

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung

Förderung des ÖPNV in Niedersachsen verbessern - Weitergabe der erhöhten Mittel des Bundes an die Aufgabenträger

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 19.11.2020 -
Drs. 18/8175
an die Staatskanzlei übersandt am 15.12.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 15.01.2021

Vorbemerkung des Abgeordneten

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Mittelausstattung der ÖPNV-Aufgabenträger in Niedersachsen sind im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) geregelt. Zuletzt wurde das NNVG zum 1. Januar 2017 novelliert. Die Verwaltungskostenpauschale pro Einwohner/Einwohnerin wurde jedoch seit 1995 nicht erhöht; damit stehen den Aufgabenträgern infolge der Inflation heute weniger Mittel als vor 25 Jahren zur Verfügung. Die gestiegenen Anforderungen an den Klimaschutz und auch die Auswirkungen der Corona-Pandemie stellen den straßengebundenen ÖPNV vor weitere Herausforderungen. Der Bund hat insofern reagiert, als er die Regionalisierungsmittel dynamisiert und für die kommenden Jahre deutlich erhöht hat. Von kommunaler Seite werden Forderungen laut, das NNVG zu novellieren, die Verteilung der Mittel neu zu gestalten und die Mittelzuweisung zu dynamisieren und zu erhöhen. So gab es u. a. einen Antrag der Gruppe SPD/Bündnis 90/Die Grünen/FWLG zur Sitzung des Kreistages in Göttingen am 29. April 2020.

Vorbemerkung der Landesregierung

Für die Landesregierung ist es ein vorrangiges Ziel, die Mobilität der Bevölkerung im ganzen Land zu sichern und auszubauen. Die Verantwortung für die Gestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) liegt in Niedersachsen bei den jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträgern. Für den straßengebundenen ÖPNV sind dies nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 3 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) die Landkreise, kreisfreien Städte und von diesen gebildeten Zweckverbände sowie die Region Hannover und der Regionalverband Großraum Braunschweig (sogenannte kommunale ÖPNV-Aufgabenträger), wobei letzteren beiden auch die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in ihrem Gebiet obliegt. Alle kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger nehmen ihre Aufgaben dabei im eigenen Wirkungskreis eigenständig wahr. Die SPPN-Aufgabenträgerschaft für das übrige Landesgebiet liegt nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 NNVG beim Land selbst und wird gemäß § 8 NNVG von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) wahrgenommen.

Die Aufgabenträger erhalten zur Unterstützung ihrer Aufgabenwahrnehmung vom Land jährliche Finanzhilfen auf gesetzlicher Grundlage nach dem NNVG, die von ihnen jeweils zweckgebunden für verschiedene Finanzierungszwecke im SPPN und ÖPNV verwandt werden dürfen. So erhalten die SPPN-Aufgabenträger Finanzhilfen nach § 7 Abs. 1 NNVG für die Finanzierung von SPPN-Betriebsleistungen, die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger erhalten zusätzlich Finanzhilfen nach § 7 Abs. 4 NNVG zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung der Nahverkehrspläne. Außerdem erhalten alle Aufgabenträger Finanzhilfen nach § 7 Abs. 5 NNVG, die insbesondere für die Finanzierung von Investitionen und zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im

SPNV und im straßengebundenen ÖPNV sowie weitere in § 7 Abs. 7 NNVG genannte Zwecke verwandt werden dürfen. Zusätzlich erhalten die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger seit der Novelle des NNVG zum 01.01.2017, mit der die Finanzausstattung der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger deutlich erhöht wurde, Finanzhilfen nach § 7 a Abs. 2 NNVG als Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen ÖPNV speziell für die Rabattierung von Zeitfahrkarten von Auszubildenden sowie nach § 7 b Abs. 1 NNVG für die Finanzierung von Vorhaben zur Verbesserung des straßengebundenen ÖPNV. Die Finanzhilfen nach §§ 7 a und 7b NNVG dürfen auch für die Zwecke nach § 7 Abs. 7 NNVG eingesetzt werden.

