

# Anschluss an die Wunderline ?

Leer, 17. Januar 2018

Stephan Börger  
Stabsstelle Mobilitätsmanagement

# In Niedersachsen ist Busverkehr primär Sache des jeweiligen Landkreises

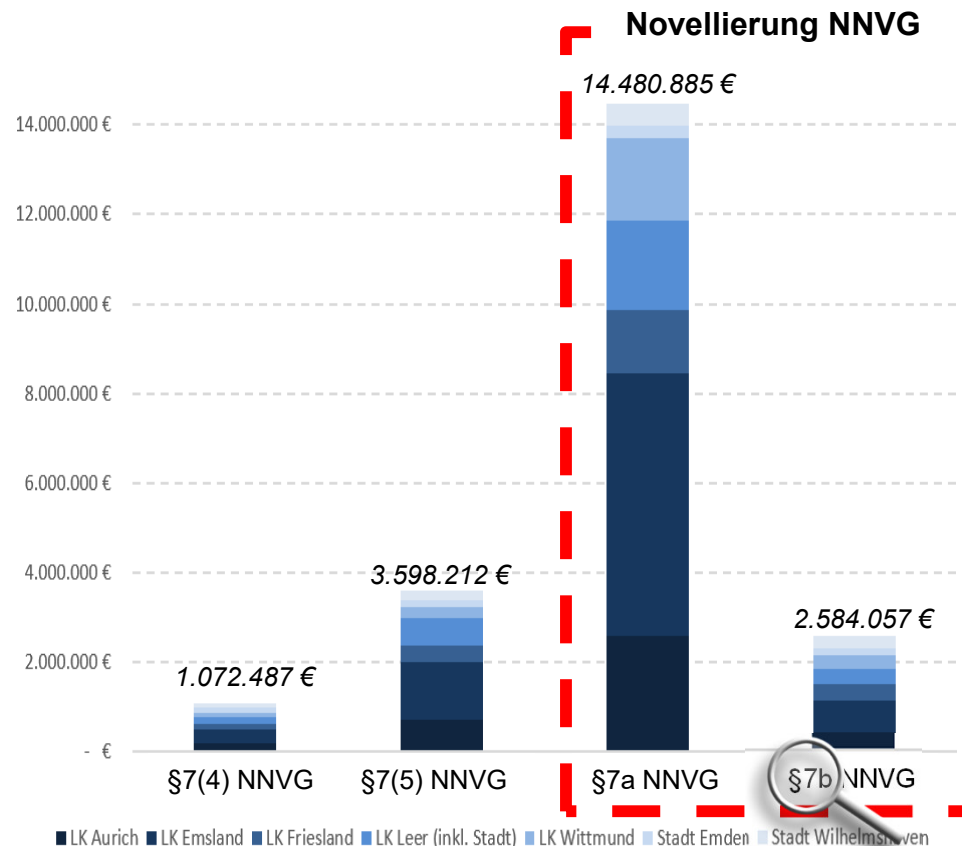
## Umsetzung der Regionalisierung

- Seit 1996 liegt in Niedersachsen die Verantwortung (Planung, Steuerung & Finanzierung) für den straßengebundenen ÖPNV bei den Landkreisen <sup>1</sup>(sog. Aufgabenträger (AT)).
- Landkreise können sich zur gemeinsamen Wahrnehmung ihrer Aufgabenträgerschaft z.B. zu Zweckverbänden zusammen schließen
- Gemeinden haben das Recht, selbst als ÖPNV-Aufgabenträger tätig zu werden
- Das Angebotsgefälle zwischen vom Land finanziertem Schienenverkehr (SPNV) zum vom AT verantworteten regionalen Busverkehr (ÖPNV) spiegelt den Stellenwert des Nahverkehrs vor Ort wider



<sup>1</sup> Grundlage ist das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG)

# Im Landesvergleich ist die VEJ-Finanz- ausstattung durchschnittlich



## ÖPNV-Finanzierung

- Zur ÖPNV-Finanzierung stehen der Verkehrsregion Ems-Jade (VEJ) gemäß NNVG **jährlich ca. 21,74 Mio. EUR** zur Verfügung
- Im Vergleich mit anderen ländlichen Landkreisen ist die NNVG-Finanz-ausstattung durchschnittlich
- Im Vergleich mit dem ZVBN sind die VEJ-Finanzmittel gem. NNVG höher (ZVBN: 19,75 Mio. EUR p.a.)

