

Mobil auf dem Land - Perspektiven durch alternative Bedienformen

*6. Dorfgespräch „Op de Deel“
Idensen, 17. Oktober 2017*

Stephan Börger
Leiter Stabsstelle Mobilitätsmanagement

Aufgaben des Mobilitätsmanagements im Hause der LNVG

Beratung

- für ÖPNV-Aufgabenträger, Städte und Gemeinden, Verbände und Initiativen
- über die grundsätzliche Strategie des Nahverkehrs im Zuständigkeitsbereich
 - Impulsgeber/Themenlieferer
 - organisatorische Ausgestaltung des Angebotes und ggf. fachliche Begleitung
 - Genehmigung, Finanzierung & Förderung

Netzwerkmanagement

- Sektorenübergreifende Vernetzung der Akteure, die aktiv an ähnlichen Themen arbeiten
- Abbau von Hemmschwellen

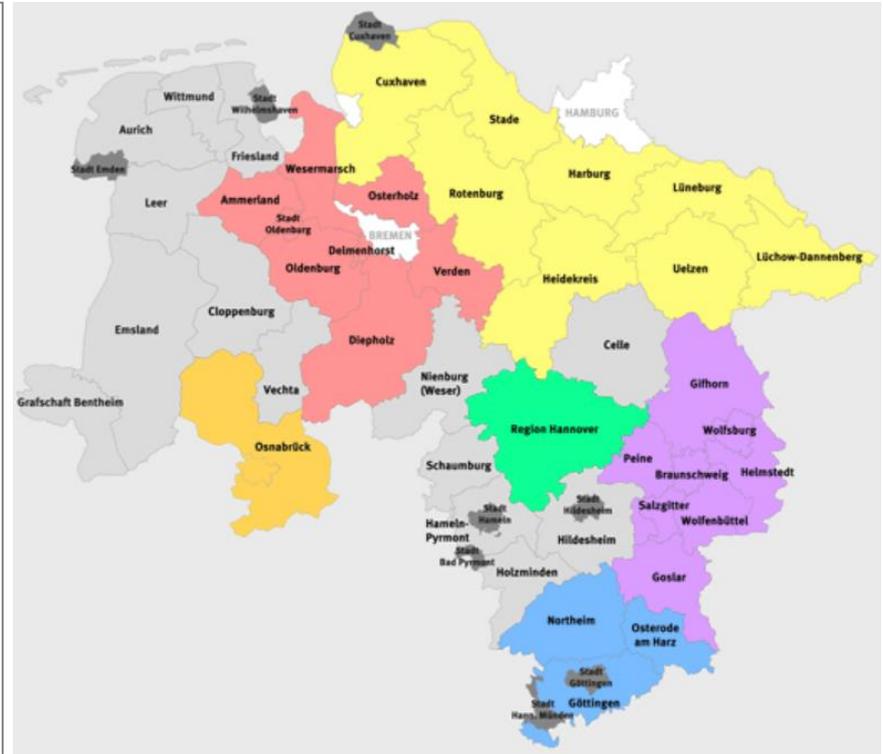
Informationsbereitstellung

- Veranstaltung von Fachtagungen zwecks Vorstellung übertragungswürdiger ÖV-Praxisbeispiele
- Einführung eines regelmäßigen Newsletters (in Vorbereitung)
- Sammlung von ÖV-Praxisbeispielen

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 zusammenschließen
- 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)

