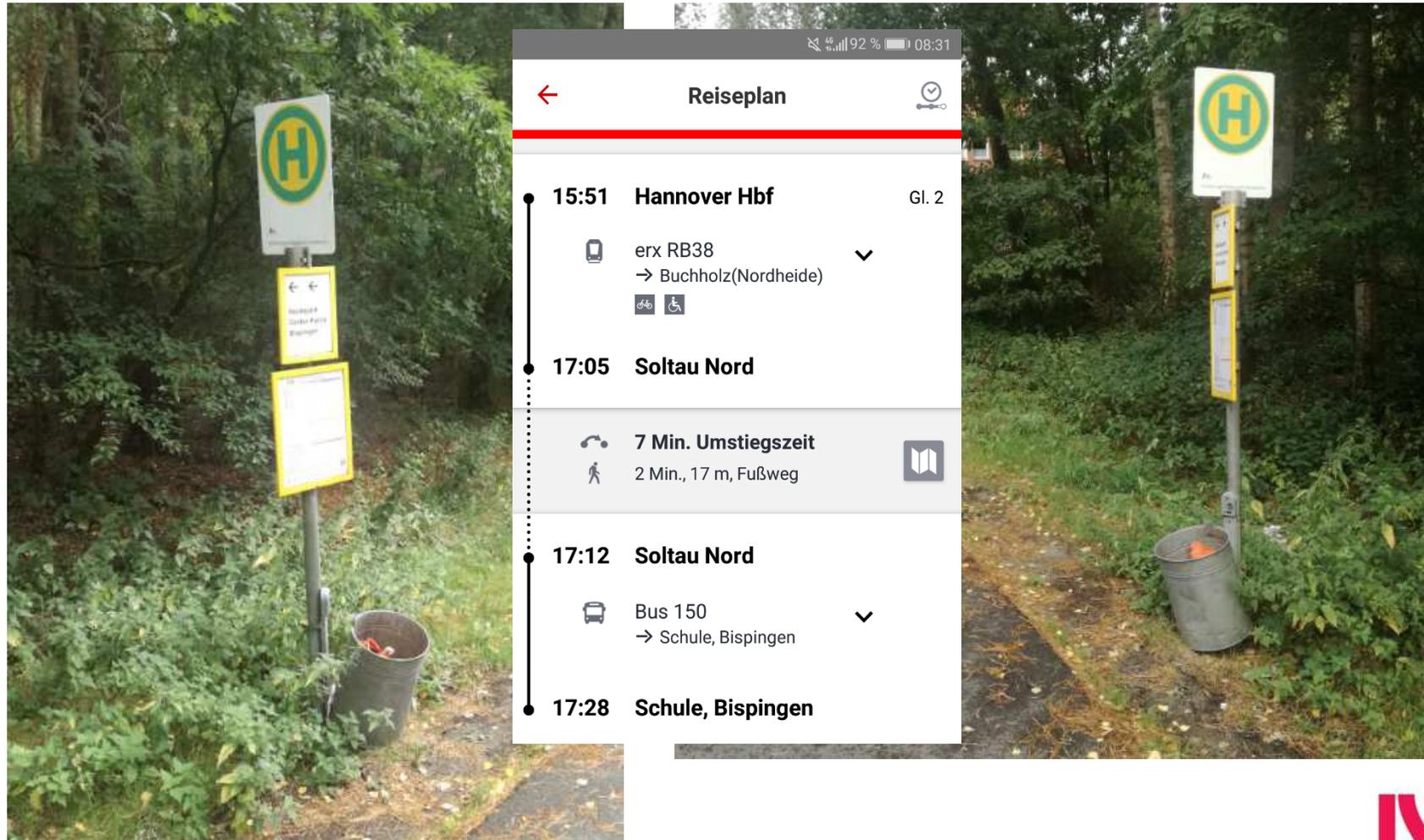
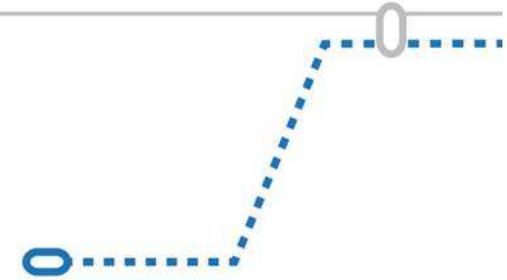


# Organisation und Finanzierung des Nahverkehrs in Niedersachsen

Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Umwelt und Verkehr  
Bispingen, 30. August 2018

Stephan Börger  
Leiter Stabsstelle Mobilitätsmanagement

# Die intermodale Schnittstelle Umstieg am Bahnhof Soltau Nord...



# 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 Finanzrahmens für Bedarfsverkehre
- Verfolgung des Ressourcen-Sharing-Ansatzes

## Ziel

**Ziel: Schaffung von Strukturen, zur Verbesserung ländlicher Mobilität**

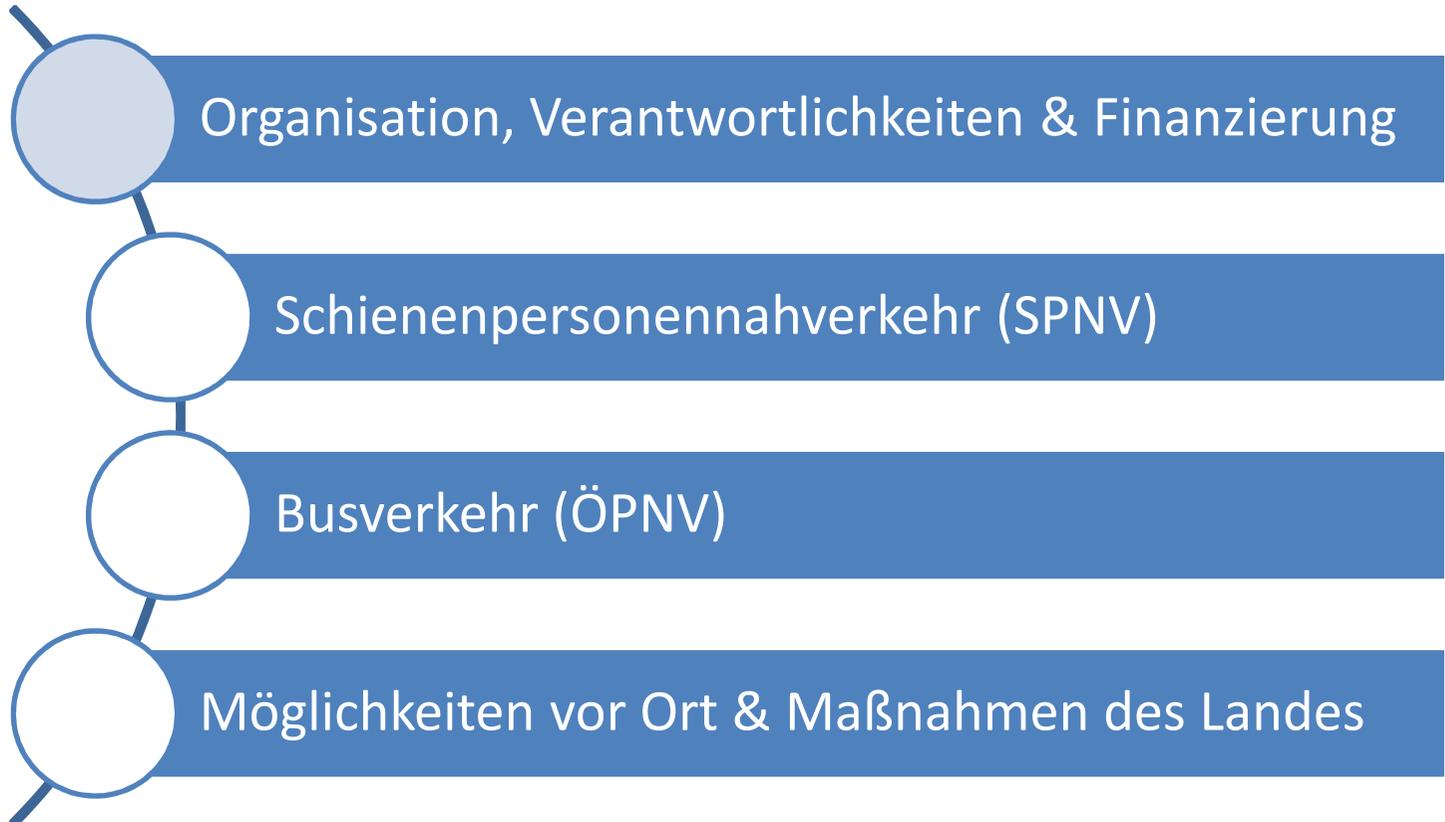
## Aufgaben der Stabsstelle MoMa



- 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 ähnlicher Zielstellung wie potenzielle ÖPNV-Ziele, Verbände (Klimaschützer, Seniorenverbände, Bürgervereine usw.).



