

# Kapitel F



**Die Finanzierung – So wird's bezahlt**

## Kapitel F: Die Finanzierung – So wird's bezahlt

### 1. Investitionen (ortsfeste Infrastruktur)

#### 1.1 Eigene Bauvorhaben

Eigene Baumaßnahmen werden von der Region Hannover in folgenden Bereichen realisiert:

- Neubau und Erweiterung von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen
- Neubau von Bushaltestellen
- Umgestaltung Zentraler Omnibusbahnhöfe
- Verbesserung der Situation an Bushaltestellen durch Ausstattungsverbesserungen (z.B. Aufstellung von Witterungsschutzeinrichtungen) und barrierefreien Ausbau
- Beschleunigung des Busverkehrs durch Umgestaltung von Busbuchten zu Randhaltestellen, Einrichtungen separater Busspuren, Neubau von Lichtsignalanlagen und Ausstattung von Lichtsignalanlagen mit Beschleunigungskomponenten.

Die Finanzierung erfolgt über den Vermögenshaushalt der Region Hannover. Darüber hinaus ist eine Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) möglich. GVFG-Mittel können für Maßnahmen oberhalb einer Bagatellgrenze von 25.000 € (Mindestzuwendungssumme) beantragt werden. In der Regel werden daraufhin von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen Zuwendungen in Höhe von 75 % der zuwendungsfähigen Baukosten gewährt. Außerdem stehen in begrenztem Umfang zweckgebundene Mittel gemäß Niedersächsischem Nahverkehrsgesetz für Investitionen in die Verbesserung des ÖPNV zur Verfügung.

In Einzelfällen ist die Finanzierungsquote bei ZOB-Vorhaben abhängig von der zwischen der Region Hannover und der Kommune getroffenen Unterhaltungsvereinbarung der betreffenden Anlage. Entweder übernimmt die Kommune 100 % der jährlichen Wartungs-, Unterhaltungs- und Instandhaltungskosten der Anlage und die Bau- und Planungskosten werden zu 100 % von der Region getragen. Oder es erfolgt zwischen der Kommune und der Region Hannover eine hälftige Teilung sowohl der jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten als auch der nicht durch das GVFG finanzierungsfähigen Bau- und Planungskostenanteile.

#### 1.2 Zuwendungen an DB für SPNV-Vorhaben

Der Ausbau von Stationen und Strecken des SPNV wird von der Region Hannover als zuständigem Aufgabenträger finanziert. Die Mittel für Neu- und Ausbauvorhaben werden im Vermögenshaushalt bereitgestellt. Die Umsetzung aller Vorhaben wird von der DB als Bauherrin und Eigentümerin (Stationen: DB Station & Service; Strecken: DB Netz) gesteuert. Die Neu- und Ausbauvorhaben werden in der Regel über Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom Bund und/oder dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) vom Land gefördert. Die entsprechenden Finanzierungsanträge werden von der DB beim Land gestellt. Die Komplementärfinanzierung für diese Vorhaben erfolgt über entsprechende Zuwendungsbescheide der Region Hannover an die DB.

Die zuwendungsfähigen Kosten der Neu- und Ausbauvorhaben können bei Vorhaben über 50 Mio. € bis zu 60 % aus GVFG-Bundsmitteln und bis zu 15 % aus Landesmitteln gefördert werden. Bei Vorhaben unter 50 Mio. € erfolgt die Förderung der zuwendungsfähigen Kosten komplett bis zu 75 % aus Landesmitteln. Somit werden zurzeit bei SPNV-Vorhaben maximal 75 % der zuwendungsfähigen Kosten durch Bund und/oder Land finanziert. Die übrigen 25 % der zuwendungsfähigen Kosten sowie alle nicht zuwendungsfähigen Baukosten und die Planungskosten (auch vorausgehende Machbarkeitsstudien, Standardisierte Bewertung etc.) trägt die Region Hannover zu 100 %. Für diese nicht durch Zuwendungen gedeckten Bau- und Planungskosten stellt die Region der mit der Umsetzung beauftragten DB entsprechende Zuwendungsbescheide aus.

Großprojekte (hauptsächlich größere Streckenausbauten) werden in Einzelfällen über das Bundes Schienenwege Ausbau Gesetz (BSchwAG) gefördert. Mit Erstellung des Gesetzes wurde ein Bedarfsplan entworfen, der weiter fortgeschrieben wird.