Die Finanzierung dieser gesetzlichen Finanzhilfen erfolgt dabei aus dem Land nach § 5 Abs. 4 NNVG i. V. m. Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes zustehenden Regionalisierungsmitteln entweder als prozentualer Anteil (§ 7 Abs. 1 und 5 NNVG), als Betrag pro Einwohner/Einwohnerin, mindestens aber 100 000 Euro (§ 7 Abs. 4 NNVG) oder als Festbetrag nach einer in den Anlagen 1 und 2 gesetzlich vorgegebenen Verteilung auf die einzelnen kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger. Die Finanzhilfen nach § 7 Abs. 1 und 5 NNVG, die sich zusammen auf einen Anteil von knapp 79 % der genannten Regionalisierungsmittel summieren, nehmen dabei aufgrund der gesetzlich festgelegten prozentualen Berechnung automatisch an der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel mit 1,8 % pro Jahr teil.

Der Umfang der im NNVG festgeschriebenen gesetzlichen Finanzhilfen sowie des Aufwendungssatzes an die LNVG für die Wahrnehmung der SPNV-Aufgabenträgerschaft nach § 8 NNVG führen dazu, dass von den dem Land insgesamt zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln in den letzten Jahren seit 2017 in der Regel ein Anteil von über 95 % an die ÖPNV-Aufgabenträger verteilt wurde. Für zusätzliche Aktivitäten des Landes wie die Mitfinanzierung von Investitionsgrößprojekten im Bereich des Schienenverkehrs oder andere Einzelfallförderungen, z. B. für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen, verbleiben dem Land deshalb nur ein geringer Anteil der jährlichen Regionalisierungsmittel sowie nicht verbrauchte Reste aus Vorjahren. Bundesweit gesehen verwendet Niedersachsen prozentual gesehen insgesamt den größten Anteil seiner Regionalisierungsmittel speziell zur finanziellen Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV.

Zusätzlich unterstützt das Land insbesondere Investitionsvorhaben der ÖPNV-Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen im Rahmen des regelmäßigen ÖPNV-Jahresförderprogramms durch Fördermittel nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG), wozu pro Jahr 75 Millionen Euro bereitgestellt werden. Darüber hinaus erfolgen für weitere Sondervorhaben im Rahmen der Einzelfallförderung Förderungen an die ÖPNV-Aufgabenträger aus den beim Land verbleibenden Regionalisierungsmitteln.

1. In welcher Höhe weist der Bund dem Land Niedersachsen Regionalisierungsmittel in den Jahren 2021 bis 2031 zu (bitte pro Jahr einzeln aufführen)?

Der Bund stellt dem Land Niedersachsen nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 14. Juli 2020 (BGBl. I S. 1683) geändert worden ist, in den Jahren 2021 bis 2031 die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Beträge zur Verwendung für den SPNV und ÖPNV zur Verfügung.

Um die Entwicklung der Beträge in den letzten Jahren, insbesondere die Wirkungen der Erhöhung der Regionalisierungsmittel von 2016 und der NNVG-Novelle zum 01.01.2017 sowie die sich dadurch ergebenden Erhöhungen transparent darzustellen, werden die Daten für die Jahre 2015 bis 2031 angegeben.

Jahr	Betrag (Euro)
2015	636.365.650,77
2016	689.088.000,00
2017	703.413.567,96
2018	718.023.301,32
2019	732.939.518,88

Jahr	Betrag (Euro)
2020	973.291.153,94 ¹
2021	789.476.720,69
2022	804.773.427,78
2023	833.177.367,32
2024	849.317.717,61
2025	865.759.308,89
2026	882.296.745,65
2027	899.138.803,73
2028	916.301.311,74
2029	933.800.940,72
2030	951.622.892,42
2031	968.752.104,49

2. Wie entwickeln sich die Mittelzuweisungen des Landes an die Träger des ÖPNV in den Jahren 2021 bis 2026 (bitte für jedes Jahr einzeln ausweisen)?

