



Sachstand und Ausblick zum ländlichen Nahverkehr in Niedersachsen

Konferenz

**Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum:
Was die Umsetzung besserer Angebote erschwert**

Hannover, 13. November 2018

Stephan Börger
Leiter Stabsstelle Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement bei der LNVG ist mittlerweile etabliert

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 Finanzrahmens für Bedarfsverkehre
- Verfolgung des Ressourcen-Sharing-Ansatzes

Aufgaben Mobilitätsmanagement

- Beratung von ÖPNV-Aufgabenträgern, Städten und Gemeinden, Verbänden, Verkehrsunternehmen und Initiativen
 - ÖPNV-AT-Qualifizierung
 - Einrichtung z.B. differenzierter Bedienungsformen
 - organisatorische Ausgestaltung und ggf. fachliche Begleitung
 - Prüfung der Mittelverwendung nach §§ 7(5), 7a und 7b
- Übergreifende Vernetzung von regionalen Akteuren mit ähnlicher Zielstellung

Das Mobilitätsmanagement bei der LNVG ist mittlerweile etabliert

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 Landes...
- Schaffung eines ...anzrahmen für Bedarfsverkehre
- Verfolgung des Ressourcen-Sharing-Ansatzes

Verdoppelung der Ressourcen zum März 2019

Aufgaben Mobilitätsmanagement

- Beratung: ÖPNV-Aufgabenträgern, Städten, Gemeinden, Verbänden, Unternehmen und Initiativen
- ÖPNV-AT-Qualifizierung
 - Einrichtung z.B. differenzierter Bedienungsformen
 - organisatorische Ausgestaltung und ggf. fachliche Begleitung
 - Prüfung der Mittelverwendung nach §§ 7(5), 7a und 7b
- Übergreifende Vernetzung von regionalen Akteuren mit ähnlicher Zielstellung

Die Rahmenbedingungen haben sich für den ÖPNV deutlich verbessert

Veränderte Rahmenbedingungen

- Novellierung NNVG (Ende 2016)
 - Kommunalisierung § 45a PBefG
 - Zusätzliche Finanzausstattung § 7b NNVG
 - Nicht aktueller NVP hat finanzielle Folgen
 - Erstellung Qualitätsbericht durch ÖPNV-Aufgabenträger sowie Evaluation
- Fördererlass zu landesbedeutsamen Buslinien
- Förderprogramm zur Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im ÖPNV (Mobilitätszentralen)

Aufgaben Mobilitätsmanagement

- Beratung von ÖPNV-Aufgabenträgern, Städten und Gemeinden, Verbänden, Verkehrsunternehmen und Initiativen
 - ÖPNV-AT-Qualifizierung
 - Einrichtung z.B. differenzierter Bedienungsformen
 - organisatorische Ausgestaltung und ggf. fachliche Begleitung
 - Prüfung der Mittelverwendung nach §§ 7(5), 7a und 7b
- Übergreifende Vernetzung von regionalen Akteuren mit ähnlicher Zielstellung

