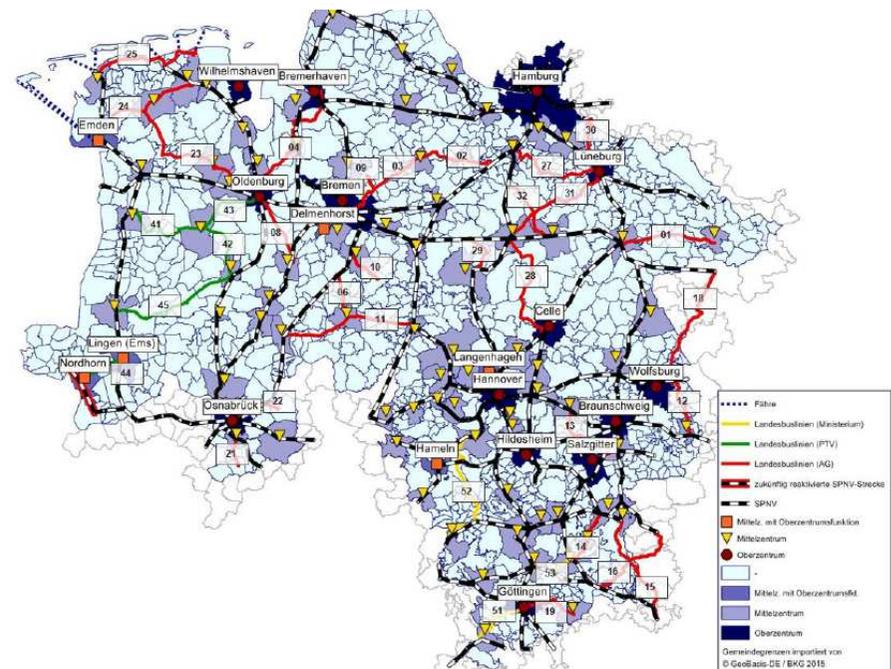


# Landesbusliniennetz

## Ergebnisse Förderrichtlinie



## Ausgangssituation

- Ziel der niedersächsischen Landesregierung:  
Alle Regionen sollen bedarfsgerecht in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einbezogen werden und an die überregional bedeutsamen Bahnknoten angebunden werden:
  - Nicht in allen Regionen ist eine Ausweitung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wirtschaftlich vertretbar
  - Deshalb sollen Landesbuslinien diese Angebotslücken schließen
  - Landesbuslinien sollen in das vorhandene SPNV-Netz eingebunden werden

## Ausgangssituation

- Bildung einer Arbeitsgruppe durch das nds. Wirtschaftsministerium
- Definition von Bedienungsebenen und der geplanten Bedienungsqualität
- Liste mit 32 potenziellen Linienvorschlägen (später um drei zusätzliche Vorschläge ergänzt)

## Aufgabenstellung

- Transparente Überprüfung der Linienvorschläge der ÖPNV-Aufgabenträger durch ein Planungsbüro (PTV)
- Aspekte der Untersuchung:
  - Gesamtnachfragepotenzial
  - Reiseverhältnis ÖPNV / Individualverkehr
  - Auswirkungen Landesbusliniennetz auf SPNV
  - Gegenüberstellung potenzieller Landesbuslinien zum gegenwärtigen ÖPNV-Angebot

## Eckpunkte für ein Landesbusliniennetz

- Schaffung attraktiver Bus-Angebote auf Relationen, die heute nicht durch den SPNV abgedeckt werden
- Bedienungsqualität wie SPNV (Studentakt ca. 06:00 bis 22:00 Uhr)
- Auf der 1. Bedienungsebene werden Verbindungen von Mittelzentren ohne SPNV-Anschluss an das zugeordnete Oberzentrum geschaffen
- Auf der 2. Bedienungsebene liegt der Fokus auf Verbindungen mit Lückenschlüssen, hohem Pendleraufkommen oder touristischer Bedeutung
- Schaffung schneller, direkter Verbindungen mit Anschlusssicherung
- Konkurrenzsituationen mit dem bestehendem SPNV und ÖPVN sollen vermieden werden

