

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

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode und Lars Alt (FDP)

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

Wie viel Wissen aus dem Projekt „EcoBus“ ist in das Projekt „Flexo“ eingeflossen?

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode und Lars Alt (FDP), eingegangen am 21.05.2021 - Drs. 18/9357

an die Staatskanzlei übersandt am 28.05.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 05.07.2021

Vorbemerkung der Abgeordneten

Der Berichterstattung „Dieser Minibus kommt, wenn er gerufen wird“ (*Braunschweiger Zeitung*, 21.05.2021) sind verschiedene Informationen zum Projekt „Flexo“ des Regionalverbands Großraum Braunschweig (RGB) zu entnehmen. Das Projekt „Flexo“ soll demnach mit 32 dieselbetriebenen Kleinbussen ÖPNV-Lücken in elf Teilgebieten des RGB zum nächsten Bahnhof oder zur nächsten Bushaltestelle schließen. „Flexo“ hat derzeit eine Laufzeit von ca. 420 Tagen (November 2021 bis Ende 2022) und verursacht Kosten von 15 Millionen Euro, das entspricht über 35 000 Euro täglich. Ein Bus kostete demnach mehr als 1 100 Euro pro Tag. Das Land wird davon, gemäß Berichterstattung, 7 Millionen Euro übernehmen.

Im Jahr 2015 startete das Projekt „EcoBus“ mit einem Gesamtvolumen von 3,2 Millionen Euro. Der Regionalverband Großraum Braunschweig ist Kooperationspartner beim Projekt „EcoBus“. Die Fachvereinigung Taxi sieht in dem Projekt eine mit Steuergeld finanzierte Konkurrenz und betrachtet das Projekt mit Sorge.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Landesregierung misst der Ausweitung sogenannter flexibler Bedienformen für den zukünftigen Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Flächenland Niedersachsen eine wichtige Bedeutung bei. Gemäß der gesetzlichen Definition im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) sind „flexible Bedienformen“ Angebote des ÖPNV, die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen und besonders auf wechselnde Nachfrage zugeschnitten sind. Entsprechende Angebote können vor allem in dünn besiedelten Regionen einen Beitrag zur Bewältigung des demografischen Wandels leisten und gleichzeitig mehr Menschen zu einer stärkeren Nutzung von klimaschonenden Mobilitätsangeboten motivieren.

Eine wichtige Rolle in Zusammenhang mit der fortschreitenden Digitalisierung in allen Lebensbereichen spielen dabei insbesondere digital gestützte Bedarfs- und On-Demand-Verkehre, die als neuartige nachfrageorientierte ÖPNV-Angebote große Chancen für die Ergänzung und Modernisierung des ÖPNV bieten. Sie verkehren - anders als der klassische Linienbus - flexibilisiert und ohne feste Fahrplan- oder Linienwegbindung. Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt, und in der Regel kommen auch nur Kleinbusse oder Pkw zum Einsatz. Die Angebote sind weitgehend digitalisiert: Die Systeme verwenden eine digitale Buchungsmöglichkeit (i. d. R. kommen Smartphone-Apps zum Einsatz). Nach einmaliger Registrierung erfolgt die Buchung. Hierzu geben die Kunden ihren Start- und Zielort ein, die Personenzahl und gegebenenfalls das vorhandene Ticket. „Haltestellen“ können auch nur virtuell bestehen und sind dann nur in der Smartphone-App sichtbar, wodurch eine sehr große Anzahl an Start- und Zielpunkten möglich wird. Diese On-Demand-Angebote können gerade in dünn

besiedelten Regionen, in den Abendstunden und am Wochenende oder als Querverbindung zwischen Stadtteilen und Ortschaften mit schwacher ÖPNV-Nachfrage attraktive Alternativen zum Autoverkehr darstellen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass sie nicht den ÖPNV ersetzen, sondern sinnvoll ergänzen und Fahrplan- oder Netzlücken schließen sollen. Als Teil des ÖPNV können Bedarfsverkehre zu einer attraktiven Alternative zum privaten Auto werden.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung hat für die Unterstützung entsprechender On-Demand-Angebote deshalb gezielt Fördermöglichkeiten für Pilotprojekte aufgelegt. Im Rahmen der EU-Regionalförderung werden mit der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur CO₂-Reduktion durch Verbesserung der Stadt-Umland-Mobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Flexible Bedienformen) vom 20.12.2019 Aufgabenträger, Kommunen, Verkehrsunternehmen, aber auch Vereine mit Fördermitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) dabei unterstützt, entsprechende Angebote einzurichten und zu erproben. Gefördert werden mit einem nicht rückzahlbaren Zuschuss einerseits Ausgaben für vorbereitende/begleitende Untersuchungen, Studien oder Konzepte und andererseits Betriebskostendefizite bei der praktischen Erprobung für maximal drei Jahre in Höhe von - je nach Programmgebiet - 50 % bis 60 % (Region Lüneburg) der zuwendungsfähigen Ausgaben. Aufgrund des Endes der EU-Förderperiode können entsprechende Projekte derzeit nur bis längstens zum 31.12.2022 gefördert werden. Das Förderangebot soll aber Teil des neuen EFRE-Programms in Niedersachsen werden und in der neuen Förderperiode, dann mit länger möglichen Laufzeiten, fortgesetzt werden. Damit leistet die Landesregierung einen zusätzlichen Beitrag zur Umsetzung der Ziele des NNVG und zur Ausweitung flexibler Bedienformen im Sinne von § 7 b Abs. 2 Satz 1 NNVG.