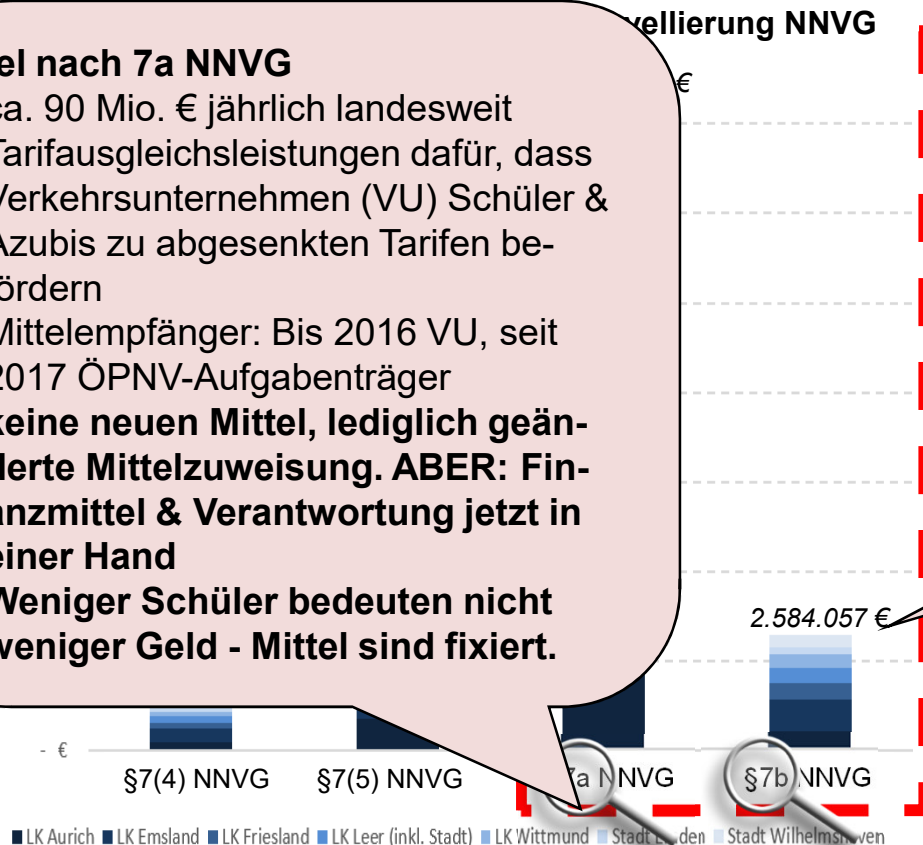
|      | Bevölkerung | Fläche (km²) | EW/km² |
|------|-------------|--------------|--------|
| VEJ  | 923.955     | 6.669        | 139    |
| ZVBN | 1.128.511   | 8.381        | 135    |

<sup>1</sup> ohne Bremen/Bremerhaven  
Angaben Fläche & Bevölkerung aus [www.wikipedia.de](http://www.wikipedia.de)

# Im Landesvergleich ist die VEJ-Finanz- ausstattung durchschnittlich

## Mittel nach 7a NNVG

- ca. 90 Mio. € jährlich landesweit
- Tarifausgleichsleistungen dafür, dass Verkehrsunternehmen (VU) Schüler & Azubis zu abgesenkten Tarifen befördern
- Mittlempfänger: Bis 2016 VU, seit 2017 ÖPNV-Aufgabenträger
- keine neuen Mittel, lediglich geänderte Mittelzuweisung. ABER: Finanzmittel & Verantwortung jetzt in einer Hand**
- Weniger Schüler bedeuten nicht weniger Geld - Mittel sind fixiert.**



## ÖPNV-Finanzierung

### Mittel nach 7b NNVG

- ca. 20 Mio. € jährlich landesweit
- Neue Mittel „On Top“ seit 01.01.2017**
- Verwendung für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs
- Wunsch des Gesetzgebers, mit diesen Mittel neue Angebotsformen auszuprobieren

Finanzierung gem. NNVG höher (ZVBN: 10,75 Mio. EUR p.a.)

|      | Bevölkerung | Fläche (km <sup>2</sup> ) | EW/km <sup>2</sup> |
|------|-------------|---------------------------|--------------------|
| VEJ  | 923.955     | 6.669                     | 139                |
| ZVBN | 1.128.511   | 8.381                     | 135                |

<sup>1</sup> ohne Bremen/Bremerhaven  
Angaben Fläche & Bevölkerung aus [www.wikipedia.de](http://www.wikipedia.de)

# Der Gestaltungswille im ÖPNV ist landesweit heterogen ausgeprägt



## Der Nahverkehrsplan (NVP) im NNVG

- Der NVP ist der ÖPNV-Rahmenplan des Aufgabenträgers das relevante Steuerinstrument des Aufgabenträgers
- Gemäß §6 (1) Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) soll die NVP-Aufstellung alle 5 Jahre erfolgen
- Die NVP-Aktualisierungsfrequenz der ÖPNV-Aufgabenträger ist uneinheitlich
- Ein aktueller NVP ist jedoch kein genereller Indikator für innovative Maßnahmen z.B. im nicht-schulbezogenen ÖPNV
- NVP-Aktualisierungspflicht bis Ende 2019, ansonsten Einstellung der (neuen) Finanzierungsmittel (§7a + 7b NNVG) durch das Land

