des Schüler- oder Berufsverkehrs dürfen höchstens drei Fahrten je Richtung an Werktagen (Mo-Fr) von diesem Bedienungsraaster abweichen. Weitere Abweichungen sind zulässig, wenn Anschlussbindungen an nicht vertaktete Verkehre des SPNV oder Fährverbindungen dies erfordern. Änderungen in diesen Angeboten berechtigen zu Änderungsanträgen innerhalb des Förderzeitraumes.

d. Anschluss an den SPNV

Soweit möglich, sollen mit einer landesbedeutsamen Buslinie an den bedienten Zugangsstellen des SPNV Anschlüsse an die Hauptverkehrsbeziehung hergestellt werden. Grundsätzlich sind fahrgastorientierte Übergänge zum SPNV mit einer Umsteigezeit von max. 10 Minuten zu gewährleisten.

e. Anschlusssicherung an den SPNV

Grundsätzlich soll die Anschlusssicherung der landesbedeutsamen Buslinien vom und zum SPNV gesichert werden.

Das Fahrpersonal der landesbedeutsamen Buslinien hat nach aufzustellenden betrieblichen Vorgaben auf Anschlusszüge – ggf. auch Anschlussfahrzeuge im Schienenersatzverkehr – zu warten. Bei der Festlegung der Dauer der Wartezeit sind insbesondere die Bedeutung des Anschlusses, die weiteren Anschlussbindungen entlang der Buslinie, die Fahrzeugumlaufbindungen und die Tageszeit zu berücksichtigen.

Bei planerischen Konfliktsituationen sind sichere Anschlüsse zumindest in die maßgebende Lastrichtung zu gewährleisten. In den Fahrplanmedien der landesbedeutsamen Buslinie ist auf die gesicherte Anschlussbeziehung gezielt hinzuweisen.

3. Fahrzeuge

Die auf landesbedeutsamen Buslinien eingesetzten Fahrzeuge müssen mindestens folgende Anforderungen erfüllen:

- die Größe des Fahrzeuges richtet sich nach der zu erwartenden Fahrgastnachfrage. Dabei ist sicherzustellen, dass Fahrgäste außerhalb von Zeitfenstern, in denen auch Schülerinnen und Schüler zu und von der Schule befördert werden, auf dem überwiegenden Teil der Linie grundsätzlich einen Sitzplatz erhalten. In Zeitfenstern, in denen auch Schülerinnen und Schüler zu und von der Schule befördert werden, sind die Kapazitäten so zu bemessen, dass die Auslastung der zulässigen Sitz- und Stehplatzkapazität des eingesetzten Fahrzeugs 75% im Regelfall nicht überschritten wird.
- Während des Förderzeitraumes dürfen die Fahrzeuge nicht älter sein als 10 Jahre. Die Frist beginnt mit dem Tag der ersten Zulassung. Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeugflotte darf nicht höher als 8 Jahre sein.
- Es dürfen nur Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt werden. Als Niederflurfahrzeuge gelten auch Fahrzeuge, die zwischen der ersten und der zweiten Tür niederflurig sind (Low Entry Fahrzeuge). Bei Fahrzeugen mit einer Fahrzeuglänge von bis zu neun Metern ist eine Heckniederflurplattform zulässig. Die Fahrzeuge müssen über einen niederflurigen Bodenanteil (mind. low entry) und eine Klapprampe verfügen, ebenso über ein Mehrzweckfläche, auf der Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen gesichert mitgeführt werden können. Ausnahmen sind im ersten Jahr ab Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie mit Zustimmung der Bewilligungsstelle möglich.
- Es muss eine Überlandbestuhlung, Klimatisierung und kostenloser W-LAN-Zugang für die Fahrgäste vorhanden sein. Ausnahmen sind in den ersten zwei Jahren ab Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie mit Zustimmung der Bewilligungsstelle möglich.
- Eine Einbindung in Echtzeitinformationssysteme ist während des Förderzeitraums aufzubauen. Echtzeitinformationen sind dann auch im Fahrzeug anzuzeigen.

