

INTEGRIERTES VERKEHRSTRÄGER- ÜBERGREIFENDES MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS CUXHAVEN

Abschlussbericht



Berlin, Dezember 2015

INTEGRIERTES VERKEHRSTRÄGER- ÜBERGREIFENDES MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS CUXHAVEN

Auftraggeber:

Landkreis Cuxhaven
Vincent-Lübeck-Str. 2
27474 Cuxhaven

Auftragnehmer:

PTV Transport Consult GmbH
Zimmerstraße 67
10117 Berlin

Partner:

PTV AG
Zimmerstraße 67
10117 Berlin

Berlin, Dezember 2015

Dokumentinformationen

Kurztitel	Integriertes Mobilitätskonzept Landkreis Cuxhaven
Auftraggeber:	Landkreis Cuxhaven
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Auftrags-Nr.:	C805154
Bearbeiter:	Christian Reuter (PTV TC GmbH), Annette Kindl (PTV AG)
Version:	V09
Autor:	Christian Reuter (PTV TC GmbH), Annette Kindl (PTV AG)
Erstellungsdatum:	20.08.2015
zuletzt gespeichert:	18.04.2016 von PTV
Speicherort:	H:\850154_Mobilitätskonzept_Cuxhaven\7_Bericht\20160411_Schlussbericht_FINAL\Abschlussbericht_Integriertes_MobilKonzept_CUX_FINAL.docx

Inhalt

Zusammenfassung.....	12
1 Aufgabenstellung und Ziele des Projekts.....	14
2 Projektstruktur und Projektgremien	16
2.1 Projektstruktur	16
2.2 Projektgremien und Veranstaltungen.....	18
3 Analyse des Status quo	21
3.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur.....	21
3.2 Demografische Entwicklung.....	22
3.3 Zentralörtliche Gliederung und Ausstattung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge.....	24
3.3.1 Zentralörtliche Gliederung	24
3.3.2 Ausstattung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge.....	24
3.4 Mobilitätsbedarf und Mobilitätsgewohnheiten.....	25
3.5 Analyse und Bewertung des Status quo im ÖPNV.....	27
3.5.1 ÖPNV-Angebote im Landkreis Cuxhaven	27
3.5.2 Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots	28
3.5.3 Erreichbarkeiten im ÖPNV	31
3.5.4 Schlussfolgerungen	31
3.6 Fokus: AST-Angebote	32
3.7 ÖPNV und Radverkehr	37
3.8 Alternative Mobilitätsangebote	39
3.9 Informationsangebote	41
3.10 Fazit und Schlussfolgerungen.....	42
4 Wissenstransfer – Lernen von anderen.....	44
4.1 Idee und Auswahl von Praxisbeispiele.....	44
4.2 Fachexkursion 1	46
4.3 Fachexkursion 2	48
5 Handlungsstrategie und Maßnahmenvorschläge	50
5.1 Handlungsstrategie.....	50
5.2 Portfolio öffentlich zugänglicher Mobilitätsangebote.....	53
5.2.1 Nutzergruppenbus	54

5.2.2	Bürgerbus.....	55
5.2.3	Gemeindebus/Vereinsbus	56
5.2.4	Fahrrad/Pedelec & ÖPNV.....	56
5.2.5	Private Mitnahme.....	57
5.2.6	Gemeinschaftsauto.....	58
5.2.7	Mobilitätsgutschein/Subjektförderung	58
5.3	Maßnahmenvorschläge	59
6	Vorhaben zur Verbesserung der Mobilität.....	63
6.1	Gemeindeübergreifende AST-Angebote (Vorhaben 1)	64
6.1.1	Das Ziel	64
6.1.2	Die Vision	64
6.1.3	Die Maßnahmen	65
6.1.4	Die Organisation.....	66
6.2	Förderung der kombinierten Nutzung von ÖPNV und Fahrrad am Beispiel der ehemaligen SG Bederkesa (Vorhaben 2)	73
6.2.1	Das Ziel	73
6.2.2	Die Vision	74
6.2.3	Die Maßnahmen	77
6.2.4	Die Organisation.....	78
6.3	Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale (Vorhaben 3)	96
6.3.1	Das Ziel	96
6.3.2	Die Vision	96
6.3.3	Die Maßnahmen	98
6.3.4	Die Organisation.....	98
7	Pilotprojekt „Kombinierte Nutzung von ÖPNV und Fahrrad“	121
7.1	Idee und Organisation des Pilotprojekts.....	121
7.2	rad+bus.STATION Bad Bederkesa - Zum Hasengarten.....	123
7.2.1	Standortwahl	123
7.2.2	Anforderungsprofil	124
7.2.3	Potenzialabschätzung	125
7.2.4	Gestaltungsvorschlag	127
7.2.5	Finanzierung und Zeitplan	127
7.3	„Aktionstag Rad+Bus“ in Bad Bederkesa.....	128
7.4	Angebotsverbesserungen auf der Buslinie 525.....	130

7.4.1	Optimierung von Linienführung und Fahrplan	130
7.4.2	Fahrrad-/Pedelec-Beförderung auf der Linie 525	132
7.5	Kombinierte Tarifangebote für Rad und Bus	133
8	Mobilitätsmarketing	135
9	Übertragbarkeit und Anschlussprojekte.....	139
9.1	Übertragbarkeit von Lösungsansätzen.....	139
9.2	Mögliche Anschlussprojekte	140
9.2.1	Modellvorhaben Demografie und Daseinsvorsorge	140
9.2.2	Einrichtung weiterer rad+bus.STATIONen.....	140
9.2.3	Öffentliches Pedelec-Verleihsystem	141
9.2.4	Regionale Mobilitätszentrale.....	142
9.2.5	Lokale Aktionstage zum Thema „Mobilität“	144
9.2.6	Förderung von selbstorganisierter Mobilität	145
10	Finanzierungsoptionen	146
10.1	ELER	146
10.2	Code 7.4. „Basisdienstleistungen“	146
10.3	Code 19 „LEADER-Ansatz“	147
10.3.1	REK Wesermünde Nord	148
10.3.2	REK Hadler Region	148
10.3.3	REK Wesermünde Süd	149
10.3.4	Kooperationsprojekt.....	149
10.3.5	Fazit LEADER	149
10.4	EFRE	150
10.5	Metropolregionen.....	151
10.5.1	Metropolregion Hamburg	151
10.5.2	Metropolregion Nordwest.....	152
10.6	Nationale Klimainitiative/Kommunalrichtlinie	152
10.7	„Kommunen innovativ“	154
10.8	Förderinitiativen des Bundes	154
10.9	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).....	155
10.10	Wettbewerbe, Aktionen, Sponsoren.....	156
	Quellen und Literatur	157

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1:	Ausstattung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge
Anhang 2:	Mobilitätsbedarf und Mobilitätsgewohnheiten am Fallbeispiel der ehemaligen Samtgemeinde Bederkesa (ab 01.01.2016 Stadt Geestland)
Anhang 3:	Befragung zur Zufriedenheit mit dem derzeitigen ÖPNV-Angebot und zum weiteren Mobilitätsbedarf in Bad Bederkesa (07.06.2015)
Anhang 4:	Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots
Anhang 5:	Erreichbarkeiten des ÖPNV-Angebots
Anhang 6:	AST-Angebot im Landkreis Cuxhaven
Anhang 7:	Innovative Mobilitätsangebote – Konzepte und Beispiele
Anhang 8:	Anforderungsprofil für rad+bus.STATIONen
Anhang 9:	Praxisbeispiele für Mobilitätsmarketing

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bevölkerungsprognosen für den Landkreis Cuxhaven.....	23
Tabelle 2:	Informationsangebote zum ÖPNV und zu Mitnahmeverkehr im Landkreis Cuxhaven.....	41
Tabelle 3:	Praxisbeispiele aus dem Bereich der Sicherung von Daseinsvorsorge und Mobilität.....	45
Tabelle 4:	Einzugsbereiche und Potenziale der vorgeschlagenen rad+bus.STATIONen.....	77
Tabelle 5:	Ansätze für ein Mobilitätsmarketing im Landkreis Cuxhaven	138

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Projektphasen zur Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzepts	16
Abbildung 2:	Auswahlprozesse zur Eingrenzung sinnvoller Maßnahmen und zur Auswahl eines Pilotprojekts	17
Abbildung 3:	Impressionen von Gremienveranstaltungen im Rahmen des Projekts ...	19
Abbildung 4:	Impressionen von der Abschlussveranstaltung.....	20
Abbildung 5:	Entwicklung der Bevölkerung und der Bevölkerungsdichte im LK Cuxhaven von 2009 bis 2031	22
Abbildung 6:	Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im LK Cuxhaven von 2009 bis 2031	23
Abbildung 7:	ÖPNV-Zugang – Anteil der Gemarkungen und Einwohner mit ÖPNV-Zugang.....	29
Abbildung 8:	ÖPNV-Verfügbarkeit – Verhältnis der Fahrtenangebote an unterschiedlichen Verkehrstagen	30
Abbildung 9:	Bushaltestelle mit Fahrradabstellanlage in Bramel bei Bremerhaven	32
Abbildung 10:	AST-Angebote in den Gemeinden des VNN-/VNO-Gebiets.....	33
Abbildung 11:	AST-Angebote in den Gemeinden des VBN-Gebiets.....	33
Abbildung 12:	Nachfrage der AST-Angebote im Landkreis Cuxhaven im Vergleich	35
Abbildung 13:	Finanzielle Kenngrößen der AST-Angebote im Landkreis Cuxhaven im Vergleich	36
Abbildung 14:	SWOT-Analyse Pendlerportal.....	40
Abbildung 15:	Bausteine der Handlungsstrategie.....	52
Abbildung 16:	Portfolio der Mobilitätsangebote in einem öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebot	54
Abbildung 17:	Mögliche Maßnahmen für gemeindeübergreifende AST-Angebote.....	66
Abbildung 18:	Radwegeinfrastruktur in der ehemaligen SG Bederkesa mit Vorschlag für rad+bus.STATIONen.....	75
Abbildung 19:	Mobilitätsstation STmobil der Regionalverkehr Münsterland GmbH in Mettingen	75
Abbildung 20:	Einzugsbereiche der zunächst vorgeschlagenen Standorte für rad+bus.STATIONen.....	76
Abbildung 21:	Organisationsschema der Regionalen Mobilitätszentrale	97
Abbildung 22:	Bad Bederkesa, Zum Hasengarten.....	123
Abbildung 23:	Bevorzugte Standorte für rad+bus.STATIONen in der ehemaligen SG Bederkesa	124

Abbildung 24: Gestaltungsvorschlag für die rad+bus.STATION in Bad Bederkesa	127
Abbildung 25: Impressionen vom Aktionstag.....	129
Abbildung 26: Handlungsfelder im Mobilitätsmarketing	135
Abbildung 27: RadStation an den Havenwelten in Bremerhaven	142
Abbildung 28: Förderschwerpunkte der Kommunalrichtlinie 2015/16	153

Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammel-Taxi
Bf	Bahnhof
DB	Deutsche Bahn AG
EG	Einheitsgemeinde
EVB	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
Fplkm	Fahrplankilometer
GZ	Grundzentrum
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
IuK	Informations- und Kommunikationstechnologie
LK	Landkreis
LK CUX	Landkreis Cuxhaven
MF	Montag – Freitag (Verkehrstage)
MRH	Metropolregion Hamburg
MZ	Mittelzentrum
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
NWB	NordWestBahn
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OZ	Oberzentrum
Pkw	Personenkraftwagen
PTV	PTV Transport Consult GmbH/PTV AG
RE	Regionalexpress (Zuggattung der DB Regio AG)
S	Seite
SG	Samtgemeinde
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VB	Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VVH	Verkehrsverbund
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen

Zusammenfassung

Der Landkreis Cuxhaven stellt sich offensiv den Herausforderungen des demografischen Wandels. Daher beteiligte sich der Landkreis mit dem Teilprojekt „Erstellung eines integrierten, verkehrsübergreifenden Mobilitätskonzepts“ am Leitprojekt „Demografie und Daseinsvorsorge“ der Metropolregion Hamburg. Ziel des Projekts ist es, die Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und von Freizeitzielen im Landkreis und darüber hinaus langfristig sicherzustellen. Dies soll über innovative Lösungsansätze erfolgen, die eine bessere Vernetzung der vorhandenen ÖPNV-Angebote (insb. der AST-Verkehre) sowie eine Öffnung, Flexibilisierung und Integration von öffentlichen und individuell erbrachten Verkehrsangeboten in der Fläche vorsehen. Damit möchte der Landkreis Cuxhaven auch eine Modellfunktion für andere, ähnlich betroffene Regionen übernehmen. Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzung waren Konzepte und integrierte Lösungen zu entwickeln, die auf den Bedarf und die Handlungsmöglichkeiten im Landkreis Cuxhaven optimal zugeschnitten sind. Soweit möglich, waren auch bereits erste Maßnahmen umzusetzen bzw. deren Umsetzung vorzubereiten.