In Niedersachsen ist Busverkehr primär Sache des jeweiligen Landkreises

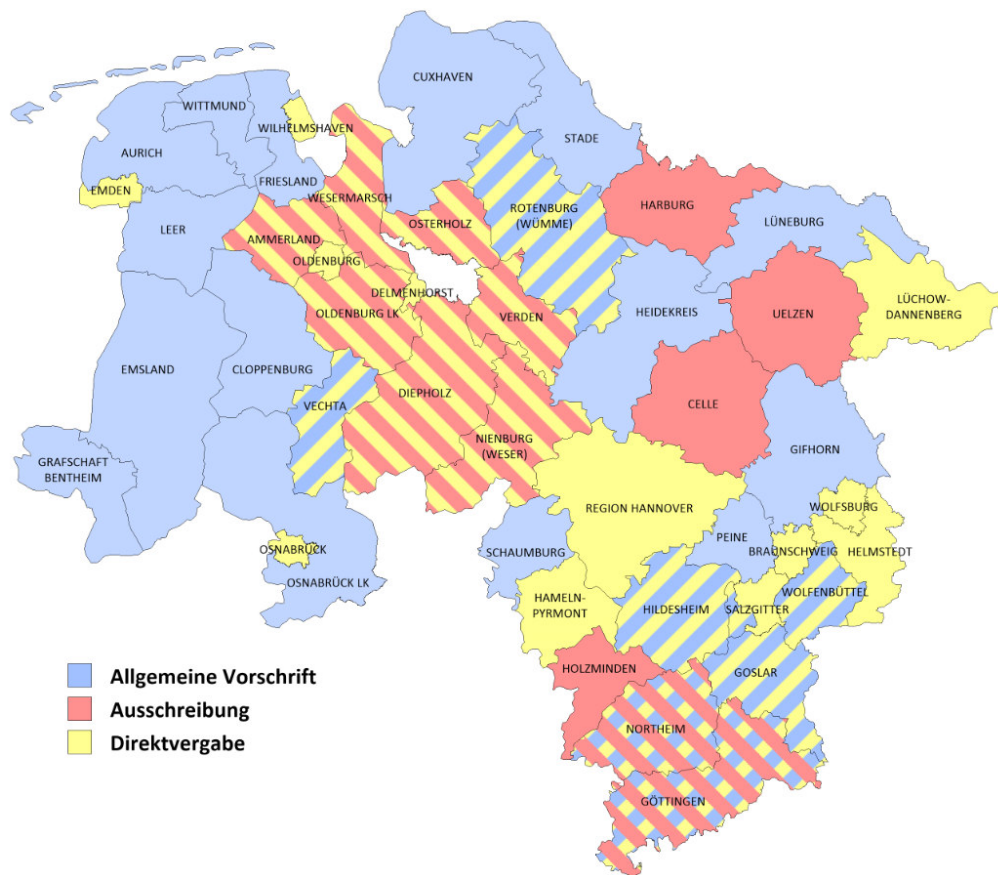


ÖPNV-Verantwortlichkeiten

- Seit 1996 liegt in Niedersachsen die Verantwortung (Planung, Steuerung & Finanzierung) für den straßengebundenen ÖPNV bei den Landkreisen und kreisfreien Städten.
- Trotz gemeinsamer ÖPNV-Verantwortung durch Zweckverbände existieren in Niedersachsen über 30 ÖPNV-Aufgabenträger.
- Qualitative Unterschiede in der Wahrnehmung der gesetzlichen Verantwortung sind nicht immer raumstrukturell erklärbar, sondern auch abhängig von anderen Faktoren.

Der ÖPNV-Markt zwischen Ems und Elbe ist mittlerweile bunt

Wie gestalten ÖPNV-Aufgabenträger im Markt?

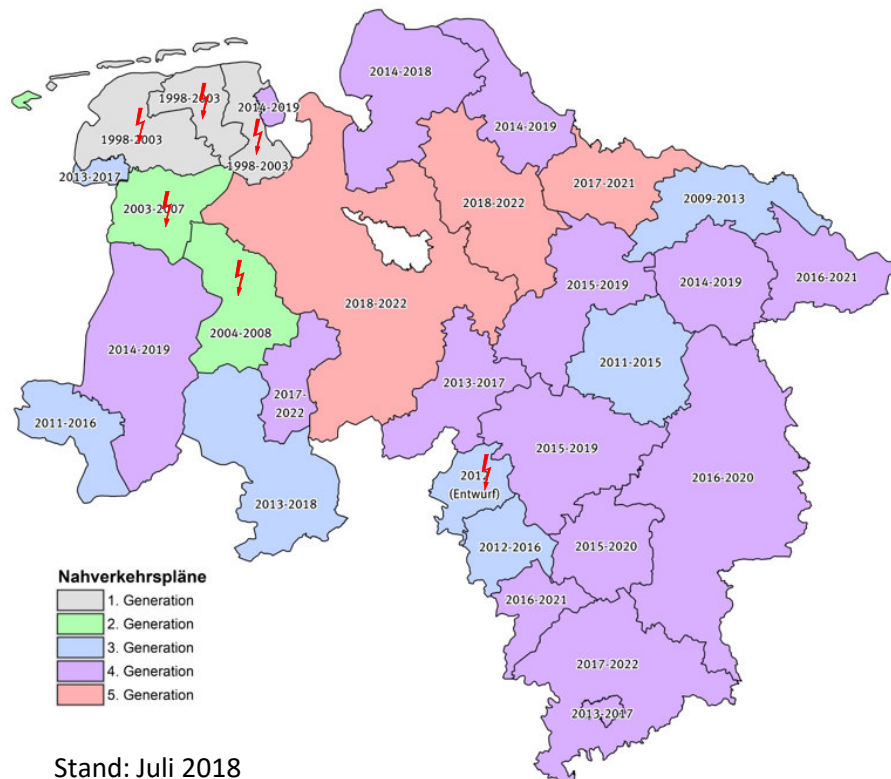


Regionale Differenzierungen

- Im Westen und Norden überwiegen Allgemeine Vorschriften und insofern eigenwirtschaftliche Linienverkehre
- Die Nahverkehrspläne definieren dort oftmals keine Linienbündel
- Die übrigen Räume zeigen die gesamte Palette der Gestaltungsoptionen, wobei viele Kreise auch mehrere Möglichkeiten gleichzeitig nutzen.
- Linienbündelungen sind dort i.d.R. etabliert oder werden vorbereitet.