## Agenda



Organisation, Verantwortlichkeiten & Finanzierung

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Busverkehr (ÖPNV)

Möglichkeiten vor Ort & Maßnahmen des Landes



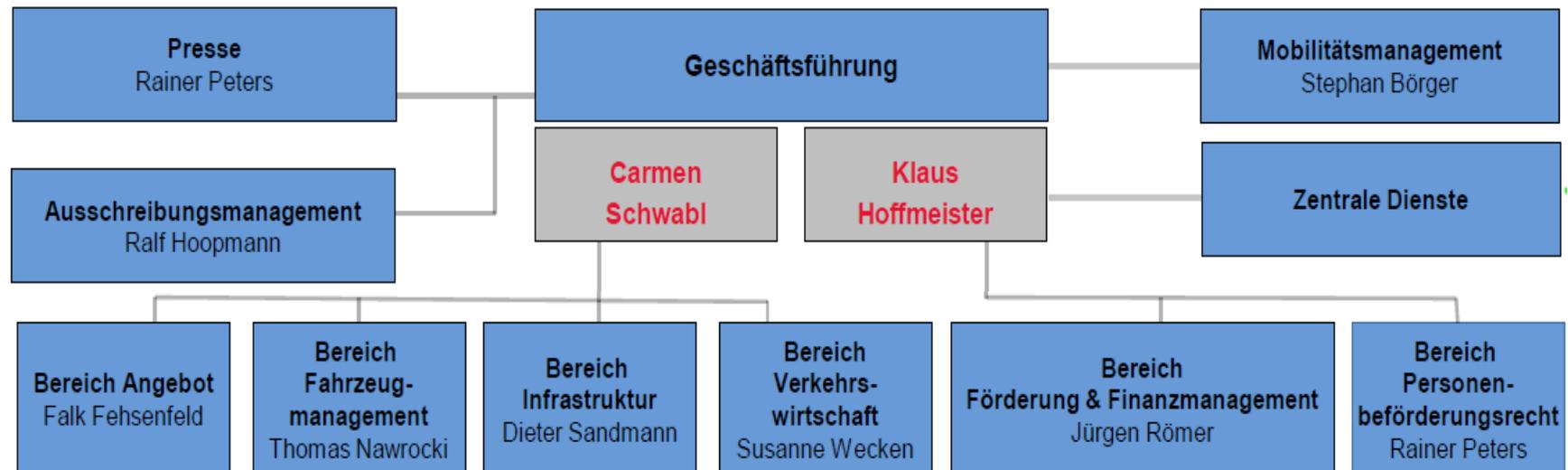
# Nahverkehrsorganisation in Deutschland

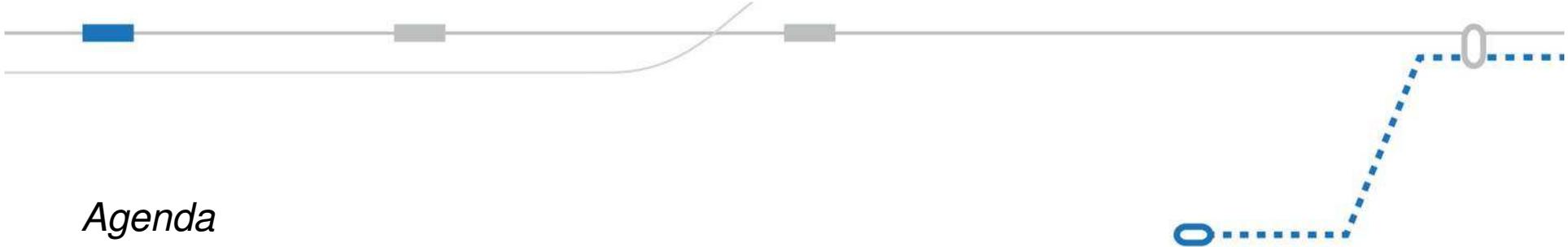


## Die Hintergründe

- Seit Bahnreform und ÖPNV-Regionalisierung in 1995/96 sind anstelle des Bundes die Länder für die Organisation des Nahverkehrs verantwortlich.
- Rechtsquelle: Regionalisierungsgesetz (RegG). Die aufgrund dieses Gesetzes an die Länder verteilten Finanzmittel werden als „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.
- Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG): Regelt, dass **der Schienenverkehr (SPNV) von der LNVG**, der Region Hannover und dem Regionalverband Großraum Braunschweig, sowie der Busverkehr von den Landkreisen und kreisfreien Städten verantwortet wird.

# Die Organisation der LNVG





## Agenda

- Organisation, Verantwortlichkeiten & Finanzierung
  - Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
  - Busverkehr (ÖPNV)
  - Möglichkeiten vor Ort & Maßnahmen des Landes
- 

# Wettbewerb im SPNV als Strategie

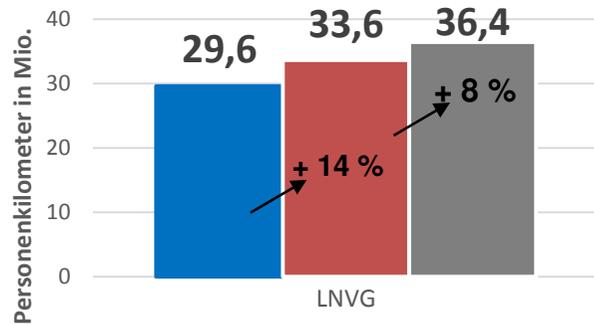
## *Konsequente Umsetzung*

- Erste Betriebsaufnahme eines privaten Eisenbahnverkehrsunternehmens (NordWestBahn) im Jahr 2000, inzwischen 99 % aller Leistungen wettbewerblich vergeben
- In 2016 sank Marktanteil der DB Regio in Niedersachsen auf 36 %, DB Regio gewinnt aber auch Netze zurück (Hamburg Hbf – Stade - Cuxhaven ab 12/2018)
- Einige Teilnetze befinden sich in zweiter Ausschreibungsrunde:
  - Laufende SPNV-Ausschreibungen in 2018:
    - Folgeausschreibung S-Bahn Hannover (Federführer Region Hannover)
  - Kommende Ausschreibungen in 2018 - 2020:
    - Folgeausschreibung Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen
    - Folgeausschreibung Expresskreuz Bremen/Niedersachsen
    - Folgeausschreibungen Dieselnetze (u.a. Weser-/Lammetal und Heidekreuz)
- Wettbewerbserfolge wurden reinvestiert (Angebot, Service, Investitionen)
- Fahrzeugpool als Schlüssel für Wettbewerb