Das Projekt startete mit einem Auftakt-Workshop im Februar 2014 und umfasste mit (1) Vorbereitung, (2) Planung und Durchführung und (3) Dokumentation und Ausblick insgesamt drei Projektphasen. Eine zentrale Rolle bei der Entwicklung und Ausarbeitung von Lösungsansätzen in Phase 2 spielte eine breite und kontinuierliche Einbindung aller relevanten Regionalakteure (u.a. Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Interessenvertreter). Erreicht wurde dies durch verschiedene, aufeinander abgestimmte Projektgremien und Beteiligungsformate (Projektleitung, Lenkungsausschuss, Themen-Workshops), die neben der Akteurseinbindung auch eine zielgerichtete Projektsteuerung ermöglichten. Interessierte Bürgerinnen und Bürger erhielten die Möglichkeit, sich über die Auftakt- und die Abschlussveranstaltung sowie über einen Aktionstag (s.u.) einzubringen. Darüber hinaus stellte die Öffentlichkeitsarbeit in regionalen Medien und über die eigene Projekt-Internetseite eine kontinuierliche Information über Projektfortschritt und Projektergebnisse sicher.

Grundlage für das integrierte Mobilitätskonzepts war eine Status-quo-Analyse des heutigen Angebots im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Zwar bietet die Gemeindestruktur bereits heute Möglichkeiten für Neuausrichtungen und Kooperationen im Bereich von Daseinsvorsorge und Mobilität. Und der ÖPNV in der Kombination aus Regionalbus und AST-Angeboten kann die Erreichbarkeit von Standorten der Daseinsvorsorgeinfrastruktur derzeit zwar noch sicherstellen. Die Gemeindestruktur ist jedoch „im Fluss“ und es zeichnet sich bereits ab, dass das heutige ÖPNV-Angebot langfristig nicht tragbar sein wird. Der Prozess muss daher aktiv gestaltet und moderiert werden, um Interessenkonflikte zu lösen. Auch müssen weitere Mobilitätsalternativen eingebunden werden, um den veränderten Bedürfnissen einer alternden Gesellschaft und den Finanzierungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand auch zukünftig entsprechen zu können. Mittel- bis langfristig wird in der Region daher ein Mobilitätsmix aus ÖPNV, privat bzw. ehrenamtlich erbrachten Mobilitätsdienstleistungen und individueller Mobilität zur Gewährleistung der Erreichbarkeit angestrebt. Notwendig sind jedoch geeignete Anreize für eine stärkere Eigeninitiative der Bevölkerung. Ein Erfahrungsaustausch mit Praxispartnern von innovativen Mobilitätsangeboten in anderen Regionen (Landkreis Prignitz, Münsterland, Stadt Delmenhorst) zeigte, wie dies gelingen kann.

Für den Landkreis Cuxhaven identifizierten die regionalen Akteure vier strategische Handlungsfelder eines integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätskonzepts: ÖPNV-Angebot im Kern erhalten und stärken! (Baustein 1), ÖPNV flexibilisieren und Angebotsmix einsetzen! (Baustein 2) Selbstorganisierte Mobilität fördern! (Baustein 3) und Kooperative Strukturen aufbauen! (Baustein 4). Die Handlungsstrategie integriert den ÖPNV, ehrenamtlich oder privat erbrachte Verkehrsangebote (z.B. Bürger- oder Vereinsbus) sowie die individuelle Mobilität (z.B. Fahrrad, Carsharing). Flexible Angebotsformen und das Thema Elektromobilität spielen dabei eine besondere Rolle.

Die weiteren Projektaktivitäten konzentrierten sich schließlich auf drei Schwerpunkte, für die detaillierte Vorhabenbeschreibungen mit einem Bündel konkreter Maßnahmen-vorschläge erarbeitet wurden:

- Vorhaben 1: Gemeindeübergreifende AST-Angebote
- Vorhaben 2: Förderung der kombinierten Nutzung von ÖPNV und Fahrrad am Beispiel der ehemaligen Samtgemeinde (SG) Bederkesa
- Vorhaben 3: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale

In Themen-Workshops mit den regionalen Akteuren wurde deren Machbarkeit diskutiert und die inhaltliche und organisatorische Ausgestaltung untersetzt. Ein weiterer Themen-Workshop widmete sich den Möglichkeiten eines regionalen Mobilitätsmarketings.

Im Fokus der Umsetzungsphase stand die Vorbereitung eines Pilotvorhabens im Vorhabenschwerpunkt 2: In Bad Bederkesa soll der Prototyp einer **rad+bus.STATION** zur besseren Verknüpfung von Rad- und Busverkehr entstehen. Geplant ist, eine Bushaltestelle neu zu gestalten und mit einer Radstation auszustatten. Neben einer gesicherten Fahrrad-Sammelanlage und Fahrradboxen soll es auch Lademöglichkeiten für E-Bike-Akkus und Gepäckschließfächer geben. Für einen Fördermittelantrag wurde ein Anforderungsprofil für rad+bus.STATIONen, eine Abschätzung der Nachfragepotenziale sowie ein architektonischer Gestaltungsentwurf erarbeitet. Ergänzende Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, ÖPNV-Angebot, Tarif + Dienstleistungen sowie Bewusstsein + Verkehrssicherheit runden das Maßnahmenportfolio ab. So fand am 7. Juni 2015 ein Aktionstag „Mobil mit Rad + Bus“ statt.

Eine Bewertung der Übertragbarkeit der erarbeiteten Lösungsansätze ergab, dass rad+bus.STATIONen auch an anderen Standorten im Landkreis Cuxhaven eingerichtet werden sollten, um die Idee der Vernetzung von Fahrrad und Busverkehr möglichst weit-räumig zu etablieren. Auch der Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale unter Einschluss der bestehenden ÖPNV-Auskunft „Cuxland InfoLine“ und des „PendlerPortals Cuxhaven“ soll über das Projektende hinaus weiter verfolgt werden. Aufgabe einer solchen Einrichtung wird es auch sein, das Bewusstsein der Bevölkerung für eine stärkere Eigeninitiative im Bereich der öffentlich zugänglichen Mobilität zu fördern. Darüber hinaus wird weiterhin die gemeindeübergreifende Vernetzung von AST-Angeboten angestrebt. Zur Frage der Finanzierbarkeit wurden verschiedene Optionen mit Fördermöglichkeiten auf EU-, Bundes- und Landesebene aufgezeigt. Konkret unterstützte das Projekt den Kreis Cuxhaven bei der Bewerbung für das BMVI/BBSR-Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, die u.a. die Idee einer besseren Verknüpfung von Rad und ÖPNV sowie die Regionale Mobilitätszentrale aufgreift.

1 Aufgabenstellung und Ziele des Projekts

Die Niedersächsische Landesregierung geht in ihrer Regionalen Bevölkerungsvorausberechnung davon aus, dass die Bevölkerung im Landkreis Cuxhaven im Zeitraum 2010 bis 2030 um rund 17 Prozent zurückgehen wird.¹ Auch die Arbeitsgruppe der Bundesregierung „Regionen im demografischen Wandel stärken“ attestiert dem Landkreis einen über dem Durchschnitt liegenden Handlungsbedarf in acht von neun Handlungsfeldern zur Sicherung der Daseinsvorsorge.²

Die sich abzeichnende demografische Entwicklung wird sich nachhaltig auf die Mobilität der Bevölkerung in der Region auswirken:

- Einerseits haben ältere Menschen andere Mobilitätsbedürfnisse als Jüngere. Sie unterscheiden sich vor allem hinsichtlich der Wegezwecke (mehr Versorgungs-, Erledigungs- und Freizeitverkehre) und damit auch bei der Zielwahl.
- Andererseits verliert der auf den Schülerverkehr ausgerichtete konventionelle ÖPNV zunehmend an Bedeutung, ohne dass das öffentliche Verkehrsangebot damit automatisch stärker auf andere Nutzergruppen ausgerichtet wird.
- Nicht zuletzt zeigen sich kleinräumig betrachtet große Unterschiede: So sind Verfügbarkeit und Qualität des ÖPNV-Angebots in den größeren Städten und Siedlungsschwerpunkten des Kreises noch deutlich besser als in den ländlich geprägten Regionen.³

Gerade für ältere Menschen ist Mobilität jedoch eine Voraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe, zumal die Versorgungsangebote in dünn besiedelten ländlichen Regionen aufgrund von Konzentrationsprozessen bereits sehr ausgedünnt sind. Dies gilt im Besonderen für den Landkreis Cuxhaven, der als Teil der Metropolregionen Hamburg und Bremen/Oldenburg in Konkurrenz zu den Verdichtungsräumen um die Hansestädte Hamburg und Bremen steht. Aufgrund der großen Ausdehnung verläuft die Entwicklung innerhalb des Landkreises, je nach Gemeinde und Region, aber sehr unterschiedlich. Noch stehen zwar in den meisten Haushalten ein oder mehrere Pkw für die Fahrt zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz sowie für Einkäufe, Erledigungen und Freizeitaktivitäten zur Verfügung. Langfristig ist jedoch damit zu rechnen, dass insbesondere Senioren aus gesundheitlichen und wirtschaftlichen Erwägungen auf die Pkw-Nutzung verzichten. Eine aktive Neugestaltung der öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote ist daher unumgänglich, wenn es diesen Menschen ermöglicht werden soll, auch weiterhin in ihrer gewohnten Umgebung und ihren sozialen Strukturen leben zu können.

Der Landkreis Cuxhaven nimmt die Herausforderung an und möchte gemeinsam mit den Städten und Gemeinden im Kreisgebiet neue und innovative Lösungsansätze bei der Mobilitätsicherung gehen. Grundlage und Rahmen hierfür bildet das vorliegende **integrierte, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven**. Es wurde zwischen April 2014 und Dezember 2015 gemeinsam mit den

¹ Niedersächsische Staatskanzlei (2012): Handlungskonzept Demografischer Wandel der Niedersächsischen Landesregierung 2012. Hannover. S. 10

² vgl. <https://www.bbr-server.de/imagemap/demographie/index.html>

³ Landkreis Cuxhaven/Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (2012): Nahverkehrsplan für den Landkreis Cuxhaven für den Zeitraum 2014 bis 2018. S. 112

kreisangehörigen Gemeinden und weiteren Akteuren unter gutachterlicher Begleitung der PTV Group erarbeitet und war ein Teilprojekt des Leitprojekts „Demografie und Daseinsvorsorge“ der Metropolregion Hamburg (MRH). Mit dem Leitprojekt verfolgt die MRH zwei übergeordnete Ziele:

- (1) Stützung der Sozial- und Siedlungsstrukturen durch eine Sicherung von Grundversorgung und Lebensqualität in den ländlich geprägten Randzonen der MRH
- (2) Sicherstellung einer Pkw-freien Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen

Innerhalb dieses vorgegebenen Rahmens verfolgt der Landkreis Cuxhaven folgende konkrete Ziele:

- (1) Gewährleistung der Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und von Freizeitzielen im Landkreis und darüber hinaus
- (2) bessere Vernetzung der vorhandenen ÖPNV-Angebote (insb. der AST-Verkehre)
- (3) Öffnung, Flexibilisierung und Integration von öffentlichen und individuell erbrachten Verkehrsangeboten in der Fläche durch innovative Lösungsansätze
- (4) Umsetzung von beispielgebenden Pilotprojekten und Etablierung des Mobilitätskonzepts in der Region
- (5) Modellfunktion für andere, ähnlich betroffene Regionen

Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzung waren Konzepte und Maßnahmen zu entwickeln, die auf den Bedarf und die Handlungsmöglichkeiten im Landkreis Cuxhaven optimal zugeschnitten sind. Zudem waren bereits erste Maßnahmen umzusetzen bzw. deren Umsetzung vorzubereiten.

2 Projektstruktur und Projektgremien

2.1 Projektstruktur

Bei der Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzepts war zu berücksichtigen, dass vor der eigentlichen Planungsarbeit zunächst die erforderlichen Grundlagen für eine zielgerichtete Strategie- und Lösungssuche aufzubereiten waren, und dass andererseits über die gutachterliche Begleitung hinaus ein Weg aufgezeigt wird, wie die erarbeiteten Ergebnisse mittel- bis langfristig umgesetzt werden können.

Das Projekt gliederte sich daher in die drei Phasen „Vorbereitung“, „Planung und Umsetzung“ sowie „Dokumentation und Ausblick“, die jeweils durch einzelne Arbeitsphasen bzw. Arbeitspakete inhaltlich untersetzt waren (vgl. Abbildung 1).