Die Region Hannover erhält zur ÖPNV-Finanzierung jährlich 20,707 Mio. €

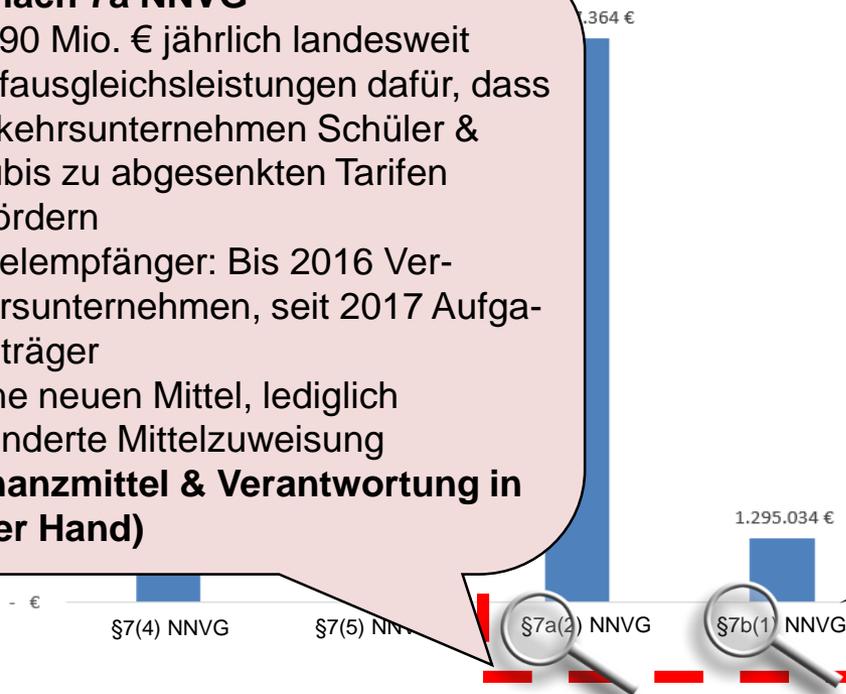
Mittel nach 7a NNVG

- ca. 90 Mio. € jährlich landesweit
- Tarifausgleichsleistungen dafür, dass Verkehrsunternehmen Schüler & Azubis zu abgesenkten Tarifen befördern
- Mittellempfänger: Bis 2016 Verkehrsunternehmen, seit 2017 Aufgabenträger
- keine neuen Mittel, lediglich geänderte Mittelzuweisung (**Finanzmittel & Verantwortung in einer Hand**)

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



Neue Zuweisung
seit 01.01.2017

- ÖPNV-Leistungsvergabe erfolgt durch Wettbewerbsverfahren (Ausschreibungen)
- ÖPNV-Leistungsvergabe erfolgt durch Betrauung an RegioBus Hannover & Üstra als kommunale Verkehrsunternehmen

TZ Halt
 R Neu
 R /L
 Zug
 Zug
 R /B:
 /T
 /G
 /Le
 Emp
 /W
 /H
 Ellve
 /B:
 /Z
 /R
 /H
 Hag
 /A
 /Al
 /Z
 /Sk
 /A
 /Z
 /A
 Bors
 /O
 /In
 Nöp
 /A
 /A
 /P:
 Dud
 /A
 /K
 Beve
 /A
 /W
 Lade
 /A
 /W
 Lutti
 Man
 /R
 R
 R
 R
 R