# Der Nahverkehr im Landkreis Leer bietet viele Chancen zur Verbesserung

## Bestandsaufnahme & Erkenntnisse

### Status Quo Nahverkehr

- Das ÖPNV-Angebot orientiert sich größtenteils an den Belangen des Schülerverkehrs
  - „Richtiger“ Taktverkehr ist die Ausnahme: Nur Linien 460 & 620
  - Unterschiedliche Bedienungsfrequenz & Streckenverläufe an Schul- & Ferientagen
  - Wenig bis kein Angebot in den Ferien, abends und am Wochenende
- Kein Verbundtarif mit Integration der Schiene
- Anrufbus Leer: Nicht als Zubringer zum Bahnhof Leer nutzbar

### Fazit

- Der bestehende ÖPNV ist für wahlfreie Kundschaft im Zu- und Abbringerverkehr zur Schiene i.d.R. keine Alternative
- Nicht schulpflichtige Zwangskunden können mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot ihre Bedürfnisse nur sehr erschwert bis überhaupt nicht befriedigen: Der Schülerverkehr dominiert, Rest ist oftmals nur „Beifang“
- Intermodale Mobilität ist aufgrund fehlender Verknüpfung (zeitlich & räumlich) bzw. fehlenden Angeboten kaum bzw. nicht möglich
- ÖPNV-Angebot und nicht schulpflichtiger Bedarf kennen sich nicht

Es muss etwas geschehen,



[www.suche.t-online.de/fast-cgi/tsc?q=vogel+Strau%C3%9F&encQuery=vogel+Strau%C3%9F&lang=any&mandant=toi&device=html&dia=suche&context=img&tpc=internet&ptl=std&classification=portal&start=0&num=10&ocr=yes&sb=top&more=none](http://www.suche.t-online.de/fast-cgi/tsc?q=vogel+Strau%C3%9F&encQuery=vogel+Strau%C3%9F&lang=any&mandant=toi&device=html&dia=suche&context=img&tpc=internet&ptl=std&classification=portal&start=0&num=10&ocr=yes&sb=top&more=none)

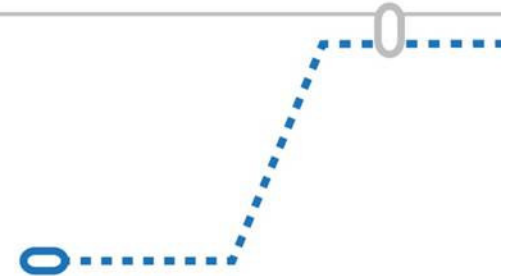
aber es darf nichts passieren





# Unternehmen statt unterlassen !

## „Weiter so !“ löst keine Probleme



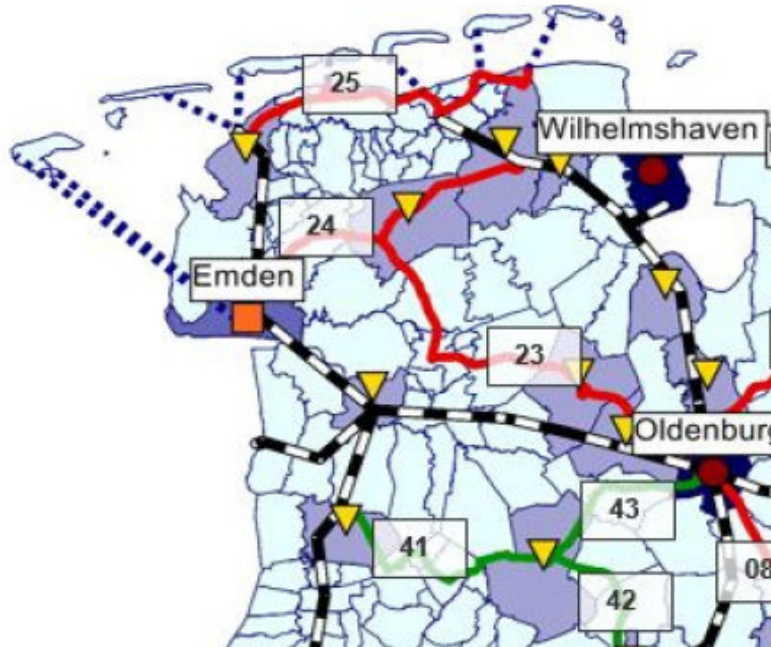
### Mögliche Stoßrichtungen für eine Vorwärtsstrategie im ÖPNV