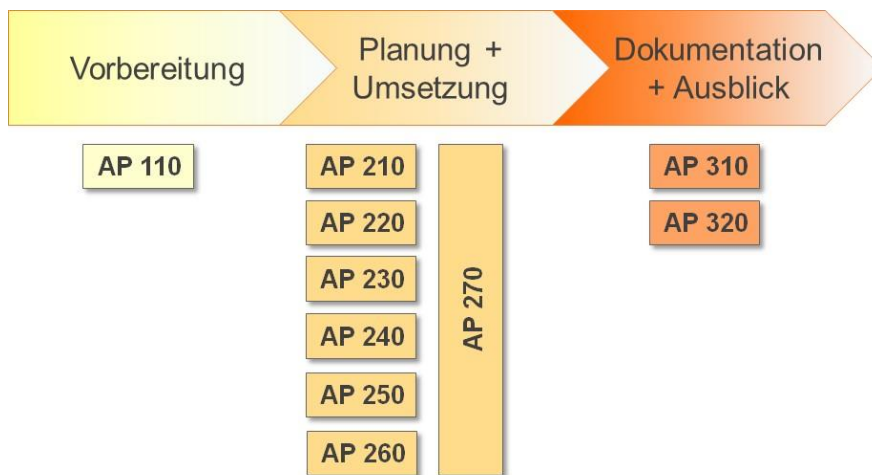


Abbildung 1: Projektphasen zur Erarbeitung des integrierten Mobilitätskonzepts

In der **Vorbereitungsphase** stand zunächst die **Grundlagenermittlung (AP 110)** im Vordergrund. Neben der Beschaffung, Sichtung und Auswertung relevanter Studien und vorliegender Daten und Informationen wurde in dieser Phase auch die Aufgabenstellung konkretisiert und ein gemeinsames Projektverständnis zwischen der Kreisverwaltung Cuxhaven als Auftraggeber und den Vertretern der PTV Group als begleitendem Gutachter geschaffen. In die Vorbereitungsphase fiel auch das Initiieren und Etablieren der Projektgremien (vgl. 2.2).

Die **Planungs- und Umsetzungsphase** startete mit der **Erhebung fehlender Daten** bzw. dem Schließen von Datenlücken und einer **Defizitanalyse (AP 210)**.

Aus der Analyse der Status-quo-Situation konnten **Handlungsempfehlungen (AP 220)** abgeleitet werden. Hierbei wurde Wert darauf gelegt, dass möglichst in der Praxis bereits erprobte Lösungen übertragen und auf die Bedingungen im Landkreis Cuxhaven angepasst werden. Sie bilden die Bausteine einer möglichen Handlungsstrategie zur Sicherung der Mobilität im Landkreis Cuxhaven.

Entscheidende Impulse zur Ausgestaltung der Handlungsempfehlungen ergaben sich aus der **Besichtigung von Referenzprojekten (AP 230)**. Hier erfolgte ein Wissenstransfer

und Erfahrungsaustausch mit Praxisbeispielen zur Mobilitätssicherung in anderen Regionen Deutschlands, die ähnliche Raum- und Bevölkerungsstrukturen wie der Landkreis Cuxhaven aufweisen (vgl. 4).

In der Diskussion mit den relevanten Akteuren im Bereich Mobilität ließen sich die Handlungsempfehlungen und die Ergebnisse des Erfahrungsaustauschs zu einem **Ziel- und Maßnahmenkonzept (AP 240)** zusammenführen. Aus der großen Bandbreite möglicher Maßnahmen wählte der Projektleitungsausschuss (vgl. 2.2) zunächst drei Vorhaben zur Mobilitätssicherung aus, die bis zur Umsetzungsreife ausgearbeitet wurden. Aus diesen drei Vorhaben wurde schließlich ein Pilotprojekt, bestehend aus mehreren Teilmaßnahmen, ausgewählt und zur Umsetzung vorbereitet (vgl. Abbildung 2). Hierzu zählte u.a. auch die Akquise und Qualifikation der notwendigen Akteure.

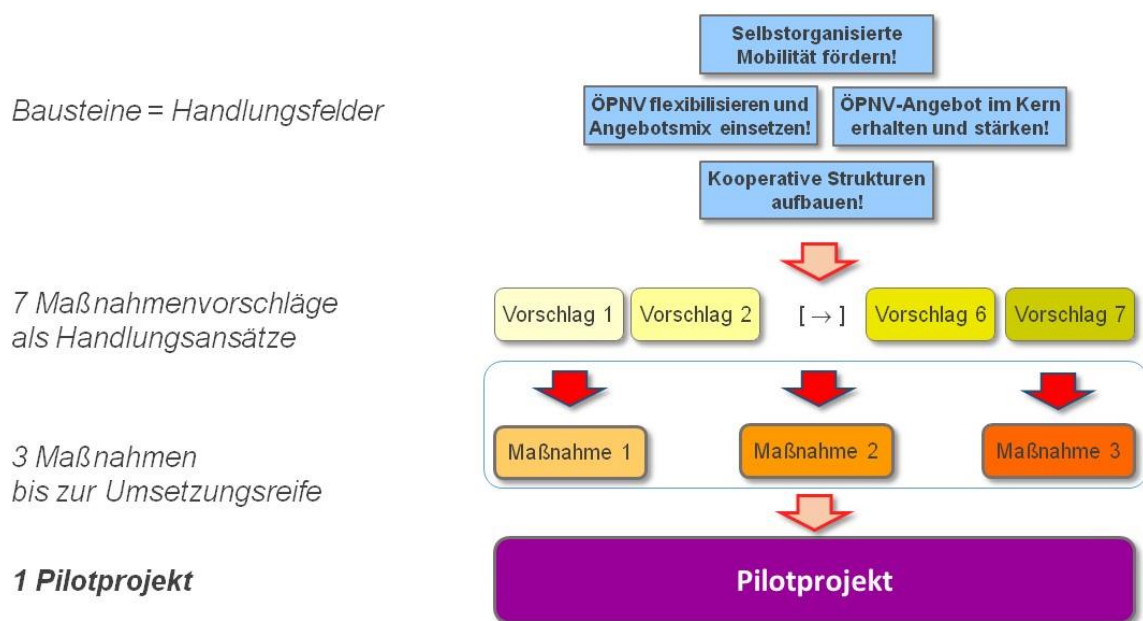


Abbildung 2: Auswahlprozesse zur Eingrenzung sinnvoller Maßnahmen und zur Auswahl eines Pilotprojekts

Ein **Finanzierungskonzept (AP 250)** für das Pilotprojekt und die übrigen priorisierten Maßnahmen basierte auf einer überschlägigen Abschätzung der anfallenden Investitions- und Betriebskosten. Es wurden Finanzierungsansätze und -quellen sowie Fördermöglichkeiten aufgezeigt.

Den Abschluss der Planungs- und Umsetzungsphase bildete die **Umsetzung des Pilotprojekts (AP 260)** einschließlich des Starts bzw. der Durchführung erster Teilmaßnahmen und der Beratung der für die Umsetzung verantwortlichen Akteure bei der Detailkonzeption des Angebots, beim Marketing und der Fördermittelakquise. Ebenfalls dazu gehörte die Evaluation des Pilotprojekts.

Eine Querschnittstätigkeit während der gesamten Planungs- und Umsetzungsphase bildete die **Öffentlichkeitsarbeit (AP 270)**, um die kontinuierliche Information der Bürgerinnen und Bürger über den Arbeitsstand und die (Zwischen-)Ergebnisse des Projekts sicherzustellen. Neben einem eigenen Informationsbereich auf der Internetseite des Landkreises (unter www.landkreis-cuxhaven.de) erfolgten auch regelmäßige Informationen über die lokalen Medien.

Dokumentation und Ausblick standen im Fokus der **Schlussphase**. Es erfolgt eine Zusammenfassung und **Dokumentation aller Projektergebnisse (AP 310)** im vorliegenden Abschlussbericht, der zugleich den „Fahrplan“ für das weitere Vorgehen bei der Umsetzung der Handlungsstrategie im Bereich Mobilität bildet.

In diesem Zusammenhang wurden Vorschläge für **Anschlussprojekte (AP 320)** aufgezeigt und das weitere Vorgehen mit den regionalen Akteuren abgestimmt.

2.2 Projektgremien und Veranstaltungen

In Projekten, die ähnlich innovative Wege mit ausgeprägt regionalen Bezügen beschreiten, hat sich eine intensive und kontinuierliche Einbindung aller relevanten Regionalakteure als entscheidender Erfolgsfaktor erwiesen. Um sowohl eine breit aufgestellte Einbindung von Akteuren als auch eine zielgerichtete Projektsteuerung zu gewährleisten, wurden **verschiedene Projektgremien** mit unterschiedlicher Zusammensetzung und jeweils anderen Aufgaben und Funktionen gebildet:

■ Auftaktworkshop „Mobilitätskonzept“

- *Funktion?* Sensibilisierung für die Thematik, breite Beteiligung von Akteuren
- *Wer?* Landkreis Cuxhaven, politische Entscheidungsträger aus dem Kreistag und den Gemeinden sowie einem breiten Spektrum an Akteuren aus dem Mobilitätsbereich (z.B. Verkehrsunternehmen und Kunden/Nutzer)
- *Wann?* 05.02.2014

■ Projektleitung

- *Funktion?* Koordination des Projektfortschritts
- *Wer?* Landkreis Cuxhaven + Gutachter PTV
- *Wann?* kontinuierlich bei Bedarf

■ Lenkungsausschuss

- *Funktion?* inhaltlich-strategische Projektsteuerung, Wissenstransfer
- *Wer?* Projektleitung und Vertreter der Gemeinden
- *Wann?* 3 Sitzungen zu Projekt-Meilensteinen (22.05.2014/03.09.2014/09.12.2014)

■ Themen-Workshops

- *Funktion?* Berücksichtigung regionaler Belange, Wissenstransfer, Qualifizierung/Vernetzung der Akteure
- *Wer?* Lenkungsausschuss + 15-20 Vertreter der Akteure/Mobilitätsnutzer
- *Wann?* 4 Themen-Workshops:
Workshop 1 (15.07.2014) mit den Schwerpunktthemen:
 Mobilitätsbedarf, Angebotsstandard und Bausteine eines integrierten Mobilitätskonzepts, Akzeptanz und Nutzungshemmnisse

Workshop 2 (21.10.2014) mit den Schwerpunktthemen:
Rad + ÖPNV und Mobilitätszentrale

Workshop 3 (03.03.2015) mit dem Schwerpunktthema:
Umsetzungsperspektiven einer Regionalen Mobilitätszentrale (Inhalte,
Akteure, Finanzierung, Zeitplan)

Workshop 4 (05.05.2014) mit dem Schwerpunktthema:
Mobilitätsmarketing



Foto: PTV Group

Abbildung 3: Impressionen von Gremienveranstaltungen im Rahmen des Projekts

➤ Abschlussveranstaltung (Öffentliches Mobilitätsforum)

- *Funktion?* Rückkoppelung der Projektergebnisse mit der interessierten Öffentlichkeit, Ausblick auf mögliche Folgeprojekte
- *Wer?* ca. 60 Personen aus dem Bereich „Mobilität + Daseinsvorsorge“ sowie interessierte Öffentlichkeit
- *Wann?* 15.12.2015



Foto: PTV Group

Abbildung 4: Impressionen von der Abschlussveranstaltung

3 Analyse des Status quo

3.1 Raum- und Bevölkerungsstruktur

Der Landkreis Cuxhaven ist der nördlichste Landkreis Niedersachsens und liegt im sogenannten Elbe-Weser-Dreieck zwischen den Mündungen von Elbe und Weser. Er grenzt im Osten an die Landkreise Stade und Rotenburg (Wümme), im Süden an den Landkreis Osterholz und im Westen an den Landkreis Wesermarsch. Das Gebiet der kreisfreien Stadt Bremerhaven (Land Bremen) ragt im Westen im Mündungsgebiet der Weser in das Kreisgebiet. Der Landkreis Cuxhaven besteht aus dem eher nach Hamburg ausgerichteten Altkreis Land Hadeln und dem eher nach Bremerhaven und Bremen ausgerichteten Altkreis Wesermünde. Daher ist er sowohl Teil der Metropolregion Hamburg als auch der Metropolregion Bremen/Oldenburg.

Das Kreisgebiet umfasst eine Fläche von 2.058 km². Damit zählt der Landkreis Cuxhaven im bundesweiten Vergleich zu den flächenmäßig großen Landkreisen. Naturräumlich gliedert sich der Kreis Cuxhaven in die Marsch-Gebiete entlang der Nordseeküste und die Geest-Gebiete im Landesinnern.

