

## **Anlage 6 aV**

### **Leitlinien zur Weiterentwicklung des ÖPNV gemäß der Strategiepa- piere des Landkreises**

Die Erreichung der Klima- und Umweltziele kann nur mit technologischen Veränderungen (Antriebswende), Leistungserweiterungen (z. B. Taktverdichtungen) und der Flexibilisierung des Leistungsangebots (z. B. Einführung von On-Demand-Verkehren) erreicht werden. Notwendig sind daher abgestimmte Einzelmaßnahmen.

Über Ziffer 2.8 der allgemeinen Vorschrift sollen insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung der Antriebswende erfasst werden.

Dabei soll die Verwendung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge unterstützt werden. Dies dient der Umsetzung der Ziele des Landkreises, welche sich aus folgenden Strategiepapieren des Landkreises ergeben:

- **Regionalraumordnungsplan 19.12.2018:**

- Das Schutzgut „Klima und Luft“ soll durch Maßnahmen im Bereich Mobilität in Abschnitt 4.1 geschützt werden.
- „Ausgehend von der demografischen Entwicklung und der allgemeinen finanziellen Situation sind zur Sicherung einer hohen Effizienz des ÖPNVs im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne regional- und funktionspezifische Bedienungsstandards zu entwickeln.“
- „Im Bereich der Verkehrsentwicklung wird der Schwerpunkt auf der nachhaltigen privatwirtschaftlichen Verkehrssituation liegen, um den Landkreis als touristisch geprägte Region hinsichtlich des Verkehrsaufkommens, der Wahl des Verkehrsmittels und der Bereitstellung klimaschonender Infrastruktur zu entwickeln.“

- **Nahverkehrsplan des Landkreises Aurich vom 9.12.2020**

Der Modal Split zwischen IV und ÖPNV ist gem. Ziffer 3.1 zugunsten des ÖPNV weiterzuentwickeln.

- „Die Erhöhung des Gesamtanteils der ÖPNV-Nutzer am Gesamtverkehrsaufkommen und die Bereitschaft vom IV auf den ÖPNV umzusteigen, tragen zu einer Verbesserung der Umweltbedingungen und einer erhöhten Verkehrssicherheit bei.“

#### **Nachhaltige Mobilität:**

- „Der Öffentliche Personennahverkehr soll zu einem integrierten, bedarfsgerechten und flexiblen Verkehrsverbund entwickelt werden, um die Mobilität der Bevölkerung in der Region nachhaltig zu gewährleisten und allen Bevölkerungsteilen eine bedarfsgerechte und chancengleiche Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen.“

- **Integriertes Klimaschutzkonzept (in Vorbereitung)**

- Im Rahmen des zu entwickelnden „Integrierten Klimaschutzkonzeptes“ sind insbesondere Maßnahmen zur Förderung des „klimafreundlichen Verkehrs“ vorgesehen. Die zu beschließenden Maßnahmen dürfen nicht hinter das Leitbild zur Erreichung der Verkehrswende im ÖPNV rückfallen.

- **Wasserstoffstrategie des Landkreises**

- Der Landkreis Aurich ist Teil der HyStarter-Region (Beauftragung 14.09.2021)
- Das regionale Netzwerk aus Politik, kommunalen Betrieben, Industrie, Gewerbe und Gesellschaft wird dann gemeinsam eine Konzeptidee und Projekte mit besonderem Fokus auf Verkehrsanwendungen entwickeln, so der Plan. Dabei ist allen Beteiligten klar, dass Wasserstoff nur ein Teil der Energie- und Mobilitätswende sein kann und immer eine integrierte Betrachtung erfolgen muss.

Die Ziele des Landkreises sollen durch die freiwillige Umsetzung der durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) erreicht werden. Damit sollen die durch Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz erfolgten zeitlichen und sachlichen Mindestanforderungen für die Verwendung von emissionsarmen und -freien Pkw sowie leichten und schweren Nutzfahrzeugen auch für solche Verkehre gelten, welche durch bestehende eigenwirtschaftliche Marktstrukturen nicht in den Anwendungsbereich dieses Gesetzes fallen und daher für die fraglichen Verkehre als zusätzliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gelten.