AST
 Buchung unter 05031 175500
 oder unter www.regiobus.de

Zone 1	Abfahrtsminute
Auswärts	10
Einwärts	40

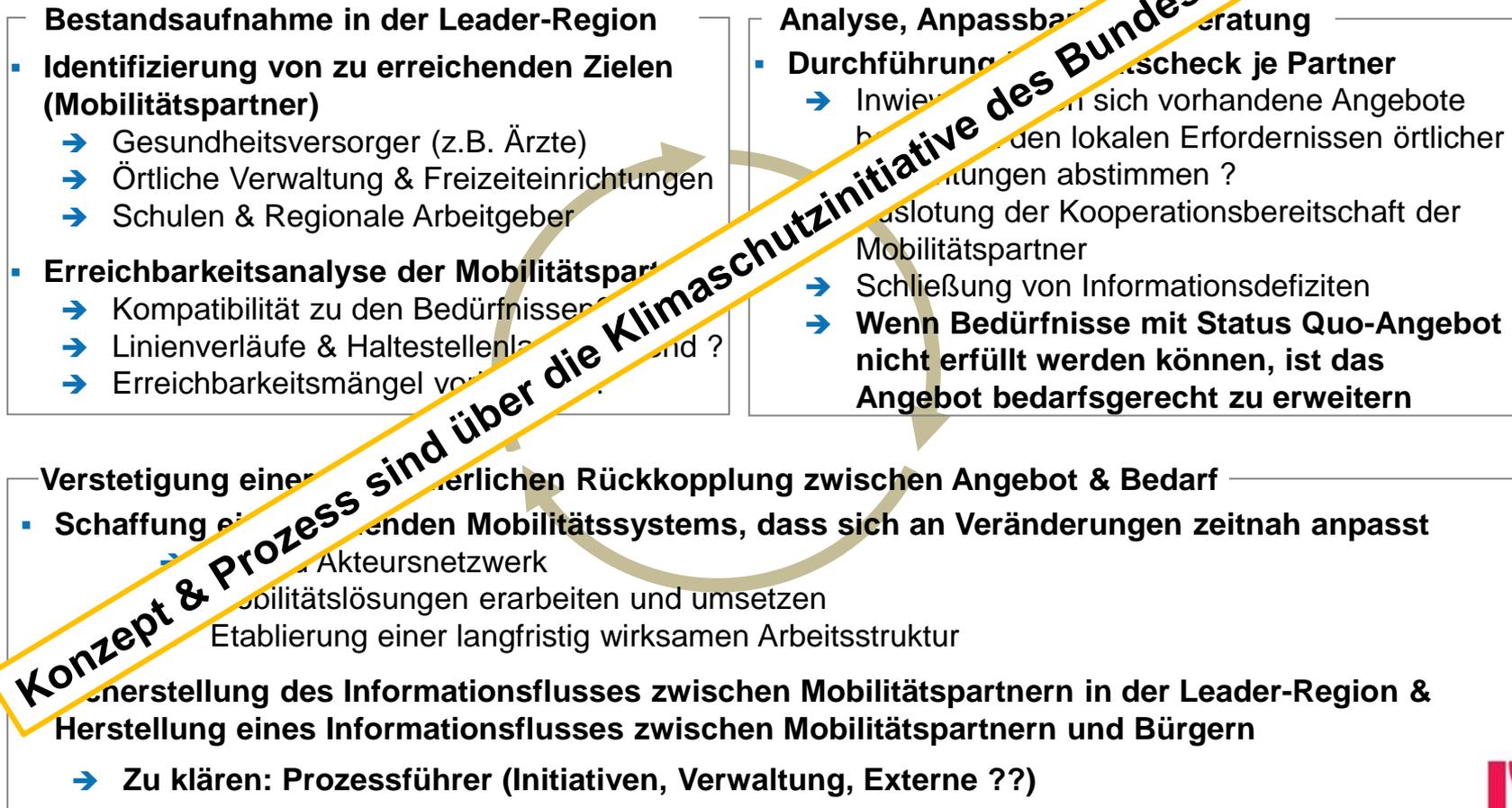
- Im Vergleich zu anderen Landesteilen besteht in der Leader-Region ein gutes Nahverkehrsangebot
- **These: Es besteht eine Diskrepanz zwischen subjektiver Wahrnehmung & objektiver Lage vor Ort**
- Ziel gem. NVP: Nahverkehrsangebot wahrnehmbar machen

