



Gleiche Ziele gemeinsam verfolgen

*Treffen der niedersächsischen Klimaschutzmanager/innen
30.11.2016 und 01.12.2016*

Stephan Börger/LNVG
Beratungsstelle Mobilität im ländlichen Raum

Gleiche Ziele gemeinsam verfolgen

Agenda

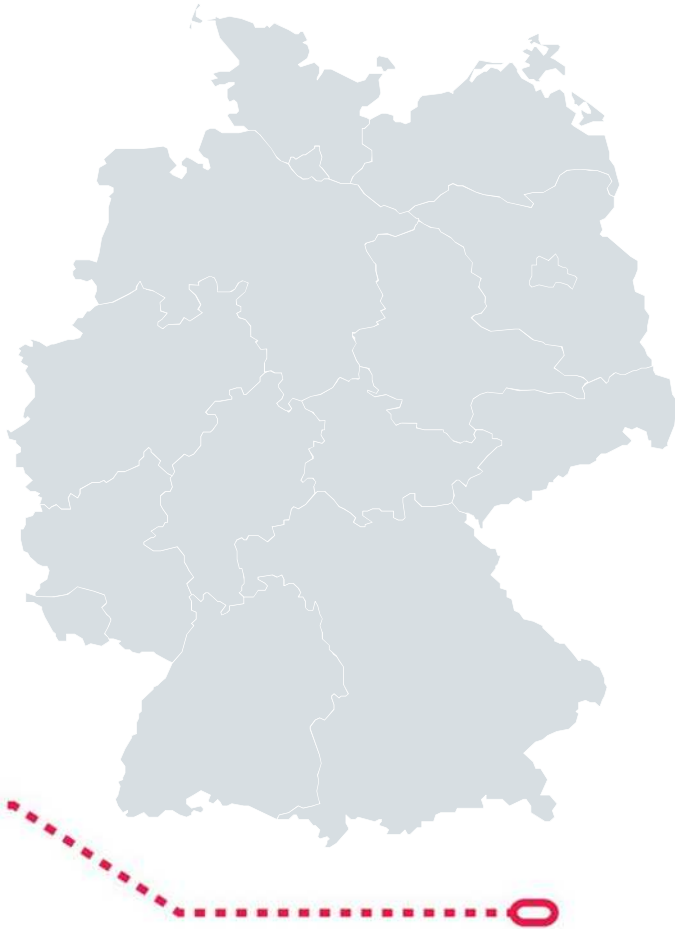
- Nahverkehrsorganisation in Deutschland
- Demografie, ländlicher Raum & Gegensteuerung
- Vorstellung LNVG
- Nahverkehrsfinanzierung in Niedersachsen
- Mobilitätsmanagement & Klimaschutz

Gleiche Ziele gemeinsam verfolgen

Agenda

- Nahverkehrsorganisation in Deutschland
- Demografie, ländlicher Raum & Gegensteuerung
- Vorstellung LNVG
- Nahverkehrsfinanzierung in Niedersachsen
- Mobilitätsmanagement & Klimaschutz

