

**Demografischer Wandel:  
Modellprojekt Sicherung der Mobilität auf dem Land**

**Abschlussbericht**

für  
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Friedrichswall 1  
30159 Hannover

Mai 2014  
Autoren: Dr. Alfons Radtke  
Dr. Bernd Seidel

---

**Demografischer Wandel:  
Modellprojekt Sicherung der Mobilität auf dem Land**

Der demografische Wandel führt auch in Niedersachsen zu mehreren, sich überlagernden gesellschaftlichen Entwicklungen. Der Anteil der jüngeren, meist schulpflichtigen Bevölkerungsgruppe nimmt ab, der Anteil älterer und hochbetagter Bürger nimmt zu. Dies führt vor allem im ländlichen Raum zu einem Bevölkerungsrückgang durch einen negativen Geburtensaldo. Regional unterschiedliche Wanderungsbewegungen führen tendenziell zu einer Abwanderung vor allem jüngerer Menschen aus dem ländlichen Bereich in zentrale oder städtische Bereiche.

In vieler Hinsicht sind zudem die lokale und regionale Versorgung mit Dienstleistungen auf dem Land eingeschränkt oder können gar nicht mehr gewährleistet werden. Daneben kann auch die medizinische Versorgung teilweise nur noch ungenügend aufrecht erhalten werden, da es immer schwerer wird, Hausärzte für den Betrieb einer Praxis auf dem Land zu gewinnen.

Diese Entwicklungen haben großen Einfluss auf die Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse auf dem Land und die zu deren Befriedigung notwendigen Mobilitätsangebote. Tendenziell wachsen die Weglängen durch die Zentralisierung von Dienstleistungen, was in der Regel eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs bedeutet. Dies gilt auch im Zusammenhang mit dem Rückgang von Schülerzahlen, welcher oft mit einer Zusammenlegung von Schulstandorten und demzufolge wachsenden Schulweglängen einhergeht. Personen, welchen die Nutzung eines privaten Pkw nicht oder nicht mehr möglich ist, sind daher zunehmend auf Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angewiesen, dessen Darstellung unter den gegebenen strukturellen und verkehrlichen Randbedingungen aufwändig ist.

Aus der Sicht des Landes Niedersachsen stellt sich daher die Frage, wie die Sicherstellung der Mobilität auf dem Land bestmöglich unterstützt werden kann, und welche Beiträge aus Sicht des Landes notwendig sind. Die vorliegende Studie geht diesen Fragen vor dem Hintergrund folgender Erkenntnisse nach:

- Die bisherige Bedienung unter dem überwiegenden Einsatz von Linienverkehren kann nicht mehr in allen Regionen aufrechterhalten werden. Hiergegen sprechen wirtschaftliche Kriterien wie auch die Mobilitätsbedürfnisse außerhalb des Schülerverkehrs.
- Die Finanzierung des ÖPNV muss vor dem Hintergrund der strukturellen Veränderungen neu organisiert werden. Die Aufgabenträger für den ÖPNV benötigen für effektives Arbeiten neben der Verantwortung für die Planung auch eine Verantwortung für die Finanzen.
- Neue betriebliche Möglichkeiten und Kommunikationslösungen ebnen den Weg für flexible Bedienungsformen auf der Basis aktueller Nachfragen, welche Mobilitätsbedürfnisse geeigneter abbilden und ergänzend zum herkömmlichen ÖPNV Anwendung finden können.
- Erfolgreiches ehrenamtliches Engagement zeigt, dass Mobilitätslösungen meist in Form von Bürgerbussen dort möglich sind, wo öffentlichem Handeln Grenzen gesetzt sind. Ehrenamtliches Engagement bedarf einer besonders sensiblen Form der Unterstützung.

Die vorliegende Studie zeigt auf, dass die Möglichkeiten der Entwicklung effektiver Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum nicht ausgereizt sind. Neben der Einführung bedarfsgerechter Verkehre ist vor allem das Denken in neuen Strukturen in dreierlei Hinsicht erforderlich:

- Überkommene Angebotsstrukturen entsprechen nicht notwendiger Weise dem tatsächlichen Bedarf. Auch wenn der Schülerverkehr in den kommenden Jahren in den meisten Regionen zahlenmäßig weiterhin die meisten Fahrgäste stellen wird, wächst der Bedarf, öffentliche Mobilitätsangebote an den Bedürfnissen weiterer Fahrgastgruppen auszurichten, wie z. B. Patienten-, Einkaufs- und Berufsverkehren.
- Angebote, welche den bisherigen, liniengebundenen Verkehr ergänzen, spielen in dieser Hinsicht eine wichtige Rolle. Sie füllen zeitliche und räumliche Lücken, die im Linienverkehr nicht geschlossen werden können, sie erweitern damit gleichzeitig dessen Wirkungsradius und ermöglichen die Sondierung der Nachfrage auf bisher unerschlossenen Relationen.
- Öffentliche Mobilitätsangebote müssen aus einer Hand kommuniziert und unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen weiterentwickelt werden. Mittel hierfür ist ein regionales Mobilitätsmanagement, dessen Kernfunktionen eine Mobilitätszentrale übernehmen sollte. Sie kann, wenn ein hinreichender regionaler Zusammenhang zu dem betreuten Gebiet gegeben ist, neben der Wahrnehmung reiner Informations- und Dispositionsaufgaben auch weitere Mehrwertfunktionen wie die Unterstützung bei der Entwicklung von Mobilitätsangeboten übernehmen.

Die Analyse zweier Modellvorhaben in den Landkreisen Heidekreis und Schaumburg zeigt unterschiedliche Wege auf, wie die Versorgung mit öffentlichen Mobilitätsangeboten verbessert werden kann. Ein Abgleich mit weiteren niedersächsischen Vorhaben bestätigt nicht nur die beiden grundsätzlich Vorgehensweisen zur Schließung von Angebotslücken, sondern verdeutlicht auch die Notwendigkeit eines integrierten Ansatzes unter Einbeziehung einer zentralen, kompetenten Stelle. Die Landkreise als Aufgabenträger für den ÖPNV müssen hierzu erkennen, dass sie deutlichen gestalterischen Spielraum für Verbesserungen haben.

Darüber hinaus weist diese Studie für das Land Niedersachsen ein Bündel an Handlungsempfehlungen auf, mit denen es den Prozess der Sicherstellung von Mobilität auf dem Land konstruktiv begleiten kann. In vier Handlungsfeldern wird dargelegt, dass schon mit der Umsetzung von Einzelmaßnahmen für die Regionen Verbesserungen erzielt werden können. Ausschlaggebend ist jedoch, dass den betroffenen Akteuren die vorhandenen Möglichkeiten hinreichend kommuniziert werden.

Kern der Maßnahmen bildet daher das Handlungsfeld *Beratung für Landkreise und Kommunen*. So benötigen noch viele Akteure in den Regionen Ansprechpartner, Handlungsanregungen und proaktive Information, welche zudem zum Handeln anregen: zu wenig ist über die Handlungs- und Finanzierungsspielräume bekannt, zu hoch der Informationsbedarf. Dem Land kommt diesbzgl. eine deutliche, koordinierende Rolle zu.

Die Praxis der in Niedersachsen erfolgreich im ÖPNV tätigen Regionen zeigt, dass die Vernetzung mit anderen Akteuren eine positive Dynamik erzeugt. Diesen Trend gilt es mit der ersten Maßnahme des Handlungsfelds *Integration und Verstetigung* zu unterstützen. Dabei ist sowohl die horizontale Vernetzung von Akteuren untereinander, als auch deren vertikale Vernetzung über einzelne Gruppen hinaus zu fördern. Ein durch das Land sicher gestelltes Netzwerkmanagement gewährleistet, dass die Vernetzung der Akteure dauerhaft funktioniert und dass Angebote aus dem Handlungsfeld *Beratung für Landkreise und Kommunen* ihre Adressaten auch erreichen.

Seitens des Landes entspricht diese Vernetzung einer zu entwickelnden kontinuierlichen, ressortübergreifenden Zusammenarbeit öffentlicher Stellen. Ein intensiver, transparenter Dialog mit den

Akteuren auf der Umsetzungsebene wird die Gestaltung eines Handlungsrahmens ermöglichen, in dem die Strukturen für eine mittel- bis langfristige Entwicklung der Mobilität im ländlichen Raum entwickelt werden.

In das Handlungsfeld *Integration und Verstetigung* fällt auch die Empfehlung der Unterstützung der Einrichtung von Mobilitätszentralen durch das Land. Sie sollen als Kern eines effektiven, regionalen Mobilitätsmanagement funktionieren und können als weitere Ebene einer interregionalen Vernetzung entwickelt werden.

In jüngster Zeit wurden in beispielhaften Vorhaben hochgradig flexible Bedienungsangebote entwickelt. Dies hat zu verschiedenen Forderungen hinsichtlich der Weiterentwicklung des *rechtlichen Rahmens* geführt. Im Vordergrund dieses Handlungsfelds stehen die Absicherung des Rechtsrahmens für die reibungslose Kombination verschiedener, i. d. R. erprobter Angebote und die Aktivitäten, und die Vereinfachung von ehrenamtlichen Initiativen. Dazu gehören die Mitnahme von Fahrgästen durch Privatpersonen oder professionelle Dienste, welche im Rahmen von Dienstleistungen Fahrten durchführen, wie auch die Kombination von Personen- und Warentransporten.

Flexible Bedienungsangebote können einen wichtigen Baustein für die Sicherstellung der Mobilität auch für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personenkreise darstellen, ohne dass teure infrastrukturelle Maßnahmen notwendig werden. Die *Anforderungen an die Barrierefreiheit* müssen daher geklärt werden, um den Aufgabenträger Planungssicherheit bei der Entwicklung von Lösungen zu geben. In diesem Zusammenhang ist auch die Erweiterung der Fahrzeugförderung auf Bedarfsverkehre sicherzustellen, zumindest soweit diese in ehrenamtlicher Tätigkeit erbracht werden. Eine derartige Verstärkung der Eigeninitiative von Bürgern würde gleichfalls durch die Anerkennung der Gemeinnützigkeit von ehrenamtlichen Initiativen erreicht, welche als letzte Empfehlung dieses Handlungsfeldes steht.

Das Handlungsfeld *Finanzierung* zeigt vor allem die Notwendigkeit einer Flexibilisierung des Einsatzes vorhandener öffentlicher Mittel auf. Landkreise, welche z. B. unter Einsatz flexibler, bedarfsgesteuerter Bedienungsformen das regionale ÖPNV-Angebot optimieren dürfen, dadurch wirtschaftlich nicht schlechter gestellt werden. Sie müssen daher im vollen Umfang auf die ihnen heute zur Verfügung stehenden Mittel zurück greifen können, einschließlich der Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr und ggf. weiterer Mittel.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Finanzierungsmöglichkeiten sollen daher die betroffenen Parteien seitens des Landes stärker eingebunden werden als bisher. Dadurch wird sichergestellt, dass sich die Finanzierungslösungen deutlich an den aktuellen organisatorisch-betrieblichen Entwicklungen orientieren. Dies schließt auch Anforderungen an die Finanzierung der Einführung und den Betrieb von Informations- und Kommunikationstechnologien ein. Hier wird die Weiterführung der Unterstützung im Rahmen von Projekten mit Initiativcharakter empfohlen, ergänzt um die Sicherstellung eines Finanzierungsrahmens für den Regeleinsatz von Informations- und Kommunikationstechnik.

Vor allem die Maßnahmen zum rechtlichen Rahmen und zur Finanzierung können weitgehend für sich stehen. Es wird aber empfohlen, alle Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation und Integration zusammen zu führen. Hierfür sollte ein langfristig angelegtes Netzwerkmanagement aufgebaut werden.



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Aufgabenstellung und Methodik</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Vorhandene Erkenntnisse, abgeschlossene und laufende Aktivitäten</b>	<b>7</b>
	3.1 Definitionen	7
	3.2 Grundlegende Ansätze für die Sicherung der Mobilität auf dem Land	9
	3.3 Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen	13
	3.4 Projekte zur Entwicklung ländlicher Mobilität in Niedersachsen	13
	3.4.1 Landkreis Cuxhaven: Erstellung eines integrierten, verkehrsübergreifenden Mobilitätskonzepts	15
	3.4.2 moobil+ im Landkreis Vechta	17
	3.4.3 Landkreis Wolfenbüttel: <i>mobil im Landkreis</i>	21
	3.4.4 Weitere Vorhaben aus Niedersachsen	23
	3.5 Ausgewählte Mobilitätsprojekte in Deutschland	24
<b>4</b>	<b>Modellvorhaben zur Entwicklung von AST-Verkehren, Schwerpunkt Patientenverkehre, im Landkreis Heidekreis</b>	<b>26</b>
	4.1 Landkreis Heidekreis und öffentlicher Personennahverkehr	26
	4.2 Motivation und Aufgabenstellung	27
	4.3 Anforderungsprofil für AST-Verkehre im Landkreis Heidekreis	27
	4.4 Medizinische Versorgung und Patientenverkehre	28
	4.5 Entscheidungsprozesse	30
	4.6 Ausblick	32
<b>5</b>	<b>Modellvorhaben zur Entwicklung einer Mobilitätszentrale für den Landkreis Schaumburg</b>	<b>34</b>
	5.1 Landkreis Schaumburg und öffentlicher Personennahverkehr	34
	5.2 Integriertes Klimaschutzkonzept 2012	37
	5.3 Motivation und Aufgabenstellung	38
	5.4 Die Rolle der Bürgerbusse, insbesondere des Anrufbusses Niedernwöhren	40

5.5	Entscheidungsprozesse	40
5.6	Ausblick	44
<b>6</b>	<b>Ausgangsbasis für eine Weiterentwicklung der Mobilität auf dem Land</b>	<b>45</b>
6.1	Repräsentativität und Übertragbarkeit der Modellvorhaben	45
6.2	Status-quo öffentlicher Mobilität auf dem Land	46
6.2.1	Handlungserfordernisse	46
6.2.2	Handlungsdefizite, Handlungsansätze, Lösungswege	49
6.2.3	Sicherstellung der Barrierefreiheit im ländlichen Raum	51
6.2.4	Informations- und Kommunikationstechnologien	52
6.3	Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Mobilitätsangeboten auf dem Land	53
6.3.1	Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs	53
6.3.2	Was Praktiker vor Ort brauchen	56
<b>7</b>	<b>Handlungsempfehlungen an das Land Niedersachsen</b>	<b>59</b>
7.1	Beratung für Landkreise und Kommunen	59
7.1.1	Ansprechpartner für Landkreise und Kommunen	59
7.1.2	Sachinformationen und Lösungsbeispiele	60
7.1.3	Informationen und Beratungsangebote für Initiativen	62
7.2	Integration und Verstetigung	63
7.2.1	Vernetzung der Akteure	63
7.2.2	Handlungsrahmen „Mobilität im ländlichen Raum“	64
7.2.3	Verfügbarkeit von Mobilitätszentralen	65
7.2.4	Verstärkte Integration der Mobilität in die Planung	66
7.3	Rechtlicher Rahmen	67
7.3.1	Beschleunigte Genehmigungsverfahren für Projektentwicklungen	67
7.3.2	Haftungsrechtliche Fragen zu Mitnahmelösungen	67
7.3.3	Landes- und kommunal-rechtliche Voraussetzungen für den kombinierten Transport von Personen und Waren	68
7.3.4	Anforderungen an die Barrierefreiheit im ländlichen Raum	69
7.3.5	Gleichstellung von Bürgerbus-Angeboten im Bedarfsverkehr bzgl. Fahrzeugförderungen	69
7.3.6	Gemeinnützigkeit von ehrenamtlichen Initiativen	70

7.4	Finanzierung	71
7.4.1	Neuregelung der Verteilung der Mittel nach § 45a PBefG	71
7.4.2	Freigabe von Mitteln nach § 45a PBefG für Bedarfsverkehre	71
7.4.3	Weiterentwicklung von Finanzierungsmöglichkeiten und deren verbesserte Kommunikation	72
7.4.4	Einsatz und Weiterentwicklung von Informations- und Kommunikationstechnologien	73
7.5	Koordinierte Umsetzung und Zeithorizont	74
<b>8</b>	<b>Abkürzungen</b>	<b>78</b>
<b>9</b>	<b>Literaturquellen</b>	<b>79</b>

## **Anlagen**

Anlage 1	Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen zu <i>Klimafreundliche Mobilität</i> aus: <i>Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Schaumburg</i>	84
Anlage 2	Gestaltungsoptionen für eine AST-Buchungszentrale	91
Anlage 3	Gestaltungsoptionen für die AST-Fahrpreisgestaltung	92
Anlage 4	Entscheidungskatalog für Mobilitätszentralen	93
Anlage 5	Ansprechpartner für Landkreise und Kommunen: Anforderungsprofil	102

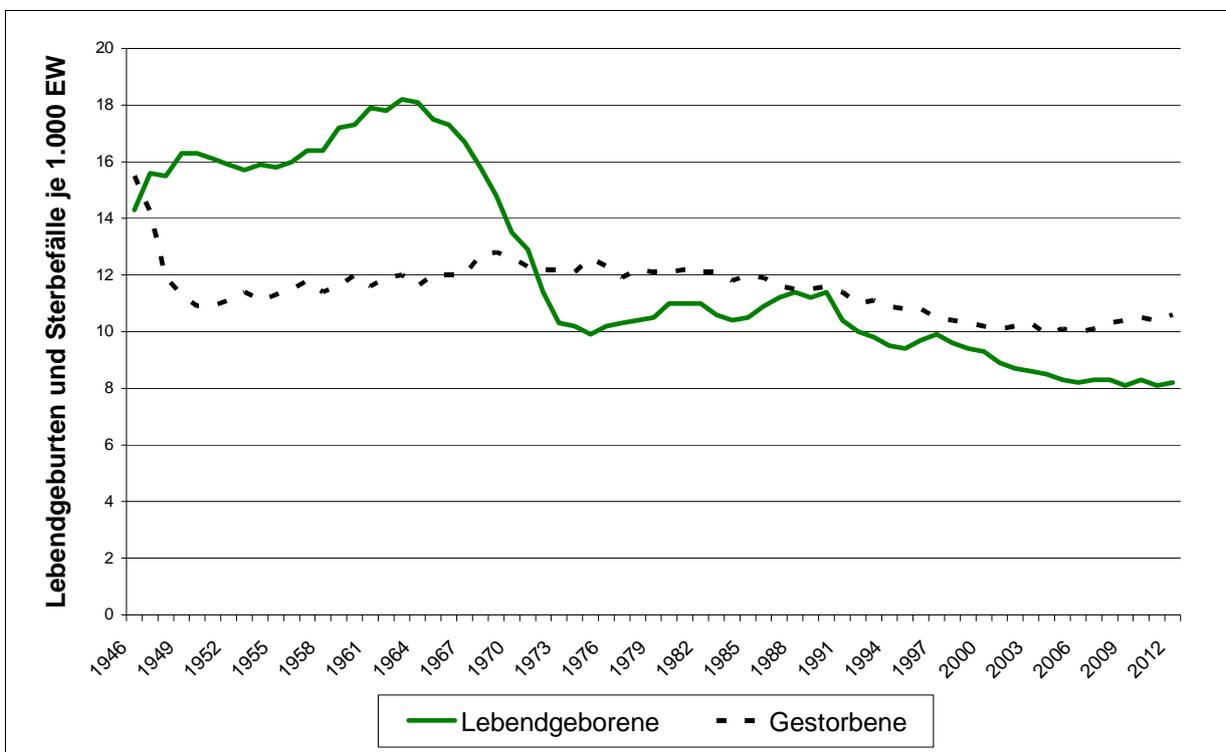
## **Abbildungen**

Abbildung 1:	Entwicklung der Geburten und Sterbefälle je 1.000 Einwohner und Jahr	1
Abbildung 2:	Das Auto „veröffentlichen“ – Effizienz steigern durch Mehrfachnutzung	12
Abbildung 3:	Niedersachsens Landkreise und kreisfreie Städte	15
Abbildung 4:	Vorschlag für ein einfaches Tarifsysteem für ein AST-Angebot Heidekreis	31
Abbildung 5:	Schätzung der für den deutschen ÖPNV aufgewendeten Finanzmittel in 2008	55
Abbildung 6:	Einordnung der Maßnahmen in einen zeitlichen und inhaltlichen Rahmen	76

## 1 Einleitung

Der Demografische Wandel kommt nicht überraschend: Spätestens seit Ende der 70er Jahre deutete sich an, dass durch den Babyboom in den 60er Jahren mit einer Zeitverzögerung von gut 60 Jahren die Altersgruppe der Senioren einen bisher nicht gekannten Anteil an der Bevölkerung ausmachen wird. Es ließ sich auch vermuten, dass durch nachfolgend zumindest deutlich niedrigere Geburtenraten diesen Senioren vergleichsweise geringere, jüngere Bevölkerungsanteile gegenüber stehen würden. Die nachfolgende Grafik verdeutlicht diese Entwicklung, nach der zudem seit 1972 weniger Menschen geboren wurden, als gestorben sind (negativer Saldo). Die Bevölkerung altert und schrumpft.

Abbildung 1: Entwicklung der Geburten und Sterbefälle je 1.000 Einwohner und Jahr (nach [9])



Es zeichnete sich jedoch erst später ab, welche Einflüsse gesellschaftliche Veränderungen, Wanderebewegungen, wirtschaftliche, aber auch technologische Entwicklungen zusätzlich bringen würden. Durch den zunehmenden Wohlstand, die zunehmende Berufstätigkeit und damit auch Unabhängigkeit von Frauen und die sich stark verändernden Modelle für Partnerschaften und Familie bekommen Eltern ihre Kinder in immer höherem Alter – und immer seltener. Seit Anfang der 90er Jahre werden in Deutschland mit großer Konstanz je Frau im Alter von 15 bis 49 Jahren durchschnittlich 1,4 Kinder geboren. Damit liegt Deutschland weltweit im Vergleich auf Platz 200 von 220 Ländern. Deutschland ist kein Trendsetter, liegt aber jedoch im hinteren Bereich einer Gruppe von Ländern, welche das Schicksal des demografischen Wandels in ähnlicher Weise teilen.

---

## Entwicklung ländlicher Strukturen

Neben der Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im Allgemeinen, spielen für die Entwicklung der Situation im ländlichen Raum weitere Faktoren eine große Rolle. Nachstehend sind einige von ihnen exemplarisch genannt. Ihnen ist gemein, dass sie alle die ländlichen Regionen als Arbeits- und Wohnstandort zunehmend unattraktiv erscheinen lassen:

- Der Anteil der in Land- und Forstwirtschaft (tertiärer Sektor) beschäftigten Erwerbstätigen ging zwischen 1970 und 2009 von 8,4 % auf nur noch 1,7 % zurück. Die Industrialisierung der Landwirtschaft verlangt zunehmend nach qualifiziertem Personal. Der Einsatz von gering entlohntem Personal für einfache Aufgaben beschränkt sich meistens auf Saisonarbeit.
- Das der Land- und Forstwirtschaft nahe stehende, verarbeitende Gewerbe und der Handel von Agrarprodukten unterliegen einer starken Industrialisierung und damit Zentralisierung auf wenige Standorte. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang beispielsweise die Zuckerherstellung, die Weiterverarbeitung von Kartoffeln und der Landhandel. Dadurch entfallen weitere Arbeitsplätze im ländlichen Bereich.
- Der starke Trend zu hochwertigen Berufsausbildungen, meist an Universitäten und Hochschulen führt dazu, dass junge Menschen eine Region für die Ausbildung verlassen – und dann oft nicht zurück kommen, da hochqualifizierte Arbeitsplätze in ländlichen Regionen rar sind.
- Neben den oft ökonomisch getriebenen Entwicklungen sind jedoch auch die Erwartungen an die Verfügbarkeit von Waren und Dienstleistungen gestiegen. Hierzu gehören auch schnelle Kommunikationsverbindungen und damit der Zugriff auf digitale Medien für Information und Unterhaltung, welche in ländlichen Regionen nur zögerlich verfügbar sind.

Mittlerweile ist in vielen Regionen die fehlende Erreichbarkeit von grundlegenden Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen ein maßgebliches Problem. Dazu gehören Einrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfs ebenso wie medizinische Einrichtungen. Aber auch die Erreichbarkeit sozialer Kontaktpunkte, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen gehört für viele Teile der Bevölkerung dazu. Gründe sind die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der jeweiligen Anbieter, das veränderte Versorgungsverhalten der Bürger, welche wachsende Ansprüche an die Versorgung haben und bereit sind, mit dem Pkw auch weite Wege in Kauf zu nehmen, sowie ein Angebot vieler Dienstleistungen über das Internet.

Diese Entwicklung führt oft zu einer Zentralisierung von örtlichen Dienstleistungen und damit zu wachsenden Wegelängen – auch für nicht automobilen Menschen. Der Aufwand zur Sicherstellung der notwendigen oder gewünschten Mobilität ist stark gestiegen: hinsichtlich der Grundvoraussetzungen (insbesondere Führerschein), zeitlich und wirtschaftlich.

Das Thema *Sicherung der Mobilität auf dem Land* betrifft insbesondere drei Bevölkerungsgruppen, bei denen es nicht um den Zeit- und organisatorischen Aufwand der Mobilität geht, sondern um die Frage, ob gewünschte Wege überhaupt zurück gelegt werden können:

- ältere Menschen, welche nicht mehr automobil und daher abhängig von Dienstleistungen Dritter, insbesondere öffentlichen Verkehrsangeboten, sind. Sie stellen wie dargestellt eine wachsende Gruppe dar und sind in besonderem Maße auf medizinische Dienstleistungen

---

und persönliche soziale Kontakte angewiesen. Für sie ist es wichtig, ihre Selbständigkeit möglichst lange zu behalten;

- junge Menschen, die noch nicht automobil sind. Neben der Sicherstellung ihrer Mobilität auf dem Schulweg ist es für diese Gruppe wichtig, soziale Kontakte zu pflegen und Selbständigkeit erfahren zu können. Es ist wichtig, dass der Nachwuchs kein Frustpotenzial aufbaut, und der „öden Region“ möglichst schnell den Rücken kehren möchte.
- Menschen mit körperlichen bzw. gesundheitlichen Einschränkungen (Handikaps) jeden Alters,
- Wirtschaftlich schwache Personengruppen aller Alterklassen, welche sich kein Auto leisten können.

Die Sicherstellung von Mobilität durch fahrplanmäßige Linienverkehre ist jedoch schon immer aufwändig und teuer. Daher werden Schulbusverkehre heute noch in den meisten ländlichen Regionen als das *Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)* gesehen. Deren Angebot wird aber in Folge stetig sinkender Schülerzahlen zurückgehen. Es darf auch nicht verkannt werden, dass Schulbusverkehre aufgrund ihrer auf die Schulen abgestimmten Fahrzeiten und Fahrtrouten sowie der geringen Attraktivität durch „Schülermassen“ heute schon nur eine geringe Akzeptanz bei der sonstigen Bevölkerung haben. Alternative Lösungen sind daher seit längerem nötig, und der demografische Wandel verschärft das Problem zunehmend.

### **Lösungen gesucht**

In den 80er Jahren wurde daher begonnen, in Gebieten bzw. zu Zeiten geringer Verkehrsnachfrage mit Angebotsformen zu experimentieren, welche von festen Fahrplänen mit festem Linienverlauf abweichen. Im Bereich der Forschung und bei fortschrittlichen ÖPNV-Planern setzte sich die Überzeugung durch, dass eine stärkere Orientierung des ÖPNV-Angebots an der tatsächlichen Nachfrage zu besseren Bedienungsqualitäten und zu geringeren Kosten führen kann. Seit dieser Zeit wurden viele Erfahrungen gesammelt und zahlreiche ÖV-Angebote auf flexible Bedienungsformen umgestellt. Die Möglichkeiten moderner Kommunikation und Steuerung von Verkehren sind deutlich gewachsen, z. B. durch eine zuverlässige Ortung von Fahrzeugen, Routing-Systeme (multimodale Routensuche und -optimierung) und automatisierte Kommunikationslösungen. Mit Lösungen zu geteilter Mobilität wie Carsharing entwickelt sich vor allem im städtischen Bereich ein Trend zur Mobilität nach Bedarf (Pay-as-you-drive) und eine Abkehr von dem zwingenden eigenen und alleinigen Besitz eines Pkw. Dennoch sind der Einsatz differenzierter Bedienungsweisen (zur Definition vgl. Abschnitt 3.1) und die Umsetzung integrierter, am besonderen Bedarf im ländlichen Raum ausgerichtete Angebote bisher nur in Ansätzen realisiert.

Dieser Wandel geht einher mit sich ständig verändernden Anforderungen an die Versorgung von ländlichen Gebieten mit öffentlichen Verkehrsangeboten, unter anderem dem Bedarf an altersgerechten Angeboten. Damit eröffnen sich für flexible Bedienungsangebote verstärkt Einsatzfelder und Chancen. In Zeiten sich stark ändernder und in Teilen stetig schwindender ländlicher Strukturen wächst zudem die Erkenntnis, dass Eigeninitiative und partnerschaftliche Selbsthilfe Lücken schließen können, wo seitens der öffentlichen Hand Grenzen für geeignete Lösungen gesetzt sind. Ehrenamtliches Engagement manifestiert sich damit zunehmend in dem Betrieb von Bürgerbussen, dort wo Verkehrsunternehmen wegen fehlender Wirtschaftlichkeit für ihre, meist traditionellen Linienverkehre keine Chance mehr sehen und die öffentliche Hand nicht tätig werden kann oder will.

---

Die vorstehende Entwicklung verdeutlicht aber auch, dass die derzeitigen Marktstrukturen nicht geeignet sind, innovative, d. h. in aller Regel flexible Mobilitätsangebote zu fördern. So zeigen Busunternehmen wenig Eigeninitiative, derzeit vorherrschende Bedienungsstrukturen mit Linienverkehren umzustrukturieren. So sichert der starre regulative Rahmen über die Vergabe von Linienkonzessionen den Busunternehmen zwar ihre Marktbereiche. Andererseits verhindert er auch die Aufgabe dieser „sicheren“ Positionen zu Gunsten eines vielleicht wirtschaftlicheren und bedarfsgerechteren Angebots.

Der vorliegende Bericht zu dem Vorhaben

*Demografischer Wandel: Modellprojekt Sicherung der Mobilität auf dem Land*

widmet sich daher in modellhaften Anwendungsfällen den Fragen:

- Wie kann Mobilität in ländlichen Regionen mit geringer Nachfrage ausgebaut und dauerhaft gesichert werden?
- Wie können Initiativen seitens der Aufgabenträger oder privater Natur zur Sicherung der Mobilität auf dem Land unterstützt werden?

Die Studie legt ihren Schwerpunkt auf öffentliche Mobilitätsangebote, die ergänzend bzw. „unterhalb“ zum Linienverkehr mit Bussen und Bahnen betrieben werden können. Da diese Ergänzungsverkehre nicht isoliert betrachtet werden dürfen, beziehen Teile dieses Berichts sowie auch die Empfehlungen Standardangebote des ÖPNV mit ein. Das Land Niedersachsen, welches als Flächenland von der Thematik besonders betroffen ist, setzt mit dieser Studie ein Zeichen dazu, wie lokale Erfahrungen landesweit die Entwicklung von Lösungen unterstützen können.

---

## 2 Aufgabenstellung und Methodik

Für die Verkehrsunternehmen und die mit der Gestaltung von öffentlicher Mobilität befassten Verwaltungen besteht in der Sicherung der Mobilität in den ländlichen Regionen eine große Herausforderung. So stehen eine angemessene Versorgung mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs und dessen Finanzierung grundsätzlich miteinander im Konflikt. Die Erbringung von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen auf ehrenamtlicher Basis, z. B. durch Bürgerbusse, kann nach jetzigem Erkenntnisstand eine dauerhafte und erfolgreiche Lösung für lokale Bedürfnisse sein. Es darf jedoch nicht verkannt werden, dass diesem ehrenamtlichen Einsatz Grenzen gesetzt sind und die öffentliche Hand damit nicht aus ihrer Verantwortung für den ÖPNV entlassen werden kann. Sie ist vielmehr gefordert, den Rahmen für ein strukturiertes Gesamtangebot zu setzen, dieses zu entwickeln und auch weiterhin maßgeblich zu finanzieren. Ehrenamtlich betriebene Verkehre bedürfen in diesem Zusammenhang einer besonderen Fürsorge und Unterstützung und sind ausschließlich als Ergänzung zu einem Grundangebot zu betrachten.

### Aufgabenstellung

Die Ziele des durchgeführten Modellprojekts waren daher aus der Sicht des Landes Niedersachsen:

1. die fachliche Begleitung und Bewertung zweier nachhaltiger Modellvorhaben, in denen lokale Mobilitätsangebote entwickelt wurden,
2. die Sicherstellung und Nutzbarmachung der Erfahrungen und Ergebnisse aus den Modellvorhaben für eine landesweite Anwendung und
3. die Ableitung von Strukturen und wirksamen Fördermöglichkeiten für lokale Mobilitätsangebote zur Ergänzung des ÖPNV.

Bezüglich Ziel 3 dieser Studie waren daher die folgenden Unterziele zu differenzieren:

- Analyse des Handlungsbedarfs bzgl. der Initiierung und Unterstützung innovativer Mobilitätsangebote wie Bürgerbusse, Sammeltaxen, Carsharing und Mobilitätszentralen (MobiZ) sowie der Eignung vorhandener Finanzierungsinstrumente,
- Aufzeigen von Anpassungsbedarf bei den rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen, u. a. Berücksichtigung der Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) [11] ab 01.01.2013, welche mehr und bessere Chancen für den Einsatz alternativer Bedienformen bieten,
- Erarbeitung von Handlungsansätzen und
- Prüfung der Übertragbarkeit von Lösungen.

Daneben durften übergeordnete Ziele der Landespolitik, welche den grundlegenden Bedürfnissen des demografischen Wandels Rechnung tragen, nicht aus den Augen verloren werden:

- Sicherstellung gleichwertiger Lebensbedingungen und Daseinsvorsorge,
- die strukturelle Einbindung von Ehrenamt und Nachbarschaftshilfe,
- in Bezug auf Mobilität insbesondere die Stärkung von lokalen ehrenamtlichen Initiativen wie für Bürgerbusse und Angebote von Mitfahrgelegenheiten,

- 
- die Optimierung der Informationen und Informationswege für die Kommunikation von Mobilitätsnachfrage und Mobilitätsangeboten,
  - die laufenden Analyse und Entwicklung von Schülerverkehren im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf den Verkehrsbedarf und das öffentliche Verkehrsangebot für andere Bürger.

Gesucht sind also einerseits einfache Lösungen, die lokal und regional zur Nachahmung empfohlen werden können. Andererseits sind für das Land konkrete und möglichst klar abgrenzbare Aufgaben zu definieren, die das Ziel verfolgen, Prozesse zur Sicherstellung öffentlicher Mobilität in den Kommunen und Landkreise zu unterstützen bzw. zu erleichtern.

### **Methodik**

Im Rahmen der Studie wurden zwei niedersächsische Modellvorhaben zur Entwicklung von Mobilitätslösungen im ländlichen Raum fachlich begleitet. Dabei wurden die Rahmenbedingungen analysiert und die Prozesse, Diskussionen und Hemmnisse bei der Umsetzung und auszuwählender Lösungswege beobachtet und ausgewertet. Es handelt sich um die beiden niedersächsischen Landkreise Heidekreis und Schaumburg. Der Zeitraum der Beobachtung umfasste die Startphase der Aktivitäten, die Konzeptphase.

- Der Landkreis Schaumburg (LK SHG) verfolgt die Einrichtung einer Mobilitätszentrale zur Beauskunftung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs und zur Disposition von Bedarfsverkehren. Der besondere Bedarf erwächst aus einer Vielzahl unterschiedlicher Linien- und Bedarfsangebote mehrerer Dienstleister, welche bislang nicht durchgängig beauskunftet werden können.
- Der Landkreis Heidekreis (LK HK oder HK) plant die Einrichtung eines den Bus-Linienverkehr ergänzenden Systems von Anruf-Sammeltaxi-Angeboten. Dabei wurden bereits in der Konzeptionsphase ausdrücklich die Bedürfnisse von Patienten auf dem Weg zu medizinischen Einrichtungen und zurück nach Hause untersucht und bei der Planung der organisatorischen Abwicklung der Verkehre besonders berücksichtigt.

Darüber hinaus wurden im Rahmen eines Workshops und vertiefender Fachgespräche weitere laufende Projekte aus Niedersachsen betrachtet und die Erfahrungen der Akteure bewertet. Es flossen die Erfahrungen aus den niedersächsischen Landkreisen Cuxhaven, Vechta und Wolfenbüttel ein.

Vorhaben außerhalb Niedersachsens flossen ergänzend in die Untersuchungen ein. Als Quellen dienten die Vorträge der Referenten auf verschiedenen Fachveranstaltungen sowie Literaturquellen. Das Projekt wurde über mehrere Sitzungen von einem Projektbeirat begleitet, an dem Vertreter der Staatskanzlei, verschiedener Ministerien sowie weiterer Parteien teilnahmen. Seine Stellungnahmen und Beispiele sind in diese Arbeit eingeflossen.

---

### 3 Vorhandene Erkenntnisse, abgeschlossene und laufende Aktivitäten

#### 3.1 Definitionen

Der Sicherung von Mobilität „auf dem Land“, „im ländlichen Raum“ oder auch „in der Fläche“ haben sich bereits viele Forschungs- und Modellvorhaben gewidmet. Die Schwerpunkte der Betrachtungen waren sehr vielfältig und die Herangehensweisen sehr unterschiedlich, so dass eine umfassende Betrachtung aller bereits vorliegenden Ergebnisse in dieser Studie ausscheidet. Diese Studie, welche die beiden Begriffe „auf dem Land“ und „im ländlichen Raum“ synonym verwendet, legt ihren Schwerpunkt vielmehr auf:

- Mobilitätsangebote, die ergänzend zum Linienverkehr mit Bussen und Bahnen betrieben werden können, und damit ggf. deren Wirkungsgrad (Nachfragesteigerung) und ggf. auch Wirkungsradius (Anschlussbedienung) erweitern. Neben Angeboten, die dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [11] unterliegen, sind davon auch ausdrücklich Angebote betroffen, welche dem PBefG nicht unterliegen, z. B. Mitnahmelösungen;
- der Betrachtung laufender Aktivitäten oder kürzlich abgeschlossener Vorhaben, welche vorrangig in Niedersachsen umgesetzt werden oder wurden.

Vorbehaltlich einer näheren Betrachtung des Regulierungsrahmens, wie in den Zielen zu dieser Studie festgehalten, sollen vorab wesentliche Definitionen zusammen gefasst werden. So definiert das PBefG in §8, Abs. 1 und 2, den öffentlichen Personennahverkehr wie folgt [11]:

*(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.*

*(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.*

Der in Absatz 2 genannte *Verkehr mit Taxen oder Mietwagen* bezieht sich auf die schon in Kapitel 1 erwähnten „flexiblen Bedienungsformen“, welche natürlich zudem im Busverkehr Anwendung finden können. Es muss angemerkt werden, dass es bezüglich der Nomenklatur für flexible Bedienungsformen eine große Vielfalt gibt. Daher sollen für diese Studie folgende Begriffsbestimmungen aus dem VDV-Handbuch *Differenzierte Bedienung im ÖPNV* [23] eingeführt werden:

- Differenzierte Bedienung ist die Kooperation aller (öffentlich zugänglichen) Bedienungsformen und ihre logistische Verknüpfung.