4. Tarife und Vertrieb

Auf den landesbedeutsamen Buslinien kommt im Binnenverkehr bestehender Verbundräume der jeweilige Verbundtarif sowie bei reinen Busabschnitten in verbundfreien Räumen oder Verbundgrenzen überschreitenden Verkehren die ortsübliche Regelung (z.B. Übergangstarife, Gemeinschaftstarif, Haustarif) zur Anwendung. Die Anwendung des Niedersachsentarifs kann nach Schaffung entsprechender Abrechnungsvoraussetzungen für die landesweite Durchtarifung in das SPNV-Netz durch das Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vorgegeben werden.

5. Kundenkommunikation

Die Sollfahrplandaten sind an die Connect Fahrplanauskunft GmbH zu liefern. Ist-Daten gemäß den VDV-Vorschriften für die Dienste AUS, DFI und ANS sind an die landesweite Datendrehscheibe bei der VBN GmbH zu liefern. Zudem sind bei Störungen oder Fahrplanänderungen die örtlich zuständigen Verbünde oder Verkehrsgemeinschaften zu informieren. Die Verkehrsunternehmen stimmen zudem der Weitergabe dieser Daten als offene Daten zu.

Die Art und Weise einer einfach umsetzbaren Kenntlichmachung der eingesetzten Fahrzeuge sowie die Beschilderung der Haltestellen kann durch das Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vorgegeben werden.

Darüber hinaus wird den Zuwendungsempfängern die Durchführung geeigneter Marketingmaßnahmen in Abstimmung mit dem Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr empfohlen.

6. Erhöhter Zuwendungsbetrag auf Basis der Steuerkraft

Die in Ziff. 5.2.3 des Erlasses genannte Erhöhung erfolgt auf Grundlage der Klassifizierung der Abweichung im Vergleich der Steuereinnahmekraft (LSN, Realsteuervergleich für Niedersachsen, Durchschnittliche Steuereinnahmekraft und Vergleichswert der Steuereinnahmekraft Kreisfreie Städte und Landkreisbereiche) der Landkreise und kreisfreien Städte, in deren Gebiet die landesbedeutsame Buslinie verläuft.

Sofern zum Zeitpunkt der Antragstellung die Steuereinnahmekraft dieser Landkreise und kreisfreien Städte je Einwohner in einem zurückliegenden dreijährigen Zeitraum um mindestens 15% unter dem Durchschnittswert vergleichbarer Landkreise und kreisfreien Städte gelegen hat, gelten folgende erhöhte Zuschussbeträge:

Abweichung vom Vergleichswert	Zuschussbetrag pro Fahrplan-Km
-15% bis -20%	max. 1,08 € gem. Ziff. 5.2.1 bzw. max. 0,22 ct gem. Ziff. 5.2.2
-20,1% bis -25%	max. 1,18 € gem. Ziff. 5.2.1 bzw. max. 0,24 ct gem. Ziff. 5.2.2
> -25%	max. 1,27 € gem. Ziff. 5.2.1 bzw. max. 0,26 ct gem. Ziff. 5.2.2

Führt eine landesbedeutsame Buslinie durch Zuständigkeitsbereiche eines oder mehrerer Aufgabenträger, in denen sich unterschiedlich hohe Abweichungen vom Vergleichswert ergeben, errechnet sich der Gesamtzwendungsbetrag aus der Summe der auf die jeweiligen Landkreis oder kreisfreien Städte entfallenden Förderbeträge. Maßstab für die vom Zuwendungsempfänger vorzunehmende Aufteilung des Gesamtzwendungsbetrages ist die Anzahl der auf den jeweiligen Landkreis oder der jeweiligen kreisfreie Stadt entfallenden Fahrplankilometer.