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 Mittelzuweisung

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 Mittelzuweisung

Der Gestaltungswille im ÖPNV ist landesweit heterogen ausgeprägt

Indikator Echtzeit

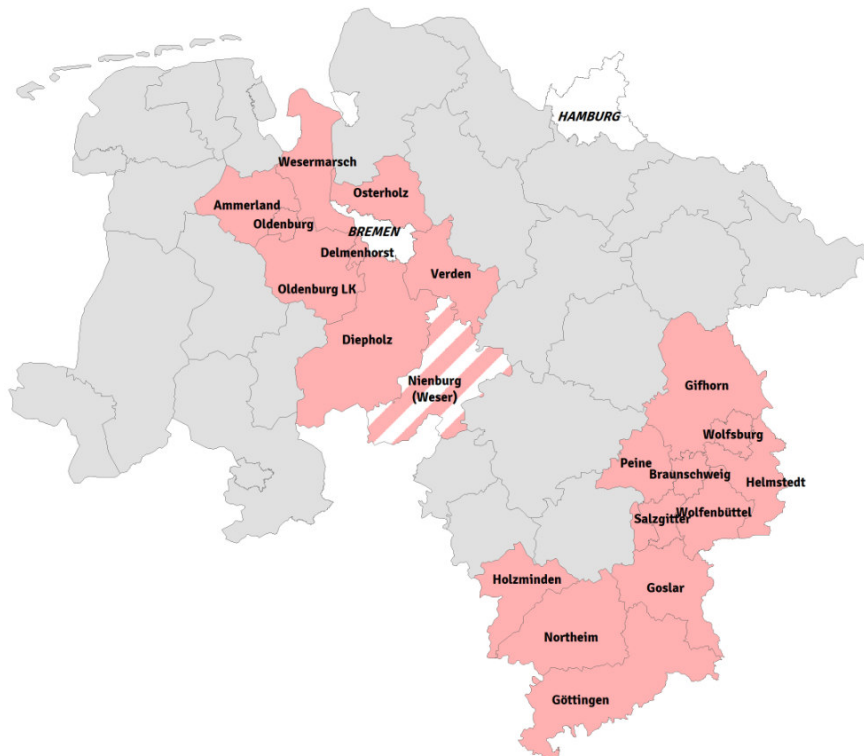


Echtzeitinformationssysteme

- Versorgung von Fahrgästen mit aktuellen Betriebsdaten und Informationen über Störungen oder Verspätungen
- Ziel der Landesförderung: 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 Auskunftsmitteln

Der Gestaltungswille im ÖPNV ist landesweit heterogen ausgeprägt

Indikator Landesbuslinien



Betriebene und beantragte Landesbuslinien im November 2018

Landesbedeutsame Buslinien

Fördererlass über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien“ aus 01/17

- Bestellung von Betriebsleistungen landesbedeutsamer Buslinien mit hochwertigen Bedien- & Qualitätsstandards
- Ergänzung zum SPNV dort, wo wirtschaftlich nicht vertretbar oder betrieblich nicht möglich
- Grundlage: Studie zur Identifikation & Bewertung potenzieller Verbindungen eines Landesbusliniennetzes (2016)
- Untersuchung von landesweit 53 Linien
- Linienliste ist nicht abschließend

Die Inanspruchnahme der Förderung hat derzeit räumliche Schwerpunkte

Relation	Länge [km]	km/h	Fpl-km p.a.	Initiator	Umsetzung
Oldenburg – Westerstede	30	51	396 Tkm	ZVBN	05/2017
Holzminden – Kreiensen	44	45	276 Tkm	Holzminden	08/2018
Syke – Bruchhausen-Vilsen	22	41	265 Tkm	ZVBN	12/2018
Göttingen – Duderstadt	30	43	406 Tkm	ZVSN	04/2019
Diepholz – Sulingen	39	49	535 Tkm	ZVBN	2. HJ. 2019
Nienburg – Sulingen	35	50	485 Tkm	ZVBN	2. HJ. 2019
Bassum – Sulingen	27	48	363 Tkm	ZVBN	2. HJ. 2019
Wolfsburg – Helmstedt	40	40	664 Tkm	RV BS	2. HJ. 2019
Bremen – Worpswede	28	29 - 31	308 Tkm	ZVBN	offen
Oldenburg – Nordenham/Bhv.	66/77	41/48	offen	ZVBN	offen

