

Beschlussvorlage

2025/041

öffentlich

<i>Organisationseinheit</i>	<i>Aktenzeichen</i>	<i>Datum</i>
Abteilung Regionalverkehr	3.3	16.04.2025

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Ausschuss für Regionalverkehr (Vorberatung)	29.04.2025	öffentlich
Verbandsausschuss (Vorberatung)	08.05.2025	nichtöffentlich
Verbandsversammlung (Entscheidung)	08.05.2025	öffentlich

Einsparungen im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)

Beschlussvorschlag

1. Die Verwaltung wird beauftragt,
 - 1.1. für das Jahr 2025 vorwiegend bei den RegioBussen Verkehrsleistungen im Umfang der hierfür erforderlichen Ausgleichsleistungen in Höhe von bis zu 500.000 EUR abzubestellen;
 - 1.2. für das Jahr 2026 vorwiegend bei den RegioBussen Verkehrsleistungen im Umfang der hierfür erforderlichen Ausgleichsleistungen in Höhe von, zusammen mit Ziffer 1.1, ca. 3 Mio. EUR abzubestellen;
 - 1.3. im Jahr 2026 die bisher für lokale Verkehre vom Regionalverband übernommenen Ausgleichszahlungen in Höhe von ca. 4 Mio. EUR in die Verantwortung der kommunalen Kostenträger zu übertragen;
 - 1.4. in den Jahren 2025/2026 Vorschläge zur künftigen Struktur und Ausgestaltung des regional bedeutsamen Verkehrsangebots sowie Neustrukturierung der ÖSPV-Finanzierung unter Einbezug der Verbandsglieder zu erarbeiten.

Finanzierungsstruktur im ÖSPV

Die Finanzierung des auszugleichenden Defizits für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) im Zuständigkeitsbereich des Regionalverbands erfolgt in gemischter Weise aus Mitteln der Verbandsglieder bzw. der Kommunen und aus Mitteln, die dem Regionalverband aus der Verbandsumlage oder dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) zur Verfügung stehen. Die für den Busverkehr (insbesondere Regionalbusverkehr) im derzeitigen Umfang erforderlichen Ausgleichszahlungen übersteigen dauerhaft die Haushaltsmittel des Regionalverbands.

Im ÖSPV (Busverkehr) ist trotz grundsätzlicher Zuständigkeit des Regionalverbands die Aufgaben- und Rollenverteilung ungleich differenzierter und komplexer als im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Dies ist begründet durch

a) die differenzierte Vergabestruktur

- direkt vergebene öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) bei kommunalen Verkehrsunternehmen,
- vom Land bzw. der LNVG vergebene Konzessionen an eigenwirtschaftlich tätige private Verkehrsunternehmen in Teilen der Landkreise,
- wettbewerbliche Vergaben in Landkreisen an private Unternehmen per ÖDA durch den Regionalverband,

b) die damit verbundenen unterschiedlichen Steuerungsmöglichkeiten bei Verkehrsunternehmen

- Kommunen als Eigentümer von Unternehmen über die Wirtschaftspläne und ÖDA,
- Defizitausgleiche an private Unternehmen nach allgemeiner Vorschrift (aV) gemäß Refinanzierungsvereinbarungen des Regionalverbandes mit den Landkreisen,
- Refinanzierungsverträge bei wettbewerblichen Vergaben des Regionalverbands mit den Landkreisen,

c) die unterschiedliche Finanzierungsstruktur von

- regionalen Busleistungen (umlagefinanziert über Verbandsumlage und NNVG-Mittel) und
- lokalen Busleistungen (über kommunalen Defizitausgleich und Refinanzierungsverträge) sowie

d) Ausgleichszahlungen für die Anwendung des Verbundtarifs in der Region und des D-Tickets an Verkehrsunternehmen (nach aV).

Das erschwert insbesondere die Sicherstellung der Finanzierung durch die hierfür im Wesentlichen verantwortlichen Gebietskörperschaften/Verbandsglieder.

Infolge dieser Strukturen hat der Regionalverband auf kommunale Unternehmen und eigenwirtschaftlich tätige Unternehmen nur eingeschränkte bzw. geringe Durchgriffs- und Steuerungsmöglichkeiten. Entsprechend erfolgt die Ausgestaltung des Busangebotes im Verbandsgebiet wesentlich über den mit Beteiligung der Kommunen/Verbandsglieder erstellten, beschlossenen und vom Land genehmigten Nahverkehrsplan.

Der aktuelle Defizitausgleich (2025) durch Kommunen und Gebietskörperschaften für die lokalen Busleistungen beläuft sich unter Berücksichtigung der Kostensteigerungen der letzten Jahre über alle Finanzierungsinstrumente (ÖDA, aV) auf ca. 85 Mio. €.