Die Definition unterstellt, dass jeder Verkehr oder jede Bedienungsform innerhalb dieser Kooperation in einer Differenzierung nach den jeweils zutreffenden Anforderungen und Randbedingungen gestaltet ist.

- Bedarfsbetrieb ist eine Betriebsart, bei der der Fahrzeugeinsatz nachfrageabhängig erfolgt.

- 
- Flexible Bedienungsformen sind dadurch gekennzeichnet, dass ihnen wenigstens eine der Charakteristiken des konventionellen Linienverkehrs fehlt, nämlich konzessionsrechtlich räumlich und zeitlich gebunden zu sein.

Der Begriff alternative Bedienungsweisen wird hingegen mit sehr unterschiedlichen Bedeutungen genutzt. Einerseits bezeichnet dieser oft und teilweise regional-typisch alle bedarfsorientierten Mobilitätsangebote, *sofern sie bestehende Linienverkehre gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ersetzen oder ergänzen*. Andererseits wird der Begriff „alternative Bedienungsweisen“ nur für jene Mobilitätsangebote verwendet, welche ausdrücklich außerhalb der Gültigkeit des Personenbeförderungsgesetzes angeboten werden, z. B. die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten auf privater Basis und Carsharing.

Der Bürgerbus als ein besonders in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen beliebtes Angebot, lässt sich aufgrund seiner Besonderheit des ehrenamtlichen Engagements von Bürgern hingegen nicht mit den vorstehend genannten Definitionen greifen, welche auf die betrieblichen Unterscheidungsmerkmale eines Verkehrsangebots abgestimmt sind. So definiert das Land Niedersachsen in seinen *Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen* [18] in Abschnitt 1.2:

*Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen durchgeführte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern organisiert wird.*

Damit erfolgt ausdrücklich keine Charakterisierung von Bürgerbussen anhand betrieblicher Merkmale (Linien- oder Bedarfsverkehr) oder nach der Art der Konzessionierung (als „Linienverkehr“ gem. § 42 oder als „Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen“ gem. § 49 PBefG). Allerdings folgen die Bestimmungen im Weiteren nicht der eindeutigen Definition, sondern schränken in Abschnitt 2.1.1 die Zuwendungen auf die Beschaffung von Bürgerbusfahrzeugen für den Einsatz im Linienverkehr ein. Damit sind Zuwendungen für Bedarfsverkehre ausgeschlossen.

Die Gutachter schließen sich daher der Definition des Ministeriums an und stellen ergänzend fest, dass gerade wegen des herausragenden Merkmals der ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer der soziale Nutzen der Vereine und ihres Angebots von Mobilitätsangeboten aus Bürgerhand einer besonderen Würdigung bedürfen. So tragen die Bürgerbus-Angebote darüber hinaus i. d. R. zu einer Verstärkung sozialer Kontakte und der Identität der Bürger mit ihrer Kommune oder Region bei. Die Gutachter teilen aber nicht die Auffassung der Bewilligungsbehörde, dass Fahrzeuge, welche im Bedarfsverkehr zum Einsatz kommen sollen, von einer Fahrzeugförderung ausgeschlossen sind. Hierauf wird zu einem späteren Zeitpunkt Bezug genommen.

Die Rolle und mögliche Bedeutung von Bürgerbussen setzen sich auch bei den Aufgabenträgern für den öffentlichen Personennahverkehr durch, welche im Personenbeförderungsgesetz in § 8 Abs. 3 Sätze 1 und 2 wie folgt bestimmt werden:

*Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben*

---

*für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.*

Das Land Niedersachsen bestimmt dazu ergänzend im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz [17], dass der Schienenpersonennahverkehr von der *Region Hannover in ihrem Gebiet, dem Zweckverband "Großraum Braunschweig" in seinem Verbandsbereich* und in den übrigen Bereichen vom Land verantwortet wird. Außerhalb der beiden vorgenannten Verbundbereiche sind jedoch die *Landkreise und kreisfreien Städte in ihrem jeweiligen Gebiet* für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr als Aufgabenträger verantwortlich und damit auch die Kommunen als Mitglieder des Gemeindeverbands *Landkreis*. Die Landkreise und kreisfreien Städte haben damit die Möglichkeit, über den Nahverkehrsplan gestaltend Einfluss auf Umfang und Qualität öffentlicher Mobilitätsangebot in ihrer Region zu nehmen.

Wie erwähnt werden in Deutschland schon seit den 80er Jahren neue Formen des ÖPNV auch im ländlichen Raum ausprobiert. Einige befinden sich bereits im Regelbetrieb. Im folgenden Abschnitt werden daher wesentliche Erkenntnisse zu Mobilität auf dem Land sowie deutsche und niedersächsische Projekte vorgestellt, auf die in den späteren Ausarbeitungen auch Bezug genommen werden wird.

## **3.2 Grundlegende Ansätze für die Sicherung der Mobilität auf dem Land**

### **Entwicklungsstrategien für den ländlichen Raum**

Der demografische Wandel zeigt seine Auswirkungen auf dem Land besonders deutlich und in großer Vielfalt. In der Einleitung, Kapitel 1, wurde deutlich, dass sich die strukturellen Entwicklungen mit dem Schwund an lokalen Versorgungseinrichtungen usw. und die Notwendigkeit der Überbrückung immer größerer Entfernungen alle ländlichen Bewohner treffen. Jene jedoch, welche nicht oder nur eingeschränkt mit dem privaten Pkw mobil sein können, trifft es besonders. Entwicklungsstrategien für den ländlichen Raum können und müssen daher verschiedene Ansätze verfolgen, um zu verbesserten Lebensbedingungen auf dem Land zu kommen.

Mehrere Forschungsprojekte, u. a. mit Förderung des Bundes, verdeutlichen die Notwendigkeit eines integrierten Vorgehens zur Bewältigung der Herausforderungen durch den demografischen Wandel. So wurden z. B. im Rahmen des Aktionsprogramms des Bundes "Modellvorhaben der Raumordnung" (2006 bis 2011) für insgesamt sieben Modelregionen jeweils eine „Regionalstrategie Daseinsvorsorge“ erarbeitet. [8] Wenngleich verschiedenartige Handlungsfelder aufgezeigt und beschrieben werden (Schulentwicklung und ÖPNV, ärztliche Versorgung, kulturelle Bildung, Pflege und Senioren, Nahversorgung und Begegnung usw.), so spielt in diesem Zusammenhang die Sicherung der Mobilität auf dem Land fast immer eine maßgebliche Rolle.

Mobilität ist daher eine Querschnittsaufgabe, so dass der Ausgestaltung und Organisation der Mobilität im Rahmen aller Entwicklungsansätze eine Schlüsselrolle zu kommt. Die BMVBS-Studie *Mobilitäts-sicherung in Zeiten des demografischen Wandels* [7] plädiert dafür, dass diesbzgl. unterschiedliche Lösungsansätze intelligent miteinander verknüpft werden und zeigt verschiedene Wege auf. Allen an der Entwicklung des ländlichen Raums beteiligten Parteien, insbesondere aber den Aufgabenträgern muss daher bewusst sein:

- 
- Die Antwort auf strukturelle Veränderungen müssen strukturelle Anpassungen bzw. Lösungen sein.
  - Die Sicherstellung der Mobilität muss immer in einer integrierten Betrachtung Berücksichtigung finden. Es gibt meistens alternative Lösungsansätze, die es abzuwägen gilt.
  - Die Entwicklung von Lösungen bedarf in aller Regel einer fundierten Analyse. Sie muss eine räumliche (Erreichbarkeitsanalyse) und eine zeitliche Dimension (Prognose) haben, um Fehlentwicklungen zu vermeiden.

### **Mobilitätslösungen auch abseits langjähriger Standards**

Die Einführung flexibler Bedienungsweisen war ein erster Entwicklungsschritt zur Sicherstellung der Mobilität bei geringer Nachfrage und unter schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen. Not macht jedoch erfinderisch und setzt kreative Kräfte frei. So werden nachstehend das Taxi, als klassische Angebotsform, sowie drei weitere Grundprinzipien für alternative Mobilitätsangebote jenseits des privaten Pkw und des öffentlichen Linienverkehrs aufgezeigt. Die in den Abschnitten 3.4 und 3.5 dargestellten Projekte zur Mobilität auf dem Land greifen diese Grundprinzipien weitgehend auf, bringen sie jedoch in einen neuen organisatorischen und rechtlichen Rahmen.

#### Das Taxi

Eigentlich ist das Taxi nicht erklärungsbedürftig: Es fährt nur, wenn man es braucht und zwar dorthin, wo der Fahrgast sein Ziel hat – Bedarfsverkehr in Reinform, zeitlich und räumlich. Die Tarife sind behördlich geregelt. Im ländlichen Raum, wo Taxenunternehmen nicht zwingend vor Ort ansässig sind, muss der Fahrgast oftmals eine Anfahrt bezahlen. Das macht die Nutzung eines Taxis besonders teuer. Schon aus diesem Grund scheidet das Taxi als Verkehrsmittel für eine regelmäßige Nutzung i. d. R. aus. Die Bündelung von Fahrten ist quasi ausgeschlossen, weil seitens der Kunden koordinierte Fahrtenwünsche selten eingehen und eine Koordination von Fahrten nicht im wirtschaftlichen Interesse der Taxi-Unternehmen ist. Wie die Erfahrungen mit differenzierten Bedienungsweisen zeigen, lassen sich Dienstleistungen von Taxi-Unternehmen jedoch sinnvoll in öffentliche Verkehrskonzepte integrieren. Die weiter unten beschriebenen Aktivitäten des Landkreises Heidekreis zeigen diese Möglichkeiten exemplarisch auf.

#### Mitfahren

Bereits seit den 50er Jahren werden in Deutschland Mitfahrzentralen erfolgreich betrieben. Beruhten diese zunächst auf einer persönlichen Vermittlung über Büros in Großstädten, erfolgt die Herstellung der Verbindung zwischen dem Anbieter einer Fahrt und den (potenziellen) Mitfahrern heute über das Internet. Die Kostenmodelle sind unterschiedlich, die organisatorischen Bedingungen ähneln sich jedoch. Lag der Schwerpunkt der Vermittlungen früher auf Langstreckenfahrten, ist heute aufgrund des geringen Aufwands auch die Mitfahrt von Pendlerfahrten Bestandteil der Vermittlungen. In Deutschland gibt es z. B. folgende Portale:

- [www.mitfahrzentrale.de](http://www.mitfahrzentrale.de): Mitfahrer müssen die Angebote aktiv durchsuchen;
- [www.mitfahrgelegenheit.de](http://www.mitfahrgelegenheit.de), in Kooperation mit dem ADAC: Mitfahrer müssen die Angebote aktiv durchsuchen;

- 
- flinc.org: Das Angebot setzt vor allem auf die Vermittlung von kurzfristigen, spontanen Fahrten. Aufgrund der Gestaltung analog zu sozialen Netzwerken und aktiven Push-Benachrichtigungen liegen hier entsprechende Voraussetzungen vor;
  - www.pendlerportal.com: Diese in Niedersachsen mit Unterstützung von Kommunen gestartete Initiative hat sich auf die Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten von und für Berufspendler spezialisiert. Als Public-Private-Partnership (PPP)-Modell können teilnehmende Landkreise und Kommunen das Portal als Dienstleistung für Bürger vermarkten. So haben z. B. die Landkreise Heidekreis und Schaumburg das Pendlerportal in ihren Internetauftritten integriert.

Neben der privaten Nutzung bieten die drei erstgenannten Portale auch Unternehmenslösungen für die Organisation von Pendler- und dienstlichen Verkehren an.

### Freiwillig für andere fahren

Soziale Fahrdienste bzw. Fahrdienste zur Kirche und zu Wahlen gibt es schon lange. Was klein oder als Nische begann, hat sich inzwischen zum Bürgerbus gewandelt. Bürgerbus-Verkehre werden in aller Regel über Bürgerbus-Vereine organisiert und wie in dem Abschnitt 3.1, Definitionen, dargestellt, mithilfe von ehrenamtlichem Fahrpersonal betrieben.

Das ehrenamtliche Engagement entspringt dem Umstand, dass sich die örtlich tätigen Verkehrsunternehmen außer Stande sehen, die Bedienung bestimmter Bereiche oder entlang bestimmter Routen mit öffentlichen Busverkehren eigenwirtschaftlich darzustellen und die öffentliche Hand entsprechende Angebote nicht finanzieren kann oder mag. Darüber hinaus spielen der örtliche Gemeinsinn, die Bestätigung der Ehrenamtlichen durch die Fahrgäste und die positive Kommunikation im Zusammenspiel aller Parteien eine große Rolle bei der Motivation.

So reicht die Tradition der Bürgerbusse nun schon fast 30 Jahre zurück. Vorreiter in Niedersachsen ist der Bürgerbus Rehburg-Loccum, dessen Verein 1996 gegründet wurde der den Betrieb 1997 aufnahm. In Nordrhein-Westfalen ging der erste Bürgerbus bereits 1986 an den Start. Heute sind dort fast 120 Bürgerbusse in Betrieb. Die meisten Bürgerbusse sind als Linienverkehr nach PBefG konzesioniert und fahren zumeist in den Kernzeiten zwischen ca. 08:00 Uhr und 1600 Uhr im Ein- oder Zweistundentakt. Darüber hinaus verkehren einige Bürgerbusse als Bedarfsverkehr und orientieren sich im Rahmen eines festgelegten Bedienungszeitraums an den Fahrtwünschen der Fahrgäste. Ein Beispiel hierfür ist der Anrufbus Niedernwöhren, welcher innerhalb dieser Gemeinde im Landkreis Schaumburg seit 2003 die Verbindungen sicher stellt.

Bürgerbusse finanzieren sich aus Fahrgeldeinnahmen, aus Zuschüssen zur Fahrzeugfinanzierung, aus Zuschüssen der Kommunen und Landkreise sowie aus Spenden. Im Bereich der Zuschüsse zur Fahrzeugfinanzierung gibt es jedoch erhebliche Unterschiede zwischen den Linien- und den Bedarfsverkehren. Während in Niedersachsen Linienverkehre einen Zuschuss zu den Anschaffungskosten von Kleinbussen von bis zu 75 % erhalten, bleibt dieser den Bedarfsverkehren verwehrt.

### Fahrzeuge teilen

Das Carsharing hat inzwischen eine lange Tradition. So stellt ein Anbieter, ein gewerbliches Unternehmen oder ein Verein, Fahrzeuge (Pkw) zur Verfügung, die von einem angemeldeten Personenkreis zeitlich begrenzt und gegen Gebühr genutzt werden können. Die Nutzungsgebühr berechnet sich dabei zeitabhängig oder auch Entfernungs- und zeitabhängig. Das Kostenmodell ist in aller Regel

so aufgebaut, dass sich Mieten mit ca. 24 Stunden und länger nicht lohnen, sondern dann eine Fahrzeugmiete basierend auf einem Tages- oder Mehrtagestarif günstiger werden. Manche Carsharing-Anbieter ermöglichen daher auch beides, z. B. Kurzzeitmiete über die ganze Woche, Tagesmiete über das Wochenende.

Im ländlichen Raum sind Carsharing-Angebote bisher noch selten, denn es ist ein Mindestkundenkreis notwendig, damit ein geteiltes Fahrzeug eine Auslastung erzielt, die dessen wirtschaftlichen Betrieb ermöglicht. Gerade im ländlichen Raum ist aber die Fahrzeugverfügbarkeit sehr hoch, so dass der Bedarf an zusätzlichen Fahrzeugen zunächst einmal gering erscheint. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass aus wirtschaftlichen Gründen Interessenten gefunden werden, für Wege des täglichen Bedarfs gemeinsam auf einen Pkw zurück zu greifen. Haftungsrechtliche und versicherungstechnische Fragen sind nach aktuellem Stand nicht unproblematisch, weswegen eine grundsätzliche Klärung notwendig erscheint.

An dieser Stelle sei auf das Vorhaben MOREMA, Mobilitäts-Ressourcen-Management, des Regionalmanagements Mitte Niedersachsen aus dem Niedersächsischen Landkreisen Diepholz, Nienburg und Verden verwiesen (Abschnitt 3.4.4). Es befasst sich mit der Nutzung nur zeitweise genutzten Fuhrparks z. B. der Feuerwehren, Vereinen usw. für Zwecke des ÖPNV.

### Überblick

Unter dem Begriff „das Auto veröffentlichen“ fasst eine Studie der TU Berlin [1] die bereits heute praktizierten Möglichkeiten zusammen, Pkw bzw. Kleinbusse effektiver zu nutzen. Hierzu wird die Anzahl der Nutzer eines Fahrzeugs von einem Einzelnutzer auf eine größere Anzahl von Nutzern erweitert. Die in der nachfolgenden Abbildung unter „Kurzzeitmiete eines Fahrzeugs“ gelisteten Möglichkeiten schließen das klassische Carsharing, z. B. auf Basis eines Vereins, und auch das private Autoteilen ein.

Abbildung 2: Das Auto „veröffentlichen“ – Effizienz steigern durch Mehrfachnutzung  
(Quelle: [1])



---

### 3.3 Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen

Die niedersächsische Studie *Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen* [12] vom Januar 2012 untersuchte im Auftrag des niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, welche niedersächsischen Regionen hinsichtlich der in dem einleitenden Kapitel 1 dargestellten Themen einen besonderen Problemdruck aufweisen und damit sogenannte „Ungunsträume“ darstellen. Des Weiteren wurde dargestellt, wie auf der Ebene der Landkreise, als Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV), Probleme im Bereich öffentlicher Mobilität wahrgenommen werden und wie auf die beschriebenen Tendenzen reagiert wird. Aus den Erkenntnissen wurden Handlungsempfehlungen zur Sicherung der Erreichbarkeit in ländlichen Räumen sowie Empfehlungen zur Umsetzung eines Mobilitätsmanagements in ländlichen Räumen abgeleitet.

Ein Mobilitätsmanagement, welches bislang vorrangig in Ballungsräumen zum Einsatz kommt, unterstützt Bürger bei der Beschaffung von Informationen über Mobilitätsangebote, ihre Verknüpfungsmöglichkeiten und sich die daraus ergebenden Möglichkeiten für die Gestaltung der individuellen Mobilität. Die wesentliche Voraussetzung für den Erfolg eines Mobilitätsmanagements ist eine planmäßige Koordinierung der angebotenen Leistungen und eine gute Organisation des Managementsystems. In ländlichen Räumen hat ein Mobilitätsmanagement jedoch mehr als in städtischen Bereichen zusätzlich die Funktionen, Angebotsdefizite und Handlungsbedarf zu identifizieren, diese zwischen den Fahrgästen, den Aufgabenträgern und ggf. auch noch zwischen der politischen Eben zu kommunizieren, und die Organisation, Umsetzung und Erprobung neuer Lösungen zu begleiten. Damit hebt sich ein Mobilitätsmanagement erheblich von einer Schaffung rein planerischen Grundlagen über den Nahverkehrsplan ab.

Die Studie stellt in ihrem Kapitel 8 sehr umfassend die Gestaltungsmöglichkeiten für ein regionales Mobilitätsmanagement dar und verdeutlicht, dass die Entwicklungen einerseits auf Landesebene, auf der Ebene von Landkreisverbänden oder nur seitens der Landkreise angestoßen werden können. Grundsätzlich wird aber betont, dass die Bildung von Netzwerkstrukturen sehr wichtig für die Entwicklung eines effektiven Mobilitätsmanagements ist und dass das Land in diesem Zusammenhang eine koordinierende Rolle einnehmen sollte.

### 3.4 Projekte zur Entwicklung ländlicher Mobilität in Niedersachsen

Niedersächsische Maßnahmen zu Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen sind vielfältig. Das Land weist eine lange Tradition bei der Entwicklung von bedarfsorientierten Bedienungsformen und innovativen Mobilitätsdienstleistungen auf. In Anlehnung an die vorstehend beschriebene Studie [12] sind einige Meilensteine auf diesem Weg Niedersachsens zu nennen:

- 1978 Beginn des Testbetriebs des RETAX<sup>1</sup>-Rufbus-Systems in Wunstorf, LK Hannover, heute Region Hannover. Es ist weltweit das erste rechnergestützte Verkehrssystem für bedarfsgesteuerte Busverkehre.
- 1991 Einrichtung des Anruf-Sammeltaxis in Hameln, Landkreis Hameln-Pyrmont

---

<sup>1</sup> Rechnergestütztes Taxibus-System

- 
- 1992 Betriebsaufnahme des AnrufBus' in Leer, Landkreis Leer
- 1993 Ausweitung des Anruf-Sammeltaxi-Betriebs auf den Landkreis Hameln-Pyrmont
- 1997 Aufnahme des ersten Bürgerbus-Betriebs in Rehburg-Loccum, Landkreis Nienburg/Weser
- 2003 Anruf-Bürgerbus Niedernwöhren, Landkreis Schaumburg
- 2007 Anruf-Auto in Rodenberg, Landkreis Schaumburg
- 2007 Bürgerbus Bad Nenndorf, Landkreis Schaumburg
- 2008 Senioren-Taxi, Landkreis Schaumburg
- 2013/14 Umsetzung verschiedener innovativer und integrierter Lösungen im Rahmen von Modellprojekten (vgl. nachfolgende Darstellung in diesem Abschnitt)

Mit Abschluss dieser Studie sind in Niedersachsen knapp 40 Bürgerbus-Angebote in Betrieb. Ca. zehn weitere Initiativen befassen sich aktiv mit der Planung bzw. Vorbereitung von Verkehren<sup>2</sup>. Ferner gibt es in Niedersachsen aktuell in nahezu allen Landkreisen nachfragegesteuerte ÖV-Angebote wie Anruf-Sammeltaxi-Verkehre, Rufbusse und Anruf-Bürgerbusse. Einige von ihnen werden in diesem Abschnitt exemplarisch vorgestellt. Die Vorhaben aus Cuxhaven, Vechta und Wolfenbüttel wurden im Rahmen dieser Studie gesondert untersucht und in einem Workshop diskutiert. Die in Abschnitt 3.4.4 beschriebenen Vorhaben wurden auf Basis von Literaturangaben zusammengefasst. Die nachfolgende Karte verdeutlicht die Lage der Landkreise. Besonders hervorgehoben sind die beiden Landkreise Heidekreis (HK) und Schaumburg (SHG), welche im Rahmen der begleiteten Modellvorhaben in den Kapiteln 4 und 5 eingehender betrachtet werden.

---

<sup>2</sup> Eine gute, wenn auch nicht vollständige Übersicht findet sich unter: [www.pro-buergerbus-nds.de](http://www.pro-buergerbus-nds.de)

Abbildung 3: Niedersachsens Landkreise und kreisfreie Städte  
(Quelle: Land Niedersachsen)



### 3.4.1 Landkreis Cuxhaven: Erstellung eines integrierten, verkehrsübergreifenden Mobilitätskonzepts

Der Lenkungsausschuss der Metropolregion Hamburg hat am 19.04.2013 die Durchführung des Leitprojekts „Demografie und Daseinsvorsorge“, bestehend aus dem Regionalmanagement (Dachprojekt) und 12 eigenständigen Teilprojekten, beschlossen. Zu den Kooperationspartnern gehören neben dem Landkreis Cuxhaven die Kreise Dithmarschen, Steinburg, Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg sowie die Landkreise Nordwestmecklenburg, Ludwigslust-Parchim, die Samtgemeinden Amelinghausen und Nordkehdingen und die Stadt Buchholz in der Nordheide.

Das Leitprojekt dient der Entwicklung von modellhaften Lösungsansätzen zu verschiedenen Themenfeldern der Daseinsvorsorge unter den Bedingungen des demographischen Wandels. Der Landkreis Cuxhaven ist mit dem Teilprojekt „Erstellung eines integrierten, verkehrsübergreifenden Mobilitätskonzepts“ beteiligt. Darin werden, beginnend mit Anfang 2014, bis Juli 2015 insbesondere folgende Fragestellungen untersucht werden:

- 
- Einführung von Ortsbussen/AST sowie der Ausbau der vorhandenen InfoLine zu einer Mobilitätszentrale,
  - Einsatz von Kombibussen/Schaffung einer Land-Logistik,
  - Möglichkeiten des Einsatzes multimodaler Mobilität.

Für mindestens eins der drei Vorhaben soll ein Probebetrieb initiiert und in der Startphase begleitet werden. Die zu beteiligenden Kommunen und Verkehrsunternehmen sollen durch aktive Beteiligung eingebunden und mitgenommen werden. Des Weiteren ist eine breit gefächerte öffentliche Beteiligung vorgesehen. Zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Berichts befindet sich das Vorhaben des Landkreises Cuxhaven noch in der Anlaufphase.

### **Randbedingungen**

Die Randbedingungen des Landkreises Cuxhaven für die Entwicklung öffentlicher Mobilitätsangebote stellen sich wie folgt dar:

- Die Bevölkerungsentwicklung ist stark rückläufig. Von ca. 206.000 Einwohnern in der 90er Jahren ist mit einem Rückgang auf nur noch ca. 160.000 Einwohner zu rechnen.
- Die Anzahl der Gemeinden reduziert sich weiter durch Fusionen. Von ehemals 14 auf derzeit noch 13 Gemeinden wird deren Anzahl in den kommenden Jahren auf elf zurück gehen.

Bezüglich des Verkehrsangebots gelten folgende Randbedingungen:

- Der Landkreis ist stark auf die zwei Bahnstrecken Cuxhaven – Harburg und Cuxhaven – Bremen ausgerichtet.
- Es gibt schon länger vielfältige AST-Angebote im Landkreis, jedoch nicht flächendeckend (Hinweis: durchschnittlicher Besetzungsgrad: 1,3 Fahrgäste je Fahrt).
- Die Konditionen, zu denen die AST-Nutzung angeboten wird, sind vielfältig bzw. nicht einheitlich.
- Einige Kommunen des Landkreises gehören zum Einzugsgebiet des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen (VBN).
- Frühere Versuche, eine Mobilitätszentrale einzurichten, waren nicht erfolgreich. Die Verkehrsunternehmen haben den Mehrwert einer solchen Einrichtung nicht erkannt und wollten sich nicht engagieren. Im Ergebnis hat der Landkreis eine Telefonauskunft, die InfoLine, als „Notlösung“ eingerichtet.

### **Ziele**

Ziel des Anfang 2014 begonnenen Vorhabens ist die Erstellung eines integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätskonzepts. Das Gesamtvorhaben soll u. a. folgende Untersuchungsgebiete umfassen:

- eine Vernetzung der Verkehrsangebote und deren Vereinheitlichung hinsichtlich Beauskunftung und Tarifierung, insbesondere der bestehenden 11 AST-Angebote,
- die Einrichtung einer Mobilitätszentrale: Die MobiZ soll aus der bestehenden InfoLine weiter entwickelt werden. Diese Telefonauskunft steht zur Zeit montags bis freitags von 08:00 h bis 20:00 h zur Verfügung und samstags von 10:00 h bis 18:00 h. Die Frage, ob auch

---

eine Disposition der Bedarfsverkehre in die Aufgaben der MobiZ integriert werden soll, ist noch offen;

- die Einrichtung eines (fast) flächendeckenden, vernetzten AST-Angebots,
- die Konzeption und Einrichtung von kombinierten Angeboten, z. B. Personenverkehr und Warenbeförderung (*Landlogistik*). Bzgl. letzterer ist zunächst an den Gepäck- und Fahrradtransport für Touristen gedacht (Radwandern ohne Gepäck usw.).

### **Probleme**

Seitens des Landkreises Cuxhaven sind u. a. folgende Probleme zu behandeln:

- Abgrenzung der AST-Verkehre gegenüber den Busverkehren:

Im Rahmen der Einrichtung von bedarfsorientierten Bedienungsangeboten ist regelmäßig die Frage zu beantworten, ob eigenwirtschaftliche Busverkehre konkurrenziert werden. Eine Abgrenzung dieser Verkehre gegenüber Busverkehren ist auf verschiedenem Wege möglich:

- über die Region oder die Route, wo AST-Verkehre angeboten werden. In erster Linie ergänzen AST-Systeme den öffentlichen Linienverkehr und treten nicht in Konkurrenz. Sie stellen eine Grundversorgung in Räumen schwacher Verkehrsnachfrage sicher.
- über den Bedienungszeitpunkt bzw. -zeitraum: Wenn eine AST-Fahrt mit einem Zeitabstand von ca. 45 bis 60 Minuten zu einer planmäßigen Busfahrt angeboten wird, kann nach gängiger Meinung davon ausgegangen werden, dass eine Konkurrenzierung nicht vor liegt.

- Finanzierung von ÖPNV-Verkehrsangeboten:

- Anruf-Sammeltaxi-Verkehre dürfen aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden. Ausgenommen sind allerdings Verkehre, welche mit Inkrafttreten des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes schon betrieben wurden.
- Das Pendlerportal darf nicht aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden. Bislang ist ein Pendlerportal als Dienstleistung des öffentlichen Personennahverkehrs nicht anerkannt. Das Pendlerportal wird jedoch in der Studie des Landwirtschaftsministeriums vom Januar 2012 als geeignete Lösung anerkannt.

### **3.4.2 moobil+ im Landkreis Vechta**

Der Landkreis Vechta hat das Projekt „moobil+“ im Jahr 2012 beschlossen und sieht darin eine auf Dauer angelegte Initiative zur Veränderung der Mobilitätskultur zugunsten des Lebens- und Wirtschaftsraums. Anlass für die Entwicklung dieses Rufbus-Systems nebst begleitenden Maßnahmen (ehemals unter dem Arbeitstitel MobilUmVechta) war die Entwicklung eines Regionalmanagements. Ein Ergebnis der dort durchgeführten Untersuchungen war, dass es im Landkreis kein oder nur ein ungenügendes Angebot im ÖPNV gab („gefühl: kein ÖPNV“). Daraus wurden folgende Schritte abgeleitet:

- 
- Entwicklung eines Masterplans für den ÖPNV,
  - Entwicklung flexibler Bedienungsformen.

Neben der Bedeutung der bereits einleitend betonten Fahrgastgruppen, sieht der Landkreis Vechta auch Berufstätige als Zielgruppe. Ihnen soll die Möglichkeit gegeben werden, auch ohne eigenen Pkw ihre Arbeitsorte zu erreichen. Dazu wird moobil+ in einer zweijährigen Versuchsphase eingerichtet und eingehend evaluiert. Der verantwortliche Landkreis und die beteiligten Verkehrsunternehmen haben die Möglichkeit, in dieser Versuchsphase die Verkehre zu optimieren, so sollen unter anderem sukzessive Schülerverkehre in das System integriert werden.

Der zweijährige Probetrieb hat im Dezember 2013 begonnen. Die Deutsche Energie-Agentur hat das Verkehrssystem moobil+ bereits bundesweit als bestes Konzept eines Landkreises mit dem zweiten Platz im Bereich kommunales Mobilitätsmanagement ausgezeichnet. [16] Das Vorhaben ist Modellprojekt des Landes Niedersachsen, und aus dem EU-Förderprogramm *Leader* stehen Zuwendungen für die Beschaffung von Software und das Marketing zur Verfügung.

### **Beschreibung des Systems moobil+**

Das Bedarfsbus-System moobil+ verkehrt im gesamten Landkreis Vechta und besteht aus 18 Linien, welche insgesamt ca. 600 moobil+ Haltestellen im Landkreis bedienen. Für jede der Linien besteht eine eigene Linienkonzession. Die Betriebsaufnahme war im Dezember 2013, beginnend mit einem Bedienungszeitraum von 07:00 h bis 19:00 h an Werktagen. Die Bedienung basiert auf einer Kombination von fahrplanmäßigen, festen Abfahrts- und Ankunftszeiten an bestimmten Haltestellen und einer bedarfsorientierten Bedienung von Linien. Feste Abfahrts- und Ankunftszeiten bestehen insbesondere an den Bahnhöfen entlang der von der NordWestBahn (NWB) bedienten Regionalstrecke Osnabrück – Bremen. Die Haltestellen entlang der Linienverläufe sind so angelegt, dass Fahrgäste nicht mehr als 500 m laufen müssen.

Es verkehren 14 barrierefrei ausgebaute Kleinbusse auf Mercedes-Sprinter Basis, die für dieses Vorhaben beschafft wurden. Sie bieten für acht Fahrgäste, Fahrräder und Rollstühle Platz und werden überwiegend von hauptamtlichen Fahrern gefahren. Die Busfahrer erhalten den auf den Einzelbuchungen basierenden Fahrplan per Funk auf einen Tablett-Computer überspielt.

Das Tarifsystem ist im Vergleich zum herkömmlichen Bus-Tarifsystem sehr einfach gehalten: Jede durchfahrene Ortschaft/Gemeinde stellt eine „Tarifzone“ dar. Aufbauend auf einem Grundpreis für die erste Ortschaft gibt es für jede weitere be- bzw. durchfahrene Ortschaft eine stufenmäßige Preiserhöhung. In dieses Tarifsystem ist der Stadtbuss in Vechta bereits integriert, sonstige Linienbusverkehre hingegen nicht.

Alle Fahrplaninformationen zu ÖPNV-Angeboten im Landkreis Vechta werden im Auskunftssystem moobil+ zusammen gefasst, worunter auch alle bereits bestehenden Verkehre fallen. moobil+ Fahrtwünsche können online oder per Telefon gebucht werden:

- Die Buchungssoftware bietet auch Linienbus- und Bahnverkehre als Fahrtoptionen an, womit für den Fahrgast eine vollständige Transparenz hergestellt wird. Bei einer Entscheidung für eine moobil+ Fahrt, kann diese aus dem System heraus gebucht werden.
- Die telefonische Buchung erfolgt über die Mobilitätszentrale, welche auch persönlich aufgesucht werden kann. Betreiber der Mobilitätszentrale ist die Verkehrsgemeinschaft des Landkreises. Sie ist in den Räumen eines Partnerunternehmens ansässig.

---

Zum Zeitpunkt des Workshops Anfang April 2014 nutzen ca. 1.000 Fahrgäste je Woche das System. Der Fahrgastzuwachs beträgt derzeit 5% je Monat. Auch Pendler nutzen moobil+ inzwischen deutlich.

Die Mobilitätszentrale muss einem sehr hohen Informationsbedarf gerecht werden. So laufen in Spitzenzeiten bis zu 500 Anrufe täglich dort auf. Dies zeigt, wie wichtig eine Mobilitätszentrale ist, wenn neue Angebote eingeführt werden. Wegen dem hohen Bezug der Auskünfte zur Region und der hohen Bedeutung der Informationsquelle sollte eine Mobilitätszentrale nach Einschätzung des Landkreises Vechta auch dort angesiedelt sein. Der Bedarfsbus-Verkehr wird zudem von ca. 50 moobil+ Beratern öffentlich kommuniziert. Die Integration des Fahrplans in den bundesweiten Online-Fahrplan steht noch aus.

### **Organisatorische und rechtliche Randbedingungen, zu lösende Probleme**

Der Landkreis Vechta verfügt nicht mehr über eine kreiseigene Busverkehrsgesellschaft. Im Landkreis kooperieren jedoch sechs Busunternehmen im Rahmen einer Verkehrsgemeinschaft, welche das Bus-system moobil+ betreiben. Jedes beteiligte Verkehrsunternehmen zeichnet für mehrere Linien verantwortlich, für die es auch die Linienkonzession beschafft hat. Jeder Vertrag, als öffentlicher Dienstleistungsvertrag zwischen dem Landkreis und einem Verkehrsunternehmen geschlossen, besteht aus einem Rahmenvertrag und einem präzisierenden Zusatz zum Leistungsumfang und zu den kommerziellen Vereinbarungen.

Im Rahmen der Einführungsphase gibt es noch erheblichen Nachbesserungsbedarf im Rahmen der Bedienung der Linien. Dabei ist zu beachten, dass jede Linienkonzession auch die Bedienungsqualität einer Linie berücksichtigt. Eine nennenswerte Veränderung des Bedienungszeitraums, der Bedienungshäufigkeit und damit der Fahrplanlagen haben auch eine Anpassung der Konzessionen zur Folge.

In Frage kommt z. B. die Umstellung des Bedarfsbus-Verkehrs auf eine der folgenden Maßnahmen:

- Umstellung auf AST-Verkehre,
- Umstellung auf Bürgerbus-Verkehre bei gegebenem Interesse der Bevölkerung,
- Umstellung einer festen Linie auf eine Bedarfslinie.

Eine tarifliche Integration der NordWestBahn-Verkehre erscheint schwierig zu sein, insbesondere weil die Verkehre des Bahnunternehmens bereits in verschiedene Tarifsyste-me eingebunden sind. Da moobil+ derzeit noch ein sehr neues System ist, ist dessen Wahrnehmung bei der NWB derzeit noch eingeschränkt.

Die Finanzierung der moobil+ Verkehre ruht für die zweijährige Versuchsphase auf drei Säulen:

- Die Verkehrsunternehmen vereinnahmen die Fahrtentgelte.
- Die Verkehrsunternehmen erhalten Ausgleichszahlungen für Schülerverkehre nach §45a PBefG, welche ihnen von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen ausgezahlt werden. Sie erhalten gleichermaßen Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Behinderten.
- Der Landkreis Vechta trägt die Kostenunterdeckung in Form von Zuschüssen, wobei über die Projektlaufzeit von zwei Jahren Abschlagszahlungen geleistet werden.

---

Gegenüber dem Landkreis wird keine Transparenz darüber hergestellt, wie hoch die Ausgleichszahlungen nach §45a an die Verkehrsunternehmen ausfallen. Die abschließende Ermittlung der Höhe der Ausgleichszahlungen durch den Landkreis Vechta erfolgt daher unter Einschaltung eines Wirtschaftsprüfers. Sollten die moobil+ Verkehre nach Abschluss der Versuchsphase nicht weiter geführt werden, haben die Verkehrsunternehmen ein Recht auf die Rückgabe der Fahrzeuge.

### **Philosophie des Landkreises und Ausblick**

moobil+ soll objektiv bestehende ÖPNV-Bedienungslücken schließen und die Kommunikation von Angeboten gegenüber den Bürgern verbessern. Das Gesamtsystem hat daher eine sehr hohe Service-Orientierung. Zielgruppen stellen nicht nur die derzeit viel diskutierten Senioren und Personen dar, welche aus wirtschaftlichen Gründen nicht über einen Pkw verfügen. Vielmehr stehen Jugendliche im Alter von 10 bis 18 Jahren im Ziel der Marketingmaßnahmen, welche bisher häufig von Verwandten und Bekannten mit dem privaten Pkw gefahren werden („Mama-Taxi“).

Die derzeit verwendete Software der Fa. Trapeze ermöglicht in mehrfacher Hinsicht eine hohe Transparenz:

- für die Kunden: bzgl. des Fahrplanangebots, der Buchungsangebote und der Fahrpreise,
- für die Betreiber: bei Planung, Buchung und Unterstützung der Betriebsabwicklung bzgl. Nachfrage, Einnahmenstruktur und Betriebsaufwand.

Die Kommunikation der Angebote gegenüber den potenziellen Nutzern ist sehr wichtig. Eine konsequente Umsetzung ist aufwändig und kostet Geld. Diesbzgl. leistet der Einsatz moderner Software durch die zeit- und bedarfsgerechte Bereitstellung von Informationen einen wichtigen Beitrag.

Das Anrufbus-System moobil+ soll zu einem umfassenden Mobilitätsangebot ausgebaut werden, welches verschiedenste Wegeketten integriert. Dazu ist die Integration von CarSharing, Fahrradangeboten usw. vorgesehen. Darüber hinaus besteht ein großes Interesse am moobil+ Software-System seitens der benachbarten Landkreise. Mit einem Ausbau des Systems ist daher zu rechnen.