Betriebene und beantragte Landesbuslinien - Stand November 2018

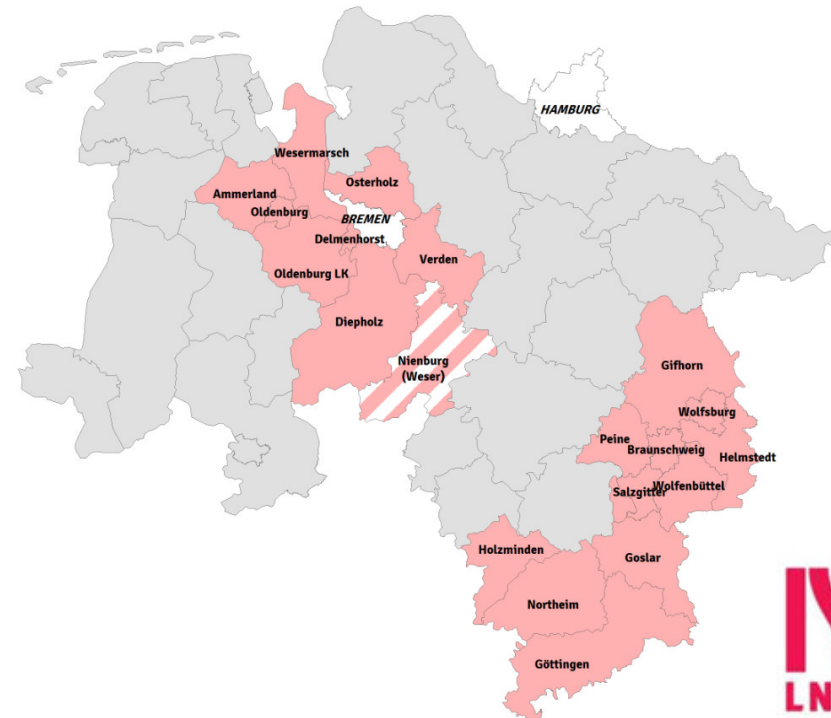
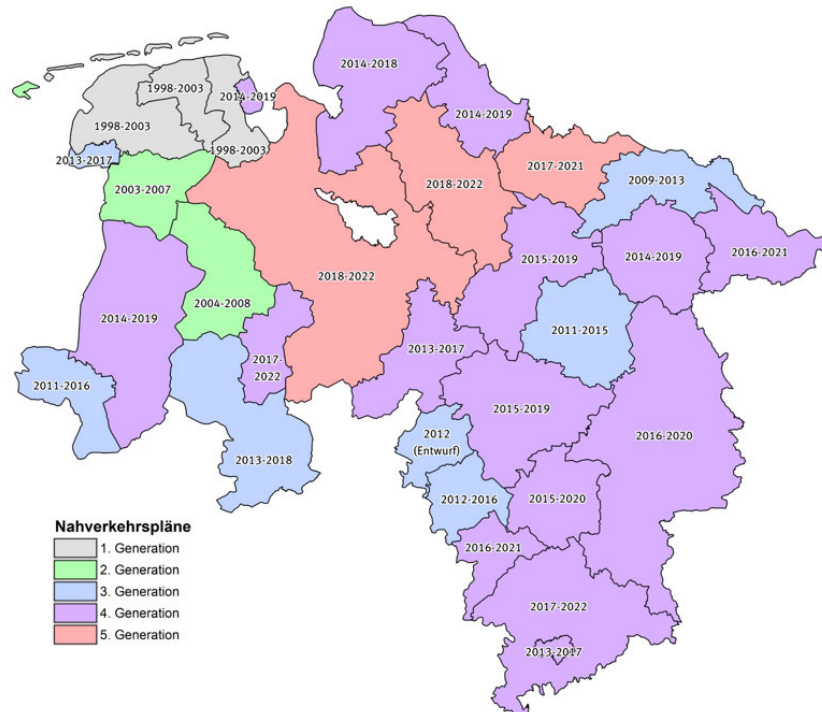
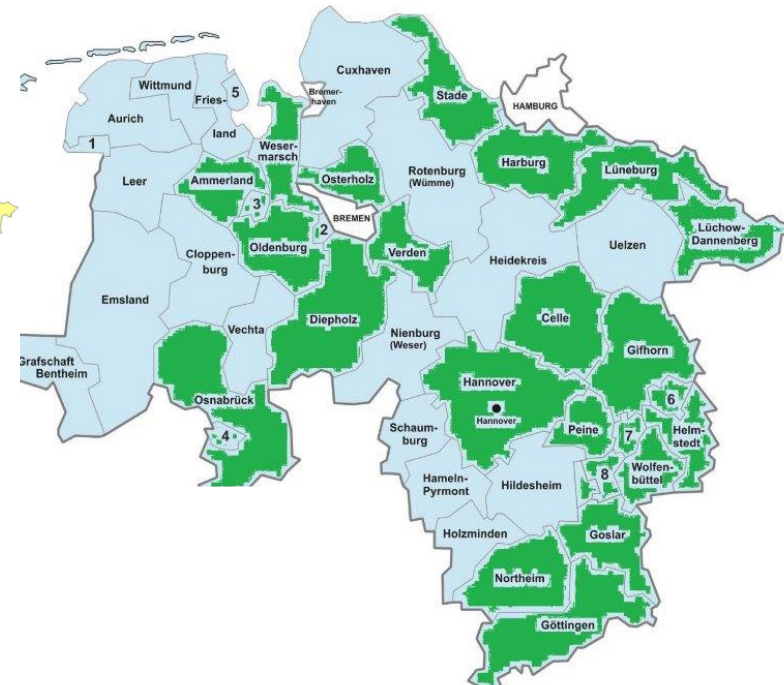
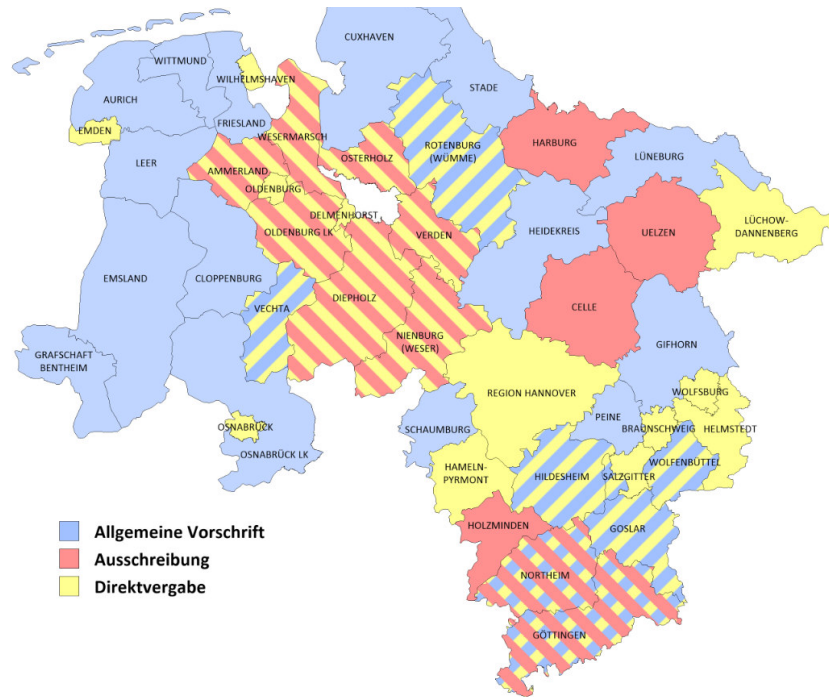
Die Inanspruchnahme der Förderung hat derzeit räumliche Schwerpun

