



Save the Date



Niedersachsen. Klar.

Fachtagung „ÖPNV innovativ kombiniert – Mehrwerte schaffen für Unternehmen und Bevölkerung im ländlichen Raum“

20. April 2018 | 9:00 – 14:00 Uhr | Alter Landtag Oldenburg | Tappenbeckstraße 1 | 26122 Oldenburg



Der Nahverkehrsplan als zentrales Steuerungsinstrument für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung

Aurich, 6. März 2018

Stephan Börger
Leiter Stabsstelle Mobilitätsmanagement

Umfrage: Ausbau des Nahverkehrs wichtiger als neue Straßen



Umfrage: Mehr Deutsche für Ausbau von öffentlichem Nahverkehr als für neue Straßen

Mainz (AFP) Die Deutschen ziehen einer Umfrage zufolge den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel dem Bau neuer Straßen und Autobahnen vor. In der am Dienstag veröffentlichten Erhebung des Instituts Infratest dimap im Auftrag des ARD-Politikmagazins "Report Mainz" und des Südwestrundfunks sprachen sich 42 Prozent der Befragten für mehr öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aus. Nur 22 Prozent wünschten sich mehr und bessere Straßen und Autobahnen.

Infratest Dimap, 09.01.18

Fotoquellen: DB Regio Bus, J. Schneider, M. Schiefelbusch, LNVG

Mobilitätsmanagement, Stephan Börger

Folie 3

06.03.2018

Neue Funktion Mobilitätsmanagement bei der LNVG seit Herbst 2016

ÖPNV-Ergebnisse des Zukunftsforums



- Einrichtung einer landesweiten zentralen Informations- & Beratungsstelle für Mobilität im ländlichen Raum
- Unterstützung & Erprobung von Mobilitätszentralen in weiteren Regionen
- Prüfung der Übertragbarkeit Moobil+ auf weitere Regionen
- Neuregelung §45a PBefG
- Einführung eines Landesbusnetzes
- Schaffung eines neuen Finanzrahmen für Bedarfsverkehre
- Verfolgung des Ressourcen-Sharing-Ansatzes

Ziel

Die Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum

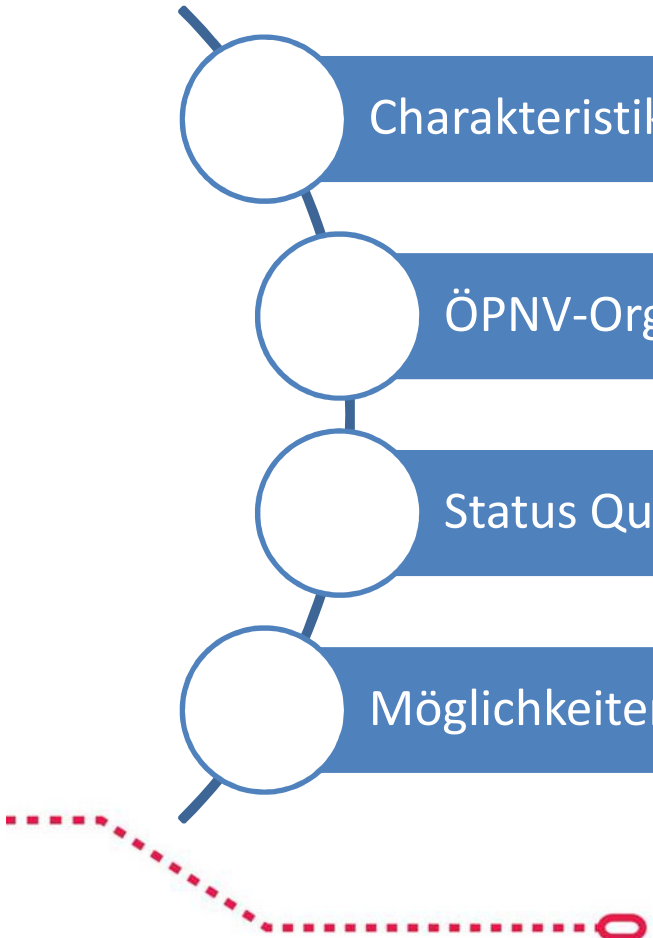
Aufgaben der Stabsstelle MoMa



- Beratung von ÖPNV-Aufgabenträgern, Städten und Gemeinden, Verbänden und Initiativen
 - grundsätzliche Strategie
 - Einrichtung z. B. differenzierter Bedienungsformen
 - organisatorische Ausgestaltung und ggf. fachliche Begleitung
- Übergreifende Vernetzung von regionalen Akteuren mit gleicher/ähnlicher Zielstellung wie potenzielle ÖPNV-Ziele, Verbände (Klimaschützer, Seniorenverbände, Bürgervereine usw.).
- **Ziel: Schaffung von Strukturen, zur Verbesserung ländlicher Mobilität**



Agenda

- 
- Charakteristika des ländliche Raums
 - ÖPNV-Organisation & Finanzierung in Niedersachsen
 - Status Quo Kreis Aurich
 - Möglichkeiten des Kreises & Maßnahmen des Landes



Agenda



Charakteristika des ländliche Raums

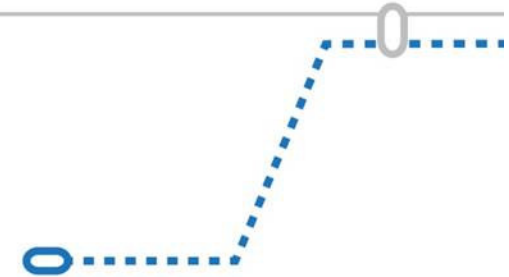
ÖPNV-Organisation & Finanzierung in Niedersachsen

Status Quo Kreis Aurich

Möglichkeiten des Kreises & Maßnahmen des Landes



Ländliche Mobilität



Charakterisierung ländlicher Raum

- Geringe Bevölkerungsdichte
- Disperse Siedlungsstrukturen
- Große Entfernungen zwischen Wohnort und Funktionen des täglichen Lebens
- Demographie (Alterung, Geburtenzahl, abnehmende Bevölkerungszahl)

Mobilität im ländlichen Raum

- Hohe PKW-Verfügbarkeit = hohe Habitualisierung der Pkw-Nutzung
- Kostenfalle Autoabhängigkeit mit Zweit- & Drittwagen
- Fortgeschrittene ÖPNV-Entwöhnung; ÖPNV-Wahrnehmung i.d.R. lediglich als „Schulbus“
- Rudimentärer Mobilverbund – nicht im Fokus
- **ÖPNV-Angebot und potenzielle Nachfrage kennen sich nicht (mehr)**

Mobilitätsprobleme im ländlichen Raum

- Bestehender ÖPNV passt nicht zu den Bedürfnissen der nicht schulpflichtigen Bevölkerung
 - fehlende Angebote von schnellen Verbindungen in Orte höherer Ordnung
 - fehlende Angebote von Innerortsverbindungen
 - Mobilitätseinschränkungen bei Gruppen mit eingeschränkten PKW-Nutzungsmöglichkeiten und größerer Distanz zu den benötigten Einrichtungen/Zielen
- Grundsätzliche Mobilitätsprobleme bei Menschen mit gesundheitlichen Einschränkungen
- **Bündelung von Verkehrsnachfrage zunehmend schwieriger - Wirtschaftlichkeit von liniengebundenen ÖPNV nimmt ab**



Agenda



Charakteristika des ländliche Raums

ÖPNV-Organisation & Finanzierung in Niedersachsen

Status Quo Kreis Aurich

Möglichkeiten des Kreises & Maßnahmen des Landes



In Niedersachsen ist Busverkehr primär Sache des jeweiligen Landkreises

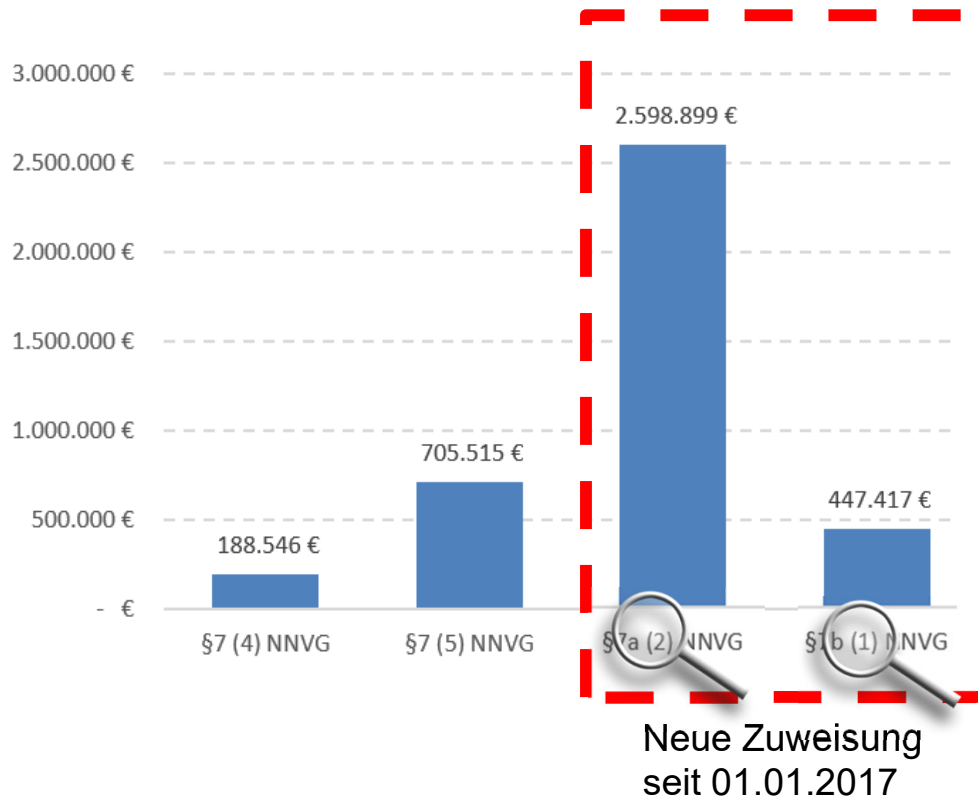
Umsetzung der Regionalisierung

- Seit 1996 liegt in Niedersachsen die Verantwortung (Planung, Steuerung & Finanzierung) für den straßengebundenen ÖPNV bei den Landkreisen und kreisfreien Städten ¹(sog. Aufgabenträger (AT)).
- AT können sich zur gemeinsamen Wahrnehmung ihrer Aufgabenträgerschaft z.B. zu Zweckverbänden zusammen schließen
- Gemeinden haben das Recht, selbst als ÖPNV-Aufgabenträger tätig zu werden
- AT erhalten vom Land Finanzmittel zur Ausgestaltung des Nahverkehrs vor Ort und projektbezogene Fördermittel auf Antrag
- *Angebotsgefälle zwischen vom Land finanzierten Schienennahverkehr (SPNV) und von den Kreisen verantworteten Busverkehr (ÖPNV)*



¹ Grundlage ist das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (§4 NNVG)

Im Landesvergleich ist die Auricher Finanzausstattung durchschnittlich



Finanzen

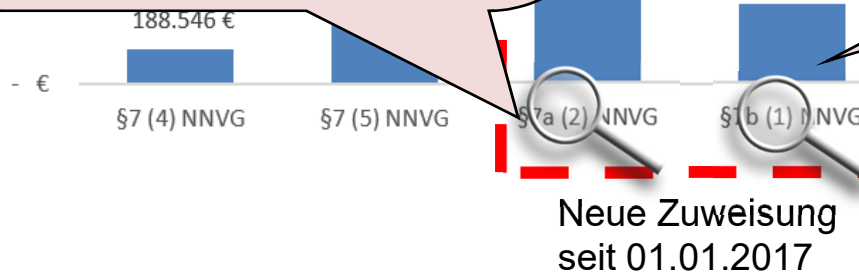
- Zur ÖPNV-Finanzierung stehen dem Landkreis Aurich gemäß NNVG **jährlich ca. 3,96 Mio. EUR** zur Verfügung
- Im Vergleich mit anderen ländlichen Landkreisen ist die NNVG-Finanzausstattung durchschnittlich