### 1.3 Zuwendungen an Infra für Stadtbahnvorhaben

Die Infrastruktur für die Stadtbahn wird von der Region Hannover als zuständigem Aufgabenträger finanziert. Dabei werden die Mittel für Neu- und Ausbaivorhaben im Vermögenshaushalt und die Mittel für Erneuerungs- und Instandhaltungsvorhaben über den jährlichen Verlustausgleich des infra-Wirtschaftsplanes im Verwaltungshaushalt der Region bereitgestellt. Die Umsetzung aller Vorhaben obliegt der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) als Bauherrin. Die Finanzierung der Erneuerungs- und Instandhaltungsvorhaben erfolgt in voller Höhe aus dem Wirtschaftsplan der infra. Die Neu- und Ausbaivorhaben werden in der Regel über Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom Bund und/oder dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) vom Land gefördert. Die entsprechenden Finanzierungsanträge werden von der infra beim Land gestellt. Die Komplementärfinanzierung für diese Vorhaben erfolgt über entsprechende Zuwendungsbescheide der Region Hannover an die infra.

Die zuwendungsfähigen Kosten der Neu- und Ausbaivorhaben können bei Vorhaben über 50 Mio. € bis zu 60 % aus GVFG-Bundsmitteln und bis zu 15 % aus Landesmitteln gefördert werden. Bei Vorhaben unter 50 Mio. € erfolgt die Förderung der zuwendungsfähigen Kosten komplett bis zu 75 % aus Landesmitteln. Somit werden zurzeit bei Stadtbahnvorhaben maximal 75 % der zuwendungsfähigen Kosten durch Bund und/oder Land finanziert. Eine zusätzliche Förderung durch eigene Landesmittel, die in vielen anderen Bundesländern üblich ist und bis 2002 auch in Niedersachsen über ergänzende Landesfinanzierungsverträge sichergestellt wurde, erfolgt zurzeit nicht. Die übrigen 25 % der zuwendungsfähigen Kosten sowie alle nicht zuwendungsfähigen Baukosten und die Planungskosten trägt die Region Hannover zu 100 %. Für diese nicht durch Zuwendungen gedeckte Bau- und Planungskosten stellt die Region der mit der Umsetzung beauftragten infra entsprechende Zuwendungsbescheide aus.

### 1.4 Zuwendungen an Kommunen für ÖPNV-Vorhaben

Bei größeren ÖPNV-Vorhaben, insbesondere auch beim Neubau oder der Erweiterung von P+R-Anlagen, wird oftmals der Erwerb von Grundstücksflächen erforderlich. Da die ÖPNV-Vorhaben nach ihrer Realisierung in der Regel – verbunden mit der Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflicht – in das Eigentum der Kommunen übergehen, erfolgt die Finanzierung des erforderlichen Grunderwerbs mittels Zuwendungen an die Kommunen, welche dann den Grundstückskauf abwickeln.

Sind bei Bauvorhaben der Städte und Gemeinden ÖPNV-relevante Bereiche betroffen, kann eine finanzielle Beteiligung der Region Hannover beantragt werden. Dies betrifft insbesondere solche Fälle, bei denen durch eine Erhöhung des Ausbaustandards eine Verbesserung der ÖPNV-Situation erreicht werden kann. Beispielhaft sei hier der angestrebte barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen mit einem 16 - 18 cm Hochbord gegenüber einem Normalausbaustandard mit 10-12 cm Bord genannt.

Die Zusage zur finanziellen Beteiligung der Region Hannover erfolgt über Zuwendungsbescheide.

### 1.5 Ausblick auf zukünftig mögliche Finanzierungsformen am Beispiel Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP)

#### 1.5.1 Einführung

Vor dem Hintergrund der Finanzierungskrise der öffentlichen Haushalte und bei gleichzeitig steigendem Investitions- und Instandhaltungsbedarf bei kommunalen Infrastrukturen werden Öffentlich Private Partnerschaften (ÖPP) vermehrt als Chance gesehen, allgemein öffentliche Aufgaben mit Hilfe privater Unternehmen kostengünstiger, qualitativ besser und zuverlässiger zu erfüllen. Es stellt sich die Frage, ob ÖPP-Modelle auch zur Finanzierung von ÖPNV-Infrastruktureinrichtungen einsetzbar sind.

Unter dem ÖPP-Begriff werden sämtliche Beschaffungsmodelle zusammengefasst, die in irgendeiner Form privates Kapital einbinden. ÖPP steht für einen ganzheitlichen Lebenszyklusansatz, bei dem neben der Finanzierung, der

Planung und dem Bau auch die betriebliche und bauliche Unterhaltung in einem Gesamtpaket auf einen Privatinvestor übertragen wird. Zu unterscheiden sind Neubauprojekte und die Bewirtschaftung bestehender Infrastrukturen.

