

Integriertes Mobilitätskonzept Landkreis Cuxhaven**Vorhaben: Gemeindeübergreifende AST-Angebote**

1 Das Ziel

Eine Verknüpfung von AST-Angeboten über die Gemeindegrenzen hinweg soll öffentliche Mobilität über die jeweilige Samt- oder Einheitsgemeinde hinaus ermöglichen.

2 Die Vision

Die AST-Angebote des Landkreises Cuxhaven stellen bislang – von wenigen Ausnahmen abgesehen – Inselangebote für die jeweiligen Samt- und Einheitsgemeinden dar und entsprechen damit teilweise nicht den Mobilitätsbedürfnissen der Bewohner.

Gemeindegrenzenübergreifende Mobilitätsbedürfnisse bestehen insbesondere wenn

- eine Gemeinde / ein Ortsteil deutlich näher am Zentrum der benachbarten Samt- oder Einheitsgemeinde gelegen ist als am Zentrum der eigenen Samt- oder Einheitsgemeinde.
- das Zentrum der benachbarten Samt- oder Einheitsgemeinde über ein größeres oder anderes Versorgungsangebot verfügt als das eigene Zentrum.
- in der benachbarten Samt- oder Einheitsgemeinde eine bessere Anbindung an den höherrangigen ÖPNV bzw. an den SPNV besteht, insbesondere in Fahrtrichtung des zu erreichenden Endziels.
- es historisch bedingt starke Beziehungen der Bevölkerung einer Gemeinde / eines Ortsteils in die benachbarte Samt- oder Einheitsgemeinde gibt.
- benachbarte Samt- oder Einheitsgemeinden einen Kooperationsraum bilden (möchten), in dem Versorgungsangebote an zu definierenden Standorten gebündelt werden sollen.
- Touristen den Landkreis ohne eigenes Fahrzeug erkunden möchten.

Benachbarte AST-Angebote lassen sich planerisch auf unterschiedliche Weise verknüpfen:

- Einrichten von durchgehenden Linien aus den relevanten Gemeinden / Ortsteilen in das benachbarte Zentrum
- Schaffung von Überlappungsbereichen benachbarter Bedienungsgebiete und Definition von Verknüpfungspunkten an denen attraktive Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden.

Chancen von gemeindegrenzenübergreifenden AST-Angeboten:

- Die oben dargestellten Mobilitätsbedürfnisse können auch mit dem ÖPNV befriedigt werden. Dies führt dazu, dass die Bevölkerung weniger auf individuelle Mobilitätsangebote angewiesen ist. Der ÖPNV wird damit konkurrenzfähiger zum Pkw.

- Vernetzte Systeme führen zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV insgesamt. Durch Zubringerverkehre können einzelne ÖPNV-Linien /-Angebote gestärkt werden (→ Nachfragesteigerung)
- Gut aus den benachbarten Samt- oder Einheitsgemeinden erreichbare Zentren werden gestärkt.
- Kooperationen zwischen benachbarten Samt- oder Einheitsgemeinden werden erleichtert. → Mobilitätsangebote schaffen Akzeptanz für andere Maßnahmen. Damit kann den Entwicklungen des demografischen Wandels begegnet werden.

Risiken von gemeindegrenzenübergreifenden AST-Angeboten:

- Gute gemeindegrenzenübergreifende Mobilitätsangebote können dazu führen, dass die eigenen Zentren geschwächt werden, die Kaufkraft aus der eigenen Samt- oder Einheitsgemeinde abfließt und in der Folge der eigene Kernort „ausblutet“.
- Gemeindegrenzenübergreifende AST-Angebote führen häufig zu vergleichsweise großen Reiseweiten der Fahrgäste. Dadurch entstehen hohe Kosten, die in der Regel nur zu einem Bruchteil durch Einnahmen gedeckt werden können. Insbesondere bei einer starken Nutzung der Angebote führt dies zu einer deutlichen Zunahme des Zuschussbedarfes.
- Die gemeindegrenzenübergreifende Nachfrage ist häufig noch disperser als die innergemeindliche Nachfrage nach AST-Angeboten. Insofern ist eine Bündelung von Fahrtwünschen noch schwieriger, der Besetzungsgrad der Fahrzeuge niedriger. Dies führt ebenso zu einer Zunahme des Zuschussbedarfes.
- Insgesamt gestaltet sich der Betrieb der AST-Systeme unter finanziellen Gesichtspunkten zunehmend schwierig. Unabhängig von einer Ausdehnung der Angebote über die Gemeindegrenzen hinweg ist mit einer Steigung der Kosten zu rechnen (Kostenfaktoren: Mindestlohn, Tariftreuegesetz, mittelfristig wieder steigende Energiepreise, steigende Nachfrage durch demografische Entwicklungen)