- Verbesserung der Schlagkraft des Aufgabenträgers
  - Aktive Aufgabenwahrnehmung durch Nutzung des gesetzlichen Gestaltungsrahmens und branchenüblichen Instrumentariums (z.B. Linienbündel, Vergabe, Vorabbekanntmachungen)
  - Stärkeres unternehmerischen Denken beim Aufgabenträger & Vorhaltung von Branchenwissen & betriebswirtschaftlichen Kenntnissen (z.B. in der Leistungskalkulation)
  - Personalausstattung muss zum Anspruch passen
  - Jedermann-Verkehr als neue Kernkompetenz: Erkenntnis, dass im ÖPNV auch schulfremde Nachfrager und Ziele existieren
  - Experimentierfreudigkeit anstelle von Ablehnung durch Verweis auf jahrelange negative Erfahrungen der Branchenakteure. Sammeln eigener Erfahrungen statt Übernahme der Unternehmensmeinung
- Implementierung intermodalen Denkens bei ÖPNV-Aufgabenträgern, Politik und Unternehmen
- Kenntnis bzw. aktive Nutzung der sonstigen Möglichkeiten der Branche wie z.B.
  - Inanspruchnahme des Fördererlasses zur Einführung landesbedeutsamer Buslinien
  - Inanspruchnahme des Fördererlasses zur Einrichtung & Betrieb von Mobilitätszentralen ggf. Kombination mit Klimaschutzmitteln des Bundes
  - Anschlussmobilität im Niedersachsentarif





# Mit Landesbuslinien SPNV-Standards in die schienenlose Fläche tragen



## Mögliche Linien in der VEJ

- Oldenburg – Westerstede – Aurich [23]
- Emden – Aurich – Wittmund [24]
- Norden – Esens [25]
- Papenburg – Friesoythe [41]

Schaffung von Busangeboten auf Relationen, die heute nicht hinreichend durch den SPNV abgedeckt werden:

- Verbindungen von Mittelzentren ohne SPNV-Anschluss an zugeordnetes Oberzentrum
- Lückenschlüsse im SPNV
- hohes Pendleraufkommen
- oder touristische Bedeutung
- Schaffung schneller Verbindungen mit Anschluss-sicherung

Förderung: Nicht rückzahlbarer Zuschuss je Fahrplankilometer in Abhängigkeit von der Steuerkraft der linienführenden Landkreise/ kreisfreien Städte.

- **Tagtypabhängige & raumstrukturelle Betriebszeiten von bis zu 17 Stunden/Tag (6 bis 23 Uhr) im 60- bzw. 120-Minuten-Takt (SVZ)**
- **Einhaltung von Richtwerten zur Linienführung**

# Erkenntnisgewinn durch strukturiertes Vorgehen vor Aktionismus

*Wer will wann wohin ? Und wohin wann wieder zurück ?*

## Bestandsaufnahme im Kreis Leer

- **Identifizierung von zu erreichenden Zielen (Mobilitätspartner)**
  - Gesundheitsversorger (z.B. Ärzte)
  - Örtliche Verwaltung & Freizeiteinrichtungen
  - Schulen & Regionale Arbeitgeber
- **Erreichbarkeitsanalyse der Mobilitätspartner**
  - Kompatibilität zu den Bedürfnissen?
  - Linienverläufe & Haltestellenlage passend ?
  - Erreichbarkeitsmängel vorhanden ?

## Analyse, Anpassbarkeit & Beratung

- **Durchführung Mobilitätscheck je Partner**
  - Inwieweit lassen sich vorhandene Angebote besser mit den lokalen Erfordernissen örtlicher Einrichtungen abstimmen ?
  - Auslotung der Kooperationsbereitschaft der Mobilitätspartner
  - Schließung von Informationsdefiziten
  - **Wenn Bedürfnisse mit Status Quo-Angebot nicht erfüllt werden können, ist das Angebot bedarfsgerecht zu erweitern**

## Verstetigung einer kontinuierlichen Rückkopplung zwischen Angebot & Bedarf

- **Schaffung eines lernenden Mobilitätssystems, dass sich an Veränderungen zeitnah anpasst**
  - Aufbau Akteursnetzwerk
  - Mobilitätslösungen erarbeiten und umsetzen
  - Etablierung einer langfristig wirksamen Arbeitsstruktur
- **Sicherstellung des Informationsflusses zwischen Mobilitätspartnern und Landkreis Aurich & Herstellung eines Informationsflusses zwischen Mobilitätspartnern und Bürgern**
  - **Zu klären: Prozessführer (Initiativen, Verwaltung, Externe ??)**

# Erkenntnisgewinn durch strukturiertes Vorgehen vor Aktionismus

*Wer will wann wohin ? Und wohin wann wieder zurück ?*

## Bestandsaufnahme im Kreis Leer

- **Identifizierung von zu erreichenden Zielen (Mobilitätspartner)**
  - Gesundheitsversorger (z.B. Ärzte)
  - Örtliche Verwaltung & Freizeiteinrichtungen
  - Schulen & Regionale Arbeitgeber
- **Erreichbarkeitsanalyse der Mobilitätspartner**
  - Kompatibilität zu den Bedürfnissen?
  - Linienverläufe & Haltestellenlage passend ?
  - Erreichbarkeitsmängel vorhanden ?