### **Wesentliche Erkenntnisse und Empfehlungen**

Die Bildung von Verkehrsgemeinschaften für Einsatzzwecke wie moobil+ stellt Neuland dar. Die Prüfung der rechtlichen Grundlagen und die Entwicklung der Verträge waren aufwändig und nur mit qualifizierter Unterstützung durch Juristen möglich. Die besondere Anforderung bestanden darin, weitgehend im Wettbewerb tätige Unternehmen in einer Kooperation zu vereinen und den geltenden nationalen und europäischen Rechtsrahmen zu wahren. In dieser Hinsicht sollte Landkreisen, welche moobil+ nachahmen wollen, ein gesicherter Rechtsrahmen oder alternativ beratende bzw. finanzielle Unterstützung für eine Beratung ermöglicht werden.

Die hohe organisatorische und vertragliche Transparenz der Verkehre sowohl aus der Sicht des Landkreises als auch der beteiligten Verkehrsunternehmen ist sehr wichtig für die Akzeptanz:

- der Organisation der Verkehre,
- der vertraglichen Konstruktion und
- des methodischen Vorgehens für den Erfolg des ÖPNV in der Region.

Ein hohes Maß an Transparenz ist daher für jede Maßnahme unbedingt zu empfehlen.

---

### 3.4.3 Landkreis Wolfenbüttel: *mobil im Landkreis*

Das auf zwei Jahre angelegte und vom Landwirtschaftsministerium geförderte Modellprojekt *mobil im Landkreis* hat zum Ziel, die Alltagsmobilität in ländlichen Räumen zu verbessern und regionale Potenziale zu nutzen. Im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit werden mehrere Einzelmaßnahmen aus den Bereichen Mobilität und Versorgung in einem gemeinsamen Vorhaben umgesetzt und erprobt. Dabei haben vorlaufende Aktivitäten im Rahmen der vom Land Niedersachsen geförderten *Gesundheitsregion* die Weiterentwicklung im Landkreis beschleunigt. Aus dem Bereich der Mobilität sind folgende Teilmaßnahmen betroffen:

- Entwicklung und Erprobung gemeinschaftlicher organisierter Mobilitätsformen wie Bürgerbusse, Nachbarschaftsinitiativen etc., unter Einsatz von ehrenamtlichen Beteiligten für verschiedenste Bereiche,
- Verbesserung der Information über bestehende Mobilitätsangebote und deren Nutzung, etwa durch
  - Bedarfserfassungen bestimmter Zielgruppen, z. B. Jugendliche,
  - Informationsbündelung über Internet und mehr,
  - Ausbildung und Einführung von lokalen Mobilitätsberatern zur Unterstützung der ländlichen Bevölkerung bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote,
  - Entwicklung lokaler Lösungen für spezifische Mobilitätsbedürfnisse und Hindernisse,
- Unterstützung und Konzeption zur Einführung bzw. verstärkter Nutzung von Pedelecs im ländlichen Raum, z. B. zur Erweiterung des Einzugsbereichs öffentlicher Verkehrsmittel,
- Entwicklung und Erprobung einer exemplarischen Testhaltestelle unter Berücksichtigung und Einbindung lokaler Mobilitätsbedürfnisse mit einheitlichen und vielfältigen Informationsmöglichkeiten,
- begleitende Entwicklung und Umsetzung eines Pendlerportals auf überregionaler Ebene.

Aus dem Bereich der Versorgung werden zwei Vorhaben behandelt:

- Rollende Arztpraxis: Einrichtung und Betrieb einer mobilen Arztpraxis, welche eine medizinische Grundversorgung in ländlichen Bereichen sicherstellt;
- multifunktionale „Marktplätze“ („Dorfläden+“): Konzeption, Einrichtung und Weiterentwicklung von vorhandenen Versorgungseinrichtungen in Dörfern – Bündelung verschiedener Versorgungsangebote – zur Sicherstellung der Nahversorgung im ländlichen Raum (Vermeidung von Mobilität).

Das Vorhaben verfolgt einen integrativen Ansatz zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum im Rahmen eines regionalen Mobilitätsmanagements. Dies sieht die Vernetzung von Initiativen, Systemen und Angeboten vor, die die bisher vorhandenen Grenzen zwischen Wirtschaftsdiensten und Transport aufheben, ohne dabei Konkurrenz zu etablierten Systemen aufzubauen. Darüber hinaus soll eine Kombination von öffentlichem und Privatverkehr die Intermodalität stärken – gewährleistet durch eine Internetplattform bzw. eine mobile Applikation („App“). Neben innovativen Elementen wird damit auf bewährte Lösungen zurück gegriffen, die sich bereits andernorts bewährt haben.

---

## Problemlösungen

Die Betreiber des Vorhabens haben folgende Problemfelder identifiziert:

- Demografischer Wandel: Seniorenmobilität ist eines der Kernthemen. Die Sicherstellung der Mobilität von Jugendlichen darf gleichzeitig nicht vernachlässigt werden. Diese erleben den ländlichen Raum sonst - mangels Mobilität - als sehr negativen Lebensraum und entwickeln frühzeitig ein Bestreben, wegzuziehen.
- Durch den Rückgang der Schülerzahlen ist der Schülerverkehr nur mit einer deutlich geringeren Effizienz abzuwickeln. Weniger Schüler werden vrs. auf eine gleichbleibend große Fläche verteilt, die Anzahl der notwendigen Bedienfahrten im Schülerverkehr wird in etwa gleich bleiben müssen. Wer trägt hierfür die Kosten? Welche Betriebsformen ermöglichen unter Umständen wirtschaftlichere Anpassung?
- Verlagerung von Strukturen: Das Wechselspiel zwischen ländlichen und urbanen Räumen wird an Bedeutung gewinnen. Es geht nicht nur um Kaufkraft(-verluste) für den ländlichen Raum, sondern auch um umweltgerechte Abwicklung von Mobilitätsbedürfnissen, die organisiert werden müssen. Ländliche Räume sollten nicht nur als Schlaforte, sondern als lebenswerte Wohn- und potentielle Arbeitsräume wahrgenommen werden. Dafür müssen die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden.
- Die notwendige Definition von (Grund-)Standards für die Region ermöglicht die Steuerung der notwendigen Strukturanpassung. Dies betrifft nicht nur Mobilität, sondern auch andere Bereiche, insbesondere bzgl. der Versorgung. Die Bedürfnisse der Bevölkerung sind bei diesen Planungen zu berücksichtigen.
- Die digitale Welt ist nicht allein die Lösung für die Region: Nicht alle Menschen können digitale Medien nutzen, heute nicht und voraussichtlich auch nicht in Zukunft. Um kurzfristig Verbesserungen bzgl. der Information über (ergänzende) ÖV-Angebote (z. B. AST/ ALT) zu schaffen, sind einfache Basislösungen gefragt, z. B. lesbare und standardisierte Aushangfahrpläne. Diesbezügliche Standards müssen über regionale Ebenen wie die Landkreise mit gestaltet werden.
- Der ländliche Raum benötigt auf Dauer ein integriertes Verkehrs- bzw. Mobilitätsmanagement. Hier besteht Handlungs- und Unterstützungsbedarf, auch von außen. Konkrete Fragestellungen aus der Praxis sind:
  - Wer sollte lokal bzw. regional zuständig sein und ist fachlich ausreichend kompetent?
  - Wer ist zuständig für die Integration von Fahrplandaten (Linien- und Bedarfsverkehre) in zentrale Datenbanken? Diese Aufgabe überfordert i. d. R. lokale und regionale Strukturen über die Bereitstellung der Daten hinaus.
  - Wer verantwortet die Kommunikation von Angeboten bzw. wie können lokale und regionale Akteure hierbei unterstützt werden?

---

### 3.4.4 Weitere Vorhaben aus Niedersachsen

#### **Integrierte Verkehrsbedienung im Landkreis Graftschaft Bentheim**

Der Landkreis Graftschaft Bentheim hat bereits seit 2000 die Integration von Schülerverkehren und dem sonstigen ÖPNV voran getrieben. Grund waren die schon seinerzeit bekannten und in der Einleitung dargelegten Entwicklungen, nach denen die Darstellung der Schülerverkehre immer aufwändiger und dessen Bedeutung für den sonstigen ÖPNV immer geringer werden wird. In dem Forschungsvorhaben *Mob*<sup>2 3</sup> wurden bis 2003 die fachlichen Grundlagen für eine enge Verzahnung des Schülerverkehrs mit dem sonstigen ÖPNV gelegt. Im Ergebnis wickelt seit 2003 der allgemeine ÖPNV den Schülerverkehr weitgehend mit ab, so dass besondere Schulbusverkehre nur noch im geringeren Umfang notwendig sind. Dies entspricht einer weitgehenden Abkehr von der Fokussierung auf den Schülerverkehr als vorrangiger Richtgröße für die Angebotsplanung

Kern der Entwicklung waren eine integrierte Angebots- und Bedarfsanalyse sowie das System einer abgestuften Bedienung der Region. Die Bedienungsstrukturen orientieren sich bis heute an den Verkehrsbedürfnissen mit einer besonderen Ausrichtung auf die zentralen Orte und bezüglich der Bedienungsform an der Höhe der Nachfrage. Kernverbindungen werden weiterhin im Linienverkehr mit Bussen bedient und binden in aller Regel auch an die Bahnhöfe an. Bedarfsverkehre spielen bei der Erschließung der Fläche eine große Rolle. Bürgerbus-Verkehre sind in die Gesamtkonzeption integriert.

Durch die Dreistufigkeit des Angebotssystems kommt der betrieblichen Vernetzung der Angebote eine große Rolle zu. Mit der Umgestaltung des ÖPNV-Angebots wurden daher Optimierungen hinsichtlich der Anschlussicherung vorgenommen. Hierfür wurde eine Mobilitätszentrale eingerichtet, welche von der Verkehrsgemeinschaft Graftschaft Bentheim betrieben und durch mehrere vernetzte Softwareanwendungen unterstützt wird. Sie übernimmt die vollständige Steuerung der ÖPNV-Leistungen im Landkreis mit Ausnahme der Schienenverkehre und gewährleistet dadurch möglichst die Wahrung aller Anschlüsse. Kunden können Informationen erhalten und Bedarfsverkehre buchen.

#### **GENIAAL Mobil**

Unter dem Markennamen GENIAAL und dem Slogan „Leben Beraten Weiterbilden“ wird innerhalb mehrerer Bundesforschungsprogramme das Thema „Ambient Assisted Living“ (AAL) behandelt. *GENIAAL mobil* ist eine Marke des vom BMBF geförderten Verbundprojektes *SIMBA - Sicher und mobil durch begleitende Assistenzsysteme*, das in der Region Braunschweig unter wesentlicher Beteiligung der Braunschweiger Verkehrsbetriebe und der LINGA (Landesinitiative generationengerechter Alltag) durchgeführt wird. Ziel ist eine selbstständige Mobilität bis ins hohe Alter. [5]

#### **Projekt Morema des Regionalmanagements Mitte Niedersachsen**

Im Rahmen des Aktionsprogramms regionale Daseinsvorsorge, MORO (Modellvorhaben der Raumordnung) haben 16 Kommunen das Vorhaben Regionalmanagement Mitte Niedersachsen ins Leben gerufen. Das Gebiet umfasst Teile der Landkreise Diepholz und Verden sowie alle Kommunen des Landkreises Nienburg. Mit den Bearbeitungsschwerpunkten Medizinische Versorgung, Mobilitätsan-

---

<sup>3</sup> Forschungsprojekt im Forschungsprogramm *Personenverkehr in der Region* des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF)

---

gebote und Leerstandsmanagement erfolgte die Entwicklung einer interkommunalen Zusammenarbeit zur Sicherung der Daseinsvorsorge in mehreren Bereichen. Nach Abschluss der ersten Phase schälte sich das Vorhaben Morema als eine Konkretisierung der Ergebnisse der ersten Arbeitsphase heraus. Damit wird man der Mobilität als Querschnittsaufgabe für verschiedenste Lebensbereiche gerecht.

Morema steht für Mobilitäts-Ressourcen-Management. Es sieht eine Verzahnung des ÖPNV mit nur zeitweise genutzten Fuhrparks z. B. der Feuerwehren, Vereine usw. vor und soll im Einklang mit einer Umstrukturierung des ÖSPV einher gehen. So sollen stark nachgefragte und schnelle Buslinien entwickelt werden, zu denen u. a. mit den Fuhrparkressourcen Zubringerlinien eingerichtet werden sollen. Für die Disposition der Fahrzeuge ist die Entwicklung einer Software vorgesehen. [20]

Die Aufgabenstellung ist komplex und umfasst den Schwerpunkt des Betriebs sowie dafür unverzichtbar die Fahrzeugstellung, die Fahrzeugnutzer sowie eine Dispositionszentrale. Es sind jedoch einige wesentliche Hürden zu nehmen. Dazu gehören die Nutzung von steuerbefreiten Fahrzeugen (einige Fahrzeuge sind steuerbefreit, andere hingegen nicht), Versicherungsfragen sowie die Gestaltung von Entgeltsystemen. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Berichts lagen noch keine Zwischenergebnisse vor.

### **3.5 Ausgewählte Mobilitätsprojekte in Deutschland**

#### **immer Mobil**

Mit dem Bayerischen Projekt *immer Mobil - Individuelle ortsbezogene Verkehrsdienstleistungen für ältere Menschen im ländlichen Raum* wurde im ländlichen Raum ermöglicht, einfach und komfortabel aktuelle Mobilitätsangebote zu nutzen. Es setzt stark auf die Vernetzung zwischen Angebot und Nachfrage von Verkehrsdienstleistungen mithilfe von speziellen Telematik- und Informations- und Kommunikations-Technologien. In dem Vorhaben wurden mehrere Varianten von Nutzerdiensten und Endgeräten, inklusive einer Call-Center-Lösung, konzipiert und getestet. Es beinhaltete eine Demonstrationsphase, eine Datenauswertung und eine Potenzialanalyse zur Darstellung der Nutzung und Verbesserung bzgl. der Mobilitätsbedürfnisse.

Neben den klassischen ÖPNV-Angeboten wie Bus und Bahn wurden auch bedarfsgesteuerte Angebote sozialer und privater Transportdienstleister einbezogen. Das sind insbesondere soziale Fahrdienste, Bürgerbus und Sammeltaxis. Die Testgebiete lagen in den Städten Rosenheim und Traunstein, der Projektbeauftragte ist das Fraunhofer IML. [13]

#### **Mobilfalt**

Der Nordhessische Verkehrsverbund NVV möchte Menschen mobiler machen, auch wenn kein Bus fährt. Um das Busangebot in Nordhessen zu ergänzen, werden in *Mobilfalt* daher private Autofahrten in die Fahrpläne von Bussen und Bahnen aufgenommen. Findet sich zu vorher festgelegten Zeiten kein privater Fahrer, übernimmt ein Taxi die Tour. Der Autofahrer bekommt – unabhängig von der Zahl seiner Fahrgäste – 30 Cent pro Kilometer. Die Kosten für jeden Mitfahrer liegen bei einem Euro pro Fahrt. Rund 500 *Mobilfalt*-Fahrten werden am Tag angeboten. Zum Start Mitte April 2013 meldeten sich 60 Fahrer und Mitfahrer an, nun sind es mehr als 200. Die Pilotregionen sind

---

Sontra/Nentershausen/Herleshausen, Witzenhausen im Werra-Meißner-Kreis und Niedenstein im Schwalm-Eder-Kreis. Der zweijährige Testbetrieb wird von der Uni Kassel wissenschaftlich begleitet.

Wolfgang Dippel, Geschäftsführer des NVV: „Wir müssen Antworten auf die demografische Entwicklung geben, ohne den ländlichen Raum von der Mobilität abzuhängen. Dabei wird uns das Projekt *Mobilfalt* helfen, denn es ist flexibel, verlässlich und bezahlbar. Alle Verkehrsträger miteinander zu vernetzen, ist die richtige Antwort für die Zukunft!“ [19]

### **Online-Paten**

Die Staatskanzlei in Brandenburg unterstützt Senioren bei der Nutzung des Internets. Arztprechzeiten finden, Verwaltungsangelegenheiten erledigen oder mit den Enkeln über das Internet kommunizieren – das Internet kann älteren Menschen vieles erleichtern, gerade wenn sie abgelegen wohnen. Ehrenamtliche helfen in Brandenburg in sieben Gemeinden Senioren auf dem Weg ins Internet. Die Online-Paten setzen sich mit ihnen zusammen und erklären den Umgang mit dem Computer. [22]

### **Integrierte Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen bei unterschiedlichen Organisationsformen überörtlicher Zusammenarbeit**

Seit Dezember 2013 forschen drei Einrichtungen mit Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zu dem vorgenannten Thema. Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS), das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) und das Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität (IKEM) gehen dabei gemeinsam der Frage nach, wie sich Mobilität für alle Menschen in ländlichen Regionen unabhängig von Einkommen und Alter auch in Zukunft gewährleisten lässt. Gesucht sind zielführende Maßnahmen unter Berücksichtigung der Integration aller Verkehrsmittel und innovativer Strukturen.

Als wesentliches Element für eine Ressourcen schonende Gestaltung individueller und öffentlicher Verkehrssysteme wird eine (interkommunale) Kooperation gesehen, welche Verwaltungs-, Raum- und Systemgrenzen überschreitet, und die Verknüpfung unterschiedlicher Organisationsformen ermöglicht. Die Fragestellungen werden anhand der Modellregionen Oderland, Peenetal-Loitz und SPESARTregional untersucht.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Quelle: Information des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) vom Januar 2014 ([www.ils-forschung.de](http://www.ils-forschung.de)), Projekt des Aktionsprogramms regionale Daseinsvorsorge.

---

## **4 Modellvorhaben zur Entwicklung von AST-Verkehren, Schwerpunkt Patientenverkehre, im Landkreis Heidekreis**

Der Landkreis Heidekreis beabsichtigt die Umsetzung eines Modellvorhabens mit dem Titel:

*Einrichtung eines flächendeckenden Anruf-Sammeltaxi-Angebots (AST) unter besonderer Berücksichtigung von Patientenverkehren zur Mobilitäts- und Versorgungssicherung in ländlichen Räumen.*

In der hier vorgestellten Konzeptionsphase wurden bereits ausdrücklich die Bedürfnisse von Patienten auf dem Weg zu medizinischen Einrichtungen und zurück nach Hause untersucht und bei der Planung der organisatorischen Abwicklung der Verkehre besonders berücksichtigt.

### **4.1 Landkreis Heidekreis und öffentlicher Personennahverkehr**

Für den Heidekreis sind folgende Randbedingungen charakteristisch:

- eine geringe Besiedlungsdichte,
- eine polyzentrische Struktur mit drei „kompakten“ Mittelzentren,
- wenige starke Buslinien und
- eine geringe finanzielle Leistungsfähigkeit z. B. im Vergleich mit anderen niedersächsischen Landkreisen wie Vechta.

Für den öffentlichen Personennahverkehr gelten schwierige Randbedingungen. So gibt es eine relevante Anzahl (lt. Nahverkehrsplan: 36 Orte) von Dörfern, deren Einwohnerzahl die kritische Grenze von 200 Einwohnern bzw. Gewerbegebiete, die eine kritische Grenze von 200 Arbeitnehmern nicht überschreiten.

Der Landkreis hat bereits zwischen Hodenhagen und Schwarmstedt ein AST-Angebot eingeführt. Dieses dient der Erschließung der Orte Eickeloh und Hademsdorf außerhalb der Zeiten regelmäßiger Busbedienung nach Schließung der Bahn-Haltepunkte in diesen beiden Orten.

Schülerverkehre, eigentlich prädestiniert für regelmäßige Busverkehre, erfordern häufig die Umsetzung von Sonderlösungen, welche Kapazitäten des Taxi-Gewerbes in Anspruch nehmen. So sind z. B. Einzelfahrten aus dem Heidekreis nach Nienburg erforderlich. Durch die Umsetzung der Inklusion, die Eingliederung körperlich- und/oder lernbehinderter Kinder in Regelschulen, sind weitere Sonderverkehre notwendig geworden, deren Ausmaß zunehmen wird.

Eine weitere Erfahrung aus den AST-Aktivitäten sowie der Sicherstellung der vorgenannten Schülerverkehre ist, dass die Kapazität der im Landkreis tätigen Taxenunternehmen begrenzt ist. Teilweise muss der Heidekreis auf Unternehmen aus Nachbarkreisen zurück greifen. Das wirtschaftliche Interesse der Taxenunternehmen, entlegene Gegenden zu bedienen, ist gering. Zudem ist es schwierig, bei Aufgabe eines Betriebes Nachfolger zu finden, die in die Pflichtbedienung der Vorgänger einsteigen.

Im Heidekreis fährt ein Bürgerbus in der Samtgemeinde Schwarmstedt. Derzeit werden zwei weitere Bürgerbus-Systeme vorbereitet: in Schneverdingen und Walsrode. Der Heidekreis hat beiden Bürgerbus-Systemen finanzielle Unterstützung zugesagt, wenn diese Patientenverkehre berücksichtigen.

---

Bürgerbusse und das geplante AST-System sollen sich nicht gegenseitig konkurrenzieren, sondern ergänzen.

Der Heide-Shuttle hat sich erfolgreich als touristisches Angebot etabliert und wurde von anderen Landkreisen teilweise kopiert:

- Bedienung von drei aneinander angrenzenden Ringen,
- kostenlose Nutzung,
- Mitnahme von Fahrrädern,
- Betriebszeitraum Mitte Juli bis Mitte Oktober (drei Monate),
- 59.000 Nutzer in 2013,
- Der zweijährige Betrieb eines Shuttles zur Bedienung mehrerer Freizeitparks untereinander unter Anbindung möglicher Quellgebiete war nicht erfolgreich. (Anm.: der Heidekreis hat die größte Freizeitpark-Dichte in Europa.)

#### **4.2 Motivation und Aufgabenstellung**

Der Landkreis Heidekreis hat sich im Rahmen seiner Nahverkehrsplanung eingehend mit den Anforderungen an öffentliche Mobilität auseinandergesetzt. Die Diskussion der medizinischen Versorgung im Rahmen der Tätigkeit des Kreises als Gesundheitsregion führt zu der vorläufigen Einschätzung, dass Patientenverkehre derzeit noch weitgehend funktionieren. Allerdings entwickeln sich die Rahmenbedingungen ungünstig. Im Rahmen der Entwicklung eines Anruf-Sammeltaxi-Systems soll daher auf Patientenverkehre gezielt eingegangen werden.

Ein AST-Angebot soll daher vor allem folgenden Zwecken dienen:

- Gewährleistung eines grundsätzlichen ÖPNV-Anschlusses im ländlichen Raum mit sehr geringer Besiedlungsdichte und damit
- Gewährleistung des allgemeinen Versorgungsverkehrs,
- Gewährleistung von Patientenverkehren zwischen den Wohnorten von Patienten und den im Landkreis angesiedelten medizinischen Einrichtungen,
- Anbindung der Kommunen des Landkreises an die Bahnhöfe.

Die Konzeption des Anruf-Sammeltaxi-Verkehrs soll durch die VNO erfolgen. Sie weist große Erfahrung mit der Entwicklung und Betreuung von AST-Verkehren z. B. in den Landkreisen Stade und Cuxhaven auf, und sie ist darüber hinaus seit vielen Jahren planerisch für den Heidekreis tätig. Der derzeit gültige Nahverkehrsplan und der in der Entwicklung befindliche „Masterplan Mobilität“ wurden bzw. werden ebenfalls von der VNO erarbeitet.

#### **4.3 Anforderungsprofil für AST-Verkehre im Landkreis Heidekreis**

Anruf-Sammeltaxi-Verkehre werden durch folgende grundlegenden betrieblichen Merkmale geprägt:

- Die Bedienung erfolgt entlang eines Korridors. Durch die Inkaufnahme von Stich- und Umwegfahrten ergibt sich somit eine Flächenbedienung.
- Der Einstieg erfolgt an Bushaltestellen, vereinzelt auch an zusätzliche AST-Haltestellen. Der Ausstieg erfolgt an der Haustür.
- Die Konzessionierung erfolgt normalerweise als Mietwagenverkehr gemäß § 49 PBefG.
- Der Bedarf an einer Fahrt wird durch den Fahrgast angemeldet. Der Buchungsvorlauf erfolgt regulär mit einer Anmeldezeit von mindestens 60 Minuten vor der geplanten Abfahrt.

Das Anforderungsprofil leitet sich zunächst nur aus den verkehrlichen und den betrieblichen Randbedingungen ab. Es ist später durch die Anforderungen der medizinischen Verkehre, der Patientenverkehre, zu präzisieren.

- Es ist grundsätzlich sicher gestellt, dass Verbindungen innerhalb einer Stadt, Gemeinde oder Samtgemeinde geschaffen werden.
- Es erfolgt die Anbindung an einen Bahnhof und an die Schwerpunkte der medizinischen Versorgung.
- Der angestrebte Bedienungszeitraum orientiert sich an der Bedienung der beiden Bahnstrecken (Hannover -) Langenhagen – Soltau- Buchholz (Nordheide) und (Bremen -) Langwedel – Soltau – Uelzen, dem „Heidekreuz“.

Dies entspricht in etwa einem „ganztägigen Betrieb“ im Zeitraum 05:00 bis ca. 22:00 Uhr. Die Anfahrt aus der Region in die Zentren wird bis ca. 18:00 Uhr gewährleistet, Rückfahrten aus den Zentren in die Fläche ab ca. 08:00 Uhr.

Die Bedienung soll ganzjährig von Montag bis Sonntag erfolgen.

- Das Grundmuster stellt ein einstündiger Bedienungstakt dar.
- Für die AST-Bedienungsfahrten wird ein fester Fahrplan vorgesehen, der aber nicht zu einer Kannibalisierung der ÖV-Linienverkehre führen darf.
- Das AST-Angebot führt aufgrund der zeitlichen Abgrenzung nicht zu einer Konkurrenz zu Dienstleistern für „sitzende Krankentransporte“ sowie zu Bürgerbussen.
- Es erfolgt auch eine Betrachtung von Verkehren über die Kreisgrenzen hinaus, wo dies aus Nachfragesicht sinnvoll erscheint. In diesem Zusammenhang ist die Notwendigkeit einer Anbindung von Krankenhäusern an benachbarte Landkreise zu prüfen.

In diesem Sinne sollen Anruf-Sammeltaxi-Verkehre den übrigen ÖPNV ergänzen: Mit einem zeitlichen Mindestabstand zum liniengebundenen ÖPNV von ca. 45 Min. und ggf. einer Zubringerfunktion zum Zug und zum Bus.

#### **4.4 Medizinische Versorgung und Patientenverkehre**

Die eingangs genannten Veränderungen in der Sozialstruktur und der medizinischen Versorgung im ländlichen Raum führen zu wachsenden Bedürfnissen im Bereich der Patientenverkehre. Zudem kann die medizinische Versorgung im ländlichen Raum teilweise nur noch ungenügend aufrecht erhalten

---

werden, da es immer schwerer wird, Hausärzte für den Betrieb einer Praxis auf dem Land zu gewinnen.

Diesen Bedürfnissen ist im Rahmen der Entwicklung von ÖPNV-Angeboten besonders Rechnung zu tragen. Sie müssen daher schon bei der Planung der Verkehre eine eingehende Berücksichtigung finden. Die Grundannahme für die Optimierung eines AST-Angebots für Patientenverkehre ist, dass diese weiteren Gesetzmäßigkeiten und Randbedingungen unterliegen, die im Rahmen eines AST-Gesamtsystems Berücksichtigung finden müssen. Um diese zu präzisieren wurde eine Bedarfsanalyse durchgeführt, um u. a. folgende Fragen zu klären:

- Welche Ziele sind für Patienten von Bedeutung und wie lassen sich diese ggf. bündeln, um bzgl. des AST-Betriebs zu betrieblichen Optimierungen zu kommen?
- Welche Rolle spielen termingebundene und freie Patientenverkehre? Als Beispiele wurden genannt:
  - Entnahme von Blutproben früh morgens und damit im Rahmen der täglichen Hauptverkehrszeit,
  - andere Patientenverkehre mit Terminen und Verlässlichkeit der Termineinhaltung seitens der medizinischen Einrichtungen.
- Welche Bedienungszeiträume und Bedienungsfrequenzen sind für Patientenverkehre notwendig?
- Wie lang dürfen die verbleibenden Fußwege sein?
- Gibt es Einschränkungen bzgl. der Arztwahl oder vergleichbare, durch das „Krankenkassenrecht“ bedingte Vorgaben, die es zu berücksichtigen gilt? Für welche Form von Transporten übernehmen die Krankenkassen Kosten in welcher Höhe?
- Welche Ziele bzw. Schwerpunkte sollen angebunden werden? Krankenhäuser, Gebiete mit mehreren ansässigen Ärzten bzw. medizinischen Einrichtungen, Einzelpraxen usw.

Im Rahmen der Konzeption wurden Gespräche mit der Kassenärztlichen Vereinigung und Experten zur regionalen ärztlichen Versorgung geführt. Dies sind die folgenden Kernaussagen:

- Die Kernöffnungszeiten der Arztpraxen liegen zwischen 08:00 und 12:00 Uhr und 16:00 und 18:00 Uhr. Eine Berücksichtigung von außergewöhnlichen Beförderungsfällen außerhalb dieser Öffnungszeiten ist nicht erforderlich.
- Die Anfahrt zu einer medizinischen Einrichtung mit einem Bus oder Anruf-Sammeltaxi ist im Regelfall zumutbar, wenn die betrieblichen Randbedingungen möglichst darauf abgestimmt sind.
- Ein Einstundentakt ist für die Organisation der Anreise ausreichend. Termine können in aller Regel entsprechend gewährleistet werden.
- Für die Organisation einer Rückfahrt vom Arzt nach Hause wird die übliche Vorlaufzeit von einer Stunde für die Bestellung einer AST-Fahrt als zu lang eingeschätzt. Eine Vorlaufzeit von nur 30 Minuten wäre besser geeignet. Nach Einschätzung der VNO ist dies realisierbar, da eine Rückfahrt von medizinischen Einrichtungen meistens in zentralen Bereichen beginnt, wo sich Taxis überwiegend tagsüber aufhalten oder sogar ansässig sind.

- 
- Wege zwischen den Haltestellen und den medizinischen Einrichtungen sollten möglichst kurz sein. Als Richtwert kann eine maximale Entfernung von 250 m gelten.

Die Standorte von medizinischen Einrichtungen können weitgehend öffentlichen Quellen entnommen werden. Die Kassenärztliche Vereinigung ist jedoch behilflich, verlässliche Information zu ermitteln bzw. vorhandene Daten zu validieren. Für die Planung der Streckenverläufe von AST-Verkehren und die Anordnung zusätzlicher Haltestellen sind daher alle Informationen verfügbar.

#### **4.5 Entscheidungsprozesse**

Für die Einrichtung des AST-Systems ist eine grundsätzliche Entscheidung bezüglich der Grundbedienung zu treffen:

1. AST ersetzt den Bus außerhalb der Schulzeiten vollständig

Eine solche Entscheidung würde möglicherweise einen Eingriff in die Linienkonzessionen der Verkehrsunternehmen bedeutend, die heute teilweise Fahrten außerhalb der Schulzeiten anbieten. Das Angebot starker Linien mit regelmäßiger Bedienung wäre von dem Ersatz durch AST-Verkehre auszunehmen bzw. einer Einzelfalluntersuchung zu unterziehen.

Der vollständige Ersatz aller Busfahrten außerhalb der Schulzeiten würde einen höheren AST-Aufwand zur Folge haben.

2. AST komplettiert ausreichenden Linienerkehr frühmorgens, abends und am Wochenende

Die bisherigen Busverkehre bleiben dem Umfang nach bestehen. Die Linienkonzessionen der Verkehrsunternehmen werden nicht berührt.

In der Konzeption wird daher empfohlen, das AST-Angebot als eine Ergänzung des ÖPNV im gesamten Heidekreis zu konzipieren. Dabei sollen Angebotslücken des Linienerkehrs geschlossen und zusätzliche Fahrten abends und am Wochenende angeboten werden. Dabei sind folgende Detailfragen zu berücksichtigen:

- Bestehende Bürgerbuslinien, welche im Zweistundentakt verkehren, werden durch zusätzliche Fahrten nur abends und am Wochenende ergänzt.
- Tangentialverkehre zwischen Nachbargemeinden bieten ein zusätzliches Angebot unter Berücksichtigung traditioneller Wegebeziehungen an.

Als weitere Diskussionspunkte ergeben sich die Vor- bzw. Nachteile und die Organisation einer Buchungszentrale, die Gestaltung der Fahrpreise und Tarife, die Auswahl der Fahrzeuge sowie Fragen der Vermarktung.

#### Buchungszentrale

Die Buchungszentrale ist für die Disposition der AST-Fahrten zuständig. Sie nimmt die Anmeldungen von Fahrtwünschen entgegen und koordiniert die notwendigen Taxifahrten. Wenn mehrere Dienstleister in einer Region zum Einsatz kommen ist es wichtig, dass die Buchungszentrale von allen Beteiligten als verlässliche und neutrale Institution wahrgenommen wird. Die Empfehlung lautet daher unter den gegebenen Umständen, eine eigene Buchungszentrale aufzubauen und mit den klassischen Angeboten einer Mobilitätszentrale wie Auskunft und Kundendialog zu verbinden. Die Vor- und Nachteile verschiedener Optionen zeigt Anlage 2.

Kooperationsmöglichkeiten mit Nachbarlandkreisen oder größerem Verkehrsbetrieben sind zu suchen, wobei technisch und organisatorisch eine Anrufweiserschaltung in eine externe Zentrale in besonders aufkommensschwachen Zeiten möglich ist.

### Fahrpreise

Grundlegende Prämisse für die Gestaltung der Fahrpreise ist, dass diese für die Fahrgäste und das Fahrpersonal einfach zu handhaben sein sollen. Außerdem ist es angemessen, für die Taxifahrt einen Zuschlag zu erheben. Anlage 3 zeigt die Vor- und Nachteile verschiedener Optionen für die Tarifgestaltung auf. So gibt es im Heidekreis bereits mehrere parallele Tarife für die Busverkehre, die Bahn und die Bürgerbusse. Es empfiehlt sich daher, einen weiteren, grundsätzlich neuen Tarif zu vermeiden. Darüber hinaus soll eine Durchtarifierung der Bus- und der AST-Verkehre erfolgen, d. h. dass Busfahrtscheine auch in einer Anschlussfahrt mit einem Anruf-Sammeltaxi Gültigkeit haben sollen, und andersherum.

Die Empfehlungen der VNO für die Gestaltung der Fahrpreise lauten daher:

- Die Fahrpreise für das AST sollten auf dem Bus-Tarif basieren.
- Eine Reduzierung der Preisstufen nur für das AST soll nicht erfolgen.
- Ein Komfortzuschlag in Höhe eines weiteren Einzelfahrschein (Prinzip „doppelter Linienpreis“) ist angemessen.
- Zeitkarteninhaber und Schwerbehinderte zahlen nur den einfachen Linienpreis.

Abbildung 4: *Vorschlag für ein einfaches Tarifsystem für ein AST-Angebot Heidekreis (Quelle: VNO)*

Zonen	Einzel-fahrschein Bus	Komfort-zuschlag AST *)	AST-Preis
1	1,40 €	1,40 €	2,80 €
2	1,80 €	1,80 €	3,60 €
3	2,20 €	2,20 €	4,40 €
4	2,80 €	2,80 €	5,60 €
5	3,30 €	3,30 €	6,60 €
6 und mehr	3,90 €	3,90 €	7,80 €

\*) = gilt auch als Zuschlag bei Zeitkartennutzung und für Schwerbehinderte

### Vermarktung

Die Akzeptanz von bedarfsgesteuerten Verkehrsangeboten ist erheblich von der Qualität der Vermarktung abhängig. Daher ist parallel zu der Einführung von neuen Verkehren eine offensive Vermarktung unerlässlich. Die Befürchtung, ein AST-Angebot könnte zu teuer werden, weil dessen Akzeptanz zu hoch wird, darf in dieser Hinsicht nicht gelten, denn:

---

Nur bei einer guten Annahme des AST-Angebots durch Markttransparenz wird der Bedarf an öffentlicher Mobilität wirklich erkennbar, und es kann ein Nachsteuern durch Umstellung auf Busverkehre erfolgen. Öffentliche Mobilität ist ein Angebot für die Bürger und muss diese auch erreichen. Im Fall des Heidekreises erfordert dies eine umfangreiche Fahrgastinformation und in Bezug auf die Förderung von Patientenverkehren eine starke Einbindung der medizinischen Einrichtungen. Dabei gilt es, diese Einrichtungen von den Vorteilen eines guten AST-Angebots im eigenen Sinne zu überzeugen.

## **4.6 Ausblick**

### **Abstimmung und Entscheidung in den Gremien des Landkreises**

Das vorgestellte Konzept für die Einführung einer flächendeckenden Einführung von Anruf-Sammeltaxis bedarf einer Diskussion und Beschlussfassung durch die Gremien des Landkreises Heidekreis.

Der Landkreis Heidekreis ist in der vorteilhaften Lage, dass die Diskussion in den Gremien durch die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen fachlich fundiert begleitet werden kann. Diese verfügt als Gesellschaft unter Beteiligung des Heidekreises und Bearbeiterin verschiedener fachlicher Studien, darunter der Nahverkehrsplan, über umfassende Ortskenntnis und Hintergrundinformationen aus der Region.

Ein zusätzliches Angebot im ÖPNV ist mit zusätzlichen Kosten verbunden. Eine Sensitivitätsanalyse für den Landkreis Heidekreis geht von einem Anteil in Anspruch genommener Fahrten von ca. 10 bis 15 % aus. Beispielhaft werden weiterhin folgende Randbedingungen angenommen:

- durchschnittliche Besetzung/Fahrt von 1,2 Fahrgäste, davon 50 % Inhaber von Zeitkarten, Kinder und Schwerbehinderte.
- durchschnittlicher Fahrpreis von 3,85 EUR, welcher sich bei einer hohen Attraktivität und damit einem wachsenden Anteil an Zeitkarteninhabern ändern kann.
- Die durchschnittlich zurück gelegte Entfernung einer Bedienfahrt beträgt 50 % der maximal möglichen Entfernung.
- Es werden 190 Schultage, 63 Ferientage, 52 Samstage und 60 Sonn- und Feiertage zugrunde gelegt.

Der sich ergebende Zuschussbedarf liegt unter diesen Voraussetzungen für einen flächenmäßig großen Landkreis bei ca. 270.000 bis knapp 500.000 Euro pro Jahr. Eine eigene Dispositionszentrale wäre zusätzlich mit ca. 150.000 Euro jährlich zu veranschlagen, das Marketing einmalig mit ca. 15.000 Euro.

Unter diesen Randbedingungen werden auch Optionen für die schrittweise Einführung des Systems und die Bildung einer gemeinsamen Buchungs- oder Mobilitätszentrale zu diskutieren sein. So können z. B. Bedienungsbereiche mit besonders hohem Bedarf vorgezogen werden. Desgleichen ist auch eine grundsätzliche Neuordnung des Buslinienverkehrs zu betrachten. Dies gilt in zweierlei Hinsicht:

- Vorhandene, schwache Buslinien könnten in eine vollständige AST-Bedienung umgewandelt werden oder zumindest in den Tagesrandlagen durch AST-Bedienungen ersetzt werden.
- Starke AST-Linien können nach Beobachtung in einen regulären Buslinienverkehr umgewandelt werden, der nur in den Tagesrandlagen um AST-Fahrten ergänzt wird.

