

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

Anfrage der Abgeordneten Lena-Sophie Laue (CDU)

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

**Perspektiven für den Busverkehr im Landkreis Gifhorn**

Anfrage der Abgeordneten Lena-Sophie Laue (CDU), eingegangen am 18.08.2026 - Drs. 19/11364, an die Staatskanzlei übersandt am 19.08.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 16.09.2026

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Am 28. Mai 2025 hat der Verbandsrat des Regionalverbandes Großraum Braunschweig nach eigenen Angaben auf eine strukturelle Unterfinanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs hingewiesen. Demnach besteht im Bereich der Regiobusverkehre ein dauerhaftes Finanzierungsdefizit. Vor diesem Hintergrund beschloss der Verbandsrat für das Haushaltsjahr 2025 u. a. Einsparmaßnahmen im Busverkehr, die Streichung eines Förderprogramms sowie eine Erhöhung der Verbandsumlage.<sup>1</sup>

Nach Angaben des Regionalverbandes sollen Kürzungen bei den Regiobuslinien zunächst vermieden werden. Zugleich wird darauf hingewiesen, dass die langfristige Finanzierung weiterhin ungeklärt sei.<sup>2</sup> Für das Haushaltsjahr 2026 werde im Regio-Bereich ein Defizit von rund 12 Millionen Euro erwartet. Der Verbandsrat hat in diesem Zusammenhang vorgeschlagen, geeignete Regionalbuslinien als Landesbuslinien einzustufen. Ziel des Vorschlags ist nach Angaben des Regionalverbandes eine stärkere finanzielle Beteiligung des Landes Niedersachsen an regional- und landesbedeutsamen Busverkehren.<sup>3</sup>

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 2 Abs. 2 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes - NNVG). Die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr liegt in Niedersachsen grundsätzlich bei den kommunalen Aufgabenträgern. Dies sind gemäß § 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 NNVG die Region Hannover und der Regionalverband Großraum Braunschweig in ihren jeweiligen Gebieten sowie im Übrigen die Landkreise und kreisfreien Städte. Die Aufgaben der kommunalen Aufgabenträger gehören nach § 4 Abs. 5 NNVG zum eigenen Wirkungskreis. Ihnen obliegen damit insbesondere die Planung und Ausgestaltung des Verkehrsangebots sowie die Bestellung und Finanzierung der Verkehrsleistungen.

---

<sup>1</sup> [https://www.landkreis-gifhorn.de/Beschluss-zur-Reduzierung-des-12-Millionen-Euro-Regiobus-Defizits-beim-Regionalverband-Großraum-Braunschweig-im-Jahr-2026.php?object=tx\\_4083.6283.1](https://www.landkreis-gifhorn.de/Beschluss-zur-Reduzierung-des-12-Millionen-Euro-Regiobus-Defizits-beim-Regionalverband-Großraum-Braunschweig-im-Jahr-2026.php?object=tx_4083.6283.1).

<sup>2</sup> <https://www.braunschweiger-zeitung.de/niedersachsen/braunschweig/article412265694/drohende-bus-kuerzung-in-region-braunschweig-vorschlag-koennte-die-rettung-sein.html>.

<sup>3</sup> [https://www.landkreis-gifhorn.de/Service/Beschluss-zur-Reduzierung-des-12-Millionen-Euro-Regiobus-Defizits-beim-Regionalverband-Gro%C3%9Fraum-Braunschweig-im-Jahr-2026.php?object=tx\\_4083.6283.1](https://www.landkreis-gifhorn.de/Service/Beschluss-zur-Reduzierung-des-12-Millionen-Euro-Regiobus-Defizits-beim-Regionalverband-Gro%C3%9Fraum-Braunschweig-im-Jahr-2026.php?object=tx_4083.6283.1); <https://www.braunschweiger-zeitung.de/niedersachsen/braunschweig/article412265694/drohende-bus-kuerzung-in-region-braunschweig-vorschlag-koennte-die-rettung-sein.html>.