7. Antragsunterlagen

Für eine vollständige, prüffähige Antragstellung sind folgende Unterlagen einzureichen:

- Darstellung des Linienvverlaufs und der Haltestellen
- Stellungnahme betroffener SPNV-/ÖPNV-Aufgabenträger
- Angabe der mittleren Reisegeschwindigkeit auf der Linie nebst Umwegfaktor, ggf. Begründung der Nichteinhaltung
- Linien, die räumliche Lücken im SPNV-Netz schließen: Reisezeit im Vergleich zur bestehenden SPNV-Verbindung
- Fahrplanentwurf, differenziert nach Verkehrstagen und Kennzeichnung der Verkehrstagsbeschränkungen
- Angaben zur beabsichtigten Fahrzeuggröße und den anderen unter Ziffer 3 genannten Fahrzeugmerkmalen
- Darstellung der Anschlussverbindungen und der Umsteigezeiten vom und zum SPNV nach Richtung und Gegenrichtung und je Fahrt als Anschlussleiste im Fahrplanentwurf

- Darstellung der Art der Anschlusssicherung
- Angaben zum Zeitplan und Art der beabsichtigten Vergabe, Zeitpunkt der geplanten Betriebsaufnahme
- Erläuterungsbericht zum geplanten Vorhaben
- Ggf. Begründung zu den Ausnahmeregelungen in Ziffer 2 a) ,2 b) und 2 c)
- Ggf. Nachweis zu Ziffer 1 c)

Die Bewilligungsstelle kann weitere Unterlagen anfordern.

Entwurf

Interkommunale Vereinbarung

zwischen dem
Landkreis Lüchow-Dannenberg
und dem
Landkreis Uelzen

wird

folgende Vereinbarung über den Betrieb und
die Finanzierung der landesbedeutsamen
Buslinie 7000 Lüchow – Uelzen

geschlossen

Präambel

Die Vertragspartner sind gemäß § 4 Abs. 1 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) vom 28. Juni 1995 Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Gemäß § 2 Abs. 2 NNVG sind die Landkreise als Aufgabenträger zuständig für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung und damit auch für die Finanzierung von Linienverkehren auf eigenwirtschaftlicher Basis sowie auf gemeinwirtschaftlicher Basis nach § 4 Abs. 4 NNVG, § 4 RegG i.V.m. VO (EG) Nr. 1370/2007.

Mit dem „**Erlass über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**“ (siehe Anlage 1) unterstützt das Land Niedersachsen die Bestellung von neuen Betriebsleistungen. Voraussetzung sind dabei hochwertige Bedien- und Qualitätsstandards, die den Schienenverkehr dort ergänzen, wo eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar oder betrieblich nicht möglich ist.

Auf Grundlage des Erlasses wird als Ersatz für die fehlende Bahnanbindung des Mittelzentrums Lüchow in Zusammenarbeit der Landkreise die neue Linie 7000 (Lüchow – Rosche – Uelzen) mit Zuschusszahlungen des Landes Niedersachsen eingerichtet.

§ 1 Gegenstand der Vereinbarung und Art der Zusammenarbeit

- (1) Mit dieser Vereinbarung regeln die Vertragspartner ihre Zusammenarbeit bei der Einrichtung und dem Betrieb der landesbedeutsamen Buslinie, insbesondere zur Sicherstellung der Qualitätsvorgaben des Landes Niedersachsen für die Zuschusszahlungen sowie zur Finanzierung der entsprechenden Verkehrsleistungen (siehe Anlage 2), da aus Sicht der Vertragspartner ein öffentliches Interesse an diesen Linien besteht.
- (2) Der Landkreis Lüchow-Dannenberg ist Antragsteller bei der Bewilligungsstelle, Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und Empfänger der Zuwendungen für beide Landkreise. Gegenüber der LNVG stellt er die Einhaltung der Bedien- und Qualitätsstandards sicher. Hierfür bestätigt der Landkreis Uelzen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg, dass die geforderten Bedien- und Qualitätsstandards vom dort beauftragten Verkehrsunternehmen Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) eingehalten werden. Der Landkreis Uelzen erstattet dem Landkreis Lüchow-Dannenberg jährlich Bericht über die rechtmäßige Verwendung der Zuwendungen des Landes, die auf den Landkreis Uelzen entfallen und ihm gem. § 3 dieser Vereinbarung zugeleitet werden und die Entwicklung der Fahrgastnachfrage und -einnahmen.
- (3) Die Verantwortung des Verkehrsangebots der Linie 7000 wird dabei zwischen den Landkreisen geteilt. In der Anlage 2 ist festgelegt, welche Fahrten dem jeweiligen Landkreis unter-obliegen. Die Finanzierung und Bestellung des jeweiligen Landkreis-Anteiles bei den Verkehrsunternehmen erfolgt über die bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge der Landkreise.