---

### **Abstimmung mit den Dienstleistungsunternehmen**

Im Landkreis Heidekreis sind grundsätzlich flächendeckend Taxiunternehmen verfügbar, welche für die Durchführung der geplanten Verkehre in Frage kommen. Neben Standard-Pkw kommt auch der Einsatz von Kleinbussen aus dem Schüler-Freistellungsverkehr und von Kleinbussen der Linienbusbetreiber in Frage.

Die Verhandlungen über die tatsächlich zur Verfügung stehenden Kapazitäten stehen aber noch aus und bedürfen zunächst einer grundlegenden Entscheidung der politischen Gremien.

---

## **5 Modellvorhaben zur Entwicklung einer Mobilitätszentrale für den Landkreis Schaumburg**

Der Landkreis Schaumburg (LK SHG) verfolgt die Einrichtung einer Mobilitätszentrale zur Beauskunftung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs und zur zentralen Disposition von Bedarfsverkehren. Der besondere Bedarf erwächst aus einer Vielzahl unterschiedlicher Linien- und Bedarfsangebote von mehreren Dienstleistern, welche bislang nicht durchgängig beauskunftet werden können.

### **5.1 Landkreis Schaumburg und öffentlicher Personennahverkehr**

#### **Strukturelle Randbedingungen**

Der Landkreis Schaumburg ist trotz seiner vergleichsweise hohen Besiedlungsdichte mit ca. 230 Einwohnern je km<sup>2</sup> und der vier räumlich verteilt liegenden Mittelzentren ein ländlicher Raum. Verkehrlich ist der Landkreis günstig an die Eisenbahn-Hauptstrecke Hannover – Minden (- Ruhrgebiet) angebunden. Mit Regionalexpresszügen und S-Bahnen jeweils im 1-Stundentakt bestehen sehr gute Bahnverbindungen in die benachbarten Oberzentren Minden und Hannover. Im Straßenverkehr ist vor allem die Bundesautobahn A2 zu nennen, welche in West-Ost-Richtung eine sehr gute Anbindung im Fernverkehr bietet.

Die Lage an der Autobahn bietet auch die Chance der Ansiedlung Logistik affiner Unternehmen. Diese siedeln sich derzeit in nennenswertem Umfang vor allem im Bereich Lauenau an. Der Erfolg neuer Ansiedlungen darf jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass:

- in den vergangenen Jahren viele große Unternehmen den Landkreis Schaumburg verlassen oder die Geschäftstätigkeit ganz eingestellt haben,
- die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze von ca. 41.000 im Jahr 2000 auf ca. 36.500 im Jahr 2010 gesunken, jedoch auf heute wieder ca. 38.500 gestiegen ist.

Die Studie des Niedersächsischen Landwirtschaftsministeriums vom Januar 2012 *Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen [12]* zählt den Landkreis Schaumburg trotz der oben skizzierten Entwicklung der Arbeitsplätze zu den strukturellen und verkehrlichen Ungunsträumen des Landes. Nach Angaben des Landkreises selbst wurden im Rahmen der Studie jedoch die positive Entwicklung bzw. Effekte der Neuansiedlung von Unternehmen vernachlässigt. Dazu gehören die Einrichtung mehrerer Gewerbegebiete und ein Rückgang der Arbeitslosigkeit von ca. 14 % in 2009 auf nur noch ca. 6,5 % in 2012.

#### **Öffentlicher Personennahverkehr im Landkreis**

Im Landkreis Schaumburg wird, mit Ausnahme der Bahnverkehre, überwiegend Buslinienverkehr angeboten, der im Wesentlichen auf die Abwicklung des Schülerverkehrs ausgerichtet ist. Er macht ca. 85 % aller Fahrgäste aus. Ausnahmen stellen die auf die Bedürfnisse von Pendlern in die Region Hannover (einschließlich der Stadt Hannover) ausgerichteten Schnellbuslinien Rinteln – Bückeburg und Lauenau - Rodenberg dar, wobei der überwiegende Teil dieser Pendler in den östlichen Randbereichen des Landkreises wohnt. Deswegen gilt in diesen Randgebieten des Landkreises bereits der GVH-Tarif.

---

Es sind mehrere Unternehmen tätig, welche auf der Basis von Konzessionen die Linienverkehre eigenwirtschaftlich betreiben. Dies sind:

- die Schaumburger Verkehrsgesellschaft (SVG) als bedeutendstes Unternehmen,
- die RegioBus Hannover,
- die Verkehrsbetriebe Extertal (VBE),
- vier private Busverkehrsbetreiber, darunter zwei Familienunternehmen und ein Kooperationsunternehmen, sowie
- eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn.

Kritik an den Busverkehren geht weitgehend auf die begrenzten Bedienungszeiträume und die Ausrichtung auf den Schülerverkehr zurück. Die Seniorenverbände monieren zudem, dass es grundsätzlich schwer akzeptabel ist, gemeinsam mit großen Schülergruppen in einem Bus zu fahren.

Der Landkreis Schaumburg hat in den vergangenen Jahren sehr ambitioniert verschiedene flexible Bedienungsweisen eingeführt und getestet. Damit wird vorrangig auf die demografische Entwicklung im Landkreis reagiert. Zudem sind die knapper werdenden öffentlichen Mittel zu berücksichtigen. Ausschlaggebend für das Engagement des Landkreises war, dass die SVG seinerzeit nicht in die Entwicklung von Bedarfsverkehren einsteigen wollte.

Es sind folgende Bedarfsverkehre zu nennen:

- drei ehrenamtliche Bürgerbus-Systeme, von denen noch zwei weiter betrieben werden:
  - Anrufbus Niedernwöhren (seit 2002) für Fahrten innerhalb der Samtgemeinde Niedernwöhren sowie von und nach Stadthagen,
  - Bürgerbus Bad Nenndorf, welcher im Linienverkehr werktags je dreimal vormittags und nachmittags auf den Busverkehr ergänzenden Routen verkehrt,
- das Anrufauto Rodenberg (seit Dezember 2007), welches ergänzend zum auf den Schülerverkehr ausgerichteten Busverkehr Fahrten mit Taxis zu Festpreisen anbietet (kein Wettbewerb). Das Bedienungsgebiet liegt innerhalb des Gebietes der Samtgemeinde Rodenberg zur Anbindung der Ortsteile an die zwei Grundzentren Rodenberg und Lauenau. Darüber hinaus wurde das Angebot erweitert für Fahrten aus dem Samtgemeindegebiet in die benachbarten Mittelzentren Bad Nenndorf (LK Schaumburg), Wunstorf (Region Hannover) und Hameln (LK Hameln Pyrmont) sowie in das Grundzentrum Bad Münder (LK Hameln-Pyrmont);
- das Fifty-Fifty-Taxi für Jugendliche (seit 2005), welches für Jugendliche von 16 bis 25 Jahren in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen für die Heimfahrt zur Verfügung steht. Der Taxi-Fahrpreis kann zur Hälfte mit limitiert ausgegebenen Bons bezahlt werden. Diese Bons werden dann vom Taxenunternehmer mit dem Landkreis abgerechnet;
- das Seniorentaxi mit der Erweiterung auf Menschen mit Behinderungen (seit Herbst 2008), welches Analog zum Fifty-Fifty-Taxi funktioniert. Die Nutzung ist möglich zwischen 18:00 Uhr an Wochentagen und Samstag ab 14:00 Uhr bis zum darauf folgenden Morgen.

---

Alle Maßnahmen dürfen aus Regionalisierungsmitteln bezuschusst werden mit Ausnahme jener Fahrten des Anrufautos Rodenberg, welche im Wettbewerb zu bestehenden Buslinien verkehren.

Während der Bearbeitung dieser Studie im 1. Quartal 2014 befasst sich ferner eine Initiative in der Gemeinde Nienstädt mit der Gründung eines weiteren Bürgerbus-Vereins. Dieser soll wie in Niedernwöhren ebenfalls einen Anrufbus betreiben.

### **Erfahrungen mit Bedarfsverkehren**

Im Rahmen des Betriebs der Bedarfsverkehre wurden zahlreiche Erfahrungen gemacht, die zu einer Verbesserung der Angebote, aber auch zu einer verbesserten Organisation und Abrechnung der Verkehre geführt haben. Im Einzelnen sind zu nennen:

- Bedarfsverkehre stellen grundsätzlich Chancen für eine verbesserte Mobilität dar, haben aber auch eindeutig Grenzen. Bezüglich des Einsatzes von Taxen gilt:
  - Das Interesse der Taxiunternehmen, von sich aus Bedarfsverkehre zu organisieren, war gering. Deshalb wurde der Anrufbus Niedernwöhren auf private Initiative hin gegründet.
  - Die räumliche Bedienung des Landkreises (Pflichtbedienungsgebiete) stellt kein Problem dar.
  - Es gibt keine Kapazitätsengpässe, da auch genug Taxenunternehmer ihren Sitz außerhalb der vier Mittelzentren haben.
  - Während der Landkreis das Interesse hat, möglichst viele Personen in einem Taxi fahren zu lassen, um so den zu erstattenden Betrag/Person möglichst gering zu halten (Sammелеffekt), haben Taxenunternehmen das Interesse, möglichst viele Fahrten durchzuführen zu können. Hierin besteht ein Interessenskonflikt zwischen dem Unternehmen (Gewinnmaximierung) und dem Landkreis (Kostensenkung).
- Der Anruf Bürgerbus Niedernwöhren ist inzwischen seit über zehn Jahren erfolgreich in Betrieb. Die Identifikation der Bürger mit „ihrem“ Bus ist sehr hoch. Ca. 900 Fahrten werden je Monat durchgeführt, davon ca. 2/3 von und nach Stadthagen und ca. 1/3 im Gemeindegebiet. Er ist als Mietwagenverkehr konzessioniert (genehmigt). Daher dürfen die Fahrpreise vom Verein selbst kalkuliert werden.
- Der Bürgerbus in Bad Nenndorf erschließt enge Wohngebiete und Gewerbegebiete mit einem Haltestellenabstand von nur ca. 250 m. Wegen dieser geringen Distanzen kann auf einen Anrufverkehr verzichtet werden, da auch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen diese noch erreichen können. Pro Monat hat der Verkehr ca. 400 Fahrgäste. Der Verein erzielt vergleichsweise hohe Einnahmen durch Werbung. Der Verkehr ist als „normaler“ Buslinienverkehr nach § 42 Personenbeförderungsgesetz genehmigt. Daher entsprechen die Fahrpreise denen des Busverkehrs. Der Verein darf die Einnahmen aus den Fahrscheinverkäufen behalten.
- Der Bürgerbus Sachsenhagen wurde als reiner Linienverkehr mit Fahrplan- und Haltestellenbindung betrieben. Aufgrund der ländlichen Struktur des Bedienungsgebietes konnte der Verkehr jedoch nicht flexibel genug auf die disperse Nachfrage reagieren. Der Verkehr wurde nach dreijährigem Betrieb wieder eingestellt.

- 
- Der Bedarf beim Anrufauto Rodenberg ging nach dessen Einführung bald über das ursprüngliche Einsatzgebiet aus den Ortsteilen in die beiden Grundzentren hinaus. Zwischenzeitlich wurden auch Fahrtwünsche für Relationen entgegengenommen, auf denen ein umfangreiches Linienbusangebot besteht. Daher durften diese Fahrten nicht aus den Regionalisierungsmitteln des Landkreises bezuschusst werden. Alle anderen Fahrten, auch zu in die benachbarten Grund- und Mittelzentren, werden vom Landkreis zu 50 % aus den Regionalisierungsmitteln bezuschusst.

Zu den Randbedingungen, unter denen die Aufgabenträger für den ÖPNV die Verkehre entwickeln und organisieren ist festzuhalten, dass eine fachliche und organisatorische Unterstützung sehr hilfreich wäre. Dies gilt auch seitens der Verbände, die in diesen Themenfeldern tätig sind. So ist z. B. der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aufgrund seiner Mitgliederstruktur deutlich auf die Verkehrsunternehmen konzentriert. Dennoch müssen sich die Aufgabenträger größtenteils mit identischen Fragestellungen auseinander setzen, die von übergeordneter Stelle nicht zufriedenstellend geklärt wurden.

## **5.2 Integriertes Klimaschutzkonzept 2012**

Der Landkreis Schaumburg hat in 2012 ein integriertes Klimaschutzkonzept beschlossen, welches in einem aufwändigen Dialog vorbereitet worden war. Ein Ergebnis der Arbeiten ist ein Katalog von 60 Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen, darunter auch sechs Maßnahmen, aus dem Handlungsfeld „Klimafreundliche Mobilität“ (Quelle: [15], Details in Anlage 1). Über diese Maßnahmen konnte es gelingen, die Diskussion über eine bedarfsgerechte Mobilität auf eine neue Stufe zu heben und im Landkreis zu verankern. Für andere Landkreise mögend diese Themen als Anregung dienen. Es handelt sich um folgende Maßnahmen (mit Nummer):

### **28 Innovatives Mobilitätskonzept in Schaumburger Kurorten**

Der Vorschlag hebt auf den Schwerpunkt E-Mobilität in den Kurorten Bad Eilsen und Bad Nenndorf ab. Derzeit wird kein enger Zusammenhang mit dem *Modellvorhaben Mobilitätszentrale* gesehen. Allerdings wären zu einem späteren Zeitpunkt die Angebote zur E-Mobilität in deren Informations- und ggf. Dispositionsaufgaben einzubeziehen.

### **29 Förderantrag Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“**

Die Beantragung von Fördergeldern aus den Mitteln der Klimaschutzinitiative zur Untersuchung und Vorbereitung von Teilkonzepten stellt für sich genommen noch kein Umsetzungsvorhaben dar. Die Vernetzung einer Mobilitätszentrale wäre jedoch zwingend in alle die Personenmobilität betreffenden Planungen einzubeziehen.

### **30 Stärkung und Ausbau des ÖPNV**

Die Maßnahme weist folgende drei Bausteine aus:

- 1) Anbindung des Landkreises an den GVH (Verkehrsverbund der Region Hannover),
- 2) Umsetzung bedarfsorientierter Angebote für Zielgruppen im ländlichen Raum,
- 3) Verbesserung der Intermodalität und Vernetzung von Verkehrsträgern und Schnittstellenoptimierung.

---

Alle Bausteine können durch eine Mobilitätszentrale nachhaltig unterstützt werden. Es ist bezüglich der Anbindung an den Großraumverkehr Hannover (GVH) zu prüfen, ob in der Region Hannover vergleichbare Maßnahmen bestehen oder vorgesehen sind. Eine Kooperation mit anderen Mobilitätszentralen, auch in anderen Nachbarregionen in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen, ist in jedem Fall anzustreben.

### **31 Förderung der Nahmobilität**

Als Umsetzungsinstanz werden die Kommunen genannt. Sollte eine Mobilitätszentrale für den Landkreis Schaumburg in dem Sinne verstanden werden, dass sie Bürger bei der Gestaltung ihrer individuellen Mobilität unterstützen soll, dann ist eine Aufgabenverteilung eng abzustimmen. So könnte eine Mobilitätszentrale die Aktivitäten der Kommunen fachlich begleiten oder sogar steuern. Sollte die Mobilitätszentrale im Auftrag der Kommunen tätig werden, wäre eine Kofinanzierung der Zentrale durch die Kommunen zu prüfen.

### **32 Klimafreundliche Mobilität für Schulkinder**

Die Maßnahmenbeschreibung weist aus, dass Mobilitätserziehung das Aufgabenfeld einer großen Anzahl betroffener Parteien ist. Eine Mobilitätszentrale könnte in diesem Zusammenhang als Ideengeber und Initiator von Maßnahmen fungieren. Eine Einbeziehung in Planungen ist in jedem Fall notwendig.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass es gerade bei jungen Leuten wichtig ist, Alternativen zu Auto-fokussierten Mobilität aufzuzeigen und diese auch als Verhaltensmuster einzuüben. Nur dann werden bei einer später selbständigen Gestaltung der Mobilität diese Alternativen auch wieder wahrgenommen. Die Kenntnis der Mobilitätszentrale und ihres Leistungsspektrums gehört auf jeden Fall dazu.

### **33 Steigerung des Fahrradverkehrs**

Die Beschreibung der Maßnahme stellt dar, dass die Förderung des Radverkehrs sich nicht auf die Bereitstellung von spezieller Fahrradinfrastruktur beschränken darf. Eine intensive Verknüpfung mit allen vorgenannten Maßnahmen ist notwendig, sowohl in der Planung als auch in der Umsetzung.

Die Ergebnisse des Klimaschutzkonzepts machen deutlich, dass geplante Maßnahmen einerseits eine große fachliche Breite einnehmen und andererseits vielfältige Verknüpfungsmöglichkeiten aufzeigen, die zentral zu koordinieren sein werden. Diese mit der Gestaltung von Mobilität befassten Aufgaben kann eine Mobilitätszentrale sinnvoll übernehmen bzw. sie können im Rahmen der Koordinierung durch die MobiZ auch von Dritten durchgeführt werden.

## **5.3 Motivation und Aufgabenstellung**

Der Landkreis Schaumburg übernimmt eine sehr aktive Rolle bei der Entwicklung des ÖPNV. Das geringe Interesse der örtlichen Verkehrsunternehmen, in die Entwicklung bedarfsgesteuerter Verkehren einzusteigen, hat den Landkreis bestärkt, diesbezüglich selbst tätig zu werden. Die im vorstehenden Kapitel beschriebenen Lösungen gehen daher auf die Initiative des Landkreises zurück oder, wie im Fall der Bürgerbusse, finden dessen Unterstützung. Sie ergänzen alle den Bus-Linienverkehr in den zeitlichen und räumlichen Angebotslücken. Alle ergänzenden Angebote sowie die Linienbusver-

---

kehre stehen im Landkreis Schaumburg hinsichtlich Kommunikation nach außen bisher kaum im Zusammenhang miteinander. Dienstleister und Buchungszentralen sind nur über verschiedene Telefonnummern erreichbar.

Aus diesen Erfahrungen heraus entstand bei der Kreisverwaltung die Erkenntnis, dass Informationen über die vielfältigen Angebote zentral zur Verfügung gestellt werden müssen, um Fahrgästen eine durchgängige Fahrtauskunft bieten zu können. Ferner stellen sich grundlegende Fragen zur Kommunikation von Informationen an unterschiedliche Zielgruppen, die zwar aus einer Hand kommen sollen, für die aber eine Zusammenarbeit mit verschiedenen Kooperationspartnern notwendig erscheint. Bezüglich einer organisatorischen und ggf. im Sinne des Landkreises wirtschaftlichen Optimierung wird außerdem eine zentrale Disposition von Bedarfsverkehren erwogen.

Vor diesem Hintergrund plant der Landkreis Schaumburg die Einrichtung einer Mobilitätszentrale, welche zumindest schrittweise die vorgenannten Aufgaben zentral übernehmen kann. Das hier vorgestellte Modellvorhaben des Landkreises Schaumburg trägt den Titel *Einrichtung einer Mobilitätszentrale*. Es umfasste hierfür die Konzeptionsphase und soll im Wesentlichen folgende Fragen klären:

- Welche Rolle soll die Mobilitätszentrale haben und welche Aufgaben sind ihr zu übertragen?
- Welche Struktur soll die Mobilitätszentrale haben und wo ist sie organisatorisch und betrieblich anzusiedeln?
- Wie sind eine Mobilitätszentrale und ihre Kommunikation zu den Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen und den mobilen Bürgern zu organisieren?
- Welche Unterstützung benötigen die Bürgerbus-Vereine genau und wie kann diese sicher gestellt werden?
- Wie kann eine Disposition von Taxiverkehren erfolgen, so dass sich kein Unternehmen benachteiligt fühlt (Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit)?
- Eignet sich ein Call-Center als Mobilitätszentrale, oder ist die räumliche Distanz zu groß, um qualitativ hochwertige Auskünfte geben zu können?

Ziel des Modellvorhabens war die Entwicklung eines Konzepts, welches nicht nur organisatorisch, sondern auch wirtschaftlich und politisch realisierbar ist. Ferner möchte der Landkreis Schaumburg eine Kontrollfunktion ausüben, damit die Qualität der Auskünfte stimmt und die Neutralität des Dienst-Anbieters gewahrt bleibt.

So wird der Landkreis langfristig die für den öffentlichen Personennahverkehr verantwortliche Verwaltungsebene bleiben. Die organisatorische und wirtschaftliche Ausgestaltung einer Mobilitätszentrale sollte daher derart erfolgen, dass diese langfristig als Instrument für die Gestaltung des ÖPNV tätig werden kann. Dies gilt auch im Zusammenhang mit dem novellierten Personenbeförderungsgesetz, welches die Aufgabenträger verpflichtet, den ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 barrierefrei zu gestalten.

---

## 5.4 Die Rolle der Bürgerbusse, insbesondere des Anrufbusses Niedernwöhren

Der Anrufbus Niedernwöhren ist das am längsten etablierte, ehrenamtliche Mobilitätsangebot im Landkreis Schaumburg und hat inzwischen mit derzeit drei, zukünftig eventuell vier Fahrzeugen eine Größe erreicht, die eine ausschließlich ehrenamtliche Durchführung der Aufgaben „Büro/Verwaltung und Disposition“ ausschließt. Dies liegt in der Art der Aufgabe begründet.

Während das Fahren der Kleinbusse einen flexiblen Einsatz der ehrenamtlichen Fahrer ermöglicht und mit vielfältigen sozialen Kontakten verbunden ist, muss aus folgenden Gründen die Besetzung der Zentrale dauerhaft, möglichst während des Bedienungszeitraums der Busse gesichert sein\*:

- Fahrtwünsche müssen über einen längeren Zeitraum am Tag gemeldet werden können. Von der Regel, dass Fahrtwünsche bis zum Vortag angemeldet werden, wird sowohl durch Abmeldungen, als auch teilweise durch kurzfristige Anmeldungen abgewichen. Ferner können Termine für eine Rückfahrt nicht zwingend durch die Fahrgäste gehalten und müssen kurzfristig geändert werden, z. B. im Rahmen von Arztbesuchen, verspätet eintreffenden Zügen usw.
- Das System benötigt daher für dispositive Entscheidungen einen Ansprechpartner, der nicht durch einen der Fahrer gestellt werden kann: Diese müssen ihre Fahraufgaben wahrnehmen und Entscheidungen können andere als die eigene Route betreffen (mehrere Fahrzeuge im Betrieb).
- Verwaltungsarbeit (Buchhaltung, Statistiken, Fahrzeugverwaltung usw.) können parallel zur Disposition erledigt werden und erfordern teilweise eine Arbeit während der Geschäftszeiten (Kontakte zu Werkstätten, Verwaltung usw.).

Der Anrufbus betreibt daher bereits eine Dispositions- und Auskunftszentrale im kleinen Stil. Ferner hat er feste betriebliche Strukturen entwickelt, wozu insbesondere die Stellung des Betriebsleiters und die damit verbundenen formalen Verfahren gehören. Weitere Bürgerbus-Initiativen haben Interesse bekundet, auf diese Strukturen zurück zu greifen, denn die formale Qualifizierung von Fahrerinnen und Fahrern ist aufwändig. Diese müssen einen kleinen Personenbeförderungsschein erwerben, verbunden mit den notwendigen formalen Verfahren.

Damit entsteht einerseits die Notwendigkeit als auch eine Chance, die Aktivitäten von Bürgerbussen eng mit der Bildung einer Mobilitätszentrale zu verknüpfen. Letztere könnte insbesondere den Bürgerbusvereinen Verwaltungsaufgaben abnehmen. Damit würden vereinfachende Strukturen für die Gründung weiterer Bürgerbus-Aktivitäten geschaffen.

## 5.5 Entscheidungsprozesse

### Anforderungen an eine Mobilitätszentrale

Die Anforderungen an eine Mobilitätszentrale für den Landkreis Schaumburg lassen sich wie folgt bestimmen:

---

\* Insofern hebt sich der Anruf-Bürgerbus von Bürgerbussen ab, welche als Linienverkehr betrieben werden. Diese erfordern keinen bzw. kaum Dispositionsaufwand, da sie nach Fahrplan verkehren.

- 
- Einbeziehung aller öffentlichen Verkehrsangebote des Landkreises und möglichst der angrenzenden Regionen in eine Beauskunftung öffentlicher Verkehre hinsichtlich Fahrplan- und Fahrpreisauskünften,
  - Einbeziehung des Pendlerportals,
  - Annahme von Anmeldungen für Bedarfsverkehre und Durchführung der Disposition für bedarfsgesteuerte Verkehre. Dies umfasst die Zusammenstellung und Weitergabe von Fahraufträgen unter Gewährleistung einer optimalen Disposition insbesondere Taxi-basierter Angebote,
  - zunächst keine Zulassung von Kundenverkehr. Die räumliche Anordnung der Mobilitätszentrale ist daher frei gestaltbar;
  - Differenzierung nach Ausbaustufen entsprechend verschiedener Stufen des Bedarfs,
  - Erbringung aller Leistungen interessenneutral, also unter Ausschluss der Möglichkeit der Bevorzugung bzw. Benachteiligung wirtschaftlich beteiligter Parteien (Mobilitätsdienstleister),
  - Gewährleistung der Finanzierbarkeit.

Die Mobilitätszentrale soll darüber hinaus einen Informationsfluss in zwei Richtungen gewährleisten:

- Unterstützung der Bürger bei der Gestaltung ihrer Mobilität durch Gewährleistung eines größtmöglichen Mehrwerts und
- Aufnahme und Aufbereitung des Bedarfs (Wünsche, Anforderungen) seitens der Bürger, damit diese Eingang in die weitere Entwicklung des ÖPNV finden können.

#### Rahmenbedingungen einer MobiZ im Landkreis Schaumburg

Neben den grundsätzlichen Verhältnissen im öffentlichen Personenverkehr, wie diese im Abschnitt 5.1 beschrieben wurden, gibt es weitere Randbedingungen mit Einfluss auf die Konzeption einer Mobilitätszentrale.

- Seitens der Verkehrsunternehmen, (Linien-)Bus wie auch Taxenunternehmen, gibt es Vorbehalte gegenüber den Bürgerbus-Vereinen. Erstere vermuten, dass das Angebot der Vereine im direkten Wettbewerb zu den eigenen wirtschaftlichen Tätigkeiten stehen könnte oder bereits steht.
- Personalkosten der Mobilitätszentrale können aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden, sofern deren Aufgaben maßgeblich dem öffentlichen Personenverkehr zugute kommen, welcher grundsätzlich selbst aus diesem Budget zuwendungsfähig ist.
- Im Rahmen der Gestaltung einer Arbeitsteilung zwischen einer Mobilitätszentrale und den ehrenamtlich betriebenen Bürgerbussen muss auf die soziale Komponente der Arbeit der Bürgerbusse Rücksicht genommen werden. Es muss verhindert werden, dass ehrenamtliche Mitarbeiter die Lust an „ihrem Projekt“ verlieren.

Der Landkreis Schaumburg misst zudem der medizinischen Versorgung in ländlichen Bereichen und in diesem Zusammenhang der Mobilität von Bürgen („Patientenverkehre“) eine große Bedeutung bei. Besonders anschaulich wird dies bei der Nutzung des Anrufbusses Niedernwöhren, wo Fahrten zu medizinischen Einrichtungen eine große Rolle spielen.

---

## Dienstleistungsqualität

Die Auskünfte und die Dispositionsleistungen müssen ausschließlich unternehmensneutral erbracht werden, damit die Akzeptanz der Mobilitätszentrale nicht leidet. Um dies sicher zu stellen sind klare Prozessbeschreibungen und eine hohe Transparenz der Prozesse erforderlich. Beides setzt eine hohe Beteiligung der betroffenen Unternehmen voraus.

## Möglichkeiten der Ansiedlung einer Mobilitätszentrale

Konzeptionelle Überlegungen zur Ansiedlung der Mobilitätszentrale beziehen Verkehrsunternehmen, Taxenunternehmen (Taxenzentrale), Bürgerbusvereine, externer Dienstleister, dem Landkreis selbst sowie eine 100%-ige Tochter des Landkreises ein. Wie vorstehend ausgeführt, beziehen alle Überlegungen eine mögliche Integration der Aufgaben der Anrufbuszentrale sowie weiterer Leistungen für Bürgerbusvereine in eine zukünftige Mobilitätszentrale ein. Wegen der Vorbehalte der Verkehrsunternehmen gegenüber Bürgerbusangeboten und dem geringen Interesse der Linienverkehrsunternehmen konzentrieren sich die Planungen auf eine Auswahl möglicher Strukturen.

- Ansiedlung der Mobilitätszentrale beim Anrufbus Niedernwöhren e.V.

Diese Lösung würde eine wesentliche Erweiterung der Aufgaben der Zentrale des Anrufbus Niedernwöhren e.V. bedeuten. Hinzu würden verschiedene Aufgaben der Beauskunftung zu öffentlichen Verkehrsangeboten, Dokumentationsaufgaben, Beratungsaufgaben usw. kommen. Die Zentrale müsste daher personell erweitert werden, um einerseits den Aufgaben durch die Erweiterung zu einer Mobilitätszentrale gerecht zu werden und gleichzeitig eine noch festzulegende Verfügbarkeit der Angebote sicherstellen zu können.

Diese Lösung würde es gestatten, dass der Verein seine Leistungen im bisherigen Umfang weiter erbringen kann. Durch die Übernahme des derzeitigen Mitarbeiters könnten dessen Aufgaben nahtlos weiter geführt, seine inzwischen gewonnene Ortskenntnis und Kontakte zu den Fahrgästen genutzt und der Mitarbeiter in eine feste Anstellung überführt werden.

Der Verein könnte jedoch mit den zusätzlichen Aufgaben und der Verwaltung des zusätzlichen Personals überfordert sein. Daher erscheint es sinnvoller zu sein, dem Verein die Aufgaben der Zentrale und damit die Disposition (ganz) und Verwaltung (teilweise) abzunehmen und in eine Mobilitätszentrale zu überführen. Damit könnte sich der Verein wieder auf die Kernaufgabe, die Erbringung der ehrenamtlichen Fahrtätigkeit konzentrieren.

- Gründung eines eigenständigen Unternehmens, z. B. GmbH, zur Durchführung der Geschäfte einer Mobilitätszentrale

Die Gründung eines eigenständigen Unternehmens würde es erlauben, neben dem Landkreis Schaumburg weitere öffentliche und private Partner zu beteiligen. Diesbzgl. werden im Wesentlichen die Kommunen des Landkreises, weniger die Verkehrsunternehmen gesehen. Damit können einerseits das wirtschaftliche Risiko geteilt, als auch weitere Partner inhaltlich in das Thema Mobilität im Landkreis („auf dem Land“) und Mobilitätsmanagement eingebunden werden.

Weiterhin spricht für die Gründung eines eigenständigen Unternehmens eine hohe Flexibilität bei der Ausgestaltung der Aufgaben einer Mobilitätszentrale. Bei einer ganzheitlichen Betrachtung des Themas „Mobilität im ländlichen Raum“ wird sich die weitere Entwicklung nicht auf die Beauskunftung von öffentlichen Personenverkehren beschränken können.

---

Gegen die Gründung eines Unternehmens sprechen die Kosten für die Gründung und der Zusatzaufwand für die Verwaltung des Unternehmens, z. B. im Vergleich zu der nachstehend beschriebenen Ansiedlung der Mobilitätszentrale bei einem kreiseigenen Unternehmen.

- Übernahme der Führung der Geschäfte einer Mobilitätszentrale durch ein kreiseigenes Unternehmen

Für die organisatorische Abwicklung der Mobilitätszentrale gelten weitgehend die vorstehenden Aussagen für die Gründung eines eigenständigen Unternehmens.

Im Falle der Ansiedlung der Mobilitätszentrale unter dem Dach eines bestehenden, kreiseigenen Unternehmens, können die notwendigen organisatorischen und formalen Verfahren gering gehalten werden. Für das „beherbergende“ Unternehmen wäre natürlich die Frage der Finanzierung des Personals, der Unterbringung und weiterer Betriebskosten zu klären. Desgleichen ist im Rahmen einer gesellschaftsrechtlichen Klärung sicher zu stellen, dass das öffentliche Unternehmen seinen Aufgaben entsprechend die Leistungen einer Mobilitätszentrale erbringen darf und kann.

Diese Lösung erfordert eine Vergütung der Mitarbeiter der Mobilitätszentrale nach dem Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst (TVöD).

- Ansiedlung bei einem oder Beteiligung eines externen Dienstleisters

Sofern ein externer Dienstleister über die geforderte Neutralität verfügt, kommt auch dieser für eine Beauftragung in Frage. Grundlage ist unter anderem die Verfügbarkeit einer Dispositionssoftware, welche von unabhängigen Dienstleistern zur Verfügung gestellt wird und eine vollständige Kontrolle der Dispositionsvorgänge durch den Aufgabenträger ermöglicht. Zwei wesentliche Varianten sind vorstellbar:

- Der Landkreis Schaumburg hat den hohen lokalen Bezug einer MobiZ zum Landkreis deutlich gemacht. Kurzfristig scheidet ein nicht ortsansässiger Dienstleister daher für die Übernahme aller Leistungen aus. Es ist jedoch vorstellbar, einen solchen für den Einsatz zu Schwachlastzeiten hinzu zu ziehen.
- Im Rahmen von Fachgesprächen wurde eine in der Region Hannover ansässige Taxendispositionszentrale kontaktiert. Diese gewährleistet nach Einschätzung der Gutachter die Anforderungen an Qualität und Neutralität der geforderten Leistungen. Auch mit dieser Einrichtung kommt nach jetziger Einschätzung zunächst eine Kooperation in Schwachlastzeiten in Frage.

- Gründung eines Dachvereins

Die Ansiedlung eines Dachvereins würde die Vereinigung verschiedener Akteure unter einem gemeinsamen Dach ermöglichen, ähnlich wie bei der Gründung eines eigenständigen Unternehmens. Allerdings könnten sich die ehrenamtlichen Bürgerbus-Vereine einfacher an einen Dachverein anschließen. Dieser könnte z. B. zentral die Organisation der Verkehre übernehmen, wie z. B.:

- Pflege der Fahrzeuge,
- Abwicklung von Versicherungen, Steuern und Reparaturen,

- 
- Abrechnung mit den Fahrern,
  - Organisation des Fahrer- und Fahrzeugeinsatzes.

In einer langfristigen Perspektive des Landkreises ist zu berücksichtigen, dass Bürgerbusverkehre auch wieder eingestellt werden können. Gründe können in der demografischen Entwicklung des Vereins liegen, so dass keine hinreichende Anzahl von geeigneten Fahrern mehr gefunden werden kann. Organisatorische und wirtschaftliche Gründe können gleichfalls eine Rolle spielen.

## **5.6 Ausblick**

Das Konzept für die Einrichtung einer Mobilitätszentrale für den Landkreis Schaumburg wurde für die Vorlage bei den Gremien des Landkreises vorbereitet. Dabei hat sich unter Berücksichtigung der sehr speziellen örtlichen Rahmenbedingungen eine Möglichkeit für die Umsetzung einer Mobilitätszentrale herausgeschält: die Kooperation mit dem Anrufbus Niedernwöhren ggf. in Ergänzung um einem weiteren Dienstleister. Letzterer kann durch das Taxengewerbe oder ein kreiseigenes Unternehmen gestellt werden. Weitere Aktivitäten werden nachfolgend umfassen:

- Führung von Verhandlungen mit möglichen Kooperationspartnern über den Aufbau einer MobiZ, z. B. dem Anrufbus Niedernwöhren und möglichen externen Dienstleistern,
- Erstellung eines Wirtschaftsplans unter Berücksichtigung verschiedener Varianten und damit ggf. Klärung verschiedener Fragen bzgl. einer Ausschreibung der Leistungen,
- Vorstellung der Ergebnisse in den Gremien mit dem Ziel folgender Beschlüsse: Klärung der Organisationsform der Mobilitätszentrale mit den Optionen: Ansiedlung beim Bürgerbus Niedernwöhren, Ansiedlung bei einer kreiseigenen Gesellschaft (GmbH) oder Gründung eines Vereins.

---

## 6 Ausgangsbasis für eine Weiterentwicklung der Mobilität auf dem Land

### 6.1 Repräsentativität und Übertragbarkeit der Modellvorhaben

Die Landkreise Schaumburg und Heidekreis stehen mit zwei verschiedenen Vorgehensweisen zur Entwicklung bedarfsgerechter Mobilitätsangebote im ländlichen Raum stellvertretend und repräsentativ für zwei grundsätzliche, methodische Ansätze. Sie haben gemein, dass der Einsatz von herkömmlichen Linienbusangeboten nicht geeignet ist, um den Anforderungen einer Bedienung mit öffentlichen Verkehrsangeboten auf dem Land umfassend gerecht zu werden. Darüber hinaus scheidet eine konsequente Linienbedienung an den finanziellen Möglichkeiten der Aufgabenträger.

Der Einsatz ergänzender, bedarfsgesteuerter Bedienungsformen, dort wo möglich auch unter Inanspruchnahme von ehrenamtlichen Lösungen, ist daher unverzichtbar für die Gewährleistung öffentlicher Mobilität im ländlichen Raum. Dies gilt insbesondere für Landkreise mit polyzentrischen Strukturen wie Schaumburg und Heidekreis, in denen eine Linienbedienung aufgrund der besonders schwachen Bündelung von Nachfragen immer seltener zu rechtfertigen ist. Polyzentrische Strukturen wurden in der Vergangenheit durch die Fusion von Landkreisen gefördert, entwickeln sich jedoch laufend und im ganzen Land durch die eingangs erläuterte Zentralisierung von Dienstleistungen.

So konzipiert der Landkreis Heidekreis ein flächendeckendes, bedarfsgesteuertes Angebot auf kommerzieller Basis aus einer Hand. Dieses Vorgehen wird z. B. auch von den Landkreisen Vechta und Cuxhaven verfolgt.

Ein Anruf-Sammeltaxi-System wie für den Heidekreis oder ein Anrufbus-System wie für Vechta haben den großen Vorteil, dass eine unmittelbare Vernetzung aller Teilangebote, z. B. Linien, miteinander möglich ist. Die Einführung kann in einer konzertierten Aktion erfolgen, welche ein sehr großes Aufmerksamkeitspotenzial hat. Eine flächendeckende Verfügbarkeit schließt keine Teilräume aus, sodass Unmut von Teilen der Bevölkerung wahrscheinlich gering bleibt. Während einer Einführungsphase ist eine umfassende Bewertung, verbunden mit einem sorgfältigen Nachsteuern der Angebote, notwendig.

Die Nachteile einer umfassenden Umgestaltung aus einem Guss liegen aber ebenfalls auf der Hand. Die Kosten für bedarfsgesteuerte Angebote wachsen mit der Nachfrage nach Beförderungsleistungen. Zumindest bei einem Anruf-Sammeltaxi-Angebot fallen Kosten für die Bedienung annähernd proportional zu dessen Inanspruchnahme an. Da die Akzeptanz von bedarfsgesteuerten Angeboten nur schwer kalkulierbar ist, liegen auch die Kosten des Systems nur im Ungefähren, lassen sich aber mit Hilfe einer Sensitivitätsanalyse abschätzen. Als Ausweg bietet sich an, ein bedarfsgesteuertes System in Stufen zu realisieren, z. B. unter behutsamer Ausdehnung des Bedienungszeitraums oder Erweiterung der angebotenen Strecken. In [12] wird auf S. 96 hierzu festgestellt:

*Flexible Betriebsformen können sowohl Instrumente zur Angebotsausweitung als auch zur Einsparung von Betriebskosten sein. Zu beachten ist dabei, dass zusätzlich angebotene Fahrplanleistungen zu finanziellen Mehrbelastungen besonders in Flächenkreisen führen können und eine hohe Abruftrate in Verbindung mit einer geringen Auslastung der einzelnen Fahrten wirtschaftlich ungünstig ist.*

In besonderem Maße müssen Aufgabenträger, welche ein flächendeckendes Bedarfssystem einführen wollen, die Verfügbarkeit von geeigneten Dienstleistern prüfen und deren Eignung abwägen. So sind z. B. Taxiunternehmer nicht (mehr) zwingend flächendeckend in einem Landkreis verfügbar oder

---

sie weigern sich, sich an einem AST-Verkehr zu beteiligen. Sind von geplanten Veränderungen Linienkonzessionen betroffen, stehen Verhandlungen mit den Dienstleistern an.