Organisation

- Der Kreis Aurich ist ÖPNV-Aufgabenträger
- ÖPNV-Fachexpertise & Unterstützung durch die Verkehrsregion Ems Jade (VEJ)
- Beschlossener Nahverkehrsplan (NVP) aus 1998
- NVP-Inhalt: Unbekannt

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 mehr weniger Geld - Mittel sind fixiert.**



ich ist die Auricher Fi- durchschnittlich

Mittel nach 7b NNVG

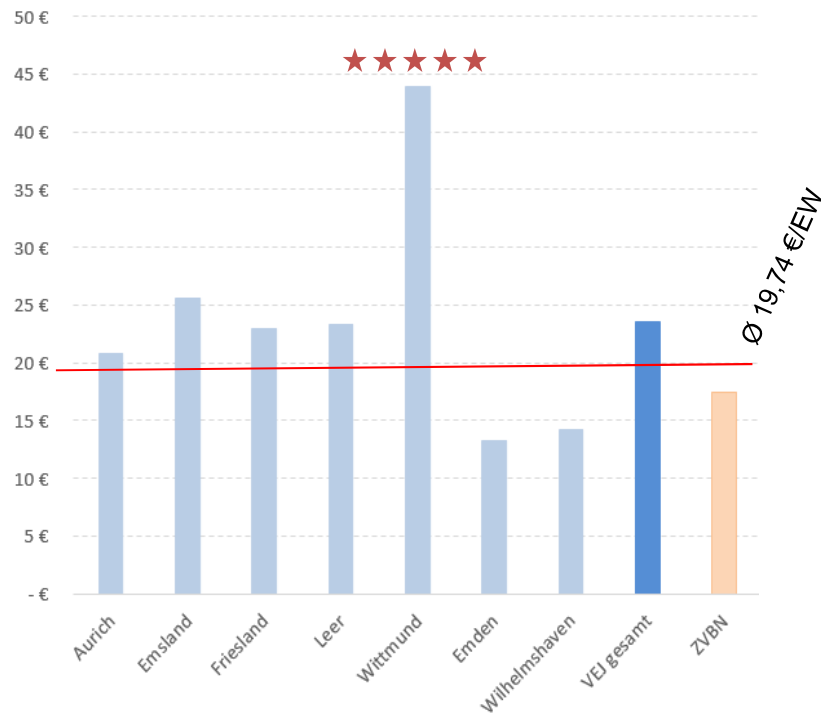
- ca. 20 Mio. € jährlich landesweit
- Neue Mittel „On Top“**
- Verwendung für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs
- Wunsch des Gesetzgebers, mit diesen Mittel neue Angebotsformen auszuprobieren

Der Kreis Aurich ist ÖPNV-Aufgabenträger

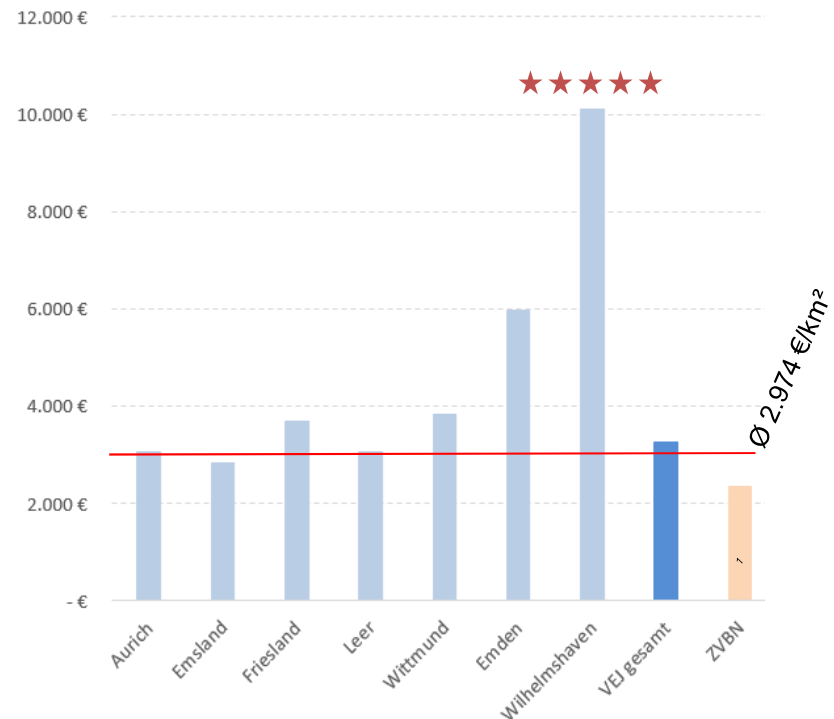
- ÖPNV-Fachexpertise & Unterstützung durch die Verkehrsregion Ems Jade (VEJ)
- Beschlossener Nahverkehrsplan (NVP) aus 1998
- NVP-Inhalt: Unbekannt

Die Finanzausstattung der VEJ- Landkreise & Städte ist heterogen

NNVG-Finanzzuweisung je Einwohner



NNVG-Finanzzuweisung je km²



	Bevölkerung	Fläche (km²)	EW/km²
VEJ	923.955	6.669	139
ZVBN ¹	1.128.511	8.381	135

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

Aufgabendifferenzierung zwischen Finanzierung & Förderung

ÖPNV-Finanzierung

■ Finanzierung gemäß NNVG

- Zugewiesene Mittel nach §7 (5) NNVG. Verwendung gemäß (7) NNVG
- Zugewiesene Mittel nach §7a NNVG zur Gewährleistung abgesenkter Fahrpreise für Schüler & Azubis („Säule 1“)
- Zugewiesene Mittel nach §7b NNVG zur Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV („Säule 2“)

■ Prüfung der Verwendungsnachweise

ÖPNV-Förderung

■ Fördertatbestände gem. NGVFG z.B.

- Bau von Haltestellen/Busbahnhöfen
- P&R-, B&R-, K&R-Anlagen
- Empfangsgebäude an SPNV-Bahnhöfen
- Betriebshöfe Bus & Stadtbahn
- Busbeschleunigung
- Fahrgastinformation
- (Bürger-)Busförderung
- Tarif, Verkehrsgemeinschaften & Verbünde

■ Bewilligung der Förderung von landesbedeutsamen Buslinien

Der Gestaltungswille im ÖPNV ist landesweit heterogen ausgeprägt

Indikator Nahverkehrsplan

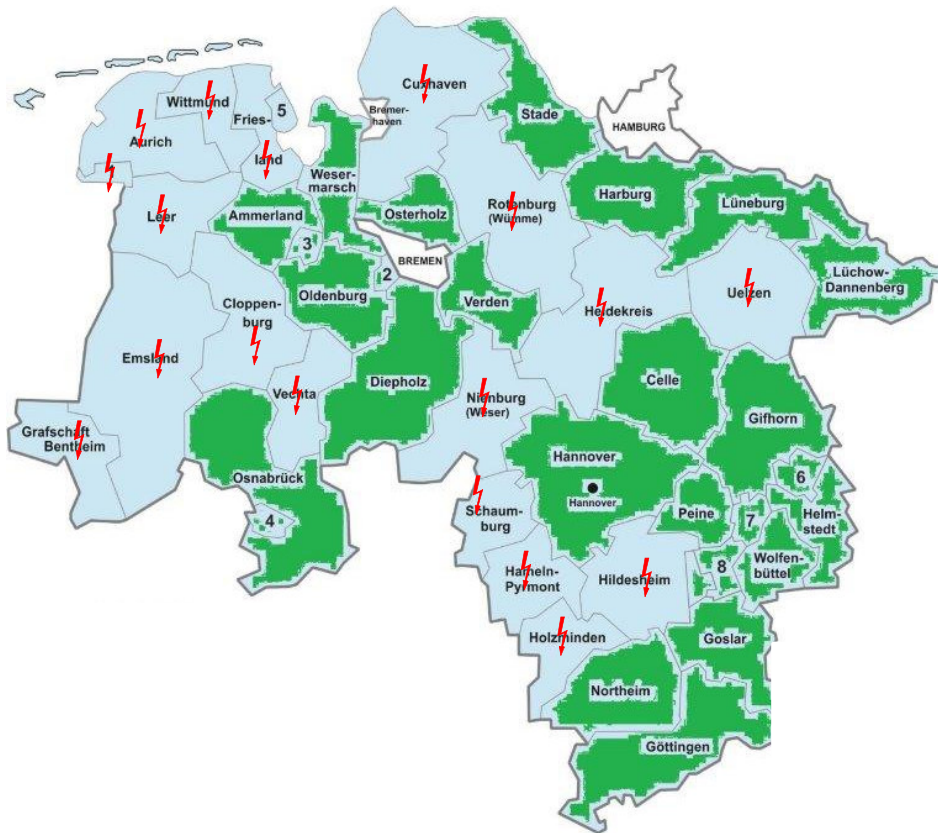


Der Nahverkehrsplan (NVP) im NNVG

- 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 Gestaltungswille im ÖPNV ist landesweit heterogen ausgeprägt

Indikator Echtzeit-Kundeninformation

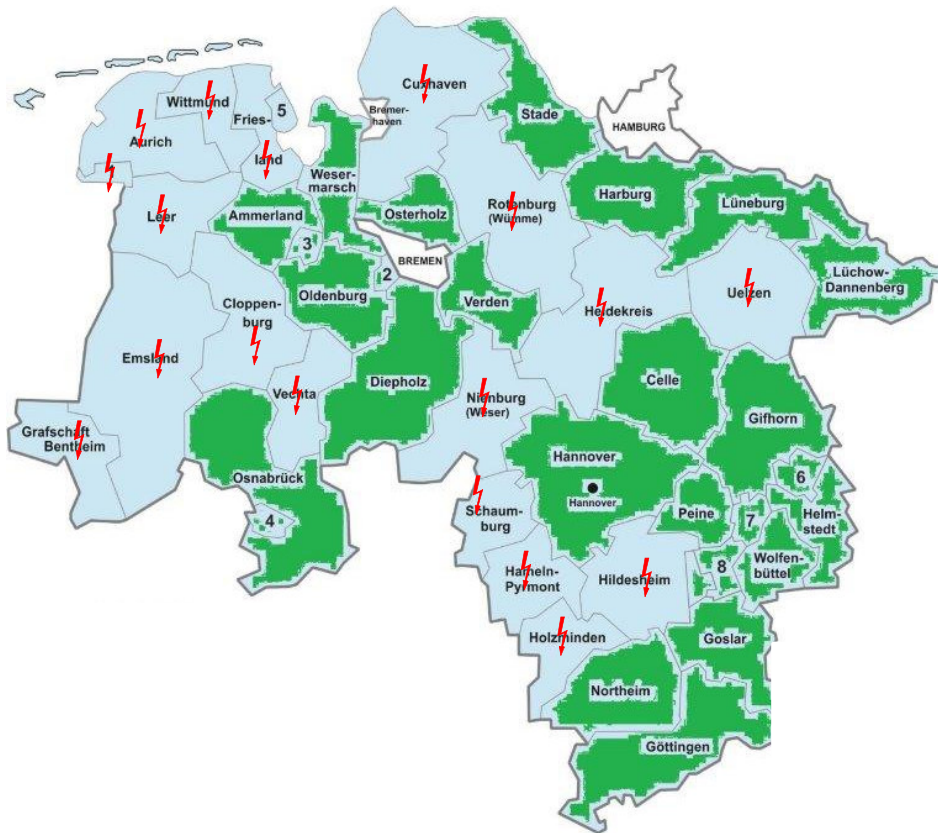


Echtzeitinformationssysteme

- Schnelle Versorgung von Fahrgästen mit aktuellen Betriebsdaten und Informationen über Störungen oder Verspätungen
- Ziel der Landesförderung ist eine Verknüpfung des gesamten ÖPNV-Angebots mit allen Verkehrsunternehmen und Verkehrsträgern in einem definierten Verkehrsraum
- Gefördert werden können bauliche & technische Maßnahmen zur Errichtung einer durchgehenden dynamischen Fahrgastinformation auf Echtzeitbasis
- Echtzeit-Einsatzmöglichkeiten z.B. an der Haltestelle, im Fahrzeug und in anderen Auskunftsmedien (Internet, Callcenter, mobile Endgeräte)