Km/h-Vergleich zum SPNV z.B.

RB 38 (Uelzen – Soltau – Bremen) = 65 km/h
RB 58 (Bremen – Vechta – Osnabrück) = 57 km/h
RB 79 (Hildesheim – Bodenburg) = 52 km/h

Relation	Länge [km]	km/h	Fpl-km p.a.	Initiator	Umsetzung
Oldenburg – Westerstede	30	51	396 Tkm	ZVBN	05/2017
Holzminden – Kreiensen	44	45	276 Tkm	Holzminden	08/2018
Syke – Bruchhausen-Vilsen	22	41	265 Tkm	ZVBN	12/2018
Göttingen – Duderstadt	30	43	406 Tkm	ZVSN	04/2019
Diepholz – Sulingen	39	49	535 Tkm	ZVBN	2. HJ. 2019
Nienburg – Sulingen	35	50	485 Tkm	ZVBN	2. HJ. 2019
Bassum – Sulingen	27	48	363 Tkm	ZVBN	2. HJ. 2019
Wolfsburg – Helmstedt	40	40	664 Tkm	RV BS	2. HJ. 2019
Bremen – Worpswede	28	29 - 31	308 Tkm	ZVBN	offen
Oldenburg – Nordenham/Bhv.	66/77	41/48	offen	ZVBN	offen

Betriebene und beantragte Landesbuslinien - Stand November 2018



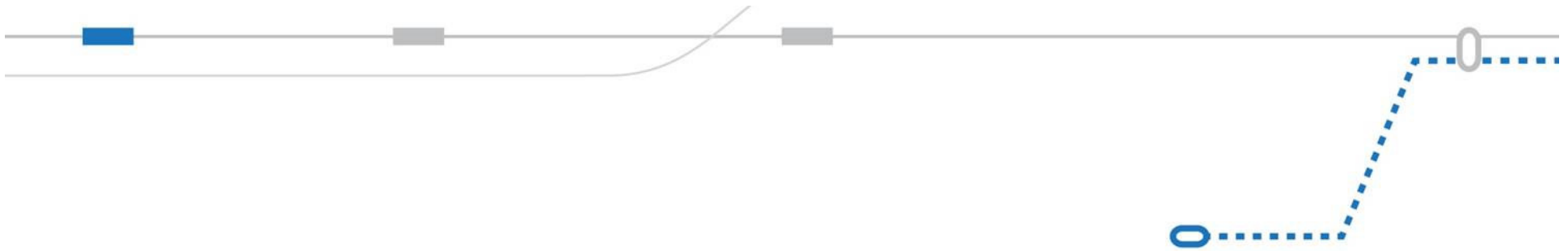
Nutzung neuer Finanzierungsmöglichkeiten für neue ÖPNV-Angebote

Erklärungsversuche Status Quo

- Geringes kommunalpolitisches Interesse am Thema („Hauptsache Schülerbeförderung“)
- Fachkräftemangel auch beim AT (Anzahl, Qualifikation & Motivation)
- Denkblockade: z.B. werden flexible Bedienformen und klassischer Nahverkehr nicht als zusammengehörig begriffen
- Nicht-Erkennen von Chancen z.B. (Erschließung von völlig neuen Zielgruppen, Verbesserung der Erschließung...) durch die Nutzung flexibler Bedienformen

Trägt der „Mitzieh-Effekt“?