Auch der Bundesgesetzgeber bewertet die Potenziale entsprechender Angebote positiv und hat im Zuge einer grundlegenden Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in diesem Jahr einen dauerhaften und belastbaren Rechtsrahmen für diese neuen Mobilitätsangebote geschaffen. Das neue PBefG tritt im August 2021 in Kraft.

Bei dem von den Fragestellern angesprochenen Projekt „flexo“ handelt es sich um ein Pilotprojekt zur passgenauen Ergänzung des klassischen ÖPNV-Linienerverkehrs in diesem Sinne, das von der EFRE-Förderung des Landes profitiert. Projektträger des Projektes „flexo“ ist der Regionalverband Großraum Braunschweig. In Zusammenhang mit der Umsetzung des Projektes beschafft der Regionalverband als ÖPNV-Aufgabenträger auch die zum Einsatz vorgesehenen Kleinbusse und richtet dazu einen eigenen Fahrzeugpool ein, aus dem die Fahrzeuge den ÖPNV-Leistungen durchführenden Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden.

Das Projekt „EcoBus“ wurde vom Göttinger Max-Planck-Institut für Dynamik und Selbstorganisation (MPIDS) entwickelt und als Teil des Südniedersachsen-Programms vom Ministerium für Wissenschaft und Kultur als Forschungsprojekt „Physik eines integrierten ÖPNV-Systems: dezentral - bedarfsgesteuert - vernetzt“ aus EFRE-Mitteln finanziell unterstützt. Ein Schwerpunkt lag dabei auf den physikalischen und technischen Grundlagen für die Entwicklung der entsprechenden Software und App-Lösung zur Fahrzeugbuchung, zur Bündelung paralleler Fahrtwünsche und Disposition der eingesetzten Fahrzeuge. Im Rahmen des Projektes erfolgte eine jeweils zeitlich befristete praktische Erprobung in mehreren Pilot-Projekten u. a. in Bad Gandersheim und Kalefeld, in den Regionen Dassel, Goslar, Seesen sowie im Oberharz, deren Finanzierung maßgeblich durch den Regionalverband Großraum Braunschweig sowie den Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen (ZVSN) sichergestellt wurde. Insgesamt zielte das Projekt „EcoBus“ darauf ab, einen wichtigen Baustein für Lösungen zur nachhaltigen Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu liefern. Mittelfristig sollte dadurch ein integriertes und öffentlich getragenes Mobilitätssystem für Land und Stadt vorangetrieben werden, dessen Teile wissenschaftlich entwickelt und dann praktisch erprobt wurden. Mithilfe von Netzwerkalgorithmen sollten die Fahrtwünsche in Echtzeit aufeinander abgestimmt werden. Wichtige Kooperationspartner im Rahmen des Pilotbetriebes waren der Regionalverband Großraum Braunschweig und der Zweckverband Verkehrsverbund Südniedersachsen.

Da eine Reihe der nachfolgenden Fragen nur vom zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger und Projektträger beantwortet werden können, wurde dazu eine Stellungnahme des Regionalverbands Großraum Braunschweig eingeholt.

1. Welche Erkenntnisse sind aus dem Projekt „EcoBus“ gewonnen worden, und wie ist der aktuelle Sach- und Entwicklungsstand beim Projekt „EcoBus“?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Der erste EcoBus startete am 10.06.2018. Das Forschungsprojekt insgesamt war zeitlich begrenzt und wurde vom MPIDS am 28.02.2019 planmäßig beendet. Das MPIDS führt derzeit den mit dem Projekt EcoBus verfolgten Ansatz unter dem Namen „Flexa“ im Rahmen einer Weiterentwicklung im urbanen Raum in Leipzig fort.