# Fahrplanangebot

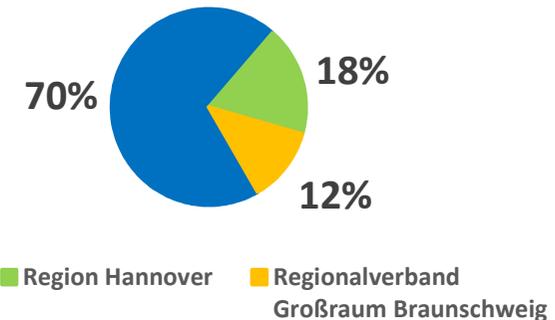
**Betriebsleistungen** im Fahrplanjahr 2016  
im Gebiet der LNVG **36,45 Mio. Zugkm**  
in Niedersachsen **52,29 Mio. Zugkm**

**Entwicklung der Betriebsleistungen**  
im Gebiet der LNVG



■ 1995/96 ■ 2006 ■ 2016

**Verteilung der Betriebsleistungen**  
auf die niedersächsischen Aufgabenträger



## Angebots- und Qualitätsoffensive

Bis 2031 sind stufenweise  
Angebotsausweitungen geplant:

**plus 5,4 Mio. Zugkm (+ 15 %)**

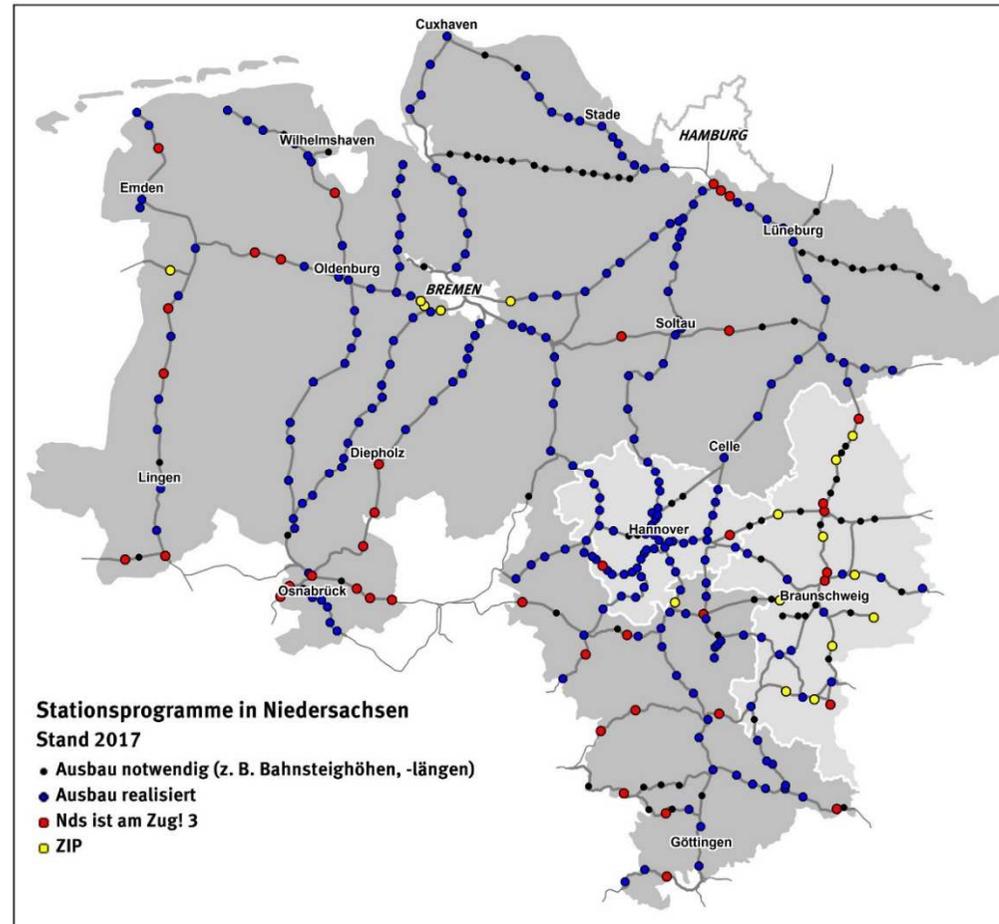
# Stationen

*Engagement trägt Früchte*

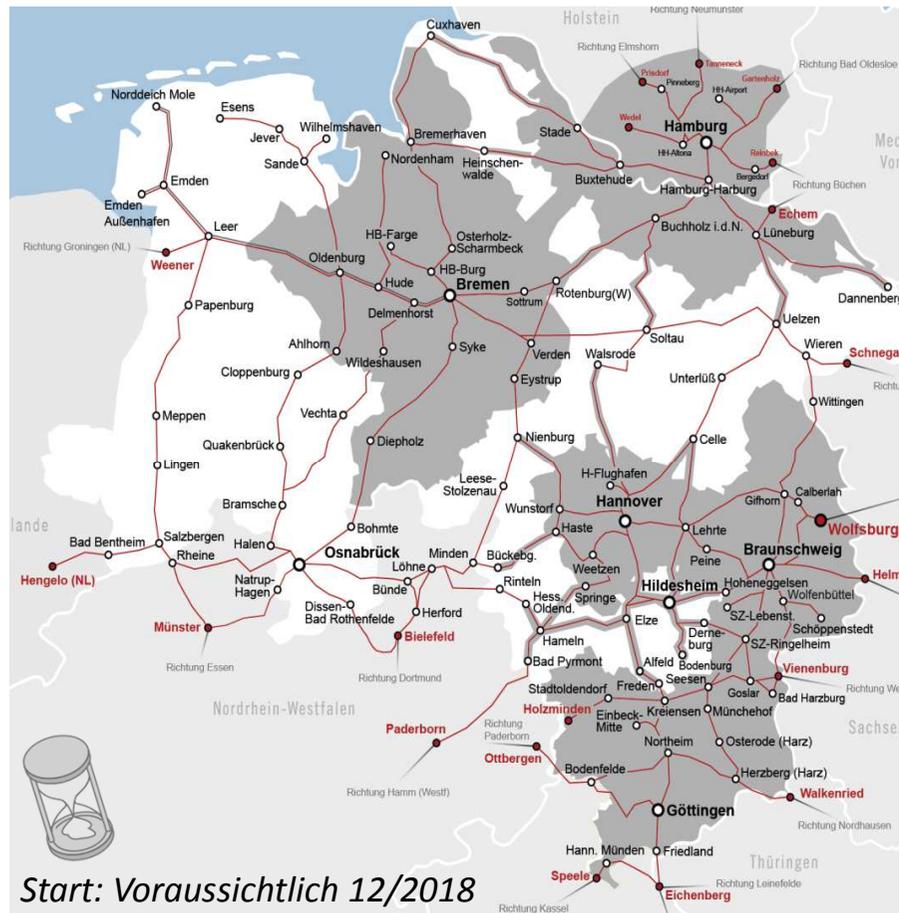
Insgesamt 356 Bahnstationen der DB AG, 14 der EVB und 5 der VLO in Niedersachsen, davon im Bereich

- Region Hannover: 55 Stationen DB AG
- Regionalverband BS: 47 Stationen DB AG
- LNVG: 254 Stationen DB AG,

Modernisierungsgrad im Bereich LNVG	2017	2020	2025
Anzahl barrierefreie Bahnstationen	180	207	232
In Prozent	66 %	76 %	85 %



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



## Anschlussmobilität

- Der Niedersachsentarif ist der einheitliche Nahverkehrstarif für den Eisenbahnverkehr in Niedersachsen
- Er kann zukünftig mit der erweiterten Anschlussmobilität landesweit eine tarifliche Schiene-Bus-Verknüpfung anbieten
- In den Fahrkarten des Niedersachsentarifes soll dann die Bus-/ Stadtbahn-Nutzung entweder automatisch ohne Mehrpreis (bei Einzelfahrkarten) oder gegen einen ermäßigten Aufpreis (bei Zeitkarten) enthalten sein
- Niedersachsen-Ticket: Anerkennung auch in verbundfreien Räumen ab Dezember 2018
- Dieses Angebot soll im Vor- & Nachlauf an allen Bahn-Haltestellen in Bremen, Niedersachsen und Hamburg umgesetzt werden