Die Höhe der Summe der gesetzlichen Finanzhilfen an die ÖPNV-Aufgabenträger nach § 7 Abs. 1, 4 und 5, § 7 a Abs. 2 und § 7 b Abs. 1 NNVG sowie des Aufwendungssatzes an die LNNG für die Wahrnehmung der SPNV-Aufgabenträgerschaft nach § 8 NNVG sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Die Darstellung erfolgt dabei jeweils getrennt als Summe für die drei ÖPNV-Aufgabenträger Region Hannover, Regionalverband Großraum Braunschweig und LNNG (Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 NNVG), die auch Mittel für den SPNV nach § 7 Abs. 1 NNVG erhalten, sowie die übrigen kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger (Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG).

Um die Entwicklung der Beträge in den letzten Jahren, insbesondere die Wirkungen der Erhöhung der Regionalisierungsmittel von 2016 und der NNVG-Novelle zum 01.01.2017 sowie die sich dadurch ergebenden Erhöhungen transparent darzustellen, werden die Daten für die Jahre 2015 bis 2026 angegeben.

Jahr	NNVG-Mittelzuweisungen an LNNG, Region Hannover und Regionalverband Großraum Braunschweig (Euro)	NNVG-Mittelzuweisungen an übrige kommunale Aufgabenträger (Euro)
2015	475.233.937,15	27.066.452,11
2016	515.353.094,35	28.861.570,87
2017	561.747.837,40	110.063.921,83
2018	530.340.274,79	110.564.061,02
2019	597.137.000,14	111.074.964,03
2020	617.601.358,22	111.584.087,25
2021	627.492.020,25	112.103.595,54
2022	639.199.794,94	112.598.533,81
2023	651.138.366,47	113.103.053,92
2024	663.312.395,89	113.617.279,01
2025	675.719.199,89	114.141.101,51
2026	688.210.540,09	114.667.977,62

¹ Die angegebene Summe für 2020 umfasst einen zusätzlichen Betrag von 212.387.804,88 Euro, der vom Bund nach § 7 RegG zum Ausgleich von finanziellen Nachteilen durch COVID 19 zur Verfügung gestellt wurde.

3. In welcher Weise stellt die Landesregierung sicher, dass die Zahlungen an die Träger des ÖPNV für die Schülerbeförderung nach § 7 a NNVG landesweit nach einem einheitlichen Schlüssel verteilt werden? Falls dies nicht vorgesehen ist, aus welchen Gründen wird die Landesregierung keinen einheitlichen Schlüssel anwenden?

Die Finanzhilfen nach § 7 a NNVG wurden im Zuge der Novelle des NNVG zum 01.01.2017 eingeführt. Durch § 7 a NNVG wurden die früheren unmittelbaren Ausgleichszahlungen des Landes für den Ausbildungsverkehr an die Verkehrsunternehmen nach § 45 a PBefG, die zuletzt auf vertraglicher Basis erfolgten, ersetzt. Dazu wurde die Verantwortung für die Gewährleistung der Rabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr und zur Gewährung der Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen auf die kommunalen Aufgabenträger übertragen. Gleichzeitig wurde zur Finanzierung in § 7 a NNVG auch eine zusätzliche gesetzliche Finanzhilfe an die kommunalen Aufgabenträger in Höhe der dafür in 2015 vom Land verwandten Mittel von rund 90 Millionen Euro eingeführt. Durch die damit umgesetzte sogenannte Kommunalisierung der Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr wurden die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den straßengebundenen ÖPNV in einer Hand bei den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern gebündelt. Dies entsprach langjährigen Forderungen der kommunalen Ebene seit fast 20 Jahren.

