

Anschluss an die Wunderline ?

Leer, 17. Januar 2018

Stephan Börger
Stabsstelle Mobilitätsmanagement

In Niedersachsen ist Busverkehr primär Sache des jeweiligen Landkreises

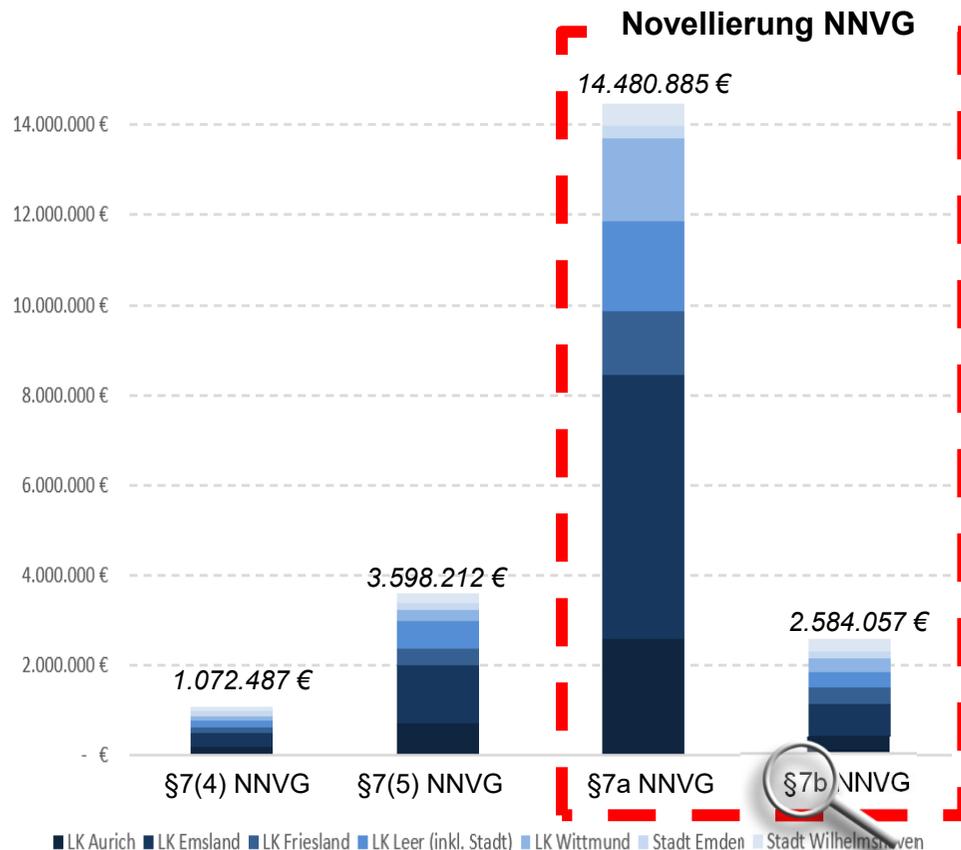
Umsetzung der Regionalisierung

- Seit 1996 liegt in Niedersachsen die Verantwortung (Planung, Steuerung & Finanzierung) für den straßengebundenen ÖPNV bei den Landkreisen ¹(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



¹ 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-Finanzausstattung durchschnittlich
- Im Vergleich mit dem ZVBN sind die VEJ-Finanzmittel gem. NNVG höher (ZVBN: 19,75 Mio. EUR p.a.)