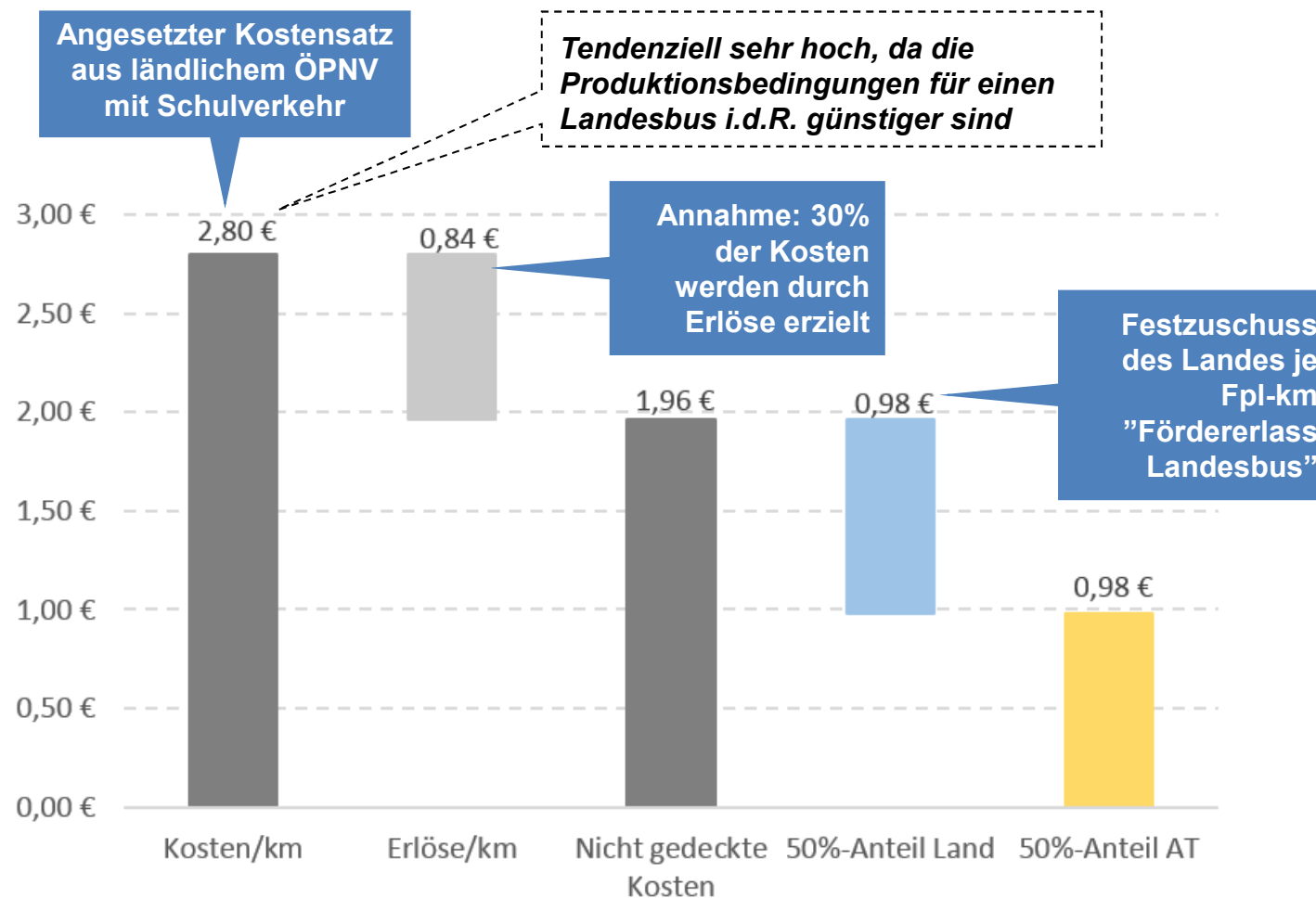
- Weiterer Ausbau landesbedeutsamer Buslinien durch die ÖPNV-Aufgabenträger
- Etablierte flexible Angebote führen bei weiteren Aufgabenträgern zur Berücksichtigung dieser Bedienformen im Planungsportfolio (nicht nur als „ÖPNV-Feigenblatt“)
- Aktuelle Nahverkehrspläne aller ÖPNV-Aufgabenträger in Niedersachsen bis Ende 2019
- Komplettintegration des Niedersachsentarifes (inkl. Niedersachsen-Ticket) auf den ÖPNV
- Vermehrte Nutzung des Förderprogramms zur Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität (Mobilitätszentralen)