Der Landkreis Schaumburg verfolgt hingegen die Ergänzung eines vorhandenen Grundangebots mit verschiedenen, den örtlichen Randbedingungen angepassten, flexiblen Nischenlösungen, einschließlich ehrenamtlicher Lösungen. Ein ähnliches Vorgehen verfolgt u. a. der Landkreis Wolfenbüttel.

Kommunen und Landkreise reagieren damit auf sich entwickelnde Bedarfe, die sich örtlich oder auch überörtlich darstellen können. Insbesondere bei strukturell inhomogenen Landkreisen, wie z. B. dem Landkreis Schaumburg (teilweise im Einzugsbereich des Großraums Hannovers, S-Bahn- oder autobahnnahe Lage von Siedlungsbereichen usw.), können die Lösungen örtlich sehr stark voneinander abweichen. Dort, wo ehrenamtliches Engagement erstarkt, kann man ergänzend auf Bürgerbus-Angebote setzen.

Doch die Angebotsvielfalt erweist sich auch als nachteilig, denn eine große Vielzahl von Angeboten lässt sich weder einfach kommunizieren und fahrplantechnisch integrieren, noch tarifieren. Anschlussverbindungen lassen sich nur kompliziert darstellen. Eine Vielzahl von Betreibern, welche womöglich tatsächlich oder empfunden zueinander im Wettbewerb stehen, kooperieren nur schwerlich und kaum freiwillig.

Der Einsatz von flexiblen Bedienungsweisen (Linienverkehre zuzüglich Bedarfsangebote) erfordert daher in beiden Fällen und in besonderem Maße eine Kommunikation der Angebote aus einer Hand sowie eine zentrale Disposition von Bedarfsangeboten. Wegen der sich in den kommenden Jahren ergebenden Anforderungen an Mobilitätsangebote im ländlichen Raum, werden bedarfsorientierte Angebote landesweit einen hohen Stellenwert einnehmen. Damit ergibt sich in ganz Niedersachsen ein Bedarf, eine Bandbreite regionaler Mobilitätsangebote strukturiert zu entwickeln, zu steuern und schließlich zu vermarkten. Mobilitätszentralen übernehmen in dieser Hinsicht wichtige Kernfunktionen. Die beiden Landkreise der Modellvorhaben Heidekreis und Schaumburg stehen zusammen mit den weiterhin betrachteten Landkreisen Cuxhaven, Vechta und Wolfenbüttel exemplarisch für diese Entwicklung.

## **6.2 Status-quo öffentlicher Mobilität auf dem Land**

### **6.2.1 Handlungserfordernisse**

Die in den Kapiteln 3 bis 5 dargestellten Entwicklungen zeigen exemplarisch, wie die Sicherung von Mobilität auf dem Land erfolgen kann. Die Ausgangssituationen der Landkreise und damit auch die Anforderungsprofile und die beschrittenen Wege sind unterschiedlich. Alle Aktivitäten eint jedoch, dass der Impuls für das Engagement i. d. R. von einem zeitlich beschränkten und geförderten Projekt ausgeht. Die betroffenen Landkreise und das Land sind daher aufgefordert, die Dynamik der Vorhaben in einen kontinuierlichen Prozess und dauerhafte Lösungen zur Sicherung von Mobilität zu überführen. Differenzierte Bedienungsweisen unter verstärkter Einbeziehung von bedarfsgesteuerten Lösungen werden hierbei eine wachsende Rolle spielen.

Die zweite wesentliche Erkenntnis ist, dass für die Steuerung der Bedarfsangebote, die Kommunikation der Mobilitätsdienstleistungen, aber auch deren Weiterentwicklung ein Mobilitätsmanagement erforderlich ist. Die Anforderungen an ein solches Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum weichen sehr stark von denen an ein Mobilitätsmanagement in Städten und Ballungsräumen ab. So muss

---

dieses im ländlichen Raum vor allem unterstützend die Frage klären, wie man öffentliche Mobilität im ländlichen Raum entwickelt. Hierzu ist am besten ein „bottom-up“ Ansatz notwendig, der von Akteuren aus einer betroffenen Region ausgeht und weitere Parteien aus einer Region intensiv in die Entwicklungen und Entscheidungen einbezieht. Zu nennen sind unter anderem die Kommunalpolitik, Verwaltungen, Schulen, Vereine, Unternehmen usw.

Das hier vorgestellte Modellprojekt wurde durch einen ressortübergreifenden Projektbeirat begleitet. Dies wurde von den Beteiligten sehr positiv aufgenommen, weshalb in Kapitel 7 Handlungsempfehlungen die Fortführung einer fachlich übergreifenden Kooperation auf Landesebene nahe legen. Diese Empfehlung ergeht gleichermaßen für eine Zusammenarbeit auf kommunaler und auf Kreisebene. Damit können die maßgeblichen Herausforderungen eines zukunftsweisenden ÖPNV gemeistert werden. Dies sind zusammengefasst:

- die Notwendigkeit der aktiven Gestaltung von Mobilitätsangeboten für weitere Reisezwecke neben den Schülerverkehren, ggf. in Verbindung mit der Entwicklung von mobilen Dienstleistungen und strukturellen Veränderungen zur Reduzierung des Mobilitätsbedarfs,
- die Notwendigkeit der Integration bedarfsorientierter Angebote in Ergänzung des traditionellen Linienverkehrs einschließlich der Einführung von Elementen des Mobilitätsmanagements, vor allem Mobilitätszentralen,
- einer Verstetigung der Entwicklungen zur Sicherstellung der Mobilität auf dem Land und damit im Ergebnis
- die Teilnahme an einer mittelfristigen Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung.

Als Ergebnis der bisherigen Darstellungen lassen sich Kernforderungen formulieren, deren Erfüllung für die Sicherstellung von Mobilität auf dem Land wichtig sind. Die meisten Forderungen wurden von mehreren Quellen bestätigt und sind daher zumindest relevant.

#### Kommunikation

Personen, welche aktiv an der Umsetzung von Projekten zur Mobilität auf dem Land beteiligt sind, wünschen sich fachliche Anregungen und einen Erfahrungsaustausch mit anderen Akteuren. Gesucht sind Gesprächspartner, um im Austausch eigene Ideen reflektieren zu können und neue Ideen zu gewinnen. Ferner sind eine fachliche Begleitung bzw. fachliche Ansprechpartner wünschenswert, um eigene Lösungen im Austausch mit Experten reflektieren und ggf. korrigieren zu können.

Gefordert sind Ansprechpartner, die sich als solche zu erkennen geben und proaktiv kommuniziert werden. Die direkten Kontakte, die sich teilweise zwischen den Aufgabenträgern bilden sowie die Bildung des Vereins Pro-Bürgerbus-Niedersachsen sind Anzeichen dafür, dass Kompetenznetzwerke nachgefragt sind, in denen sich Akteure auf einer Ebene austauschen können.

#### Erfahrungen sichern

In Niedersachsen und darüber hinaus werden umfassende Erfahrungen bei der Gestaltung von Mobilität in ländlichen Räumen gesammelt. Diese gilt es gebündelt zu sichern und an interessierte Parteien weiter zu geben. Bedarf besteht insbesondere dort, wo Lösungen mit geringem Budget oder sogar ehrenamtlich umgesetzt werden müssen und zeitlich aufwändige kostspielige Versuche nicht leistbar sind. Eine zentrale Quelle für Best-Practice-Beispiele, Adressen, Mustertexte usw. ist erforderlich.

---

Abschnitt 6.3.2 befasst sich mit einer Auswahl bereits heute verfügbaren Informationsangebote. Es gibt widersprüchliche Aussagen darüber, ob Informationen in Buchform ihre Zielgruppe auch tatsächlich erreichen, da diese eindimensional aufgebaut sind und sich Verknüpfungen zu verwandten Themen, die nicht Bestandteil einer Quelle sind, nur über eine intensive Recherche ergeben. Es wird auf jeden Fall für notwendig erachtet, für Niedersachsen und analog für andere Bundesländer strukturierte länderspezifische Informationen vorzuhalten und fortzuschreiben.

#### Unterstützung für ehrenamtliches Engagement

Ehrenamtlich engagierte Bürger möchten, dass ihr Einsatz möglichst zu greifbaren Ergebnissen und ihre Hilfe direkt zu einem Nutzen führen. Dies motiviert sie für ihr ehrenamtliches Engagement! Die Bewältigung vorbereitender, insbesondere formaler Prozesse sollte daher auf ein Minimum beschränkt werden und bedarf möglichst einer Reduzierung bzw. Übernahme durch die öffentliche Hand.

#### Thematische Komplexität

Den meisten handelnden Personen wird schnell deutlich, dass die isolierte Betrachtung von Personenmobilität nicht ausreicht, um zu einer Verbesserung der Lebenssituation auf dem Land zu gelangen. Vielmehr sind mindestens die Mobilität von Gütern und Dienstleistungen sowie der Kommunikation (im Sinne von Telekommunikation und Informationstechnologie) einzubeziehen.

In diesem Sinne sind die Vernetzung von Akteuren (Kommunikation) und die Sicherung von Erfahrungen über mehrere Themenbereiche hinaus notwendig.

#### Betriebliche Komplexität

Je stärker die Angebote zur Bedienung ländlicher Regionen differenziert werden, desto qualifizierter muss die Abstimmung zwischen den Verkehren erfolgen. Bei einer Fahrtenfolge von meisten einer Stunde ist die planerische und betriebliche Sicherung von Anschlüssen besonders wichtig. Für die Verknüpfung unterschiedlicher Stufen von Angeboten (Linienverkehre, ergänzende Flächenerschließung usw.) und ganz besonders für die Einbindung von Warentransporten in den ÖPNV (Verlässlichkeit für die verladende Wirtschaft) ist die Einführung von Taktverkehren notwendig. Dies erleichtert eine effektive Kommunikation zwischen den Verkehrsunternehmen sowie zwischen Unternehmen und den Fahrgästen und damit auch die betriebliche Abwicklung. Dort wo Bedarfsverkehre angeboten werden, die keinerlei Fahrplanbindung unterworfen sind (Sicherung von Anschlüssen), entfällt diese Forderung.

#### Raumbezug

Die Entwicklung von lokalen Lösungen hat die größten Chancen, wenn die gedanklich-planerische Einbeziehung eines erweiterten Lösungsraums erfolgt. Dies gilt z. B. hinsichtlich der Planung eines Mobilitätsmanagements sowie von Mobilitätsdienstleistungen, welche nicht notwendig an Gemeinde- und/oder Landkreisgrenzen enden sollten. Damit gilt auch, dass Finanzierungs- und Regelungskompetenzen geöffnet werden müssen, um zu übergreifende Lösungen zu kommen, wo diese sinnvoll sind.

---

## 6.2.2 Handlungsdefizite, Handlungsansätze, Lösungswege

Die Verantwortung für die Umsetzung von Mobilitätslösungen im ländlichen Raum liegt maßgeblich bei den Landkreisen und Kommunen. Die Analysen im Rahmen dieses Modellprojekts haben gezeigt, dass die Aufgabenträger, und damit die Kommunen und Landkreise, diese Aufgaben sehr unterschiedlich wahrnehmen. Neben deutlichem Engagement in einigen Regionen gibt es Aufgabenträger, die die Entwicklung von ÖPNV-Lösungen nur zögerlich wahrnehmen, Hemmnisse bei der Umsetzung von Lösungen erfahren oder mit den Aufgaben fachlich überfordert sind. Ausdruck dessen ist auch die Tatsache, dass vom Land Niedersachsen bereit gestellte Regionalisierungsmittel nicht vollständig abgerufen werden bzw. teilweise zurück gezahlt werden müssen.

Verschiedene Schätzungen ergeben, dass nur ca. die Hälfte der Niedersächsischen Landkreise ihre Verantwortung für die Sicherung der Mobilität auf dem Land bisher aktiv aufgegriffen hat und zur Sicherung der Mobilität auf dem Land gestaltend tätig wird. Eine Schlüsselrolle spielen fehlende Persönlichkeiten, welche die Aufgabe der Sicherstellung der Mobilität engagiert voran treiben, als auch Versäumnisse der Kreisverwaltungen, die Entwicklung des Nahverkehrsplans als eine kreative Aufgabe für regionale Entwicklung aufzugreifen. Der heute schon gegebene Handlungsrahmen wird dadurch nicht voll ausgeschöpft.

Dabei besteht ein Bedarf an innovativen und integrierten Mobilitätslösungen im ländlichen Raum nicht nur seitens der Senioren und Schüler durch die Umstrukturierung von Schülerverkehren, wie im Rahmen der Diskussion des demografischen Wandels immer wieder betont wird. Vielmehr gibt es weiteren Bedarf auch für Berufsverkehre und Patientenverkehre für alle Altersgruppen. So klagen z. B. Arbeitgeber, dass Auszubildende sich an der Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten orientieren, da diese zum Zeitpunkt des Beginns ihrer Ausbildung noch nicht mit einem Pkw mobil sein können. Ärzte, welche sich im ländlichen Raum niederlassen wollen, fragen vorher, wie die Patienten ihre Praxis auch mit dem ÖPNV erreichen können.

Das Land Niedersachsen hat das Thema des demografischen Wandels und die Notwendigkeit der Sicherstellung von Mobilität auf dem Land aufgegriffen und entwickelt mehrere Handlungsbereiche. So befasst sich seit Beginn 2014 ein Demografiebeirat, das „Zukunftsforum Niedersachsen“, mit verschiedenen Aspekten der demografischen Entwicklung, darunter auch der Mobilität. In der Arbeit der Landesinitiative Mobilität wird die demografische Entwicklung als ein Themenschwerpunkt behandelt. Die Weiterentwicklung von Lösungen für den ÖPNV betreibt das Land z. B. mit folgenden Ansätzen:

- Neugestaltung der Finanzierung von Investitionen aus den Mitteln des *Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen* (Entflechtungsgesetz, EntflechtG). Das Land Niedersachsen hat sich im März 2014 eine Neufassung des *Gesetzes über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden* gegeben. Danach wird der Anteil der Finanzmittel für den kommunalen ÖPNV von 40 auf 60 % gesteigert. Im Gegenzug werden Investitionen in Straßenbauvorhaben zurückgefahren. Die Verwendung der Mittel für Vorhaben des ÖPNV wurde flexibilisiert und die Möglichkeit der Förderung von Bussen wieder aufgenommen.
- Beteiligung an dem laufenden Forschungsvorhaben *Planung und Bewertung von ÖPNV-Angebotsstrategien in ländlichen Räumen* des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Das Land Niedersachsen hat für dieses Vorhaben den Vorsitz im Beirat. Die Ergebnisse, welche das Vorhaben ca. ab Ende 2015 zur Verfügung stellen wird, ste-

---

hen im Einklang mit dem Bestreben des Landes, die Landkreise bzgl. der Umsetzung von Mobilitätslösungen fachlich zu unterstützen.

- Informationsveranstaltungen und Networking. Mit einer Auftaktveranstaltung im März 2014 hat das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr eine erste Informationsveranstaltung durchgeführt, welcher weitere folgen sollen. Zielgruppen sind die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger.
- Projektförderung. Mehrere Ressorts, allen voran Landwirtschaft, Soziales, Verkehr und Umwelt, ermöglichen den Landkreisen und Kommunen durch die Finanzierung von Projekten die Entwicklung von regionalen Lösungen, bei denen die Mobilität als Querschnittsthema häufig mit betroffen ist.

Den Defiziten bei der Sicherstellung von Mobilität auf dem Land muss daher auf verschiedenen Ebenen und in verschiedener Hinsicht begegnet werden. In Ergänzung zu den im vorstehenden Abschnitt gestellten Kernforderungen ist festzustellen, dass die Aktivitäten des Landes die Landkreise mehr als bisher dazu motivieren müssen, die Gestaltung von Mobilität im ländlichen Raum aufzunehmen und in der Region thematisch zu verankern. Die parallel dazu angebotenen Hilfestellungen müssen anwendungsnah sein und dauerhaft zu Verfügung stehen. Damit wird auch erreicht, die Vielfalt unterschiedlicher Lösungsansätze zu begrenzen und Ineffizienzen durch fortwährendes Ausprobieren zu vermeiden.

Integrierte Lösungs- und Handlungsansätze müssen bereits auf Landesebene vorbereitet und thematisch in die Landkreise getragen werden. Dies gilt für alle in den Kernforderungen differenzierten Themen. Die Definition lokaler Mobilitätsbedürfnisse ergibt sich infolge der Aktivitäten regionaler Akteure. Die Umsetzung von Lösungen wird von letzteren bestimmt, wobei der Realisierbarkeit von kleinen oder Teillösungen ggf. der Vorzug vor Untätigkeit zu geben ist. Letztere kann durch die Planung zu großer Vorhaben entstehen, welche die Umsetzungsreife nur schwer erreichen können.

Um die Handlungsfähigkeit der Landkreise zu erhöhen, erscheinen für räumlich und fachlich gut korrespondierende Akteure Kooperationen geeignet. Ein Beispiel stellt die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost Niedersachsen dar, welche für acht Landkreise südwestlich von Hamburg Planungskompetenz bündelt. Aber auch auf der operativen Ebene ist Kooperation möglich, z. B. im Bereich Marketing, beim Betrieb einer Mobilitätszentrale oder zur Klärung von Rechtsfragen.

Dort wo sich Landkreise im Einzugsbereich von Verkehrsverbänden befinden liegen ggf. bereits abweichende Rahmenbedingungen vor, übergeordnete Planungsstrukturen, auf die die Landkreise zurückgreifen können. Zu nennen ist beispielsweise die Realisierung von Bürgerbussen im Verbundraum des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, der eine intensive Betreuung für Bürgerbusvereine bietet.

Hinsichtlich eines methodischen Vorgehens bei der Planung und Umsetzung von ÖPNV-Verkehren sind auch die räumlichen Strukturen immer durch Einzelfallbetrachtungen gesondert zu berücksichtigen. So könnten z. B. Regionen, welche über nur ein ausgeprägtes Mittelzentrum verfügen, mit dem stärkeren Einsatz von Linienbus-Angeboten zu wirtschaftlicheren Bedienungen kommen, als bei einem Einsatz von Bedarfsverkehren. Wie eine Betrachtung des Landkreises und der Stadt Celle gezeigt hat, besteht jedoch die Gefahr, dass die Verkehrserschließung innerhalb des ausgeprägten Zentrums nicht mehr bedarfsgerecht erfolgen kann. Der Grund ist, dass die Linienbusangebote zur

---

Erschließung des Landkreises sehr stark auf die Anbindung von Umlandgemeinden an das Zentrum ausgerichtet sind, die Bedienung innerhalb des Zentrums jedoch nur ungenügend darstellen können.

### **6.2.3 Sicherstellung der Barrierefreiheit im ländlichen Raum**

§ 8 Abs. 2 Satz 3 PBefG fordert:

*Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.*

Die Barrierefreiheit lässt sich prinzipiell auf drei Wegen erreichen:

- Anpassung der Einstiegsniveaus von Haltestellen an die Höhe der Fahrzeugböden, wodurch ein stufenfreier Einstieg gewährleistet werden kann. Um die Einrichtung einer Haltestelle nach diesen Kriterien nicht zu konterkarieren ist auch die Zuwegung zu der Haltestelle so auszubauen, dass sie von in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Personen allein erreicht werden kann. Bei einer Anwendung dieser Lösungen müssen alle Haltestellen entlang einer Linie oder innerhalb eines Bedienungsgebiets entsprechend ausgestattet sein.
- Ausstattung von Fahrzeugen mit technischen Einstiegshilfen, z. B. Rampen, so dass Personen mit Mobilitäts- oder sensorischen Einschränkungen ohne Unterstützung ein- und aussteigen können. Auch dies erfordert einen Ausbau von Haltestellen, wengleich auf niedrigerem Niveau, und der Zuwegungen zu den Haltestellen analog zur vorgenannten Lösung.
- Einsatz von Bedarfsverkehren, welche eine Haus-zu-Haus-Bedienung sicher stellen. Derartige Angebote müssen mit Fahrzeugen durchgeführt werden, welche für den Transport von in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Personen geeignet sind. Dabei können technische Einstiegshilfen zum Einsatz kommen oder die Fahrer und ggf. weiteres Personal sind beim Einsteigen behilflich. Für den Transport von Rollstuhlfahrern können ggf. besondere Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Derartige Angebote können als kommerzielle Anrufverkehre oder Bürgerbusse Anwendung finden. Sie setzen jedoch nur ein Mindestmaß an infrastrukturellen Gegebenheiten voraus.

Bislang steht eine abschließende Definition des Begriffs Barrierefreiheit aus. Eine solche muss u. a. die Qualitätskriterien festlegen, unter denen eine „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne des Gesetzes als gesichert angesehen werden kann und wie bzw. mit welchen Maßnahmen die Umsetzung erfolgen kann oder darf. So weichen die betrieblichen und infrastrukturellen Randbedingungen einschließlich der Zuwegungen zu Haltestellen auf dem Land sehr stark von städtischen Randbedingungen ab. Dies betrifft insbesondere die große Anzahl abgelegener Haltestellen, welche sehr selten frequentiert werden und zudem nicht über eine angemessene Infrastruktur fußläufig erreicht werden können. An vielen Haltestellen, welche nur aus einem Haltestellenmast am Straßenrand bestehen, fehlen Wartefläche, Wetterschutz, Gehwege, Beleuchtung und weitere Infrastruktur.

Unter diesen Randbedingungen sind umfassende infrastrukturelle Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit im Sinne der vorgenannten ersten beiden Lösungsansätze wirtschaftlich nur schwer darstellbar. Dies betrifft insbesondere Verkehre in Linienbedienung, welche konsequent mit entsprechender Haltestelleninfrastruktur auszustatten wären. Der Umgang mit den Anforderungen des PBefG stellt die Landkreise daher vor weitere Fragen:

- 
- Unter welchen Randbedingungen und in welcher Höhe sind Investitionen in Infrastruktur notwendig und gerechtfertigt?
  - Wie ist in diesem Zusammenhang der Bedarf an barrierefreien Mobilitätsangeboten (Anzahl potenziell betroffener Personen bzw. Beförderungsfälle) mit der Art und Priorisierung von Lösungen abzustimmen?
  - In welchem Maße können bzw. dürfen Bedarfsverkehre, welche eine Haus-zu-Haus-Bedienung sicherstellen, infrastrukturelle Maßnahmen an Haltestellen kompensieren?

#### **6.2.4 Informations- und Kommunikationstechnologien**

In den mit den Landkreisen der Modellvorhaben Heidekreis und Schaumburg geführten Gesprächen und den durchgeführten Analysen wurden Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) als notwendige Voraussetzung für die Steuerung von Bedarfsverkehren und die Kommunikation mit Fahrgästen adressiert. Allerdings konnte im Rahmen der diskutierten Modellvorhaben von einer weitgehenden Verfügbarkeit der hierfür benötigten Hard- und Software ausgegangen werden. Es wurde bei der Betrachtung dieser und weiterer niedersächsischer Vorhaben (z. B. moobil+ und MOREMA) aber deutlich, dass eine Weiterentwicklung von IKT notwendig ist, bereits zur Verfügung stehende technische Lösungen hingegen noch nicht umfassend genutzt werden. Für letzteres sind höchstwahrscheinlich drei Gründe verantwortlich:

- manche potenziellen Anwender haben emotionale Hemmnisse, IKT anzuwenden, z. B. bei Bürgerbusvereinen,
- die Kenntnisse der potenziellen Anwender über die Verfügbarkeit und die Funktionsweisen der Technologien sind unvollständig,
- die aus dem Einsatz der Technologien entstehenden Vorteile werden nicht erkannt, sowohl in Hinblick auf die entstehenden Komfortgewinne seitens der Betreiber und der Fahrgäste als auch in Hinblick auf Effizienzgewinne und damit Kosteneinsparungen.

#### Beispiele

Bei der Disposition von Taxiverkehren wird die Kommunikation zwischen einer Zentrale und den Fahrzeugen heute noch weitgehend über Telefon abgewickelt. Die Effizienz der Zentrale kann aber durch eine automatisierte Auftragsübermittlung an die Fahrzeuge gesteigert und dadurch naturgemäß kostengünstiger werden.

Die Buchung von Anruf-Sammeltaxiverkehren aus einer Fahrplaninformation heraus wurde im Rahmen der Modellvorhaben mehrfach als Zielvorstellung geäußert. Dies ist wichtig, um die Prozesse für Fahrgäste und die Buchungs- oder Dispositionszentrale zu vereinfachen. Technisch ist dies jedoch bereits machbar und wird auch in Niedersachsen angewendet, bedarf jedoch der technischen Weiterentwicklung.

Die Integration von Fahrplandaten in die landesweite Connect-Fahrplandatenbank wird als zu aufwändig beschrieben. Die Landkreise wünschen sich hierbei Unterstützung. Wahrscheinlich lässt sich diesbzgl. mit kleineren organisatorischen oder technischen Maßnahmen Abhilfe schaffen.

---

Für die Gewährleistung der Anschlussicherung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) muss den in den Landkreisen tätigen Verkehrsunternehmen eine Schnittstelle zu den Ist-Daten der SPNV-Unternehmen zur Verfügung gestellt werden. Technisch stellt dies keine Hürde dar. Die Einzelverhandlungen der Landkreise mit den Unternehmen sind jedoch aufwändig und die Herstellung der technischen Schnittstellen teuer, sofern Einzellösungen verhandelt werden müssen. Über das Land könnte eine landesweite Regelung initiiert und gefördert werden. Eine Unterstützung kann durch eine Berücksichtigung in den Anforderungen in den Ausschreibungen des Landes für SPNV-Leistungen erfolgen.

### Innovative IKT und Weiterentwicklung

Ein Blick auf die Umsetzung von laufenden Maßnahmen zur Steuerung, Kommunikation und Buchung von hochgradig flexiblen Angeboten zeigt, dass der Bedarf an derartigen Lösungen noch nicht abgeschlossen ist. Die derzeit entwickelten Lösungen, proprietäre Einzelentwicklungen oder kommerzielle Produkte, sind für einen flächendeckenden Einsatz nicht per se ohne eine Einzelfallprüfung anwendbar. Diese Technologien sind daher hinsichtlich ihres Einsatzes weiter zu verbessern und auf die Anforderungen und Fähigkeiten der Nutzer besser abstimmen bzw. anpassen. Insofern wird ein Bedarf, auch neue und innovative IKT-Lösungen für die Gewährleistung von Mobilität auf dem Land einzusetzen, weiter bestehen und die Bereiche Information, Buchung, Bezahlung und Disposition vollständig einbeziehen müssen.

Grundvoraussetzung für den Einsatz mobiler Kommunikationslösungen ist die flächendeckende Verfügbarkeit von Mobilfunknetzen. Aus Niedersachsen und anderen Bundesländern ist bekannt, dass diesbezüglich auf dem Land Nachholbedarf besteht. Dies gilt sinngemäß auch für den Ausbau des Zugangs zu schnellem Internet. Damit wäre eine Kommunikation zumindest von festen Standorten aus gesichert.

## **6.3 Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Mobilitätsangeboten auf dem Land**

### **6.3.1 Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs**

#### **Finanzierungsrahmen**

Die eingangs beschriebenen Entwicklungen auf dem Land werden zunehmend die Finanzierung von Angeboten des ÖPNV erschweren. Dazu zählen wachsende Aufwendungen im Bereich sozialer Leistungen bei zurückgehenden Steuereinnahmen, die Einhaltung der Schuldenbremse usw. Die Finanzierung von Mobilitätsdienstleistungen wird daher bereits kurz- bis mittelfristig einen entscheidenden Rahmen setzen und eine Neuregelung der Verteilung von finanziellen Mitteln erfordern. Hierfür sind vor allem die Bundesländer und der Bund verantwortlich. Die Verhandlungen zwischen dem Bund und den Ländern über die weitere Zahlung von Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) ab 2015 laufen derzeit. Eine Anschlussfinanzierung für die am 31.12.2019 auslaufenden Mittel nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) ist ebenfalls rechtzeitig zu verhandeln.

Handlungsempfehlungen an das Land Niedersachsen zeigen in Abschnitt 7.4 einige Wege auf, die finanziellen Rahmenbedingungen für Akteure auf kommunaler und Kreisebene zu verbessern. Aber auch die Kommunen und die Landkreise selbst müssen Geschick bei der Gestaltung von Budgets und dem Realisieren von Synergieeffekten durch die Verknüpfung mehrerer Handlungs- und Politikberei-

---

che aufbringen. Dabei ist auch die Frage zu stellen, inwiefern sich Dritte, z. B. der Handel, an der Finanzierung und der Gestaltung von Mobilitätslösungen beteiligen können.

Die für Mobilitätsprojekte in Anspruch genommenen Fördertöpfe sind heute schon vielfältig. Neben verschiedenen Budgets der Kommunen und des Landes Niedersachsen kommen z. B. auch europäische Fördergelder zum Einsatz. Interessierte Kommunen und Landkreise müssen daher bei der Beschaffung von Fördergeldern unterstützt werden. Ob die bisher geleistete Unterstützung ausreicht, bleibt zu prüfen. Der Bedarf wird deutlich werden, wenn gemäß Handlungsempfehlung 7.1.1 zentrale *Ansprechpartner für Landkreise und Kommunen* benannt werden und dort eintreffende Anfragen entsprechend ausgewertet werden. Die Antworten auf die meistgestellten Fragen können wiederum in eine proaktive Beratung für Landkreise und Kommunen gem. Empfehlung 7.1.2, *Sachinformationen und Lösungsbeispiele*, einfließen.

In mehreren Zusammenhängen wurde in dieser Studie schon dargestellt, dass die Verwendung von Regionalisierungsmitteln nicht eindeutig geklärt zu sein scheint oder zumindest bei den Landkreisen und Kommunen Zweifel bestehen, wie diese korrekt einzusetzen sind. So sagt das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz [17] hierzu in § 7, Abs. 3 ohne weitere Einschränkungen aus: die „... Finanzierungsmittel sind für den öffentlichen Personennahverkehr zu verwenden.“ Ferner wurde im Laufe der Untersuchungen zu dieser Studie verschiedentlich angeregt, die Fördertatbestände der bestehenden Finanzierungsinstrumente zu hinterfragen und ggf. an die aktuellen Förderbedarfe anzupassen. Dieser Auffassung schließen sich die Gutachter in Anbetracht der dargestellten Unsicherheit bzgl. der Sachlage und der aktuellen Veränderungen an.

So wurde bereits umfassend aufgezeigt, dass neue Mobilitätsangebote mit gänzlich neuen organisatorischen und betrieblichen Strukturen einhergehen können oder müssen. Die Mobilitätsbedürfnisse, die mit den Dienstleistungen befriedigt werden, weichen von den herkömmlichen Mustern, insbesondere dem Schülerverkehr, deutlich ab: veränderte Zusammensetzung der Kunden, veränderte Fahrtzwecke, andere Zeitlagen der Fahrten und auch veränderte Randbedingungen, unter denen Menschen sich fortbewegen.

### **Strukturen**

Eine Finanzierung von eigenwirtschaftlichen ÖPNV-Verkehren, welche auf den Hauptreisezweck Schülerverkehr abgestellt sind, gerät ins Wanken, wenn die Anzahl der Schülerbeförderungen drastisch sinkt. So geht einerseits die Finanzierung von Schülerfahrkarten durch die Kommunen zurück, andererseits sinken auch die Mittelzuweisungen des Landes entsprechend der Regelungen nach § 45a. Eine Erhöhung der Preise für Schülerfahrkarten wird stark von den Kommunen beobachtet und ggf. begrenzt werden. Dadurch kann es passieren, dass sich Schülerverkehre nicht mehr eigenwirtschaftlich im Linienverkehr darstellen lassen.

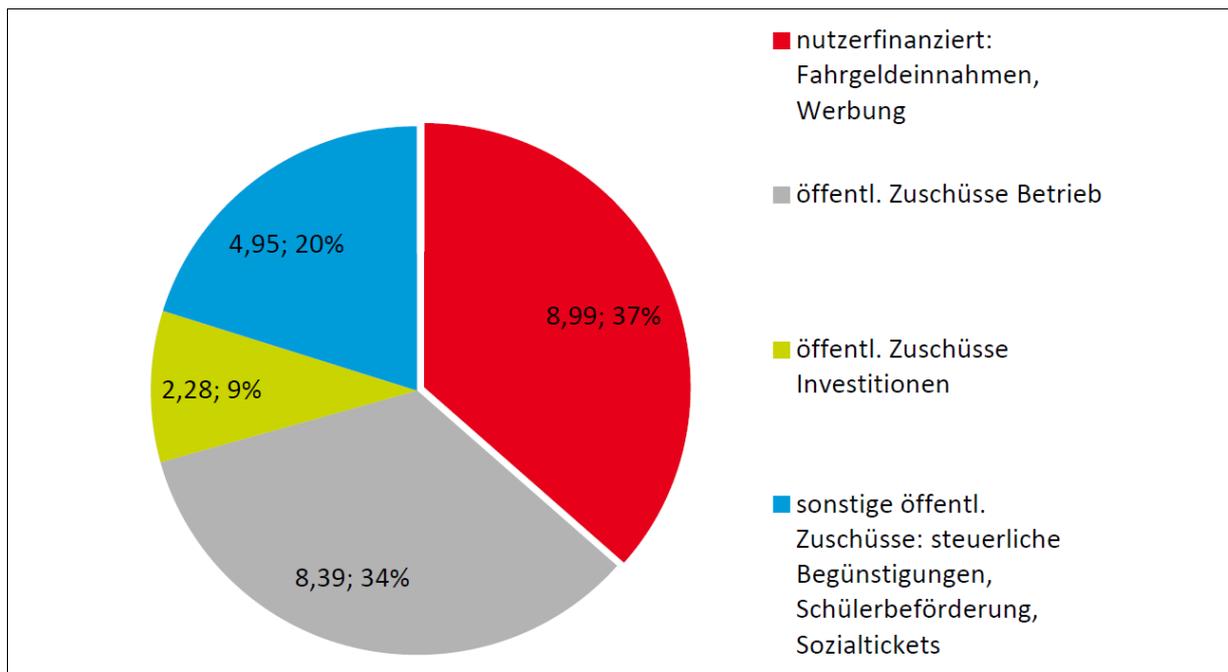
Die Landkreise als Aufgabenträger des ÖPNVs werden daher nach anderen Lösungen suchen (müssen), um den Schülerverkehr sicherzustellen. Neben dem verstärkten Einsatz von kleineren Fahrzeugen und Bedarfsverkehren (vgl. z. B. moobil+ in Vechta) ist mit der Umsetzung von integrierten Mobilitätskonzepten nach dem Beispiel des Landkreises Grafschaft Bentheim zu rechnen. Damit wird der Finanzierungsbedarf für andere Mobilitätsdienstleistungen steigen und es wächst die Notwendigkeit für eine Anpassung der Finanzierungsverfahren. Insbesondere gilt es für Landkreise, die eine Optimierung ihrer Verkehrsbedienung mit einem geringeren Anteil an Linienverkehren planen, die Mittel

des Landes zu sichern, welche diesen indirekt über die Vergabe von Zuwendungen nach § 45a PBefG an die Verkehrsunternehmen zukommen.

Möchte z. B. heute ein Landkreis einen bisher eigenwirtschaftlichen Linienverkehr in Bedarfsverkehre zur Flächenerschließung und einen Freistellungsverkehr nach Freistellungsverordnung [10] für die Schülerbeförderung umwandeln, hat dieser Landkreis nur sehr eingeschränkt die Möglichkeit, auf Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr nach § 45a PBefG zurückzugreifen. Ein bisher wesentlicher Teil der ÖPNV-Finanzierung, welcher bisher aus Landesmitteln bestritten wird, entfällt damit für den Landkreis. Für diesen entfällt damit auch ein wesentlicher Anreiz, Optimierungspotenziale im öffentlichen Verkehr zu ermitteln und effektivere und effizientere Lösungen umzusetzen.

Bormann et al. weisen in [4] auf Seite 6 darauf hin, dass die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs aus Erlösen und einer Vielzahl öffentlicher Zuwendungen sehr komplex und daher sehr intransparent ist. Dabei machen in Deutschland die Fahrgeldeinnahmen und sonstige Erlöse wie z. B. Werbung nach Boltze et al. [2] nur bis zu 60 % (unter günstigen Bedingungen in Städten) der Einnahmen aus, in ländlichen Räumen liegt der Wert meistens deutlich darunter. Bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote dürften nach verschiedenen Aussagen durchschnittlich kaum über 20 % erreichen.

Abbildung 5: Schätzung der für den deutschen ÖPNV aufgewendeten Finanzmittel in 2008  
Summe ca. 25 Mrd. EUR (Quelle: [2])



Aufgrund der gegebenen finanziellen Verflechtungen liegt zumindest in Niedersachsen weiterhin eine Trennung der planerisch-politischen Verantwortung der Landkreise von der finanziellen Verantwortung vor. Damit sind aus der Sicht der Landkreise finanzielle Risiken vorhanden, die sie in ihrer Handlungs- und Entscheidungsfreudigkeit stark hemmen können. Im Rahmen der Begleitung der Modellvorhaben zeigt sich dies z. B. an der Frage, welche Leistungen einer Mobilitätszentrale ein Landkreis aus Regionalisierungsmitteln finanzieren darf. Ziel des Landes muss es also sein, den Landkreisen und Kommunen eine möglichst flexible Verausgabung von Mitteln für den ÖPNV einzuräumen um diese zu einem möglichst effizienten Umgang mit den Mitteln zu motivieren. Durch geeignete Maßnahmen

---

ist sicherzustellen, dass eigene Mittel der Landkreise und Kommunen für den ÖPNV nur in dem Umfang zurück gefahren werden, wie dies z. B. durch Einsparungen zu rechtfertigen ist. Andernfalls wären auch die Landesmittel entsprechend abzusenken.

### 6.3.2 Was Praktiker vor Ort brauchen

Die niedersächsischen Landkreise und kreisfreien Städte sind, neben den Zweckverbänden, Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Sie sind für die Bewältigung der Aufgaben eines Aufgabenträgers sehr unterschiedlich aufgestellt und damit für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sehr unterschiedlich motiviert. Dies zeigt schon eine Analyse der niedersächsischen Nahverkehrspläne aus 2011 in der niedersächsischen Studie *Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen* [12]. Sie stellt fest, dass einige Nahverkehrspläne „Probleme nicht nur transparent machen, sondern auch Lösungs- und Handlungsansätze anbieten“ (S. 37). Diese Nahverkehrspläne waren zum Zeitpunkt der Erhebung aber in der Minderheit. Andere hingegen gestalten sich als „Betreiber- und Status-quo-orientierte Nahverkehrspläne, die wettbewerbskritisch sind und das wirtschaftliche Interesse der Betreiber in den Vordergrund stellen“ (S. 38). Grundsätzlich andere Strukturen weisen Nahverkehrspläne auf, welche für den Einzugsbereich von Nahverkehrsverbänden erstellt werden.