Derzeitige Finanzlage RegioBus-Betrieb

Für über den Regionalverband auszugleichende RegioBusleistungen beläuft sich das Defizit in 2025 auf ca. 22 Mio. €. Grundsätzlich sind auch hier die Kommunen/Verbandsmitglieder in der Finanzierungsverantwortung. Als Refinanzierungsinstrument dient die Verbandsumlage, über welche 4,5 Mio. € jährlich seit 2014 umlagefinanziert beigebracht werden. Aus NNVG-Mitteln (§ 7 (5) NNVG) kann der Regionalverband weitere 5,5 Mio. € bereitstellen. Beide Positionen sind bislang nicht bzw. nicht ausreichend dynamisiert. Vor dem Hintergrund regelmäßiger Preisfortschreibungen braucht es insofern einer entsprechenden Regelung, um sie an aktuelle Defizithöhen anzupassen. Die darüber hinaus notwendigen ca. 12 Mio. € jährlich sind grundsätzlich ebenfalls über die Verbandsumlage als Umlagefinanzierungsinstrument bereitzustellen. Zur Entlastung der Kommunen/Verbandsmitglieder hat der Regionalverband in den letzten 3-4 Jahren diese Defizitausgleiche im Umfang von über 30 Mio. € komplett aus seinen Rücklagemitteln getragen.

Der Regionalverband kann ein offenes Defizit für Ausgleichszahlungen an Busunternehmen in Höhe von 12 Mio. EUR ab 2025 nicht mehr decken. Unabhängig davon lässt das NNVG diesbezügliche Mittelverschiebungen ab 2027 nicht mehr zu (Hinweis: Mittel gemäß § 7 (1) NNVG können seitens des Regionalverbandes bis 2026 auch für andere ÖPNV-Zwecke als die Finanzierung von SPNV-Leistungen verwendet werden). Dies hat der Regionalverband gegenüber den Landräten und Oberbürgermeistern im Verbandsrat seit über 2 Jahren kommuniziert.

Lösungsvorschlag für 2025

Für den **Nachtragshaushalt 2025** hat der Regionalverband 7,0 Mio. € im Haushalt für den offenen Defizitausgleichsbedarf von 12 Mio. € aus Rücklagemitteln vorgesehen. Die verbleibenden 5,0 Mio. € sollen über Angebotsrücknahmen im regionalen Busverkehr (0,5 Mio. €), Haushaltsumschichtungen (1 Mio. € zu Lasten der Förderprogramme) sowie eine zweckgebundene Erhöhung der Verbandsumlage (3,5 Mio. €) erfolgen.

Das offene Defizit für das Haushaltsjahr 2025 in Höhe von ca. 12 Mio. € kann danach wie folgt ausgeglichen werden:

- 7 Mio. € aus Rücklagemitteln des Regionalverbands
- 3,5 Mio. € über eine zweckgebundene Erhöhung der Verbandsumlage
- 0,5 Mio. € über Abbestellungen von Busleistungen
- 1,0 Mio. € durch Umschichtung von Mitteln, die bisher im Haushalt für die Förderung z. B. des barrierefreien Haltestellenausbaus vorgesehen waren

Weitergehende kurzfristige Reduzierungen des Defizits durch zusätzliche Abbestellungen von Busleistungen werden nach Einschätzung des Regionalverbands und der Verkehrsunternehmen in 2025 kaum bzw. in nur sehr geringen Umfang realisierbar sein.

Lösungsvorschlag 2026 ff

In 2026 stehen Rücklagemittel analog 2025 in Höhe von 7 Mio. € ebenso wie eine Umschichtung von 1 Mio. € aus Fördermitteln nicht weiter zur Verfügung. Zur Kompensation der fehlenden Mittel werden zusätzlich folgende Einsparungsszenarien vorgeschlagen:

- Ausdünnung des Verkehrsangebots bezüglich der Takte und der Bedienzeiten. Dazu müssen die im Nahverkehrsplan festgelegten Mindeststandards abgesenkt werden (vgl. Entwurf NVP 2025). Dies ist in den Beschlusspunkten 1.1 und 1.2 vorgesehen.
Die Abschätzung der Höhe der Abbestellungen und der einzusparenden Summe für 2026 um weitere 2,5 Mio. € auf 3 Mio. € ergibt sich aus einer ersten fachlichen Bewertung des Verkehrsangebots auf den RegioBuslinien und den vorliegenden Nachfragezahlen.
- Übernahme der bisher für lokale Verkehre vom Regionalverband übernommenen Ausgleichszahlungen in Höhe von 4 Mio. € durch die kommunalen Träger (siehe Beschlusspunkt 1.3) oder Abbestellung von bisher vom Regionalverband (mit-) finanzierten lokalen Linienverkehren
- Zusätzliche Anhebung der Verbandsumlage von 3,5 Mio. € in 2025 um weitere 1,5 Mio. € in 2026.

Zur zahlenmäßigen Darstellung wird auf die Beschlussvorlage zum Nachtragshaushalt 2025 (2025/036, s. Tabelle 1: Ausblick für 2026 ff.) verwiesen.

Um den unter Beschlusspunkt 1.4 des Beschlussvorschlags genannten strategischen Angebots- und Finanzierungsprozess konstruktiv in dem dafür erforderlichen Zeitrahmen durchführen zu können, sind zur zeitlichen und finanziellen Überbrückung die in den davor genannten Beschlusspunkten 1.1 bis 1.3 genannten Maßnahmen erforderlich.

Finanzielle Auswirkungen

Die Finanzierung des ÖSPV aus den Mitteln des NNVG und der Verbandsumlage wird im Rahmen des Nachtrags zum Haushaltsplan des Regionalverbandes 2025 und der Mittelfristplanung für die folgenden Haushaltsjahre entsprechend angepasst.

**Keine
Anlage/n**