Der Gestaltungswille im ÖPNV ist landesweit heterogen ausgeprägt

Indikator Echtzeit-Kundeninformation



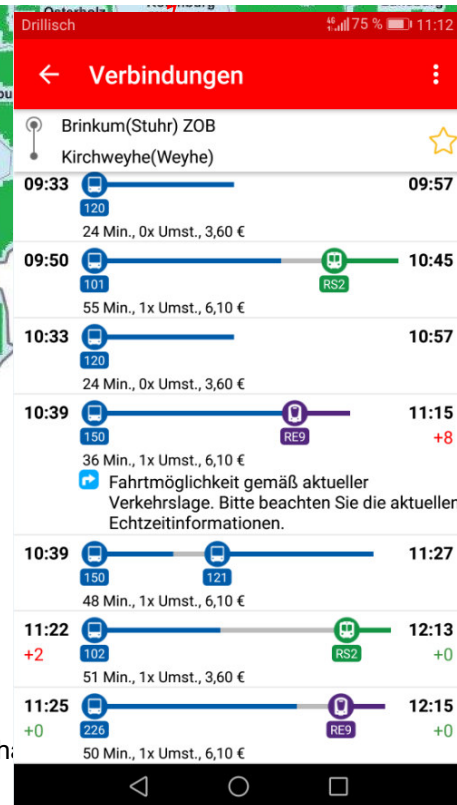
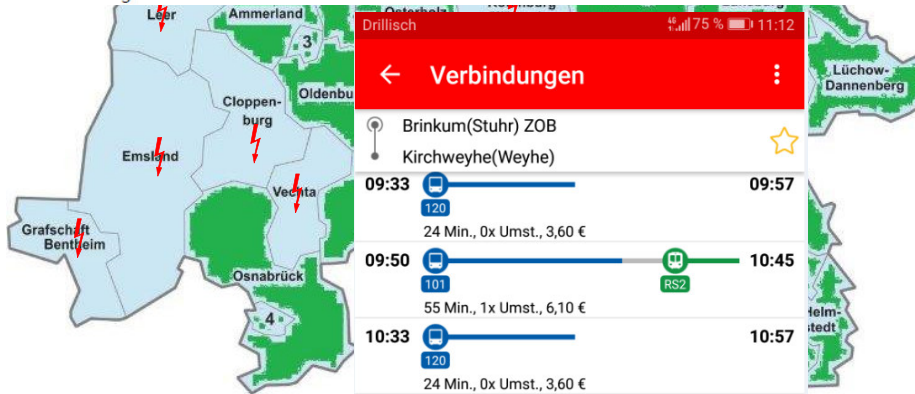
Echtzeitinformationssysteme

- Schnelle Versorgung von Fahrgästen mit aktuellen Betriebsdaten und Informationen über Störungen oder Verspätungen
- Ziel der Landesförderung ist eine Verknüpfung des gesamten ÖPNV-Angebots mit allen Verkehrsunternehmen und Verkehrsträgern in einem definierten Verkehrsraum
- Gefördert werden können bauliche & technische Maßnahmen zur Errichtung einer durchgehenden dynamischen Fahrgastinformation auf Echtzeitbasis
- Echtzeit-Einsatzmöglichkeiten z.B. an der Haltestelle, im Fahrzeug und in anderen Auskunftsmedien (Internet, Callcenter, mobile Endgeräte)

Der Gestaltungswille im ÖPNV ist isgeprägt



elektronische Anzeigetafel am ZOB Brinkum



Mobilitätsmanagement, Steph

Folie 17 27.11.2019

n

Echtzeitinformationssysteme

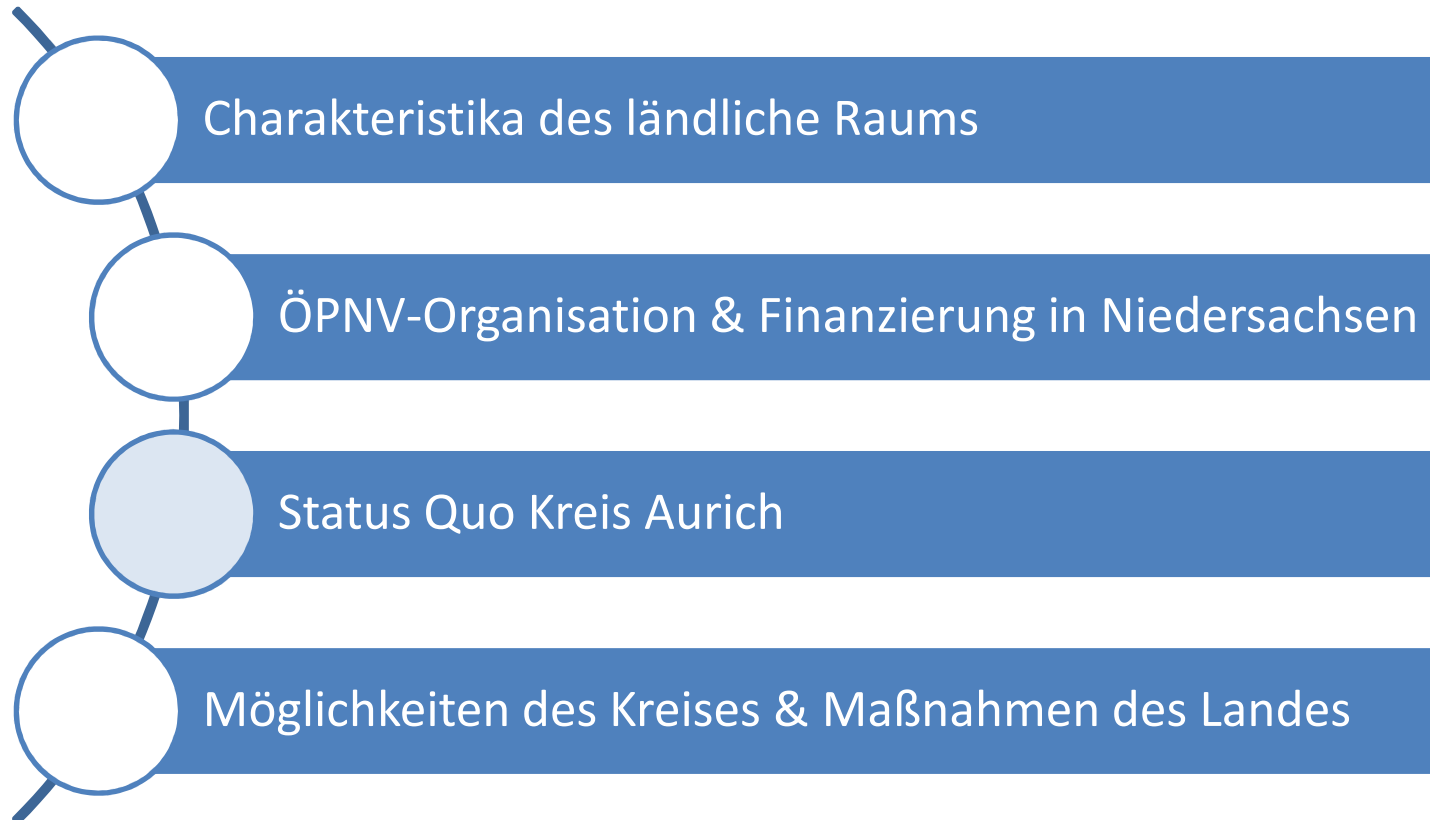
- Schnelle Versorgung von Fahrgästen mit aktuellen Betriebsdaten und Informationen über Störungen oder Verspätungen



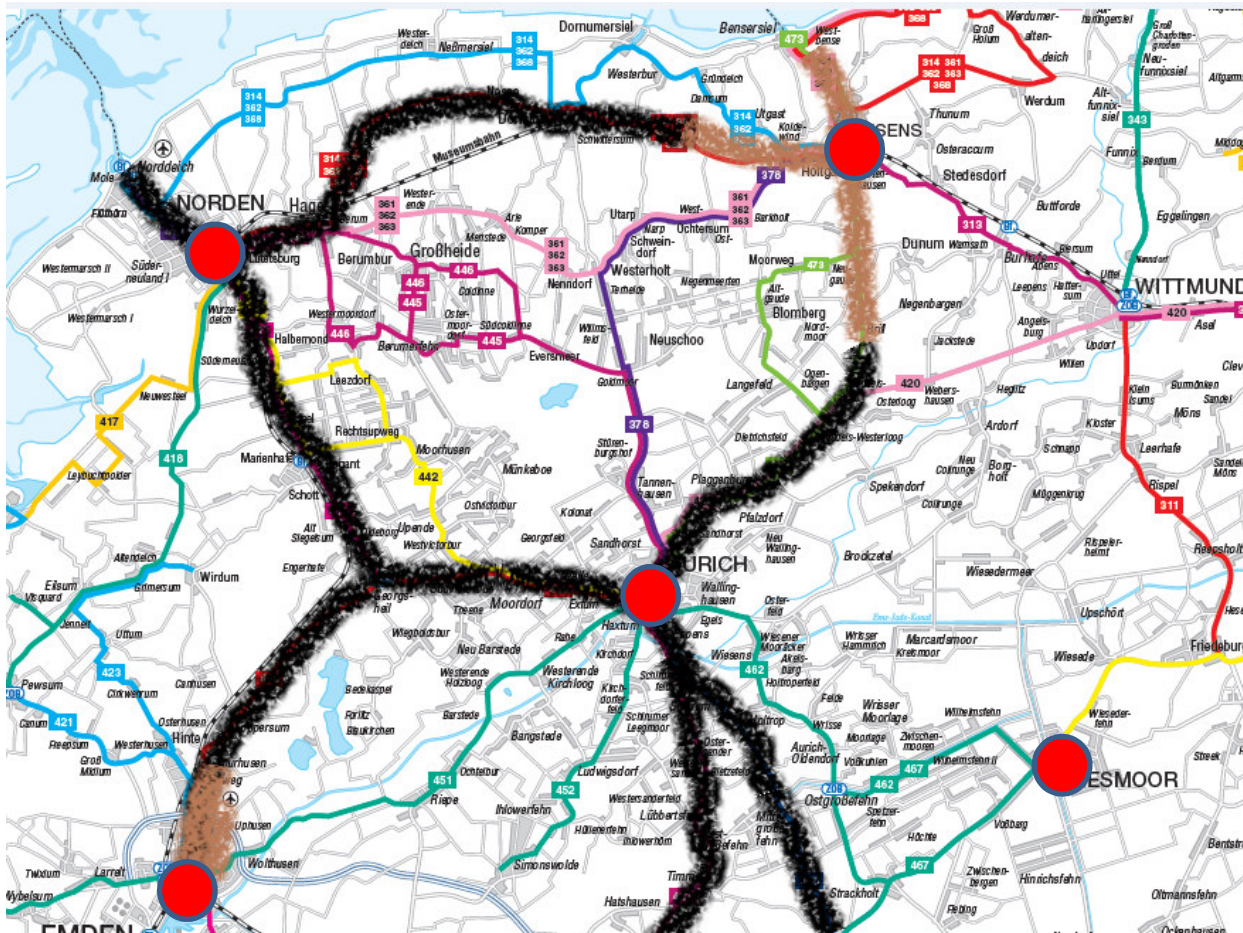
Handy, in Fahrzeug und in anderen
Auskunftsmedien (Internet, Callcenter,
mobile Endgeräte)