SA	ca. 7.00 – 0.30 Uhr	20.24
SO	ca. 8.00 – 0.30 Uhr	20.30
		21.00

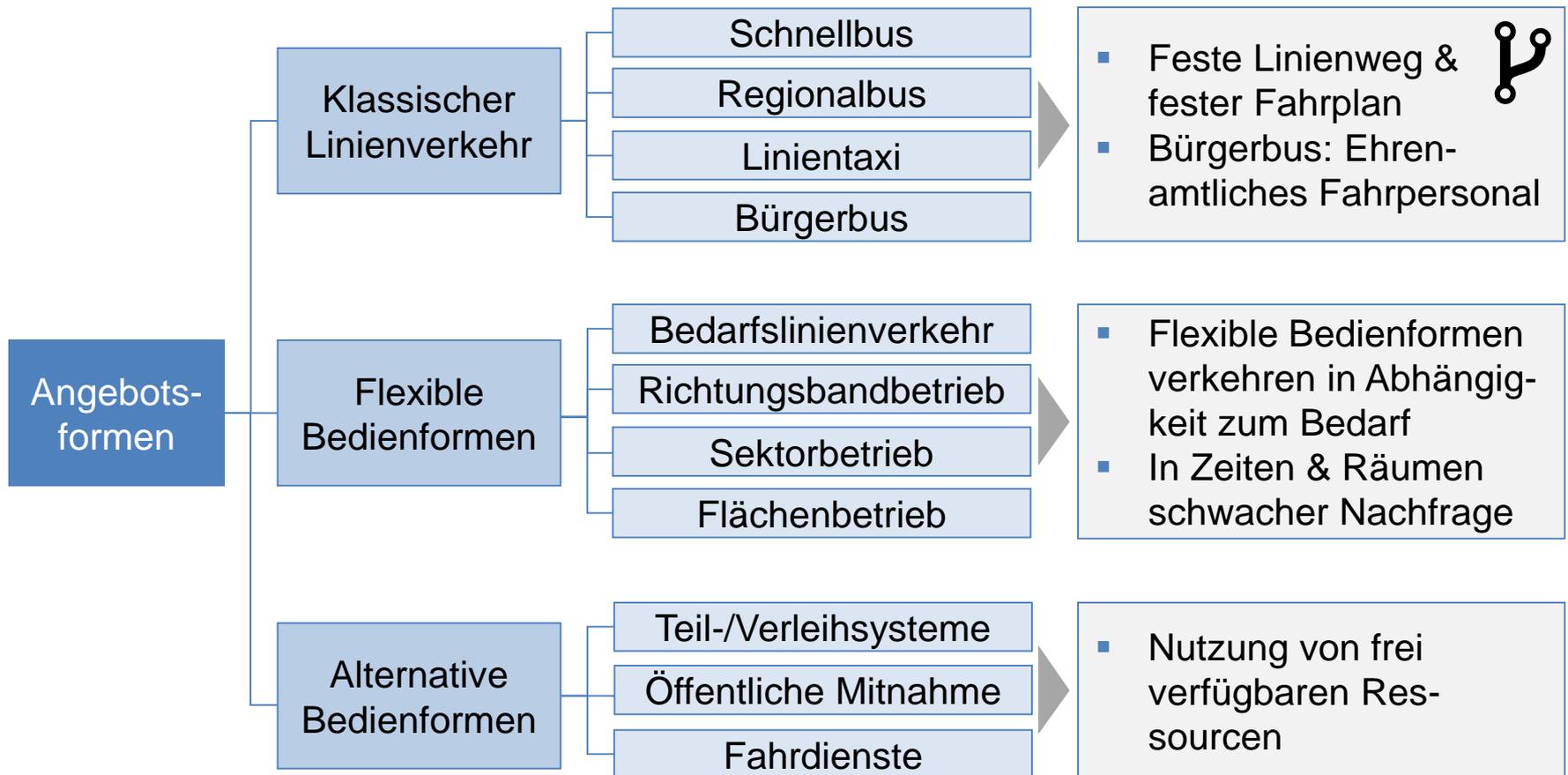
* - nur an Schultagen ▲ - nur an schulfreien Tagen

Strukturierter Erkenntnisgewinn geht vor Aktionismus

Wer will wann wohin ? Und wohin wann wieder zurück ?



Viele Möglichkeiten bedingten eine individuelle Anpassung vor Ort



Alternative Bedienformen nutzen öffentlich verfügbare Dienstleistungen

Teil-/Verleihsysteme

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



stadtmobil
carsharing



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)