Nahverkehrsorganisation in Deutschland



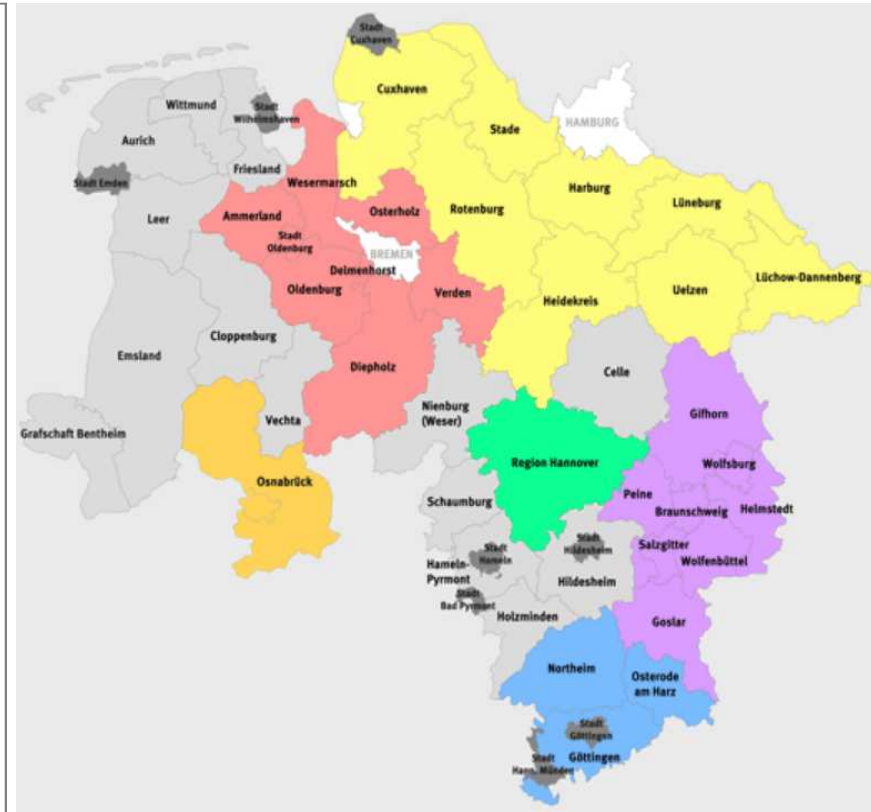
Die Hintergründe

- Seit Bahnreform und ÖPNV-Regionalisierung in 1995/96 sind anstelle des Bundes die Länder für die Organisation des Nahverkehrs verantwortlich.
- Rechtsquelle ist das sog. Regionalisierungsgesetz (RegG). Die aufgrund dieses Gesetzes an die Länder verteilten Geldmittel werden als sog. „Regionalisierungsmittel“ bezeichnet.
- Die Länder haben wiederum eigene Nahverkehrsgesetze erlassen. Diese Gesetze regeln die Zuständigkeit des Nahverkehrs auf der Schiene und auf der Straße sowie die Finanzierung, geben aber z.B. auch die Erstellung des Nahverkehrsplanes (NVP) vor.
- Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG): Regelt, dass der Schienenpersonenverkehr (SPNV) von der LNVG, der Region Hannover und dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB), sowie der ÖPNV (Busverkehr) von den Landkreisen verantwortet wird.

Die ÖPNV-Organisation in Niedersachsen

Umsetzung der Regionalisierung

- Seit 1996 liegt in Niedersachsen die ÖPNV-Verantwortung (Planung, Steuerung & Finanzierung) bei den Landkreisen ¹(sog. Aufgabenträger (AT)).
- AT sind zur Aufstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP/Fortschreibung alle 5 Jahre) verpflichtet. NVP legt das qualitative und quantitative ÖPNV-Angebot im AT-Gebiet fest und dient als mittelfristige Planungsgrundlage
- Heterogene Aufgabenwahrnehmung der AT führt zu einer differenzierten Spannungsbreite der ÖPNV-Qualität
- Das Angebotsgefälle zwischen vom Land finanziertem SPNV zum vom AT verantworteten regionalen Busverkehr spiegelt den Stellenwert des lokalen ÖPNV vor Ort wider



¹ Grundlage ist das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Gleiche Ziele gemeinsam verfolgen

Agenda

- Nahverkehrsorganisation in Deutschland
- Demografie, ländlicher Raum & Gegensteuerung
- Vorstellung LNVG
- Nahverkehrsfinanzierung in Niedersachsen
- Mobilitätsmanagement & Klimaschutz

Die Rahmenbedingungen für Mobilität und Erreichbarkeit

Die Leitvorstellung

▪ Raumordnung & Landesplanung

- Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen,
- Daseinsvorsorge gewährleisten,
- Erreichbarkeit & Mobilität für alle sichern. Ziel: Gesellschaftliche Teilhabe

Die Leitfrage

Wie können Mobilität und Erreichbarkeit im Hinblick auf Daseinsvorsorge und Arbeit auch ohne eigenes (E-) Auto ermöglicht werden ??