Die Unterschiede der Landkreise liegen in folgenden Bereichen:

- Organisationsstruktur: Der öffentliche Personennahverkehr wird in der Kreisverwaltung teilweise von speziell für diese Aufgaben bestimmtem Personal verantwortet oder ist an einen anderen Aufgabenbereich angehängt, z. B. das Immobilienmanagement (Schulgebäude) oder die Schulverwaltung (Schülerverkehre). Manche Landkreise haben ÖPNV-Know-how außerhalb der Verwaltung aufgebaut, z. B. in kreiseigenen Gesellschaften wie der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (Gesellschafter: acht Landkreise einschl. u. a. des Landkreises Heidekreis). Darüber hinaus nehmen regional tätige Verkehrsunternehmen Einfluss auf die Planungen, z. B. über auf der politischen Ebene oder in ihrer Rolle als kommunales Verkehrsunternehmen.
- Qualifikation und Motivation: Die in Kommunal- und Kreisverwaltung mit der Entwicklung des ÖPNV befassten Mitarbeiter haben in aller Regel keine mit dem Aufgabenbereich verwandte (Primär-)Qualifikation. Vielmehr wachsen diese durch die Beschäftigung mit öffentlicher Mobilität in ihre Aufgaben hinein. Aufgrund der Komplexität des Themas und der Arbeitsbelastung mit weiteren Aufgabenbereichen kann die Entwicklung des ÖPNV als Pflichtaufgabe mit Minimaleinsatz enden. Eine aktive Gestaltung ist unter diesen Umständen nicht möglich. Fehlt zudem eine Unterstützung durch die politischen Gremien und wird dem ÖPNV nur ein geringer Stellenwert zugedacht, wird dieser nur verwaltet, nicht jedoch gestaltet.
- Regionale Problemstellungen: Die lokalen und regionalen Randbedingungen erzeugen einerseits einen unterschiedlich starken Handlungsdruck, den ÖPNV zu entwickeln. Andererseits beeinflussen sie auch die Möglichkeiten, Umfang und Qualität der Angebote zu entwickeln und zur Verfügung stehende Budgets sinnvoll einzusetzen. Diese Randbedingungen gilt es zu erkennen und zu bewerten. Zum Einsatz kommende Mobilitätslösungen müssen diesen Randbedingungen entsprechen.

---

Unter diesen Voraussetzungen ist es notwendig, den handelnden Personen, aber auch den interessierten Bürgern und Kommunalpolitikern Informationen und Unterstützung zukommen zu lassen, um die Situation vor Ort analysieren, bewerten und entwickeln zu können. Sowohl bürgerliches als auch kommunalpolitisches Engagement sind fast ausschließlich ehrenamtlicher Natur. Daher müssen die formalen und fachlichen Hürden sowohl für die Aufgabenträger als auch für eine ehrenamtliche Beteiligung möglichst niedrig gelegt werden. So wird schon in [12] darauf verwiesen (S. 38):

*Innovationen in der Nahverkehrsplanung in den einzelnen Kommunen sind nach wie vor häufig abhängig von einzelnen engagierten Persönlichkeiten sowie vom Austausch innovativer Projektideen und guter Beispiele. Daher werden auch regionale und kommunale Kooperationen im Hinblick auf die Erprobung neuer, flexibler ÖPNV-Konzepte als sehr wichtig und unterstützenswert erachtet.*

Wenngleich die Voraussetzungen in jeder Region speziell sind und individuell angepasste Lösungen erfordern und ermöglichen, gibt es bestimmte, immer wiederkehrende Rahmenbedingungen und Handlungsmuster, die sich bedarfsgerecht aneinander anpassen lassen. Neben einem flexiblen Handlungsrahmen, der durch die Bundes- und Landesgesetzgebung geschaffen werden muss, müssen fachliche Kenntnisse und qualifizierte Praxisbeispiele vermittelt werden, an denen es nicht mangelt. Eine Vielzahl von Quellen bietet eine Fülle von Informationen, die eine Auseinandersetzung mit Mobilität auf dem Land, mobilen Dienstleistungen, Gestaltung von individueller Mobilität und ländlicher Struktur und Entwicklung umfassen. Nachstehend werden die derzeit wichtigsten und einige ergänzende Quellen vorgestellt.

- Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels: Innovative Handlungsansätze und Praxisbeispiele aus ländlichen Räumen in Deutschland [7]

Dies ist vermutlich die derzeit umfassendste Zusammenstellung von Praxisbeispielen aus vier miteinander vernetzten Bausteinen: stationäre Versorgungsangebote, mobile Versorgungsangebote, nachhaltige Mobilitätsangebote und Organisation und Vermarktung. Die Quelle gibt Anregungen und macht Mut, aktiv zu werden. Wege zur Umsetzung von Mobilitätsdienstleistungen werden eher in den weiteren Quellen aufgezeigt.

- Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum – Good-Practice-Beispiele/Steckbriefe [21]

Diese Zusammenstellung bietet in knapper Darstellung beispielhaft die Möglichkeiten, welche Akteure für die Gestaltung von lokaler und regionaler öffentlicher Mobilität haben. Die Steckbriefe sollen ihnen Anregungen und Argumentationshilfen für die Beantragung und Folgenabschätzung von neuen Angeboten liefern. Die Ergebnisse fließen in eine weitere Quelle ein: *Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum: Handbuch für nachhaltige Regionalentwicklung* [1]. Dort werden neben „Mobilitätsdienstleistungen“ auch „Mobile Dienstleistungen“ behandelt.

- Differenzierte Bedienung im ÖPNV; Flexible Bedienungsweisen als Baustein eines marktorientierten Leistungsangebotes [23]

Das Handbuch, herausgegeben vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, stellt die gesammelte Erfahrung eines VDV-Arbeitskreises zur differenzierten Bedienung zur Verfügung. Eine umfassende Darstellung der betrieblichen Varianten wird um Fragen der Finanzierung, rechtliche Themen und Praxisbeispiele ergänzt. Da diese Quelle von 2009 ist, bie-

---

ten andere Quellen inzwischen aktuellere Praxisbeispiele, welche aber selten auf neuen betrieblichen Grundlagen aufbauen.

- Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV; Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen [6]

Regionalplaner, Aufgabenträger, Betreiber und politisch Verantwortliche sind angesprochen, um als Akteure in der Regional- und Verkehrsplanung Hintergrundinformationen und Planungshilfen zur Konzeption flexibler ÖPNV-Angebote zu erhalten. Verschiedenen Siedlungs- und Raumstrukturen als Rahmenbedingungen für die Gestaltung flexibler Bedienungsformen wurden besonders berücksichtigt.

- Ergänzung und Substitution bestehender SPNV-Angebote durch flexible Bedienformen – Eine Machbarkeitsanalyse [3]

Das Ziel der Studie ist, „... das Bedienkonzept für schwach frequentierte Halte des Schienenpersonennahverkehrs effizienter zu gestalten“. In dieser Hinsicht werden sowohl Anwendungsbeispiele geboten, als auch die Kalkulation betrieblicher Lösungen exemplarisch vorgestellt. Diese Studie hat jedoch einen eindeutigen Schwerpunkt und ist daher im Wesentlichen im Zusammenhang mit SPNV-Verkehren sinnvoll anwendbar.

- Drittnutzerfinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs - Ein Leitfaden für Aufgabenträger [2]

Die Quelle zeigt verschiedene Möglichkeiten auf, wie Dritte für eine Kofinanzierung von ÖPNV-Dienstleistungen herangezogen werden können. ÖPNV auf dem Land bietet sicherlich ungünstigere Voraussetzungen für eine Drittnutzerfinanzierung, aber sie sollte auch dort verfolgt werden.

- MODULE für Nahversorgungslösungen – Eine Handreichung [24]

Die Broschüre bietet eine strukturierte Übersicht über die Gestaltung von Nahversorgungsangeboten im ländlichen Raum einschließlich mobiler Dienstleistungen.

---

## **7 Handlungsempfehlungen an das Land Niedersachsen**

Die Maßnahmen, die dem Land Niedersachsen zur Umsetzung empfohlen werden, sind aus den Erfahrungen der beiden Modellvorhaben, den weiteren analysierten Vorhaben bzw. Praxisbeispielen und der Darstellung des Status-quo öffentlicher Mobilität auf dem Land (Abschnitt 6.2 ff.) abgeleitet. Sie sind nach Handlungsfeldern strukturiert. Es wird Wert darauf gelegt, dass die Maßnahmen unabhängig voneinander umsetzbar sind. Jede einzelne Maßnahme kann ihre Wirksamkeit bzgl. einer Förderung von bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten unabhängig von anderen entfalten. Es sei darauf hingewiesen, dass mehrere Maßnahmen sich gegenseitig verstärken können. Vorschläge für ein koordiniertes Vorgehen sind in Abschnitt 7.5 beschrieben.

Der Schwerpunkt dieser Studie liegt auf Mobilitätsdienstleistungen, welche den öffentlichen Linienverkehr ergänzen bzw. unterhalb von diesem angesiedelt sind. Aufgrund der typischen Kleinräumigkeit solcher Verkehre sind neben den Landkreisen besonders die Kommunen von der Umsetzung solcher Lösungen betroffen und zu motivieren, sich an deren Entwicklung zu beteiligen. Die nachfolgenden Handlungsempfehlungen, welche sich an das Bundesland Niedersachsen richten, beziehen aber wegen der engen Verknüpfung der verschiedenen Angebotsebenen fast immer Aspekte der Entwicklung des allgemeinen ÖPNV ein.

### **7.1 Beratung für Landkreise und Kommunen**

#### **7.1.1 Ansprechpartner für Landkreise und Kommunen**

##### **Problemstellung**

Mehrere Fachgespräche haben verdeutlicht, dass in den Kommunen und Landkreisen die Bedeutung der Mobilität als Querschnittsaufgabe und öffentlicher Mobilitätslösungen für die Lebensqualität bekannt ist. Dennoch werden die Herausforderungen eines zukunftsweisenden ÖPNV für ländliche Regionen und die möglichen Handlungsansätze bisher zu selten erkannt und angegangen. Dies wird durch die Voraussetzungen in den Regionen oft gebremst. So liegt die Entwicklung des ÖPNV meistens in der Verantwortung von ein bis zwei Personen, welche diese im Tagesgeschäft voran treiben müssen. Einzelheiten wurden bereits in Abschnitt 6.2 beschrieben.

Fachliches und methodisches Know-how muss in vielen Fällen erst aufgebaut und dann auch gehalten werden. Dies gilt für Vertreter von Verwaltungen, der Kommunalpolitik und auch der Bürger. Dieser Personenkreis benötigt daher vertrauensvolle und qualifizierte proaktive Ansprechpartner, die eine effektive Arbeit anstoßen, vereinfachen oder durch umfassende Bereitstellung von Informationen unterstützen.

##### **Lösungsansatz**

Die Qualifikation und Motivation der betroffenen Personenkreise in den Kommunen und Landkreisen ist zu unterstützen und zu fördern. Es muss diesen einfach gemacht werden, Hürden, die in dem Bereich mangelnder Kenntnisse und Erfahrungen liegen, zu senken und sich mit möglichst geringem Aufwand zukunftsweisenden Lösungen des ÖPNV zu öffnen.

Hierzu werden qualifizierte, zentrale Ansprechpartnern für die Akteure aus Landkreisen und Kommunen benannt. Diese Ansprechpartner sollen in der Lage sein, den Akteuren Wege zu weiterfüh-

---

renden Ansprechpartnern, weiterführenden Informationen und zu möglichen Kooperationspartnern aufzuzeigen. Eine Beratungsmaßnahme soll eine Unterstützung bei rechtlicher Beratung, die Kommunikation von Lösungsbeispielen bzw. Vorbildern sowie das Angebot von Kontakten und fachlichen Informationen umfassen. Das Angebot kann grundsätzlich in Stufen weiter entwickelt werden. Ein Anforderungsprofil für die zentralen Ansprechpartner enthält Anlage 5.

Die zentralen Ansprechpartner sind mit den Kommunen und Landkreisen proaktiv zu kommunizieren. Sollten mehrere zentrale Ansprechpartner mit regionaler oder fachlicher Zuständigkeit benannt werden, muss ein intensiver Austausch zwischen diesen sichergestellt werden. Folgende Parteien kommen aus Sicht der Gutachter als zentrale Ansprechpartner in Frage:

- Zusammenschlüsse von Landkreisen auf der Basis von regionalen Initiativen, z. B. die Gemeinschaft „Das Oldenburger Land“, die an der „Logistikachse Ems“ beteiligten Landkreise, Landkreise einer Metropolregion usw. Bei der Wahl einer solchen Lösung wäre sicher zu stellen, dass kein Landkreis ohne Zuordnung zu einem Zusammenschluss bleibt. Wahrscheinlich ist mit Aufwand für die Organisation und ggf. Kostenaufteilung zu rechnen. Je nach Vorhandensein zentraler Strukturen ist damit zu rechnen, dass sich die betroffenen Landkreise diesbezüglich nicht ohne weiteres einigen können.
- die Ämter für regionale Landesentwicklung. Die den vier Ämtern zugeordneten Regionen und damit die regionalen Zuständigkeiten der Ansprechpartner wären eindeutig definiert. Die Ämter für regionale Landesentwicklung stehen für eine Querschnittsfunktion und wären damit in der Lage, Querverbindungen zwischen thematisch verwandten Aufgaben und Entwicklungen herzustellen, z. B. der regionalen Entwicklung und der medizinischen Versorgung.
- die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG). Die LNVG verfügt über eine hohe fachliche ÖPNV-Kompetenz und ist bereits heute landesweit tätig, wenn auch mit dem Schwerpunkt des Schienenpersonennahverkehrs. Sie ist in rechtlichen Fragen sowie Fragen der Finanzierung Spezialist. Die LNVG käme daher auch als ergänzender Ansprechpartner in Frage, sollte regionalen Ansprechpartnern der Vorzug gegeben werden.

### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen initiiert und fördert die Beratung für Kommunen und Landkreise zur Bewältigung neuer Herausforderungen bei der Umsetzung von Mobilitätslösungen im ländlichen Raum. Ggf. benennt das Land zentrale Ansprechpartner, sofern dies in seinem Verfügungsbereich liegt. Gemeinsam mit den Maßnahmen „Sachinformationen und Lösungsbeispiele“ und „Vernetzung der Akteure“ stellt die Beratung die Übertragung von Erfahrungen und Ergebnissen aus anderen Vorhaben und Regionen sicher.

### **7.1.2 Sachinformationen und Lösungsbeispiele**

#### **Problemstellung**

Die Landkreise als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV können ihre Aufgaben leichter und besser wahr nehmen, wenn sie vorhandene Erkenntnisse und Lösungsbeispiele an den Randbedingungen und Zielsetzungen ihrer Region spiegeln und auf bewährte Lösungswege zurückgreifen

---

können. Die Kommunen, verantwortlich für die Versorgung vor Ort und damit auch für die Erreichbarkeit von Dienstleistungsangeboten, ergreifen vermehrt die Initiative für die Gestaltung öffentlicher Mobilitätsangebote. Dabei kann die Bereitstellung von Sachinformationen und Lösungsbeispielen nicht die grundlegende Analyse der örtlichen und regionalen Gegebenheiten ersetzen. Sie erleichtert jedoch die Arbeit sehr und kann die Schwellen senken, sich mit innovativen Lösungen auseinander zu setzen. Die obige Problembeschreibung unter der Empfehlung „Ansprechpartner für Landkreise und Kommunen“ verdeutlicht hierzu die Einzelheiten.

Es liegen bereits umfassende Erkenntnisse und Lösungsbeispiele für die Gestaltung öffentlicher Mobilität vor. Einiges davon ist auch über das Internet verfügbar. Forschungsergebnisse werden bereits über einen langen Zeitraum entwickelt und veröffentlicht. Verschiedene öffentliche Einrichtungen bemühen sich, „Licht ins Dunkel“ zu bringen, z. B. über die Veröffentlichung von Ergebnissen von Forschungs- und Förderprogrammen. Diese Quellen sind jedoch in aller Regel auf den jeweiligen Forschungsschwerpunkt ausgerichtet. Daher ist die Vielfalt der Quellen und Informationen groß.

In diesem Zusammenhang ist das Forschungsinformationssystem (FIS) Mobilität und Verkehr<sup>5</sup> zu erwähnen, welches im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur betrieben und weiterentwickelt wird. Dieses bietet ohne die Bildung eines ausgeprägten Schwerpunkts einen weitreichenden Überblick über Themen des Verkehrs, auch des öffentlichen Personennahverkehrs. Thematisch vernetzt und kommentiert sind dort Forschungsberichte und andere Dokumentationen verfügbar, die oft elektronisch abgelegt sind.

Für den Bereich des ÖPNV im ländlichen Raum und in dem vorliegenden Zusammenhang fehlt jedoch in dieser Quelle bisher eine praxisorientierte Darstellung, welche aus der Perspektive der Kommunen und Landkreise prozessorientierte Handlungsempfehlungen anbietet. Es gibt nach Erkenntnis der Autoren bisher auch keine andere umfassende Quelle, welche diese bereits leistet.

### **Lösungsansatz**

Den Akteuren in den Kommunen und Landkreisen werden aufbereitete und strukturierte Sachinformationen und Lösungen für die Entwicklung von Mobilitätsangeboten in ihrem Zuständigkeitsbereich zur Verfügung gestellt. Dabei ist auf die beiden folgenden Punkte Wert zu legen:

- Die Darstellung muss praxisorientiert sein und zur Umsetzung von guten Lösungen anregen. Praxisbeispiele aus dem direkten Umfeld niedersächsischer Akteure sind besonders hervorzuheben.
- Den spezifischen Randbedingungen des Landes Niedersachsen ist hierbei Rechnung zu tragen. Dies gilt insbesondere hinsichtlich in Niedersachsen vorgehaltener Angebote an Ansprechpartnern und Dienstleistungen sowie in Niedersachsen geltender Vorschriften und Verfahren (Genehmigung, Finanzierung usw.) sowie Fördermöglichkeiten.

Die Bereitstellung erfolgt sinnvoller Weise über einen Internetangebot. Wichtig ist, dass das Angebot offensiv und wiederholt gegenüber den Kommunen und Landkreisen kommuniziert wird. Dort, wo im Internet bereits verlässliche Informationsangebote vorliegen, kann auf diese verwiesen werden, um ein Duplizieren des Angebots zu vermeiden und den Arbeitsaufwand zu senken. Für die Umsetzung

---

<sup>5</sup> Erreichbar über [www.forschungsinformationssystem.de](http://www.forschungsinformationssystem.de). Eine Nutzung ist ohne jede Registrierung und Anmeldung möglich.

---

wird ein zweistufiges Verfahren vorgeschlagen, bestehend aus einem statischen Grundangebot (Stufe 1), welches später um speziell aufbereitete und moderierte Angebote ergänzt werden soll (Stufe 2). Die Planung dieser Maßnahme muss von Beginn an den Betrieb des Internetauftritts sowie die Pflege und Fortschreibung der Informationen berücksichtigen.

### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen stellt die Erstellung und den Betrieb eines internetbasierten Informationsangebots für Akteure aus den Kommunen und Landkreisen für die Planung, Umsetzung und Finanzierung von öffentlichen Mobilitätsdienstleistungen sicher.

## **7.1.3 Informationen und Beratungsangebote für Initiativen**

### **Problemstellung**

Die schnelle Entwicklung von Bürgerbusangeboten in Niedersachsen verdeutlicht einerseits den hohen Bedarf an Mobilitätsdienstleistungen in Ergänzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot. Andererseits generiert das hohe Interesse von Bürgern aus allen ländlichen Regionen Niedersachsens einen hohen Informationsbedarf dazu, wie man einen Bürgerbus organisiert, welche rechtlichen, organisatorischen und wirtschaftlichen Randbedingungen einzuhalten usw. Da das Engagement der Bürger ausschließlich ehrenamtlich erfolgt, muss deren Aufwand für die Planung von Bürgerbusangeboten und die Abwicklung von formalen und organisatorischen Aufgaben möglichst gering gehalten werden. Dies ist notwendig, um eventuelle Frustrationen gering zu halten und das Engagement nicht erlahmen zu lassen.

### **Lösungsansatz**

Analog zu der Bereitstellung von Informationen für die Verwaltungen von Kommunen und Landkreisen wird ein Informationsangebot für ehrenamtliche Initiativen bereitgestellt. Dieses umfasst Mobilitätsangebote, in denen sich Bürger ehrenamtlich engagieren bzw. die diese in der Organisationsform „Verein“ entwickeln können, z. B. Bürgerbus-Verkehre. In diesem Zusammenhang sollen auch Ansprechpartner genannt werden, bei denen sich bildende Initiativen eine neutrale Erstberatung bekommen können.

### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen stellt die Erstellung und den Betrieb eines internetbasierten Informationsangebots für ehrenamtliche Initiativen zur ehrenamtlichen Umsetzung von Mobilitätsangeboten sicher. Das Informationsangebot kann im Rahmen eines gemeinsamen Internetauftritts mit dem Angebot für Kommunen und Landkreise angeboten werden.

---

## **7.2 Integration und Verstetigung**

### **7.2.1 Vernetzung der Akteure**

#### **Problemstellung**

Vertreter aus Kommunen und Landkreisen suchen teilweise heute schon den direkten Kontakt mit Partnern aus anderen Landkreisen. Der Austausch ist fruchtbar und führt zu kreativen Entwicklungen: Beispiel geben und voneinander lernen. Im Arbeitsalltag unterbleibt dieser Austausch jedoch oft. Viele Menschen sehen die Vorzüge des direkten Austauschs nicht oder ergreifen nur schwer die Initiative.

Die Durchführung eines Workshops im Rahmen dieser Studie unter Beteiligung thematisch sehr aktiver Landkreise diente nicht nur dem Erkenntnisgewinn für die Empfehlungen dieser Studie, sondern auch dem Austausch der Parteien untereinander. Weitere im Rahmen der Arbeiten an dieser Studie kontaktierte Parteien zeigten sich sehr interessiert an einem Austausch, den Ergebnissen dieser Studie und an einer weiteren Entwicklung von Mobilität im ländlichen Raum.

#### **Lösungsansatz**

Die Vermittlung von persönlichen Kontakten und der Austausch zwischen Personen, die aktiv an ähnlichen Themen arbeiten, fördert die Kreativität und steigert die Effizienz von Lösungen. Es gilt, Hemmschwellen zur Kontaktaufnahme abzubauen, z. B. dadurch, dass Kontaktdaten, Informationen und Arbeitsergebnisse aktiv durch die Netzwerkpartner kommuniziert werden. Dazu können offene Veranstaltungen, gegenseitige Besuche oder ein regelmäßiger Informationsaustausch dienen.

Die Vernetzung muss aktiv moderiert werden, um eine große Wirkung zu entfalten. Das Netzwerkmanagement muss mindestens die Eckpunkte einer Kommunikation aufzeigen, wie z. B. eine jährliche Veranstaltung, einen regelmäßigen Newsletter, an dem sich die Netzwerkpartner beteiligen können, usw. Die Vernetzung der Akteure gelingt am besten in Kombination mit weiteren Maßnahmen, wie z. B. in der Empfehlung „Sachinformationen und Lösungsbeispiele“ dargestellt.

Da die Kommunen bei der Entwicklung von Mobilitätsdiensten, die den Linienverkehr ergänzen, eine wachsende Rolle spielen werden bzw. müssen, sind diese in die Vernetzung einzubeziehen. In Niedersachsen sind dies gut 1.000 Städte und Gemeinden, davon 713 in Samtgemeinden. Die Gemeinden sollten zumindest über die Samtgemeinden angesprochen werden.

#### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen fördert die intensive Vernetzung der thematisch betroffenen Akteure und stellt ein aktives Netzwerk-Management sicher. Dies gewährleistet zusätzlich eine inhaltliche Koordination des Themas Mobilität im ländlichen Raum und dass die Angebote aus dem Handlungsfeld *Beratung für Landkreise und Kommunen* ihre Adressaten erreichen. Über die Vernetzung kann auch eine Motivation derjenigen Akteure erzielt werden, die der Entwicklung von Mobilitätslösungen auf dem Land bisher abwartend gegenüber stehen. Eine Zusammenarbeit mit den Kommunalen Spitzenverbänden wird angeregt.

---

## 7.2.2 Handlungsrahmen „Mobilität im ländlichen Raum“

### Problemstellung

Mobilität im ländlichen Raum wird durch eine Vielzahl von Akteuren beeinflusst bzw. gestaltet. Im Rahmen der Durchführung des hier behandelten Modellprojekts waren im Rahmen des begleitenden Projektausschusses allein drei niedersächsische Landesministerien, die Staatskanzlei sowie weitere Vertreter aus Landeseinrichtungen und mehreren Landkreisen beteiligt. Der Austausch zwischen diesen Einrichtungen anlässlich des Modellprojektes war rege, sehr konstruktiv und wurde sehr begrüßt. Es wurde festgestellt, dass aufgrund der großen Bedeutung der Schülerverkehre und der Auswahl von Schulstandorten zukünftig auch das Niedersächsische Kultusministerium an einem Dialog beteiligt werden müsse. Dies macht deutlich, dass ein Dialog unter Beteiligung möglichst vieler seitens des Landes beteiligter Einrichtungen zwingend notwendig ist, um einen internen Austausch und eine fachliche Abstimmung zu ermöglichen. Diese Forderung gilt analog der Empfehlung zur Verstärkung der Vernetzung auf der Ebene der Kommunen und Landkreise.

Mehrere Landkreise, die im Rahmen des Diskussionsprozesses beteiligt waren, äußerten einen großen Bedarf an einer mittel- bis langfristigen Perspektive für die Entwicklung der Rahmenbedingungen für Mobilität im ländlichen Raum. Neben der Bestimmung eines Mindest-Finanzierungsrahmens über einen möglichst langen Zeitraum wird Wert auf folgende Festlegungen gelegt:

- Eröffnung eines möglichst flexiblen Rahmens für die Verausgabung finanzieller Mittel im Sinne der Gewährleistung öffentlicher Mobilität (Zweckbindung),
- Festlegung der thematischen und fachlichen Zuständigkeiten seitens des Landes bzgl. Mobilität im ländlichen Raum,
- Identifizierung und transparente Darstellung der landesseitig wichtigen Themen, welche im Zusammenhang mit Mobilität im ländlichen Raum von Bedeutung sind und ggf. einen Einfluss auf die Finanzierung und Gestaltung von öffentlicher Mobilität haben können, z. B. die medizinische Versorgung und ländliche Entwicklung.

Es ist der Wunsch der Landkreise, ihre Planungen und Strukturen, sowohl verwaltungs- als auch angebotsseitig auf diese Rahmenbedingungen abzustellen.

### Lösungsansatz

Die vorgenannten Ausführungen zeigen den Bedarf für einen Handlungsrahmen auf Landesebene auf. Dieser soll durch eine hohe Transparenz der Zuständigkeiten, der Entwicklung von planerischen Schritten seitens des Landes Niedersachsen und der externen Rahmenbedingungen, z. B. durch EU-Recht und Bundesvorgaben, dargestellt werden. Die Unkenntnis der zu erwartenden Entwicklungen verursacht bei den Betroffenen Unsicherheit und lähmt damit ggf. auch die Dynamik der Umsetzungsaktivitäten.

Die Transparenz soll durch einen intensiven Dialog zwischen der Landesebene (Ressort übergreifend) einerseits und den Kommunen und Landkreisen andererseits erreicht werden. In diesem Rahmen sind Diskussionsergebnisse gemeinsam zu bewerten und öffentlich festzuhalten. Ergebnisse z. B. dieser Studie sowie anderer Forschungs- und Umsetzungsaktivitäten können zum Anlass genommen werden, die Wirksamkeit der Rahmenbedingungen zu hinterfragen und ggf. Veränderungen einzulei-

---

ten. Der Handlungsrahmen „Mobilität im ländlichen Raum“ wird sich durch den Prozess weitgehend selbständig entwickeln.

### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen entwickelt eine kontinuierliche, ressortübergreifende Zusammenarbeit öffentlicher Stellen sowie den Rahmen für einen intensiven Dialog mit an der Umsetzung von öffentlicher Mobilität beteiligten Akteuren. Der Dialog wird moderiert. Seine Ergebnisse werden transparent kommuniziert.

## **7.2.3 Verfügbarkeit von Mobilitätszentralen**

### **Problemstellung**

Die Einführung bedarfsorientierter Mobilitätsangebote steigert neben der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des ÖPNV auch dessen Komplexität aus Sicht des Kunden. Dies gilt ganz besonders, wenn in einer Region verschiedene, dem Prinzip nach unterschiedliche Angebote existieren. Darüber hinaus erfordern bedarfsgesteuerte Verkehre eine Disposition, welche Fahrtwünsche ggf. bündelt und die tatsächlich durchzuführenden Fahrten bestimmt und veranlasst.

Auf Sicht des Kunden müssen die Angebote möglichst einfach zugänglich gemacht werden. Die Anzahl der Kommunikationskanäle ist daher auf möglichst nur einen je Medium zu reduzieren: nur eine Telefonnummer, nur ein Internetauftritt für alle Angebote in einer Region usw. Unter Umständen kann es sinnvoll sein, den Bürgern einer Region auch persönliche Beratung oder weiterführende Dienstleistungen zur Deckung ihrer Mobilitätsbedürfnisse anzubieten. Maßgeblich hierfür sind die Randbedingungen einer Region.

### **Lösungsansatz**

Für den ländlichen Raum wird die Einrichtung von Mobilitätszentralen (MobiZ) verfolgt, welche die Beauskunftung von öffentlichen Mobilitätsdienstleistungen anbieten, die Reservierung bzw. Bestellung von Bedarfsverkehren ermöglichen und je nach örtlicher Verantwortung und Rahmenbedingungen auch die Disposition der Bedarfsverkehre übernehmen.

Der Betrieb einer Mobilitätszentrale ermöglicht zudem die Analyse nicht abgedeckter Bedarfe durch die Dokumentation und Auswertung nicht zufriedenstellend erteilter Auskünfte, z. B. hinsichtlich nicht bedienter Ziele oder nicht abgedeckter Zeiträume. Durch die Verfügbarkeit einer Grundstruktur für die Organisation und Abwicklung von Bedarfsverkehren senkt eine Mobilitätszentrale die Einstiegshürden für die Einrichtung und Kommunikation weiterer Mobilitätsdienstleistungen. Anlage 4 zeigt einen Entscheidungskatalog für die Gestaltung von Mobilitätszentralen, der im Rahmen dieser Studie erarbeitet wurde. Er kann möglichen Anwendern als strukturierte Entscheidungsgrundlage für die Entwicklung einer MobiZ unter Berücksichtigung der regionalen Randbedingungen dienen.

Mobilitätszentralen können bezüglich ihres räumlichen Einzugsbereichs unterschiedlich organisiert werden. Die Einrichtung einer Mobilitätszentrale für nur einen Landkreis ist voraussichtlich aus Kostengründen nicht dauerhaft realisierbar. Daher bietet sich der gemeinsame Betrieb einer Mobilitätszentrale durch benachbarte Landkreise an. Der Betrieb einer landesweiten Beauskunftung von ÖPNV-Verkehren wird z. B. in Nordrhein-Westfalen praktiziert und von mehreren Fachleuten als geeignet

---

und den Bedürfnissen entsprechend bewertet. Dennoch legen die Diskussionsergebnisse nahe, sich bei der Einrichtung von Mobilitätszentralen an funktionalen Räumen zu orientieren. Technisch werden zudem Möglichkeiten geboten, mehrere Mobilitätszentralen zu Zeiten schwacher Nachfrage miteinander zu verbinden und auf eine zentrale Auskunft überzugehen.

### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen unterstützt die großräumige Einführung von Mobilitätszentralen. Deren Finanzierung wird den Landkreisen über die Zuhilfenahme vorhandener Finanzierungsinstrumente wie Regionalisierungsmittel und Investitionsmittel nach dem niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetztes ermöglicht.

Das Land untersucht und bewertet aus Sicht der Kunden sowie aus organisatorischer, technischer und finanzieller Sicht potentieller Betreiber vergleichend mehrere Handlungsalternativen der Einführung und stimmt diese mit den Aufgabenträgern ab. Eine weitergehende finanzielle Förderung zur Einrichtung von Mobilitätszentralen wird entsprechend der Untersuchungsergebnisse entwickelt bzw. auf die Bedürfnisse abgestimmt.

## **7.2.4 Verstärkte Integration der Mobilität in die Planung**

### **Problemstellung**

Die Raum- und Siedlungsentwicklung und die Wahl von Standorten für zentrale Einrichtungen haben einen großen Einfluss auf den sich ergebenden oder notwendigen Verkehrsaufwand und damit die Kosten. So gibt es große Wechselwirkungen zwischen der Schulentwicklungsplanung (Wahl von Schulstandorten) und dem notwendigen Beförderungsaufwand für die Schülerbeförderung. Da es sich im Fall der Schülerbeförderung weitgehend um öffentlich finanzierte Mobilität handelt, ist eigentlich ein intensiver Abwägungsprozess zwischen zur Wahl stehenden Schulstandorten unter Einbeziehung der resultierenden Kosten für die Schülerbeförderung notwendig. Dies geschieht jedoch selten. Gründe sind fehlendes Bewusstsein bei den am Abwägungsprozess Beteiligten, fehlende Kenntnisse für den Abwägungsprozess und ggf. auch örtliche Partikularinteressen.

Ähnliche Effekte gelten für die Wahl der Standorte von zentralen Einrichtungen wie Krankenhäusern, Handelseinrichtungen und dergleichen. Ein Standort kann mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs einfacher oder schwerer bzw. mit einem geringeren oder höheren betrieblichen Aufwand anzubinden sein. So ist z. B. zu berücksichtigen, dass nicht nur die Patienten selbst ein Krankenhaus erreichen müssen, sondern vielmehr auch deren Besucher und die Mitarbeiter der Einrichtung.

### **Lösungsansatz**

Neue Schulstandorte, Siedlungen und Standortdienstleistungen (z. B. Handel, Krankenhäuser) sind so zu planen, dass diese mit öffentlichen Verkehrsangeboten möglichst wirtschaftlich erschlossen werden können. Da die Planungshoheit weitgehend bei den Landkreisen und Kommunen liegt, sind in diesem Zusammenhang eine verstärkte Aufklärung und Informationen zwingend notwendig.

Nach Kenntnis der Gutachter greift der Entwurf des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen (LROP) mit Stand März 2014 die Mobilität im ländlichen Raum bereits auf.

---

## **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen fördert die verstärkte Integration des Themas Mobilität in die Raum- und Regionalplanung. Für die Kommunikation können Instrumente wie in der Empfehlung „Sachinformationen und Lösungsbeispiele“ dargestellt, mitgenutzt werden. Darüber hinaus wird eine Zusammenarbeit mit den Kommunalen Spitzenverbänden angeregt. Aus dem laufenden Forschungsvorhaben *Planung und Bewertung von ÖPNV-Angebotsstrategien in ländlichen Räumen* des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sind Ergebnisse zu den Themen Erreichbarkeitsanalyse und Angebotsplanung zu erwarten, die in diesem Zusammenhang besonders kommuniziert werden sollten.

### **7.3 Rechtlicher Rahmen**

#### **7.3.1 Beschleunigte Genehmigungsverfahren für Projektentwicklungen**

##### **Problemstellung**

Im Rahmen von geförderten Projekten müssen teilweise für Genehmigungen Regelverfahren durchlaufen werden, welche den zeitlichen Rahmen eines Projekts sprengen können. In dem betrachteten Fall ging es um den Umbau von Haltestellen, der im Rahmen eines einmal jährlich angewendeten Genehmigungszyklus' eingepasst werden musste. Bei Projekten mit kurzer Laufzeit, z. B. nur zwei Jahren, erweist sich dies als schwierig.

##### **Lösungsansatz**

Für Maßnahmen, welche im Rahmen von speziell geförderten Projekten umgesetzt werden sollen, können beschleunigte Verfahren angewendet werden. Ein entsprechendes Verfahren würde dadurch vereinfacht, dass die Antragsteller bereits im Rahmen einer Antragstellung, spätestens aber im Rahmen der Vertragsgestaltung für die Förderung Kontakt zu der Genehmigungsbehörde aufnehmen und Bedarf für ein beschleunigtes Verfahren anmelden.

##### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen prüft, ob im Rahmen von Projekten beschleunigte Genehmigungsverfahren Anwendung finden können.

#### **7.3.2 Haftungsrechtliche Fragen zu Mitnahmelösungen**

##### **Problemstellung**

Beförderungsangebote auf der Basis von Mitnahmelösungen können sehr kostengünstige Ergänzungsangebote darstellen. Sie können auf ehrenamtlicher Basis, durch private Fahrer mit oder ohne Unterstützung durch Anreizentgelte und durch Mitarbeiter professioneller Dienste, z. B. Pflegedienste, erfolgen. Für die Umsetzung derartiger Lösungen sind jedoch haftungsrechtliche Fragen grundlegender Art zu klären, die je nach Genehmigungsbehörde unterschiedlich beurteilt werden können. Die Klärung der haftungsrechtlichen Fragen ist auch Voraussetzung für die Umsetzung versicherungstechnischer Lösungen.

---

## **Lösungsansatz**

Es werden grundsätzliche Lösungen für haftungsrechtliche Fragen bzgl. verschiedener Mitnahmelösungen entwickelt. Dabei soll auf vorhandene Anwendungsbeispiele aus Deutschland Bezug genommen werden. Wenn grundsätzliche Lösungen vorliegen, können Akteure bei der Entwicklung von Mitnahmelösungen für den ländlichen Raum auf gesicherte Grundlagen zurückgreifen. Eine eventuell langwierige rechtliche Klärung der Rechtslage muss dann nicht im Zuge einer Projektumsetzung erfolgen. Etwaige Verkehre können so vereinfacht umgesetzt und versicherungstechnisch belastbar abgesichert werden.

## **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen initiiert eine Lösung zur Klärung haftungsrechtlicher Fragen zu Mitnahmelösungen und unterstützt ggf. eine gesetzgeberische Initiative, die eine Lösung herbeiführt.

### **7.3.3 Landes- und kommunal-rechtliche Voraussetzungen für den kombinierten Transport von Personen und Waren**

#### **Problemstellung**

Die Kombination von ÖPNV-Verkehren mit der Erbringung weiterer Dienstleistungen kann zur einer höheren Kostendeckung der Verkehre und zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des Gesamtangebots für die Bürger einer Region führen. In Anlehnung an kombinierte Personen- und Warentransporte in Skandinavien, wurde im Rahmen des Vorhabens KombiBus ein solcher Verkehr in der Uckermark umgesetzt.

Die Umsetzung des Vorhabens bestätigte, dass alle bundesrechtlichen Vorgaben eingehalten werden können, wenn Personen und Waren mit einem Fahrzeug befördert werden. Es wurde jedoch auch festgestellt, dass nicht in allen deutschen Bundesländern die landesrechtlichen Voraussetzungen geeignet sein werden, um eine vergleichbare Lösung dort ohne weiteres umzusetzen. Betroffen sind Festlegungen, welche den ÖPNV betreffen, sowie kommunalrechtliche Regelungen.

Der Abschlussbericht des Vorhabens wird voraussichtlich im Juni 2014 veröffentlicht [14]. Nach Auskunft der Projektbeteiligten wird dieser die juristischen Engpässe beleuchten und den landesspezifischen Handlungsbedarf aufzeigen.