# Ergebnisse der Reaktivierungsprogramme im Heidekreis

Ab 2013 landesweite Reaktivierungsuntersuchungen von Strecken & Stationen durch die LNVG

## SPNV-Streckenreaktivierungen

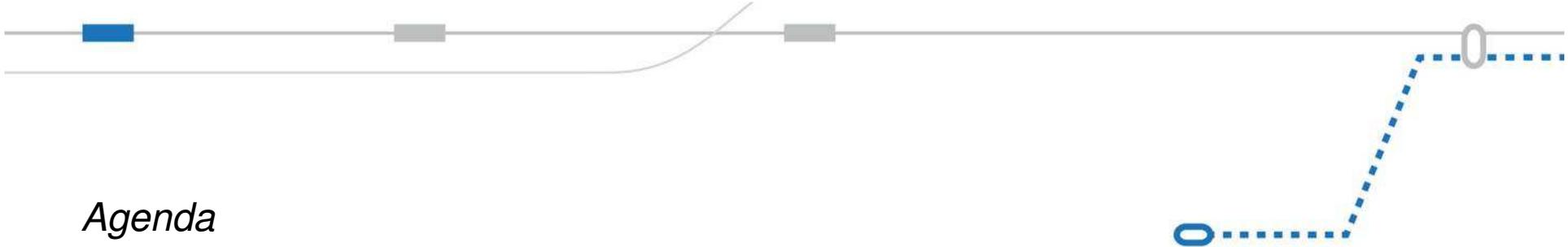
- Anwendung eines dreistufiges Verfahrens zur Untersuchung der Reaktivierungswürdigkeit von insgesamt 79 SPNV-Strecken
- Untersuchungstrecken im Heidekreis:
  - Walsrode - Bomlitz
  - Walrode - Böhme
  - Lüneburg – **Bispingen** - Soltau
  - Celle – Hermannsburg - Munster
  - Celle – Bergen - Soltau
  - Winsen – **Bispingen** - Soltau

## Untersuchungsergebnisse

- Die beiden Walsroder Strecken schieden aufgrund des zu geringen Potenzials in der ersten Untersuchungsstufe aus.
- Übernahme von 28 Strecken in Stufe 2 (Nutzwertanalyse (NWA)). Übernahme der TOP 8-Strecken der NWA in Stufe 3.
- Durchführung einer Kosten-/Nutzen-Untersuchung (NKU) für die Strecke Lüneburg – Soltau in Stufe 3
- Kosten/Nutzen-Verhältnis hier -0,72, d.h. die Reaktivierung ist nicht sinnvoll

## Stationsreaktivierungen an bestehenden Strecken

- Untersuchung der Stationen Eickloh (800 EW) und Hademstorf (850 EW):
- Negative verkehrliche Bewertung & Inkompatibilität zur eingleisigen Infrastruktur



## Agenda

- 1 Organisation, Verantwortlichkeiten & Finanzierung
  - 2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
  - 3 Busverkehr (ÖPNV)
  - 4 Möglichkeiten vor Ort & Maßnahmen des Landes
- 

# Im niedersächsischen ÖPNV liegen Licht & Schatten eng beieinander

## ÖPNV-Verantwortlichkeiten

- Seit 1996 liegt in Niedersachsen die Verantwortung für den straßengebundenen ÖPNV bei den Landkreisen & 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 vom kommunalpolitischen Stellenwert & Interessen bei den handelnden Akteuren bzw. der Personalausstattung beim jeweiligen Aufgabenträger



# Demografischer und struktureller Wandel wirken auf das ÖV-Angebot

## 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

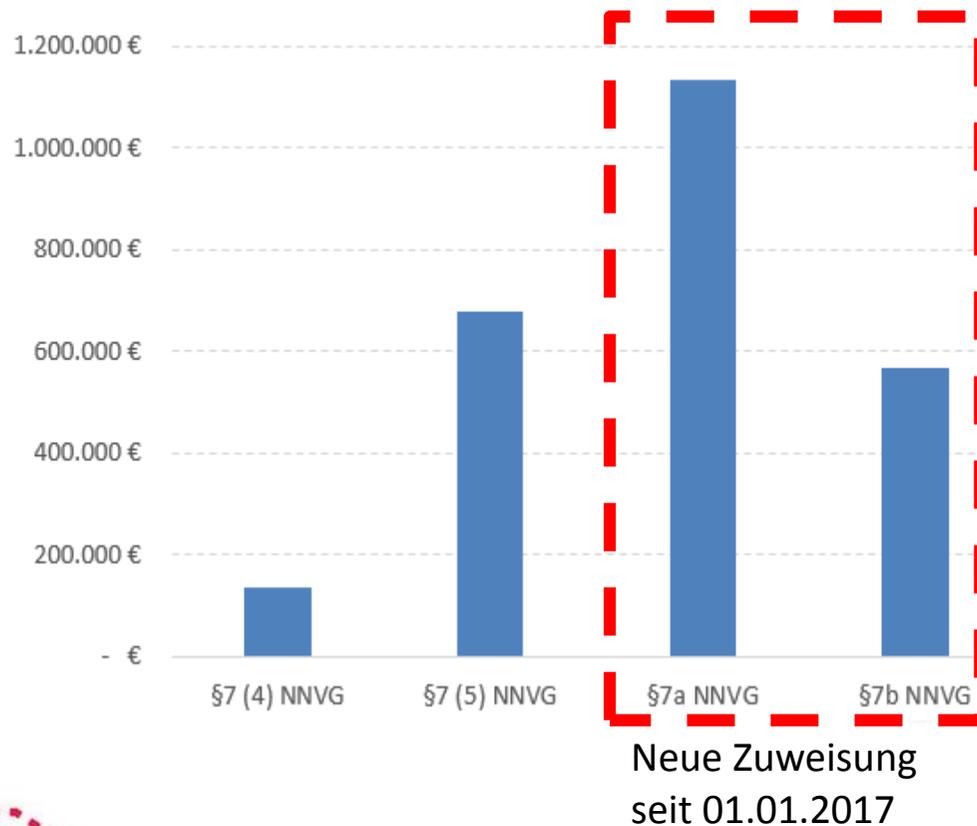
- Hohe PKW-Verfügbarkeit = hohe Habitualisierung der Pkw-Nutzung
- Kostenfalle Zweit- & Drittwagen
- Fortgeschrittene ÖPNV-Entwöhnung; ÖPNV-Wahrnehmung i.d.R. lediglich als „Schulbus“

**ÖPNV-Angebot und potenzielle Nachfrage kennen sich nicht (mehr)**

## Typische Schwächen des ÖV-Angebotes

- Ausrichtung des Angebotes auf den Schülerverkehr, dadurch Unregelmäßigkeit & Unübersichtlichkeit des Angebotes
- Kein/kaum Angebot in den Ferien und am Wochenende
- Zur Flächenerschießung sind oftmals viele Stich- und Rundfahrten erforderlich
- Geringer Verknüpfungsgrad mit dem SPNV
- Touristische Belange werden kaum adäquat berücksichtigt
- Kaum Anwendung flexibler Bedienformen
- kreisübergreifende Verkehre existieren nur in Einzelfällen

# Im Heidekreis ist die Finanzausstattung tendenziell unterdurchschnittlich



## Finanzen

- Zur ÖPNV-Finanzierung stehen dem Landkreis Aurich gemäß NNVG **jährlich ca. 2,43 Mio. EUR** zur Verfügung
- Im Vergleich mit anderen ländlichen Landkreisen ist die NNVG-Finanzausstattung leicht unterdurchschnittlich