Nach Rückmeldung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig, in dessen Gebiet der ganz überwiegende Teil des Pilotbetriebes durchgeführt wurde, ist der EcoBus von den Bürgerinnen und Bürgern in den Pilotgebieten als zusätzliches Verkehrsangebot positiv wahrgenommen worden. Die Nachfrage habe sich nach einer kurzen Anlaufphase gut entwickelt, sodass dann alle zur Verfügung stehenden Fahrzeuge eingesetzt worden seien, um die Bedarfe decken zu können. Im Rahmen des als Pilot ausgelegten Projektes habe die Software mit Blick auf die Bündelung von Fahrtwünschen zwar kontinuierlich weiterentwickelt werden können. Hierbei habe allerdings festgestellt werden müssen, dass das System aufgrund der Größe des Verkehrsgebietes an seine Grenzen geraten sei. Da die Software seinerzeit noch keine Integration des EcoBus in den bestehenden ÖPNV habe ermöglichen können und dies auch bis zum Projektende vom MPIDS nicht habe umgesetzt werden können, seien zum Teil lange Wege entstanden. Diese hätten wiederum bei starker Nachfrage immer wieder zu längeren Wartezeiten für die Fahrgäste geführt bzw. dazu, dass gewünschte Fahrten abgelehnt werden mussten. Aufgrund der fehlenden Integration des vorhandenen ÖPNV-Angebotes hätten auch Parallelverkehre des EcoBus zu vorhandenen Busverkehren nicht ausgeschlossen werden können, wodurch unwirtschaftliche Einzelfahrten entstanden seien. Zudem hätten für die Fahrgäste erforderliche Verknüpfungen zu weitergehenden regionalen Bus- oder Bahnverkehren durch das System nicht gewährleistet werden können.

Die Bereitschaft zur Nutzung der App-basierten Fahrtenbuchung sei gegeben gewesen. Die angebotene App zur Buchung des EcoBus sei schon nach kurzer Zeit und dann immer intensiver von den Fahrgästen genutzt worden, und zwar durchweg von allen Gesellschafts- und Altersgruppen.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Defizite bei der Dispositionssoftware, insbesondere wegen fehlender Integration in das bestehende ÖPNV-Angebot sowie einer noch nicht optimalen Bündelungsfunktion, seien die Betriebskosten nach Mitteilung des Regionalverbandes vergleichsweise hoch gewesen.

Auch das MPIDS kam im Rahmen der Auswertung zu dem Ergebnis, dass der Anteil sogenannten „Ridepoolings“, also solcher Fälle, bei denen mehrere unterschiedliche Fahrtwünsche gebündelt werden konnten, noch ausbaufähig erscheine. Erfreulich sei aber, dass sich binnen kurzer Zeit eine beachtliche (und wachsende) Nachfrage nach den Beförderungsleistungen des EcoBus eingestellt habe. Dies gebe Anlass zur Hoffnung, dass es durch Ridepooling-Konzepte wie den EcoBus gelingen könne, Mobilitätsbedarfen in ländlichen Räumen gerecht zu werden und nicht zuletzt einen positiven Beitrag zur Verkehrs- und Emissionsreduktion zu leisten.

Neben den wissenschaftlichen Erkenntnissen für die Entwicklung flexibler Bedienformen hat das Projekt das Bewusstsein in den beteiligten Kommunen für mögliche Entwicklungschancen des ÖPNV geschärft. Es wird in Zukunft nicht nur darum gehen, die klassischen Linienangebote im ÖPNV zu stärken. Es geht vielmehr darum, das ÖPNV-Angebot durch mehr Flexibilität als Ergänzung wirtschaftlicher und für die Fahrgäste attraktiver zu gestalten.

2. Welche Erkenntnisse aus dem Projekt „EcoBus“ sind in das Projekt „Flexo“ eingeflossen oder übernommen worden?

3. Welche „wichtigen Erkenntnisse“ und „wertvollen Beiträge“ (Drucksache 17/6320, Antwort 3 zu Frage 48, 19.08.2016) „für die künftige Weiterentwicklung flexibler Bedienformen auch in anderen Regionen Niedersachsens“ (ebenda) hat die Landesregierung aus dem Projekt „EcoBus“ gewonnen und messbar im ländlichen ÖPNV in Niedersachsen zur Anwendung gebracht?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Nach Mitteilung des Regionalverbandes Großraum Braunschweig ist eine Reihe wichtiger Erkenntnisse aus dem EcoBus-Projekt in die Konzeptionierung und Ausgestaltung des *flexo*-Projektes eingeflossen. Dazu gehören insbesondere die Buchung per App, der Ausschluss von Parallelverkehren, die systematische und sichere Gewährleistung von Anschlüssen sowie die vollständige Integration in den ÖPNV. Das Projekt EcoBus hat insgesamt in dieser Form erstmalig in Niedersachsen grundlegend neue Erkenntnisse zur Implementierung, zum praktischen Betrieb und zur Akzeptanz einer in dieser Form neuen Form des flexiblen ÖPNV geliefert. Hervorzuheben ist insbesondere die hohe Akzeptanz und Nutzungsbereitschaft der Fahrgäste. Wichtig in diesem Zusammenhang ist aber auch, dass in der Piloterprobung auch Probleme und Verbesserungsmöglichkeiten identifiziert werden konnten, die in die Weiterentwicklung flexibler Bedienformen mit hohem Digitalisierungsgrad im ÖPNV einfließen können. Im Übrigen wird auf die Antworten zu Frage 1 verwiesen.