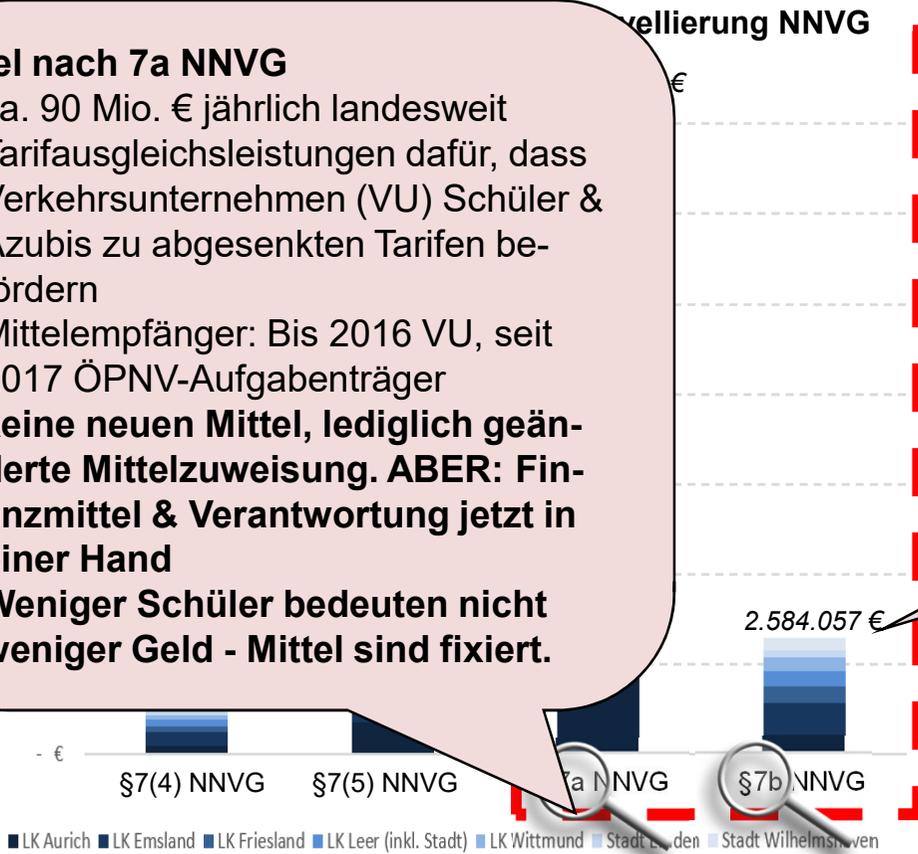
	Bevölkerung	Fläche (km ²)	EW/km ²
VEJ	923.955	6.669	139
ZVBN	1.128.511	8.381	135

¹ ohne Bremen/Bremerhaven
Angaben Fläche & Bevölkerung aus 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
- Mittelpfänger: 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 ²)	EW/km ²
VEJ	923.955	6.669	139
ZVBN	1.128.511	8.381	135

¹ ohne Bremen/Bremerhaven
Angaben Fläche & Bevölkerung aus www.wikipedia.de

Der Gestaltungswille im ÖPNV ist landesweit heterogen ausgeprägt



Kommunalbericht 2017
“Eine Prüfung des straßengebundenen ÖPNV offenbarte Schwächen bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes, der Schaffung barrierefreier Zugänge und der Vergabe von Verkehrsleistungen.”
(Landesrechnungshof (Lrh) Niedersachsen)
Alle geprüften NVP wurden ohne externe Unterstützung erstellt

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,



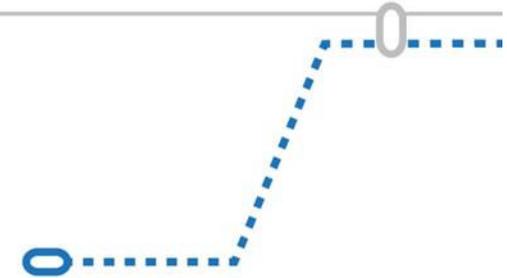
www.suche.t-online.de/fast-cgi/tsc?q=vogel+Strau%C3%9F&encQuery=vogel+Strau%C3%9F&lang=any&mandant=toi&device=html&dia=suche&context=img&tpc=internet&pt=std&classification=portal&start=0&num=10&ocr=yes&sb=top&more=none

aber es darf nichts passieren



Unternehmen statt unterlassen !