§ 2 Verkehrsangebot und Qualitätsstandards

- (1) Die Landkreise stellen gemeinsam sicher, dass die Verkehrsbedienung auf der Linie 7000 nachstehenden Anforderungen entspricht.
- (2) Der Betrieb der Linien entspricht - vorbehaltlich etwaiger Veränderungen der Verkehrsbedienung (Absatz 3) - folgenden Anforderungen:

- a) Das Angebot der Linie 7000 sowie deren Linienverlauf und Haltestellen wird in dem als **Anlage 2** beigefügten Fahrplan definiert.
 - b) Fahrplanänderungen innerhalb dieses Rahmens, wie z. B. geänderte Abfahrts- oder Ankunftszeiten auf Grund von Änderungen der Zeiten des Schienenpersonennahverkehrs, stellen keine Veränderung der Verkehrsbedienung (vgl. Absatz 3) dar.
 - c) Die jeweiligen Tarif- und Beförderungsbedingungen sind der **Anlage 3** zu entnehmen. Die Landkreise stellen über die von ihnen beauftragten Verkehrsunternehmen sicher, dass in allen Fahrzeugen der Linie 7000 der Wendlandtarif (im Landkreis Lüchow-Dannenberg) und der UE-Tarif (im Landkreis Uelzen und für grenzüberschreitende Verkehre) vertrieben wird. Sollte einer der genannten Tarife durch einen anderen Tarif ersetzt werden, ist der Vertrieb des neuen Tarifs auch weiterhin sicherzustellen.
- (3) Jede Vertragspartei kann im Rahmen der sich aus den gesetzlichen Rahmenbedingungen ergebenden Möglichkeiten Änderungen der Verkehrsbedienung auf der Linie 7000 vorschlagen und nach Abstimmung mit dem ~~Landkreis Lüchow-Dannenberg~~ der jeweils anderen Vertragspartei allein vornehmen, soweit die Änderungen keine finanzielle und / oder verkehrliche grenzüberschreitende Wirkung haben. Bei Änderungen der Verkehrsbedienung, die sich finanziell und / oder verkehrlich auf den jeweils anderen Vertragspartner auswirken, erzielen die Vertragspartner vor der Umsetzung Einvernehmen.
- (4) In den Anlagen des Erlasses (siehe Anlage 1 der Interkommunalen Vereinbarung) finden sich Anforderungen zu Bedien- und Qualitätsstandards. Die Landkreise stellen sicher, dass die beauftragten Verkehrsunternehmen diese insbesondere in den Punkten der Anschlusssicherung (Punkt 2e der Erlass-Anlage) und der Fahrzeugausstattung (Punkt 3 der Erlass-Anlage) einhalten.

§ 3 Finanzabwicklung und Verwendungsnachweis

- (1) Der Landkreis Lüchow-Dannenberg erhält vom Land Niedersachsen laut Anlage A des Zuwendungsbescheids für die definierten Fahrten der landesbedeutsamen Buslinie für beide Landkreise eine Zuweisung in Höhe von 434.366,04 € pro Jahr. Der Anteil des Landkreises Uelzen liegt bei 217.370,80 € pro Jahr. Nach Erhalt der Landeszuwendung zum 30.06. eines Jahres überweist der Landkreis Lüchow-Dannenberg dem Landkreis Uelzen unverzüglich den auf den Landkreis Uelzen entfallenden Anteil auf ein zu benennendes Konto.
- (2) Beide Landkreise verwenden die Landes-Zuwendungen sowie zusätzliche Eigenmittel, um die in Anlage 2 definierten Fahrten über ihren jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bei dem entsprechenden Verkehrsunternehmen zu bestellen und zu finanzieren.
- (3) Die auf der Linie 7000 erzielten Einnahmen melden die Verkehrsunternehmen gesondert und aufgeteilt nach den unterschiedlichen Tarifen (z. B. Wendlandtarif und Uelzen-Tarif) an ihre beauftragenden Landkreise. Die Schülersammelzeitkarten rechnen die Landkreise wie bisher mit ihren Verkehrsunternehmen ab. Die Landkreise melden sich gegenseitig ihre Jahreseinnahmen aus den übrigen Fahrkartenarten bis zum 2. Quartal des Nachfolgejahres. Grundsätzlich verbleiben die Einnahmen der Binnenverkehre (Fahrtanfang und -ziel liegen in einem Landkreis) bei den jeweiligen Landkreisen. Die Einnahmen der landkreisgrenzüberschreitenden Verkehre werden im Verhältnis 2/3 dem Landkreis Lüchow-Dannenberg sowie 1/3 dem Landkreis Uelzen zugeschrieben. Alle Jahreseinnahmen und -ansprüche werden zwischen den Landkreisen bis zur Mitte des Nachfolgejahrs verrechnet, wobei letztendlich nur eine Überweisung auf