4. Sind Erkenntnisse aus dem Projekt „Wege zur nachhaltigen Mobilität in Niedersachsen“ in das Projekt „Flexo“ eingeflossen und falls ja, welche und wie wurden diese bei „Flexo“ berücksichtigt?

Nein. Das Projekt „Wege zur nachhaltigen Mobilität in Niedersachsen“ (WenaMoNi) des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), das im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz durchgeführt wurde, beinhaltete im Projektzeitraum Oktober 2019 bis März 2021 eine umfassende und sektorenübergreifende Analyse im Bereich nachhaltiger Mobilität in Niedersachsen, um anschließend Chancen und Hemmnisse zu identifizieren. Dem Regionalverband sind die Ergebnisse aus dem Projekt WenaMoNi nach Mitteilung von dort noch nicht bekannt. Im Übrigen war das DLR-Projekt zum Zeitpunkt der konzeptionellen Entwicklung des *flexo*-Projektes durch den Regionalverband auch noch nicht abgeschlossen.

5. Welche Erkenntnisse aus der Grundlagenforschung zum Thema digitale Rufbusssysteme fehlen noch, damit „eine neue Ära der Mobilität“ (EcoBus | Flexibel Mobil (fokus.info)) im ländlichen Raum beginnen kann?

Aus Sicht der Landesregierung bedarf es einer breiteren praktischen Erprobung entsprechender digital ausgerichteter flexibler Angebote im Echtbetrieb in verschiedenen Regionen und Raumtypen, um daraus weitere Erkenntnisse zur optimalen Angebotsausgestaltung und Verknüpfung mit den übrigen Angeboten im ÖPNV sowie zur Identifizierung von Anforderungen und Hemmnissen für eine breitere Nutzung im ländlichen Raum ableiten zu können.

Der Regionalverband als Projektträger weist diesbezüglich außerdem darauf hin, dass derzeit kein wissenschaftliches Verkehrsmodell bekannt sei, das flächenbasierte flexible Bedarfsverkehre vollständig abbilden könne. Es fehle ferner an praktischer Erfahrung und belastbaren Zahlen aus dem tatsächlichen Betrieb für die Entwicklung eines solchen Modells. Das *flexo*-Projekt werde aus diesen Gründen evaluiert und wissenschaftlich begleitet, sei aber im Zusammenspiel mit den Verkehrsunternehmen bewusst praxisorientiert aufgestellt und biete durch neue Zugänge und Fahrtmöglichkeiten ein besseres Angebot für die Fahrgäste im ÖPNV.

Im Zuge der Evaluierung des Projektes *flexo* strebe der Regionalverband einen Austausch der Ergebnisse mit dem DLR an, welches derzeit mit dem Projekt MOVEMENT (bedarfsorientierte, automatisierte Mobilität auf der Straße) modellbezogene Simulationen entwickelt. Die Erfahrungen und die Nachfragedaten sollen in diese Simulationen eingespeist werden, um somit die Modelle in Zukunft realistischer abbilden zu können.

6. Wie setzen sich die Kosten von 15 Millionen Euro für das Projekt „Flexo“ zusammen, und wie hoch ist hierbei der Finanzierungsanteil des RGB?

Die angegebenen Gesamtkosten für das *flexo*-Projekt und die damit in Zusammenhang stehende, aber über den Förderzeitraum des vorgesehenen Pilotbetriebs deutlich hinausreichende Einrichtung eines Fahrzeugpools setzen sich nach Mitteilung des Regionalverbandes wie folgt zusammen:

Für die Fahrzeugbeschaffung fallen laut Regionalverband Kosten von rund 3 Millionen Euro an. Weitere 6,3 Millionen Euro werden entsprechend der dortigen Auskunft für investive und vorbereitende Maßnahmen (u. a. Dispositionssoftware, Einrichtung von Halteorten) benötigt. Zusätzlich fallen nach Ermittlungen des Regionalverbandes im Rahmen der Pilotverkehre ungedeckte Betriebskosten für einen Zeitraum von je nach Gebiet 12 bis 16 Monaten von voraussichtlich insgesamt bis zu 5,7 Millionen Euro an.

Von diesen Kosten trägt der Regionalverband insgesamt rund 52 % aus eigenen Mitteln, nämlich unter Berücksichtigung einer bis zu 60 %-igen Landesförderung im Rahmen der Busförderung rund 1,8 Millionen Euro für die Beschaffung der Kleinbusse für den Fahrzeugpool sowie unter Berücksichtigung der 50 %-igen EFRE-Förderung weitere rund 6 Millionen Euro für die vorgenannten weiteren investiven und vorbereitenden Maßnahmen sowie das Betriebskostendefizit.