Die Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Kommunen basiert im Wesentlichen auf Vertragsbasis und ist zeitlich begrenzt. Die Vertragslaufzeiten liegen in der Regel bei 15 bis 30 Jahren und erfordern daher politische Zuverlässigkeit während dieses Zeitraums. Die Strukturierung von ÖPP-Organisationsmodellen ist im konkreten Einzelfall unter Einbeziehung der rechtlichen und förderrechtlichen Rahmenbedingungen, der Interessenlagen der Beteiligten und unter Abwägung ökonomischer Vorteile im Vergleich zu anderen Beschaffungsansätzen zu überprüfen.

Ob ein Projekt am Ende günstiger konventionell oder auf ÖPP-Basis realisiert werden kann, entscheidet letztlich der Wettbewerb um die effizienteste Finanzierung des Projekts. Daher ist es zunächst notwendig, die Kosten der konventionellen Beschaffung wahrheitsgetreu zu ermitteln. Da ÖPP-Vorhaben derzeit (noch) nicht routiniert durchführbar sind, bedarf jedes Projekt intensiver, langatmiger und auch kostspieliger Planung und Vertragsgestaltung. Nur wenn unter systematischer Berücksichtigung aller Kosten und Risiken das ÖPP-Angebot günstiger liegt als die konventionelle Beschaffung, sollte es überhaupt zur ÖPP-Projektrealisierung kommen. Im Gegensatz zu Baumaßnahmen im Bereich Bundesautobahnen/Bundesstraßen gibt es bislang in Deutschland auf rein kommunaler Ebene kaum ÖPP-Modelle für Verkehrsinfrastrukturen, die den internationalen Standards (Vorstrukturierung, Transparenz, Vergabe im Wettbewerb) entsprechen.

### 1.5.2 Vor-/Nachteile

Allgemein verspricht man sich von ÖPP-Modellen, dass schon in der Planungs- und Bauphase die späteren Betriebskosten optimiert werden können und durch den ganzheitlichen Lebenszyklusansatz Einsparungen von 15 bis 20 Prozent, bezogen auf die kalkulierten Bau- und Betriebskosten, erreicht werden können. Allerdings sind positive Effekte erst ab einem Investitionsvolumen von ca. 20 Mio. Euro vorstellbar, was den möglichen Anwendungsumfang erheblich einschränkt. Derzeitiges Haupthindernis zur Durchführung von ÖPP-Projekten im Verkehrsinfrastruktursektor ist aber die allgemeine Finanzschwäche der öffentlichen Haushalte.

Die Verpflichtung zur Zahlung eines laufenden Entgelts über viele Jahre in einem ÖPP-Projekt ist einer Kreditaufnahme gleichzustellen und daher kaum möglich, wenn zusätzliche Kredite durch die zuständigen Aufsichtsbehörden beispielsweise im Rahmen eines Haushaltssicherungskonzeptes massiv begrenzt werden. Zudem erfolgt die Sicherstellung des Eigenkapitals durch Private nur bei ausreichender Renditeaussicht/-garantie, die sich nach gängigen Erfahrungen auf mindestens zehn Prozent beläuft. Aktuelle Bestandsaufnahmen von ÖPP-Projekten belegen einen durchschnittlichen Effizienzvorteil von zehn Prozent, eine beschleunigte Abwicklung der Maßnahmen und eine Optimierung der Ausgaben.

Bei ÖPP-Vorhaben übernehmen private Investoren bedeutsame Risiken von der öffentlichen Hand. Dieser Risikotransfer verspricht immer dann die größten Effizienzgewinne, wenn derjenige Partner diejenigen Risiken übernimmt, die er am besten wirtschaftlich beherrschen kann. Für die Kommunen könnte sich in diesem Zusammenhang die mögliche Verlagerung des demografischen Risikos und des Nutzungsrisikos während der langen Vertragslaufzeiten auf die Privatinvestoren vorteilhaft auswirken.

Bei ÖPP-Modellen legt die öffentliche Hand fest, welche Leistungen in welcher Qualität gewünscht sind. Wie diese Leistungen erbracht werden, steht hingegen nicht in ihrem unmittelbaren Einflussbereich. Damit erhält der Privatinvestor breiten Spielraum für Innovation und Kostenoptimierung. Die Vorhabenrealisierung kann wesentlich unabhängiger vom politischen Meinungsbild erfolgen. Bei ÖPP-Projekten werden somit auch solche Lösungsvarianten untersucht, die sonst aus politischen Gründen bereits vorab ausgeschlossen worden wären.