3 Die Maßnahmen

Gemeindegrenzenübergreifende AST-Verkehre werden im Rahmen des Projekts beispielhaft anhand des Untersuchungsraums Samtgemeinde Land Hadeln und ihre benachbarten Kommunen Stadt Cuxhaven sowie SG Am Dobrock untersucht. Die entwickelten Ansätze können jedoch auch auf andere Gemeinden des Landkreises übertragen werden.

Durch die kommunalen Vertreter, die VNO sowie durch eine Prüfung möglicher Mobilitätsbedürfnisse durch das Projektteam wurden für den Untersuchungsraum folgende potenzielle Maßnahmen identifiziert (vgl. auch Abbildung 1):

1. Anbindung der Cuxhavener Stadtteile Altenbruch und Lüdingworth an das benachbarte Zentrum Otterndorf und den Bahnhof Otterndorf
2. Verbindung der zentralen Bereiche der Stadt Cuxhaven sowie der östlich davon gelegenen Ortsteile (insbesondere Altenbruch) mit Otterndorf
3. Anbindung der Gemeinde Bülkau (SG Am Dobrock) an das Zentrum Otterndorf

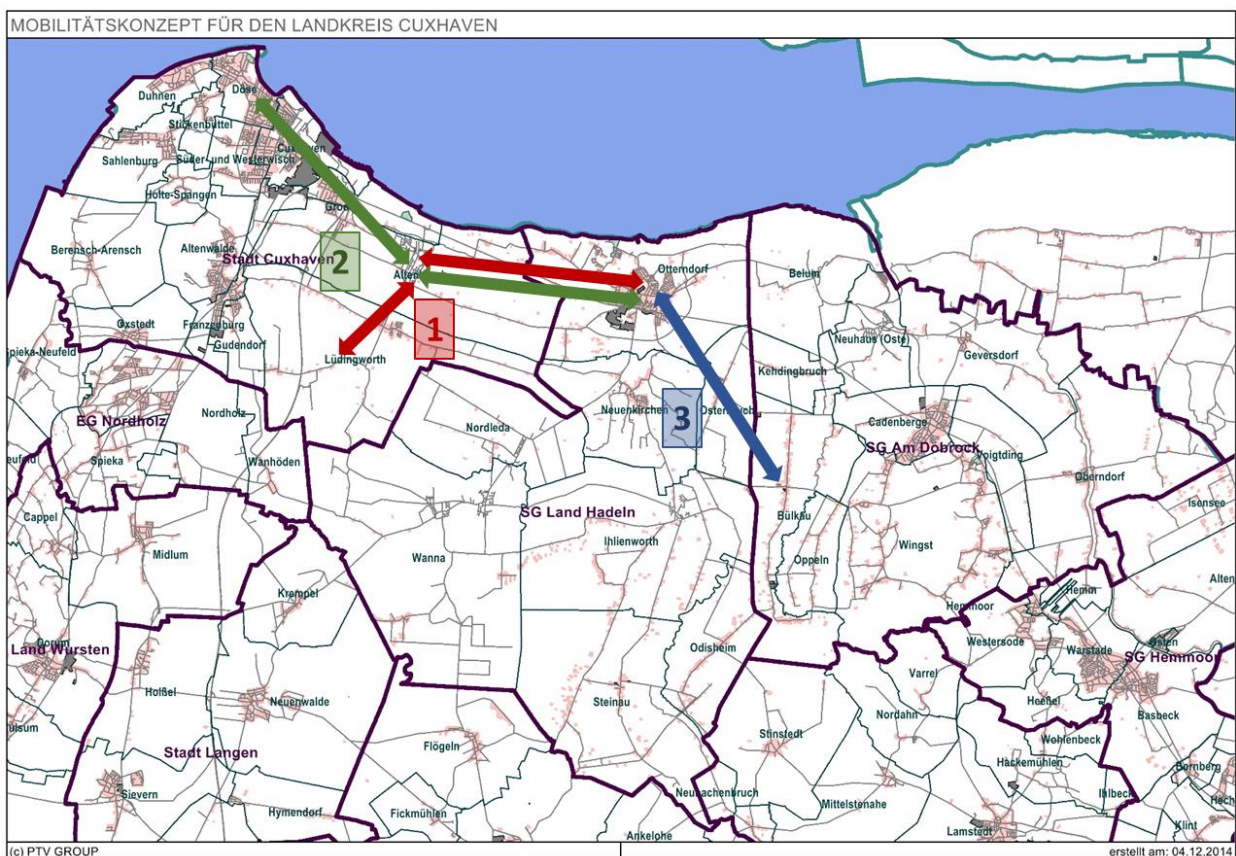


Abbildung 1: Mögliche Maßnahmen für gemeindegrenzenübergreifende AST-Angebote

Nachfolgend die Steckbriefe zu vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen.

Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven

Vorhaben: Gemeindeübergreifende AST-Angebote

Maßnahme 1: Anbindung der Cuxhavener Stadtteile Altenbruch und Lüdingworth an das benachbarte Zentrum OtterndorfZiel

- Verbindung zwischen Cuxhaven-Lüdingworth (1.702 EW) / Cuxhaven-Altenbruch (3.755 EW) und Otterndorf-Zentrum schaffen, um