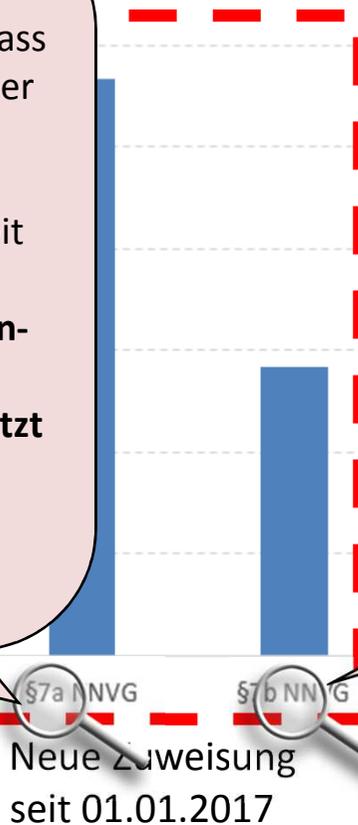
## Organisation

- Der Heidekreis ist ÖPNV-Aufgabenträger
- ÖPNV-Fachexpertise & Unterstützung durch die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO)
- Beschlossener Nahverkehrsplan (NVP) aus Sommer 2016

# Im Heidekreis ist die Finanzausstattung 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 mehr weniger Geld - Mittel sind fixiert.**



## Finanzen

### 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 ... ist ÖPNV-Aufgabenträger
- ÖPNV-Fachexpertise & Unterstützung durch die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO)
- Beschlossener Nahverkehrsplan (NVP) aus Sommer 2016

# Der Gestaltungswille im ÖPNV ist landesweit heterogen ausgeprägt

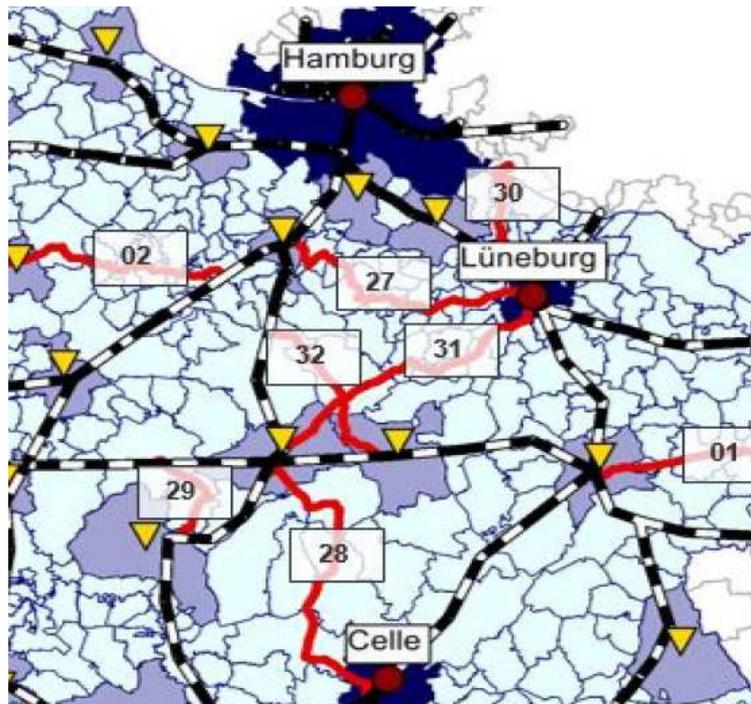
## Indikator Nahverkehrsplan



### 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)

# Mit Landesbuslinien SPNV-Standards in die schienenlose Fläche tragen



## „Erlass über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien im ÖPNV“ aus Januar 2017

- 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 niedersächsischen Landesbusliniennetzes aus 2016
- Untersuchung von landesweit 53 Linien

### Linienvorschläge im Heidekreis

[28] Soltau – Bergen - Celle (61km)

[31] Soltau – **Bispingen** - Lüneburg (56 km)

[29] Walsrode – Visselhövede (24 km)

[32] Munster – **Bispingen** - Schneverdingen [33 km]

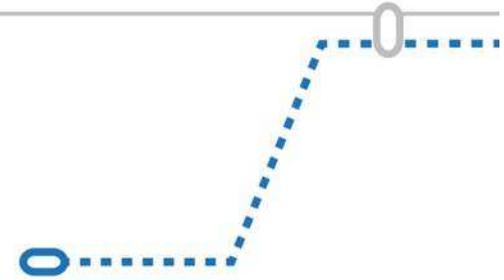


## Agenda

- 1 Organisation, Verantwortlichkeiten & Finanzierung
  - 2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
  - 3 Busverkehr (ÖPNV)
  - 4 Möglichkeiten vor Ort & Maßnahmen des Landes
- 

# Unternehmen statt unterlassen !

## „Weiter so !“ löst keine Probleme



### Differenzierte Lösungsansätze für die Fläche

- **ÖPNV allein kann im ländlichen Raum keine vollständige Mobilität garantieren. Jedoch Nutzung der ÖPNV-Potenziale durch:**
  - Aktive Aufgabenwahrnehmung durch Nutzung des gesetzlichen Gestaltungsrahmens und branchenüblichen Instrumentariums (z.B. Linienbündel, Vergabe, Vorabbekanntmachungen)
  - Personalausstattung muss zum Anspruch passen
  - Jedermann-Verkehr als neue Kernkompetenz: Erkenntnis, dass im ÖPNV auch schulfremde Nachfrager und Ziele existieren
- **Bekanntmachung / 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

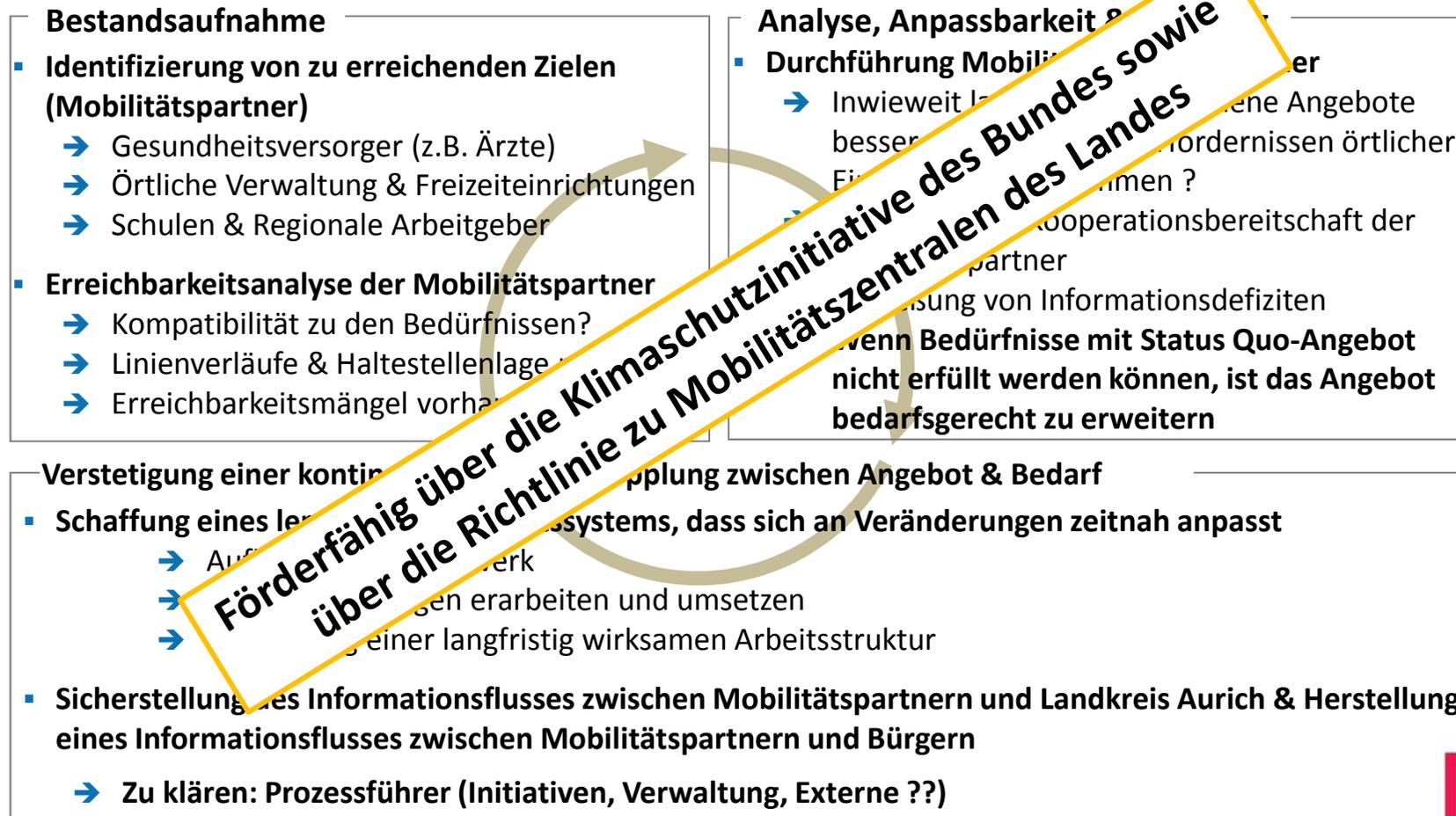
# Attraktivitätsorientierter ÖPNV durch anspruchsvolle Mobilitätszentralen