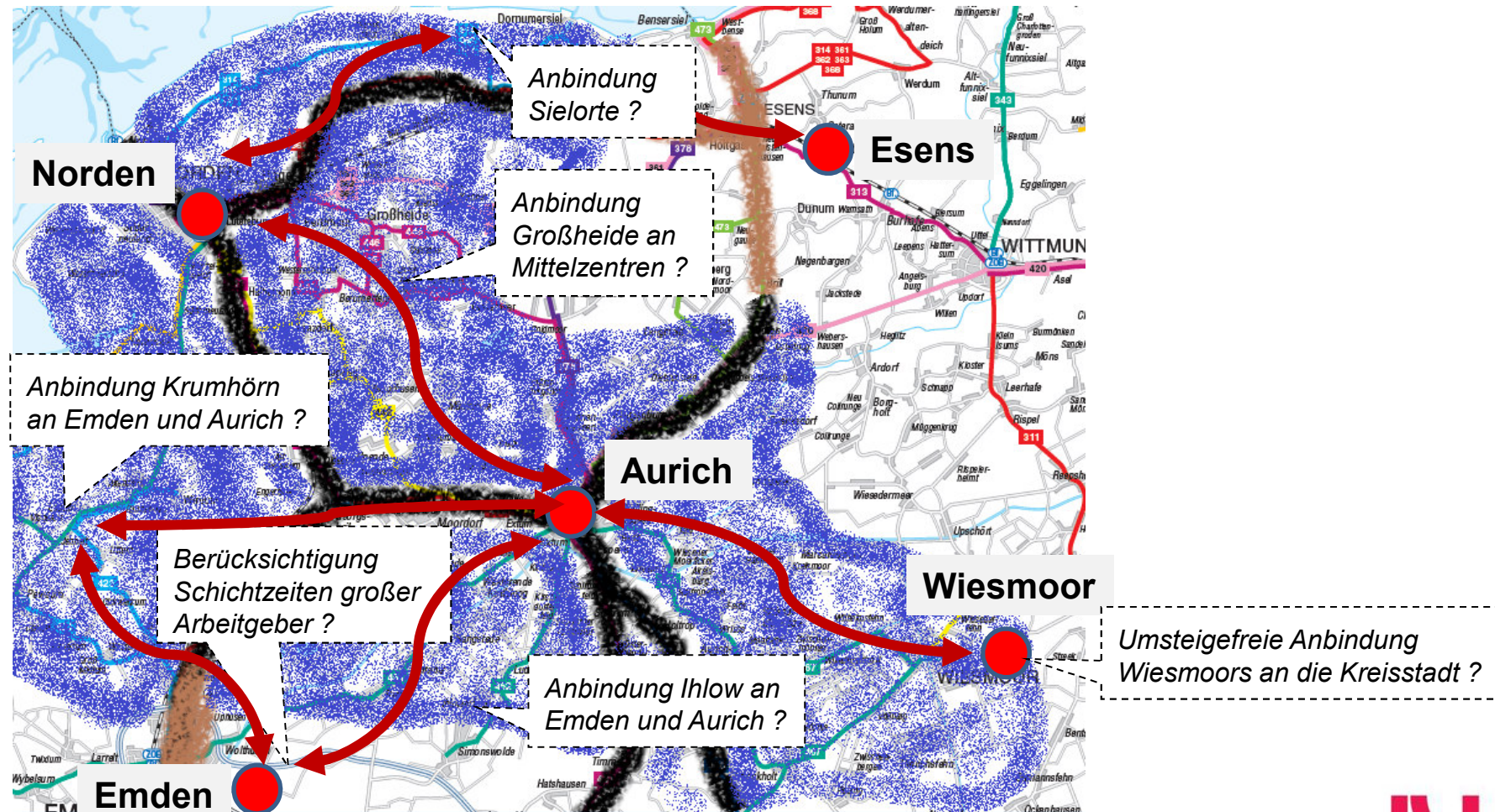
Agenda



Erschließung & Verkehrsbeziehungen im Landkreis Aurich



Erschließung & Verkehrsbeziehungen im Landkreis Aurich



Der ÖPNV im Landkreis Aurich bietet viele Entwicklungsmöglichkeiten

Bestandsaufnahme & Erkenntnisse

Status Quo Nahverkehr Kreis Aurich

- Das ÖPNV-Angebot orientiert sich größtenteils an den Belangen des Schülerverkehrs
 - Kein durchgängiger Taktverkehr
 - Unterschiedliche Bedienungsfrequenz & Strecken zwischen Schul- & Ferientagen
 - Wenig/kein Angebot in den Ferien, abends und am Wochenende
 - Kein Angebot zwischen den Ortsteilen
 - Wenig Verbindungen nach Emden
- Ausnahme sind wenige Hauptlinien
- Kein Verbundtarif mit Integration der Schiene

Fazit Nahverkehr im Kreis Aurich

- Nicht schulpflichtige Kundschaft ist nicht im Fokus, Bedienung der „Massennachfrage“ Schülerverkehre – Rest ist „Beifang“
- Keine Produktinnovationen erkennbar
- Das bestehende Angebot ist nur wenig dazu geeignet, Bedürfnisse der sog. Nahmobilität (innerörtliche Versorgungsverkehre z.B. zum Arzt) abzudecken
- Die Erstellung des Nahverkehrsplans ist oftmals wenig transparent und schließt wesentliche Nutzergruppen von der Einflussnahme aus (fehlende Bürgerbeteiligung)
- Der Aufgabenträger schöpft den bestehenden Handlungsrahmens nicht aus

„Unternehmen statt unterlassen !“

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

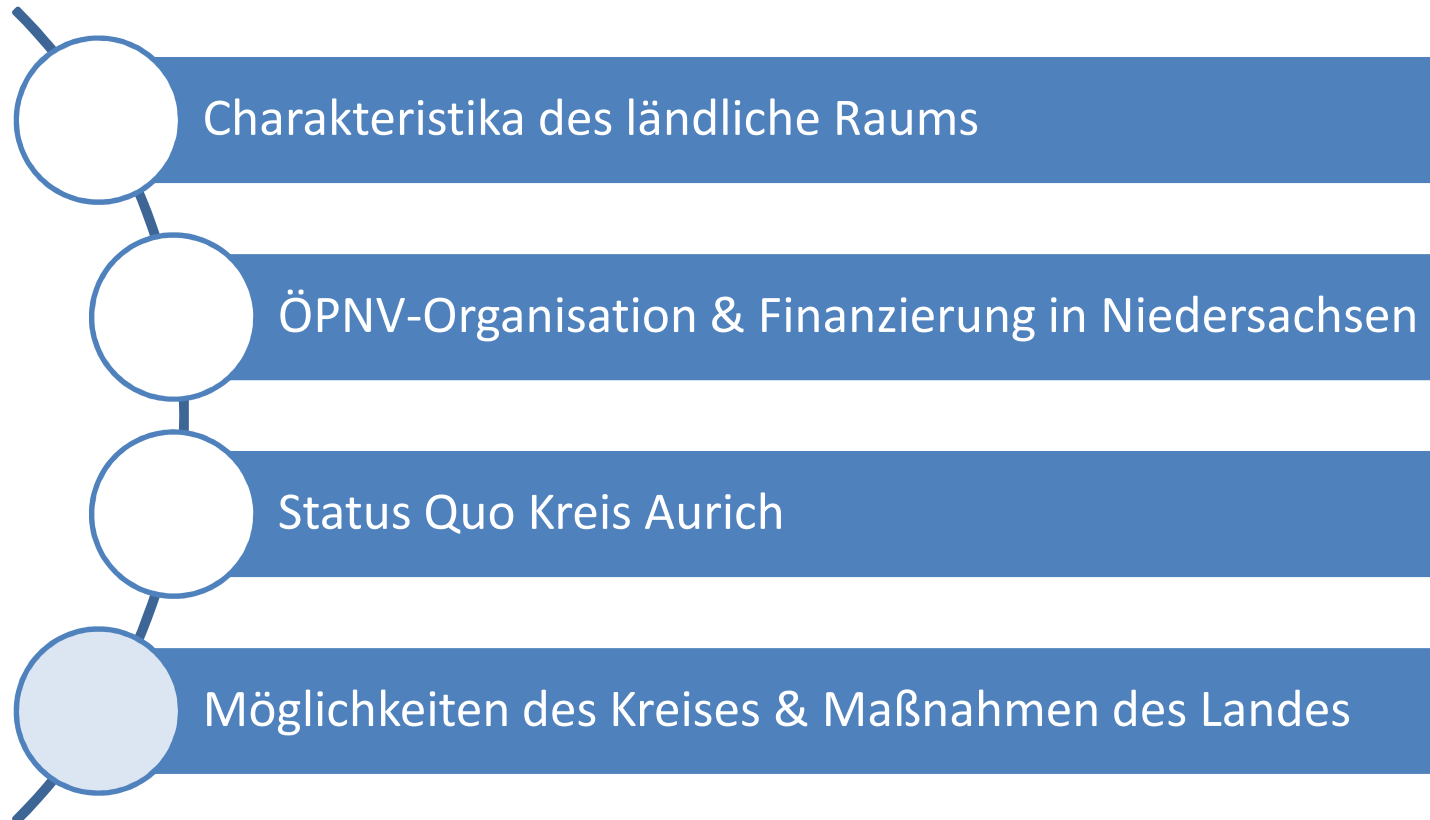
Folie 22 27.11.2019

aber es darf nichts passieren





Agenda



Nahverkehr im Spannungsfeld zwischen Gewerberecht & Daseinsvorsorge

- Busverkehr ist ein wirtschaftliches Gewerbe
- Berufs- und Marktzugang haben alle, die die subjektiven und objektiven Voraussetzungen erfüllen

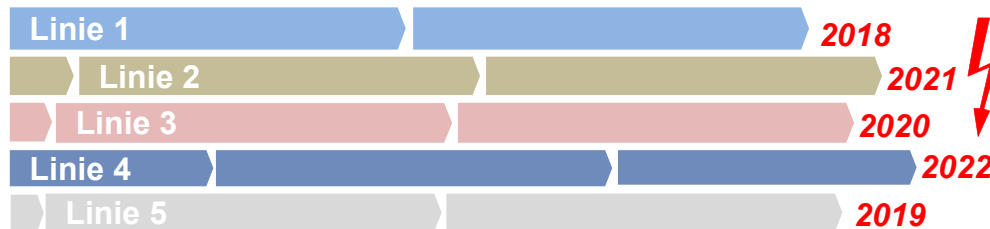


- Nahverkehr ist ein Teil der Daseinsvorsorge, ähnlich wie z.B. Straßenbau, Hallenbad, Theater usw.
- Das Angebot wird vom ÖPNV-Aufgabenträger definiert, muss diesem entsprechen und ggf. vom Aufgabenträger finanziert werden