- 7. Welche betriebswirtschaftlichen Grundlagen (z. B. durchschnittliche Fahrstrecke, Bedarfe, prognostiziertes Fahrgastaufkommen, Einnahmen durch Ticketverkauf, täglicher Erbringungszeitraum etc.) liegen der Kostenrechnung/ den Antragsunterlagen zugrunde?**
- 8. Welchen Kostenanteil wird der Ticketverkauf bei „Flexo“ voraussichtlich abdecken?**
- 9. Was wird die ÖPNV-Dienstleistung pro Kilometer und Fahrgast beim Projekt „Flexo“ kalkulatorisch kosten?**

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Den Antragsunterlagen und der Kostenermittlung liegt nach Mitteilung des Regionalverbandes das Online-Kalkulationstool des Hamburger Verkehrsverbundes zugrunde, welches auch Bestandteil der EFRE-Förderrichtlinie ist. Innerhalb der Projektlaufzeit rechnet der Regionalverband als Projektträger mit einem Kostendeckungsgrad je nach Verkehrsgebiet von bis zu 20 % aus Ticketverkäufen.

In Bezug auf die Frage nach einer Kalkulation der Kosten für Verkehrsleistung pro Kilometer und Fahrgast hat der Regionalverband darauf hingewiesen, dass belastbare Kosten und Fahrgastzahlen bei neuen Ansätzen zu flächenbasierten flexiblen Bedarfsverkehren im Vorfeld aufgrund ihres Wesens nicht vorliegen können. Annäherungsweise sei deshalb, so der Regionalverband, bei der Antragstellung das in der EFRE-Förderrichtlinie berücksichtigte Online-Kalkulationstool des Hamburger Verkehrsverbundes angewandt worden. Aus Einwohnerzahl, Größe des Projektgebiets, Umwegfaktor, Bedienzeiträumen und weiteren konfigurierbaren Parametern habe das HVV-Tool Näherungswerte für die Betriebskosten geliefert. Diese beginnen im Projekt *flexo* mit 3,75 Euro pro Fahrt und Fahrgast, können aber je nach Projektgebiet und Nachfrage auch deutlich darüber liegen.

Da das tatsächliche Betriebskostendefizit der NBank als Bewilligungsstelle in einer Spitzabrechnung nachzuweisen ist, dient das HVV-Kalkulationstool im Rahmen der Bewilligung allerdings nur als Maßstab zur Festlegung der maximalen Fördersumme aus der EFRE-Förderung.

- 10. Was kostet die Omnibus gebundene ÖPNV-Dienstleistung pro Kilometer und Fahrgast im RGB und in der Region Hannover?**

Der Landesregierung liegen dazu keine eigenen Erkenntnisse vor.

Im Bereich des Regionalverbandes kostete der angebotene Fahrplankilometer für Busverkehrsleistungen nach dortiger Auskunft laut einem Gutachten von Stand 2018 je nach Angebots- und Unternehmensgröße zwischen 2,46 Euro/km und 3,80 Euro/km. Bei einer durchschnittlichen Fahrzeugauslastung über alle Fahrzeugtypen ergibt sich nach Auskunft des Regionalverbandes für seinen Zuständigkeitsbereich ein mittlerer Kostensatz von ca. 0,19 Euro/km und Fahrgast.

Die Region Hannover hat auf Anfrage mitgeteilt, dass sie mit der üstra einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag abgeschlossen habe, der die gesamten Verkehrsleistungen im Netz des Stadtverkehrs Hannover beinhaltet. Darin seien Bus- und Stadtbahnleistungen zusammengefasst. Die Kosten, die

die Region für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausgleiche, seien daher für diese Gesamtleistung kalkuliert. Eine Differenzierung der km-Kosten in Bus- und Stadtbahnleistungen sei der Region nicht möglich.

11. In welcher Höhe wurden die Verkehrsverbände GVH und VRB in den Jahren 2019 und 2020 mit Steuermitteln bezuschusst?

Der Verkehrsverbund Großraum Braunschweig GmbH (VRB) ist im Verbundgebiet für den Verbundtarif, die Fahrgastinformation sowie die Aufteilung der Verbundeinnahmen auf die Verkehrsunternehmen zuständig. Am VRB als Mischverbund sind der Regionalverband zu 51 % sowie die 19 Verkehrsunternehmen zu 49 % beteiligt. Laut Mitteilung des Regionalverbandes umfasst der Wirtschaftsplan der VRB für das Jahr 2020 Ausgaben von rund 1,9 Millionen Euro. Der Anteil des Regionalverbandes setze sich vollständig aus Steuergeldern zusammen, demgegenüber lasse sich der Anteil der Finanzierungsbeiträge, die unmittelbar oder mittelbar aus Steuergeldern stammen, innerhalb der Gruppe der Verkehrsunternehmen nicht genau quantifizieren.