Stephan Börger / Mobilitätsmanagement

☎ 0511 / 53333-107

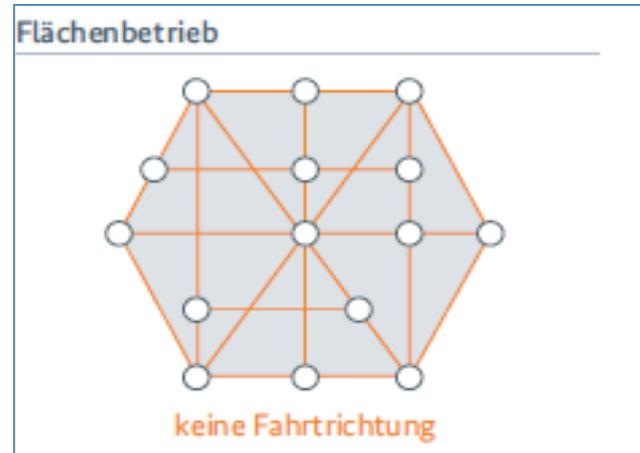
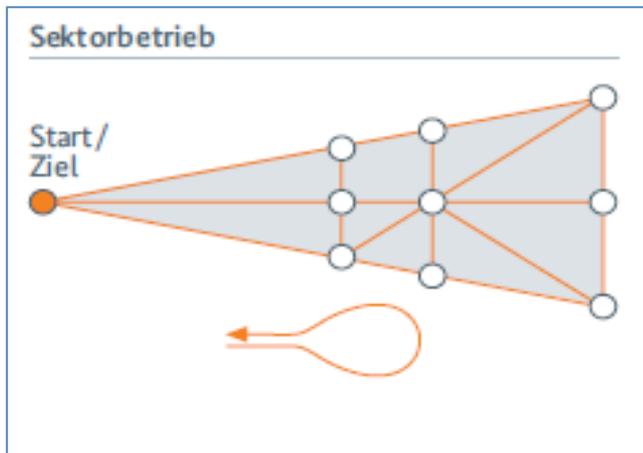
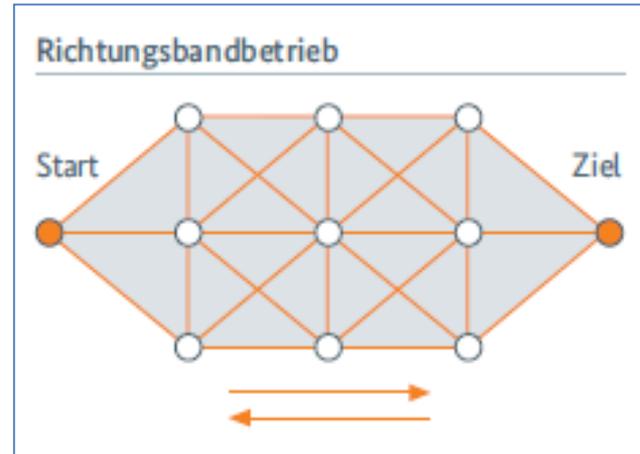
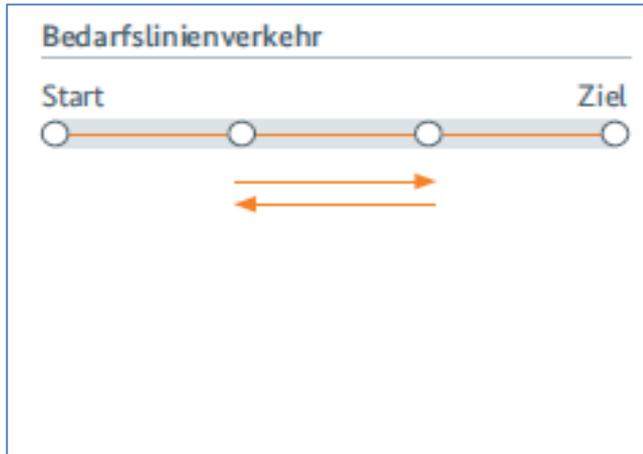
boerger@lnvg.de





Hintergrundinformation

Flexible Bedienformen verkehren in Abhängigkeit zur Nachfrage



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

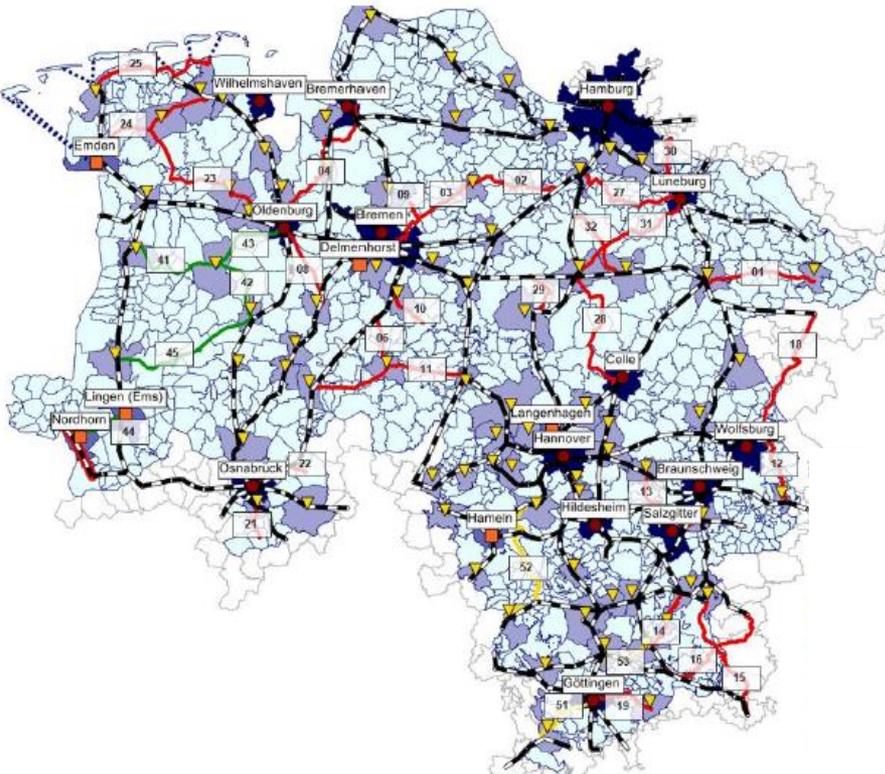
ÖPNV-Förderung

▪ 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 & Verbände

▪ Bewilligung der Förderung von landesbedeutsamen Buslinien

Mit Landesbuslinien SPNV-Standards in die schienenlose Fläche tragen



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 Anschlussicherung

Förderung: Nicht rückzahlbarer Zuschuss je Fahrplankilometer in Abhängigkeit zur Steuerkraft des jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträgers.