Die Rahmenbedingungen

▪ Demografischer Wandel

- Stagnation/Rückgang der Einwohnerzahlen
- Alterung der Bevölkerung, Rückgang Schülerzahlen, z.T. Abwanderung der Jüngeren & Erwerbstätigen in die Zentren

▪ Räumliche Veränderungen

- Abnahme der Siedlungsdichte/Zersiedelung
- Ausdünnung der Versorgungsinfrastruktur

▪ Auswirkungen auf dem Verkehr

- Disperse Verkehrsbeziehungen
- Sinkende Nachfrage aber höhere Reiseweiten
- Nachfragebündelung schwieriger
- Bedeutungsrückgang des klassischen Linienverkehrs

Gegensteuerungsmaßnahmen

Zukunftsforum Niedersachsen



- Gegründet am 17. Februar 2014: Erster Demografiekongress der Landesregierung
- Grundlage: Der demografische Wandel ist nur im Dialog und gemeinsam mit Partnern aus allen Teilen der Gesellschaft zu lösen

Auftrag

- Beispiele guter Praxis bewerten und landesweit bekannt machen
- Geeignete Beispiele zur Umsetzung empfehlen
- Eigene Projektvorschläge erarbeiten


1. Arbeitszyklus (2014 bis 2015)

Bildung & Mobilität im demografischen Wandel

2. Arbeitszyklus (2015 bis 2016)

Starke Städte – lebendige Dörfer im ländlichen Raum

Empfehlungen zum ÖPNV

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

Ziel

Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum

Aufgaben der Beratungsstelle „Mobilität im ländlichen Raum“

Beratung

- an ÖPNV-Aufgabenträger, Städte und Gemeinden, Verbände und Initiativen
- über die grundsätzliche Strategie („was für wen?“)
- über Einrichtung z.B. differenzierter Bedienungsformen
- über organisatorische Ausgestaltung und ggf. fachliche Begleitung
- über Genehmigungsrecht, Finanzierung & weiterer Fördermöglichkeiten

Multiplikatorenorientierte Vernetzung

- Sektorenübergreifende Vernetzung von regionalen Akteuren mit gleicher/ ähnlicher Zielstellung wie z.B. potenzielle Nahverkehrsziele, Verbände (Klimaschutzorganisationen, Seniorenverbände usw.).
- Ziel: Schaffung von selbsttragenden Strukturen, die das Ziel der Verbesserung ländlicher Mobilität voran treiben

Informationsbereitstellung

- Vorhaltung einer Sammlung von Praxisbeispielen der Ausgestaltung von Nahverkehrsangeboten zur passgenauen regionalen Lösung

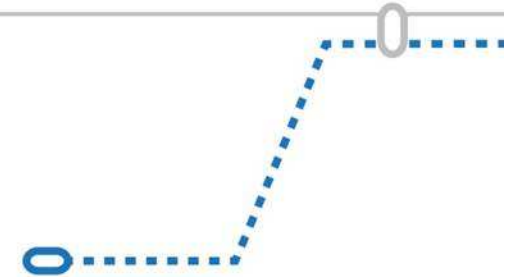
Gleiche Ziele gemeinsam verfolgen

Agenda

- Nahverkehrsorganisation in Deutschland
- Demografie, ländlicher Raum & Gegensteuerung
- Vorstellung LNVG
- Nahverkehrsfinanzierung in Niedersachsen
- Mobilitätsmanagement & Klimaschutz

Die LNVG

Struktur und Aufgabenschwerpunkte



**Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
mbH (LNVG)**

SPNV-Aufgabenträger

Finanzmanagement

Genehmigung / PBefG

Infrastruktur

Gegründet am 26.03.1996. Die LNVG befindet sich zu 100% in Landesbesitz.