Von der Basisleistung bis zum intermodalem Full-Service-Dienstleister

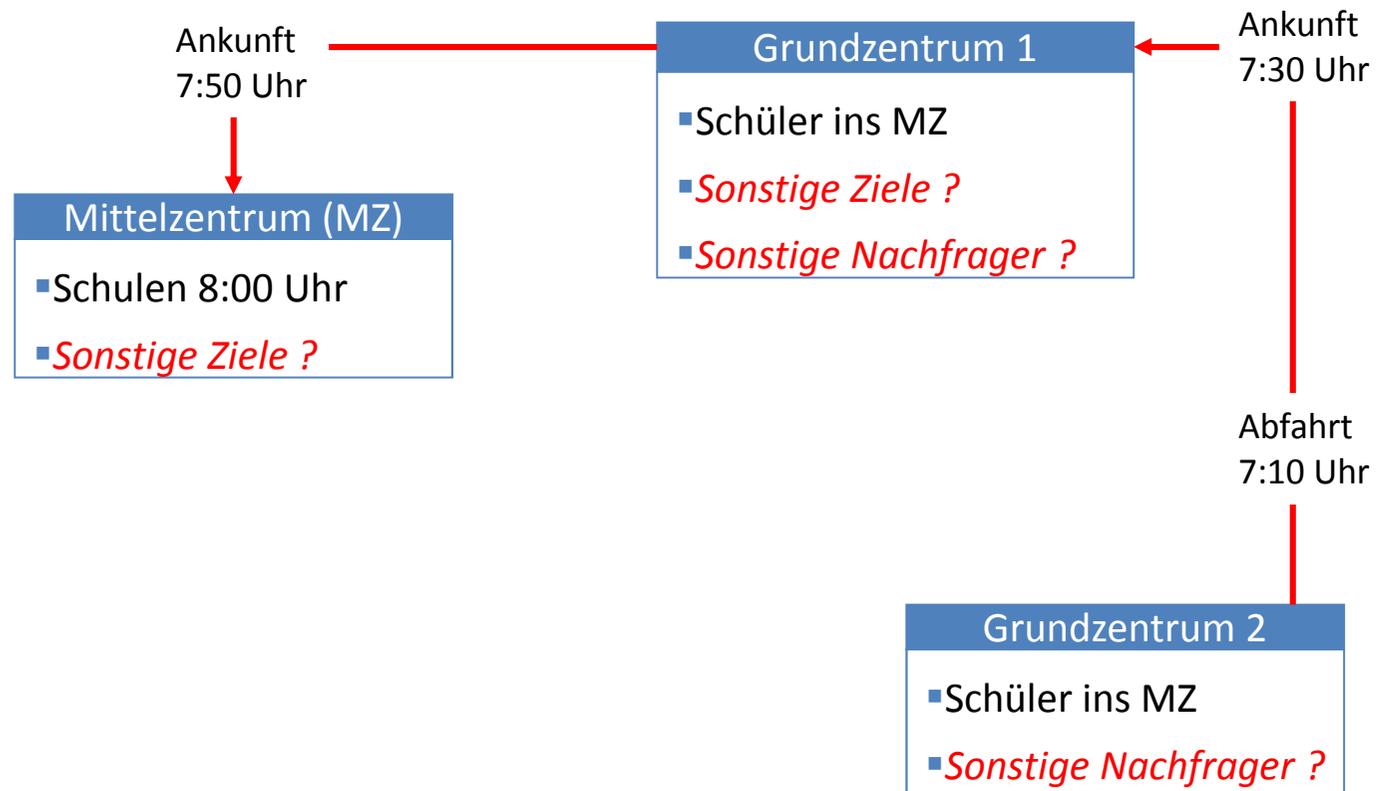
Mobilitätsmanagement	Fahrgastmarkt	Operativität
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Überblick verschaffen !</b></li><li>▪ „Kümmerer“: Bringt Fahrgäste, Versorger und Besteller zusammen</li><li>▪ Key-Account für Großkunden (z.B. Arbeitgeber)</li><li>▪ Betreuung betriebliches Mobilitätsmanagement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

# Erkenntnisgewinn durch strukturiertes Vorgehen geht vor Aktionismus

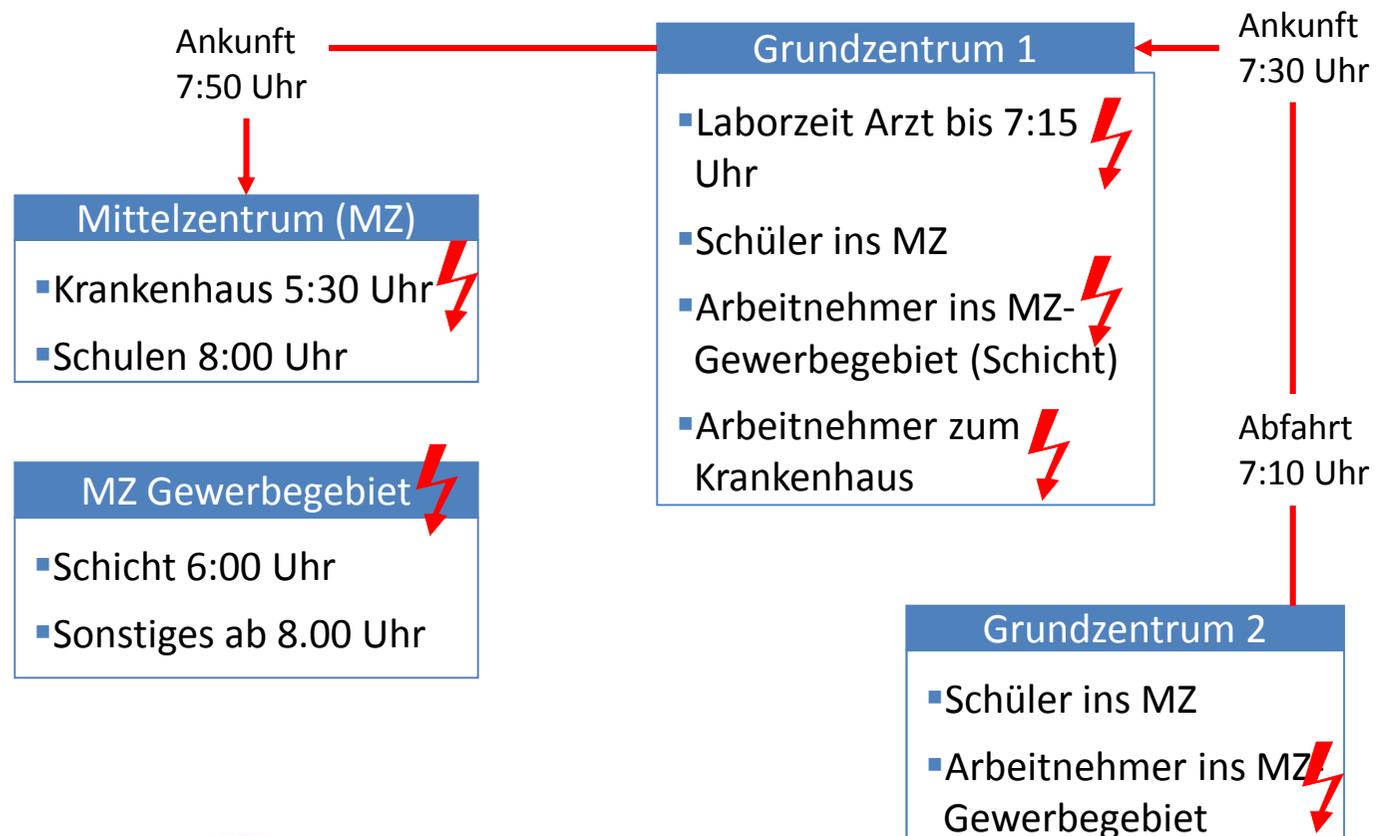
*Daueraufgabe: Wer will wann wohin ? Und wohin wann wieder zurück ?*