Die Region Hannover hat auf Anfrage mitgeteilt, dass der GVH im Jahr 2019 direkt mit 1,942 Millionen Euro und im Jahr 2020 direkt mit 1,818 Millionen Euro aus dem Haushalt der Region bezuschusst worden sei. Dieser Zuschuss beziehe sich, so die Region, auf die Verbundarbeit der GmbH. Hierin nicht enthalten seien Zuschüsse zu bestimmten Fahrkartensegmenten. Weitere Zuschussmittel der Region aus den ihr nach dem NNVG zur Verfügung stehenden gesetzlichen Finanzhilfen, die gemäß § 7 NNVG auch für Verbundleistungen verwandt werden dürften, könnten laut Region nicht weiter differenziert werden, da z. B. auch Infrastrukturmaßnahmen aus diesen Mitteln finanziert werden könnten.

12. Ist die Aussage „Der öffentliche Nahverkehr ist nie ein kostendeckendes Geschäft gewesen und wird es auch in Zukunft nicht sein“ (GVH kostet Region Hannover Geld, haz.de) weiterhin zutreffend und falls ja, welche Kostensteigerungen sind mit dem flächendeckenden Ausbau des ÖPNV-Angebots in Niedersachsen für die öffentliche Hand verbunden?

Im Grundsatz ist die zitierte Aussage korrekt. Als Aufgabe der Daseinsvorsorge kann der ÖPNV flächendeckend nicht ohne eine dauerhafte öffentliche Finanzierung gewährleistet werden. Da der ÖPNV als Aufgabe des eigenen Wirkungskreises in der Selbstverwaltungshoheit der Landkreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände als kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern erbracht wird, bei denen auch die Finanzierungsverantwortung liegt, verfügt die Landesregierung dazu über keine belastbaren landesweiten Erkenntnisse. Nach jüngsten Gutachten werden bundesweit allein für die zur Erreichung der Klimaschutzziele erforderlichen Leistungssteigerungen im ÖPNV bis 2030 Mehrkosten für die Betriebsleistungen von rund 11 Milliarden Euro pro Jahr prognostiziert.

Konkret in Bezug auf die in der Frage zitierte Aussage hat die Region Hannover mitgeteilt, dass die Verkehrsleistungen im ÖPNV in ihrer Zuständigkeit gemeinwirtschaftliche Leistungen seien, die nicht vollständig durch Einnahmen gedeckt würden. Der Kostendeckungsgrad der vergangenen Jahre bewege sich um ca. 50 %. Diese Situation werde sich auch in den folgenden Jahren nicht ändern. Im Zusammenhang mit der von der Region angestrebten Verkehrswende und den dafür notwendigen Aufwendungen sei eher eine geringere Kostendeckung zu erwarten. Die tatsächlichen Kostensteigerungen in den kommenden Jahren hingen von den konkreten Maßnahmen ab und könnten derzeit nicht umfänglich beziffert werden.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass auch für den Auf- und Ausbau von Bedarfs- und On-Demand-Verkehren im ÖPNV eine dauerhafte Finanzierung der öffentlichen Hand erforderlich sein wird. Auch bei einem erfolgreichen Projektverlauf und einer guten Nachfrage in der Bevölkerung sind ÖPNV-Angebote wie *flexo* im ländlichen Raum ohne öffentliche Finanzierung kaum wirtschaftlich zu betreiben. Neben der Anschubunterstützung durch Fördermittel bedarf es deshalb insbesondere einer dauerhaften finanziellen Unterstützung durch die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger aus öffentlichen Mitteln.

13. Inwieweit wurde die Verkehrsleistung des Projekts „Flexo“ öffentlich ausgeschrieben?

Die Verkehrsleistungen werden nach Auskunft des Regionalverbandes aufgrund der genehmigungs- und vergaberechtlichen Situation im Rahmen von Verhandlungsverfahren ohne Teilnahmewettbewerb gemäß § 14 Abs. 4 Nr. 2 lit. c) Vergabeverordnung vergeben. Vorab sei, so der Regionalverband, durch ihn dabei jeweils mit einem einjährigen Vorlauf eine europaweite öffentliche Vorabbe- kanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union über die beabsichtigten Vergaben erfolgt.

14. Auf welcher Rechtsgrundlage findet das Projekt „Flexo“ statt, und wie lange ist die Genehmigung gültig?

Die für die beabsichtigten Verkehrsleistungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erforderlichen Genehmigungen bzw. gegebenenfalls Genehmigungsänderungen liegen noch nicht vor und sind bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) als Liniengenehmigungsbehörde nach dem PBefG bislang auch noch nicht beantragt worden.