## Analyse, Anpassbarkeit & Beratung

- **Durchführung Mobilitätscheck je Partner**
  - Inwieweit lassen sich vorhandene Angebote besser mit den lokalen Erfordernissen örtlicher Einrichtungen abstimmen ?
  - Auslotung der Kooperationsbereitschaft der Mobilitätspartner
  - Schließung von Informationsdefiziten
  - **Wenn Bedürfnisse mit Status Quo-Angebot nicht erfüllt werden können, ist das Angebot bedarfsgerecht zu erweitern**

## Verstetigung einer kontinuierlichen Rückkopplung zwischen Angebot & Bedarf

- **Schaffung eines lernenden Mobilitätssystems, dass sich an Veränderungen zeitnah anpasst**
  - Aufbau Akteursnetzwerk
  - Mobilitätslösungen erarbeiten und umsetzen
  - Etablierung einer langfristig wirksamen Arbeitsstruktur
- **Sicherstellung des Informationsflusses zwischen Mobilitätspartnern und Landkreis Aurich & Herstellung eines Informationsflusses zwischen Mobilitätspartnern und Bürgern**
  - **Zu klären: Prozessführer (Initiativen, Verwaltung, Externe ??)**

# Erkenntnisgewinn durch strukturiertes Vorgehen vor Aktionismus

*Wer will wann wohin ? Und wohin wann wieder zurück ?*

## Bestandsaufnahme im Kreis Leer

- **Identifizierung von zu erreichenden Zielen (Mobilitätspartner)**
  - Gesundheitsversorger (z.B. Ärzte)
  - Örtliche Verwaltung & Freizeiteinrichtungen
  - Schulen & Regionale Arbeitgeber
- **Erreichbarkeitsanalyse der Mobilitätspartner**
  - Kompatibilität zu den Bedürfnissen?
  - Linienverläufe & Haltestellenlage
  - Erreichbarkeitsmängel vorh.

## Analyse, Anpassbarkeit

- **Durchführung Mobilitätsmanagement mit geeigneten Partnern**
  - Inwieweit vorhandene Angebote bestmöglich den Erfordernissen örtlicher Entscheider entsprechen?
  - Kooperationsbereitschaft der Mobilitätspartner
  - Schließung von Informationsdefiziten
- **Wenn Bedürfnisse mit Status Quo-Angebot nicht erfüllt werden können, ist das Angebot bedarfsgerecht zu erweitern**

## Verstetigung einer Mobilitätsstruktur – Rückkopplung zwischen Angebot & Bedarf

- **Schaffung eines Mobilitätssystems, das sich an Veränderungen zeitnah anpasst**
  - Ein Netzwerk
  - Lösungen erarbeiten und umsetzen
  - Sicherung einer langfristig wirksamen Arbeitsstruktur
- **Sicherstellung des Informationsflusses zwischen Mobilitätspartnern und Landkreis Aurich & Herstellung eines Informationsflusses zwischen Mobilitätspartnern und Bürgern**
  - Zu klären: Prozessführer (Initiativen, Verwaltung, Externe ??)

**Förderfähig über die Klimaschutzinitiative des Bundes sowie über die Richtlinie zu Mobilitätszentralen des Landes**

# Zukünftig soll der Niedersachsentarif auch im Vor- und Nachlauf gelten



## Anschlussmobilität

- Der Niedersachsentarif (NiTa) ist der einheitliche Nahverkehrstarif für den Eisenbahnverkehr in Niedersachsen.
- Er kann zukünftig mit der erweiterten Anschlussmobilität eine landesweite tarifliche Schiene-Bus-Verknüpfung anbieten.
- In den Ni-Ta-Fahrkarten soll dann die Bus-/Stadtbahn-Nutzung entweder automatisch ohne Mehrpreis (bei Einzelfahrkarten) oder gegen einen ermäßigten Aufpreis (bei Zeitkarten) enthalten sein.
- Niedersachsen-Ticket: Anerkennung in verbundfreien Räumen
- Dieses Angebot soll im Vor- und Nachlauf an allen Bahn-Haltepunkten in Bremen, Niedersachsen und Hamburg umgesetzt werden **und verursacht für die Kommunen voraussichtlich keine Mehrkosten**