Eine Berücksichtigung der Standards nach dem SaubereFahrzeugBeschG über die allgemeine Vorschrift kann nur im Wege eines Höchsttarifs erfolgen, daher ist im Falle der Antragsstellung ein fiktiver Tarifizuschlag zu ermitteln, welcher über die allgemeine Vorschrift ausgleichsfähig ist. Die Höhe des Ausgleichs ist anhand der vom Unternehmer nachzuweisenden spezifischen Mehrkosten, der geplanten Verkehrsleistung und einer Nachfragekomponente zu ermitteln. Dabei ist der fiktive Tarifizuschlag anhand der Regelungen zur Tarifgenehmigung nach § 39 PBefG zu bestimmen:

- Spezifischen Mehrkosten der Fahrzeuge: Ergeben sich aus der Differenz der investiven Mehrkosten für die Beschaffung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge verglichen mit konventionell-betriebenen Fahrzeugen der gleichen Fahrzeugklasse, abzüglich etwaiger Förderungen. Den Nachweis hat der Unternehmer zu führen.
- Spezifische Mehrkosten der Infrastruktur: Mehrkosten können sich aus der Errichtung und Vorhaltung der notwendigen Infrastruktur ergeben, abzüglich etwaiger Förderungen. Auch hierfür hat der Unternehmer den Nachweis zu erbringen.
- Geplanten Verkehrsleistung: Die Fahrzeuge müssen im Linienverkehr eingesetzt werden. Für die Ermittlung der maßgeblichen Kosten im Rahmen der Tarifprüfung nach § 39 PBefG findet die erwartete Km-Leistung Eingang. Dabei dürfen nur die spezifischen Mehrkosten berücksichtigt werden, abzüglich ersparter Aufwendungen.
- Nachfragekomponente: Die Mehrkosten sind auf die erwartete Nachfrage zu übertragen. Dabei ist eine durchschnittliche Nachfrage über alle Linien und alle Fahrzeuge vorzunehmen (P/km).

Die tarifliche Berücksichtigung setzt einen form- und fristgerechten Antrag voraus.

- Der Antragssteller trägt gem. Ziffer 2.7 der allgemeinen Vorschrift die Darlegungs- und Beweislast
- Der Antrag ist schriftlich zu stellen
- Der Antrag muss vor dem Ausgleichsjahr, spätestens bis zum 30.09. eingereicht werden.
- Der Antrag muss vollständig und prüffähig sein. Das Unternehmen muss die Dokumente für die Beschaffung der Fahrzeuge und zur Errichtung der Infrastruktur in Kopie vorlegen. Der Unternehmer hat Förderanträge und deren Bewilligung vorzulegen und das Datum der Betriebsaufnahme mitzuteilen
- Er hat weiter darzulegen, in welchem zeitlichen und sachlichen Anwendungsbereich das Fahrzeug bzw. die Infrastruktur eingesetzt werden soll.
  - Für die Fahrzeuge hat der Antragssteller die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge je Linienkilometer des letzten Jahres anzugeben (P/km) und – sofern davon abweichend – den Besetzgrad der Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnologie (P/km/eFz)
  - Für die Infrastruktur hat der Antragsteller den Anteil von konventionellen und alternativen eingesetzten Antriebstechnologien die voraussichtliche Auslastung im jeweiligen Ausgleichsjahr, die maximale Auslastung sowie die voraussichtliche Nutzungsdauer anzugeben.
- Die konkreten Anforderungen für den Nachweis ergeben sich aus dem Bescheid des Landkreises. Der Bescheid ergeht als eigenständige Regelungen zum allgemeinen Tarifausgleich.
- Der Landkreis wird sicherstellen, dass die Unternehmer, die über die allgemeine Vorschrift Ausgleichsmittel für die Verwendung der Ladeinfrastruktur erhalten, dauerhaft einen diskriminierungsfreien Zugang für Dritte zu dieser Infrastruktur gewährleisten müssen. Dies ist erforderlich, um auch zukünftig einen fairen Wettbewerb um die Erbringung der Verkehrsleistung in der Region sicherzustellen.

Die allgemeine Vorschrift gilt nur für die konzessionierte Verkehrsunternehmen unmittelbar. Es ist damit in Ziffer 2.8 der allgemeinen Vorschrift kein eigener Antrag der Subunternehmen möglich. Der Konzessionär könnte – sofern Bereitschaft besteht – jedoch für seine Subunternehmen einen Antrag aus der allgemeinen Vorschrift stellen und sich sodann verpflichten, den Ausgleich in voller Höhe an die Subunternehmen weiterzuleiten. Hierzu wird eine Regelung in die für das Klimaticket eingefügte Anlage 6 der allgemeinen Vorschrift integriert. Der Landkreis wird diesen Förderansatz regelmäßig dahingehend überprüfen, ob sich aufgrund der technologischen Entwicklung und der Kostenentwicklung für konventionellen Busbetrieb und für den Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken notwendig ist.