Thesenartig lassen sich die Vorteile von ÖPP wie folgt zusammenfassen:

- Effizienzgewinn und Optimierung der Ausgaben
- höhere Transparenz als bei konventioneller Beschaffung
- Bauzeitbeschleunigung
- großer Spielraum für Innovation durch Entkopplung von Lösung und politischem Meinungsbild sowie
- Risikoteilung/-transfer.

Als Nachteile von ÖPP werden insbesondere angesehen:

- hohe Vorbereitungskosten (exakter Kostenvergleich !)
- hoher Aufwand durch umfangreiche Vertragsgestaltungen
- lange Laufzeiten erfordern politische Verlässlichkeit
- hoher Aufwand bei der Einbettung von Fördermitteln (z.B. GVFG) sowie
- bislang kaum Anwendungsfälle im kommunalen ÖPNV.

### 1.5.3 Fazit

ÖPP-Modelle ermöglichen bei geeigneten ÖPNV-Großprojekten deutliche Effizienzgewinne (durchschnittlich zehn Prozent), eine Optimierung der Ausgaben und eine beschleunigte Abwicklung der Maßnahmen. Durch das Mindestinvestitionsvolumen von ca. 20 Mio. Euro schrumpft das erschließbare Potenzial allerdings erheblich. Zudem sind nicht alle großen Bauvorhaben für ÖPP-Projekte geeignet. Für die Region Hannover bestehen vor allem im Stadtbahnbereich bei Brücken- und Tunnelbaumaßnahmen gute Einsatzchancen. Daneben wäre die Eignung von ÖPP-Modellen auch für komplette Stadtbahnvorhaben (Neubau/ Ausbau) zu prüfen. ÖPP-Modelle stellen somit auch für die Region Hannover einen alternativen Beschaffungsansatz für Großprojekte dar, bei dem die Vermögenswerte der öffentlichen Hand professionell eingesetzt werden können.

## 2. Zahlungen an die Verkehrsunternehmen

### 2.1 Kürzung der Regionalisierungsmittel

Mit der Verabschiedung des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 des Bundes und der zusätzlichen Novellierung vom 12.12.2007 auf der Basis des sogenannten „Beck.Kompromisses“ wurde das Regionalisierungsgesetz mehrfach angepasst. Mit der Neufassung des NNVG vom 13.12.2007 hat sich auch für die Region Hannover ein zentrales Instrument zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs und des sonstigen Öffentlichen Personennahverkehrs merkbar verändert. Dem Land Niedersachsen werden bis 2014 trotz wiedereinsetzender Dynamisierung ab 2009 deutlich weniger Mittel zur Verfügung stehen. Die Region Hannover wird sich auf erhebliche Einschnitte bei der zweckgebundenen Zuwendung von Regionalisierungsmitteln einstellen müssen.

Aufgrund einer Kompensation durch das Land wurden für 2006 die Zuweisungen an die niedersächsischen Aufgabenträger unverändert gezahlt. In 2007 wurden die Zahlungen den Kürzungen der Regionalisierungsmittel gegenüber dem Land Niedersachsen angepasst. Die Region Hannover konnte die Mindereinnahmen nur deshalb mit kommunalen Steuermitteln ausgleichen, weil zumindest teilweise erste wettbewerbliche und vertragliche Erfolge berücksichtigt werden konnten. Für die Jahre 2008 und 2009 erhält die Region Hannover für solche Leistungen, die aufgrund der Kürzung hätten abbestellt werden müssen, zweckgebundene Zuweisungen. In den Folgejahren ab 2010 mit deutlich höheren Kürzungsbeträgen ist eine Kompensation nur durch kommunale Mittel nicht leistbar. Negative Auswirkungen auf die SPNV- und sonstige ÖPNV-Leistungen beispielsweise durch Abbestellung von Verkehrsleistungen sind unvermeidbar.

## 2.2 SPNV

### 2.2.1 Betriebskosten

#### Aufgabenträger Region Hannover

Seit dem 01.01.1996 gilt für den Bereich des SPNV eine neue gesetzliche Grundlage. Mit dem Regionalisierungsgesetz (RegG) wurde die Zuständigkeit für den SPNV auf die Länder übertragen. Das Land Niedersachsen hat im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) die Region Hannover zum Träger des SPNV in der Region Hannover bestimmt. Gleichzeitig mit der Aufgabenübertragung werden die Träger des SPNV mit Finanzmitteln ausgestattet, um Leistungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellen zu können.

#### Zuweisung vom Land Niedersachsen

Auf der Grundlage von § 8 RegG bzw. § 7 NNVG hat die Region Hannover im Jahr 2007 eine Zuweisung in Höhe von ca. € 77 Mio. für die Bestellung von SPNV-Leistungen und andere ÖPNV-Aktivitäten erhalten. Die bisherige Trennung zwischen den Mitteln für die Bestellung von SPNV-Betriebsleistungen und den sog. X-Mitteln ist mit der Neufassung des RegG entfallen.

#### Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

**DB Regio**

Im März 2006 haben die Region Hannover und DB Regio einen Verkehrsvertrag geschlossen, in dem sowohl die Leistungen als auch die Zahlungsregularien für die Jahre 2006 bis 2014 vereinbart sind. Die Region Hannover verwendet Regionalisierungsmittel für die Bezahlung der SPNV-Leistungen. Entspricht das Angebot nicht dem vereinbarten Umfang und der vereinbarten Qualität oder wird das Verkehrsangebot verringert, so ist die Region Hannover berechtigt, die Zahlungen zu reduzieren.

**metronom**

Nach einer europaweiten Ausschreibung der Linie Uelzen-Hannover-Göttingen übernahm die metronom Eisenbahngesellschaft im Dezember 2005 den Betrieb. Der Vertrag wurde im März 2005 mit einer 8-jährigen Laufzeit bis zum Fahrplanwechsel in 2013 geschlossen.

**Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)**

Die Region Hannover hat im Zusammenhang mit der Bestellung von Verkehrsleistungen keine direkten Verträge mit DB Netz (Trasse) bzw. DB Station&Service geschlossen. Dadurch kann der Aufgabenträger im laufenden Betrieb z.B. beim Qualitätsmanagement nur indirekt über die EVU, die direkte Vertragspartner der EIU sind, Einfluss nehmen. Sollte die Zahl der in der Region tätigen EVU zunehmen, muss geprüft werden, ob die rechtlich bereits möglichen direkten Verträge zwischen Aufgabenträger und EIU Ziel führender sind.

**Finanzierung von Angebotsausweitungen**

Bis zur Verabschiedung des Haushaltsbegleitgesetzes des Bundes in 2006 war die Region Hannover in der komfortablen Situation, dass das gesamte Regelangebot im sog. Grundangebot enthalten war und dadurch über die Regionalisierungsmittel finanziert werden konnte. Da das in der Verordnung zum NNVG bezifferte Zug-Kilometer-Kontingent noch nicht ausgeschöpft wurde, wären Angebotsausweitungen bis zu einer bestimmten Obergrenze kompensiert wor-

den. Trotz der Novellierung des RegG und des NNVG ist diese Regelung bezüglich zusätzlicher Leistungsbestellung im Grundsatz erhalten geblieben. Allerdings hat sich die Finanzausstattung für die Bestellung des Grundangebots durch die Kürzungen erheblich verschlechtert.

**2.2.2 Zahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund des bestehenden Tarifverbundes**

**Anerkennung des GVH-Verbundtarifes**

Aufgrund des bestehenden Verkehrs- und Tarifverbundes Großraum-Verkehr Hannover (GVH) im Gebiet der Region Hannover erzielen die EVU im Bereich der Region Hannover keine Einnahmen aus den eigenen Tarifen für Verkehre innerhalb des Verbundgebiets. Deshalb steht den Unternehmen zusätzlich zu den Transfermitteln nach dem Regionalisierungsgesetz ein Anteil aus den Erträgen zu, die aus dem GVH-Gemeinschaftstarif erzielt werden. Dieser Anspruch dürfte in 2007 bei ca. € 27 Mio. brutto liegen (zu GVH-Sonderstreckentarifen s. Abschnitt 3).

**Eigene Einnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen**

Die EVU haben zusätzlich eigene Einnahmen aus den unternehmenseigenen Tarifen für ein- und ausbrechende Verkehre. Das sind die Regionsgrenze überschreitende Fahrten, bei denen nicht auch spezielle GVH-Angebote genutzt werden können. Für den Aufgabenträger Region Hannover sind diese Einnahmen nicht nur bei der Festlegung der Einnahmenanteile der EVU am GVH-Tarif von Bedeutung. Da diese eigenen Einnahmen den Kostendeckungsgrad mitbestimmen, sind sie auch bei der Festlegung der der Region Hannover zufließenden Regionalisierungsmittel berücksichtigt worden und hatten dadurch Einfluss auf deren Höhe.