Die Bevölkerungszahl des Landkreises lag am 31.12.2013 bei 196.607 Einwohnern. Damit betrug die Bevölkerungsdichte im Mittel 96 Einwohner pro km². Abgesehen von den stärker verdichteten, städtisch strukturierten Gebieten, weisen weite Teile des Kreisgebietes eine Bevölkerungsdichte von unter 50 Einwohnern pro km² auf (vgl. Karte 1 im Anhang 1).

Der Landkreis besteht aus

- der großen selbständigen Stadt Cuxhaven,
- der selbständigen Gemeinde Stadt Geestland,
- den fünf Einheitsgemeinden (EG) Beverstedt, Hagen im Bremischen, Loxstedt, Schiffdorf und Wurster Nordseeküste und
- den vier SG Am Dobrock, Börde Lamstedt, Hemmoor und Land Hadeln mit insgesamt 23 Mitgliedsgemeinden.

Exkurs: Samt- und Einheitsgemeinden in Niedersachsen

Samtgemeinden sind freiwillige Zusammenschlüsse von Gemeinden eines Landkreises. Ihre Mitgliedsgemeinden bleiben rechtlich selbständig. Die Samtgemeinden erfüllen alle Aufgaben des übertragenen Wirkungskreises ihrer Mitgliedsgemeinden. Bei den Aufgaben des eigenen Wirkungskreises geben die Mitgliedsgemeinden bestimmte Aufgaben (z.B. die Aufstellung der Flächennutzungspläne) auf Grund gesetzlicher Vorschrift und evtl. zusätzlicher Vereinbarung an die Samtgemeinden ab (§§ 97 ff. NKG).

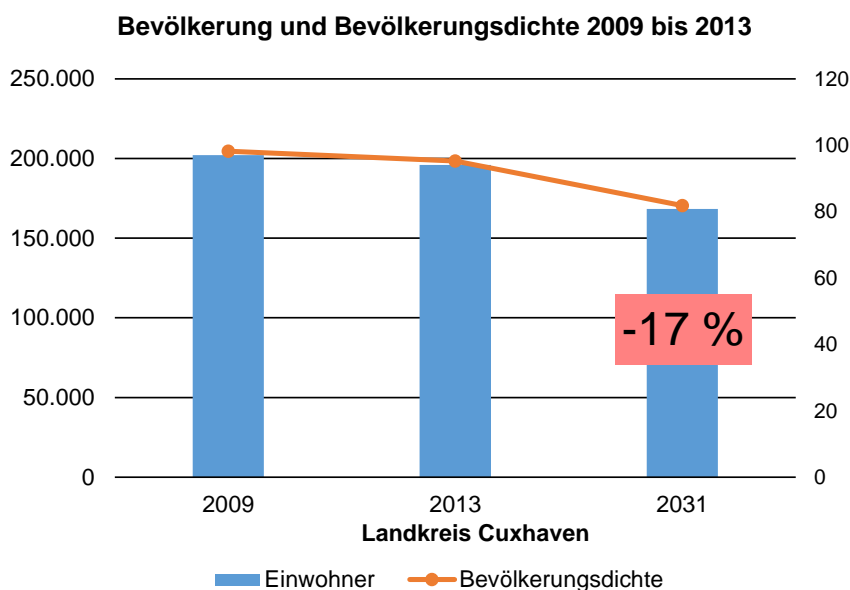
(Vgl.: http://www.mi.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=14862&article_id=62063&psmand=33)

Als Einheitsgemeinden werden in Niedersachsen alle Gemeinden verstanden, die nicht Mitglied einer Samtgemeinde sind. Fusionieren mehrere Gemeinden zu einer Einheitsgemeinde werden sie im Gegensatz zu den Mitgliedsgemeinden einer Samtgemeinde in eine einzige Verwaltungseinheit überführt.

Auch in der jüngeren Vergangenheit gab es Gemeindezusammenschlüsse: So fusionierten Anfang 2015 die Mitgliedsgemeinden der SG Land Wursten mit der EG Nordholz zur EG Wurster Nordseeküste. Gleichzeitig schlossen sich die Mitgliedsgemeinden der SG Bederkesa und die Stadt Langen zur Stadt Geestland zusammen. Für 2016 ist der Zusammenschluss der beiden SG Am Dobrock und Land Hadeln zur SG Land Hadeln geplant.

3.2 Demografische Entwicklung

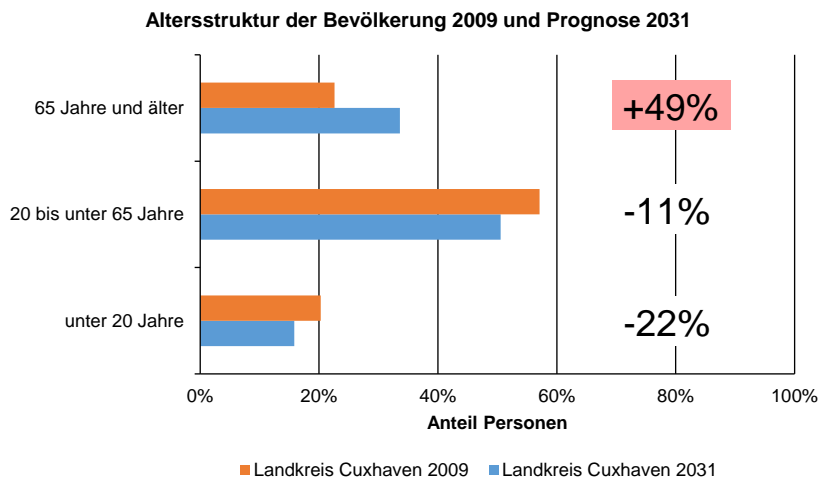
Der Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen prognostiziert für den Landkreis Cuxhaven im Rahmen seiner regionalen Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Niedersachsen für das Jahr 2031 eine Bevölkerungszahl in Höhe von 168.325. Dies entspricht einer Abnahme der Bevölkerung zwischen 2009 und 2031 um 16,7 % und bezogen auf die Bevölkerungszahl des Jahres 2013 um 14,4 %. Dies entspricht einer Abnahme der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 98 Einwohnern pro km² (2009) auf 81 Einwohner pro km² (vgl. Abbildung 5). Es ist – dem bundesweiten Trend entsprechend – zu erwarten, dass insbesondere die bereits heute dünn besiedelten Regionen des Landkreises überdurchschnittlich an Bevölkerung verlieren und damit der Anteil der Gebiete mit einer Bevölkerungsdichte unter 50 Einwohnern pro km² noch größer wird bzw. die ohnehin schon dünn besiedelten Gebiete noch weiter ausdünnen.



Datenquelle: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen. 2011
 Darstellung: PTV Group

Abbildung 5: Entwicklung der Bevölkerung und der Bevölkerungsdichte im LK Cuxhaven von 2009 bis 2031

Im Jahr 2008 lag das Durchschnittsalter der Bevölkerung im Landkreis Cuxhaven bei 44,4 Jahren. Gemäß der regionalen Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Niedersachsen wird dies bis 2031 auf 50,0 Jahre ansteigen. Während die Anteile der Unter-20-jährigen und der 20- bis 65-Jährigen deutlich abnehmen, wird der Anteil der Senioren um fast 50 % zunehmen (vgl. Abbildung 6).



Datenquelle: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen. 2011

Darstellung: PTV Group

Abbildung 6: Entwicklung der Altersstruktur der Bevölkerung im LK Cuxhaven von 2009 bis 2031

Ein deutlich positiveres Bild zeichnet jedoch die aktuelle Raumordnungsprognose 2035 des BBSR⁴, bei der von einem Bevölkerungsrückgang zwischen 2012 und 2035 von insgesamt nur 4,2 % auf rd. 189.000 Einwohner ausgegangen wird. Die Anzahl der Unter-20-Jährigen sinkt demnach um 15,4 %, die Anzahl der Über-60-Jährigen steigt dagegen um 26 %. Insbesondere die Zahl der Hochbetagten (Über-80-Jährige) wächst um 64 %.

Tabelle 1 zeigt die Bevölkerungsprognosen für den Landkreis Cuxhaven im Vergleich.

Jahr	Datenquelle	bis unter 10 Jahre	10 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 65 Jahre	65 bis unter 75 Jahre	75 Jahre und älter	Gesamt
2013	Stat. Bundesamt 2015	15.764	17.006	54.954	62.181	24.417	22.285	196.607
2030	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen 2009	12.901	11.084*	44.529*	45.405	27.340	28.538	169.797

Jahr	Datenquelle		Bis unter 20 Jahre	20 bis unter 40 Jahre	40 bis unter 60 Jahre	60 bis unter 80 Jahre	80 Jahre und älter	Gesamt
2030	BBSR Raumordnungsprognose 2015		31.400	36.300	46.900	58.100	17.900	190.600

Tabelle 1: Bevölkerungsprognosen für den Landkreis Cuxhaven

⁴ Vgl. http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumb Beobachtung/UeberRaumb Beobachtung/Komponenten/Raumordnungsprognose/raumordnungsprognose_node.html; zuletzt abgerufen am 17.08.2015

3.3 Zentralörtliche Gliederung und Ausstattung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge

3.3.1 Zentralörtliche Gliederung

Für den Landkreis Cuxhaven nehmen die Zentren Hamburg, Hamburg-Harburg, Bremen und Bremerhaven oberzentrale Funktionen wahr. Cuxhaven und Hemmoor haben mittelzentrale Bedeutung im Landkreis. Für einige Gemeinden sind die Mittelzentren der benachbarten Kreise Stade, Bremervörde und Osterholz-Scharmbeck von Bedeutung. Die Funktion eines Grundzentrums nehmen Standorte in den Orten Bad Bederkesa, Beverstedt, Cadenberge, Dorum, Hagen, Ihlienworth, Lamstedt, Langen, Loxstedt, Nordholz, Otterndorf und Schiffdorf wahr (vgl. Landkreis Cuxhaven 2012. S.10).

3.3.2 Ausstattung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge

Die Details zur Versorgungssituation im Landkreis Cuxhaven sind in den Karten 2 bis 7 im Anhang 1 dargestellt. Zusammengefasst lässt sich die Situation wie folgt beschreiben:

Die zentralen Orte stellen Versorgungsschwerpunkte in den jeweiligen Einheits- oder Samtgemeinden bzw. in den Städten dar. Diese weisen in der Regel ein gutes Ausstattungsniveau in allen Versorgungsbereichen auf. Nur in wenigen Regionen ist jedoch eine eindeutige Konzentration von Versorgungseinrichtungen in den zentralen Orten festzustellen. Am deutlichsten ist eine derartige Konzentration in den SG Börde Lamstedt und Hemmoor sowie überall bei der ärztlichen Versorgung und bei Pflegeeinrichtungen erkennbar. Neben den zentralen Orten gibt es also noch eine Vielzahl an Gemarkungen bzw. Standorten mit einem vergleichsweise guten Versorgungsangebot, insbesondere im nördlichen Kreisgebiet. Da nicht jede Gemarkung und auch nicht jeder zentrale Ort über (alle) Versorgungseinrichtungen verfügt, ist die Bevölkerung auf gute Mobilitätsangebote angewiesen.

Insgesamt kann die Ausgangssituation der Ausstattung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge derzeit als sehr gut bezeichnet werden. Jedoch ist davon auszugehen, dass die Entwicklungen des demografischen Wandels sich auch auf die Versorgungssituation im Landkreis auswirken werden. Ein Trendszenario könnte zum Beispiel wie folgt aussehen:

Trend-Szenario Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen:

Die gute Ausstattung mit Versorgungsinfrastruktur verschlechtert sich aufgrund der Auswirkungen des demografischen Wandels:

- Arztpraxen müssen geschlossen werden, da sich keine Nachfolger für die zunehmend älter werdenden Ärzte finden.
- Auch für andere kleine Betriebe gibt es keine Nachfolger. Bäcker, Fleischer, Nahversorgungsläden, Handwerksbetriebe usw. müssen schließen.
- In den vergangenen Jahren wurden bereits Schulstandorte aufgegeben bzw. zusammengelegt. Aufgrund der weiterhin abnehmenden Schülerzahlen können auch die jetzigen Schulstandorte vermutlich nicht alle aufrechterhalten werden. Es wird zu weiteren Konzentrationen kommen. Die Schüler müssen noch weitere Wege zurücklegen.
- Der Bedarf für Versorgungsinfrastruktur verändert sich. Aufgrund der Zunahme der Anzahl der Hochbetagten und des zunehmenden Auseinanderbrechens von Familienstrukturen werden immer mehr Seniorenheime und Pflegeeinrichtungen benötigt.