Leistungspakete durch Linienbündel konfigurieren & im NVP verankern

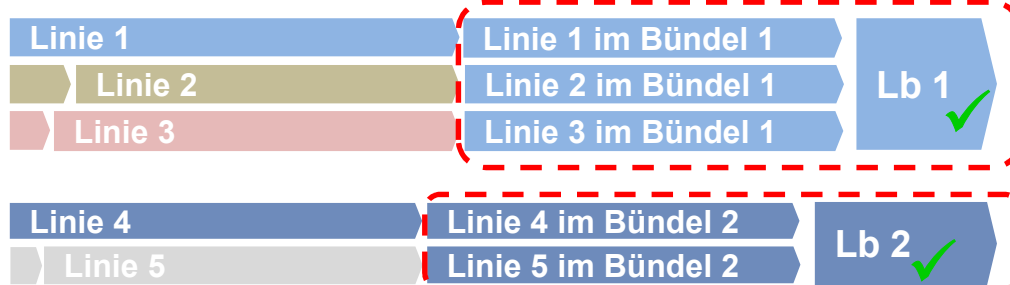
- Kein Betrieb ohne Liniengenehmigung !
- Genehmigungsinhaber besitzt Konkurrenten-Verdrängungsanspruch
- Betreiberwechsel im Regelfall erst nach Ablauf möglich

Status Quo ohne Linienbündelung



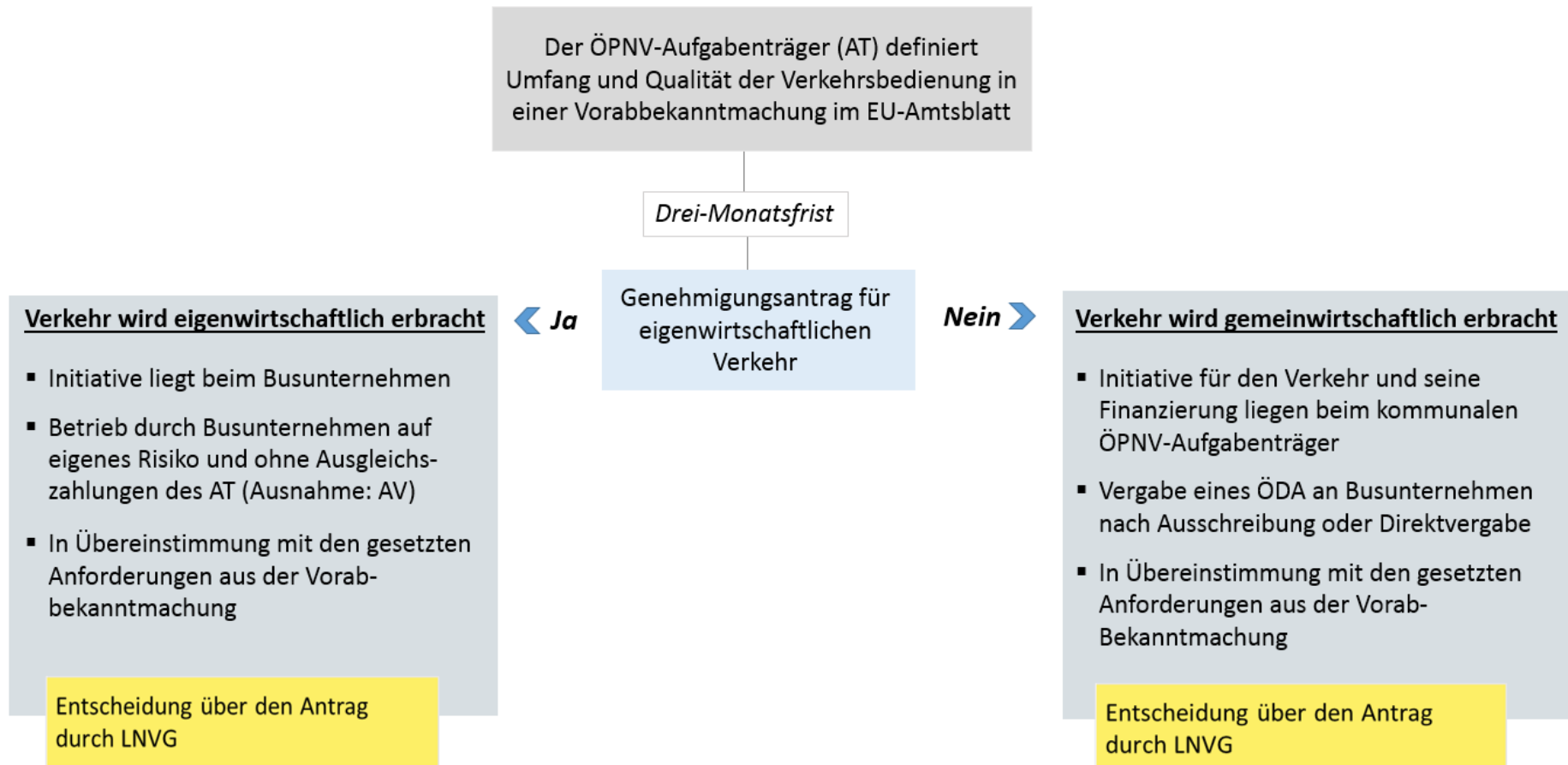
Uneinheitliches Auslaufen der Liniengenehmigungen erschwert die Bildung sinnvoller Leistungspakete (z.B. Hauptlinie + Zubringer) und erfordert eine planerische Harmonisierung der Laufzeiten

Prinzip der Linienbündelung (Lb)



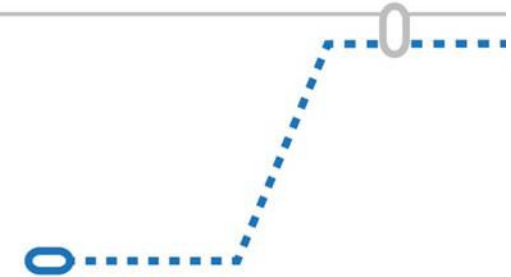
- Zusammenfassung von wirtschaftlich und verkehrlich miteinander verbundenen Leistungen
- Ausgleich der Verluste defizitärer Linien durch ertragsstarke Linien

Die PBefG-Marktordnung differenziert zwischen Eigen- & Gemeinwirtschaftlichkeit



Unternehmen statt unterlassen !

Passivität ist keine Strategie

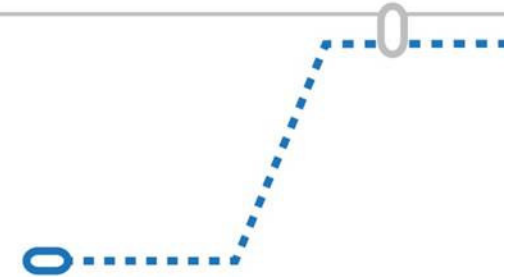


Differenzierte Lösungsansätze für die Fläche

- **ÖPNV allein kann im ländlichen Raum keine vollständige Mobilität garantieren. Jedoch bestmögliche Ausnutzung der ÖPNV-Potenziale durch:**
 - Aktive Aufgabenwahrnehmung durch Nutzung des gesetzlichen Gestaltungsrahmens und bekannten branchenüblichen Instrumentariums
 - Personalausstattung muss zum Anspruch passen
 - Jedermann-Verkehr als neue Kernkompetenz: Erkenntnis, dass im ÖPNV auch schulfremde Nachfrager und Ziele existieren
- **Informationsgewinnung / Unterstützung weiterer Möglichkeiten & Ansätze**
 - „Kennen lernen“ von schulfremden Mobilitätsbedürfnissen, Moderation und Vermittlung zwischen Zielen und (potenziellen) Nutzern
 - Informationsaufbereitung ggü. dem Endkunden bzw. Fahrgast
 - Fahrgemeinschaften, Pendler-/Mitfahr-Portale, Car-Sharing / Bürgerauto, Nachbarschaftshilfe, Fahrradnutzung
 - Angebot/Dienstleistung kommt vor Ort/zum Nachfrager (z.B. „rollender Laden“, Filialpraxis Ärzte, ehrenamtliche Bringdienste)
 - neue/weiterentwickelte Mobilitätsformen & -angebote durch technische Verkehrssystem- & Produktinnovationen

„Ohne Ehrgeiz kein Seepferdchen“

Vom passiven zum aktiven Aufgabenträger



Möglichkeiten des Aufgabenträgers

- Definition & Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Verkehrsleistungen
- Zwei zentrale Instrumente des AT:
 - § Erstellung Nahverkehrsplan (NVP)
Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung – Verkehrsunternehmen müssen NVP einhalten, AT muss Leistung (ggf.) finanzieren
 - § EU-Vorabbekanntmachung (VB)
AT gibt im EU-Amtsblatt bekannt, dass er einen Auftrag für ÖPNV-Leistungen vergeben möchte und definiert auch hier Umfang & Qualität
Optionen hieraus sind: eigenwirtschaftliche Anträge, Direktvergaben, wettbewerbliche Ausschreibungen

Praktische Empfehlungen

- Aktive Beschäftigung mit dem Thema inkl. einer der Aufgabe angemessenen Personalausstattung (ggf. auch externen Beistand)
- Standort- & Zielbestimmung des AT und Nutzung aller vorhandenen Optionen zur Zielerreichung auch gegen Widerstände, z.B.
 - § Erstellung eines **konkreten** Nahverkehrsplanes mit definierten Zielen (z.B. Umfang, Taktung, Fahrzeugausstattung, Vertrieb) und Umsetzungspfaden (nicht nur Beschreibungen zum Status Quo und zum SPNV (fehlende Zuständigkeit))
 - § Prüfung der Linienbündelung
 - § Konsequente EU-Vorabbekanntmachung bei auslaufenden Liniengenehmigungen in Verbindung mit der Darstellung des gewünschten Leistungsumfangs & Qualität

Attraktivitätsorientierter ÖPNV durch anspruchsvolle Mobilitätszentralen

Von der Basisleistung bis zum intermodalem Full-Service-Dienstleister

Mobilitätsmanagement	Fahrgastmarkt	Operativität
<ul style="list-style-type: none">▪ Überblick verschaffen !▪ „Kümmerer“: Bringt Fahrgäste, Versorger und Besteller zusammen▪ Key-Account für Großkunden (z.B. Arbeitgeber)▪ Betreuung betriebliches Mobilitätsmanagement▪ Kampagnenmanagement, Newsletter, Homepage	<ul style="list-style-type: none">▪ Intermodale ÖPNV-Information▪ ÖPNV-Auskunft▪ Vermittlung von Fahrgemeinschaften▪ Carsharing/Autovermietung▪ Fahrradvermietung	<ul style="list-style-type: none">▪ Disposition & Abrechnung von Bedarfsverkehren inkl. medizinischer Fahrten, die in den ÖPNV integriert werden könnten▪ Betreuung & Unterstützung von Bürgerbusvereinen<ul style="list-style-type: none">➤ Abrechnung➤ Verwaltung
Förderung: Befristeter Zuschuss (bis 75% für max. 36 Monate). Co-Finanzierung notwendig. Antragstellung durch Kreise & Gemeinden; AT-Kooperation ist erwünscht		

Erkenntnisgewinn durch strukturiertes Vorgehen geht vor Aktionismus

Daueraufgabe: Wer will wann wohin ? Und wohin wann wieder zurück ?

Bestandsaufnahme

- **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 geht vor Aktionismus

Daueraufgabe: Wer will wann wohin ? Und wohin wann wieder zurück ?

Bestandsaufnahme

- **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.