**Tab. F 1: Übersicht über die Zahlungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Regio und metronom in € Mio.**

2002	2003	2004	2005 (1)	2006 Plan	2007 Plan
73,9	75,8	77,3	73,7	72,4	71,7

(1) Dezember 2005: Betriebsaufnahme metronom

**Tab. F 2: Übersicht der Zahlungen der Region Hannover für Busverkehrsleistungen in Mio. €**

2002	2003	2004	2005	2006
66,2	65,0	64,4	59,6	58,6

### 2.3 Stadtbahn

Vor dem Hintergrund der derzeitigen Kostenabgrenzung insbesondere hinsichtlich der Nutzung der Infrastruktur kann davon ausgegangen werden, dass die Stadtbahn eigenwirtschaftlich ist und sich somit aus den Tarif- und Tarifersatzeinnahmen finanziert.

### 2.4 Bus

Bis zum Jahr 2005 wurde die Finanzierung von Busleistungen über die abgeschlossenen Verkehrsverträge geregelt. Durch die Finanzierungszusage zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zwischen der Region Hannover und der üstra bzw. der RegioBus ist seit dem 01.01.2006 der Ausgleich der Busverkehrsleistungen geregelt. Die Region Hannover gleicht die nicht durch Tarifeinnahmen, Tarifersatzmaßnahmen (Ausgleich für Schüler und Schwerbehindertenbeförderung) und sonstige Erträge (z.B. Einnahmen durch Fahrzeugwerbung) abgedeckten Kosten aus. Die Summe der Ausgleichzahlungen für Busverkehrsleistungen der üstra und RegioBus für das Jahr 2006 lag bei 58,6Mio. €.

#### Entwicklung der Zahlungen

Die Ausgleichszahlungen für Busleistungen konnten in den letzten Jahren durch eine positive Entwicklung bei den Tarifeinnahmen und durch Abbestellungen von Leistungen um 10 % gesenkt werden. Grundlage für die Zahlungen nach Tabelle F 2 sind die Verkehrsleistungen nach Abzug der Tarif- und Tarifersatzeinnahmen sowie der sonstigen Erträge nach der Spitzabrechnung.

### 2.5 Ausblick für die Finanzierung von SPNV-, Stadtbahn- und Busleistungen

#### SPNV

Die für die Bestellung von Verkehrsleistungen durch Bund und Land Niedersachsen bereitgestellten Mittel werden in den nächsten Jahren vor dem Hintergrund einer restriktiven Haushaltspolitik reduziert. Soll in den nächsten Jahren das erreichte Bedienungsniveau ohne zusätzliche Belastung der kommunalen Haushalte gesichert und punktuell sogar ausgebaut werden, muss sich die Region Hannover mit Phantasie positionieren. Die Finanzierbarkeit des SPNV kann nur durch einen geeigneten Maßnahmen-Mix gesichert werden. Dazu gehören vor allem die in den Verkehrsverträgen mit den EVU bereits vereinbarten Einsparungen durch Rabatte und Wettbewerbserfolge. Kürzungen in Quantität und Qualität können nur durch die konsequente und erfolgreiche Fortsetzung des Ausschreibungsfahrplans SPNV vermieden werden.

#### Stadtbahn

Die Region Hannover hat ein großes Interesse, die Finanzierung der Stadtbahn vor dem Hintergrund der europarechtlichen Rahmenbedingungen langfristig zu sichern, um damit die gute Qualität des Stadtbahnangebotes zu erhalten und auf der Basis der bisher erreichten Standards weiterzuentwickeln. Diese Ziele lassen sich nur dann finanzieren, wenn die Kosten auch im Stadtbahnbereich weiter gesenkt werden. Die Konkretisierung einer langfristigen Perspektive muss in Abhängigkeit von Angebots- und Infrastrukturstandards die Kostenentwicklung in transparenter Weise beinhalten und in diesem Zusammenhang ausreichende Steuerungsmöglichkeiten für die Aufgabenträger gewährleisten.

#### Bus

In Anbetracht der finanziellen Lage der öffentlichen Hand werden von den Verkehrsunternehmen und der Region Hannover verstärkt die Bemühungen fortgesetzt, die Kosten für das ÖPNV-Angebot zu senken. Bei üstra und RegioBus haben diese Bemühungen in den letzten Jahren zu einem sinkenden Zuschussbedarf geführt. Beiden Verkehrsunternehmen

hat die Region Hannover für das Verkehrssystem Bus bis einschließlich 2009 eine Finanzierungszusage gegeben. Gegenüber den ursprünglich mit den Verkehrsunternehmen bis 2005 abgeschlossenen Verkehrsverträgen kommt es insbesondere bei der üstra durch interne Restrukturierungsmaßnahmen zu erheblichen Kostensenkungen. Vor dem Hintergrund der zurückgehenden Finanzmittel für ÖPNV-Leistungen sind weitere Kostensenkungen notwendig, wenn es nicht zu deutlichen Angebotskürzungen kommen soll.