Rechtliche Grundlage für die im Rahmen der Umsetzung des *flexo*-Projektes anstehenden genehmigungsrechtlichen Entscheidungen wird voraussichtlich der neue § 44 PBefG in der Fassung des Gesetzes vom 16.04.2021 (BGBl. I S. 822 ff.) sein, der mit Wirkung zum 01.08.2021 in Kraft treten wird. Mit dieser Norm hat der Gesetzgeber die bislang bestehenden rechtlichen Unsicherheiten bzw. Probleme bei der Genehmigung flexibler Bedienformen insbesondere im Flächenverkehr aufgelöst und dazu in § 44 PBefG den sogenannten Linienbedarfsverkehr im Genehmigungsrecht gesetzlich verankert.

Die Genehmigungslaufzeit kann sich dabei jeweils maximal bis zum Ablauf der Genehmigungslaufzeit der Linienverkehre im zugehörigen Teilnetz erstrecken.

15. Wird es nach dem Projektende von „Flexo“ zu einer Evaluation und gegebenenfalls zu einer Ausschreibung weiterer Verkehrsleistungen kommen?

Ja. Für das Projekt *flexo* wird es nach Mitteilung des Regionalverbandes eine Evaluation geben. Nach dem Auslaufen der jeweiligen Genehmigungslaufzeit im Rahmen der Pilotprojekte ist nach Auskunft des Regionalverbandes geplant, die *flexo*-Verkehre in die Vergabe des jeweils zugehörigen Teilnetzes zu integrieren.

16. Aus welchem Grund ist das Projekt „Flexo“ ein Vorzeigeprojekt für das Land, und welche vergleichbaren Vorzeigeprojekte gab es seit 2013 noch?

Bei *flexo* handelt es sich um eine in diesem Umfang bislang einmalige Pilotierung mehrerer regionaler flächenbasierter, flexibler Bedarfsverkehre ohne Fahrplan und ohne festen Linienverlauf, die per App, Internet und Telefon gebucht werden können. Diese On-Demand-Verkehre sind vollständig in das bestehende ÖPNV-Angebot integriert, und durch digitale Unterstützung werden Parallelverkehre ausgeschlossen. Es findet dadurch keine Konkurrenzierung innerhalb des ÖPNV-Angebotes statt.

Vergleichbare landesweit besonders hervorzuhebende Projekte sind das in der Region Hannover am 1. Juni 2021 gestartete Angebot „sprinti“ sowie das bereits seit längerem bestehende Rufbusssystem Moobilplus in den Kreisen Vechta und Cloppenburg. Moobilplus entspricht dabei in seiner Ausrichtung jedoch stärker dem klassischen Linienverkehr, ist genehmigungsrechtlich eng mit diesem verzahnt und von der LNVG auch als Linienverkehr genehmigt.

17. Was steckt konkret hinter der Idee des RGB, die Kleinbus-Flotte „deutlich aufzustocken“ (Braunschweiger Zeitung, 21.05.2021)?

Das Projekt *flexo* ist ein wichtiger Baustein zur Sicherung der Mobilität insbesondere in ländlich geprägten Räumen. Der Regionalverband startet im Herbst dieses Jahres die ersten On-Demand-Verkehre in mehreren Räumen des Verbandsgebietes. Die eingesetzten Fahrzeuge werden dabei vom

Regionalverband als Aufgabenträger selbst beschafft und dann im Rahmen eines Fahrzeugpools den Verkehrsunternehmen für die Verkehrserbringung zur Verfügung gestellt. Laut Mitteilung des Regionalverbandes ist beabsichtigt, unter Berücksichtigung der gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse im Projekt *flexo* in den Folgejahren unter Nutzung des eingerichteten Fahrzeugpools weitere dieser Verkehre sukzessive einzurichten.

18. In welcher Form sind oder wurden die Taxiunternehmer im RGB am Projekt „Flexo“ beteiligt?

Der Regionalverband hat dazu auf Anfrage mitgeteilt, dass das Taxigewerbe frühzeitig im Februar 2020 über das *flexo*-Projekt informiert worden sei. Unabhängig davon hätten auch davor, beispielsweise im Zusammenhang mit dem EcoBus-Projekt, Austausche mit dem Taxigewerbe stattgefunden. Darüber hinaus ständen mehrere Verkehrsunternehmen in engem Kontakt zu Taxiunternehmen bzw. arbeiteten mit diesen zusammen. Auch wenn ÖPNV-Verkehrsunternehmen Genehmigungsinhaber der *flexo*-Verkehre werden, stehe es ihnen frei, Kooperationen mit Taxiunternehmen einzugehen, z. B. im Rahmen von Unterauftragsvergaben. Taxis könnten darüber hinaus auch als „Überläufer“ bei starker Nachfrage eingesetzt werden.