Angebotsprämissen

- **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**

Attraktivitätsorientierter ÖPNV durch anspruchsvolle Mobilitätszentralen

Von der Basisleistung bis zum intermodalem Full-Service-Dienstleister

Fahrgastmarkt	Operativität	Mobilitätsmanagement
<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	<ul style="list-style-type: none">▪ „Kümmerer“: Bringt Fahrgäste, Versorger und Besteller zusammen▪ Key-Account für Großkunden (z.B. Arbeitgeber)▪ Betreuung betriebliches Mobilitätsmanagement▪ Kampagnenmanagement, Newsletter, Homepage▪ Verknüpfung mit Freizeit-/Kultur- & touristischen Einrichtungen

Förderung: Befristeter Zuschuss (bis 75% für max. 36 Monate). Co-Finanzierung notwendig. Antragstellung durch Kreise & Gemeinden; AT-Kooperation ist erwünscht

Anschlussmobilität in Niedersachsen

Hintergrund und Zielsetzung

Das Konzept: tarifliche Verknüpfung von Bus und Bahn im Niedersachsentarif

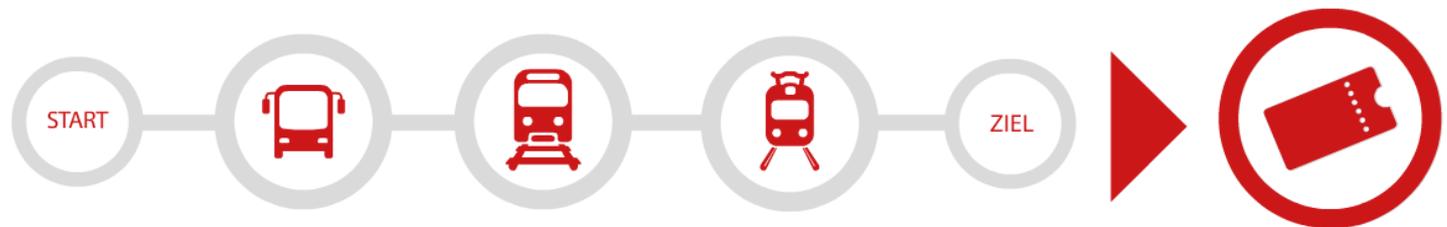
-  Vereinfachung der verkehrsmittelübergreifenden Mobilität in allen Landesteilen
-  Erhöhung Nachfrage in umweltfreundlichen Verkehrsmitteln
-  Stärkung des Gesamtsystems ÖPNV in einem schwierigen Marktumfeld
-  transparenter, landesweiter Tarif
-  nur ein Tarif und ein Fahrschein von Haustür zu Haustür
-  Berücksichtigung von Kundenwünschen

Anschlussmobilität in Niedersachsen

Hintergrund und Zielsetzung

Mobilität von heute erfordert attraktive ÖPNV-Angebote

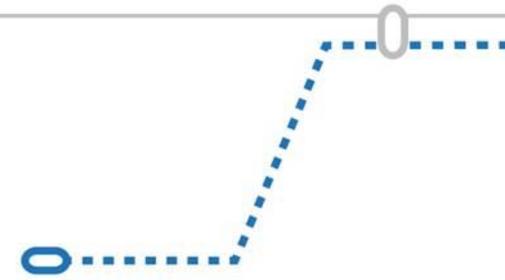
- ❖ Abbau von Zugangshemmnissen
- ❖ einfache Wegekette



Schaffung echter Vorteile:

- ❖ durch preisliche Entlastung der Kunden bei Bahn-Bus-Verbindungen
- ❖ durch die deutliche Vereinfachung beim Fahrkartenkauf
- ❖ durch Attraktivitätssteigerung des Gesamtsystems
- ❖ grundlegender Tarif bleibt bestehen, weiterhin BahnCard etc.

Anschlussmobilität im Niedersachsentarif



Folie von Nitag folgt