Der Landkreis Cuxhaven steht nun also vor der Aufgabe, dem dargestellten Trend aktiv entgegenzuwirken. So kann beispielsweise eine Bündelung von Einrichtungen und Funktionen der Daseinsvorsorge dazu führen, dass diese wirtschaftlich tragfähig und damit zukunftsfähig sind. Eine derartige „gelenkte“ Raumentwicklung kann auch die Zukunftsfähigkeit eines Mobilitätskonzepts begünstigen. So können ohnehin schon dünne Nachfrageströme gebündelt werden, bessere Voraussetzungen zur Hierarchisierung des Netzes geschaffen werden und angepasste Angebotsstandards realisiert werden. In Summe führt dies auch zu einem wirtschaftlich tragfähigeren und damit finanzierbaren Mobilitätsangebot. Für das zu erarbeitende Mobilitätskonzept bedeutet dies, dass es die sich verändernden räumlichen Strukturen berücksichtigen muss.

Mit der Bildung von Samtgemeinden bzw. der Fusion von Gemeinden zu Einheitsgemeinden wurden im Landkreis Cuxhaven erste Schritte gegangen, um die kleinteiligen kommunalen Verwaltungsstrukturen aufzulösen und so auch die Voraussetzungen für eine Bündelung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu schaffen. Von größerer Bedeutung als die formale Umsetzung der Fusionen und Zusammenschlüsse, ist es nun jedoch diese aktiv umzusetzen und entsprechend zu nutzen. Dazu bedarf es einerseits einer großen Bereitschaft aller beteiligten Akteure in den Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinden bzw. in den Ortsteilen der Einheitsgemeinden und andererseits umsetzungs- und zukunftsfähiger Konzepte. Dieser Prozess wird erfahrungsgemäß nicht ohne Interessenkonflikte ablaufen, da es aus Sicht der bisher selbstständigen Gemeinden „Gewinner“ und „Verlierer“ bei der Bündelung und Konzentration von Standorten geben wird. Dieser Prozess muss daher aktiv gestaltet und moderiert werden.

3.4 Mobilitätsbedarf und Mobilitätsgewohnheiten

Kenntnisse über den Mobilitätsbedarf und die Mobilitätsgewohnheiten der Bevölkerung im Landkreis Cuxhaven sind wichtig, um passgenaue Mobilitätsangebote entwickeln und anbieten zu können. Zwar ist davon auszugehen, dass sich die hiesige Bevölkerung

weitgehend ähnlich verhält wie in anderen ländlich geprägten Räumen Deutschlands, so dass sich generelle Aussagen und Kenngrößen aus den statistischen Erhebungen wie *Mobilität in Deutschland (MiD)* oder dem vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) regelmäßig fortgeschriebenen *Deutschen Mobilitätspanel* ableiten lassen. Dennoch sind auch in jeder Region Besonderheiten zu beobachten. Diese wurden mit den regionalen Akteuren im Rahmen des 1. Workshops (15.07.2014) am Fallbeispiel der ehemaligen SG Bederkesa ermittelt.

Die Ergebnisse der Abfrage zum Fallbeispiel der ehemaligen SG Bederkesa sind in Anhang 2 dokumentiert. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Bremerhaven ist das bevorzugte Oberzentrum für die Bederkesaer Bevölkerung. Demgegenüber ist die nur 80 km entfernte Hansestadt Bremen als Ziel von nachrangiger Bedeutung. Die Hansestadt Hamburg hat praktisch keinerlei Bedeutung. Dieses Ergebnis ist repräsentativ für die Gemeinden im südlichen und westlichen Kreisgebiet, während sich die Gemeinden im nördlichen und östlichen Kreisgebiet (einschließlich der Kreisstadt Cuxhaven) stärker in Richtung Stade und Hamburg orientieren.
- Als Mittelzentrum hat die Kreisstadt Cuxhaven gegenüber den übrigen Mittelzentren eine herausragende Bedeutung als Ziel für Berufspendler sowie im Einkaufs- Erledigungs- und Freizeitverkehr.
- Der Ort Bad Bederkesa übernimmt zwar alle grundzentralen Funktionen innerhalb der ehemaligen SG Bederkesa. Dennoch ist es insbesondere für Orte in Randlage mitunter zeitlich günstiger, auf benachbarte Grundzentren auszuweichen. Hierbei werden bevorzugt größere Grundzentren mit einem größeren Versorgungs- und Dienstleistungsangebot gewählt (in diesem Fall die Stadt Langen und die Gemeinde Schifffdorf).
- Darüber hinaus bestehen enge Verflechtungen mit Orten und Stadtteilen in den angrenzenden Samt- bzw. Einheitsgemeinden.
- Im **Berufs- und Ausbildungsverkehr** werden Fahrtenangebote im ÖPNV oder anderen öffentlich verfügbaren Mobilitätsangeboten vor allem zwischen 6 und 8 Uhr (Hinfahrt zu den Zielen) sowie zwischen 13 und 18 Uhr (Rückfahrt zum Wohnort) benötigt. Darüber hinaus wären weitere regelmäßige Fahrtenangebote am Vormittag (8 bis 10 Uhr) sowie am Abend (18 bis 20 Uhr) wünschenswert.
- Im **Einkaufs- und Erledigungsverkehr** sind Fahrtenangebote ins nächste Grund-, Mittel- oder Oberzentrum vor allem vormittags zwischen 8 und 12 Uhr sowie nachmittags zwischen 16 und 18 Uhr wichtig. Die Rückfahrtangebote werden im Schnitt jeweils etwa 2 bis 3 Stunden später benötigt. Zusätzliche Rückfahrtmöglichkeiten in den Abendstunden wären wünschenswert.
- Der Bedarf an Fahrtenangeboten im Freizeitverkehr konzentriert sich vornehmlich auf die Nachmittagszeit zwischen 14 und 18 Uhr (Hinfahrt zu den Freizeitzielen) sowie auf die Abendstunden zwischen 16 und 21 Uhr (Rückfahrt). Spätere Rückfahrtmöglichkeiten wären insbesondere an Wochenenden wünschenswert.

- Auf die Frage, welche öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote sich als Ergänzung zu Bahn, Bus und AST-Verkehren eignen, wurde nach Fahrtzwecken differenziert. Als ergänzendes Mobilitätsangebot für den Berufs- und Ausbildungsverkehr werden vor allem das Fahrrad bzw. das E-Bike/Pedelec sowie die private Mitnahme (Pendlernetz) gesehen. Für Einkauf und Erledigung werden hingegen Bürgerbusse, Nutzergruppen- und Gemeindebusse sowie Gemeinschaftsautos als Mobilitätsalternative gesehen. Im Freizeitverkehr wiederum werden Gemeinde- bzw. Vereinsbusse, Fahrrad bzw. Pedelec und die private Mitnahme, sowie mit Einschränkungen, auch Bürgerbusse als geeignete Ergänzung zum ÖPNV betrachtet.

Die Verkehrsunternehmen wiederum nutzten den Aktionstag „*Mobil mit Rad + Bus*“ am 07.06.2015 in Bad Bederkesa (vgl. 7.3) dazu, die Bürgerinnen und Bürger nach ihrer **Zufriedenheit mit dem derzeitigen ÖPNV-Angebot und dem weiteren Mobilitätsbedarf** zu befragen. Zwar ist die Stichprobe mit 15 Antwortbögen nicht repräsentativ. Dennoch lassen sich Rückschlüsse auf Verbesserungsbedarf im Busangebot oder eine bessere Fahrgastinformation ziehen, denn etwa die Hälfte der Befragten nutzt den ÖPNV in der Region gelegentlich bis regelmäßig:

- Besonders wichtig beim ÖPNV-Angebot waren den Befragten gute Fahrtmöglichkeiten (67 %), günstige Fahrpreise (53 %) bzw. attraktive Tarifangebote (27 %), gute Anschlüsse zwischen den Buslinien bzw. zwischen Bus und Bahn (47 %) sowie möglichst viele umsteigefreie Direktfahrten (40 %). Von nachrangiger Bedeutung sind hingegen die Schnelligkeit und Pünktlichkeit im ÖPNV, Komfort und Sauberkeit, gute Fahrplaninformationen und lange Betriebszeiten.
- Die Befragten bewerteten das derzeitige ÖPNV-Angebot unter Berücksichtigung der o.g. Kriterien jedoch nur mit der Durchschnittsnote 4,1 und damit als nicht zufriedenstellend.
- Als Mängel benannt werden vor allem die Höhe der Tarife/Fahrpreise bzw. die noch fehlende Integration in den Verbundtarif Bremen-Niedersachsen⁵, der ausgedünnte Fahrplan und die langen Fahrzeiten im Busverkehr. Beklagt wurde darüber hinaus das Fehlen von Direktverkehren in die Bremerhavener Innenstadt, hier muss bislang immer umgestiegen werden, sowie die schlechte Verknüpfung zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Bremerhaven-Lehe (langer Umsteigeweg bei kurzen Übergangszeiten).

Anhang 3 enthält eine Übersicht zu den Einzelergebnissen der Befragung.

3.5 Analyse und Bewertung des Status quo im ÖPNV

3.5.1 ÖPNV-Angebote im Landkreis Cuxhaven

Der ÖPNV im Landkreis Cuxhaven umfasst derzeit drei unterschiedliche Verkehrsmittel und ÖPNV-Produkte:

⁵ Der VBN-Beitritt erfolgte zum 01.01.2016.

■ **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

Der Bahnverkehr konzentriert sich auf die Siedlungs- und Verkehrsachsen Bremen – Bremerhaven – Cuxhaven (Bedienung: DB Regio AG, NWB und EVB) und Hamburg – Stade – Cuxhaven (Bedienung: metronom Eisenbahngesellschaft mbH). Beide Strecken werden an allen Wochentagen mindestens im 1-h-Takt bedient, die Relation Bremerhaven – Bremen sogar im 30-min-Takt. Die Bahnlinie Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude (Bedienung: EVB) wird ebenfalls im 1-h- bzw. 2-h-Takt bedient. Da sie das Kreisgebiet nur tangiert, hat sie nur für die Erschließung der EG Schiffdorf und Beverstedt eine gewisse Bedeutung.

■ **Regional- und Stadtbusverkehre**

Derzeit verkehren im Landkreis Cuxhaven 72 Regionalbuslinien. Davon übernehmen gemäß des Nahverkehrsplans für den Landkreis Cuxhaven 2014 – 2018 lediglich 11 Buslinien die Funktion von Regionallinien und dienen damit den Bedürfnissen des Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und Versorgungsverkehrs (z.B. Linie 525 Bremerhaven – Langen – Bad Bederkesa). Alle übrigen Regionalbuslinien sind ganz oder weitgehend auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung ausgerichtet, d.h. Bedienung auf Schulpendlerrelationen meist nur an Schultagen zu den typischen Schulzeiten. Nur zwei Buslinien sind vollständig vertaktet (Linie 525 Bad Bederkesa – Bremerhaven und Linie 575 Beverstedt – Bremerhaven). Einige wenige weitere Linien sind zumindest teilweise vertaktet. Hinzu kommen 5 Nacht- und Discoververkehre, die ausschließlich in Wochenendnächten verkehren.

Darüber hinaus betreiben die Verkehrsunternehmen in der Stadt Cuxhaven und in Nordholz einen eigenen Stadtbusverkehr, der auch die peripher gelegenen Stadtteile erschließt. Im Verdichtungsbereich der Stadt Bremerhaven wiederum werden einige Orte vom Stadtbusverkehr der Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG (Bremerhavenbus) bedient.

■ **Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre (AST)**

Mit Ausnahme der EG Nordholz (heute: Teil der EG Wurster Nordseeküste) und der ehemaligen SG Bederkesa (heute Teil der Stadt Geestland) bestehen in allen übrigen Gemeinden im Landkreis einschließlich der Stadt Cuxhaven AST-Verkehre, die das Regional- und Stadtbusangebot ergänzen (vgl. 3.6). Die AST-Verkehre sind durchgehend vertaktet, wenngleich zum Teil mit Bedienzeitfenstern.

3.5.2 Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots

Der Zugang zum ÖPNV erfolgt über Zugangsstellen wie Bahnhöfe bzw. Haltepunkte im Schienenverkehr (Bahn) und Haltestellen an Straßen (Bus, AST-Verkehre). Eine Haustür-Bedienung wird im AST-Verkehr teilweise angeboten. Die Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots für die Bevölkerung richtet sich also danach, ob am Wohn- und Zielort (z.B. Arbeits- oder Ausbildungsplatz, Einkaufsmöglichkeit usw.) eine ÖPNV-Zugangsstelle vorhanden ist, die regelmäßig durch die Bahn, Stadt- bzw. Regionalbusse oder AST-Verkehre bedient wird.