Der Novelle des NNVG zum 01.01.2017 war ein umfangreicher Diskussionsprozess der damaligen Landesregierung mit den kommunalen Spitzenverbänden vorausgegangen, in dem über die Eckpunkte der Kommunalisierung und der NNVG-Novelle Einvernehmen erzielt wurde. Dazu gehörten ausdrücklich auch die Regelungen zur Verteilung der bisherigen §-45-a-Mittel auf die Aufgabenträger, mit denen der Erhalt des Status Quo der früheren Mittelverteilung auf die Regionen gewährleistet werden sollte.

Bei der Verteilung der Finanzhilfen nach § 7 a NNVG auf die Aufgabenträger war zu berücksichtigen, dass die Ausgleichsleistungen sich in der Vergangenheit aufgrund der gesetzlichen Berechnungsgrundlagen in § 45 a PBefG sowie der unterschiedlichen Einflussgrößen je nach regionalem Tarifniveau und den Verkehrsleistungen unternehmensspezifisch sehr unterschiedlich entwickelt hatten und kein landesweit einheitlicher Ausgleichssatz existierte. Um regionale Verwerfungen durch die Novellierung zu vermeiden, wurde vereinbart, dass der Status Quo der Mittelverteilung auf die Regionen erhalten bleiben sollte. Dementsprechend wurden die vom Land aufgrund von § 45 a PBefG vor der Novelle an die einzelnen Verkehrsunternehmen gezahlten Ausgleichsleistungen anhand der jeweiligen Verkehrsleistungen auf die jeweiligen Aufgabenträgergebiete verteilt. Im Ergebnis ergab sich der in der Anlage 1 (zu § 7 a) NNVG festgeschriebene gesetzliche Verteilschlüssel, der dann vom Landtag im Rahmen der Gesetzesnovelle beschlossen wurde und seitdem qua Gesetz gilt.

Die Verteilung der Mittel basiert somit auf einem einheitlichen und sachbezogenen Schlüssel, der sich im Grundsatz aus den gesetzlich definierten Berechnungsvorgaben für die Ausgleichsleistungen in § 45 a PBefG und der dazugehörigen Rechtsverordnung ergeben hat. Gleichzeitig wurde sichergestellt, dass im Rahmen der landesrechtlichen Ersetzung der bisherigen Unternehmensansprüche das finanzielle Engagement des Landes für den straßengebundenen ÖPNV in den einzelnen Regionen vollumfänglich beibehalten blieb. Auch auf eine Dynamisierung der Finanzhilfen nach § 7 a NNVG wurde im Rahmen der Vereinbarung mit den kommunalen Spitzenverbänden verzichtet, da die Höhe von rund 90 Millionen Euro als auskömmlich angesehen wurde. Eine eventuelle Dynamisierung sollte aber Gegenstand der gesetzlich vorgeschriebenen Evaluation der NNVG-Novelle sein.

Die Landesregierung ist an Gesetz und Recht und damit die Anwendung des in Anlage 1 (zu § 7 a) NNVG festgeschriebenen Verteilschlüssels gebunden. Sie weist die Zahlungen nach § 7 a NNVG den einzelnen Aufgabenträgern entsprechend dieses gesetzlichen Schlüssels zu. Abweichungen davon wären nicht zulässig.

4. Wenn die Mittel nach § 7 a NNVG nach einem transparenten Schlüssel künftig an die Aufgabenträger verteilt werden würden (z. B. Einwohnerinnenzahl/Einwohnerzahl und Fläche) und kein Aufgabenträger dabei schlechter gestellt würde als bislang, wie hoch wären dann die Mehrkosten im Vergleich zu heute?