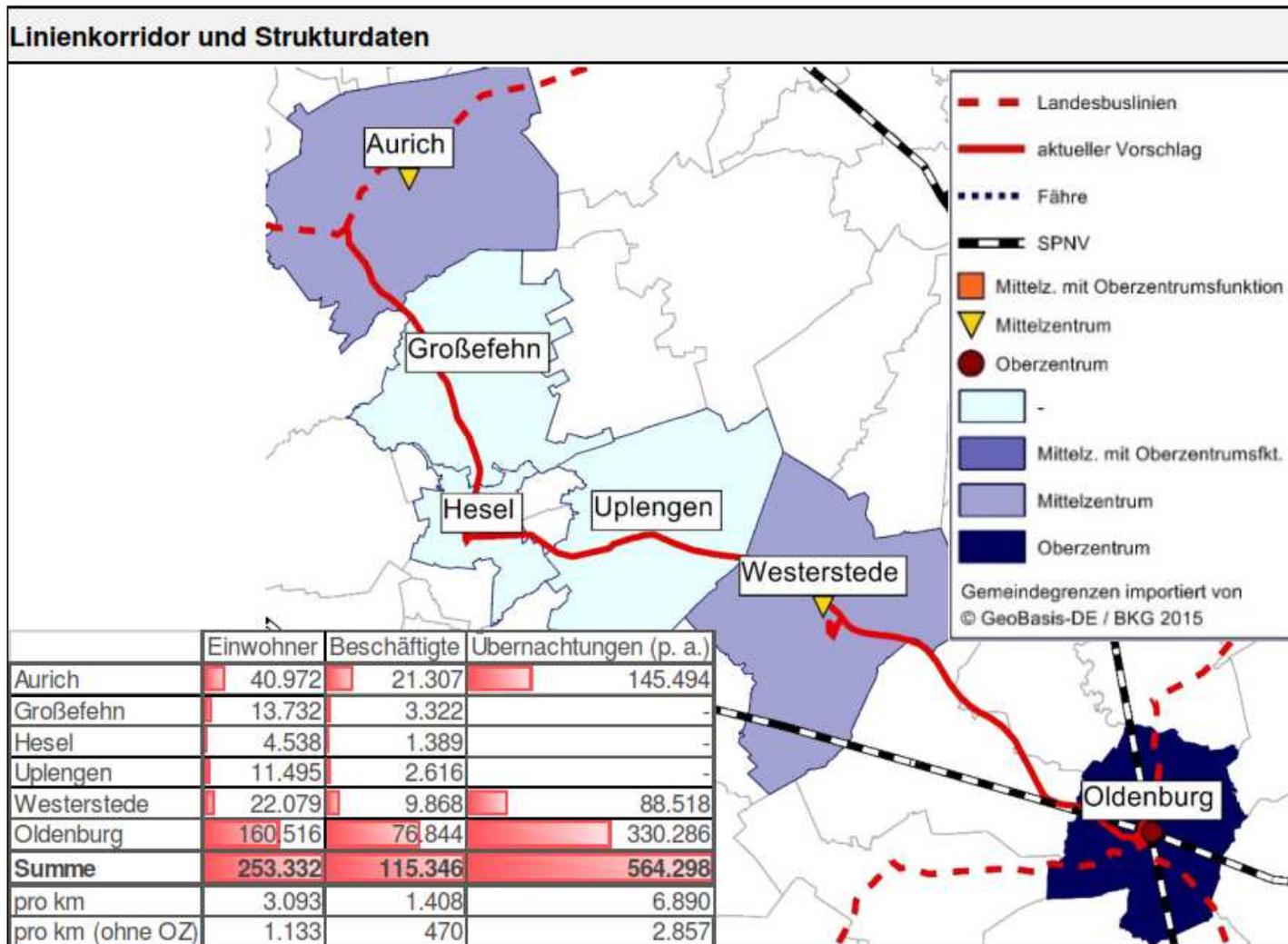
## Nachfrageabschätzung

- Abschätzung des Fahrgastaufkommens des Landesbusliniennetzes durch ein einheitliches Datenmodell
- Ergebnisse:
  - Fahrgastzahl der Landesbuslinien
  - Streckenbelastungen
  - Mittlerer Besetzungsgrad

## Ergebnisse

- Große Bandbreite hinsichtlich der Liniencharakteristika (wie z.B. Linienlänge, Bedeutung für Pendler etc.)
- Große Bandbreite hinsichtlich der ermittelten Potentiale
- Ob eine Landesbuslinie eingeführt wird, entscheiden im Wesentlichen die ÖPNV-Aufgabenträger in den Regionen vor Ort