Abbildung 7 zeigt eine Auswertung zum ÖPNV-Zugang im Landkreis Cuxhaven:

- Aufgrund der linienhaften Erschließung der Bahn verfügen zwar nur 10 % der Orte und Ortsteile (Gemarkungen) im Landkreis über einen Bahnanschluss. Hier leben jedoch über 25 % der Kreisbevölkerung, die somit einen direkten Zugang zur Bahn haben (in der Stadt Cuxhaven wird nur die Kernstadt berücksichtigt).
- Alle übrigen Gemeinden bzw. Ortsteile (Gemarkungen) ohne Bahnanschluss sind zumindest in der Schulverkehrszeit über ein Bus- oder AST-Angebot vom ÖPNV erschlossen. Somit ist der ÖPNV flächendeckend verfügbar.

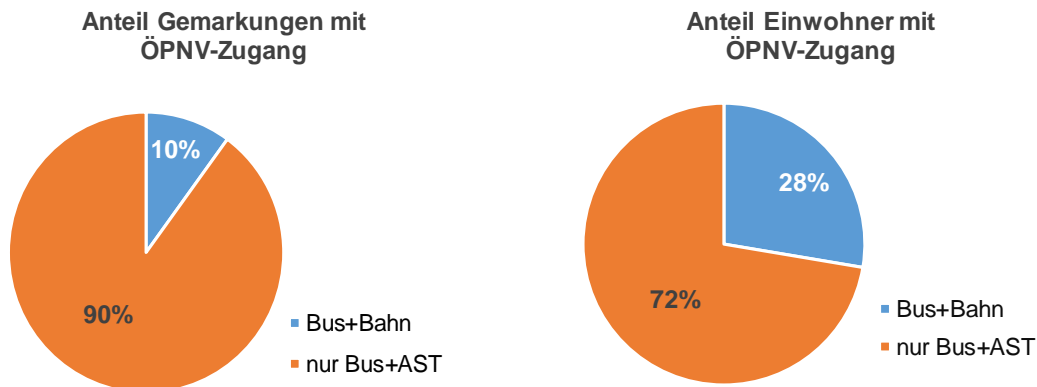


Abbildung 7: ÖPNV-Zugang – Anteil der Gemarkungen und Einwohner mit ÖPNV-Zugang

Entscheidend für die Nutzbarkeit des ÖPNV ist jedoch nicht die generelle Gewährleistung des Zugangs sondern vielmehr die Tatsache, ob das Fahrtenangebot auch auf Relationen und zu Zeiten zur Verfügung steht, die sich mit dem Mobilitätsbedarf der Bevölkerung decken. Genauer betrachtet wird daher zunächst einmal die Verteilung des Fahrtenangebots im ÖPNV (Servicefahrten) über die unterschiedlichen Tagesarten Schulwerktag (Mo-Fr), Ferienwerktag (Mo-Fr) und Wochenende (Sa, So) (vgl. Abbildung 8):

- Im Vergleich zu anderen ländlichen Räumen ist das Fahrtenangebot im ÖPNV des Landkreises Cuxhaven vergleichsweise groß. Dies ist vor allem auf die fast flächendeckend bestehenden AST-Angebote zurückzuführen.
- Das bislang hohe Angebotsniveau reduziert sich außerhalb der Schülerbeförderungszeiten, d.h. an Schulfertagen und Wochenendtagen, erreicht jedoch selbst an Sonntagen noch rund 65 % des Fahrtenangebots an Schulwerktagen.
- Die Angebotsreduzierung bei Regionalbussen, die überwiegend an Schultagen verkehren, an den Ferien- und Wochenendtagen wird durch die fast flächendeckend vorhandenen AST-Angebote weitgehend kompensiert.

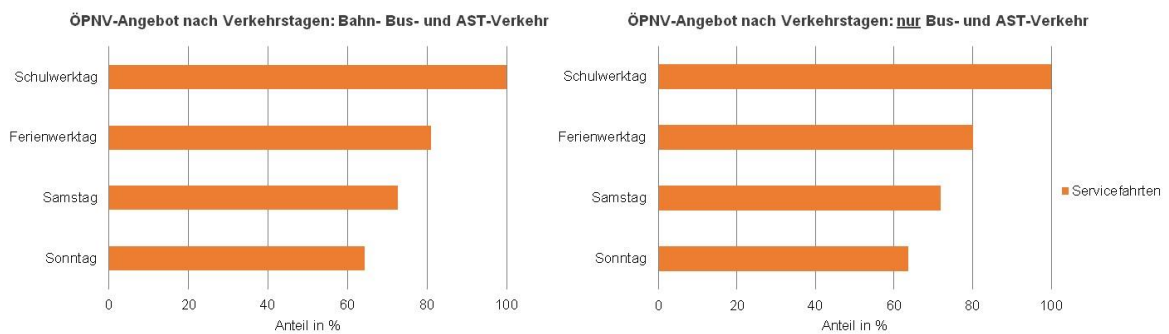


Abbildung 8: ÖPNV-Verfügbarkeit – Verhältnis der Fahrtenangebote an unterschiedlichen Verkehrstagen

Trotz dieses positiven Zwischenfazit lassen sich aus den bisherigen Auswertungen noch keine Rückschlüsse auf die tatsächliche Verfügbarkeit des ÖPNV in einzelnen Orten oder zu bestimmten Zeiten treffen. Daher wurde nochmals genauer analysiert, wie sich die Erschließungssituation für Personen darstellt, die nicht zu den Schülerbeförderungszeiten unterwegs sind. Zu dieser Nutzergruppe zählen vor allem Berufspendler und Senioren im Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr, deren Anteil an der Bevölkerung zukünftig steigen wird (vgl. 3.2).

Verglichen wurde daher die Erschließungssituation an Schul- und Ferienwerktagen in für diese Wegezwecke typischen Zeiträumen für Mobilität, wie sie sich u.a. aus der Analyse der regionalen Mobilitätsbedürfnisse ableiten (vgl. 3.4), d.h. 9 bis 11 Uhr für Hinfahrten im Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr sowie 17 bis 19 Uhr für Rückfahrten im Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr sowie im Berufsverkehr.

Es ergibt sich ein deutlich differenziertes Bild (vgl. Anhang 4, Karten 1 – 8):

- Zu den typischen Schülerbeförderungszeiten besteht in allen Orten ein ÖPNV-Angebot.
- Außerhalb der Schulverkehrszeiten gilt:
 - **Schulwerktag (Mo-Fr) und Ferienwerktag (Mo-Fr) im Zeitraum 9 bis 11 Uhr und 17 bis 19 Uhr:** In fast allen Orten sind mindestens 1 – 3 Abfahrten im ÖPNV gewährleistet, v.a. über die AST-Angebote.
 - Ausnahme 1: In peripher gelegene Orten in der ehemaligen SG Bederkesa gibt es bislang kein AST-Angebot.
 - Ausnahme 2: In der EG Nordholz wird eine Reihe von Haltestellen nur durch die Schülerlinien 548 und 552 bedient, während die regelmäßig verkehrende Linie 51 (Stadtverkehr Cuxhaven) nicht alle Haltestellen bedient; ein AST-Angebot gibt es auch hier bislang nicht.
 - **Samstag, 9 bis 11 Uhr:** Mindestens 1 – 3 ÖPNV-Abfahrten sind über die AST-Angebote in fast allen Orten/Ortsteilen gewährleistet.
 - Ausnahme: Periphere Orte in der ehemaligen SG Bederkesa und in der SG Am Dobrock.
 - **Samstag, 17 bis 19 Uhr:** Mindestens 1 – 3 ÖPNV-Abfahrten sind über die AST-Angebote in fast allen Orten/Ortsteilen gewährleistet.

- Ausnahme: periphere Orte/Ortsteile in der EG Nordholz, der ehemaligen SG Bederkesa, SG Börde Lamstedt, SG Hemmoor und SG Am Dobrock.
- **Sonntag, 9 bis 11 Uhr und 17 bis 19 Uhr**: Mindestens 1 – 3 ÖPNV-Abfahrten sind über die AST-Angebote in fast allen Orten/Ortsteilen gewährleistet.
- Ausnahme: periphere Orte in der ehemaligen SG Bederkesa, SG Börde Lamstedt, SG Hemmoor und SG Am Dobrock.

3.5.3 Erreichbarkeiten im ÖPNV

Bewertet wurde auch die zeitliche Erreichbarkeit der nächstgelegenen Grundzentren (oder des Mittelzentrums) aus den einzelnen Orten und Ortsteilen im Landkreis Cuxhaven mit dem ÖPNV. Hierzu wurden die Reisezeiten mit ÖPNV auf Basis des Fahrplans, Stand 04/2014, ermittelt.

Es ergibt sich ein folgendes differenziertes Bild (vgl. Anhang 5, Karten 1 – 8):

- Für alle Gemeinden im Kreisgebiet gilt: Sofern ein ÖPNV-Angebot vorhanden ist, sind generell gute bis akzeptable zeitliche ÖPNV-Ereichbarkeiten mit Reisezeiten von meist maximal 30 min gewährleistet.
- Ausnahme: Die ÖPNV-Reisezeit aus den Cuxhavener Stadtteilen Altenbruch und Lüdingworth in die Innenstadt an Samstagen und Sonntagen beträgt über 30 min.
- Erreichbarkeitsdefizite bestehen hauptsächlich am Wochenende vor allem in Gemeinden, in denen dann kein ÖPNV-Angebot (einschließlich AST) besteht oder nur in eingeschränkten Zeiträumen zur Verfügung steht.

3.5.4 Schlussfolgerungen

- Die Verfügbarkeit des ÖPNV ist vor allem durch die fast flächendeckende Einführung von AST-Verkehren im Vergleich mit anderen ländlichen Regionen recht gut.
- Die Erreichbarkeit zentraler Orte mit dem ÖPNV ist bei Reisezeiten von i.d.R. maximal 30 min akzeptabel bis gut, und zwar
 - generell in allen Orten während der Schulverkehrszeiten,
 - in Orten mit AST-Verkehren meist auch außerhalb der Schulverkehrszeiten.
- Bedienungslücken beschränken sich auf
 - die ehemalige SG Bederkesa (Einführung eines AST- bzw. Bürgerbus-Angebots wird diskutiert),
 - EG Nordholz (Einführung eines AST-Angebots in Vorbereitung).
- Aber: Eine durchgängige, fahrplanseitige Verknüpfung mit kurzen Umsteigezeiten zwischen vertakteten Bahnlinien und AST-Verkehren einerseits sowie meist nicht vertakteten Regionalbuslinien andererseits ist nur teilweise möglich.



Foto: PTV Group

Abbildung 9: Bushaltestelle mit Fahrradabstellanlage in Bramel bei Bremerhaven

Der demografische Wandel wird einen erheblichen Einfluss auf die künftige Entwicklung und die Trends im Regionalverkehr haben.

Trend-Szenario Regionalbus:

- Mit fortschreitender demografischer Entwicklung ist eine Auflösung des hierarchisch strukturierten ÖPNV-Netzes auf Ebene der Regionalbuslinien sowie eine weitere Ausdünnung des Linien- und Fahrtenangebots zu erwarten.
- Als „starke“ ÖPNV-Achsen verbleiben voraussichtlich nur die Bahnlinien. Die Zwischenebene „Regionalbus-Achse“ für die Verbindung zwischen Zentralen Orten und Versorgungszentren ohne Bahnanschluss entfällt.
- Eine durchgängige fahrplanseitige Verknüpfung der bisherigen Verkehrsmittel und Produkte des ÖPNV wird damit immer schwieriger.
- Die AST-Verkehre werden vermutlich zunehmend eine „Lückenfüller“-Funktion zur Kompensation der wegfallenden Regionalbusangebote übernehmen müssen. Dies hat enorme Auswirkungen auf die Nachfrage nach AST-Angeboten und damit auf die Kostenentwicklung im ÖPNV.

3.6 Fokus: AST-Angebote

Der Landkreis Cuxhaven verfügt annähernd flächendeckend über AST-Angebote. Nur die ehemalige EG Nordholz (heute: Teil der EG Wurster Nordseeküste) und die ehemalige SG Bederkesa (heute Teil der Stadt Geestland) verfügen nicht über ein AST-Angebot (vgl. auch Karte 1 im Anhang 6). Die Details der Angebote sind in Abbildung 11 dargestellt.