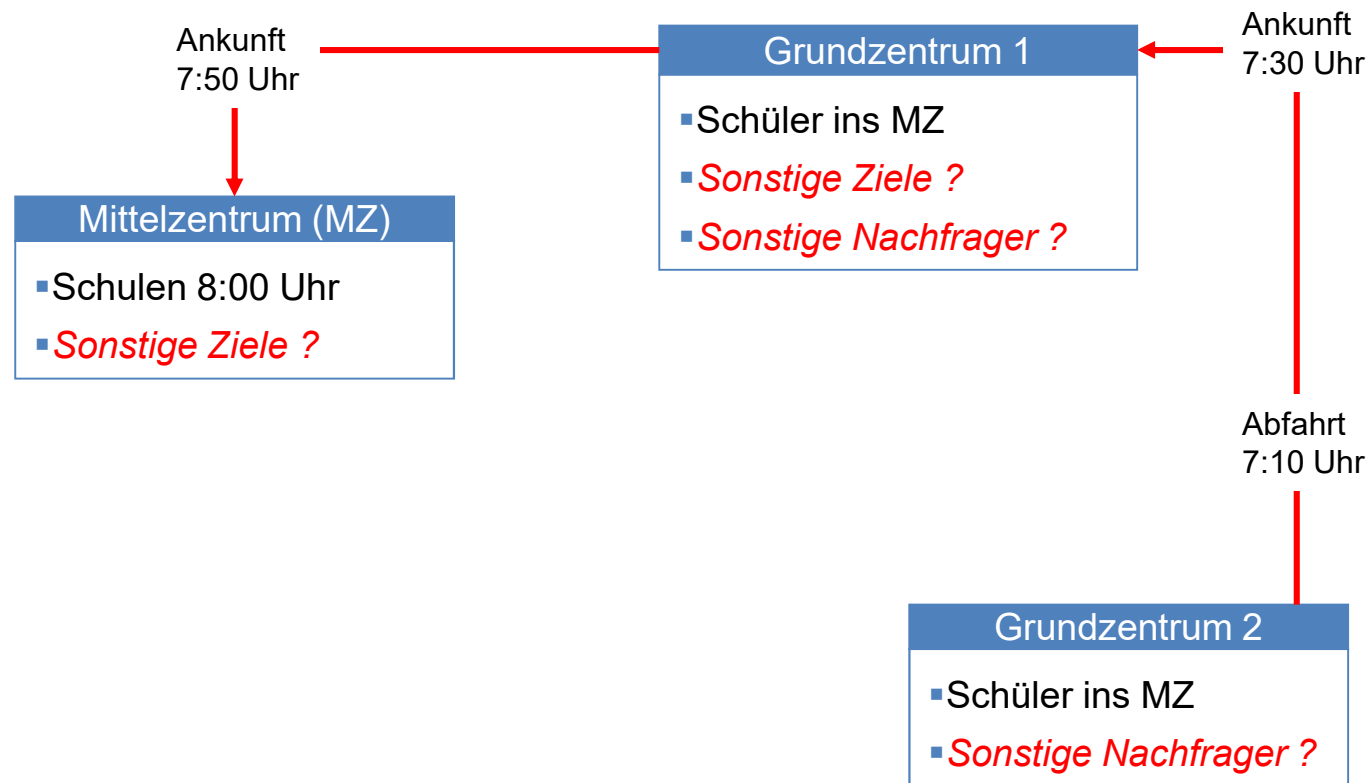
Analyse, Anpassbarkeit

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

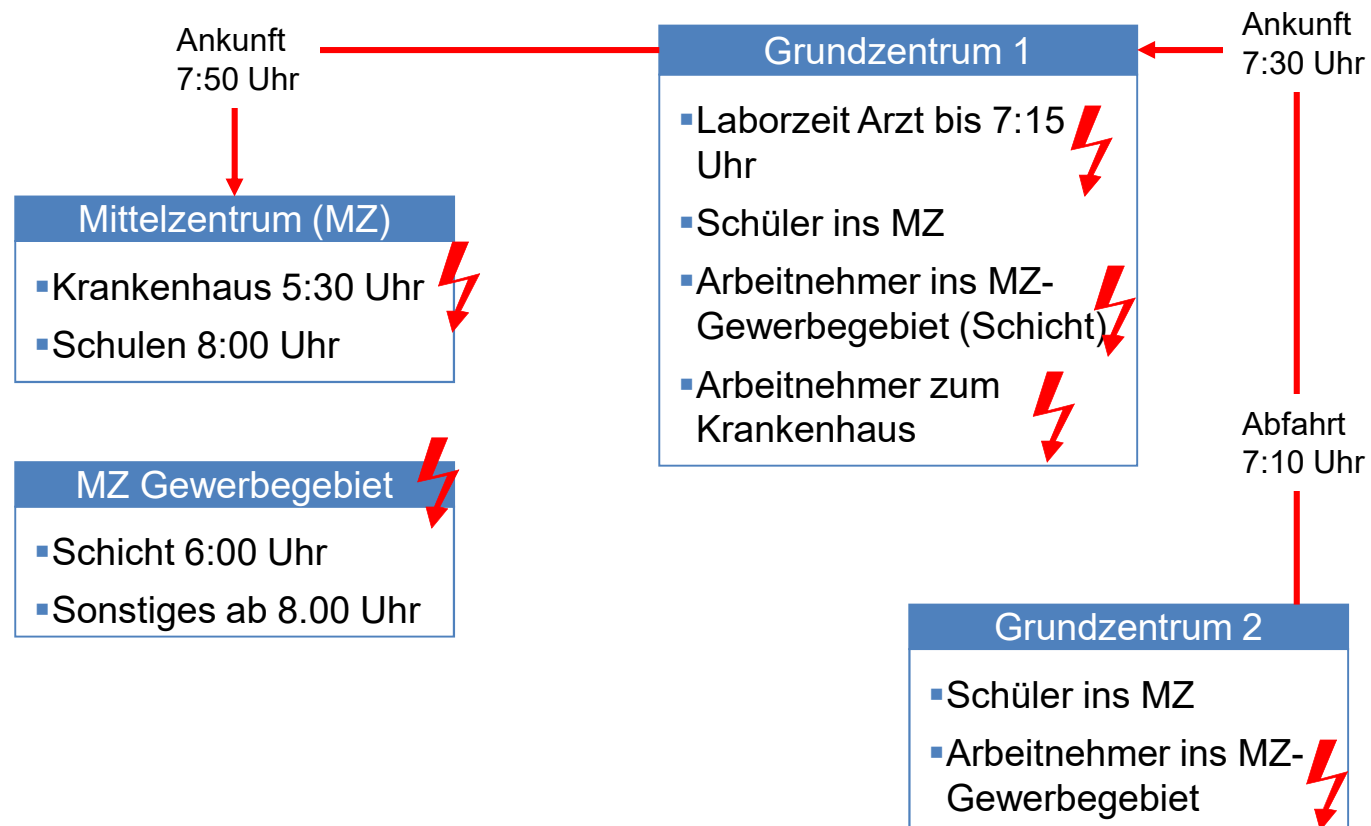
Verstetigung einer Mobilitätsangebotsstruktur – Rückkopplung zwischen Angebot & Bedarf

- **Schaffung eines Mobilitätssystems, dass sich an Veränderungen zeitnah anpasst**
 - Einbindung der Mobilitätspartner in ein Netzwerk
 - Lösungen erarbeiten und umsetzen
 - Sicherstellung 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 ??)

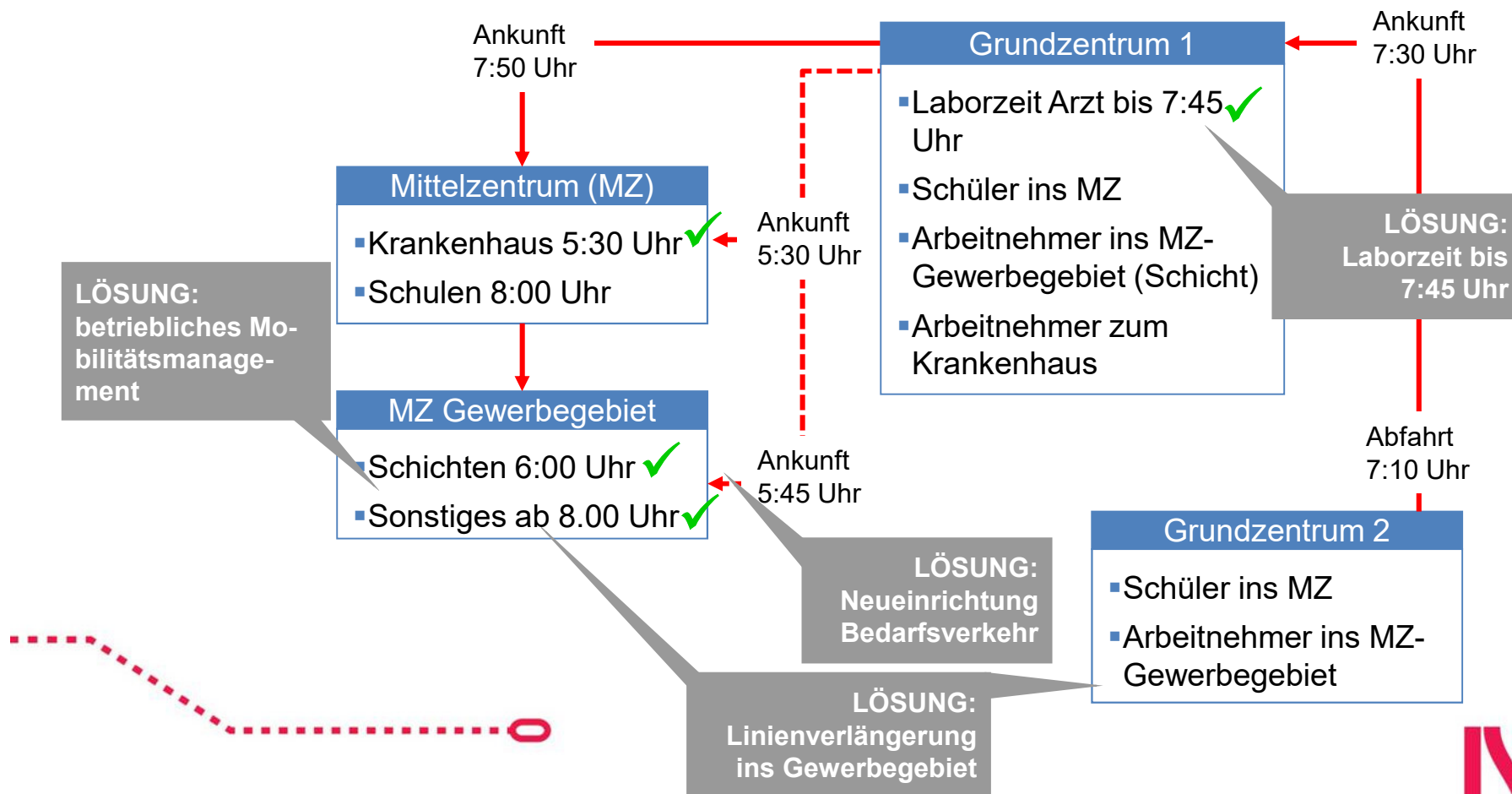
Nicht schulbezogene ÖPNV-Nachfrage & Ziele sind oftmals nicht im Fokus