Die LNVG

Struktur und Aufgabenschwerpunkte

**Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
mbH (LNVG)**

SPNV-Aufgabenträger

Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV

- Bedarfsabschätzung an SPNV-Leistungen durch Nachfrage- und Strukturdatenanalysen
- Erarbeitung von Fahrplankonzepten/Qualitätsanforderungen für Ausschreibungen
- Erstellung von Fahrplänen in Abstimmung mit Eisenbahnverkehrs-/ & Infrastrukturunternehmen
- Abstimmung des SPNV-Angebotes mit benachbarten SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträgern
- Begleitung von Wettbewerbsverfahren und Betriebsaufnahmen
- Kontrolle des bestellten Leistungsangebotes (Zugausfälle und -bildung, Pünktlichkeit, Sauberkeit, Zugbegleitpersonal, Fahrgastinformation etc.)

Die LNVG

Struktur und Aufgabenschwerpunkte

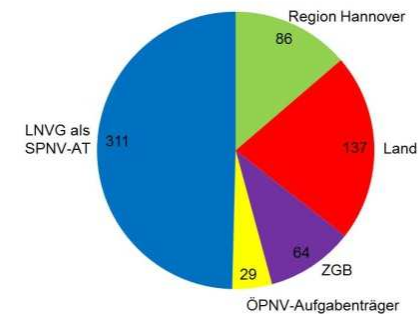
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Finanzmanagement

Bewilligungsstelle des Landes für ÖPNV/SPNV

- LNVG bewirtschaftet und verteilt sämtliche Reg-Mittel
- Beim Land verbleiben 22% = 137 Mio. € (2015)
- Neben den Reg-Mitteln stehen hierfür auch EntFIG-Mittel in Höhe von derzeit jährlich 59 Mio. € zur Verfügung
- LNVG fördert jährlich ca. 200 Projekte im ÖPNV und SPNV

Regionalisierungsmittel
627 Mio. € (2015)



Die LNVG

Struktur und Aufgabenschwerpunkte

**Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
mbH (LNVG)**

Genehmigung / PBefG

Niedersächsische Genehmigungsbehörde für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und nach EU-Recht

- im ÖPNV mit Bussen und Stadtbahnen
- im nationalen Fernbusverkehr
- im internationalen Buslinienverkehr

Niedersächsische Ausgleichsbehörde nach § 45a PBefG

- Vertragliche Abgeltung von Mindereinnahmen im Linienverkehr mit Schülern, Studenten und Auszubildende
- Jährliche Ausgleichsleistungen von knapp 90 Millionen Euro

Die LNVG

Struktur und Aufgabenschwerpunkte

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Infrastruktur

- Konzeption & Vereinbarung von Stationsvorhaben einschließlich Finanzierung von
 - Stationen (z.B. „Niedersachsen ist am Zug!“, Reaktivierungen)
 - Strecken (z.B. Ausbau „Heidebahn“, Reaktivierungen)
- Konzeptionelle Planungen (z.B. Knotenuntersuchung Hannover)
- Herausforderungen
 - Überlastung insbesondere von Knoten
 - Kosten für Infrastrukturnutzung (Strecken und Stationen)



Gleiche Ziele gemeinsam verfolgen

Agenda

- Nahverkehrsorganisation in Deutschland
- Demografie, ländlicher Raum & Gegensteuerung
- Vorstellung LNVG
- Nahverkehrsfinanzierung in Niedersachsen
- Mobilitätsmanagement & Klimaschutz

Nahverkehrsfinanzierung Niedersachsen

bis zum 31.12.2016

	Grundlage	Zweck	Höhe landesweit
Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten	§7 (4) NNVG	Wahrnehmung der Aufgaben-trägerschaft inkl. Erstellung Nahverkehrspläne	Ca. 8,07 Mio. EUR
Anteil aus Reg.-Mitteln (gem. §8 RegG)	§7 (5) NNVG	<p>Siehe §7 (7) NNVG)</p> <ul style="list-style-type: none">▪ ÖPNV-Verbesserungen inkl. Neu-/Ausbau Bushaltstellen▪ Förderung der AT-Kooperation▪ Förderung Tarif- & Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbünde▪ Abdeckung ÖPNV-/SPNV-Betriebskostendefizite▪ Förderung der Vermarktung sowie Fahrgastinformation	Ca. 36,3 Mio. EUR