In jedem Fall käme es zu erheblichen Mehrkosten. Der konkrete Umfang der Mehrkosten wäre davon abhängig, welches Einzelniveau der Finanzhilfe als Basis für die Ermittlung der Höhe der Finanzhilfe

insgesamt genommen würde und nach welchem Schlüssel diese auf die Aufgabenträger verteilt würden. Bei einem hypothetisch angesetzten Schlüssel von 50 % Einwohner-/Einwohnerinnenzahl zu 50 % Fläche, wie dies beispielhaft in der Frage vorgeschlagen wird, und einer Berechnung der Höhe der Ausgleichsleistungen anhand des Niveaus der Stadt Osnabrück - als dem Aufgabenträger mit dem derzeit höchsten Zahlungsniveau der Finanzhilfe - ergäbe sich ein Gesamtvolumen der Finanzhilfe nach § 7 a Abs. 2 NNVG von rund 325,4 Millionen Euro und damit ein Mehrbedarf von rund 235,4 Millionen Euro gegenüber dem aktuellen Stand. Legt man stattdessen einen Schlüssel von zwei Dritteln Einwohner-/Einwohnerinnenzahl und einem Drittel Fläche zugrunde, wie er im NNVG derzeit für die Verteilung der Finanzhilfe nach § 7 Abs. 5 NNVG vorgegeben ist, ergäben sich immer noch Mehrkosten im Vergleich zu heute von 168,1 Millionen Euro. Orientiert man sich demgegenüber als Basis - wie dies der von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit der Drs. 18/7953 vorgelegte Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes vorsieht - am Niveau der Finanzhilfe an den Landkreis Osnabrück, der nicht über das höchste, aber immer noch über ein deutlich überdurchschnittliches Zahlungsniveau verfügt, und legt alternativ den Verteilungsschlüssel der Finanzhilfe nach § 7 b Abs. 1 NNVG (ein Drittel Einwohner-/Einwohnerinnenzahl, ein Drittel Fläche, ein Drittel demografische Entwicklung) zugrunde, ergäbe sich ein Gesamtbetrag der Finanzhilfe von mehr als 185 Millionen Euro pro Jahr und damit immer noch mehr als eine Verdopplung der bisherigen im Gesetz festgeschriebenen Höhe von rund 90 Millionen Euro.

Unabhängig von diesen Berechnungsvarianten stände ein Betrag in dieser Höhe dem Land aus Regionalisierungsmitteln derzeit allerdings überhaupt nicht zur Verfügung. Dies zeigt anschaulich die Schwierigkeiten einer Neufestsetzung des Verteilungsschlüssels der Finanzhilfe nach § 7 a Abs. 2 NNVG durch den Gesetzgeber. Eine solche kann deshalb nur unter Berücksichtigung eines fairen Interessenausgleichs zwischen Land und kommunalen Aufgabenträgern im Hinblick auf finanzielle Folgen und die Belastung des Landshaushaltes erfolgen. Sie sollte nach Auffassung der Landesregierung außerdem nur im engen Austausch und auf Basis eines weitgehenden Konsenses mit den kommunalen Spitzenverbänden vorgenommen werden.

Diesbezüglich wird im Übrigen auf das von der Landesregierung in der 60. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung am 6. November 2020 in ihrer Unterrichtung zu TOP 1 umfänglich vorgestellte, geplante weitere Vorgehen zur landesweiten Einführung regionaler Schüler- und Azubitickets verwiesen, insbesondere auf die Ausführungen im Rahmen der Unterrichtung zum „Zweiten Baustein“ auf den Seiten 10 bis 12 der Niederschrift der Ausschusssitzung. Die Landesregierung hatte dort den Eintritt in Verhandlungen mit den kommunalen Spitzenverbänden im Hinblick auf eine Erhöhung der Finanzhilfen nach § 7 a Abs. 2 NNVG angekündigt. Wesentlicher Inhalt dieser Verhandlungen soll neben den Forderungen des Niedersächsischen Landkreistages (NLT) und Niedersächsischen Städte- und Gemeindebundes (NSGB) nach einer Änderung der bisherigen Mittelverteilung für die Finanzhilfen nach § 7 a NNVG, ohne dass es zu Verschlechterungen für einzelne Aufgabenträger gegenüber dem Status Quo kommt, insbesondere die Frage sein, in welchem Umfang eine Mittelerhöhung erforderlich wäre, um es den Aufgabenträgern zu ermöglichen, flächendeckend regionale Schüler- und Azubitickets zu einem Preis von maximal 30 Euro pro Monat einführen zu können. Ein erstes Gespräch dazu ist seitens des NLT für den Januar 2021 bestätigt worden. Die Ergebnisse der Verhandlungen der Landesregierung mit den Spitzenverbänden bleiben abzuwarten. Für den Fall eines positiven Ergebnisses strebt die Landesregierung an, dem Landtag zur Umsetzung in Zusammenhang mit dem Haushaltsentwurf 2022/2023 einen Vorschlag für dazu erforderliche Anpassungen des NNVG vorzuschlagen.