Das Förderprogramm des Landes für landesbedeutsame Buslinien ergänzt diese kommunale Aufgabenverantwortung, ohne die gesetzliche Zuständigkeitsordnung zu verändern. Das Land gewährt den zuständigen Aufgabenträgern nach § 7 Abs. 8 NNVG und nach Maßgabe der hierfür erlassenen Förderrichtlinie Zuwendungen zu den von ihnen bestellten Betriebsleistungen. Zuwendungsempfänger und Besteller der Verkehrsleistungen bleibt der jeweilige Aufgabenträger. Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) entscheidet als Bewilligungsstelle nach pflichtgemäßem Ermessen und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel über die Förderanträge.

### 1. Nach welchen Kriterien werden Busverbindungen in Niedersachsen gegebenenfalls als Landesbuslinien eingestuft beziehungsweise in das Landesbusnetz aufgenommen?

Die Anerkennung als landesbedeutsame Buslinie erfolgt im Rahmen der Entscheidung über einen Förderantrag des zuständigen Aufgabenträgers.

Das Land gewährt Zuwendungen für den Betrieb Landesbedeutsamer Buslinien („Landesbuslinien“) auf Grundlage der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“, Erl. d. MW v. 06.04.2022 - 44-30651/0060 - (Nds. MBl. S. 602). Die Betriebskostenzuschüsse sollen im Interesse des landesweiten Ausbaus überregionaler Verkehrsangebote im ÖPNV und zur räumlichen und qualitativen Ergänzung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) den Aufgabenträgern einen Anreiz bieten, schnelle, modern ausgestattete und barrierefreie Linienverkehrsangebote neu einzurichten und bestehende Angebote auszubauen und qualitativ aufzuwerten sowie verkehrliche Aufkommensschwerpunkte mit Oberzentren und Bahnknotenpunkten zu verbinden und Angebotslücken zwischen Bahnknotenpunkten zu schließen.

Gefördert werden Betriebsleistungen im Linienbetrieb des straßengebundenen ÖPNV mit hochwertigen Bedien- und Qualitätsstandards zur Anbindung von Mittelzentren ohne eigene SPNV-Station an Oberzentren oder an SPNV-Stationen, zum räumlichen und zeitlichen Lückenschluss im SPNV-Netz oder zur Anbindung von Orten mit besonderem Verkehrsaufkommen an Oberzentren oder an SPNV-Stationen. Zu den weiteren wesentlichen Voraussetzungen gehören eine schnelle und direkte Linienführung, ein grundsätzlich stündliches Angebot, auf den SPNV abgestimmte Betriebszeiten und Anschlüsse sowie Anforderungen an Barrierefreiheit, Fahrzeuge und Fahrgastinformation.

Die detaillierten Kriterien für die Förderung als landesbedeutsame Buslinie ergeben sich aus den Bestimmungen der o. g. Richtlinie.

### 2. Welche Landesbuslinien werden derzeit gegebenenfalls vom Land gefördert (bitte nach Strecke, beteiligten Aufgabenträgern und Förderumfang auflisten)?

Die Strecken, Aufgabenträger und der Förderumfang können der nachstehenden Tabelle entnommen werden. Beim angegebenen Förderumfang handelt es sich um die für das Jahr 2026 voraussichtlich anfallenden und gerundeten Beträge.

| Linie                      | Aufgabenträger                                 | Fördervolumen 2026<br>(voraussichtliche Werte,<br>gerundet) |
|----------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| S 35 Westerstede–Oldenburg | ZVBN                                           | rd. 143.000 €                                               |
| L150 Syke–Bremervörde      | ZVBN                                           | rd. 84.000 €                                                |
| L160 Göttingen–Duderstadt  | ZVSN                                           | rd. 458.000 €                                               |
| L137 Sulingen–Delmenhorst  | ZVBN                                           | rd. 360.000 €                                               |
| L123 Sulingen–Bassum       | ZVBN                                           | rd. 76.000 €                                                |
| L138 Sulingen–Nienburg     | ZVBN                                           | rd. 150.000 €                                               |
| L670 Wörpswede–Bremen      | ZVBN                                           | rd. 57.000 €                                                |
| L400 Tosens–Nordenham      | ZVBN                                           | rd. 265.000 €                                               |
| L7000 Lüchow–Uelzen        | Landkreis Lüchow-Dannenberg / Landkreis Uelzen | rd. 492.000 €                                               |
| L300 Salzwedel–Wolfsburg   | RGB (in Niedersachsen)                         | rd. 282.000 €                                               |