Nahverkehrsfinanzierung Niedersachsen

Ab dem 01.01.2017

	Grundlage	Zweck	Höhe landesweit
Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten	§7 (4) NNVG	Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft inkl. Erstellung Nahverkehrspläne	Ca. 8,07 Mio. EUR
Anteil aus Reg.-Mitteln (gem. §8 RegG)	§7 (5) NNVG	Siehe §7 (7) NNVG	Ca. 36,3 Mio. EUR
Ex-45a PBefG-Mittel („Säule 1“)	§7a NNVG	<ul style="list-style-type: none"> Sicherstellung Rabattierungsverpflichtung im Schul- & Ausbildungsverkehr Zusammenführung von Finanz- und Aufgabenverantwortung 	Ca. 89,5 Mio. EUR
Finanzmittel für die Weiterentwicklung des ÖPNV („Säule 2“)	§7b NNVG	<ul style="list-style-type: none"> Weiterentwicklung des Angebotes unter Berücksichtigung der Demografie. Entwicklung flexibler Bedienungsformen und anderer Maßnahmen 	Ca. 20 Mio. EUR

Weitere Einflüsse und Themen

Landesbusnetz

Schaffung von Busangeboten auf Relationen, die heute nicht hinreichend durch den SPNV abgedeckt werden: Verbindungen von Mittelzentren ohne SPNV-Anschluss an zugeordnetes Oberzentrum, Lückenschlüsse, hohes Pendleraufkommen oder touristische Bedeutung, Schaffung schneller Verbindungen mit Anschlusssicherung

Förderung Mobilitäts- zentralen (MobZ)

Errichtung und Betrieb von Mobilitätszentralen (MobZ) für CO₂-arme Verkehrsmittel, die als Serviceeinrichtungen Informationen und Dienstleistungen hinsichtlich der Mobilität anbieten sowie bündeln und damit ein flächendeckendes, übersichtliches und nahtlos nutzbares Mobilitätsangebot schaffen

Kommunalricht- linie

Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen vor Ort (BMUB-Förderprogramm).

- Förderung von Klimaschutzteilprojekten (z.B. klimafreundliche Mobilität)
- Förderung Klimaschutzmanagement (Personalressourcen vor Ort)
- Förderung investiver Klimaschutzmaßnahmen (z.B. Intermodalität)

Gleiche Ziele gemeinsam verfolgen

Agenda

- Nahverkehrsorganisation in Deutschland
- Demografie, ländlicher Raum & Gegensteuerung
- Vorstellung LNVG
- Nahverkehrsfinanzierung in Niedersachsen
- Mobilitätsmanagement & Klimaschutz

Klimaschutzprogramme und Mobilität in Niedersachsen (I)

„Meine subjektive Wahrnehmung nach 8 Wochen Beschäftigung mit dem Thema“

Die (theoretische) Idee

- Klimaschutz und Mobilität sind natürliche Partner, da CO²-Einsparungen im Mobilitätssektor durch den Ausbau und Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV) erreicht werden könnten
- BUMB-Fördermöglichkeiten stehen auch für Mobilitätslösungen zur Verfügung und können vorhandene Landesmittel (NNVG) durchaus ergänzen
- Klimaschutzmanager sind oftmals organisatorisch bei den Landkreisen (ÖPNV-Aufgabenträger) beschäftigt und könnten daher regionale Umsetzungen von Mobilitätsthemen begleiten oder gar federführend mit dem Ziel leiten, eine andere Mobilitätskultur zu implementieren