Nicht schulbezogene ÖPNV-Nachfrage & Ziele sind oftmals nicht im Fokus

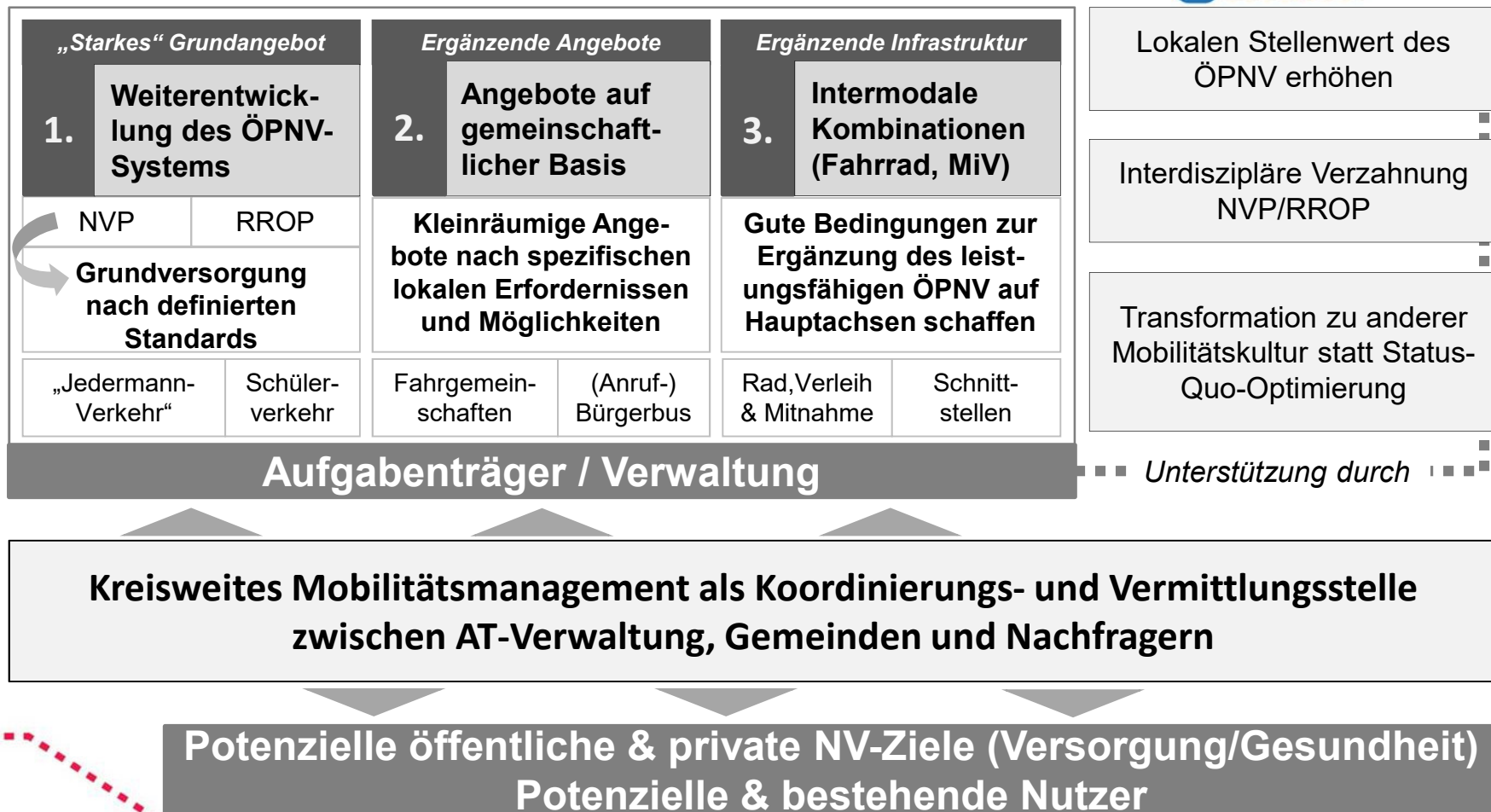


Kleinteilige Maßnahmen können zu Nachfragesteigerungen führen

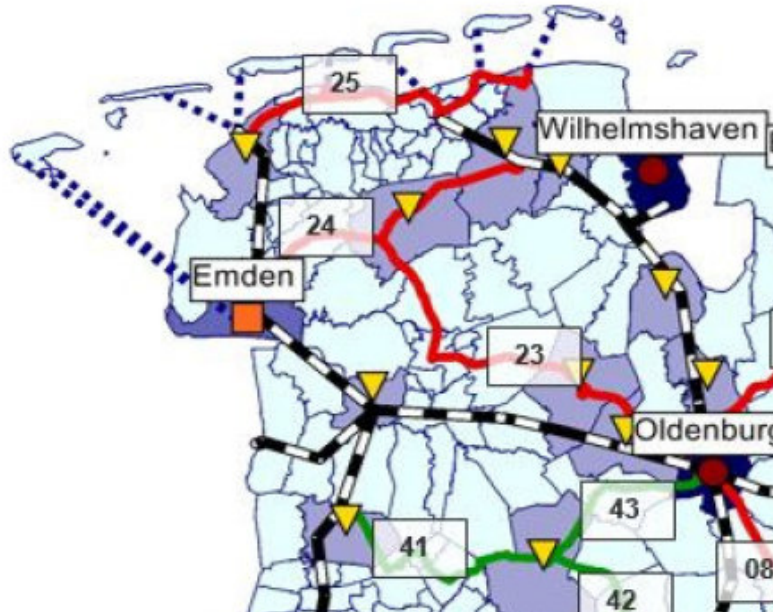


Mobilitätsmanagement in der Fläche

Die praktische Ausgestaltung



Mit Landesbuslinien SPNV-Standards in die schienenlose Fläche tragen



Mögliche Linien in der Region

- Oldenburg – Westerstede – Aurich [23]
- Emden – Aurich – Wittmund [24]
- Norden – Esens [25]
- Papenburg – Friesoythe [41]
- *Liste ist nicht abschließend*

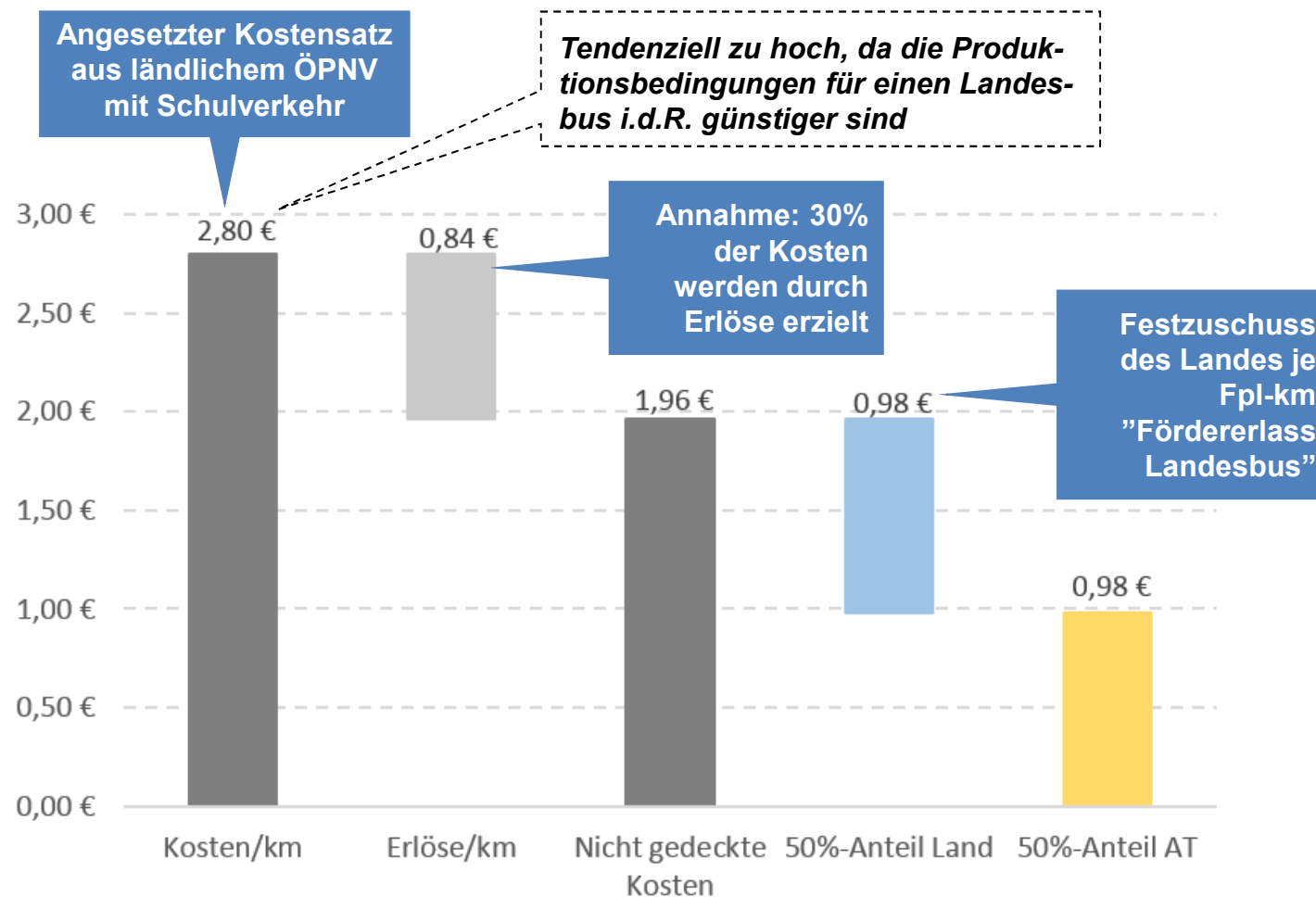
Schaffung von Busangeboten auf Relationen, die heute nicht hinreichend durch den SPNV abgedeckt werden:

- Verbindungen von Mittelzentren ohne SPNV-Anschluss an zugeordnetes Oberzentrum
- Lückenschlüsse im SPNV
- hohes Pendleraufkommen
- oder touristische Bedeutung
- Schneller Verbindungen mit Anschlusssicherung
- **Fördervoraussetzung: Dienstleistungsauftrag (ÖDLA)**

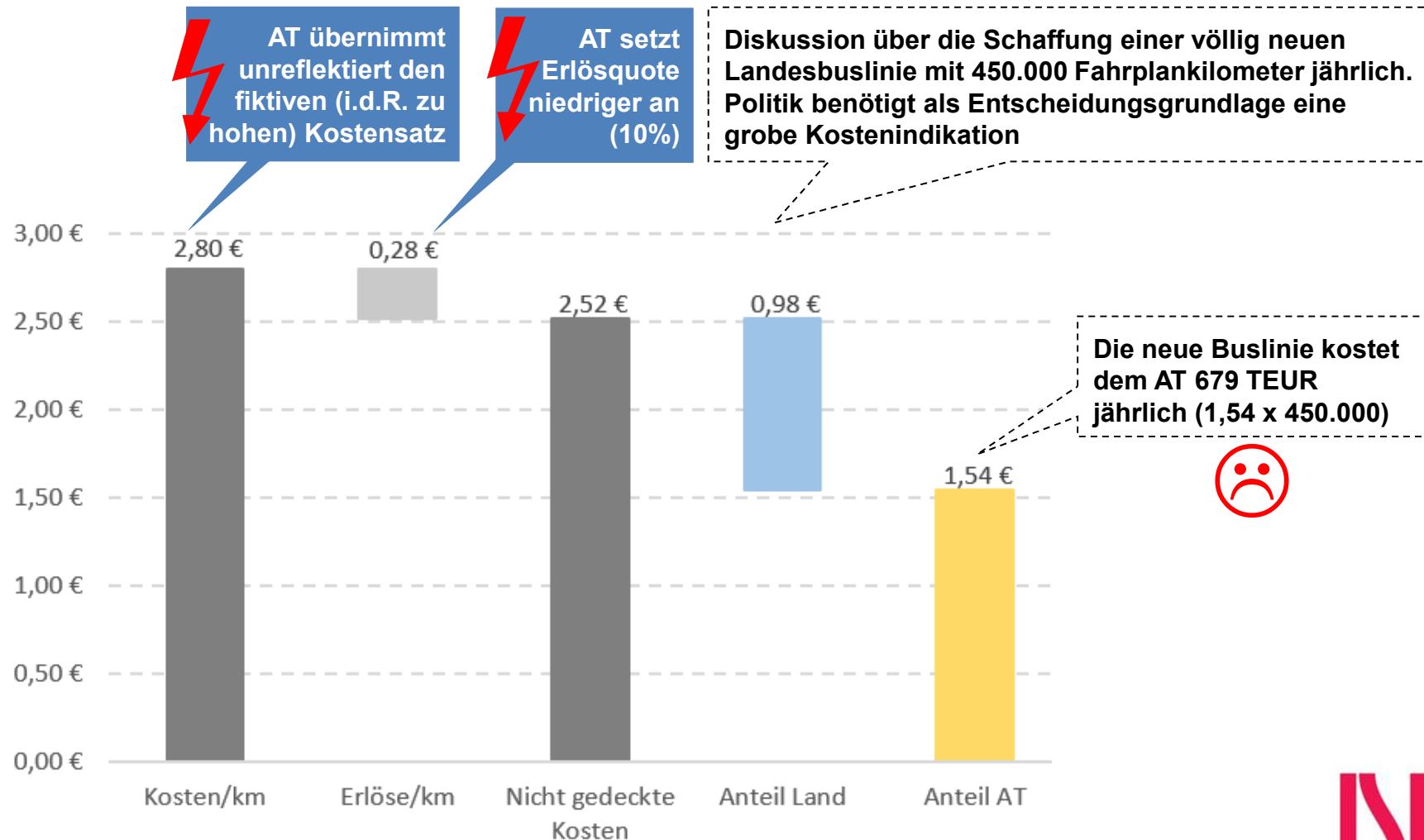
Förderung: Nicht rückzahlbarer Zuschuss je Fahrplankilometer in Abhängigkeit von der Steuerkraft der linienführenden Landkreise/ kreisfreien Städte.