5. In welcher Weise wird die Landesregierung die jährliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel um 1,8 % an die Träger des straßengebundenen ÖPNV in Niedersachsen weitergeben?

Dies ergibt sich aus den gesetzlichen Vorgaben im NNVG. Danach nehmen die Finanzhilfen nach § 7 Abs. 1 und 5 NNVG, die sich zusammen auf einen Anteil von knapp 79 % der dem Land nach § 5 Abs. 4 i. V. m. Anlage 1 RegG zustehenden Regionalisierungsmittel summieren, aufgrund der gesetzlich festgelegten prozentualen Berechnung automatisch an der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel mit 1,8 % pro Jahr teil. Inwieweit die Finanzhilfen nach §§ 7 Abs. 4, 7 a und 7 b NNVG,

die bislang gesetzlich im NNVG als Festbeträge festgesetzt sind, künftig gegebenenfalls einer Dynamisierung unterzogen werden sollen, ist eine Frage der Gesetzgebung und sollte in Verbindung mit der Evaluation der NNVG-Novelle von 2016 geprüft werden.

6. **In welcher Weise und in welcher Höhe plant die Landesregierung, die Mittel nach § 7 b NNVG in den kommenden Jahren zu dynamisieren bzw. zu erhöhen, damit die Aufgabenträger gesetzesgemäß neue Angebote schaffen und Tarifmaßnahmen ergreifen können?**
7. **Sollte die Landesregierung keine Dynamisierung bzw. Erhöhung der Mittel nach § 7 b NNVG planen, welche negativen Effekte infolge von steigenden Kosten und steigenden Anforderungen sind für die Aufgabenträger und den ÖPNV zu erwarten?**

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Mittel nach § 7 b Abs. 2 NNVG erhalten die ÖPNV-Aufgabenträger seit 2017. Sie werden seitdem in Höhe von 19 999 998 Euro zusätzlich zu den bisher erhaltenen Finanzhilfen nach § 7 Abs. 1, 4 und 5 NNVG gezahlt. Ihre Höhe sowie der Verzicht auf eine Dynamisierung waren Teil des umfangreichen Diskussionsprozesses der damaligen Landesregierung mit den kommunalen Spitzenverbänden, der der Novelle des NNVG zum 01.01.2017 vorausgegangen war und in dem über die Inhalte der NNVG-Novelle Einvernehmen erzielt wurde.

Für eine Erhöhung der Finanzhilfe an die kommunalen Aufgabenträger nach § 7 b Abs. 1 NNVG sieht die Landesregierung aktuell keinen Anlass. Die Praxis zeigt, dass eine Reihe von kommunalen Aufgabenträgern es hinbekommt, die seit 2017 bereitgestellten §-7-b-Mittel fristgerecht innerhalb des vorgegebenen Verwendungszeitraums für Zwecke des ÖPNV zu verwenden. Es erscheint deshalb angebracht, vor einer etwaigen Diskussion über eine Erhöhung die mithilfe der bisher bereitgestellten Finanzhilfe erzielten Verbesserungen im ÖPNV unter Einbeziehung der Erkenntnisse aus den Qualitätsberichten im Rahmen der Evaluation genauer zu untersuchen. Aufgrund dieser Erkenntnisse sollten etwaige Veränderungen von Mittelverteilung, Mittelhöhe oder Verwendungsvorgaben einer Prüfung unterzogen werden.