# Beispiel aus der Untersuchung Landesbuslinie Aurich - Oldenburg



## **Landesbuslinie Aurich – Oldenburg**

### **Heutiges Verkehrsangebot**

- Aurich – Oldenburg über Leer mit Bus und Bahn (Linie 460 und RE/IC)
- 1 Umstieg in Leer notwendig
- Buslinie 460 fährt im Stundentakt mit insgesamt 16 – 34 Fahrten (Mo-So)
- Der erste Bus fährt ab Aurich um 05:35 Uhr, die letzte Fahrt ist um 20:35 Uhr
- Beförderungszeit von Aurich nach Oldenburg beträgt mit Bus und Bahn insgesamt 108 min.

## Landesbuslinie Aurich – Oldenburg

### Konzept PTV

- Aurich – Oldenburg ohne Umstieg
- Verbindung des Mittelzentrums Aurich (ohne Bahnhof) mit dem Oberzentrum Oldenburg
- Mit 5 Halten in Großefehn, Hesel, Uplengen, Westerstede und Oldenburg
- Beförderungszeit insgesamt 94 min.

## **Landesbuslinie Aurich – Oldenburg**

### **Nachfragepotential / Fahrgäste – Konzept PTV**

- 700 Fahrgäste würden pro Werktag in den Bus einsteigen
- Davon würden 110 Fahrgäste die Gesamtstrecke von Aurich nach Oldenburg (oder umgekehrt) nutzen
- Durchschnittlich würden pro Fahrt ca. 11 Fahrgäste im Bus sitzen
- Somit ergibt sich bei einer Buskapazität von 35 Sitzplätzen eine durchschnittliche Auslastung von 31%

## Förderrichtlinie des Landes

### Voraussetzungen für die Förderung:

- Ergänzung des Schienenverkehrs
- Betriebsleistung in Niedersachsen
- Mindestens drei Jahre
- Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
- Konkurrenz zu bestehendem SPNV vermeiden
- Einhaltung **Bedien- und Qualitätsstandards**

## Bedien- und Qualitätsstandards

### Richtwerte für möglichst direkte Linienführung

Kriterien/Raumkategorien nach aktuell gültigem LROP	Verdichtungsraum	Randzone Verdichtungsraum ländlicher Raum
Umwegfaktor gegenüber der kürzesten öffentlichen Straßenverbindung	max. 1,25	max. 1,25
Mittlere Beförderungsgeschwindigkeit vom Start- zum Zielpunkt der Linie	mind. 30 km/h	mind. 35 km/h

# Bedien- und Qualitätsstandards

## Fahrplangestaltung & Takt

Betriebszeiten	Definition	Anbindung MZ ohne oder regelmäßig bedienten SPNV-Haltpunkt	Lückenschluss im SPNV	Anbindung von Orten aufgrund touristischer oder sonstiger Belange
Haupt- und Nebenverkehrszeit	Mo-Fr 6-20 Uhr Sa 6-17 Uhr	60	60	60
Schwachverkehrszeit	Mo-Fr 20-23 Uhr Sa 18-22 Uhr So 6-20 Uhr	60	60	120

## Bedien- und Qualitätsstandards Fahrzeuge

- Busse nicht älter als 10 Jahre; Durchschnittsalter der Flotte nicht mehr als 8 Jahre
- Barrierefreiheit
  - Niederflurfahrzeuge
  - Klapprampe
  - Mehrzweckfläche für Rollstühle, Fahrräder, Kinderwagen
- Überlandbestuhlung
- Klimatisierung
- Kostenloser W-LAN-Zugang
- Aufbau Echtzeit und Anzeige im Fahrzeug

## Art, Umfang und Höhe der Zuwendung

„Der Zuschuss beträgt für Betriebsleistungen [...], die erstmals im Zusammenhang mit der Einführung der landesbedeutsamen Buslinie erbracht werden [...] maximal [...] 98 ct je Fahrplankilometer.“

*„Der Zuschuss beträgt für Betriebsleistungen [...], die bereits vor der Antragstellung erbracht wurden [...] maximal [...] 20 ct je Fahrplankilometer.“*

- Je nach Steuerkraft des AT können erhöhte Zuschüsse (bis zu 1,27 € bzw. bis zu 26 ct) gewährt werden
- Laufzeit der Förderung maximal 60 Monate
- Betriebsaufnahme muss vor dem 31.12.2021 erfolgen

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