 - a) für die Bewohner Altenbruchs und Lüdingworths eine gute Anbindung an den Bahnhof Otterndorf mit Anschluss an den metronom in Richtung Stade / Hamburg zu ermöglichen;
 - b) den Bewohnern Lüdingworths und Altenbruchs zu ermöglichen, Versorgungs- und Freizeitangebote in Otterndorf wahrzunehmen.

Beschreibung

- Verlängerung der heutigen AST-Linie 1319 Otterndorf ⇔ Müggendorf (Land Hadeln) bis nach Altenbruch Kirche. Dort Schaffen eines Anschlusses an die Linie 1003 bzw. die AST-Linie 1303 (Stadt Cuxhaven) von/nach Lüdingworth.
- Ziel ist die Optimierung des Anschlusses für die Fahrtrelationen Lüdingworth – Altenbruch – Otterndorf bzw. Otterndorf – Altenbruch – Lüdingworth; der Anschluss für die Fahrtrelationen Stadt Cuxhaven Zentrum – Altenbruch – Otterndorf bzw. Otterndorf – Altenbruch – Stadt Cuxhaven Zentrum wird nicht optimiert und ist damit vglw. unattraktiv.

Auszug aus dem Fahrplan:

	1003	AST 1303	AST 1319
Lüdingworth Landwehr (Köstersweg)		09:10	
Lüdingworth Feuerstätte		09:10	
Lüdingworth WE Haus 131		09:15	
Lüdingworth Ostergehren		09:20	
Lüdingworth Kirche	09:33	09:25	
Warnigsacker		09:25	
Wehldorf		09:30	
Altenbruch an	09:43	09:35	
Umstieg			
Altenbruch ab	09:43	09:35	09:45
Groden Kirche	09:51	09:45	
Cuxhaven Bahnhof	10:00		
Anschluss metronom Cuxhaven Bhf			
nach HH	10:10		
Wehldorf			09:50
Müggendorf			09:55
Otterndorf (Zentrum/Bhf)			10:10
Anschluss metronom Otterndorf Bhf			
nach HH			10:21
nach Cux			10:36

Neu:
Lüdingworth-Altenbruch-
Otterndorf
Bisher+künftig:
Lüdingworth-Altenbruch-
Cuxhaven Zentrum

➤ Fahrtenangebot:

Lüdingworth – Altenbruch – Otterndorf

Mo-Fr: 7 bis 17 Uhr / 2h-Takt; optional: 1h-Takt

Sa/So: 7 bis 17 Uhr / 2h-Takt; optional: 1h-Takt

Otterndorf – Altenbruch – Lüdingworth

Mo-Fr: 10 bis 20 Uhr / 2h-Takt; optional: 1h-Takt

Sa/So: 10 bis 20 Uhr / 2h-Takt; optional: 1h-Takt

Voraussetzungen

- Kooperationsbereitschaft des Betreibers
- Finanzierbarkeit des Angebots

Akteure und Verantwortlichkeiten

- Stadt Cuxhaven, SG Land Hadeln
- Planung:
Federführend: VNO in Kooperation mit Lk. Cuxhaven und Mobilitätsprojekt (PTV)
- Finanzierung: Stadt Cuxhaven, SG Land Hadeln, Lk Cuxhaven
- Betreiber: Maass-Reisen

Kosten

- Die Kosten stehen in engem Zusammenhang mit der Inanspruchnahme des Angebots:

- Es wurden Sensitivitätsrechnungen für vier Angebots- und Nachfragevarianten durchgeführt:

Variante 1 und 2: 2-h-Takt / hohe bzw. geringe Nachfrage

Variante 3 und 4: 1-h-Takt / hohe bzw. geringe Nachfrage

Dabei wird von einem vglw. hohen Nachfragepotenzial für den Stadtteil Altenbruch ausgegangen und von einem geringen Nachfragepotenzial für den Stadtteil Lüdingworth. Bei einem Stundentakt wird aufgrund des attraktiveren Angebots von einer insgesamt etwas höheren Nachfrage ausgegangen.

- Daraus ergeben sich folgende Ergebnisse für die AST-Linie 1319

Variante	Anzahl Fahrgäste	Anzahl Fahrten	Zuschuss
1	504	417	11.000 €
2	252	208	6.000 €
3	672	640	17.000 €
4	336	320	8.000 €

- Und zusätzlich folgende Mehraufwendungen für die AST-Linie 1303 aufgrund neu erschlossener Fahrgastpotenziale in:

Variante	Fahrgäste	Fahrten	Zuschuss
1	93	77	3.000 €
2	50	41	2.000 €
3	124	118	5.000 €
4	62	59	2.000 €

- In Summe ergibt sich ein zusätzlicher Zuschussbedarf zwischen 8.000 und 22.000 EURO

Finanzierung

- Zu klären:
 - Aufteilung zwischen Stadt Cuxhaven, SG Land Hadeln, Landkreis Cuxhaven
 - Vergütungsmodalitäten:
Derzeit erfolgt in der SG Land Hadeln eine Pauschalvergütung des Angebots, in der Stadt Cuxhaven hingegen eine Spitzabrechnung. Die Vergütungssätze unterscheiden sich trotz des gleichen Betreibers deutlich.

Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven

Vorhaben: Gemeindeübergreifende AST-Angebote

**Maßnahme 2: Verbindung zwischen Stadt Cuxhaven und Otterndorf
(Vorschlag der VNO)**Ziel

- Verbindung zwischen Cuxhaven-Zentrum und Otterndorf-Zentrum schaffen, z.B. für Touristen. Mit dem Angebot wird auch eine Anbindung der Sole-Therme in Otterndorf aus Richtung Cuxhaven geschaffen.

Beschreibung

- Einrichten einer neuen AST-Linie 1304 (Stadt Cuxhaven)
Altenbruch - Wehldorf - Otterndorf, Capio-Klinik/Sole-Therme/Kirche.
Verknüpfung der Linie 1304 mit der Linie 1003 bzw. der AST-Linie 1303 nach Cuxhaven Zentrum in Altenbruch Kirche
- Ziel ist die Optimierung des Anschlusses für die Fahrtrationen Cuxhaven Zentrum – Altenbruch – Otterndorf bzw. Otterndorf – Altenbruch – Cuxhaven Zentrum

Auszug aus dem Fahrplan:

Buslinie 1003 bzw. AST	1003	1304
Cuxhaven, Bahnhof	13:00	
-, Lehfeldstraße	13:02	
-, Neue Industriestr.	13:03	
-, Alte Industriestr.	13:04	
-, Tamms Weg	13:05	
-, Grodener Mühlenweg	13:06	
-, Papenstraße	13:07	
-, Groden, Kirche	13:08	
-, Ellhörstr.	13:10	
-, Cuxhavener Chaussee	13:12	
-, (Alt) Hochwedelteil	13:14	
-, (Alt) Alter Weg	13:15	
-, Altenbruch, Kirche an	13:16	
-, Altenbruch, Kirche ab		▷ 13:20
-, (Alt) Alte Marsch		▷ 13:25
-, Wehldorfer Str.		▷ 13:25
-, Wehldorf 6		▷ 13:25
-, Wehldorf 16		▷ 13:25
Otterndorf, Capio-Klinik		13:30 ▶
-, Sole-Therme		13:30 ▶
-, Kirche		13:30 ▶

- Fahrtenangebot:

Cuxhaven – Otterndorf

Mo-Fr: 13 bis 19 Uhr / 1h-Takt

Sa: 10 bis 19 Uhr / 1h-Takt

So: 10 bis 17 Uhr / 1h-Takt

tlw. als durchgehende AST-Linie 1304 Cuxhaven Zentrum – Otterndorf

Otterndorf – Cuxhaven

Mo-Fr: 15 bis 22 Uhr / 1h-Takt

Abendfahrten als durchgehende AST-Linie 1304 Otterndorf - Cuxhaven Zentrum
 Sa: 11 bis 21 Uhr / 1h-Takt
 tlw. als durchgehende AST-Linie 1304 Otterndorf - Cuxhaven Zentrum
 So: 10 bis 20 Uhr / 1h-Takt
 größtenteils als durchgehende AST-Linie 1304 Otterndorf - Cuxhaven Zentrum

Voraussetzungen

- Kooperationsbereitschaft des Betreibers
- Finanzierbarkeit des Angebots

Akteure und Verantwortlichkeiten

- Stadt Cuxhaven, SG Land Hadeln
- Planung:
Federführend: VNO in Kooperation mit Lk. Cuxhaven und Mobilitätsprojekt (PTV)
- Finanzierung: Stadt Cuxhaven, SG Land Hadeln, Lk Cuxhaven
- Betreiber: Maass-Reisen

Kosten

- Die Kosten stehen in engem Zusammenhang mit der Inanspruchnahme des Angebots:
 - Es wurden Sensitivitätsrechnungen für zwei Nachfragevarianten durchgeführt. Dabei wird von einem vglw. hohen Nachfragepotenzial für den Stadtteil Altenbruch ausgegangen und von einem geringen Nachfragepotenzial für den Stadtteil Lüdingworth
 - Für die neue Linie 1304 ergeben sich die folgenden Zahlen:

Variante	Anzahl Fahrgäste	Anzahl Fahrten	Zuschuss zwischen ...und ... (je nach Vergütungsmodell)
1	685	652	17.000 ...46.000
2	343	326	9.000 ... 23.000

Finanzierung

■ Zu klären:

- Aufteilung zwischen Stadt Cuxhaven, SG Land Hadeln, Landkreis Cuxhaven

- Vergütungsmodalitäten:

Derzeit erfolgt in der SG Land Hadeln eine Pauschalvergütung des Angebots, in der Stadt Cuxhaven hingegen eine Spitzabrechnung. Die Vergütungssätze unterscheiden sich trotz des gleichen Betreibers deutlich.

Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven

Vorhaben: Gemeindeübergreifende AST-Angebote

Maßnahme 3: Anbindung der Gemeinde Bülkau (SG Am Dobrock) nach Otterndorf (SG Land Hadeln)

Ziel

- Verbindung zwischen der Gemeinde Bülkau (856 EW) und Otterndorf-Zentrum schaffen. Die zwischen Cadenberge und Otterndorf gelegene, sehr langgestreckte Gemeinde hat traditionell Verkehrsbeziehungen in Richtung Otterndorf.