# Viel Erfolg

**Stephan Börger / Mobilitätsmanagement**

**☎ 0511 / 53333-107**

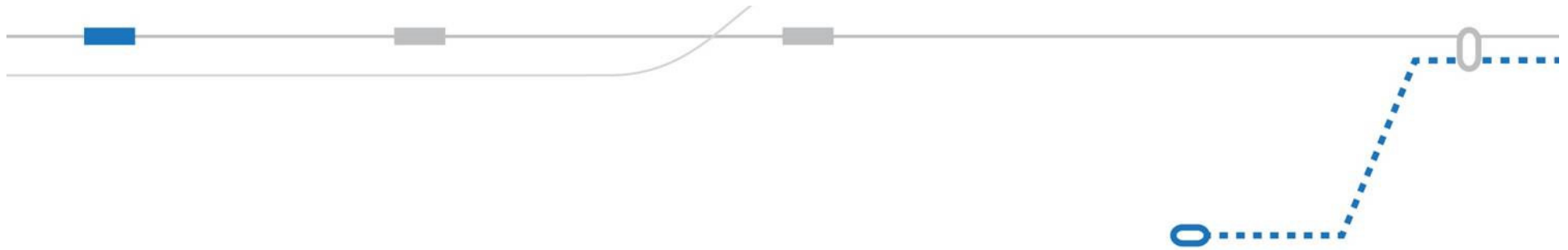
**[boerger@lnvg.de](mailto:boerger@lnvg.de)**