„Weiter so !“ löst keine Probleme

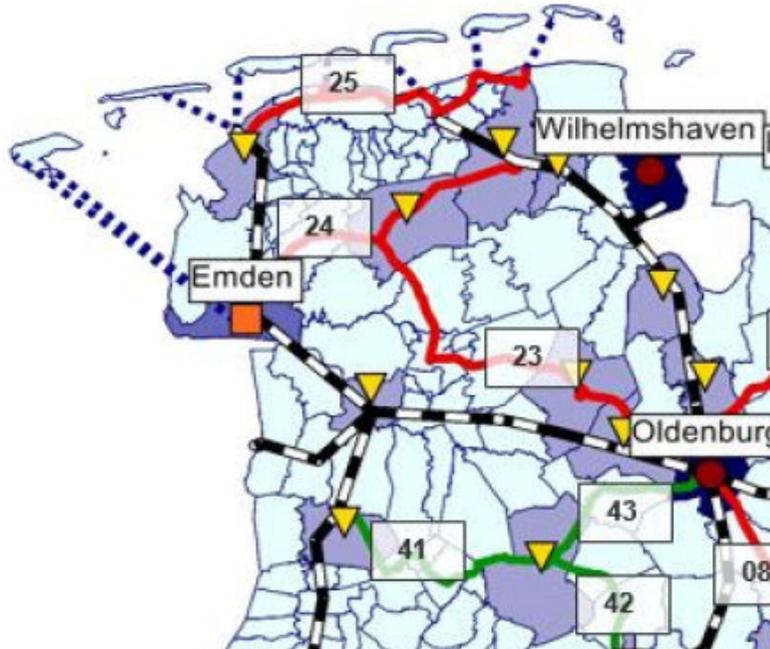


Mögliche Stoßrichtungen für eine Vorwärtsstrategie im ÖPNV

- 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 Anschlusssicherung

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, das 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

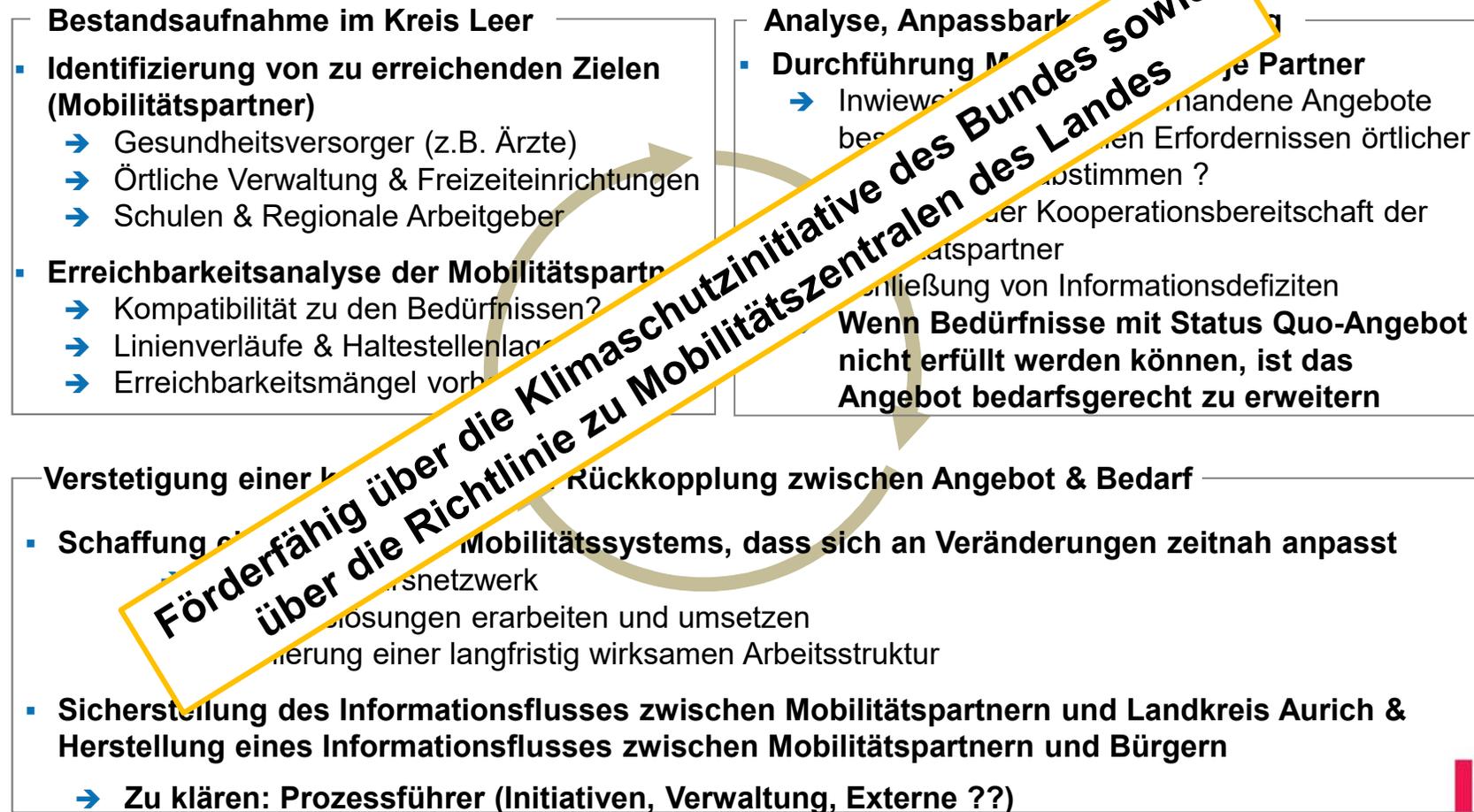
- **Durchführung Mobilitätscheck je Partner**
 - Inwieweit lassen sich vorhandene Angebote besser mit den lokalen Erfordernissen örtlicher Einrichtungen abstimmen ?
 - Auslotung der Kooperationsbereitschaft der Mobilitätspartner
 - Schließung von Informationsdefiziten
 - **Wenn Bedürfnisse mit Status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