- **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**

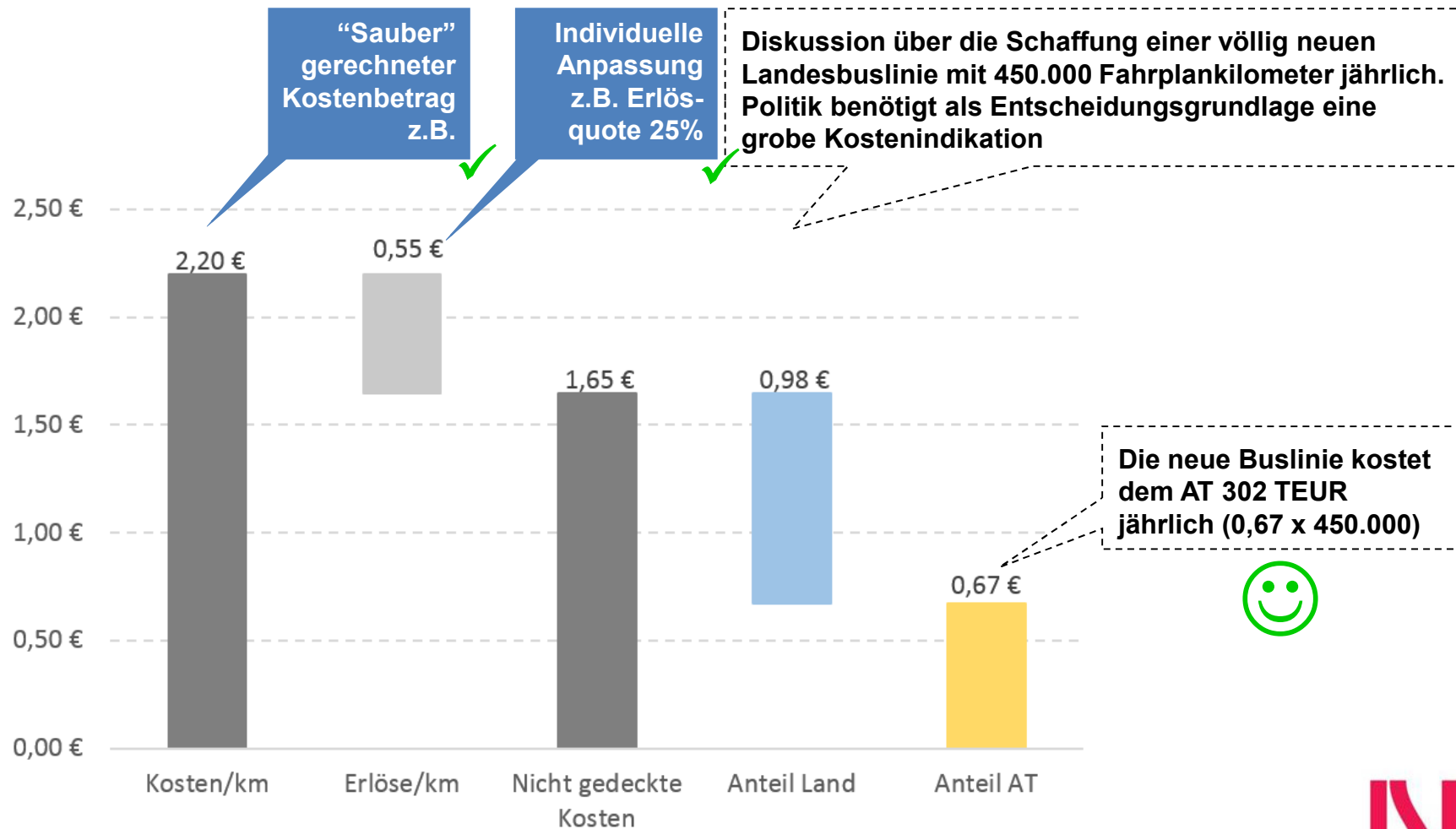
Das Land fördert Landesbusse mit einem Festzuschuss je gefahrenem km



Fehlendes Branchenwissen kann sinnvolle Projekte verhindern



Entscheidungen benötigen Branchenkenntnis bei den Entscheidern



Die SPNV-Anbindung mittels Landesbus ist im Aufwand überschaubar

Bestehende Fahrt

460 Aurich - Leer

Montag - Freitag																
Aurich, ZOB	05:35	06:35	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	22:35
Bagband, B72/Mühle	05:55	06:55	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	22:55
Leer, ZOB	06:25	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	23:25
Samstag																
Aurich, ZOB	05:35	06:35	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	21:35
Bagband, B72/Mühle	05:55	06:55	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	21:55
Leer, ZOB	06:25	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	22:25
Sonn- und Feiertag (Status Quo: Nicht 24.12. & 31.12.)																
Aurich, ZOB	05:35	06:35	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	
Bagband, B72/Mühle	05:55	06:55	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	
Leer, ZOB	06:25	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	

Zusatzfahrt

460 Leer - Aurich

Montag - Freitag																
Leer, ZOB	05:30	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	22:30
Bagband, B72/Mühle	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	23:00
Aurich, ZOB	06:20	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	23:20
Samstag																
Leer, ZOB	05:30	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	21:30
Bagband, B72/Mühle	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	22:00
Aurich, ZOB	06:20	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	22:20
Sonn- und Feiertag (Status Quo: Nicht 24.12. & 31.12.)																
Leer, ZOB	05:30	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	21:30
Bagband, B72/Mühle	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	22:00
Aurich, ZOB	06:20	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	22:20

Bedienung aller Unterwegshalte analog des heutigen Fahrplans (z.B. in Hesel, Ostersander & Schirum)

Mobilitätsmanagement, Stephan Börger

Folie 40 27.11.2019

- Gutes Angebot im Status Quo kann mit geringen Aufwand zum Landesbus aufgewertet werden
- Mehrleistung = ca. 76.500 Fpl-km zusätzlich über alle Tage
- Die Förderung beträgt ca. 75.000 EUR p.a.
- Entstehende Kosten sind zu ermitteln & Differenz vom AT zu begleichen
- *Derzeit kein ÖDLA, da eigenwirtschaftliche Genehmigung (endet im Mai 2020)*
Vorabbekanntmachung ist jetzt möglich !
- **Vorlauf 18 Monate !!**

Die SPNV-Anbindung mittels Landesbus ist im Aufwand überschaubar

Bestehende Fahrt

460 Aurich - Leer

Montag - Freitag																	
Aurich, ZOB	05:35	06:35	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35
Bagband, B72/Mühle	05:55	06:55	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55
Leer, ZOB	06:25	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25
Samstag																	
Aurich, ZOB	05:35	06:35	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35
Bagband, B72/Mühle	05:55	06:55	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55
Leer, ZOB	06:25	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25
Sonn- und Feiertag (Status Quo: Nicht 24.12. & 31.12.)																	
Aurich, ZOB	05:35	06:35	07:35	08:35	09:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35	21:35
Bagband, B72/Mühle	05:55	06:55	07:55	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55	21:55
Leer, ZOB	06:25	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25

Aurich über Georgsheil nach
Ankunft bis Ende 2023

Zusatzfahrt

Freitag																		
Leer, ZOB	05:30	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	22:30
Bagband, B72/Mühle	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Aurich, ZOB	06:20	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:20	23:20
Samstag																		
Leer, ZOB	05:30	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30	21:30	
Bagband, B72/Mühle	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	
Aurich, ZOB	06:20	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:20	
Sonn- und Feiertag (Status Quo: Nicht 24.12. & 31.12.)																		
Leer, ZOB	05:30	06:30	07:30	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30		21:30	
Bagband, B72/Mühle	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00		22:00	
Aurich, ZOB	06:20	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20		22:20	

Adaption für Linie 410 (Aurich über Georgsheil nach Emden) möglich! Genehmigung bis Ende 2023.

- Leihverkehr im Status Quo mit geringen Kosten zum Landesbus aufgewertet werden
- Mehrleistung = ca. 76.500 Fpl-km zusätzlich über alle Tage
- Die Förderung beträgt ca. 75.000 EUR p.a.
- Entstehende Kosten sind zu ermitteln & Differenz vom AT zu begleichen
- *Derzeit kein ÖDLA, da eigenwirtschaftliche Genehmigung (endet im Mai 2020)*
Vorabbekanntmachung ist jetzt möglich !
- **Vorlauf 18 Monate !!**

Bedienung aller Unterwegshalte analog des heutigen Fahrplans (z.B. in Hesel, Ostersander & Schirum)

Mobilitätsmanagement, Stephan Börger

Folie 41 27.11.2019

Zukünftig soll der Niedersachsentarif auch im Vor- und Nachlauf gelten

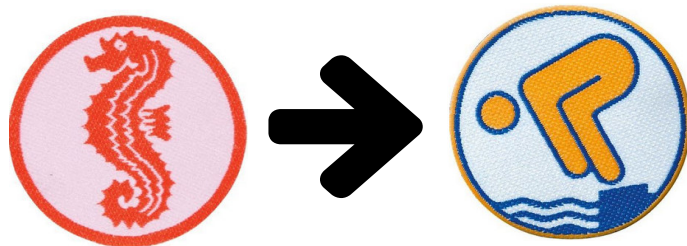


Anschlussmobilität

- 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**



Fragen ?



Stephan Börger / Mobilitätsmanagement

☎ 0511 / 53333-107

boerger@lnvg.de



Mobilitätsmanagement, Stephan Börger

Folie 43 27.11.2019






Save the Date



Niedersachsen. Klar.

Fachtagung „ÖPNV innovativ kombiniert – Mehrwerte schaffen für Unternehmen und Bevölkerung im ländlichen Raum“



20. April 2018 | 9:00 – 14:00 Uhr | Alter Landtag Oldenburg | Tappenbeckstraße 1 | 26122 Oldenburg