**Mobilitätsmanagement, Stephan Börger**

Folie 14    27.11.2019



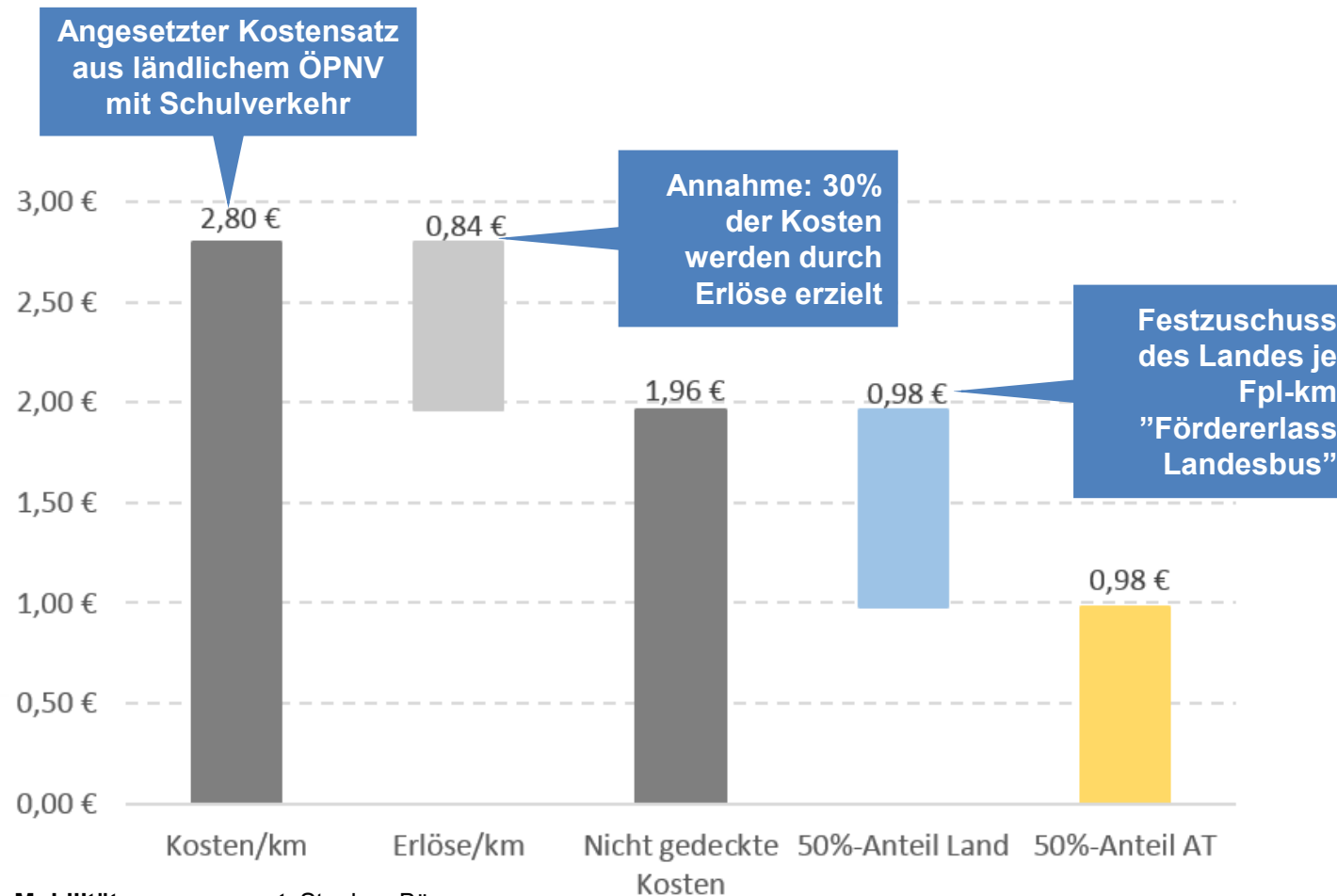


# Backup

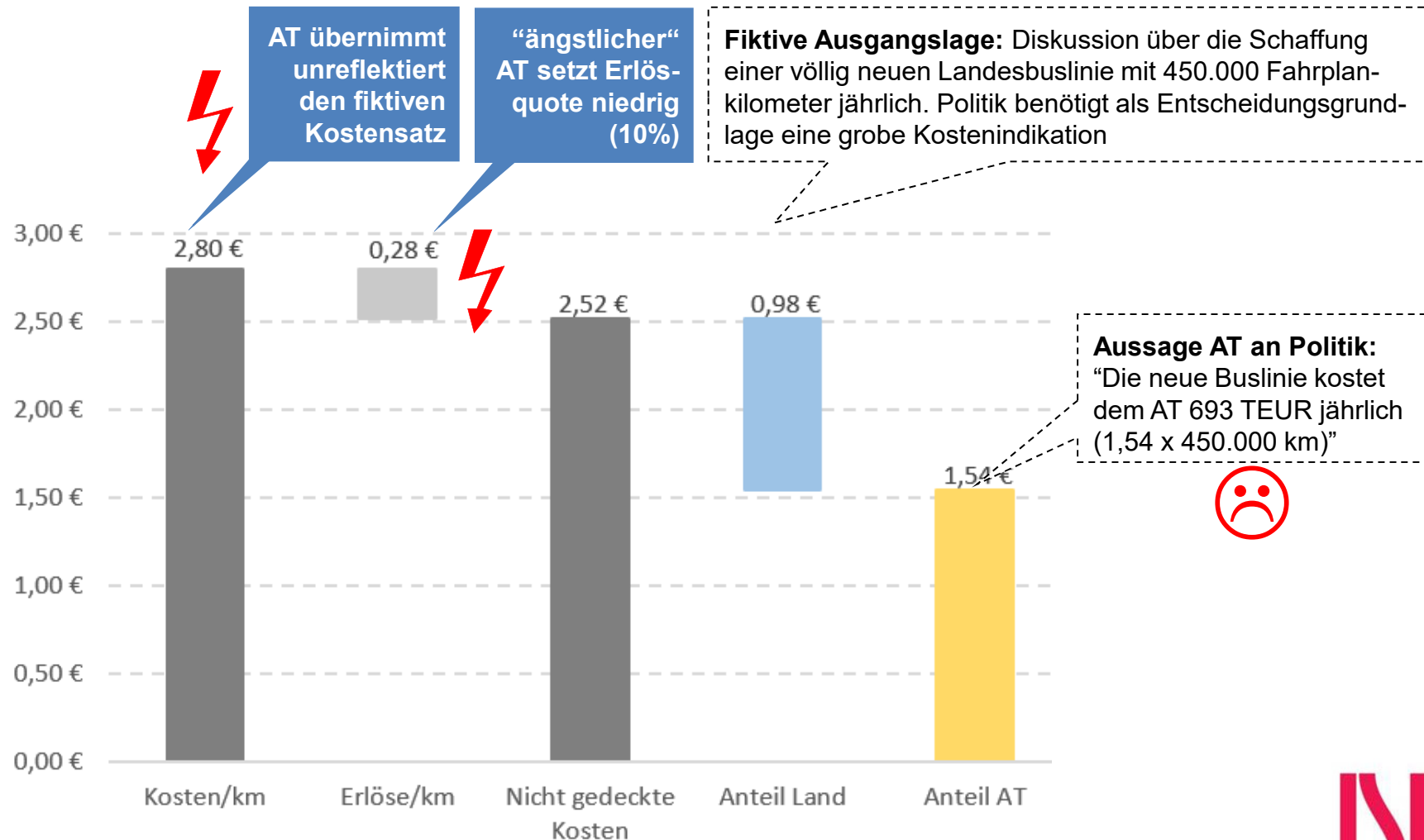




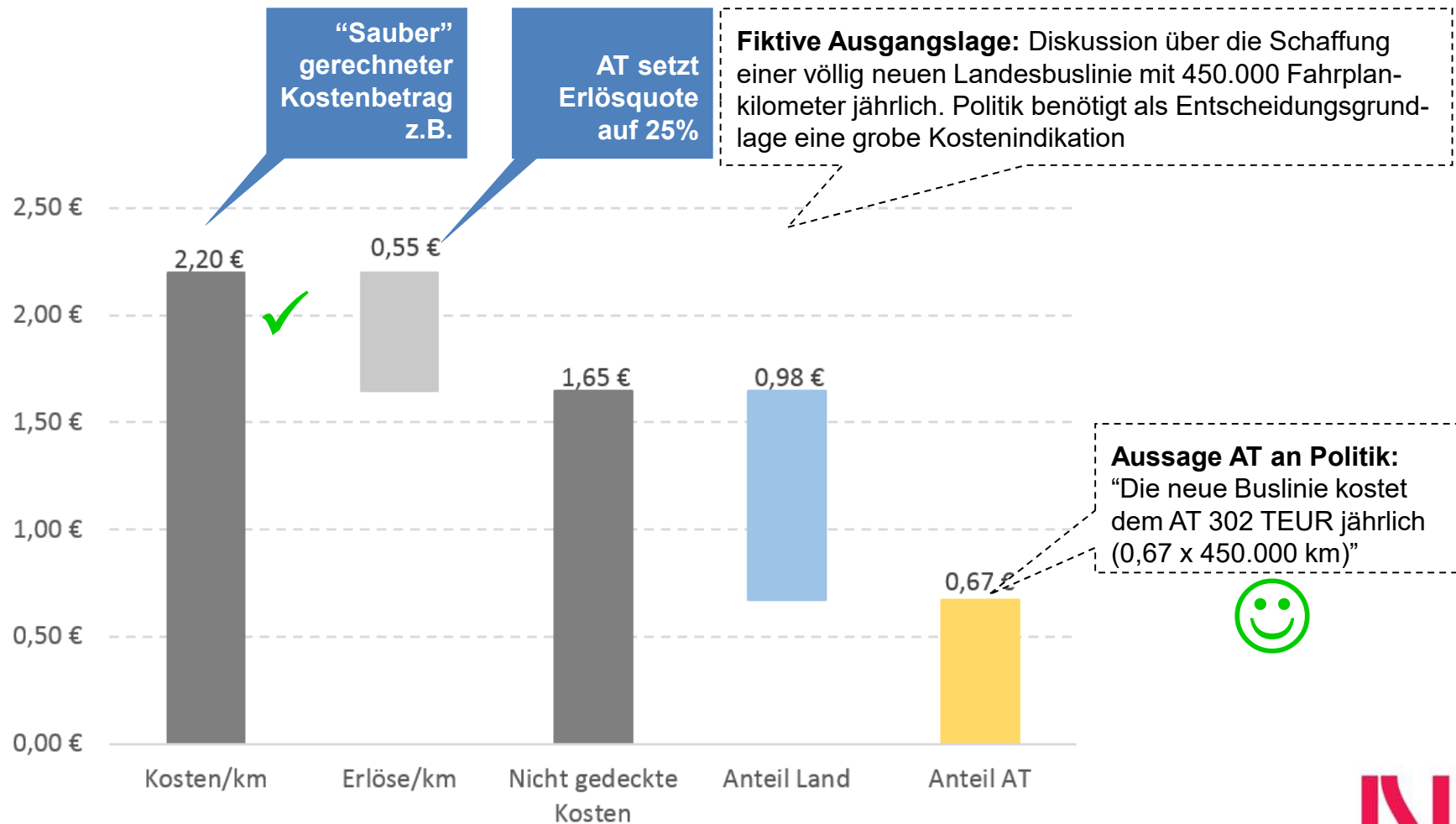
# Das Land fördert Landesbusse mit einem Festzuschuss je gefahrenem Km



# Fehlende Branchenkenntnis kann sinnvolle Projekte verhindern



# Entscheidungen benötigen Branchenkenntnis bei den Entscheidern



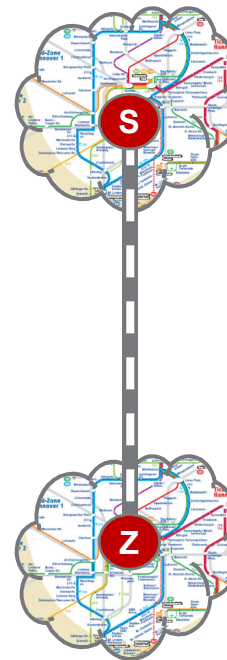
# Die Anschlussmobilität im Niedersachsentarif

## Beispiel Bartarif

### Vorteile der Anschlussmobilität

Die erweiterte Anschlussmobilität bietet

- einen Mehrwert, da die Weiterfahrt im Relationsbartarif an Start- und Zielort automatisch inklusive ist
- einen preislichen Anreiz, da indem der Kunde keine Kosten für die Weiterfahrt vor Ort bezahlen muss und ist
- einfach in der Kommunikation und
- baut Mobilitätsbarrieren ab



### Leer

Vorlauf im Stadtgebiet Leer  
z.B. ab „Kaserne“ inklusive

### Oldenburg

Nachlauf im Stadt-  
gebiet Oldenburg  
z.B. bis „Lappan“ inklusive