



Flexible Angebotsformen: Perspektiven des Landes Niedersachsen



Der ÖPNV in der Fläche steht vor großen Herausforderungen

- Demografischer Wandel: Änderung der Altersstruktur und teilweise Bevölkerungsrückgang in ländlichen Regionen in Niedersachsen
- Rückgang Schülerzahlen, Schülerverkehre sind oftmals das Rückgrat des ÖPNV in der Fläche
- auch Dienstleistungsangebote ziehen sich aus der Fläche zurück.
- gleichzeitig steigende Bedeutung von guten Mobilitätsanbindungen für Attraktivität von Wohn- und Gewerbestandorten
- Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten ändern sich: Menschen wollen auch im Alter mobil bleiben
- Starre Buslinienverkehre treffen nicht immer die tatsächlichen Bedarfe
- Nicht immer scheint es für Verkehrsunternehmen lohnend zu sein, Mobilitätsangebote in der Fläche bereit zu stellen



Schlussfolgerungen des Landes daraus

- Um die Mobilität der Bevölkerung auf dem Land dennoch zu gewährleisten, sind neue, alternative Mobilitätskonzepte und flexible Verkehrsangebote gefragt.
- Diese können nur vor Ort sinnvoll entwickelt und erprobt werden. Es bedarf auf die jeweilige Situation vor Ort abgestimmter Lösungen und Ideen sowie einer guten Vernetzung verschiedener Angebote. Für jede Region muss vor Ort die passende Kombination entwickelt werden
- Es ist wichtig, aktiv neue Ansätze für den ÖPNV in der Fläche zu erproben.
- Fazit deshalb: Es bedarf gezielter Impulse an die ÖPNV-Aufgabenträger durch verbesserte gesetzliche Rahmenbedingungen, erweiterbare Finanzierungsmöglichkeiten sowie den Ausbau von Beratungsunterstützung und Fördermöglichkeiten. Flexiblen Bedienangeboten kommt dabei angesichts der o.g. Herausforderungen und ihrer Chancen eine besondere Bedeutung zu.



Was hat das Land bisher getan?

- Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und der ÖPNV-Finanzierung durch Novelle des Nds. Nahverkehrsgesetzes (NNVG) zum 01.01.2017
- darin langfristige Sicherung der Ausgleichsleistungen für Ausbildungsverkehre von 90 Mio. € pro Jahr (ehemals § 45a PBefg) für den ÖPNV in der Fläche durch Kommunalisierung (§ 7a NNVG)
- gleichzeitig dadurch Zusammenführung der vollständigen Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den ÖPNV-Aufgabenträgern und damit Stärkung von deren Gestaltungsmöglichkeiten vor Ort
- zusätzlich 20 Mio. € pro Jahr „frisches Geld“ für Verbesserung des ÖPNV vor Ort (§ 7b NNVG), bedeutet Erhöhung der bisherigen Finanzhilfe an ÖPNV-Aufgabenträger um 53 %
- Verteilschlüssel berücksichtigt Auswirkungen des demografischen Wandels
- sehr offene und breite Verwendungsmöglichkeiten, können auch zur Kofinanzierung anderer Förderprogramme verwandt werden



Was hat das Land bisher getan?

- im Rahmen der NNVG-Novelle auch gezielte Impulse für Ausbau flexibler Angebotsformen
- in § 7b Abs. 2 Satz 1 NNVG erstmals Schaffung gesetzlicher Definition dafür:
„Angebote(n), die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen und besonders auf wechselnde Nachfrage zugeschnitten sind (flexible Bedienformen)“
- 20 Mio. € „frisches Geld“ sollen insbesondere für die Entwicklung von Angeboten flexibler Bedienformen verwandt werden, allerdings keine Ausschließlichkeit
- in Verbindung mit ÖPNV-Definition in § 1 Abs. 3 NNVG (*„Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr, insbesondere mit Taxen, Mietwagen oder Rufbussen, der Linienverkehr ersetzen, ergänzen oder verdichten soll.“*) Klarstellung, dass Verwendung der § 7b-Mittel nicht von der PBefG-Genehmigungsform abhängt, d.h. – sofern Teil des ÖPNV – können neben Ausgestaltungen als Linienverkehr auch Gelegenheitsverkehre und ggf. genehmigungsfreie Verkehre finanziert werden



Was hat das Land bisher getan?