Verstetigung einer kontinuierlichen Rückkopplung zwischen Angebot & Bedarf

- **Schaffung eines lernenden Mobilitätssystems, das 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 ?



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 des 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

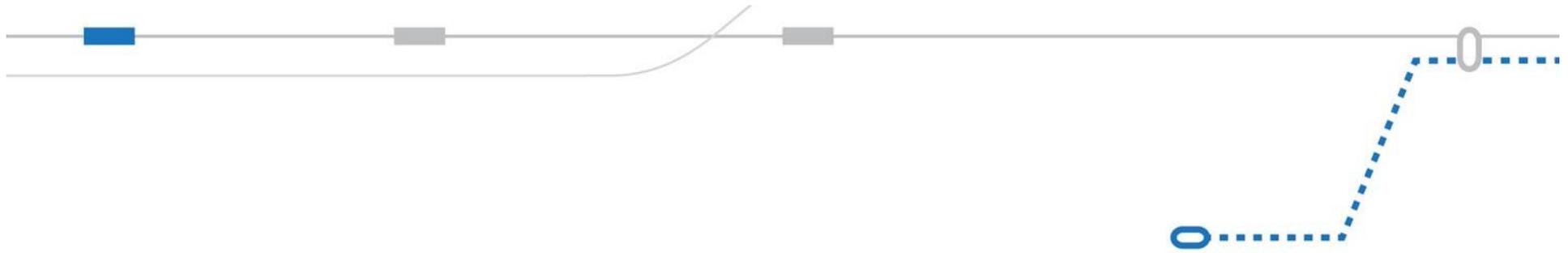
boerger@lnvg.de



Mobilitätsmanagement, Stephan Börger

Folie 14 27.11.2019

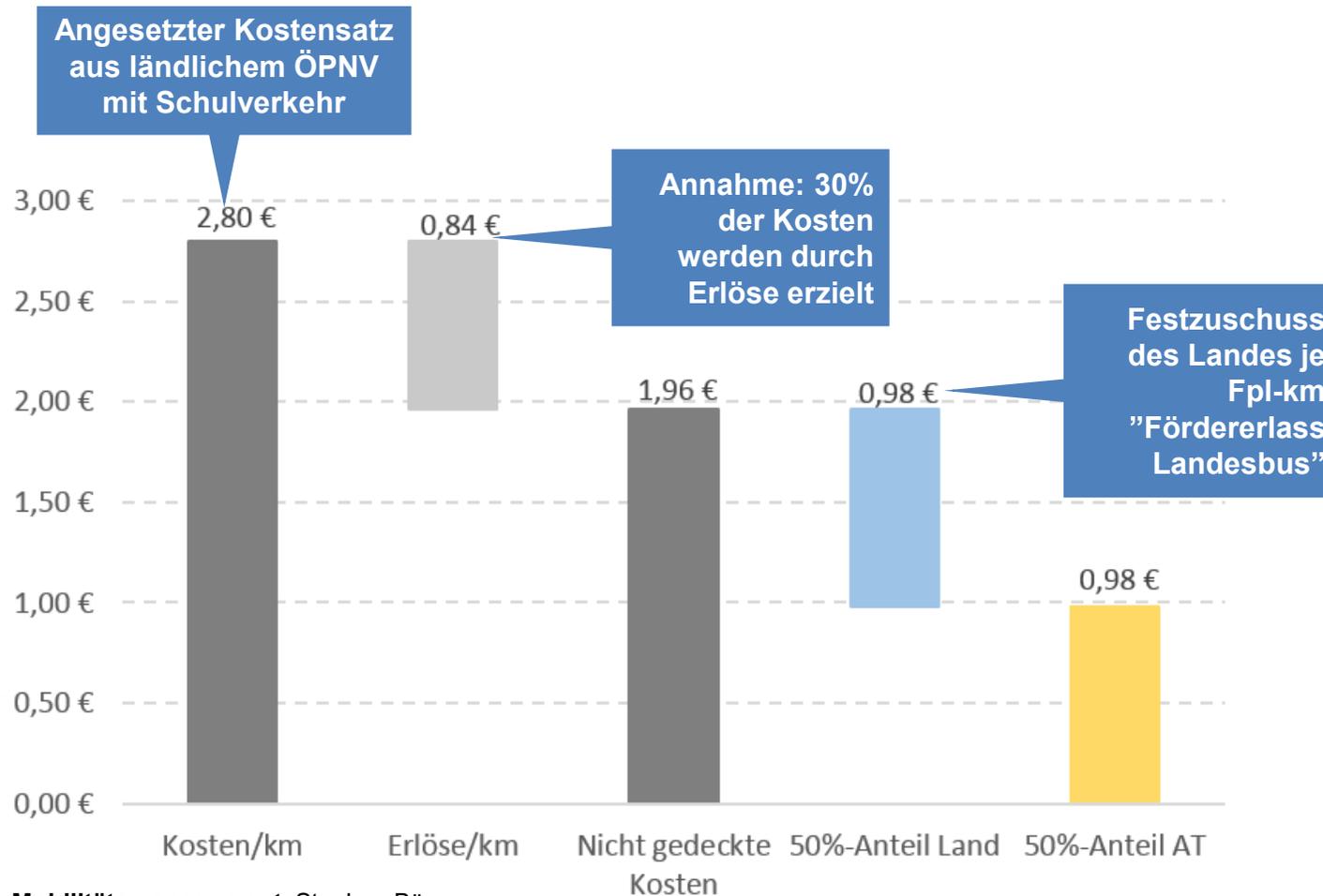