#### **Lösungsansatz**

Die Grundlagen für kombinierte Transporte von Personen nach dem Personenbeförderungsgesetz und Waren nach dem Güterkraftverkehrsgesetz werden für das Land Niedersachsen grundlegend geprüft. Landesrechtliche Regelungen werden mit den Erfordernissen für die Umsetzung derartiger Verkehre abgeglichen und ggf. angepasst. Es werden dadurch die Voraussetzungen geschaffen, dass bei Bedarf derartige Verkehre ohne zeitliche Verluste durch Klärung des Rechtsrahmens umgesetzt werden können.

#### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen prüft, ob für die Durchführung von kombinierten Personen- und Warentransporten im ÖPNV die landes- und kommunalrechtlichen Voraussetzungen vorliegen und passt diese ggf. an.

---

### **7.3.4 Anforderungen an die Barrierefreiheit im ländlichen Raum**

#### **Problemstellung**

Wie in Abschnitt 6.2 dargestellt, gibt es für die Sicherstellung der Barrierefreiheit im ländlichen Raum außergewöhnlich schwierige Randbedingungen. Seitens der Aufgabenträger besteht deshalb eine große Unsicherheit darüber, welche Anforderungen die Forderung nach Herstellung der Barrierefreiheit genau umfasst und wie die Barrierefreiheit flächendeckend unter den spezifischen Bedingungen im ländlichen Raum umgesetzt werden kann und darf. Andererseits zeigen bedarfsorientierte Bedienungsangebote heute schon im täglichen Betrieb, dass für Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik ein hoher Grad an Mobilität über bedarfsorientierte Angebote sichergestellt werden kann.

Für die Sicherstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV in ländlichen Räumen bieten Bedarfsverkehre daher eine wichtige Alternative zu Bus-Linienverkehren, welche eine netzweite Abstimmung auf Infrastruktur einschließlich der Zuwegungen zu Haltestellen erfordern. Um den Einsatz bedarfsorientierter Bedienungsangebote offensiv verfolgen zu können, sehen die Aufgabenträger im ländlichen Raum großen Bedarf an einer Klärung, unter welchen Bedingungen die Barrierefreiheit des ÖPNV als gewährleistet betrachtet werden darf (Planungssicherheit).

#### **Lösungsansatz**

Eine eindeutige Klärung der vorstehenden Frage ist unter Berücksichtigung sowohl infrastruktureller als auch betrieblicher Lösungen anzustreben. Bezüglich letzterer ist zu bestimmen, inwiefern die Gewährleistung der Barrierefreiheit durch flexible Bedienungsangebote dargestellt werden kann, welche Haus-Haus-Bedienung einschließen. Fragen der fahrzeugtechnischen Anforderungen sind ebenfalls zu klären, z. B. die Notwendigkeit der Verfügbarkeit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe.

#### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen strengt die Schaffung einer rechtlich belastbaren Grundlage für die Herstellung der Barrierefreiheit im ländlichen Raum an. Die Erfahrungen aus dem Betrieb erfolgreicher, flexibler Bedienungsangebote werden genutzt, um deren Eignung zur Sicherstellung der Barrierefreiheit im ländlichen Raum zu bewerten.

### **7.3.5 Gleichstellung von Bürgerbus-Angeboten im Bedarfsverkehr bzgl. Fahrzeugförderungen**

#### **Problemstellung**

Das Konzept der Bürgerbusse wird durch die ehrenamtliche Leistung von Bürgern bei der Organisation des Betriebs und ihres Einsatzes als Fahrerinnen oder Fahrer geprägt. Die Organisationsform ist ein eingetragener Verein. Einsatzkriterien wie Bedienungsgebiet, Bedienungszeitraum, Bedienungsfrequenz und Art der Bedienung (Linienverkehr, Bedarfsverkehr) werden vom Verein festgelegt. Grundsätzlich arbeiten Bürgerbus-Vereine nicht gewinnorientiert.

Trotz der großen Übereinstimmung hinsichtlich der Charakteristik der Bürgerbus-Verkehre, unterscheidet das Land Niedersachsen bei der Fahrzeugförderung nach Linien- und Bedarfsverkehren. Während unter bestimmten Voraussetzungen für die Durchführung von Linienverkehren bis zu 75 %

---

der Investitionskosten in die Fahrzeuge als Zuschuss gezahlt werden, bleiben den Vereinen, welche Bedarfsverkehre anbieten diese Zuwendungen versagt. Die Fahrzeugkosten sind damit vollständig von dem Verein oder über Zuschüsse seitens der Kommune oder des Landkreises zu tragen. Damit sind Bedarfsverkehre gegenüber Linienverkehren wirtschaftlich deutlich schlechter gestellt.

Das neue Landes-GVFG sieht für die Fahrzeugförderung wieder nur ausschließlich Linienverkehre vor und macht diesbzgl. auch keine Einschränkungen für Bürgerbus-Angebote.

### **Lösungsansatz**

Die landesrechtlichen Voraussetzungen werden dahingehend geändert, dass Bürgerbus-Vereine für die Durchführung von bedarfsgesteuerten Angeboten hinsichtlich der Fahrzeugförderung den Vereinen gleichgestellt werden, welche Linienverkehr anbieten. Eine Abgrenzung der Förderung gegenüber kommerziellen Anbietern des Taxi- und Mietwagengewerbes kann ggf. über die Definition von Bürgerbussen erfolgen.

### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen stellt Bürgerbus-Angebote im Bedarfsverkehr hinsichtlich der Fahrzeugförderung den Linienverkehren gleich. Damit würden Verkehre, deren vorrangiges Merkmal das ehrenamtliche Engagement ist, gestärkt und die betroffenen Initiativen und Bürger motiviert.

## **7.3.6 Gemeinnützigkeit von ehrenamtlichen Initiativen**

### **Problemstellung**

Bürger und Unternehmen einer Region identifizieren sich leicht mit ehrenamtlichen Aktivitäten in ihrem näheren Umfeld, welche einerseits eine große Aufmerksamkeit erregen und außerdem einer großen Anzahl von Bürgern zugute kommen. Die Bereitschaft, derartige Leistungen auch finanziell zu unterstützen ist da, wird aber merklich gesteigert, wenn die finanziellen Zuwendungen auch als Spende steuerlich abgesetzt werden können.

Bürgerbusse sind bisher nicht als gemeinnützig anerkannt. Den Vereinen fällt daher die Akquisition von Spenden vergleichsweise schwer. Betriebskosten für die Bürgerbus-Verkehre und die Ko- oder Vollfinanzierung für die Fahrzeuge wiegen jedoch schwer.

### **Lösungsansatz**

Bürgerbus-Vereine müssen wirtschaftlich-orientiert arbeiten, um einen kostendeckenden Betrieb aufrecht erhalten zu können. Sie sind ihrer Natur nach aber nicht auf die Erwirtschaftung von Gewinnen ausgelegt, und ihre Leistung kommt uneingeschränkt der Allgemeinheit zugute. Die handelnden Akteure, Vereinsvorstand und Fahrerinnen und Fahrer, erhalten in aller Regel neben kleineren Aufmerksamkeiten keinerlei Vergütung für ihre Leistung. Ausgenommen hiervon können Disponenten für Bedarfsverkehre sein, welche aufgrund des sehr hohen Zeitaufwands eine solche Tätigkeit nicht ehrenamtlich erbringen können.

Um die wirtschaftliche Situation von Bürgerbus-Vereinen zu verbessern, soll diesen daher die Gemeinnützigkeit zuerkannt werden.

---

## **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen initiiert eine Anerkennung der Gemeinnützigkeit von Bürgerbus-Vereinen.

### **7.4 Finanzierung**

#### **7.4.1 Neuregelung der Verteilung der Mittel nach § 45a PBefG**

##### **Problemstellung**

Die Finanzierung von Verkehrsdienstleistungen durch Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr nach § 45a PBefG weist eingeschränkte Steuerungswirkungen und Gestaltungsmöglichkeiten sowie eine fehlende Transparenz auf. So sind diese Mittel zwar geeignet, die Wirtschaftlichkeit von eigenwirtschaftlichen Linienbusverkehren zu fördern. Anreize für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger, Linienverkehre ggf. auf effektivere und/oder effizientere Bedienungsweisen und integrierte Konzepte umzustellen, werden jedoch nicht gegeben, da Mittel nach § 45a PBefG nur für Linienverkehre gezahlt werden und unter diesen Umständen entfallen.

##### **Lösungsansatz**

Eine Neuregelung zur Verteilung der Mittel nach § 45a soll wirtschaftliche Anreize für die effiziente Gestaltung von Mobilitätslösungen geben. Notwendig sind eine hohe Transparenz des Verteilungsverfahrens sowie eine Beteiligung der Aufgabenträger beim Einsatz der Mittel (Zusammenführung der planerischen und der wirtschaftlichen Verantwortung).

##### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen bemüht sich weiterhin intensiv um eine Neuregelung der Verteilung der Mittel, welche derzeit für Ausgleichszahlungen im Schülerverkehr nach § 45a PBefG zur Verfügung stehen. Diese sind dabei grundsätzlich und im vollen Umfang den jeweiligen Landkreisen für den Zweck der Finanzierung von Mobilitätsdienstleistungen zu erhalten.

#### **7.4.2 Freigabe von Mitteln nach § 45a PBefG für Bedarfsverkehre**

##### **Problemstellung**

Nach § 8 Abs. 2 PBefG gilt:

*Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.*

Diese Regelung findet in der Praxis zunehmend Anwendung. Durch die zurückgehenden Schülerzahlen und die damit geringeren Fahrgastströme im Schülerverkehr bietet es sich an oder wird notwendig, Schülerverkehre zunehmend in Angebotsformen zu integrieren, welche grundsätzlich einen Bedarfsverkehr darstellen oder Buslinienverkehre entsprechend umzustellen.

Nach den jetzigen Festlegungen des Landes ist es jedoch nicht möglich, finanzielle Unterstützungen, welche nach § 45a als Ausgleichszahlungen für unwirtschaftliche Schülerverkehre durch das Land Niedersachsen zu leisten sind, auf Verkehrsdienste zu übertragen, die nach §§ 42 und 43 Nr. 2 kon-

---

zessioniert sind und nicht oder nicht ausschließlich im reinen Linienverkehr betrieben werden. Damit werden diesen Verkehrsleistungen Finanzierungsmöglichkeiten vorenthalten, die grundsätzlich für die Unterstützung des Schülerverkehrs vorgesehen sind, darüber hinaus entsprechend gängiger Praxis auch die Darstellung eines allgemein verfügbaren Verkehrsangebots unterstützen.

### **Lösungsansatz**

Für Bedarfsverkehre wird eine Bereitstellung von Mitteln ermöglicht, welche im Landeshaushalt für Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG vorgesehen sind:

- da Bedarfsverkehre in aller Regel nicht kostendeckend betrieben werden können und
- sofern diese Bedarfsverkehre Aufgaben im Bereich der Schülerbeförderung übernehmen.

Es ist sicher zu stellen, dass durch die Umstellung von Linienverkehren auf Bedarfsangebote freigesetzte Mittel nach § 45a PBefG dem betroffenen Landkreis zur Finanzierung der alternativen Angebote zur Verfügung stehen.

### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen prüft, ob kurz- bis mittelfristig eine Umwidmung von Mitteln nach § 45a PBefG für Bedarfsverkehre erfolgen kann, wenn diese in einem Landkreis durch Umstrukturierung frei werden. Wenn dies nicht möglich ist, soll eine entsprechende Möglichkeit im Rahmen einer grundsätzlichen Neuordnung der Vergabe von Mitteln nach § 45a PBefG berücksichtigt werden.

## **7.4.3 Weiterentwicklung von Finanzierungsmöglichkeiten und deren verbesserte Kommunikation**

### **Problemstellung**

Im Rahmen dieses Modellprojekts wurde festgestellt, dass Parteien, welche Mobilitätslösungen umsetzen oder umsetzen wollen, Unsicherheit und Unkenntnis bzgl. der verfügbaren Mittel und formalen Regelungen der Finanzierung von öffentlichen Verkehren zeigen. Grund ist unter anderem die Vielzahl der Ressorts, die hierfür verantwortlich sind. Dies gilt sowohl für Projektvorhaben als auch für Regellösungen.

### **Lösungsansatz**

Da sich durch verändernde Rahmenbedingungen laufend neue Fragestellungen hinsichtlich der Finanzierung von Mobilitätslösungen auftun, müssen die geltenden Regelungen und Neuerungen aktiv mit den betroffenen Parteien weiterentwickelt und kommuniziert werden. Diesbezüglich sind die Kommunen und Landkreise, aber auch die Mobilitätsdienstleister zu nennen.

Im Rahmen der Weiterentwicklung von Finanzierungsmöglichkeiten wird besonders darauf geachtet, dass der gesetzliche Rahmen einschließlich der nachgeordneten Verfahrensanweisungen in sich widerspruchsfrei ist. Insbesondere wird die gleichzeitige Anwendung verschiedener, sich inhaltlich ergänzender Förderungen nicht ausgeschlossen, außer in Fällen, wo dies ausdrücklich notwendig ist.

---

## **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen prüft und entwickelt Möglichkeiten, die betroffenen Parteien in die Entwicklung von Finanzierungslösungen stärker einzubeziehen. Geeignete Möglichkeiten ergeben sich bereits durch eine grundsätzlich stärkere „Vernetzung der Akteure“ sowie eine hohe Transparenz der Zuständigkeiten, der Entwicklung von planerischen Schritten seitens des Landes und der externen Rahmenbedingungen. Dies ist unter der Handlungsempfehlung „Handlungsrahmen *Mobilität im ländlichen Raum*“ beschrieben.

### **7.4.4 Einsatz und Weiterentwicklung von Informations- und Kommunikationstechnologien**

#### **Problemstellung**

Der Sicherung von Anschlüssen kommt im ländlichen Raum wegen der tendenziell geringen Fahrtenhäufigkeit von meistens nur einer Fahrt pro Stunde eine besonders hohe Bedeutung zu. Der Einsatz von Betriebsleitsystemen des ÖPNV und der Sicherstellung der Kommunikation zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen ist daher wichtig und für eine Integration in Mobilitätszentralen für den ländlichen Raum dringend angeraten.

Des Weiteren ziehen Bedarfssysteme des ÖPNV im Vergleich zu Linienverkehren einen höheren Aufwand für die Buchung und die Steuerung der Verkehre nach sich. Beispielhaft ist die bisher nur in Einzelfällen realisierte Buchung von Bedarfsverkehren aus einem Fahrplaninformationssystem heraus zu nennen. Laufende Forschungs- und Entwicklungsvorhaben weisen exemplarisch neue Wege für eine Kommunikation zwischen einer Dispositionszentrale, verschiedensten Anbietern von Beförderungsangeboten einschließlich privater Fahrer, und den Fahrgästen. Bestehende kommerzielle Lösungen z. B. für Dispositionssysteme, werden laufend fortentwickelt.

In vieler Hinsicht bedürfen aktuell verfügbare Lösungen der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) aber noch einer stärkeren und leichteren Einführung in die Praxis, der Verbesserung und Vereinfachung der Handhabbarkeit durch die Nutzer und der Weiterentwicklung für den Einsatz in einem sich weiterhin technisch (Schnittstellen) und betrieblich (Betriebsformen) wandelnden Umfeld.

#### **Lösungsansatz**

Die Akzeptanz von modernen Informations- und Kommunikationsanwendungen durch Mobilitätsdienstleister, die Aufgabenträger für den ÖPNV und die Nutzer sollen steigen. Die Einsatzfelder, Funktions- und Wirkungsweisen solcher Technologien müssen daher verstärkt kommuniziert werden. Dies kann im Rahmen der im Handlungsfeld *Beratung für Landkreise und Kommunen* empfohlenen Maßnahmen erfolgen. Darüber hinaus ist eine Finanzierbarkeit solcher Lösungen über die bestehenden und ggf. noch zu entwickelnden Finanzierungsinstrumente sicherzustellen.

Die Entwicklung von neuen Mobilitätsdienstleistungen einschließlich dazugehöriger IKT-Anwendungen wird über Projektfinanzierungen weiterhin gefördert. Wo dies möglich ist, soll auf bestehenden Lösungen aufgesetzt und sollen diese weiterentwickelt werden. Im Rahmen von IKT-Weiterentwicklungen, die vom Land initiiert werden, sind entsprechende Nutzungsrechte an zukünftigen Entwicklungen zu sichern. Eine Doppelförderung ist dabei möglichst zu vermeiden. Um letzteres auszuschließen und um eine Grundlage für die oben geforderte Beratung der Akteure durchführen zu können, ist eine mindestens bundesweite Analyse verfügbarer IKT-Lösungen erforderlich. Hierzu werden bereits

---

abgeschlossene Forschungsvorhaben oder das gerade begonnene BMVI-Forschungsvorhaben *Planung und Bewertung von ÖPNV-Angebotsstrategien in ländlichen Räumen* Ergebnisse liefern.

### **Handlungsempfehlung**

Das Land Niedersachsen fördert die Akzeptanz von modernen Informations- und Kommunikationsanwendungen, deren Einsatz und die Weiterentwicklung durch ein vierteiliges Vorgehen:

- Es erfolgt eine Analyse vorhandener Informations- und Kommunikationssysteme mit dem Schwerpunkt des Einsatzes für ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum.
- Im Rahmen von (Modell-)Projekten werden Fördergelder für die Entwicklung innovativer Mobilitätsangebote einschließlich IKT-Lösungen weiterhin gewährt. Dabei muss der innovative Charakter von Vorhaben nicht allein technologisch begründet sein, sondern kann auch durch die Organisationsform oder die Berücksichtigung z. B. rechtlicher Erfordernisse zu rechtfertigen sein.
- Es wird sicher gestellt, dass die Beschaffung und der Betrieb von Hard- und Software für die IKT-Anwendungen aus den vorhandenen Finanzierungsinstrumenten erfolgen können. Es ist transparent darzustellen, welche Kosten von welchem Finanzierungsinstrument getragen werden können und ob auch Miet- und Leasinglösungen finanzierbar sind. So stellt sich beispielsweise die Frage, ob die Miete für Hard- und Software (anstelle eines Kaufs) über Mittel nach dem neuen niedersächsischen GVFG finanziert werden kann, obwohl es sich nicht um Investitionen im engeren Sinne handelt (vgl. auch Handlungsempfehlung 7.4.3).
- Über die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen wird vertraglich sichergestellt, dass SPNV-Unternehmen den Mobilitätsdienstleistern in der Region ihre Ist-Betriebsdaten über eine standardisierte Schnittstelle zur Verfügung stellen, damit diese die Anschlussicherung gewährleisten können.

### **7.5 Koordinierte Umsetzung und Zeithorizont**

Die Darstellung der Modellvorhaben und der Handlungsempfehlungen an das Land Niedersachsen verdeutlicht, dass der Kommunikation im Bereich der Mobilität in jeder Hinsicht eine hohe Bedeutung zukommt. Daher ist es nachrangig, an welcher Stelle im Netzwerk der betroffenen Akteure die Initiative für eine verbesserte Kommunikation zuerst aufgegriffen wird. Wesentlich ist, dass die Kommunikation intensiviert und zunehmend über ein Netzwerkmanagement vervollständigt und koordiniert wird.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass im Sinne einer Verknüpfung der verschiedenen Maßnahmen einerseits zentrale Ansprechpartner für die Kommunen und Landkreise zeitlich in der Priorität ganz vorne angesiedelt sein sollten. Außerdem muss sich das Netzwerkmanagement derart heraus bilden, das es die Ansprechpartner, die Bereitstellung von Sachinformationen und die Akteure untereinander in Verbindung bringen und diese Verbindungen auch halten kann. Dazu muss dieses Netzwerkmanagement aber nicht zwingend komplex strukturiert sein. Zumindest in einer ersten Phase reicht es aus, wenn sich verschiedene Akteure verantwortlich fühlen, eine wechselseitige Kommunikation immer wieder proaktiv anzustoßen.

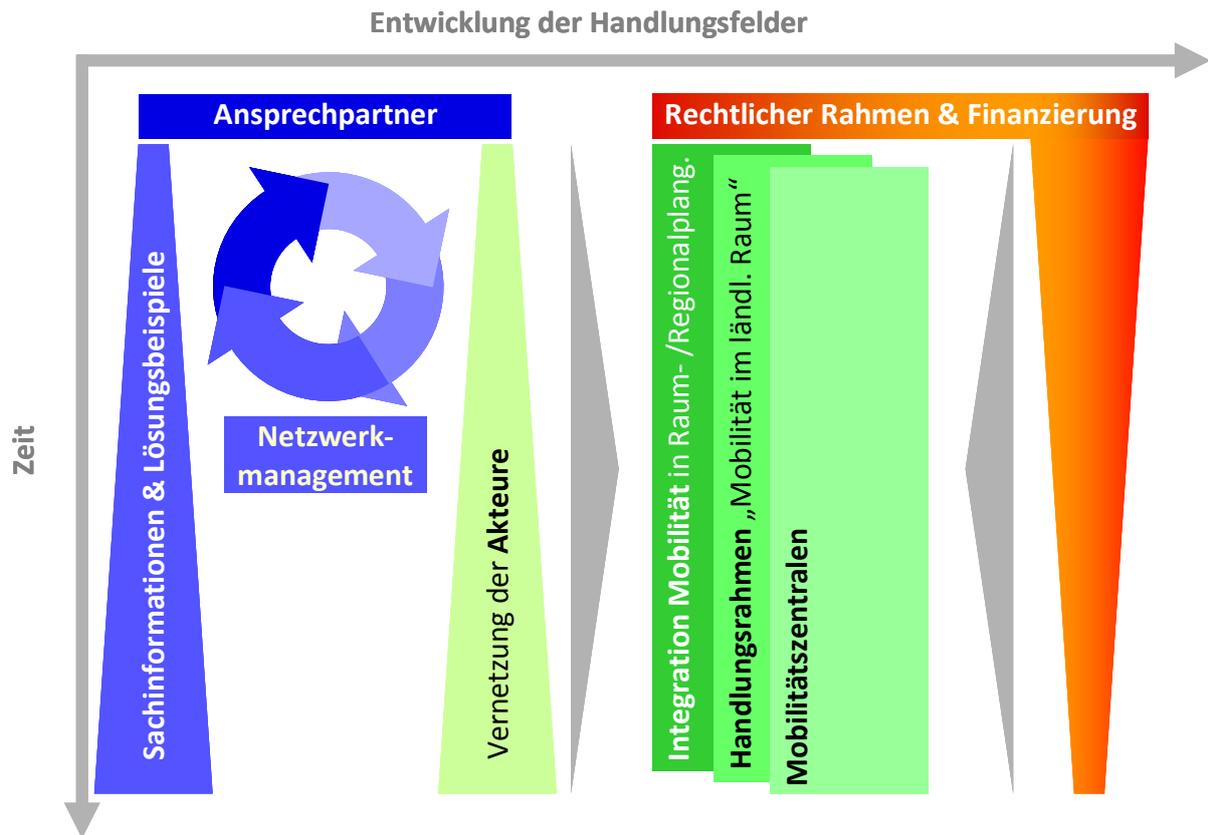
---

Im Rahmen des Netzwerkmanagements und der Koordination der Informationsbereitstellung muss das Land Niedersachsen eine führende Rolle spielen. Die Beschreibung der Handlungsempfehlungen greift dies an mehreren Stellen auf. Im Rahmen der Handlungsempfehlung *Ansprechpartner für Landkreise und Kommunen* wurden bereits drei Parteien benannt, welche als zentrale Ansprechpartner in Frage kommen: Zusammenschlüsse von Landkreisen, die Ämter für regionale Landesentwicklung und die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen. Damit ist auch festgelegt, dass zumindest diesen drei Parteien im Rahmen eines Netzwerkmanagements eine wichtige Rolle zukommt. Nachfolgend sind neben den zwei vorgenannten Landeseinrichtungen weitere benannt, welche aus Sicht der Gutachter in die Umsetzung der Handlungsempfehlungen einzubeziehen sind. Die Parteien und ihre möglichen Aufgaben sind ggf. zu vervollständigen und aufeinander abzustimmen.

- Niedersächsische Staatskanzlei: politisch und fachliche Integration des Themas Mobilität in den Gesamtrahmen „Demografischer Wandel“, Koordination der Verantwortlichkeiten für die die Mobilitätsentwicklung betreffenden Aufgaben, Entwicklung des Handlungsrahmens „Mobilität im ländlichen Raum“ in Abstimmung mit den Fach-Ressorts und den Ämtern für regionale Landesentwicklung.
- Ämter für regionale Landesentwicklung: Beteiligung im Rahmen der politischen und fachlichen Integration des Themas Mobilität in den Gesamtrahmen „Demografischer Wandel“ als Schnittstelle zu den regionalen Akteuren, Beteiligung bei der Entwicklung des Handlungsrahmens „Mobilität im ländlichen Raum“, evtl. zentraler Ansprechpartner für Landkreise und Kommunen.
- die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG): Fachberatung für Fragen der Gestaltung und Finanzierung von Mobilitätsangeboten, erweitert um fachliche Beratung für die den Linienverkehr ergänzenden Angebote, evtl. zentraler Ansprechpartner für Landkreise und Kommunen, im Rahmen einer Startphase und evtl. Integration von weiterführenden Sachinformationen und Lösungsbeispielen in den Internetauftritt der LNVG, später bevorzugt Auslagerung an einen externen Dienstleister.
- Landesministerien: Bereitstellung von Informationen zur öffentlichen Kommunikation über den Internetauftritt und in Veranstaltungen, Veranlassung oder Organisation von Veranstaltungen wie Konferenzen, Seminaren, Fortbildungen oder Workshops, Sicherstellung der fachlichen und kommunikativen Integration in den Handlungsrahmen „Mobilität im ländlichen Raum“, Integration von Landesinitiativen und vergleichbaren Aktivitäten auf Landesebene.
- externer Dienstleister: Design, Aufbau und Pflege des Internetauftritts für Sachinformationen und Lösungsbeispiele auf Basis der Zuarbeit von Fach-Ressorts und der LNVG, Einbindung in oder evtl. maßgeblicher Betreiber des aktiven Netzwerkmanagements.

Im Sinne der nachstehenden Darstellung wird deutlich, dass sowohl die Bereitstellung von Sachinformationen und Lösungsbeispielen mit der Zeit ausgebaut werden kann. Gleiches gilt für die Vernetzung der Akteure, die sich teilweise automatisch mit der Umsetzung interessanter Mobilitätslösungen in Niedersachsen ergeben wird. Hingegen nimmt der Aufwand des Landes für die Umgestaltung des rechtlichen Rahmens und der Sicherstellung der Finanzierung mit der Zeit ab, wenn grundlegende Entscheidungen getroffen wurden.

Abbildung 6: Einordnung der Maßnahmen in einen zeitlichen und inhaltlichen Rahmen



Eine Priorisierung und zeitliche Einordnung der Maßnahmenumsetzung soll sich nach Auffassung der Gutachter an dem notwendigen Aufwand, dem möglichen Zeithorizont für eine Umsetzung und dem notwendigen Beteiligungsgrad Dritter orientieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass verschiedene Maßnahmen eine längere Vorlaufzeit benötigen können. Sie sind daher möglichst frühzeitig anzustoßen und entsprechend über einen längeren Zeitraum zu verfolgen.

Horizont: kurzfristig bis ein Jahr

In diese Gruppe gehören Maßnahmen der Informationsbereitstellung, Maßnahmenfeld *Beratung von Landkreisen und Kommunen*, und des Maßnahmenfelds *Integration und Verstetigung*. Sie können mit verhältnismäßig geringem Aufwand bzw. durch Aufbau und Umstellung von Kommunikationsstrukturen umgesetzt oder zumindest eingeleitet werden. Hierzu gehören die Benennung zentraler *Anspruchspartner* und der Aufbau des Internetauftritts, Stufe 1 (Empfehlung *Sachinformationen und Lösungsbeispiele*), welche sofort erfolgen sollten.

Die verstärkte *Integration des Themas Mobilität in die Raum- und Regionalplanung* wie auch die Entwicklung des *Handlungsrahmens „Mobilität im ländlichen Raum“* sind langfristige Maßnahmen, die einer frühzeitigen Initiative bedürfen. Sie sollen im Rahmen von Maßnahmen zu Information und Kommunikation frühzeitig begonnen werden.

Die Klärung von Fragen der *Finanzierung* ist ein laufender Prozess. Insbesondere die Klärung von *Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG* wird vom niedersächsischen Wirtschaftsministerium derzeit betrieben. Die Gutachter empfehlen daher, entsprechend der aufgezeigten Erfordernisse zur Finanzierung bedarfsgesteuerter Verkehre und der Empfehlung *Weiterentwicklung von Finanzierungsmög-*

---

*lichkeiten und deren verbesserte Kommunikation* grundlegende Lösungen für die Finanzierung von Bedarfsverkehren zu berücksichtigen. Dieser Prozess kann sofort beginnen.

#### Horizont: bis drei Jahre

Mit einem Zeithorizont von bis zu drei Jahren sollten der Ausbau des Internetauftritts zu einem umfassenden Handlungsleitfaden in einer zweiten Stufe und die Kommunikation zwischen den Akteuren erfolgen. Die verstärkte Integration des Themas Mobilität in die Raum- und Regionalplanung wird durch diesen Internetauftritt unterstützt. Anhand von Berechnungsbeispielen können z. B. die Auswirkungen verfehlter Standortplanungen verdeutlicht werden.

Entscheidungen bezüglich der großräumigen *Verfügbarkeit von Mobilitätszentralen* und die Klärung *haftungsrechtlicher Fragen zu Mitnahmelösungen* bedürfen beide einer Prüfung der jeweiligen Grundlagen. Hinsichtlich der Mobilitätszentralen sind dies die vergleichende Untersuchung und Bewertung mehrerer Handlungsalternativen und die Abstimmung mit den Aufgabenträgern. Bezüglich der Mitnahmeregelungen sind dies eine rechtliche sowie damit einhergehend eine genehmigungsrechtliche Prüfung. Während diese „Prüfaufgaben“ schnell eingeleitet werden können, sind möglicherweise die Entscheidungsverfahren oder Verfahren zu Anpassung der Gesetzeslage langwieriger.

Die Klärung der *Anforderungen an die Barrierefreiheit im ländlichen Raum* ist mindestens mittelfristig zu lösen, da deren Umsetzung zeitlich aufwändig ist. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls die *Weiterentwicklung von Finanzierungsmöglichkeiten* und damit eine Überprüfung und ggf. Anpassung der Förderrichtlinien und Fördertatbestände bzgl. der Verkehrsangebote in Ergänzung zum Linienverkehr zu beginnen, z. B. die Fahrzeugförderung von Bürgerbussen.

#### Horizont: bis fünf Jahre

Innerhalb der kommenden fünf Jahre sollten die abschließende Klärung eines Engagements des Landes bei der Herstellung der *großräumigen Verfügbarkeit von Mobilitätszentralen* sowie der Gemeinnützigkeit von ehrenamtlichem Engagement erfolgen. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte sich für das Land Niedersachsen ein stabiler Handlungsrahmen für die Zusammenarbeit aller Akteure und die Sicherung der Mobilität auf dem Land gebildet haben.

Ergänzend sei auf die begrenzte Verfügbarkeit finanzieller Mittel für die Gestaltung von Mobilitätsdienstleistungen im ländlichen Raum verwiesen und die Komplexität der zur Verfügung stehenden Finanzierungsinstrumente. Daher sollte im Rahmen der Handlungsempfehlung *Weiterentwicklung von Finanzierungsmöglichkeiten und deren verbesserte Kommunikation* eine grundlegende Analyse der verfügbaren Finanzierungsinstrumente erfolgen. Alle Instrumente sind dabei auf ihrer Steuerungswirkung hin zu überprüfen. Aufwendungen, welche in anderen gesellschaftlichen Zusammenhängen für die Darstellung von Mobilität geleistet werden, z. B. nach Sozialgesetzbuch, sind ebenfalls zu berücksichtigen.

---

## 8 Abkürzungen

AST	Anruf-Sammeltaxi
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (bis Ende 2013, danach: >BMVI)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (seit Anfang 2014, vormals >BMVBS)
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraumverkehr Hannover
LK HK	Landkreis Heidekreis, kurz auch HK
LK SHG	Landkreis Schaumburg
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover
MobiZ	Mobilitätszentrale
Nds. LM	Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung
Nds. MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
SVG	Schaumburger Verkehrsgesellschaft
VBE	Verkehrsbetriebe Extertal
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Bremen

---

## 9 Literaturquellen

- [1] Ahrend, C. und Herget, M. (Hrsg.):  
*Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum: Handbuch für nachhaltige Regionalentwicklung*;  
Technische Universität Berlin, Fachgebiet integrierte Verkehrsplanung, im Internet:  
[www.ivp.tu-berlin.de/ufm-handbuch](http://www.ivp.tu-berlin.de/ufm-handbuch) (Download am 30.01.2014), Berlin, 2012.
- [2] Boltze, M. und Groer, S.:  
*Drittnutzerfinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs Ein Leitfaden für Aufgabenträger*;  
Technische Universität Darmstadt, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik,  
Darmstadt, Mai 2012.
- [3] Boltze, M. und Groer, S.:  
*Ergänzung und Substitution bestehender SPNV-Angebote durch flexible Bedienformen – Eine Machbarkeitsanalyse*;  
Technische Universität Darmstadt, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik,  
Darmstadt, Mai 2012.
- [4] Bormann, R. et al:  
*Neuordnung der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot*,  
Reihe WISO Diskurs, Expertisen und Dokumentationen zur Wirtschafts- und Sozialpolitik,  
Bonn/Berlin, November 2010.
- [5] Braunschweiger Verkehrs-AG,  
Projektträger von *GENIAAL Mobil*, Markenname des Vorhabens:  
*SIMBA – Sicher und mobil durch begleitende Assistenzsysteme*;  
Forschungsprojekt gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung, im  
Internet: [www.geniaal-mobil.de](http://www.geniaal-mobil.de) (Analyse vom 03.12.2013), Braunschweig. 2013.
- [6] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und Bundesamt für Bauwesen und  
Raumordnung (Hrsg.):  
*Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV; Ein Beitrag zur Sicherung der  
Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen*;  
Bearbeitung: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, Wuppertal, im Internet:  
[www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de) (Download am 25.11.2013), Berlin, 2009.
- [7] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.):  
*Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels: Innovative Handlungsansätze und  
Praxisbeispiele aus ländlichen Räumen in Deutschland*;  
im Internet: [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de) (Download am 25.11.2013), Berlin, Mai 2012.
- [8] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.):  
*Regionalstrategie Daseinsvorsorge: Denkanstöße für die Praxis*;  
im Internet: [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de) (Download am 04.02.2014), Berlin, April 2011.

- 
- [9] Destatis – Statistisches Bundesamt:  
*Verschiedene Zeitreihen zur Bevölkerungsentwicklung*;  
im Internet unter [www.destatis.de](http://www.destatis.de), Abfragen im Zeitraum November 2013 bis April 2014.
- [10] Deutscher Bundestag:  
*Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungsverordnung)*;  
Freistellungs-Verordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240-1-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. Mai 2012 (BGBl. I S. 1037), im Internet: [www.gesetze-im-internet.de](http://www.gesetze-im-internet.de) (Download vom Mai 2014), Berlin, 2012.
- [11] Deutscher Bundestag:  
*Personenbeförderungsgesetz (PBefG)*;  
in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), durch Artikel 2 Absatz 147 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert, im Internet: [www.gesetze-im-internet.de](http://www.gesetze-im-internet.de) (Download vom Dezember 2013), Berlin, 2013.
- [12] Eidam, H., Thiemann-Linden, J., Willems, K.:  
*Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen – Ergebnisbericht*;  
Planungsbüro VIA, Köln, und Büro Thiemann-Linden, Köln, i. A. Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, im Internet: [www.ml.niedersachsen.de](http://www.ml.niedersachsen.de), Köln/Hannover, Januar 2012.
- [13] Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML:  
*immer Mobil - Individuelle ortsbezogene Verkehrsdienstleistungen für ältere Menschen im ländlichen Raum*,  
im Internet: [www.immermobil.org](http://www.immermobil.org) (Download vom 03.12.2013), Prien, 2013.
- [14] *KombiBUS*:  
*Nächster Halt: Lebensqualität, Kombination auf ganzer Linie – Leitfaden KombiBUS*,  
Projektleitfaden des Vorhabens KombiBUS, Quellenbeschreibung vorläufig, Quelle abrufbar ab Ende Juni 2014 unter [www.kombibus.de](http://www.kombibus.de), Schwedt/Berlin, Juni 2014.
- [15] Landkreis Schaumburg:  
*Integriertes Klimaschutzkonzept 2012*;  
im Internet: [www.klimaschutz-schaumburg.de](http://www.klimaschutz-schaumburg.de) (Download 03.12.2013), Stadthagen, 2012.
- [16] Landkreis Vechta:  
*moobil+ - Ein Plus für den Landkreis Vechta*;  
im Internet: [www.moobilplus.de](http://www.moobilplus.de) (Auswertung am 02.12.2013), Vechta, 2013.
- [17] Niedersächsischer Landtag:  
*Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)*;  
vom 28. Juni 1995 (Nds. GVBl. S. 180), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Dezember 2004 (Nds. GVBl. S. 642), im Internet: [www.mw.niedersachsen.de](http://www.mw.niedersachsen.de) (Download vom 7. Mai 2014), Hannover, 2004.

- 
- [18] Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:  
*Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen;*  
Stand 01.2011, im Internet: [www.lnv.de](http://www.lnv.de) (Download vom April 2014), Hannover, 2011..
- [19] NVV – Nordhessischer Verkehrsverbund:  
*Pilotprojekt Mobilfalt;*  
im Internet: [www.mobilfalt.de](http://www.mobilfalt.de) (Analyse am 02.12.2013), Kassel, 2013.
- [20] Regionalmanagement Mitte Niedersachsen:  
*Mobilitäts-Ressourcen-Management (Morema);*  
im Internet: [www.rem-mitte-niedersachsen.de](http://www.rem-mitte-niedersachsen.de), Rubrik „Mobilität“ (Analyse vom 02.12.2013), Diepholz/Nienburg/Vechta, 2013.
- [21] Schäfer-Sparenberg, C.:  
*Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum - Good-Practice-Beispiele/Steckbriefe;*  
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, Wuppertal, Mai 2011.
- [22] Sozialakademie Potsdam:  
*Brandenburger Online-Paten;*  
im Internet: [www.bop-inter.net](http://www.bop-inter.net) (Analyse am 02.12.2013), Potsdam, 2013.
- [23] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hrsg.):  
*Differenzierte Bedienung im ÖPNV; Flexible Bedienungsweisen als Baustein eines marktorientierten Leistungsangebotes;*  
Köln, Oktober 2009.
- [24] Zibell, B. et al:  
*MODULE für Nahversorgungslösungen – Eine Handreichung;*  
Leibniz Universität Hannover, Ergebnis der Vorhabens ZukunftNAH, Hannover, Dezember 2013.