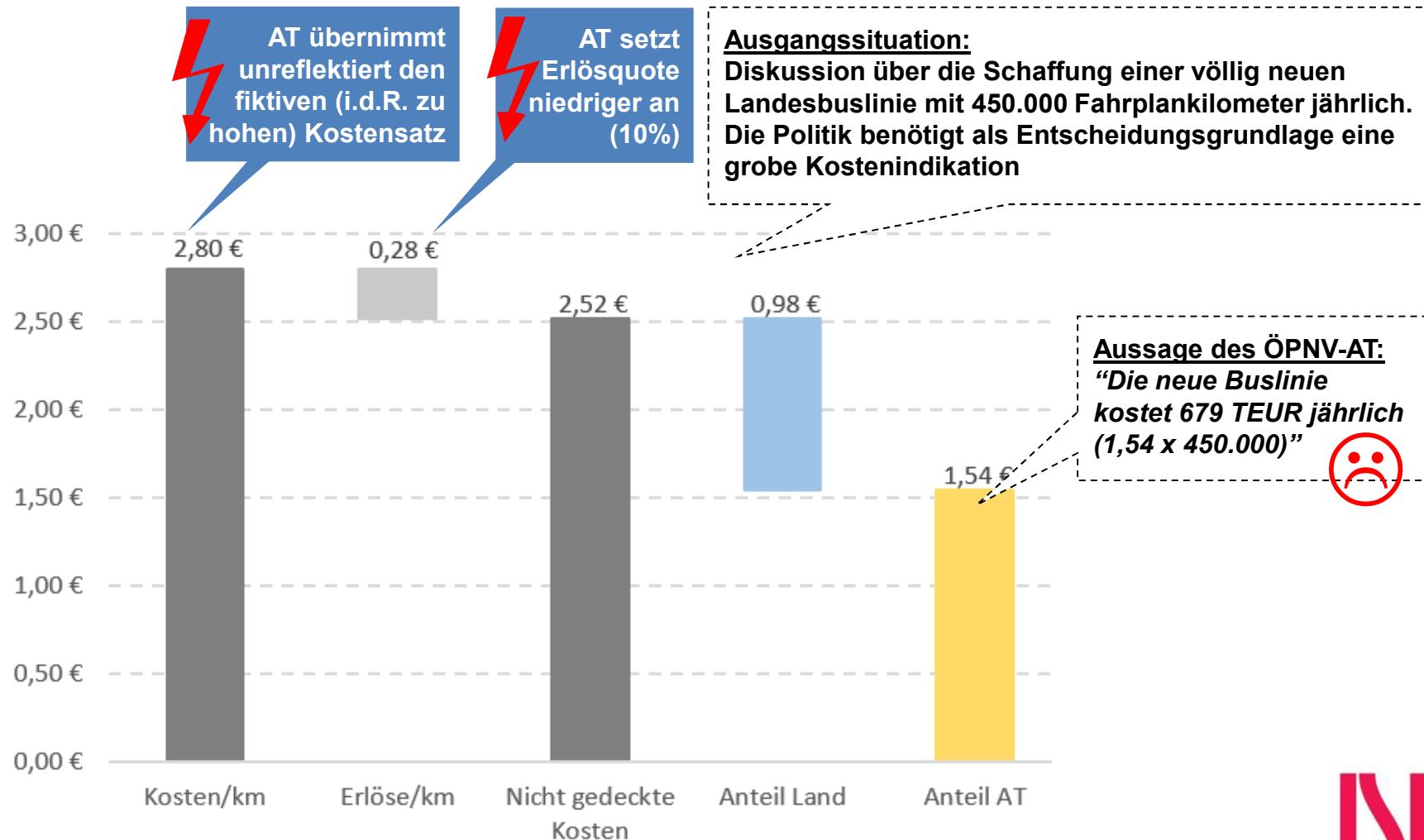
Hintergrundinformationen



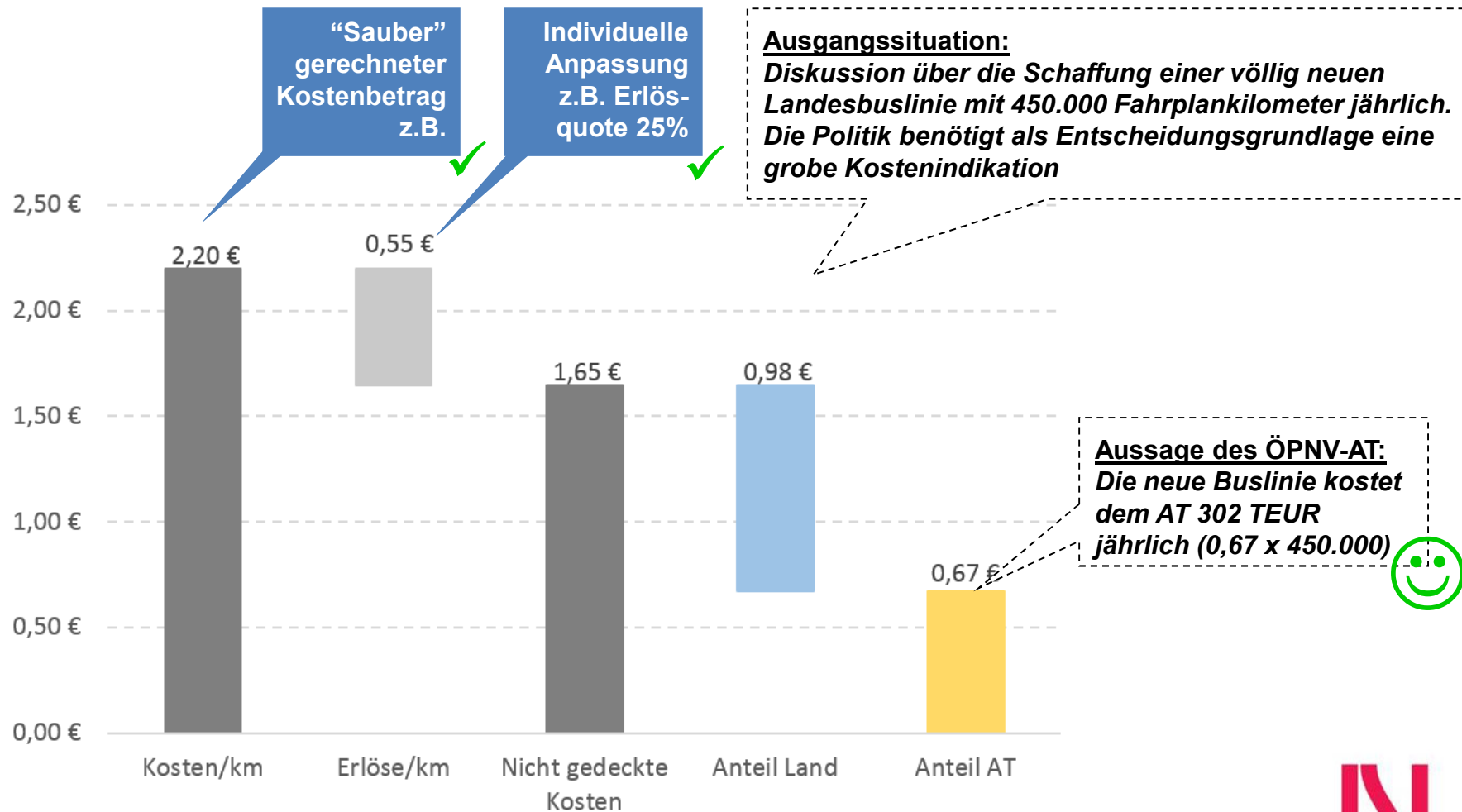
Das Land fördert Landesbusse mit einem Festzuschuss je gefahrenem km

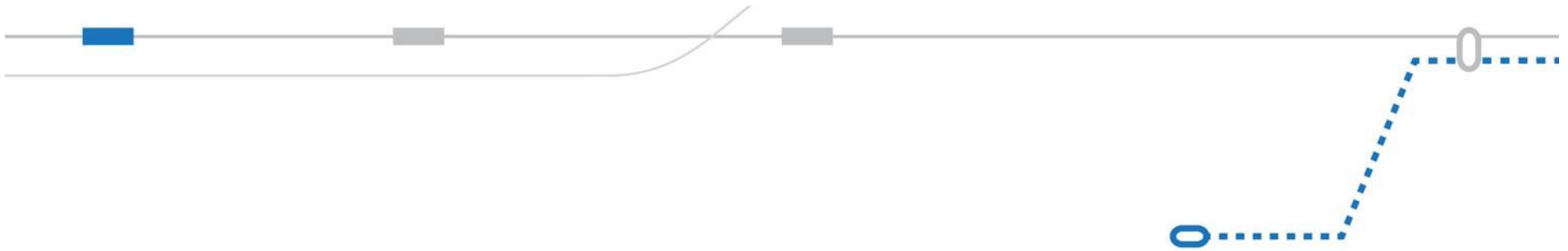


Fehlendes Branchenwissen kann sinnvolle Projekte verhindern



Entscheidungen benötigen Branchenkenntnis bei den Entscheidern





Stephan Börger / Mobilitätsmanagement

☎ 0511 / 53333-107

boerger@lnvg.de