ein zu benennendes Konto erfolgt. Sollten bei der abschließenden Gesamtbetrachtung für einen Landkreis höhere Einnahmen als Kosten festgestellt werden, werden die Überschüsse zur Abdeckung des Defizits des anderen Landkreises verwendet.

- (4) Im Erlass (siehe Anlage 1) ist u. a. festgelegt, dass der Antragsteller (hier Landkreis Lüchow-Dannenberg) dem Land jährlich einen Verwendungsnachweis und Qualitätsbericht vorzulegen hat (siehe Punkte 7.5 und 7.6 im Erlass). Der Landkreis Uelzen fordert die erforderlichen Daten und Unterlagen (u. a. Rechnungen über die vom Land bezuschussten Fahrten, Fahrgastnachfrage, Einnahmen auf der Linie 7000) von seinem beauftragten Verkehrsunternehmen bis Ende Februar des nachfolgenden Jahres ein. Nach Prüfung und Zusammenstellung der Daten durch den Landkreis Uelzen, übersendet er die Angaben zum Verwendungsnachweis und Qualitätsbericht an den **Landkreis Lüchow-Dannenberg**, damit der Sachbericht bis Mitte des Jahres erstellt und dem Land übergeben werden kann.

§ 4 Sonstige Kooperationspflichten der Vertragspartner

Die Vertragspartner unterrichten sich frühzeitig über Maßnahmen, die sich auf den Betrieb der landkreisübergreifenden Linie auswirken, wie z. B. über längerfristige Baumaßnahmen.

§ 5 Inkrafttreten und Laufzeit

- (1) Die Vereinbarung tritt zum 01.08.2020 in Kraft.
- (2) Die Vereinbarung gilt für die Dauer der Mitfinanzierung des Landes Niedersachsen. Im Fall einer vorzeitigen Beendigung bzw. eines Wegfalls der Genehmigung nach dem PBefG für die genannte Linie endet auch diese Interkommunale Vereinbarung zeitgleich.
- (3) **Die ordentliche Kündigung ist jeweils möglich zum Fahrplanwechsel zum 01.08 eines Jahres.** Sie muss gegenüber dem anderen Vertragspartner schriftlich mit einem Vorlauf von 6 Monaten zum Kündigungstermin erklärt werden.
- (4) Wenn die Vereinbarung endet bzw. vorzeitig beendet wird, erlöschen alle Verpflichtungen der Landkreise Lüchow-Dannenberg und Uelzen aus dieser Vereinbarung. Die Vereinbarung bleibt aber Grundlage für evtl. noch bestehende gegenseitige Zahlungsverpflichtungen aus der Zeit ihrer Gültigkeit.

§ 6 Salvatorische Klausel

Sollte eine Bestimmung dieser Vereinbarung unwirksam oder die Vereinbarung lückenhaft sein oder werden, so wird die Vereinbarung dadurch im übrigen Inhalt nicht berührt. Die unwirksame Bestimmung oder lückenhafte Regelung gilt vielmehr als durch solch eine Vorschrift ersetzt oder ausgefüllt, die der von den Beteiligten beabsichtigten Regelung in gesetzlich zulässiger Weise wirtschaftlich am nächsten kommt.

Lüchow,.....

Uelzen,.....