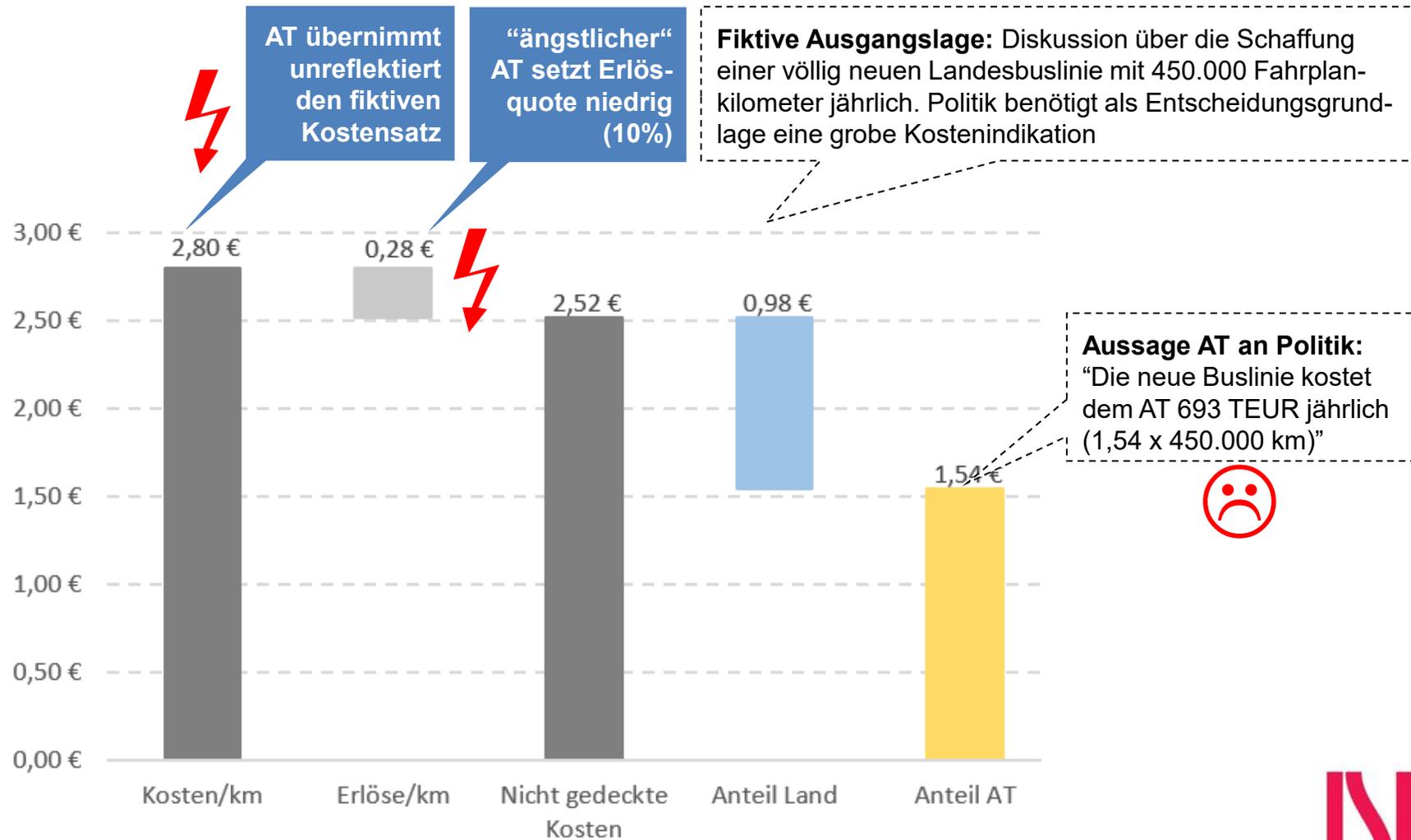
Backup



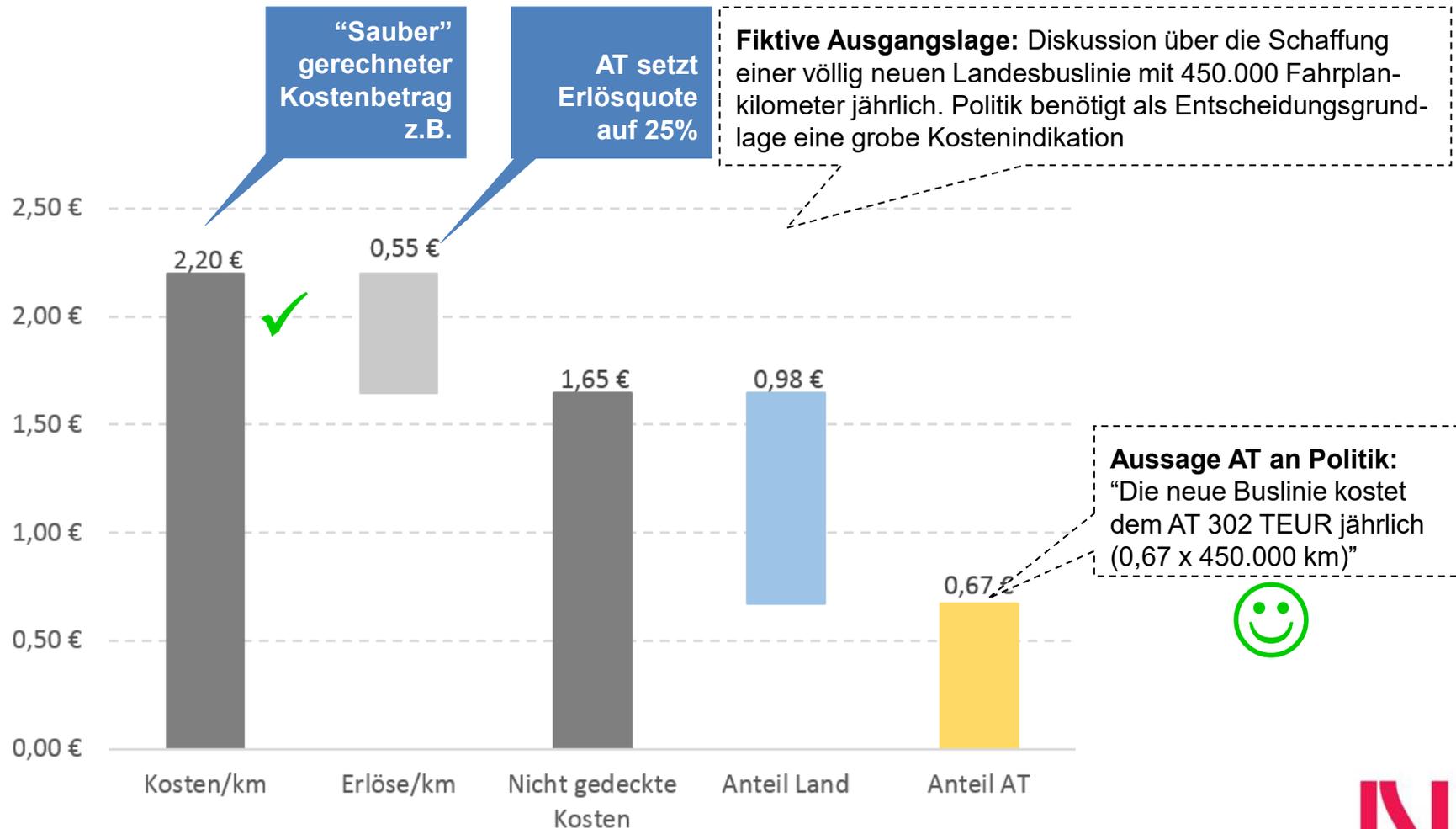
Das Land fördert Landesbusse mit einem Festzuschuss je gefahrenem Km



Fehlende Branchenkenntnis kann sinnvolle Projekte verhindern



Entscheidungen benötigen Branchenkenntnis bei den Entscheidern



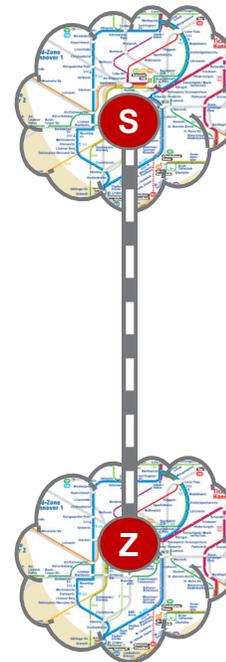
Die Anschlussmobilität im Niedersachsentarif

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 Stadtgebiet Oldenburg
z.B. bis „Lappan“ inklusive