Vor diesem Hintergrund erwartet die Landesregierung auch keine akuten negativen Effekte bei einem Verzicht auf eine Mittelerhöhung. Sie setzt vielmehr darauf, dass die kommunalen Aufgabenträger sinnvolle Maßnahmen, die mit den zusätzlich bereitgestellten §-7-b-Mitteln auf den Weg gebracht werden und zu wichtigen Verbesserungen für den ÖPNV vor Ort führen, bei Bedarf im Eigeninteresse zusätzlich mit Eigenmitteln finanzieren oder auf diesem Wege ausweiten. Hinsichtlich der Frage nach einer Dynamisierung der Finanzhilfe nach § 7 b Abs. 2 NNVG wird im Übrigen auf die Ausführungen in der Antwort zu Frage 5 verwiesen.

8. **Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um strukturellen Nachteilen für Regionen zu begegnen, die bei der Zuweisung der Mittel nach § 7 Abs. 4 NNVG durch sinkende Einwohnerinenzahlen/Einwohnerzahl gegenüber Ballungsräumen benachteiligt sind?**

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Gesetzesregelung in § 7 Abs. 4 NNVG dieser Problematik bereits dadurch Rechnung trägt, dass jeder kommunale Aufgabenträger unabhängig von der Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner oder deren Entwicklung in jedem Fall eine Finanzhilfe von mindestens 100 000 Euro erhält. Dies ändert sich auch bei sinkenden Bevölkerungszahlen nicht.

Im Übrigen begegnet die Landesregierung eventuell sich abzeichnenden strukturellen Nachteilen im ÖPNV aufgrund der demografischen Entwicklung in vielfältiger Weise. So wurde die Finanzhilfe nach § 7 a Abs. 2 NNVG im Rahmen der NNVG-Novelle zum 01.01.2017 bewusst so ausgestaltet, dass ihre Höhe nicht von der Anzahl der Schülerinnen und Schüler abhängig ist, was insbesondere für die Finanzierung des ÖPNV in Regionen mit sinkenden Bevölkerungszahlen von großer Bedeutung ist. Zusätzlich erfolgt die Verteilung der Finanzhilfen nach § 7 b Abs. 1 NNVG auf die kommunalen Aufgabenträger zu einem Drittel anhand der demografischen Entwicklung, wodurch ebenfalls gerade die Aufgabenträger mit sinkenden Bevölkerungszahlen erheblich profitieren.

Zusätzlich fördert das Land den ÖPNV in der Fläche im Rahmen des jährlichen ÖPNV-Förderprogramms in nahezu sämtlichen Bereichen. Die Einzelfallförderung des Landes gegenüber den ÖPNV-Aufgabenträgern, Kommunen und Verkehrsunternehmen erfolgt dabei unabhängig von Einwohner-/Einwohnerinnenzahlen oder Flächengrößen. Entscheidend bei der Landesförderung ist der jeweilige ÖPNV-Bedarf, der im Rahmen der Antragstellung auf Fördermittel nachzuweisen ist. Im Rahmen des ÖPNV-Förderprogramms werden sowohl investive Förderungen beim Neu-, Um- oder Ausbau, der Grunderneuerung oder der Reaktivierungen von ÖPNV-Infrastrukturvorhaben und der Beschaffung von ÖPNV-Fahrzeugen als auch konsumtive Förderungen von landesbedeutsamen Buslinien mit Fördermitteln des Landes unterstützt. Ziel der Einzelfallförderung ist es, im gesamten Land Niedersachsen eine gleichartig gute Qualität in Abhängigkeit vom ÖPNV-Mobilitätsbedarf der Bevölkerung zu gewährleisten.