AST-Angebote im VNN-/VNO-Gebiet:

Stadt Cuxhaven <ul style="list-style-type: none"> ▪ seit 2010 ▪ 7 Linien / Korridore ▪ Stadtteile ⇔ Zentrum/Bahnhof ▪ Mo-So: 7:00/8:00 bis 1:00 ▪ 1-2h-Takt 	SG Land Hadeln <ul style="list-style-type: none"> ▪ seit Ende 2011 ▪ 5 Linien / Korridore ▪ Gemeinden ⇔ Otterndorf/Ihlienworth ▪ Anbindung Bad Bederkesa ▪ Mo-So: 8:00 bis 20:00 ▪ 2h-Takt ▪ Haustürbedienung in den Ortsteilen 	SG Am Dobrock <ul style="list-style-type: none"> ▪ seit 2001 ▪ Flächenbedienung ▪ Gemeinden ⇔ Cadenberge / Wingst ▪ Mo-Fr: 7:30 bis 16:00 ▪ 1h-Takt
SG Börde Lamstedt <ul style="list-style-type: none"> ▪ seit 2010 ▪ 4 Linien / Korridore ▪ Gemeinden ⇔ Lamstedt/Hechthausen/Hemmoor ▪ Mo-Sa: 8:00 bis 20:00/15:00 ▪ 1h-Takt 	SG Hemmoor <ul style="list-style-type: none"> ▪ seit 2013 ▪ 4 Linien / Korridore ▪ Gemeinden ⇔ Warstade/Basbeck/Hechthausen ▪ Mo-Sa: 8:00 bis 21:00 ▪ 1,5h-2h-Takt 	

Abbildung 10: AST-Angebote in den Gemeinden des VNN-/VNO-Gebiets

AST-Angebote im VBN-Gebiet:

Ehemalige SG Land Wursten <ul style="list-style-type: none"> ▪ seit 1.8.2007 ▪ 7 Linien / Korridore ▪ Gemeinden ⇔ Dorum ▪ Mo-So ▪ 5:00/6:00/7:00 bis 23:00 ▪ 1-Takt ▪ Tlw. Haustürbedienung 	Ehemalige Stadt Langen <ul style="list-style-type: none"> ▪ seit 2.9.2003 ▪ 3 Linien / Korridore ▪ Stadtteile ⇔ Debstedt/Langen ▪ Mo-So: 5:00/7:00 bis 0:00 ▪ 1h-Takt ▪ Tlw. Haustürbedienung 	EG Schiffdorf <ul style="list-style-type: none"> ▪ seit 9.7.2007 ▪ 4 Linien / Korridore ▪ Ortsteile ⇔ Schiffdorf ▪ Mo-So: 5:00 bis 1:00 / WE 24h-Betrieb ▪ 1h-1,5-Takt ▪ Tlw. Haustürbedienung
EG Beverstedt <ul style="list-style-type: none"> ▪ seit 1.9.2008 ▪ 8 Linien / Korridore ▪ Ortsteile ⇔ Beverstedt/Stubben ▪ Mo-So: 4:00/6:00 bis 1:00 ▪ 1h-Takt ▪ Tlw. Haustürbedienung 	EG Loxstedt <ul style="list-style-type: none"> ▪ seit 1.2.2006 ▪ 9 Linien / Korridore ▪ Ortsteile ⇔ Loxstedt/B'-haven ▪ Mo-So: 5:00 bis 1:00 / WE 24h-Betrieb ▪ 1h-1,5h-Takt ▪ Tlw. Haustürbedienung 	EG Hagen im Bremischen <ul style="list-style-type: none"> ▪ seit 1.10.2009 ▪ 8 Linien / Korridore ▪ Ortsteile ⇔ Hagen ▪ Verbindung Hagen-Beverstedt ▪ Mo-So: 4:00/6:00 bis 1:00 ▪ 1h-Takt ▪ Tlw. Haustürbedienung

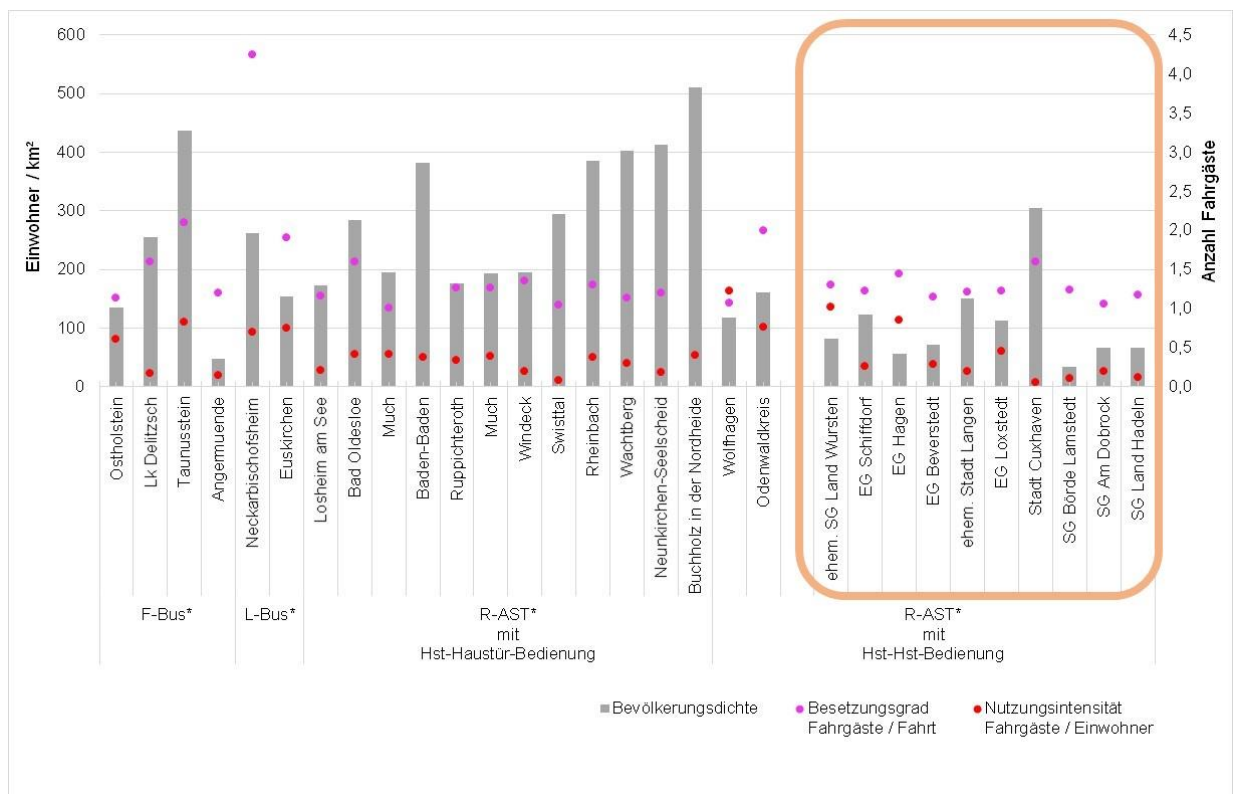
Abbildung 11: AST-Angebote in den Gemeinden des VBN-Gebiets

Die Angebote sind durch eine Korridorbedienung zwischen den Gemeinden bzw. Ortsteilen und den Zentren gekennzeichnet. Lediglich die SG Am Dobrock wird über eine Flächenbedienung erschlossen.

Im **VNN-/VNO-Gebiet** verkehren die Angebote in der Regel im Tagesverkehr. Die Angebote wurden – mit Ausnahme des ältesten Angebots in der SG Am Dobrock – erst zwischen 2010 und 2013 in Betrieb genommen und wurden teilweise erst vor kurzem grundlegend umgeplant. Die Angebote verkehren im Tagesverkehr, ein Abend- bzw.

Nachtverkehr wird nicht angeboten. Die Bedienungsgebiete enden in der Regel an den Grenzen der Einheits- bzw. Samtgemeinden. Gemeindeübergreifende Angebote gibt es nur zwischen der SG Land Hadeln und Bad Bederkesa sowie zwischen der SG Börde Lamstedt und der SG Hemmoor. Die Nutzungsintensität (ausgedrückt in der Zahl der Fahrgäste pro Jahr bezogen auf die Anzahl der Einwohner) ist mit Werten zwischen unter 0,1 und 0,2 vergleichsweise niedrig. Der Besetzungsgrad (ausgedrückt in Fahrgästen pro Fahrgastfahrt) liegt zwischen 1,1 und 1,6 Fahrgästen im üblichen niedrigen Bereich derartiger Angebote. Die Zuschussbeträge pro Fahrgast, also die Anteile der Kosten, die nicht durch Fahrgeldeinnahmen abgedeckt werden, variieren zwischen 10 und 30 EURO. Der Kostendeckungsgrad liegt zwischen 13 und 33 %. In der jüngeren Vergangenheit konnten bei einigen Angeboten durch Angebotsverbesserungen deutliche Nachfragesteigerungen erzielt werden. Diese führten jedoch auch zu einer deutlichen Zunahme der Reiseweiten und dadurch auch zu einer Zunahme der Kosten und Zuschussbeträge (vgl. Abbildung 12 und Abbildung 13).

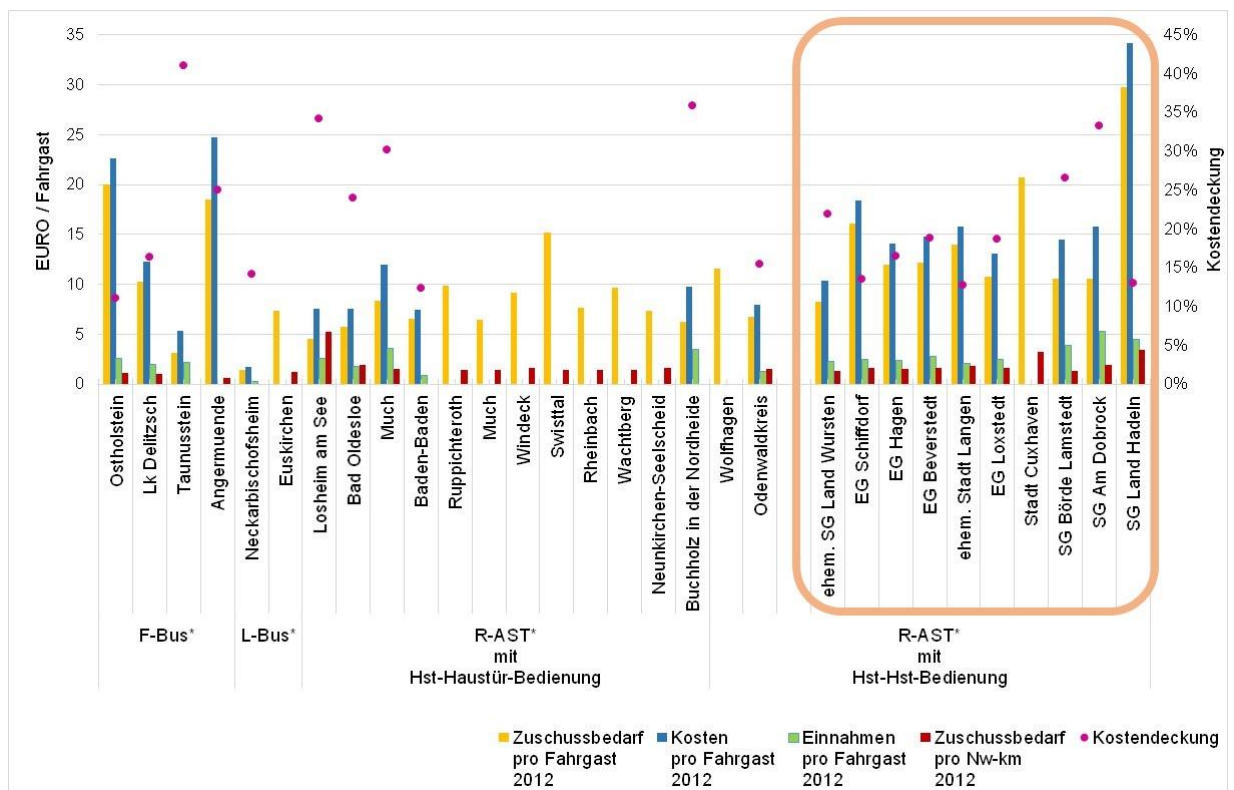
Bei den Angeboten im **VBN-Gebiet** handelt es sich weitgehend um etablierte Angebote, die zwischen 2003 und 2009 eingerichtet wurden. Die Angebote verkehren im Tagesverkehr sowie im Abend- und teilweise auch im Nachtverkehr. Auch im südlichen Kreisgebiet gibt es nur wenige gemeindeübergreifende AST-Angebote. Diese verkehren zwischen Hagen und Beverstedt, zwischen Loxstedt und Bremerhaven sowie zwischen Hagen und Lübberstedt. Die Nutzungsintensität der Angebote (ausgedrückt in der Zahl der Fahrgäste pro Jahr bezogen auf die Anzahl der Einwohner) liegt mit Werten zwischen 0,2 und 1,0 Fahrgästen etwas höher als im nördlichen Kreisgebiet. Die Besetzungsgrade variieren zwischen 1,1 und 1,4. Die Zuschussbeträge pro Fahrgast, also die Anteile der Kosten, die nicht durch Fahrgeldeinnahmen abgedeckt werden, liegen zwischen 8 und 16 EURO. Der Kostendeckungsgrad liegt zwischen 13 und 22 % (vgl. Abbildung 12 und Abbildung 13).