### 3. Tarifeinnahmen, Ausgleichszahlungen und Erstattungsleistungen

#### 3.1 Tarifeinnahmen

Die in der Region aktiven Verkehrsunternehmen üstra AG und RegioBus Hannover GmbH haben sich zu einem Verkehrsverbund (GVH) zusammengeschlossen. Mit der DB Regio AG und mit metronom Eisenbahngesellschaft mbH hat die Region Verkehrsverträge abgeschlossen, die diese Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verpflichten, die Fahrausweise des Verbundtarifes anzuerkennen.

Seit dem 01.01.2002 ist die Einnahmenaufteilung durch einen Vertrag zwischen Region, üstra und RegioBus neu geregelt. Anstelle der bisherigen festen Prozentanteile wird der Einnahmenanteil jährlich ermittelt und fortgeschrieben. Maßgebliche Kriterien hierbei sind die Tarifhöhe und die Fahrgastzahlen pro Verkehrsunternehmen.

Die EVU haben keine eigenen Einnahmenansprüche an Verbundeinnahmen. Die Region, die im Rahmen der Einnahmenaufteilung des Verbundes Vertragspartner anstelle der EVU ist, hat bisher gegenüber DB Regio die Anerkennung der Verbundtarife aus den GVH-Tarifeinnahmen vertraglich abgegolten, da DB Regio für Verkehre innerhalb des Verbundes keine eigenen Einnahmen aus dem Tarif der DB AG erzielt. Es ist vorgesehen, dass diese Abgeltung ausschließlich durch die Mechanismen der Einnahmenaufteilung des Verbundes und damit nachfrage- und leistungsgerecht erfolgen soll.

Bestehende Verträge mit der DB Regio über die Anerkennung der GVH-Sondertarife Schaumburg, Peine, Schwarmstedt und Celle wurden in einen Vertrag über den GVH-Regionaltarif zum 12.12.2004 überführt. Zum 01.02.2005 und zum 01.02.2006 wurden weitere Sonderstreckentarife nach Nienburg und Hildesheim eingeführt. Die DB Regio AG bzw. DB AG

erkennt die entsprechenden GVH-Fahrausweise auf bestimmten Streckenabschnitten außerhalb des GVH-Tarifgebietes an. Die Abgeltung der Einnahmenansprüche an GVH-Einnahmen, die aus der Nachfrage auf diesen EVU-Strecken erzielt werden, erfolgt bzw. soll künftig ausschließlich über die Regularien der im GVH praktizierten Einnahmenaufteilung erfolgen. Die Region Hannover wiederum erhält Zuschüsse in der entsprechenden Höhe von den jeweiligen Gebietskörperschaften, solange die Erlöse aus Tarifen vertraglich vereinbarte Ansprüche aller EVU nicht decken und leitet diese in Analogie zur Einnahmenaufteilung an die Verkehrsunternehmen weiter.

DB Regio hat zusätzlich eigene Einnahmen aus dem DB-Tarif für ein- und ausbrechende Verkehre, die die Regionsgrenze überschreiten, ohne spezielle GVH-Angebote zu nutzen. Für den Aufgabenträger sind diese Einnahmen nur bei der Festlegung des Einnahmenanteils von DB Regio am GVH-Tarif von Bedeutung.

Der Verkehrsvertrag mit metronom GmbH sieht vor, dass deren Ansprüche an GVH-Verbundeinnahmen aus der Anerkennung dieser Tarife heraus auf den im Regionsgebiet bzw. im Tarifgebiet des GVH gelegenen Streckenabschnitten ausschließlich über die Anwendung der GVH-Einnahmenaufteilung erfolgen.

Die Poolentwicklung war bestimmt durch allgemeine Tarifanpassungen und wurde auch durch die Einführung der Sonderstreckentarife Celle zum 01.04.2002, Nienburg zum 01.02.2005 und der Überführung der vier Sonderstreckentarife Celle, Peine, Schaumburg und Schwarmstedt in den Regionaltarif positiv beeinflusst. Die Entwicklung in 2006 ist u.a. bestimmt durch die Einführung des Sonderstreckentarifs Hildesheim zum 01.02.2006 und die Erweiterung des Regionaltarifs um EVU-Strecken in den Landkreis Hameln-Pyrmont zum 01.10.2006.