- gezielter Ausbau von Beratungsleistungen
- mit der Stabstelle Mobilitätsmanagement wurde bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) eine zentrale landesweite Beratungsstelle für Mobilität im ländlichen Raum eingerichtet
- ÖPNV-Aufgabenträger, Kommunen, Vereine oder Bürgerinitiativen haben dort erstmals einen landesweiten Ansprechpartner
- Start im September 2016, inzwischen Aufstockung auf zwei Personen: Stephan Börger (Leitung) und Hendrik Koch stehen dort als Ansprechpartner zum Austausch und zur Beratung zur Verfügung
- u.a. Unterstützung bei Fragen der finanziellen Förderung, der Entwicklung und genehmigungsrechtlichen Einordnung neuer (flexibler) Mobilitätsangebote und der Vernetzung



Zwischenfazit:

- die neu geschaffenen Möglichkeiten schaffen deutlich bessere Voraussetzungen für den Ausbau flexibler Angebotsformen im ÖPNV vor Ort
- allerdings läuft der Prozess landesweit betrachtet eher langsam an; im ersten Jahr 2017 wurden § 7b-Mittel von ÖPNV-AT teilweise noch gar nicht eingesetzt; der gezielte Einsatz für die Schaffung neuer flexibler Bedienformen erscheint Stand Ende 2017 eher gering und verbesserungsbedürftig
- Ergebnisse für die Mittelverwendung 2018 liegen noch nicht vor, ein landesweit sprunghafter Anstieg ist aber nicht zu erwarten
- gleichzeitig ermöglicht die Digitalisierung Quantensprünge, z.B. bei der Bündelung individueller Fahrtwünsche, der Abgabe von Beförderungswünschen und deren Annahme quasi in Echtzeit sowie der Disposition von Verkehrsmitteln auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit im ÖPNV
- deshalb plant das Land aktiv kurzfristig zusätzliche Unterstützungsmöglichkeiten zu eröffnen



Was plant das Land ergänzend?

- zusätzliche Förderung von Angeboten flexibler Bedienformen aus EFRE-Mitteln ist in Vorbereitung
- Ziele sind die breite Erprobung und der Ausbau entsprechender Angebote, insbesondere im ländlichen Raum
- Gefördert werden sollen Einrichtung, befristete Erprobung und Betrieb von flexiblen Bedienformen im ÖPNV, die zur CO₂-Reduzierung beitragen
- Umfasst werden soll eine möglichst große Vielfalt alternativer Bedienformen unabhängig von ihrer Genehmigungsform (z.B. Anruflinienverkehre, (Anruf-)Sammelverkehre, Mobilitätsangebote auf ehrenamtlicher, on-demand-Lösungen oder ggf. auch gemeinschaftlicher Basis, Kombi-Verkehre zur Nahversorgung, ...)
- Voraussetzung ist die öffentliche Zugänglichkeit entsprechender Angebote.



Was plant das Land ergänzend?

- mögliche Antragsteller sind ÖPNV-Aufgabenträger sowie Kommunen, die keine Aufgabenträger sind, aber auch Verkehrsunternehmen oder Vereine
- förderfähig ist eine befristete Übernahme von Betriebskostendefiziten (max. 3 Jahre)
- förderfähig sind auch Ausgaben für vorbereitende / begleitende Untersuchungen, Studien oder Konzepte
- Förderung erfolgt aus EU-Mitteln (EFRE), d.h. mit einer maximalen Förderquote von 50 % bzw. sogar 60% in der Übergangsregion Lüneburg (ehemaliger Regierungsbezirk)
- Förderrichtlinie geht jetzt in die Verbandsbeteiligung, Inkrafttreten noch in 2019 geplant



Was plant das Land ergänzend?

- zusätzlich ist derzeit im Rahmen der Stabstelle Mobilitätsmanagement bei der LNVG die Schaffung einer kommunalen Vernetzungsstelle Mobilitätsmanagement noch in 2019 in Vorbereitung; dafür Finanzierung zusätzlicher Personalressourcen durch das Land
- in diesem Rahmen soll u.a. in Verbindung mit der neuen EFRE-Förderung gezielt der Ausbau flexibler Verkehrsangebote beratend begleitet und unterstützt werden
- zusätzlich soll geprüft werden, ob die Förderbedingungen für die Förderung Bürgerbussen angepasst werden, um den ggf. zeitweiligen Einsatz geförderter Fahrzeuge auch für flexible Verkehrsangebote zu ermöglichen



Abschließend mein große Bitte:

Nutzen Sie die guten Chancen, starten Sie neue Projekte für flexible Angebote und machen sich dafür stark. Der ÖPNV der Zukunft braucht neue Angebote, diese müssen wir jetzt gemeinsam auf den Weg bringen.

Vielen Dank für Ihr Interesse!

Richard Eckermann

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
Referatsleiter 44 – Schiene, Öffentlicher Personennahverkehr

Tel. 0511 / 120-7831

Richard.Eckermann@mw.niedersachsen.de