19. Inwieweit könnten die durch das Projekt „Flexo“ angebotenen Fahrdienstleistungen gegebenenfalls durch privatwirtschaftliche Dienstleister aus dem Verantwortungsbereich des RGB angeboten werden?

Entsprechende Möglichkeiten bestehen. Die *flexo*-Verkehrsleistungen sollen laut Mitteilung des Regionalverbandes von den Verkehrsunternehmen erbracht werden, die derzeit die Genehmigung für die Erbringung des ÖPNV-Angebotes des jeweiligen Teilnetzes innehaben. Dies seien sowohl private als auch kommunale Verkehrsunternehmen.

20. Welche vergleichbaren Rufbussysteme gibt es derzeit in Niedersachsen, und welche Erfahrungen wurden und werden damit gemacht?

Wirklich vergleichbare neuartige On-Demand-Rufbussysteme als Flächenverkehr, wie sie im Rahmen des *flexo*-Projektes eingeführt werden sollen, existieren derzeit in Niedersachsen - mit Ausnahme des in der Region Hannover am 1. Juni 2021 gestarteten Pilotprojektes *sprinti* - noch nicht. Entsprechende Erfahrungen liegen deshalb noch nicht vor. Generell kann allerdings festgestellt werden, dass bedarfsorientierte Verkehrsangebote von den Fahrgästen nach ihrer Implementierung durchaus gut angenommen werden. Entscheidend ist immer die Frage, wie einfach die Buchungs- und Zugangsmöglichkeiten ausgestaltet werden und wie bekannt die Angebote sind.

21. Wodurch unterscheidet sich das Projekt „Flexo“ von sogenannten Bürgerbussen?

Bürgerbusse sind von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern durchgeführte Kleinbusverkehre mit einem deutlich geringeren, fahrplanbasierten Verkehrsangebot. Sie werden bislang in der Regel außerdem ausschließlich im klassischen Linienverkehr betrieben und nicht als Flächenverkehr.

22. Welcher Bürgerbusprojekte gibt es im Verantwortungsbereich des RGB, und wie haben sich diese bewährt?

Für die bestehenden Bürgerbusvereine Samtgemeinde Meinersen e. V. und Bürgerbus Isernhagener Land e. V. wird die Nachfrage laut Mitteilung des Regionalverbandes als zufriedenstellend bewertet. Voraussichtlich ab Juli 2021 soll zusätzlich ein Bürgerbus in der Gemeinde Wendeburg starten.

23. **Ab wann können die Bürgerinnen und Bürger im ländlichen Raum mit bewährten flexiblen Bedienformen rechnen, und wie sehen diese nach Auswertung aller bisherigen Projekte aus?**
24. **Mit welchen flexiblen Bedienformen des ÖPNV wird der ländlichen Raum in Niedersachsen wie erschlossen, und welche Zielsetzungen verbindet die Landesregierung hiermit für den Endverbraucher/Nutzer?**
25. **Welche Verbesserungen, welche Qualitäten und welche Taktanbindung im ländlichen Raum - gemeint ist z. B. ein Leitbild ÖPNV im Kontext nachhaltiger Mobilität in Zeiten des Klimawandels - sind für die Landesregierung im Rahmen der diskutierten nachhaltigen Mobilitätswende vom autogebundenen Individualverkehr zu mehr öffentlicher Mobilität in welchem Zeitraum erforderlich, und was kostet die Umsetzung dieser Vorstellung bis 2030?**

Die Fragen 23 bis 25 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Für die Ausgestaltung des Nahverkehrs auf der Straße sind die niedersächsischen Landkreise, kreisfreien Städte sowie Zweckverbände als zuständige ÖPNV-Aufgabenträger im eigenen Wirkungskreis im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltungshoheit zuständig. Ab wann Bürgerinnen und Bürger im ländlichen Raum mit entsprechenden Angeboten rechnen können, hängt deshalb davon ab, wann und in welcher Ausgestaltung die jeweils zuständigen kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger, in deren Verantwortung die Planung, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV in ihrem Gebiet liegen, entsprechende Verkehrsangebote entwickeln und finanzieren. Die ÖPNV-Aufgabenträger sind gesetzlich dazu verpflichtet, für ihre räumliche Zuständigkeit einen Nahverkehrsplan zu erstellen, in dem die künftige Zielrichtung und Planung des ÖPNV-Angebots für jeweils fünf Jahre festgelegt wird. Eine aktuelle Übersicht aller Nahverkehrspläne findet sich auf der Website der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG).

Insgesamt sieht die Landesregierung in flexiblen Bedienformen eine wichtige Ergänzung des ÖPNV und misst diesen unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der Digitalisierung in der Zukunft eine große Bedeutung bei. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung sowie die Antworten zu den Fragen 12 und 20 verwiesen.