Das konkrete Ausmaß der zukünftigen Entwicklung des GVH-Pools ist nicht absehbar. Die allgemeine Tarifentwicklung wird sich orientieren an den in Kapitel D IV Abschnitt 2.1 dargestellten allgemeinen Leitlinien und Standards zur Tarifgestaltung sowie den Möglichkeiten, die dort skizzierten tarifpolitischen Ansätze durchsetzen zu können (Stichwort: nutzerfinanzierte Tarife), ohne jedoch die Aspekte einer auch aus Kundensicht sozial vertretbaren Preisbildung im Einzelnen und bestehende Zahlungsbereitschaften zu vernachlässigen. Dabei gilt es gleichfalls, die Themenkreise nicht außer

**Tabelle F 3: GVH-Tarifeinnahmen**

in Mio. Euro	1999	2000 inkl. EXPO	2000 ohne EXPO	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Pooleinnahmen GVH	117,8	128,8	126,5	130,2	134,3	137,6	146,5	155,6	162,9
Veränderung/Vorjahr absolut		11,0		1,4	4,1	3,3	8,9	9,1	7,3
Veränderung/Vorjahr prozentual		9,3%		1,1%	3,2%	2,4%	6,5%	6,2%	4,7%

Acht zu lassen, die über die nachfolgend genannten rechtlichen Rahmenbedingungen bezüglich finanzieller Ausgleichsleistungen des Landes an die Verkehrsunternehmen mittelbar wirken. So wird insgesamt auch für die Folgejahre bis 2011 von steigenden Tarifeinnahmen ausgegangen werden, wobei der Anteil, der aus stärkerer Kundennachfrage resultiert gegenüber dem Anteil, der aus Preis- und tarifstrukturellen Maßnahmen generiert wird, tendenziell sinken dürfte, wenn es nicht gelingt, über Kundenbindungsmaßnahmen hinaus bisher noch brachliegende Kundenpotenziale für den ÖPNV zu erschließen. Dass dabei auf die für alle Bürgerinnen und Bürger der Region und Einpendler einwirkenden wirtschaftspolitischen bundes- und landesweiten Restriktionen seitens der Region und des GVH überwiegend nur reagiert werden kann, indem diese in die Tarifberatung einfließen, ist offensichtlich.

### 3.2. Ausgleichszahlungen für Schülerbeförderung

Gemäß § 45 a PBefG erstattet das Land Niedersachsen den Verkehrsunternehmen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs einen Ausgleich in Höhe von 50 % der nicht gedeckten durchschnittlichen Kosten, wenn der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Tarifen zur Deckung der Kosten nicht ausreicht. Da die Zahlungen nicht an die Region, sondern direkt an die Verkehrsunternehmen geleistet werden, werden sie hier nicht ausgewiesen. Sie mindern entsprechend den von der Region zu tragenden Zuschussbedarf. Die Situation hat sich für die Region in diesem Punkt insofern geändert, als durch Bundesgesetzgebung Kürzungen dieser Ausgleichsleistungen ab dem Jahre 2004 in Kraft getreten sind. Danach wurden für das jeweilige Antragsjahr nach regulärem Berechnungsverfahren ermittelte Ausgleichsbeträge pauschal um 4 % in 2004, um 8 % in 2005 und um 12 % in 2006 gekürzt. Derzeitige Bestrebungen der Länder gehen dahin, dass es in den

jeweiligen Bundesländern als Zahler überlassen bleibt, besondere Einzelverträge mit den Verkehrsunternehmen abzuschließen, die die Ausgleichszahlungen z.B. auf einem festgelegten Basisjahr pauschalieren und/oder jahresweise weitere Kürzungsquoten vertraglich festschreiben.

Die Kürzung von Landesmitteln an die Unternehmen üstra und RegioBus wird sich somit unmittelbar auf die Region auswirken und die Gestaltung von Tarifen für Schüler und Auszubildende beeinflussen. Gleiches gilt für Kürzungen der Leistungen gemäß § 6 AEG an die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

### 3.3. Erstattungsleistungen für die Freifahrt schwerbehinderter Menschen

Zu den gemeinwirtschaftlichen Leistungen des ÖPNV gehört die unentgeltliche Beförderung von schwerbehinderten Menschen, die infolge ihrer Behinderung in ihrer Beweglichkeit im Straßenverkehr erheblich beeinträchtigt oder hilflos oder gehörlos sind. Gemäß den Regeln nach §§ 145ff. SGB IX werden den Unternehmen die durch die unentgeltliche Beförderung entstehenden Fahrgeldausfälle erstattet. Da die Zahlungen nicht an die Region, sondern direkt an die Verkehrsunternehmen geleistet werden, werden sie hier der Höhe nach nicht ausgewiesen.

Sie mindern per se entsprechend den von der Region zu tragenden Zuschussbedarf. Jedoch haben Kürzungen der Leistungen an die Unternehmen auch in diesem Bereich entsprechende Folgen auf die Höhe dieses Zuschussbedarfs.