**Anlagen**

**Anlage 1**      **Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen zu *Klimafreundliche Mobilität***  
**aus: *Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Schaumburg***

(Sechs Maßnahmen)

	<b>Maßnahmen- und Handlungsempfehlung Nr. 28 von 60</b> <b>Innovatives Mobilitätskonzept in Schaumburger Kurorten</b>		
<b>Handlungsfeld</b>	Klimafreundliche Mobilität		
<b>Vorgeschlagen von</b>	AG Luftqualität und Mobilität		
<b>Priorität</b>	<b>Insgesamt: hoch</b>	CO <sub>2</sub> -Einsparpotenzial: ++	Umsetzungsreife: +
	Finanzierung/Förderung: ++	Kein zusätzlicher Personalbedarf: -	Wirtschaftlichkeit: ++
	Öffentlichkeitswirksam: +++	Notwendigkeit: ++	Politischer Stellenwert: +++
<b>Ziele</b>	Verbesserung der Luftqualität und Reduzierung der Treibhausgasemissionen in den Schaumburger Kurorten, Entwicklung von Konzepten zur Sicherstellung der Mobilität im Alter		
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Ein innovatives Mobilitätskonzept mit positiven Auswirkungen auf die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger sowie auf Altersmobilität und Klimaschutz könnte – speziell in den Kurorten – modellhaft umgesetzt werden.</p> <p>Klimafreundliche Mobilitätskonzepte zielen darauf ab, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu reduzieren und die Mobilität aller Bevölkerungsgruppen zu sichern. Zusätzliche Bedeutung erhält das Thema in seinen Auswirkungen auf den Tourismus und die Luftqualität. Aber auch in Verbindung mit spezifischen gesundheitlichen Anforderungen an ältere Bürger können ganzheitliche, innovative Mobilitätskonzepte entwickelt werden. Ein Schwerpunkt dabei sollte E-Mobilität sein. Gerade für die Schaumburger Kurorte Bad Nenndorf und Bad Eilsen ist das Thema von besonderem Interesse.</p>		
<b>Zielgruppe</b>	Schaumburger Kurorte, Landkreis		
<b>Mögliche Umsetzungsinstanz</b>	Landkreis, Kommunen		
<b>Partner</b>	Amt 80 Amt für Wirtschaftsförderung, Regionalplanung, ÖPNV, Wirtschaftsförderung Kreis Lippe, Hochschule Ostwestfalen-Lippe, KfZ-Gewerbe im Landkreis		
<b>Beispiele</b>	Das Projekt „ELEKTRISCH BEWEGT. Mobilitätsnetz Gesundheit gesund und mobil“ ist ein gutes Beispiel für einen ganzheitlichen Ansatz in Kurorten im Teutoburger Wald (Landkreis Lippe). Es sollte die Möglichkeit geprüft werden, sich diesem Netzwerk anzuschließen.		
<b>Kosteneinschätzung</b>	Eine detaillierte finanzielle Planung muss im Rahmen einer Konzepterstellung erfolgen.		
<b>Förderprogramme / Finanzierungswege</b>	Prüfung möglicher Förderprogramme im Rahmen der Konzeptentwicklung		
<b>Indikatoren für Monitoring</b>	Bildung eines Projektkonsortiums, Vorlage einer Projektskizze, Anteil von E-Mobilität am Gesamtverkehr		
<b>Zeitraumen / Dauer</b>	Eine weiterführende Planung und Konzeption ist nötig.		
<b>Offene Fragen und mögliche Konflikte</b>	Klärung der Federführung des Modellprojekts		

	<b>Maßnahmen- und Handlungsempfehlung Nr. 29 von 60</b> <b>Förderantrag Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“</b>		
<b>Handlungsfeld</b>	Klimafreundliche Mobilität		
<b>Vorgeschlagen von</b>	AG Luftqualität und Mobilität		
<b>Priorität</b>	<b>Insgesamt: hoch</b>	CO <sub>2</sub> -Einsparpotenzial: +	Umsetzungsreife: +++
	Finanzierung/Förderung: +++	Kein zusätzlicher Personalbedarf: -	Wirtschaftlichkeit: +
	Öffentlichkeitswirksam: +++	Notwendigkeit: ++	Politischer Stellenwert: +++
<b>Ziele</b>	Analyse, Konzeption und Planung von Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität im Landkreis Schaumburg		
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums besteht die Möglichkeit, sogenannte Teilkonzepte zu beantragen, um bestimmte Handlungsfelder detailliert zu untersuchen. Teilkonzepte können von einzelnen Kommunen, einem Zusammenschluss von Kommunen oder in Kooperation mit dem Landkreis beantragt und erarbeitet werden. Hier besteht die Möglichkeit, einen Förderantrag für ein Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ für den Landkreis zu stellen. Aufgrund des überdurchschnittlichen Anteils des Verkehrs an den CO<sub>2</sub>-Emissionen, empfiehlt sich eine solche Maßnahme besonders. Im Rahmen des aktuellen Klimaschutzkonzepts wurden bereits einige Grundlagen erarbeitet, auf der weiterführende Konzepte basieren könnten. Zentrale Ansätze sind die Verkehrsvermeidung, raumplanerische Maßnahmen (Stadt der kurzen Wege), Verlagerung des Verkehrs auf den ÖPNV, den Fahrrad- und Fußverkehr. Weitere Elemente sind Mobilitätsmanagement, Förderung effizienter Fahrzeuge sowie Maßnahmen zur Aufklärung und Mobilitätsbildung. Der Zeitraum für die nächste Antragsstellung ist von Januar bis März 2013.</p>		
<b>Zielgruppe</b>	Kommunale Entscheider		
<b>Mögliche Umsetzungsinstanz</b>	Landkreis in Zusammenarbeit mit den Kommunen		
<b>Partner</b>	Schaumburger Verkehrs-Gesellschaft mbH, Amt 80 Sachgebiet ÖPNV		
<b>Beispiele</b>	<p>In der Region Hannover wurde ein Teilkonzept gefördert und ein Verkehrsentwicklungsplans erarbeitet, der sich derzeit in der Umsetzungsphase befindet. Es wurden Maßnahmen entwickelt, die sich an den Planungsansätzen der dreistufigen Verkehrsstrategie der Region Hannover orientieren: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich abwickeln (Verkehrsentwicklungsplan pro Klima: <a href="http://www.region-hannover.de">www.region-hannover.de</a>).</p>		
<b>Kosteneinschätzung</b>	Förderung des Projekts durch einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben		
<b>Förderprogramme / Finanzierungswege</b>	Antragstellung im Rahmen der Klimaschutzinitiative		
<b>Indikatoren für Monitoring</b>	Vorlage des Projektantrags, Bewilligung		
<b>Zeitraumen / Dauer</b>	Antragstellung bis März 2013, frühester Beginn nach der Sommerpause 2013		
<b>Offene Fragen und mögliche Konflikte</b>	Klärung der Federführung des Teilkonzepts		

	<b>Maßnahmen- und Handlungsempfehlung Nr. 30 von 60</b> <b>Stärkung und Ausbau des ÖPNV</b>		
<b>Handlungsfeld</b>	Klimafreundliche Mobilität		
<b>Vorgeschlagen von</b>	AG Luftqualität und Mobilität		
<b>Priorität</b>	<b>Insgesamt: mittel</b>	CO <sub>2</sub> -Einsparpotenzial: +	Umsetzungsreife: ++
	Finanzierung/Förderung: +	Kein zusätzlicher Personalbedarf: -	Wirtschaftlichkeit: -
	Öffentlichkeitswirksam: +++	Notwendigkeit: ++	Politischer Stellenwert: ++
<b>Ziele</b>	Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split		
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bildet das Rückgrat einer klimafreundlichen Mobilität. Maßnahmen in diesem Handlungsfeld haben die Zielsetzung, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, die Angebote des ÖPNV auszubauen sowie die Autoabhängigkeit zu reduzieren. Dies beinhaltet folgende Bausteine:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Anbindung des Landkreises an den GVH (Verkehrsverbund der Region Hannover)</li> <li>2) Umsetzung bedarfsorientierter Angebote für Zielgruppen im ländlichen Raum</li> <li>3) Verbesserung der Intermodalität und Vernetzung von Verkehrsträgern und Schnittstellenoptimierung.</li> </ol> <p>Die Umsetzung von Maßnahmen in diesem Feld sind komplex und insgesamt langfristig angelegt.</p>		
<b>Zielgruppe</b>	Landkreis, Kommunen, Bürgerinnen und Bürger		
<b>Mögliche Umsetzungsinstanz</b>	Landkreis, in Zusammenarbeit mit den Kommunen und Verkehrsgesellschaften		
<b>Partner</b>	Amt 80 Amt für Wirtschaftsförderung, Regionalplanung, ÖPNV, Schaumburger Verkehrs-Gesellschaft mbH, GVH		
<b>Beispiele</b>	Gute und innovative Ansätze – auch für den ländlichen Raum – sind auf der Website des Kompetenznetzwerkes für innovative Verkehrslösungen zu finden: <a href="http://www.mobilitaet21.de/laendlicher-raum/mobilitaetsmanagement.html">www.mobilitaet21.de/laendlicher-raum/mobilitaetsmanagement.html</a>		
<b>Kosteneinschätzung</b>	Kosten können erst im Zuge einer Projektentwicklung abgeschätzt werden.		
<b>Förderprogramme / Finanzierungswege</b>	Hier sind zurzeit keine Angaben möglich.		
<b>Indikatoren für Monitoring</b>	Modalsplit, erhöhter Anteil der ÖPNV-Nutzung		
<b>Zeitraumen / Dauer</b>	Eine weiterführende Planung und Konzeption ist nötig.		
<b>Offene Fragen und mögliche Konflikte</b>	Zum jetzigen Zeitpunkt keine		

	<b>Maßnahmen- und Handlungsempfehlung Nr. 31 von 60</b> <b>Förderung der Nahmobilität</b>		
<b>Handlungsfeld</b>	Klimafreundliche Mobilität		
<b>Vorgeschlagen von</b>	AG Luftqualität und Mobilität		
<b>Priorität</b>	<b>Insgesamt: mittel</b>	CO <sub>2</sub> -Einsparpotenzial: ++	Umsetzungsreife: ++
	Finanzierung/Förderung: +	Kein zusätzlicher Personalbedarf: -	Wirtschaftlichkeit: -
	Öffentlichkeitswirksam: +++	Notwendigkeit: +	Politischer Stellenwert: +++
<b>Ziele</b>	Reduzierung des PKW-Verkehrs auf Kurzstrecken		
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Unter dem Begriff Nahmobilität wird die individuelle, nichtmotorisierte Mobilität im Quartier oder im Stadtteil verstanden. 10 % der Autofahrten in Deutschland sind kürzer als 1 km und 50 % der Fahrten kürzer als 5 km. Diese Wege könnten zu einem guten Teil zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden. Die Förderung der Nahmobilität in den Schaumburger Städten ist die kostengünstigste, gesündeste und umweltverträglichste Maßnahme im Mobilitätssektor. Die Umsetzung konkreter Maßnahmen auf kommunaler Ebene ist komplex und langfristig. Im Rahmen des Klimaschutzkonzepts werden kommunikative Ansätze im Rahmen der Entwicklung und Umsetzung eines Konzepts zur Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation vorgeschlagen. Zielsetzungen sind die Sensibilisierung der Bürgerinnen und Bürger, die Vermittlung von Werthaltungen und Leitbildern, das Aufzeigen von Alternativen sowie die Motivation über Events (autofreier Sonntag) oder Wettbewerbe.</p>		
<b>Zielgruppe</b>	Bürger, Kommunen		
<b>Mögliche Umsetzungsinstanz</b>	Kommunen im Landkreis		
<b>Partner</b>	ADFC, VCD, Vereine, Verbände, Bildungseinrichtungen, Multiplikatoren		
<b>Beispiele</b>	<p>Beispielsweise kann man sich an der Kampagne „Grüne Meilen“ des Klimabündnisses beteiligen und aktiv in einen Wettbewerb treten. Gute Beispiele gibt es im Rahmen der klima:aktiv Kampagne aus Österreich (<a href="http://www.klimaaktiv.at/article/archive/12051">www.klimaaktiv.at/article/archive/12051</a>).</p>		
<b>Kosteneinschätzung</b>	<p>Die Umsetzung der Kampagne ist personalintensiv, zusätzlich sind Sachkosten notwendig. Die Maßnahme ist langfristig angelegt.</p>		
<b>Förderprogramme / Finanzierungswege</b>	Hier sind zurzeit keine Angaben möglich.		
<b>Indikatoren für Monitoring</b>	Wahrnehmung der Kampagne, Evaluation der Ergebnisse, Befragungen, Änderungen im Modal Split zugunsten des Fuß- und Radverkehrs		
<b>Zeitraumen / Dauer</b>	<p>Eine Kampagne zur Nahmobilität sollte in Abstimmung und als Ergebnis der Maßnahme 30 Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ entwickelt werden.</p>		
<b>Offene Fragen und mögliche Konflikte</b>	Zum jetzigen Zeitpunkt keine		

	<b>Maßnahmen- und Handlungsempfehlung Nr. 32 von 60</b> <b>Klimafreundliche Mobilität für Schulkinder</b>		
<b>Handlungsfeld</b>	Klimafreundliche Mobilität		
<b>Vorgeschlagen von</b>	AG Luftqualität und Mobilität		
<b>Priorität</b>	<b>Insgesamt: mittel</b>	CO <sub>2</sub> -Einsparpotenzial: ++	Umsetzungsreife: ++
	Finanzierung/Förderung: +	Kein zusätzlicher Personalbedarf: -	Wirtschaftlichkeit: +
	Öffentlichkeitswirksam: +++	Notwendigkeit: +	Politischer Stellenwert: ++
<b>Ziele</b>	Förderung der selbstständigen umweltfreundlichen Mobilität von Schülerinnen und Schülern		
<b>Kurzbeschreibung</b>	Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung zum Thema klimafreundliche Mobilität sollten bereits im Schulunterricht verankert und kommuniziert werden. Die Aspekte Gesundheit, Verkehrssicherheit und Klimaschutz stehen dabei im Vordergrund. In Unterrichtseinheiten oder im Rahmen von Projektwochen kann das Thema gemeinsam mit Verantwortlichen, Lehrern, Schülerinnen und Schülern und den Eltern vertiefend behandelt werden. Das Vorhaben sollte in Abstimmung mit der Maßnahme 30 geplant werden.		
<b>Zielgruppe</b>	Schulen, Lehrer, Schülerinnen und Schüler		
<b>Mögliche Umsetzungsinstanz</b>	Landkreis (Amt 40 für Schulen, Sport und Kultur), Kommunen		
<b>Partner</b>	Kommunen, Schaumburger Verkehrs-Gesellschaft mbH		
<b>Beispiele</b>	<p>Das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (<a href="http://www.ifeu.de">www.ifeu.de</a>) hat einen Leitfaden zum Thema nachhaltige Mobilität in der Schule mit zahlreichen Handlungsempfehlungen erarbeitet.</p> <p>Zahlreiche Projekte werden bereits realisiert: „bike2school“, „FahrRad! Wer zur Schule fährt, gewinnt.“ (ACE Auto Club Europa e. V., Institut für Natursport und Ökologie der Deutschen Sporthochschule Köln, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD)), „Kleine Klimaschützer unterwegs!“ – Kindermeilen-Kampagne, „Walking Bus“</p>		
<b>Kosteneinschätzung</b>	Eine detaillierte Kostenabschätzung ist erst mit der Erarbeitung eines Projektkonzepts möglich.		
<b>Förderprogramme / Finanzierungswege</b>	Hier sind zurzeit keine Angaben möglich.		
<b>Indikatoren für Monitoring</b>	Anzahl der Maßnahmen, Umsteiger auf das Fahrrad		
<b>Zeitraumen / Dauer</b>	Eine weiterführende Planung und Konzeption ist nötig.		
<b>Offene Fragen und mögliche Konflikte</b>	Sicherheitsaspekte sollten hier klar im Vordergrund stehen.		

	<b>Maßnahmen- und Handlungsempfehlung Nr. 33 von 60</b> <b>Steigerung des Fahrradverkehrs</b>		
<b>Handlungsfeld</b>	Klimafreundliche Mobilität		
<b>Vorgeschlagen von</b>	AG Luftqualität und Mobilität		
<b>Priorität</b>	<b>Insgesamt: mittel</b>	CO <sub>2</sub> -Einsparpotenzial: +	Umsetzungsreife: ++
	Finanzierung/Förderung: +	Kein zusätzlicher Personalbedarf: -	Wirtschaftlichkeit: -
	Öffentlichkeitswirksam: +++	Notwendigkeit: +	Politischer Stellenwert: ++
<b>Ziele</b>	Erhöhung des Anteils des Fahrradverkehrs im Landkreis		
<b>Kurzbeschreibung</b>	<p>Radverkehr ist auf kurzen bis mittleren Strecken das umweltfreundlichste und effizienteste Verkehrsmittel. Zielsetzung dieser Maßnahme ist die Steigerung der Attraktivität des Fahrrads als klimafreundliches Verkehrsmittel im Alltagsverkehr. Dazu zählen infrastrukturelle Maßnahmen wie gut ausgebauten Radwege (auch Schnellwege), die Bereitstellung sicherer und benutzerfreundlicher Stellplätze sowie aktivierende Maßnahmen wie organisierte Fahrradtouren, Wettbewerbe zwischen den Kommunen sowie eine begleitende Verkehrserziehung in Schulen. Strategisch sinnvoll ist die Einrichtung eines regionalen Radverkehrsbeauftragten, um die Belange der Radfahrer in Planungs- und Umsetzungsvorhaben einzubringen. Synergien zum Ausbau des Fahrradtourismus sollten genutzt werden.</p>		
<b>Zielgruppe</b>	Bürger, Kommunen		
<b>Mögliche Umsetzungsinstanz</b>	Kommunen in Zusammenarbeit mit dem Landkreis		
<b>Partner</b>	Vereine, Verbände, Bildungseinrichtungen		
<b>Beispiele</b>	<p>Viele gute Ansätze finden sich auf der Website des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012 unter <a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de">www.nationaler-radverkehrsplan.de</a>.</p> <p>Synergien sollten zu Akteuren des regionalen Fahrradtourismus und den regionalen Verbänden (ADFC Niedersachsen) hergestellt werden. Beispielhaft sei hier der Landkreis Grafschaft Bentheim genannt, die bereits zweimal den Preis „Fahrradfreundlichster Landkreis Niedersachsens“ erhalten hat.</p>		
<b>Kosteneinschätzung</b>	Der Ausbau der relevanten Infrastruktur muss von den kommunalen Haushalten geleistet werden. Die Maßnahme könnte durch Kampagnenelemente kommunikativ unterstützt werden, für die Personal und Sachkosten (Print, Werbung) eingeplant werden müssten.		
<b>Förderprogramme / Finanzierungswege</b>	Hier sind zurzeit keine Angaben möglich.		
<b>Indikatoren für Monitoring</b>	Änderungen im Modal Split zugunsten des Radverkehrs		
<b>Zeitraumen / Dauer</b>	Mit der Maßnahme kann jederzeit begonnen werden.		
<b>Offene Fragen und mögliche Konflikte</b>	Zum jetzigen Zeitpunkt keine		

## Anlage 2 Gestaltungsoptionen für eine AST-Buchungszentrale

### Diskussion Vorteile/Nachteile der verschiedenen Buchungszentralen

Variante 1: Disposition durch Taxiunternehmen/Taxizentrale

- + geringe Overheadkosten
- im Heidekreis keine einheitlichen Taxizentralen vorhanden
- großer Prüfaufwand
- hohe Betrugsgefahr

Variante 2: Aufbau einer eigenen Dispositionszentrale

- + freie Gestaltungsmöglichkeit
- + Wertschöpfung bleibt in der Region
- + Kooperationsmöglichkeit mit Nachbarlandkreis
- + Lokale Telefonnummer
- vergleichsweise hohe Kosten
- Gefahr der schlechten Auslastung in Zeiten schwacher Nachfrage

Variante 3: Fremdvergabe an externe Zentrale

- + erträgliche Kosten
- + professionelle Bearbeitung
- + durch Weiterschaltung des Telefons örtliche Vorwahl möglich
- + verschiedene Wettbewerber am Markt
- Synergieeffekte bei Kooperation mit Nachbarn werden extern gehoben
- keine Individuelle Ausgestaltung sondern eher Standardisierung

Quelle: VNO

### Anlage 3 Gestaltungsoptionen für die AST-Fahrpreisgestaltung

#### Diskussion Vorteile/Nachteile der verschiedenen Tarifmodelle

- Variante 1: Linienfahrpreis
- + gewohnte Handhabung
  - hohe Differenz zum Taxitarif
  - schlechte Handhabbarkeit für Taxi-Fahrpersonal
- Variante 2: Doppelter Linienfahrpreis
- + gewohnte Handhabung
  - Preise steigen mit der Entfernung relativ stark
  - Tarif geht von überwiegender Einzelnutzung aus
- Variante 3: Komfortzuschlag
- + weitgehend gewohnte Handhabung
  - + gute Anwendung für Zeitkarten
  - kurze Strecken tendenziell etwas teurer, längere Strecken eher billig
- Variante 4: besonderer AST-Tarif
- + große Gestaltungsfreiheit
  - + Möglichkeit, auf Handhabung für Fahrpersonal einzugehen
  - schwierige Handhabung, gerade wenn sich Linienfahrten u. AST abwechseln
  - "vierter Tarif" neben Linienbus, Bürgerbus und Bahn
  - Unterlaufen der höheren Preisstufen im Linienverkehr muss verhindert werden
- Variante 5: Rabattierter Taxitarif
- + frei gestaltbar (z.B. Ausgabe von Gutscheinen für bestimmte Zielgruppen)
  - vom ÖPNV entkoppelt, entsprechend hoher Informationsaufwand

Quelle: VNO

**Anlage 4    Entscheidungskatalog für Mobilitätszentralen**

(8 Seiten)

Hinweise

Der Entscheidungskatalog ist als Grundlage für die strukturierte Entwicklung einer regional tätigen Mobilitätszentrale gedacht. Mögliche Einsatzfelder können so schrittweise eingegrenzt werden.

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

## Allgemeine Fragen bzw. Methodik

Kriterium, Frage, Diskussionspunkt

Hinweise zur möglichen Integration in MZ-Angebot

Bemerkung, mögliche Auswahl usw.

## Strukturelle Rahmenbedingungen

### Raumstruktur

Städtischer Bereich/Ballungsraum

Grundaufgaben:  
Information/Auskunft, Vertrieb, Mobilitätsberatung etc.; in aller Regel mit Publikumsverkehr

Ländlicher Bereich, Randlage zum Ballungsraum  
Ländlicher Bereich

Mischform, Ausgestaltung abzuwägen  
Grundaufgaben:  
Information/Auskunft, Disposition, ggf. weitere betriebliche Aufgaben, Entwicklung des ÖPNV, Publikumsverkehr nicht zwingend

## Angebotsspektrum der Mobilitätsdienstleister im geplanten Einzugsgebiet der MZ

Informativische Schnittstellen zwischen Dienstleister und zukünftiger MZ!!

### Straßengebundene Angebote (Linienverkehre)

Bus

Orts-/Stadtbus

Regionalbus

Fernbus i.d.R. private Betreiber

Sonderlösungen z.B. Nachtbus, Diskobus, Freizeitlinien

Fahrpersonal ehrenamtlich

Bürgerbus (Linienbetrieb)

Stadt-/Straßenbahn (überwiegend im Straßenraum)

### Schienegebundene Angebote

Nahverkehrsbahnen (S-/U-Bahn und vergleichbare)

Regionalbahnen (inkl. Regionalschnellverkehren)

Fernbahn national/international

**Allgemeine Fragen bzw. Methodik**

Kriterium, Frage, Diskussionspunkt

Bemerkung, mögliche Auswahl usw.

Hinweise zur möglichen Integration in MZ-Angebot

**Flexible Bedienungsweisen, Bedarfsverkehre**

Taxi (konventionell)  
 bezuschusste Taxi-Sonderlösungen  
 Anruf-Sammeltaxi (AST)  
 Anrufbus  
 Anrufbürgerbus

z.B. AnrufTaxi, Nachttaxi, Senioren-Taxi  
  
 Fahrpersonal ehrenamtlich

Dispositionsbedarf?  
 Dispositionsbedarf?  
 Dispositionsbedarf?  
 Dispositionsbedarf?

**Mitfahrangebote**

Vermittlung von Berufspendler-Fahrgemeinschaften  
 Mitfahrzentrale

I.d.R. private Betreiber

Interesse an einer Vermarktung durch die MZ?

**Sonstige Mobilitätsangebote - Regelverkehre**

Fähren, auch Personenfähren  
 Seilbahnen  
 Freizeitschiffahrt (Fluss, See)  
 historische Bahnverkehre mit Freizeitcharakter

Interesse an einer Vermarktung durch die MZ?  
 Interesse an einer Vermarktung durch die MZ?

**Sonstige Mobilitätsangebote - Vermietung**

Carsharing

Interesse an einer Vermarktung durch die MZ? Integration in Leistungen zum Mobilitätsmanagement durch die MZ?

Autovermietung

Interesse an einer Vermarktung durch die MZ? Integration in Leistungen zum Mobilitätsmanagement durch die MZ?

Fahrrad am Bahnhof (oder vergleichbare)

Fahrradverleih (konventionell)

Fahrradverleih, flächendeckend

z.B. durch Fahrradhändler, Hotels usw.  
 z.B. in einer Stadt oder Kommune

Interesse an einer Vermarktung durch die MZ?  
 Interesse an einer Vermarktung durch die MZ?  
 Interesse an einer Vermarktung durch die MZ? Integration in Leistungen zum Mobilitätsmanagement durch die MZ?

Bootsverleih

Interesse an einer Vermarktung durch die MZ?

## Allgemeine Fragen bzw. Methodik

Kriterium, Frage, Diskussionspunkt

Bemerkung, mögliche Auswahl usw.

Hinweise zur möglichen Integration in MZ-Angebot

### Informationsangebote

Aufkunft über Verkehrsangebote und Fahrplan (örtliche Angebote):  
regional, national und/oder international

Wer ist der Betreiber?

Über örtliches VU? Reisebüro? Öffentliche Verwaltung?  
Können die Aufgaben von einer MZ übernommen werden?  
Dadurch Kosteneinsparungen?

Fahrpreisauskünfte (örtliche Angebote):  
regional, national und/oder international

Wer ist der Betreiber?

Über örtliches VU? Reisebüro? Öffentliche Verwaltung?  
Können die Aufgaben von einer MZ übernommen werden?  
Dadurch Kosteneinsparungen?

Regionenspezifisches Internetangebot (Portal)

z.B. Kommune oder Landkreis

Kann der Betrieb einer MZ diese Leistungen übernehmen  
und gibt es dadurch Kosteneinsparungen?

Internetservices im Rahmen eines großräumig geltenden Angebots mit  
spezifischen Angeboten für die Region

z.B. Verkehrsverbund

Können die Leistungen einer MZ in dieses Portal  
eingebunden werden und dadurch Kosten im Vergleich zu  
einen eigenen Auftritt reduziert werden?

Internetservices im Rahmen eines großräumig geltenden Angebots ohne  
besondere Berücksichtigung der betroffenen Region

z.B. der Deutschen Bahn

Wie werden derartige Angebot nutzbar gemacht, z.B. durch  
Verlinkung o.ä.?

### Sonstige Dienstleistungsangebote und Einrichtungen mit Mobilitätsbezug

Verkaufsagenturen von Verkehrsunternehmen

DB AG und private VU

Kann eine MZ mit persönlichem Kundenkontakt in diesen  
Räumlichkeiten unter gebracht werden?

Reisebüros

Kann eine MZ mit persönlichem Kundenkontakt in diesen  
Räumlichkeiten unter gebracht werden? Kann das  
Reisebüro den Betrieb der MZ übernehmen?

Touristeninformation, Verkehrsbüro

Wird die Einrichtung dauerhaft bleiben? Kann eine MZ  
diese Funktionen zumindest teilweise übernehmen?

### Besondere Einrichtungen mit Mobilitätsbezug

Bahnhöfe mit Kundenzentrum oder anderweitiger persönlicher Bedienung

Wird die Einrichtung dauerhaft bleiben? Kann eine MZ  
diese Funktionen zumindest teilweise übernehmen?

Busbahnhof

Ist eine MZ mit persönlichem Kundenkontakt hier gut  
angesiedelt?

## Allgemeine Fragen bzw. Methodik

Kriterium, Frage, Diskussionspunkt

Bemerkung, mögliche Auswahl usw.

Hinweise zur möglichen Integration in MZ-Angebot

## Geplante Aufgaben bzw. Dienstleistungen der zukünftigen Mobilitätszentrale

### Informations- und Beratungsangebote

Auskunft über Verkehrsangebote, Fahrplan und Fahrpreise

persönlich, per Telefon, per eMail/Post  
regional, national, international

Betreuung und Aktualisierung von bestehenden Informationsangeboten  
Einrichtung eines eigenen Internetauftritts

z.B. Pflege von Internetseiten

Information  
Verkauf/Shop

Erstellung eines Newsletters

Versand von Informationen und Material per Post

nur Standardkommunikation wie Antworten auf Verbesserungsvorschläge,  
Mängelmeldungen usw.

für den Versand von Informationsmaterial auf Anfrage  
für regelmäßige Informationsleistungen, Auskünfte

Dokumentation von nicht erfolgreichen Anfragen, Verbesserungsvorschlägen  
seitens der Kunden

Proaktive Erarbeitung von 'Verbesserungsmaßnahmen

Persönliches/privates Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement für Unternehmen, öffentliche Einrichtungen usw.

### Verkauf von Leistungen

Fahrscheine

(Land-, Reise-)Karten, Literatur

Literatur usw., welche in den typischen Tätigkeitsbereich eines Verkehrsbüros/

einer Touristeninformation gehören

Reiseaccessoires

## Allgemeine Fragen bzw. Methodik

Kriterium, Frage, Diskussionspunkt

Bemerkung, mögliche Auswahl usw.

Hinweise zur möglichen Integration in MZ-Angebot

### Disposition von Bedarfsverkehren

Bedarfsverkehre in Kooperation mit Taxenunternehmen  
Bürgerbusse  
Sonstige

## Organisatorische und wirtschaftliche Fragen der Umsetzung der MZ

### Erreichbarkeit und Organisation

Soll die MZ physisch erreichbar sein, z.B. in einem Ladengeschäft oder Büro?

Wenn ja, in welchem Zeitraum?

Soll die MZ telefonisch erreichbar sein?

Wenn ja, in welchem Zeitraum?

Soll die MZ per eMail und Post erreichbar sein?

Wenn ja, in welchem Zeitraum?

Welche Leistungsfähigkeit soll die Internetpräsenz haben?

Die Wahl hat direkten Einfluss auf den Pflegeaufwand.

In welche zentralen Systeme werden Fahrplaninformationen aus der Region eingespeist?

Welche Informationsquellen werden für die MZ zum Einsatz kommen?

Welcher Arbeitsaufwand wird für die Bereiche Kundenbetreuung (persönlich, telefonisch, per eMail) abgeschätzt?

Welcher Arbeitsaufwand wird für den Bereich Disposition abgeschätzt?

Welcher Personalbedarf ergibt sich aus dem geschätzten Arbeitsaufwand und den geplanten Erreichbarkeiten?

### Verantwortlichkeiten

Wer soll für die Inhalte der zu erbringenden Leistungen und deren Qualität verantwortlich sein? Wer hat "den Hut auf"?

Wer führt das Qualitätsmanagement durch, ggf. stellvertretend für die verantwortliche Stelle?

Wer übernimmt die Personalverantwortung?

## Allgemeine Fragen bzw. Methodik

### Kriterium, Frage, Diskussionspunkt

### Bemerkung, mögliche Auswahl usw.

### Hinweise zur möglichen Integration in MZ-Angebot

Wer übernimmt die Verantwortung für die Informationstechnik?

Computer, Netzwerkadministration, Internetauftritt usw.

### Finanzierung

Wer trägt die Kosten für den Betrieb der Mobilitätszentrale (Grundfinanzierung)?

Gibt es Zuschüsse von Dritten?

Welche Mitspracherechte erwerben diese Dritten dadurch?

Gibt es bestimmte Dienstleistungen, die gezielt von anderen Kostenträgern finanziert werden?

Welche Mitspracherechte erwerben diese Mitfinanzierer dadurch?

Gibt es Dienstleistungen, für die Kunden bezahlen müssen?

Welchen Umfang machen diese aus und wie werden diese abgerechnet (Steuerfragen!)?

### Randbedingungen der umsetzenden Einheit (Landkreis, Aufgabenträger,

#### Verkehrsverbund usw.)

Besitz eines Verkehrsunternehmens

Unmittelbare Einflussmöglichkeit auf oder Verfügungsgewalt über ein

Verkehrsunternehmen

Möglichkeit der Einflussnahme über den maßgeblichen Nahverkehrsplan

### Optionen für die Organisationform der MZ

Ansiedlung bei einer Einheit in öffentlicher Trägerschaft

Verkehrsunternehmen (mit öffentlicher Beteiligung)

Landkreis, Gemeinde, andere öffentliche Körperschaft

öffentliches Unternehmen (Tochter einer öffentlichen Körperschaft) wenn der Gesellschaftszweck dies her gibt

Verkehrsunternehmen

Verkehrsverbund

Taxenzentrale

Bürgerbusverein

Vergabe an einen externen Dienstleister

Integration in eine MZ, welche für mehrere Regionen tätig ist?

Callcenter oder ähnlich

z.B. für benachbarte Landkreise

## Allgemeine Fragen bzw. Methodik

Kriterium, Frage, Diskussionspunkt

Bemerkung, mögliche Auswahl usw.

Hinweise zur möglichen Integration in MZ-Angebot

### Anforderungen an die Dienstleistungsqualität und Diskussionspunkte

#### Neutralität und Regelkonformität

Die MZ muss alle Beratungen unternehmensneutral und entsprechend ihrer Grundsätze erbringen, z.B. ganzheitlicher Beratungsansatz.

Bürgerbusverkehre sollen ebenfalls profitieren und angemessen vermarktet werden.

Können VU und Taxiunternehmen dies leisten?

Besteht die Gefahr, dass ein kommerzieller MZ-Dienstleister diese benachteiligt? (vgl. Fragen des Wettbewerbs)

Dispositionsleistungen müssen 100%ig regelkonform und ggf. nach wirtschaftlich vorteilhaften Kriterien für den Kostenträger erbracht werden.

z.B. AST-Verkehre, bezuschusste Taxi-Sonderlösungen

Interesse der öffentlichen Hand an der Bündelung von Fahrten

#### Fragen des Wettbewerbs

Wen sehen die in der Region tätigen Verkehrsunternehmen als Konkurrenten an?

Daseinsvorsorge vs. kommerzieller Interessen  
Schienenverkehr braucht nicht berücksichtigt zu werden, da klare Wettbewerbsregeln existieren und paralleler Busverkehr aus wirtschaftlichen Gründen ausscheidet.

Verkehrsunternehmen (Bus) Bürgerbusvereine

Taxiunternehmen konkurrierende Taxiunternehmen,

AnrufBürgerbusvereine, Anrufbusse

Bürgerbusvereine Keine, da sie nicht gewinnorientiert arbeiten und in aller Regel eine wenig zahlungskräftige Klientel bedienen.

Die Disposition von Wettbewerbsunternehmen durch den Dienstleister muss vermieden werden.  
z.B. bei Taxi-Verkehren bzw. Taxi-Sonderlösungen

Kostenminimierung vs. Einnahmenmaximierung

## Allgemeine Fragen bzw. Methodik

Kriterium, Frage, Diskussionspunkt

Bemerkung, mögliche Auswahl usw.

Hinweise zur möglichen Integration in MZ-Angebot

### Berücksichtigung regionaler Erfordernisse

Wie hoch sind die Anforderungen an einen Dienstleister, die sich aus der genauen Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten ergeben?

z.B. Bürgerbusangebote, Routen von AST-Verkehren, Lage der Haltestellen, Lage von Reisezielen, traditionelle Wegebeziehungen, geografische Gegebenheiten  
z.B. im Rahmen der Disposition: Absprachen "auf dem kleinen Dienstweg"

Ein nicht verorteter Dienstleister, der womöglich mit häufig wechselndem Personal arbeitet, wird Schwierigkeiten haben, für die telefonische Beratung hinreichend Personal mit Ortskenntnis vorzuhalten.

Wie hoch sind die Anforderungen an einen Dienstleister, die sich aus dem Kontakt zu den örtlichen Partnern ergeben?

Persönliche Beziehungen spielen oft einen großen Rolle bei der Entwicklung spontaner, ungewöhnlicher Lösungen.

Welche Informationen inzwischen zweifelhaft über Online-Informationssysteme dargestellt werden? Welche nicht?

z.B. Lage der Haltestellen, Fahrtrouten von Buslinien (vielfach komplex und stark variierend)

Wie und von wem werden diese Informationen in den Informationssystemen bereit gestellt?

Wie kann eine Rückkopplung von Informationen an die Mitarbeiter der MZ sichergestellt werden, wenn die räumliche Trennung groß ist?

### Wahrnehmung von Kontrollfunktionen

Wie kann die umsetzenden Einheit/der Auftraggeber gestaltend in die

Weiterentwicklung des Angebots eingebunden werden?

wichtig, wenn dieser z.B. in die Entwicklung von Bürgerbus-Verkehren und anderen Angeboten eingebunden ist

Dies ist eine Frage des Selbstverständnisses der umsetzenden Einheit/des Auftraggebers und damit auch ggf. der politischen Einflussnahme. Eine Trennung kann sinnvoll sein.

Wie kann die umsetzenden Einheit/der Auftraggeber die Qualitätskontrolle für die MZ durchführen?

Wie können wirtschaftliche Anreize gesetzt werden?

Wie kann eine wirtschaftliche Kontrolle erfolgen?

abhängig von dem Geschäftsmodell der MZ

**Anlage 5      Ansprechpartner für Landkreise und Kommunen:  
Anforderungsprofil**

### Qualifikation

Die Ansprechpartner sollten mindestens folgende grundlegenden Qualifikationen mitbringen:

- Kenntnisse der und über die Arbeit und Zuständigkeiten von Verwaltungen,
- Kenntnisse von Verbänden, z. B. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und kommunale Spitzenverbände, und deren Arbeitsweisen,
- Verfahrensweisen und betriebliche Prozesse im öffentlichen Personennahverkehr,
- Finanzierung im öffentlichen Personennahverkehr,
- Kommunikationsfähigkeit und
- Sicherheit im Umgang mit elektronischen Medien.

### Vernetzung der Ansprechpartner

Die Ansprechpartner sollten über ein Netzwerk in Niedersachsen verfügen oder zu Beginn der Aufnahme ihrer Tätigkeit herstellen, welches z. B. folgende Parteien umfasst:

- Staatskanzlei und fachlich betroffene Ministerien,
- Landesämter für regionale Entwicklung,
- regionale Initiativen (Kooperationen von Landkreisen),
- zumindest einige Vertreter von in der Gestaltung des ÖPNV aktiven Landkreisen,
- Verbände, z. B. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und kommunale Spitzenverbände.

### Erreichbarkeit

Es muss sicher gestellt werden, dass die Ansprechpartner ganzjährig erreichbar sind. Im Falle von Urlaub und längerer Krankheit sollte mindestens sicher gestellt sein:

- Anrufe und eMails bleiben nicht unbeantwortet und es erfolgt eine Information, wann der Ansprechpartner wieder verfügbar ist,
- Kontakte zu weiterführenden Informationsquellen können zumindest eingeschränkt hergestellt werden.

### Legitimation

Es wird deutlich kommuniziert, dass die Ansprechpartner eine Legitimation des Landes Niedersachsen besitzen und jede Beratung damit neutralen Charakter hat. Beim Einsatz von Stellen des Landes steht dies außer Frage. Bei der Beauftragung externer Dienstleister sind entsprechende Darstellungen wichtig.