Beschreibung

- Option 1:
Ausdehnung des Korridors der AST-Linie 1336 (Land Hadeln): Die Gemeinde Bülkau wird über diese Linie mit erschlossen.
- Option 2:
Ausdehnung des Bediengebietes des AST Am Dobrock z.B. bis Ihlienworth und dort Anschluss an die AST-Linie 1336 (Land Hadeln) in Richtung Otterndorf
- Prinzipiell können beide Optionen auch ergänzend umgesetzt werden

Voraussetzungen

- Kooperationsbereitschaft der Betreiber
- Finanzierbarkeit des Angebots

Akteure und Verantwortlichkeiten

- SG Land Hadeln, SG Am Dobrock
- Planung:
Federführend: VNO in Kooperation mit Lk. Cuxhaven und Mobilitätsprojekt (PTV)
- Finanzierung: SG Am Dobrock, SG Land Hadeln, Lk Cuxhaven
- Betreiber

Kosten

- Die Kosten stehen in engem Zusammenhang mit der Inanspruchnahme des Angebots:
 - Es wurden Sensitivitätsrechnungen für vier Nachfragevarianten durchgeführt:

Varianten	Fahrgäste	Fahrten	Zuschuss zwischen ...und ... (je nach Vergütungsmodell)
1	250	207	5.000 ... 7.000 €
2	187	155	4.000 ... 6.000
3	125	103	2.000 ... 4.000
4	62	52	1.000 ... 2.000

Finanzierung

■ Zu klären:

- Aufteilung zwischen SG Am Dobrock, SG Land Hadeln, Landkreis Cuxhaven

- Betriebs- und Vergütungsmodalitäten:

Die Angebote in den SG Land Hadeln und Am Dobrock werden von unterschiedlichen Unternehmen mit unterschiedlichen Betriebskonzepten und Vergütungsmodalitäten betrieben. Für gemeindegrenzenübergreifende Angebote müssen Regelungen gefunden werden.

4 Die Organisation

4.1 Akteure und deren Funktion

- Gemeinden (Aufgabenträger, Finanzierung)
- Landkreis Cuxhaven (Finanzierung)
- Taxi- und Mietwagenunternehmen, sonstige Betreiber
- ZVBN, VNO (Planung, Verwaltung, Abrechnung)
- ÖPNV-Unternehmen, VNN, VBN (Kooperation, z.B. Anschlusssicherung)
- Mobilitätszentrale des Landkreises Cuxhaven
(zentrale Entgegennahme der Fahrtwünsche, später auch zentrale Disposition der Fahrten)

4.2 Trägerschaft und Finanzierung

Kurzfristig:

- Gemeinden
- Landkreis Cuxhaven

Mittel- bis langfristig:

- Finanzierung ist mittel- bis langfristig noch zu klären
- Ggf. nach Finanzierungspartnerschaft suchen (z.B. Privatwirtschaft, Akteure des Gesundheitswesens)

4.3 Mögliche Betreiber

Kurzfristig:

- Taxi- und Mietwagenunternehmen

Mittel- bis langfristig:

- Taxi- und Mietwagenunternehmen
- Vor dem Hintergrund der Preisentwicklung bei Taxi- und Mietwagenunternehmen werden ÖPNV-Unternehmen konkurrenzfähig

Grundsätzlich erfordern vernetzte Angebote ein höheres Maß an Kooperation der Betreiber sowie an Koordination der Angebote.

4.4 Die Umsetzung

Vorschlag zu Vorgehensweise:

- Identifizieren von gemeindegrenzenübergreifenden Mobilitätsbedürfnissen (ggf. Bürgerbefragungen, Bürgerversammlungen)
- Planung:
Angebotsplanung (erster grober Fahrplanentwurf), Abschätzen der Nachfrage, Abschätzung der Kosten- und Einnahmesituation
- Finanzierungsmöglichkeiten prüfen (auch Aufteilung der Kosten auf Samt-/Einheitsgemeinden, Landkreis Cuxhaven)
- Konzessionierung der Angebote prüfen
- Verhandlungen mit Betreibern: Kooperationsbereitschaft, Organisation, Disposition, Vergütung, Aufteilung der Einnahmen, Übernahme der Kostenrisiken.
(Unterschiedlicher Aufwand je nachdem ob die zu verknüpfenden Angebote vom gleichen Unternehmen betrieben werden oder nicht oder ob gleiche Vergütungsregelungen bestehen)
- Detailplanung des Angebots
- Verträge und Kooperationsvereinbarungen schließen
- Angebot beauftragen