| Linie                    | Aufgabenträger    | Fördervolumen 2026<br>(voraussichtliche Werte,<br>gerundet) |
|--------------------------|-------------------|-------------------------------------------------------------|
| L380 Helmstedt–Wolfsburg | RGB               | rd. 132.000 €                                               |
| L630 Zeven–Bremen        | ZVBN              | rd. 144.000 €                                               |
| LOM1 Vechta–Cloppenburg  | Landkreis Vechta  | rd. 448.000 €                                               |
| L410 Aurich–Emden        | Landkreis Aurich  | rd. 199.000 €                                               |
| L421 Emden–Greetsiel     | Landkreis Aurich  | rd. 212.000 €                                               |
| L480 Aurich–Jever        | Landkreis Aurich  | rd. 570.000 €                                               |
| OM2 Vechta–Diepholz      | Landkreis Vechta  | rd. 271.000 €                                               |
| L450 Herzberg–Braunlage  | ZVSN/RGB          | rd. 193.000 €                                               |
| L4000 Winsen–Tostedt     | Landkreis Harburg | rd. 468.000 €                                               |

Eine Karte der derzeit geförderten Linien kann unter folgendem Link abgerufen werden:  
<https://www.lnv.de/foerderung/oepnv-foerderung/landesbusliniennetz>.

### 3. Welche Finanzierungsanteile übernimmt das Land bei Landesbuslinien, und welche Anteile verbleiben bei den jeweiligen kommunalen Aufgabenträgern?

Das Land fördert die Betriebskosten Landesbedeutsamer Buslinien mit einem Festbetrag pro Fahrplankilometer entsprechend der Bestimmungen in den Nrn. 5.1 bis 5.3 i. V. m. Nr. 8 der Anlage der in Ziffer 1 genannten Richtlinie. Der Zuschuss erfolgt für Betriebsleistungen, die erstmals im Zusammenhang mit der Einführung der landesbedeutsamen Buslinie erbracht werden (Neuleistungen), in Höhe des vom Aufgabenträger zu zahlenden Netto-Ausgleichs, maximal jedoch 1,12 Euro je Fahrplankilometer. Bestandsleistungen, das heißt Betriebsleistungen, die bereits vor der Einführung der landesbedeutsamen Buslinie erbracht worden sind, werden nicht bezuschusst. Der genannte Betrag von 1,12 Euro je Fahrplankilometer erhöht sich je nach Steuerkraft des die Leistung bestellenden Aufgabenträgers auf bis zu 1,46 Euro je Fahrplankilometer.

Bei den Aufgabenträgern verbleibt das Defizit aus den Produktionskosten abzüglich der Landesförderung sowie eventueller kommunaler Finanzierungsbeiträge (z. B. kreisangehöriger Gemeinden), Fahrgeldeinnahmen und weiterer unmittelbarer oder mittelbarer Subventionen, die für den Linienbetrieb verwendet werden (wie z. B. Billigkeitsleistungen des Landes zum Ausgleich der Nachteile aus der Anwendung des Deutschlandtickets, umgelegte Investitionsfördermittel, Finanzhilfen nach dem NNVG, Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen nach dem SGB IX). Diese Finanzierungsanteile bestimmen sich individuell für jede Linie und werden vom Land nicht erfasst. Eine einheitliche Finanzierungsquote für den bei den Aufgabenträgern verbleibenden Anteil besteht daher nicht.

### 4. Welche Voraussetzungen müssen gegebenenfalls erfüllt sein, damit eine bislang als Regionalbuslinie betriebene Verbindung in das Landesbusnetz aufgenommen werden kann?

Die Voraussetzungen werden gleichfalls in den Bestimmungen der unter Frage 1 genannten Richtlinie geregelt. Neben den bereits zu Frage 1 und 3 genannten Punkten sind insbesondere folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Anbindung von Mittelzentren ohne eigene SPNV-Station an Oberzentren oder an SPNV-Stationen, räumlicher und zeitlicher Lückenschluss im SPNV-Netz oder Anbindung von Orten mit besonderem Verkehrsaufkommen an Oberzentren oder an SPNV-Stationen.
- Die Bedienung erfolgt im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.
- Schnelle und direkte Verbindung mit Qualitätsanforderungen an Reisezeit.
- Einhaltung von attraktiven Mindestbedienzeiten und Bedienung grundsätzlich im Stundentakt.
- Anschlussicherung an den SPNV.
- Einsatz moderner, barrierefreier Fahrzeuge mit hohen Qualitätsstandards.