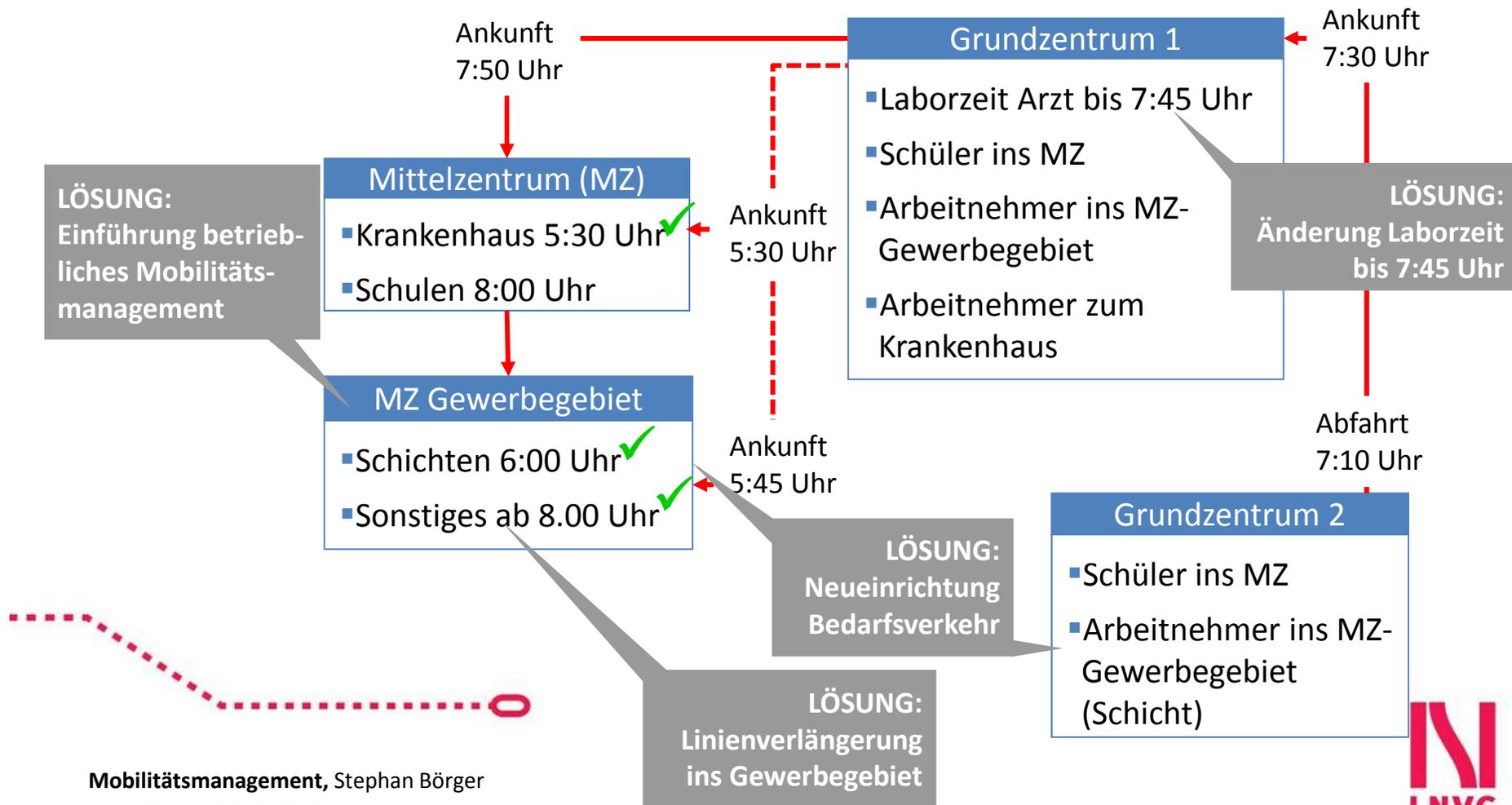
# Nicht schulbezogene ÖPNV-Nachfrage & Ziele sind oftmals nicht im Fokus