.....
(Landrat)

.....
(Landrat)

ANLAGEN:

Anlage 1: Erlass über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von landesbedeut-
samen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Anlage 2: Fahrplan der landesbedeutenden Buslinie 7000 Lüchow -Uelzen

Anlage 3: Tarif- und Beförderungsbedingungen

	Fahrplan-km		RBB		Fahrplan-Stunden		RBB		Fahrzeug
	LSE		LSE		LSE		LSE		RBB
	7000_hin	7000_rück	7000_hin	7000_rück	7000_hin	7000_rück	7000_hin	7000_rück	1 Fahrzeug
Mo-Fr Schule	50.801,82	52.362,86	59.290,64	62.878,79	1.121,00	1.155,83	1.301,50	1.390,17	
Mo-Fr Ferien	17.112,19	17.246,21	17.073,79	20.188,22	377,60	378,67	371,20	437,33	
alle Samstage	11.555,18	11.677,12	9.269,10	9.341,70	250,47	248,73	204,53	204,53	
alle Sonn- und Feiertage	10.516,87	10.599,23	13.110,69	13.249,04	232,07	232,07	284,18	284,18	
	89.986,06	91.885,42	98.744,22	105.657,75	1.981,13	2.015,30	2.161,42	2.316,22	
	181.871,48		204.401,97		3.996,43		4.477,63		
ges. Kilometerleistung	386.273,45				8.474,07				
prozentuale Aufteilung	47,08%		52,92%		47,16%		52,84%		

	LSE		RBB		LSE		RBB		RBB
	Summe	Kosten/Jahr	Summe	Kosten/Jahr	Summe	Kosten/Jahr	Summe	Kosten/Jahr	Summe
Mo-Fr Schule	103.164,68	70.685 €	122.169,43	62.559 €	2.276,83	134.331 €	2.691,67	133.361 €	
Mo-Fr Ferien	34.358,40	23.541 €	37.262,02	19.081 €	756,27	44.619 €	808,53	40.059 €	
alle Samstage	23.232,30	15.918 €	18.610,80	9.530 €	499,20	29.452 €	409,07	21.138 €	
alle Sonn- und Feiertage	21.116,10	14.468 €	26.359,73	13.498 €	464,13	27.383 €	568,37	33.136 €	
Summe pro Jahr	181.871,48	124.613 €	204.401,97	104.668 €	3.996,43	235.786 €	4.477,63	227.693 €	22.001 €

Kostenübersicht

	DAN	UE	Zusammen
Kosten insgesamt	360.399 €	354.362 €	714.761 €
Landeszuwendung	216.995 €	217.371 €	434.366 €
Zuschuss der Landkreise	143.404 €	136.991 €	280.395 €
- Einsparungen	- 56.855 €	- 111.326 €	- 168.181 €
erforderlicher Mehraufwand	86.548 €	25.666 €	112.214 €

LSE ÖDA-Kostensätze 2019

ÖDA-Kostensatz km	0,69 €
ÖDA-Kostensatz Fahrerstunde	59,00 €
ÖDA-Kostensatz Rufbus-Stunde	3,29 €

RBB-Kostensätze 2020	MF	Sa	So
Fahrplan-Kilometer	0,51 €	0,51 €	0,51 €
Fahrplan-Minute	0,83 €	0,86 €	0,97 €
Fahrplan-Stunde	49,55 €	51,67 €	58,30 €
Fahrzeug (RBB neu)	22.000,62 €		

7000 Uelzen - Rosche - Lüchow

Notwendige Fahrten für Schüler sind grün unterlegt.

Table with multiple columns (Line, Fahrzeug, Beschränkung, and 24 stops) and rows detailing bus routes and arrival/departure times. Some cells are highlighted in green to indicate student-relevant routes.

Am 24. und 31.12. Fahrplan wie am Sonnabend

X67 = außer Sonnabend, Sonn- und Feiertag

67 = nur Sonnabend, Sonn- und Feiertag

A = hält nur zum Ausstieg

XWS = nicht am 24. und 31.12.

28 von 30 in Zusammenstellung

S = nur an Schultagen, SX5 = an Schultagen außer freitags, S5 = an Schultagen nur freitags, F = nur an Ferientagen, R = Rufbus, KB = Kleinbus