Die Ernüchterung

- Klimaschutzprogramme sind nicht flächendeckend vorhanden, sind aber auch kein genereller Indikator für eine Vision für klimafreundliche Mobilität
- Focus hauptsächlich auf energetische Sanierungen (öffentliche Gebäude wie z.B. Schulen, Kindergärten, Turnhallen) und Austausch von Leuchtmitteln
- Mobilität i.d.R. nicht im Focus: Ggf. Maßnahmen zur Elektromobilität (z.B. Ladeinfrastruktur), ansonsten allgemeine bzw. deskriptive Aussagen zum ÖPNV unter Vermeidung von konkreten Handlungsansätzen, d.h. keinen Plan & keine Vision hin zu einer klimafreundlichen Mobilitätskultur



Klimaschutzprogramme und Mobilität in Niedersachsen (II)

„Meine subjektive Wahrnehmung nach 8 Wochen Beschäftigung mit dem Thema“

Subjektives Fazit

Aufgrund der Focussierung auf Bau-/ und Sanierungsthemen ist die bestehende Kommunalrichtlinie in Niedersachsen im Mobilitätsbereich „untergenutzt“.

„Gleiche Ziele gemeinsam erreichen“

„Raus aus der Bauecke !“

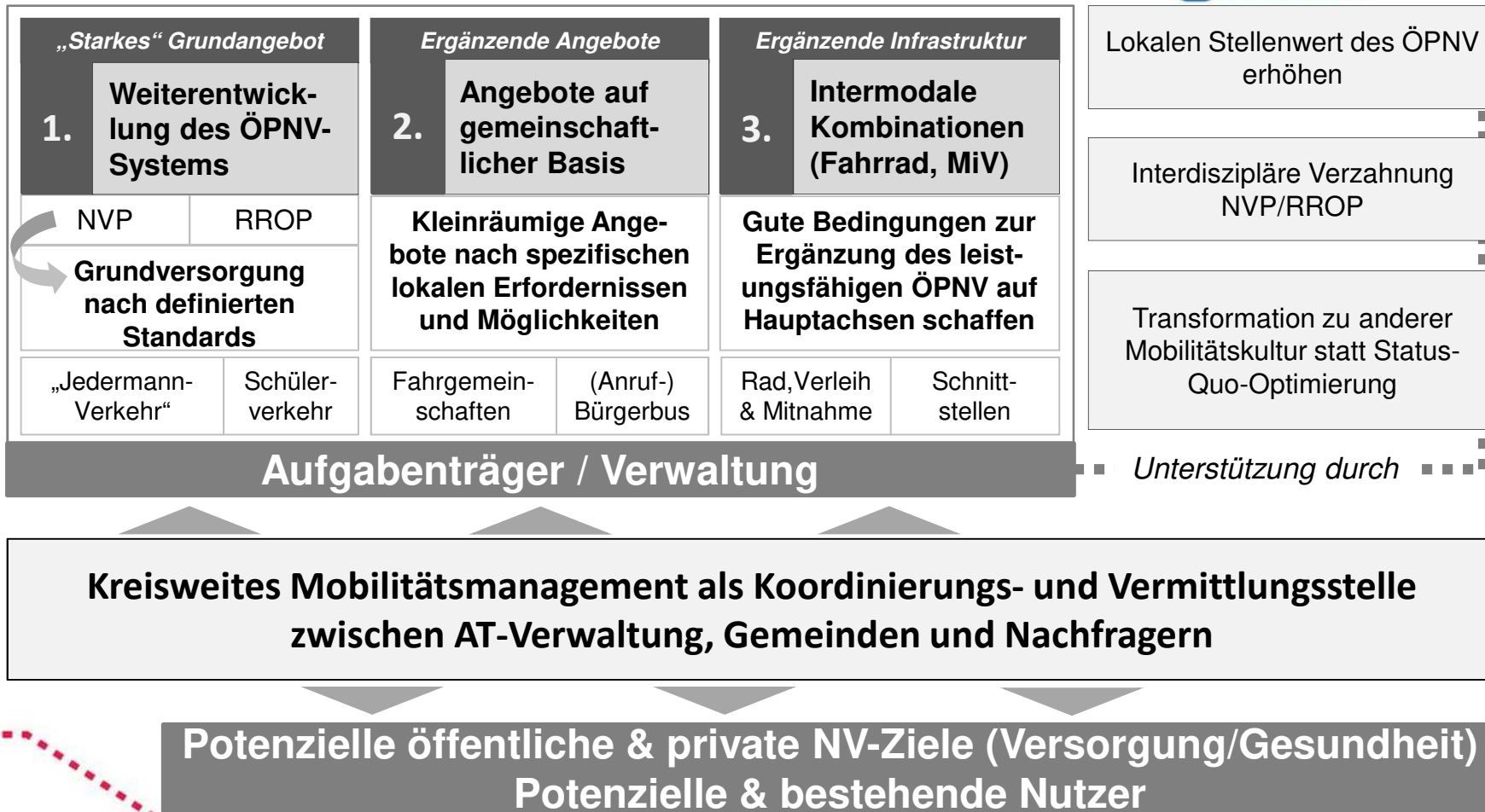
Kann der kommunale Klimaschutz weiterentwickelt werden, so dass in Niedersachsen zukünftig auch Mobilitätsthemen im Focus stehen können ?