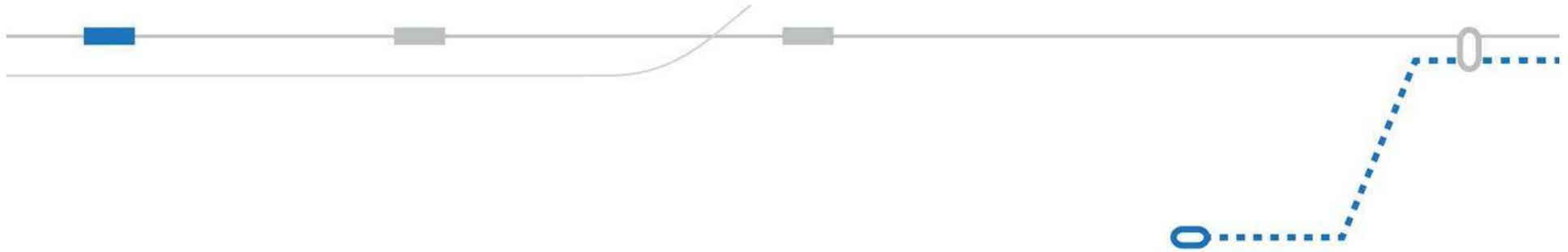


# Nicht schulbezogene ÖPNV-Nachfrage & Ziele sind oftmals nicht im Fokus



# Kleinteilige Maßnahmen können zu Nachfragesteigerungen führen

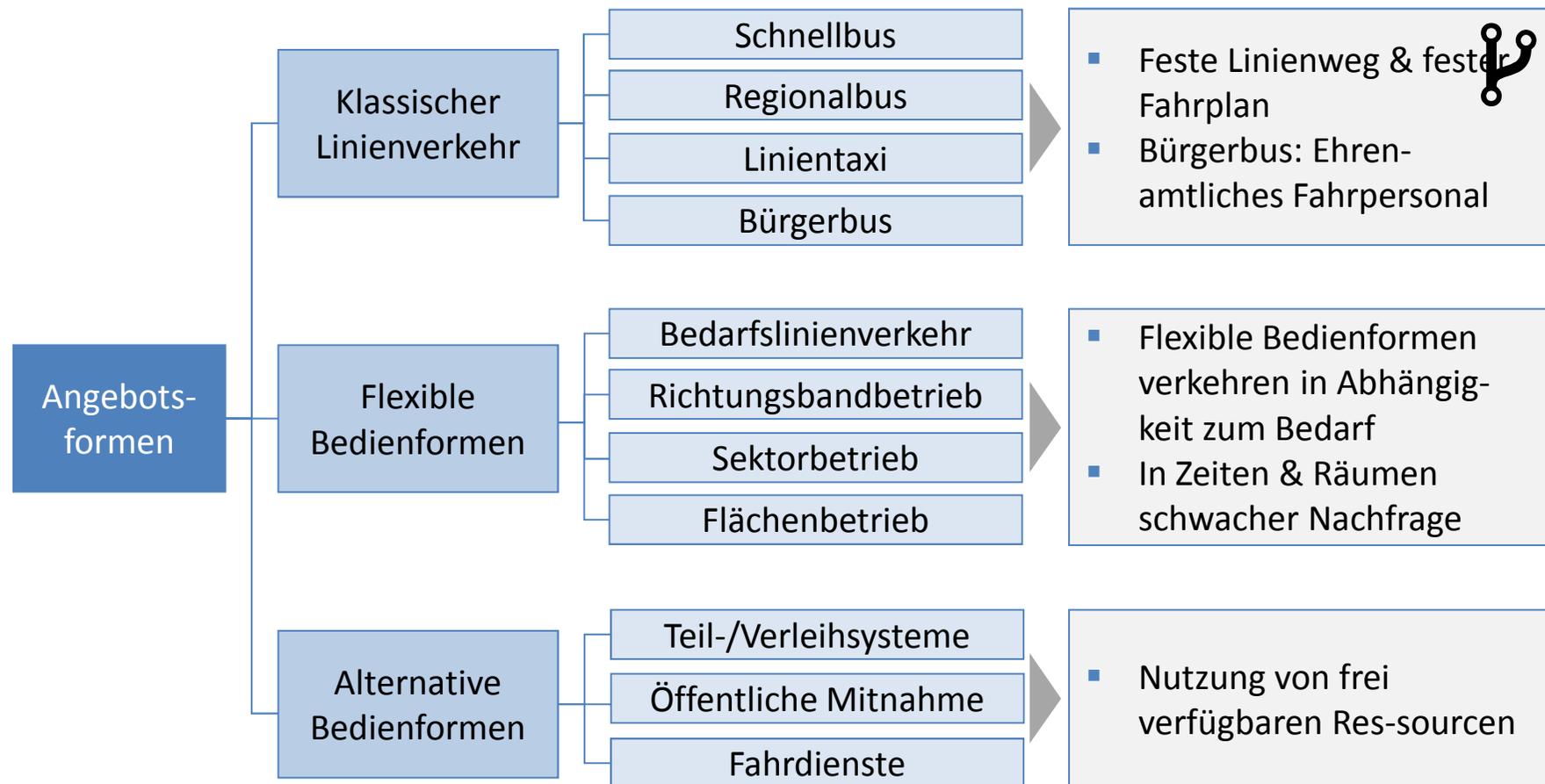




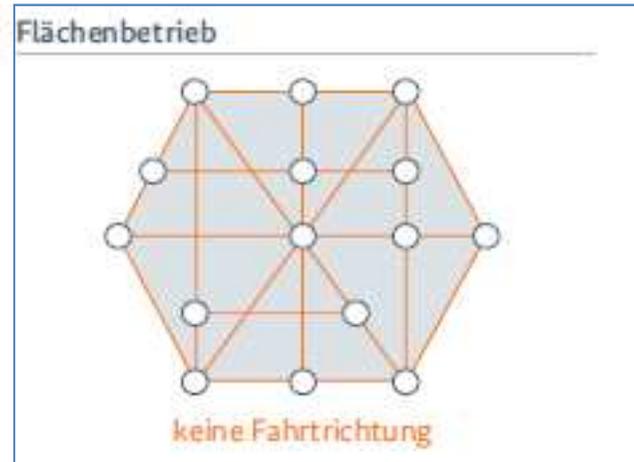
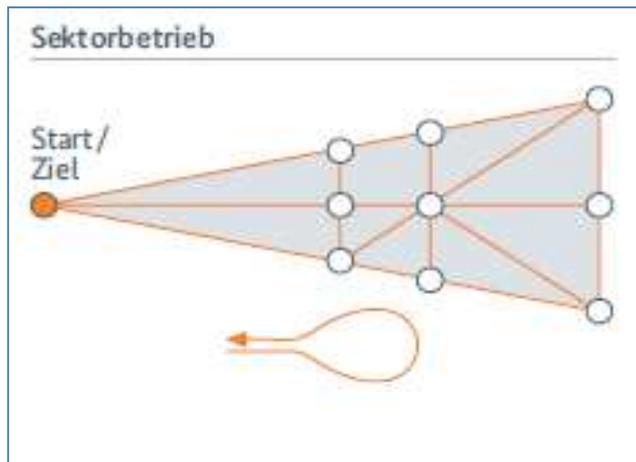
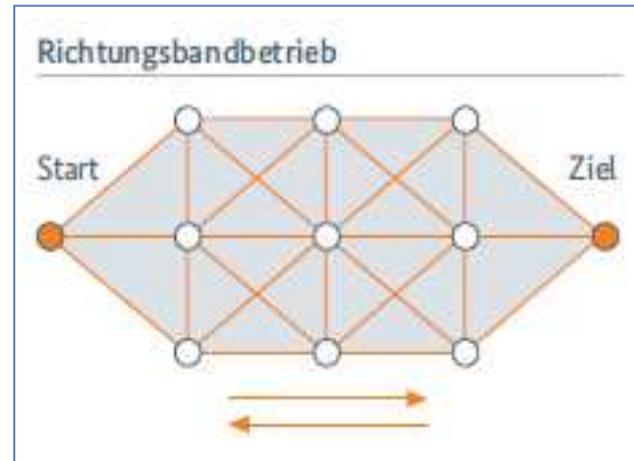
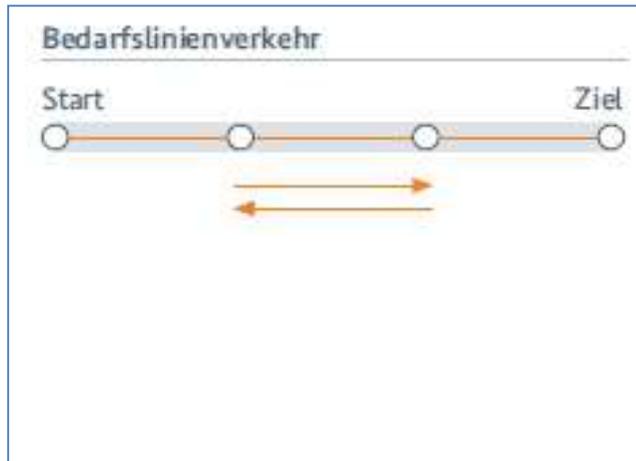
# Hintergrundinformationen



# Viele Möglichkeiten bedingten eine individuelle Anpassung vor Ort



# Flexible Bedienformen verkehren in Abhängigkeit zur Nachfrage



# Alternative Bedienformen nutzen öffentlich verfügbare Dienstleistungen

## Teil-/Verleihsysteme

- Organisierte gemeinschaftliche Nutzung von PKW & Fahrrädern
- Zugang i.d.R. über Online-Vertriebsplattform



stadtmobil  
carsharing

Flinkster nextbike  
CARSHARING

DB Call a Bike

## Öffentliche Mitnahme

- Bereitstellung von freien Kapazitäten in privaten PKW für Dritte
- Zugang i.d.R. über Online-Vertriebsplattform

Bla Bla Car



- Mitfahrerbanken

## Fahrdienste

- Halböffentliche Fahrdienste für bestimmte Personengruppen (z.B. Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen)

Quelle: Mobilitäts- & Angebotsstrategien im ländlichen Raum/BMVI, 2016



**Stephan Börger / Mobilitätsmanagement**

**☎ 0511 / 53333-107**

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



**Mobilitätsmanagement, Stephan Börger**

Folie 31 06.12.2018