Eine detaillierte Überprüfung, ob eine Verbindung in das Landesbusnetz aufgenommen werden kann, erfolgt anhand der Kriterien der in Ziffer 1 genannten Förderrichtlinie. Hierbei kann die Unterstützung und Beratung der LNVG in Anspruch genommen werden.

**5. Liegen der Landesregierung Anträge, Interessenbekundungen oder laufende Prüfungen zur Aufnahme weiterer Buslinien in das Landesbusnetz vor? Falls ja, welche?**

Der LNVG liegen aktuell keine Anträge auf Förderung einer Landesbedeutsamen Buslinie vor.

Es liegen derzeit zwei Interessenbekundungen des Regionalverbandes Großraum Braunschweig vor. Diese betreffen die Linien:

1. Clausthal-Zellerfeld–Goslar,
2. Bad Harzburg–Braunlage unter Anbindung von St. Andreasberg.

**6. Ist der Landesregierung gegebenenfalls bekannt, ob die Busverbindung zwischen Gifhorn und Wolfsburg hinsichtlich einer Aufnahme in das Landesbusnetz bereits geprüft wurde oder Gegenstand von Gesprächen mit den zuständigen Aufgabenträgern war?**

Die Förderfähigkeit einer Busverbindung zwischen Gifhorn und Wolfsburg als landesbedeutsame Buslinie wurde von der LNVG bislang nicht geprüft. Der zuständige Aufgabenträger hat der LNVG hierzu keinen Antrag vorgelegt. Die Linie war nicht Gegenstand von Gesprächen mit dem zuständigen Aufgabenträger.

**7. Beabsichtigt die Landesregierung gegebenenfalls, die Eignung der Busverbindung zwischen Gifhorn und Wolfsburg für eine Aufnahme in das Landesbusnetz zu prüfen? Falls nein, warum nicht?**

Förderungen für Landesbedeutsame Buslinien setzen einen Antrag des zuständigen Aufgabenträgers voraus. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

**8. Erwartet die Landesregierung Auswirkungen auf die Finanzierung regionaler Busverkehrs, sofern keine Anpassung der Landesmittel für den ÖPNV erfolgt?**

Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger in erheblichem Umfang, insbesondere durch gesetzliche Finanzhilfen nach dem NNVG sowie durch Förderprogramme für Betrieb und Investitionen im ÖPNV. Hierzu gehört auch die Förderung landesbedeutsamer Buslinien.

Die Landesregierung beobachtet die Entwicklung der Kosten und des Finanzierungsbedarfs im ÖPNV fortlaufend und steht hierzu mit den kommunalen Aufgabenträgern im Austausch. Sie überprüft ihre Finanzierungs- und Förderinstrumente im Rahmen der jeweiligen haushaltsrechtlichen Möglichkeiten regelmäßig mit dem Ziel, einen leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV zu unterstützen.

Mit Blick auf die in der Anfrage angesprochene Finanzsituation des Regionalverbandes Großraum Braunschweig ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass das Land die Finanzierung der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger bereits im Jahr 2026 verstärkt hat. Hierzu wurde die Verwaltungskostenpauschale nach § 7 Abs. 4 NNVG von jährlich 1,35 Euro auf 2,59 Euro je Einwohner angehoben. Landesweit wurden dafür zusätzliche Mittel in Höhe von 10 Millionen Euro bereitgestellt. Aufgrund der gesetzlichen Verteilungsregelung erhält der Regionalverband Großraum Braunschweig dadurch jährlich rund 1,4 Millionen Euro zusätzlich.

Darüber hinaus enthält der Haushaltsplanentwurf 2027/2028 weitere 10 Millionen Euro jährlich für die Unterstützung des straßengebundenen ÖPNV ab dem Jahr 2027. Vorbehaltlich der Beschlussfassung durch den Landtag würden hiervon auf den Regionalverband Großraum Braunschweig

ebenfalls rund 1,4 Millionen Euro jährlich entfallen. Insgesamt würde sich die zusätzliche Unterstützung des Landes für den Regionalverband Großraum Braunschweig damit auf rund 2,8 Millionen Euro jährlich belaufen.