Kommunales Mobilitätsmanagement ist kommunaler Klimaschutz

Kann das regionale Klimaschutzmanagement ein Bindeglied zwischen ÖPNV-Aufgabenträger einerseits und Einrichtungen der Daseinsvorsorge, Initiativen, Vereinen und Verkehrsunternehmen andererseits sein ?

Mobilitätsmanagement in der Fläche

Die praktische Ausgestaltung



Ziele und Inhalte eines ländlichen Mobilitätsmanagements

Informieren & beraten

Koordinieren & steuern

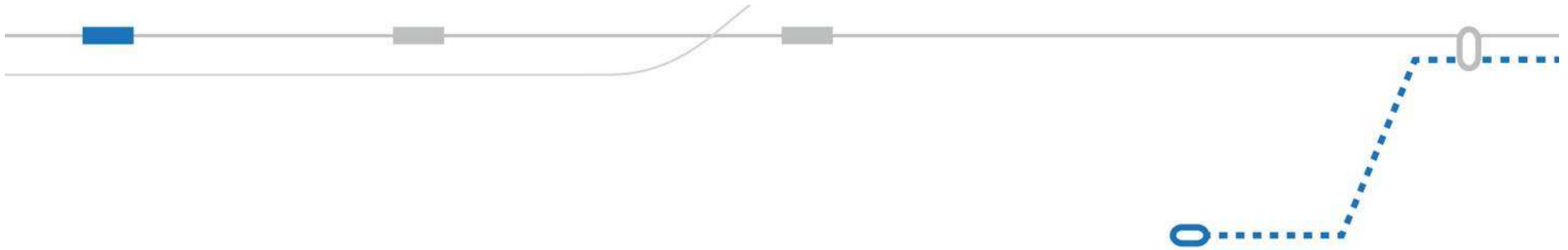
Akteure integrieren & vernetzen

Ziel ist

- die Mobilität und Erreichbarkeit, insbesondere zur Gewährleistung der Daseinsgrundvorsorge zu sichern und damit
- einen wichtigen Beitrag zum Erhalt landesweit möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen zu leisten

Inhalte & Aufgaben

- Aufbereitung und Kommunikation bestehender Angebote – insbesondere flexibler und gemeinschaftlicher Mobilitätsangebote
- Sensibilisierung und Vermittlung von vor Ort weniger genutzter Intermodalität
- Nutzung traditioneller & web-basierter Kommunikationskanäle
- Integration intermodaler Mobilitätsketten in die elektronische Fahrplanauskunft
- Örtliche Verkehrsangebote eruieren, analysieren, bewerten und passende Angebote finden bzw. praktikable Konzeptansätze entwickeln



Stephan Börger / Mobilitätsmanagement

☎ 0511 / 53333-107

boerger@lnvg.de