* Klassifizierung der Betriebsformen gemäß „Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV“.

Hinweis Für das AST-Angebots in der SG Hemmör lagen aufgrund des relativ kurzen Betriebszeitraums (Betriebsaufnahme im Jahr 2013) noch keine auswertbaren Daten vor.

Abbildung 12: Nachfrage der AST-Angebote im Landkreis Cuxhaven im Vergleich



* Klassifizierung der Betriebsformen gemäß „Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV“.

Hinweis Für das AST-Angebots in der SG Hemmör lagen aufgrund des relativ kurzen Betriebszeitraums (Betriebsaufnahme im Jahr 2013) noch keine auswertbaren Daten vor.

Abbildung 13: Finanzielle Kenngrößen der AST-Angebote im Landkreis Cuxhaven im Vergleich

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts für den Landkreis Cuxhaven wurden beispielhaft die AST-Angebote der EG Hagen im Bremischen und Beverstedt detailliert analysiert. Ein besonderer Fokus lag dabei auf der Betrachtung des gemeindeübergreifenden Angebots zwischen den beiden Gemeinden, um daraus Rückschlüsse für andere Gemeinden im Kreisgebiet zu ziehen. Die Ergebnisse sind im Anhang 6 dargestellt.

Insgesamt zeigt sich, dass das AST im Landkreis Cuxhaven eine bedeutende Rolle spielt. Durch das AST wird das teilweise fehlende Angebot im konventionellen ÖPNV ersetzt bzw. kompensiert. Gemeindeübergreifende Angebote sind nur eingeschränkt vorhanden. Aufgrund des nicht kreisweit vorhandenen ÖPNV-Grundnetzes sind derartige Angebote auch nicht problemlos über Anschlüsse zum konventionellen ÖPNV realisierbar. Aufgrund der guten Ausstattung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge in den Gemeinden ist der Bedarf für gemeindeübergreifende Angebote jedoch vergleichsweise gering. Dies zeigen u.a. auch die Detailanalysen der Angebote in den EG Hagen im Bremischen und Beverstedt. Ein grundlegendes Problem der AST-Angebote ist, dass Nachfragesteigerungen, insbesondere wenn sie auch zu einer Erhöhung der Reiseweiten führen, zu einer deutlichen Steigerung der Kosten und der Zuschussbedarfe führen. Die Kosten und Zuschussbeträge liegen im Vergleich mit anderen Regionen eher am oberen Rand. Jedoch sind die in Abbildung 13 dargestellten Vergleichsregionen nur eingeschränkt vergleichbar, z.B. aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte im Landkreis Cuxhaven und weil sich die Angebote teilweise noch in der Einführungsphase befanden. Die unterschiedlichen

Kostenstrukturen der AST-Angebote im Landkreis Cuxhaven erklären sich nur teilweise über die Siedlungsstruktur, die Größe der Bedienungsgebiete, den Angebotsumfang oder die Höhe der Nachfrage. Entscheidend dafür sind vielmehr die unterschiedlichen Vergütungsregelungen mit den AST-Betreibern. In ländlichen Regionen wie dem Landkreis Cuxhaven ist es aber aufgrund der meist fehlenden Konkurrenzsituation bei Taxi- und Mietwagenunternehmen eher schwierig, für die öffentliche Hand günstige Vergütungsregelungen zu verhandeln.

Auch auf die AST-Angebote werden die Entwicklungen des demografischen Wandels einen Einfluss haben. Ein Trendszenario könnte wie folgt aussehen:

Trend-Szenario AST:

- Die AST-Angebote etablieren sich zunehmend und die Nachfrage nach AST-Angeboten steigt auch aufgrund der demografischen Entwicklungen, da
 - die spezifischen Zielgruppen der AST-Angebote (insbesondere Senioren) zunehmen und
 - die Mobilitätsbedürfnisse aufgrund der zu erwartenden Konzentration von Versorgungseinrichtungen steigen.
- Die Schaffung von mehr gemeindeübergreifenden Angeboten führt zu einer Zunahme der durchschnittlichen Reiseweiten, auch aufgrund der weiteren Ausdünnung der ÖPNV-Netzebene „Regionalbus“.
- Der durchschnittliche Besetzungsgrad der AST-Fahrzeuge bleibt auf niedrigem Niveau:
 - positive Einflussfaktoren: Bündelung von Versorgungseinrichtungen
 - negative Einflussfaktoren: dispersere Verteilung der Bevölkerung
- Insgesamt sind die Bewohner des Landkreises Cuxhaven sehr zufrieden mit dem AST-Angebot.
- ABER:
 - Die Kosten der Angebote steigen weiter und können nicht durch steigende Einnahmen kompensiert werden. Die Finanzierung der steigenden Zuschussbedarfe durch den Kreis und die Gemeinden wird zunehmend schwieriger.

3.7 ÖPNV und Radverkehr

Radverkehr und ÖPNV lassen sich in der Regel recht gut miteinander verknüpfen. Anstatt zu Fuß zur nächsten Bushaltestelle oder zum nächsten Bahnhof zu gehen, nimmt der ÖPNV-Nutzer das Fahrrad oder das E-Bike bzw. Pedelec als Verkehrsmittel für den Zu- und Abgang zum bzw. vom ÖPNV. Da die Geschwindigkeit deutlich höher ist als beim Zufußgehen, verkürzen sich die Zu- und Abgangszeiten und damit die Gesamtreisezeit der sogenannten „intermodalen“⁶ Wegekette. Oder die ÖPNV-Nutzer legen längere Zu- und Abgangswege zurück, da sich der Einzugsbereich der ÖPNV-Zugangsstelle bei gleichbleibender Zu- bzw. Abgangszeit gegenüber dem Zufußgehen vergrößert.

Auch im Landkreis Cuxhaven werden ÖPNV und Fahrrad miteinander kombiniert, wenngleich die vorhandenen Potenziale bei Weitem noch nicht ausgeschöpft sind:

⁶ intermodal = Nutzung von mindestens zwei unterschiedlichen Verkehrsmitteln auf einem Weg

- Aufgrund seiner flachen Topografie hat sich in den vergangenen Jahren im Landkreis Cuxhaven eine **wahrnehmbare Fahrradkultur** etabliert. Die Fahrradnutzung beschränkt sich dabei nicht nur auf freizeitorientierte Naherholung und Tourismus. Auch in der Alltagsmobilität ist die Fahrradnutzung verbreitet. Insbesondere Kinder und Jugendliche nutzen das Fahrrad, um zur nächsten Bushaltestelle zu fahren, um von dort mit dem Bus zur Schule oder in ihrer Freizeit in den nächstgrößeren Ort zu fahren. Viele Berufspendler im Einzugsbereich der Bahnlinien wiederum kombinieren auf ihrem Arbeitsweg Fahrrad und Bahn.
- Die **Fahrradinfrastruktur** hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert. Entlang vieler Hauptstraßen gibt es mittlerweile straßenbegleitende Radwege. An vielen Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten im Kreisgebiet finden sich **Fahrradstationen**, die intensiv genutzt werden. Auch einige Bushaltestellen sind bereits mit einfachen **Fahrradanlehnbügeln** ausgestattet, die den ÖPNV-Nutzern ein sicheres Anschließen ihres Fahrrads ermöglichen.
- Auch die **Fahrradmitnahme im ÖPNV** ist generell möglich. So verfügen die im Bahnverkehr eingesetzten Fahrzeuge über separate Fahrradabteile. Auch im Regionalbusverkehr ist die Fahrradmitnahme mit Einschränkungen erlaubt:
 - Meist können im Bus nicht mehr als zwei Fahrräder gleichzeitig transportiert werden, da die benötigte Aufstellfläche in den Fahrzeugen begrenzt ist (vgl. u.a. Beförderungsbedingungen der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen - VNN).
 - Auch besteht kein Rechtsanspruch auf die Fahrradbeförderung im Bus. Dies kann zur Folge haben, dass ÖPNV-Nutzer mit Fahrrad einen Bus nicht nutzen dürfen, wenn die begrenzte Aufstellfläche bereits besetzt ist, oder einen Bus verlassen müssen, wenn andere ÖPNV mit besonderer Priorität (z.B. Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen) zusteigen möchten. Fahrradanhänger kommen im Regelverkehr bislang nicht zum Einsatz. Eine verlässliche Fahrradmitnahme ist damit nicht gewährleistet.
- Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist **kostenpflichtig**. Je nach Verkehrsmittel bzw. Bedienungs- und Verbundgebiet gelten jedoch unterschiedliche Tarife und Preise:
 - VNN-Gebiet (Bus): Einzelkarte für Kinder
 - VBN-Gebiet (Bus und Bahn): Einzel/Tages/MonatsFahrradTicket
 - EVB-Züge (außerhalb VBN-Gebiet): FahrradTicket/MonatsTicket Fahrrad und Fahrradtageskarte Niedersachsen-Tarif
 - Metronom-Züge (außerhalb HVV-Gebiet): Fahrradtageskarte Niedersachsen-Tarif

3.8 Alternative Mobilitätsangebote

Im Landkreis Cuxhaven gibt es erste Ansätze für alternative Mobilitätsangebote:

- Es gibt erste Ideen für einen **Bürgerbus** in Bad Bederkesa. Diese sind jedoch bislang noch unkonkret.
- In Stinstedt (SG Börde Lamstedt) gibt es erste Überlegungen, im Schülerverkehr Ansätze der **Subjektförderung** umzusetzen.
- **Gemeinde- und Vereinsbusse** gibt es u.a. in der EG Beverstedt und in Nordholz. In Otterndorf kann ein Shuttle-Bus der Soletherme und ein über ein Autohaus gesponsorter Kleinbus auch von Vereinen genutzt werden.
- **Private Mitnahmeverkehre:**
 - Bereits seit 2007 ist für den Landkreis Cuxhaven unter <http://cuxhaven.pendlerportal.de> ein Pendlerportal eingerichtet. Das Pendlerportal ist eine Internetplattform, auf der insbesondere regelmäßige Pendler kostenlos Mitfahrgelegenheiten anbieten und suchen können und stellt eine gute Ergänzung zum ÖPNV dar. Das Portal ist nach Landkreisen und Städten strukturiert und erlaubt es dem Nutzer, nach Zielorten zu suchen oder Mitfahrer für das eigene Fahrzeug zu gewinnen. Dabei können neben Angaben zum Start- und Zielort und zu den Uhrzeiten auch besondere Vorlieben wie „Langsamfahrer“, „Nichtraucher“ oder der Autotyp angegeben werden.⁷

Das Pendlerportal wird bislang jedoch vergleichsweise wenig genutzt. Um die Ursachen dafür einschätzen zu können, sind in Abbildung 14 die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken des Pendlerportals zusammenfassend dargestellt.
 - Es ist davon auszugehen, dass es im Landkreis eine Vielzahl an informellen Netzwerken im Hinblick auf die private Mitnahme gibt (Nachbarschaftshilfe, Unterstützung von Verwandten und Bekannten usw.).

⁷ vgl. <http://www.landkreis-cuxhaven.de/index.phtml?mNavID=1779.13&sNavID=1779.102&La=1>

Pendlerportal – Kleine SWOT-Analyse



Abbildung 14: SWOT-Analyse Pendlerportal

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass es bislang – aufgrund des sehr guten Mobilitätsangebots durch das AST in fast allen Gemeinden – kaum Anreize für alternative (und selbstorganisierte) Mobilitätsangebote gibt. Solange die Finanzierung des konventionellen ÖPNV und der AST-Angebote gesichert ist, ist davon auszugehen, dass es an dieser Situation keine Änderungen geben wird. Es sind also zwei mögliche Trends hinsichtlich der Umsetzung Alternativer Mobilitätsangebote denkbar:

Trend-Szenario Alternative Mobilitätsangebote (inkl. Pendlerportal):

Zwei mögliche Trends:

- „Konservativer“ Trend:
 - ÖPNV-Angebote (Bahn, Regionalbus und AST-Verkehre) decken den bestehenden Mobilitätsbedarf weitgehend ab.
 - Hohe Nutzungsbarrieren bei Mitnahmeverkehren bleiben bestehen.
 - Der Bedarf an alternativen Mobilitätsangeboten bleibt gering.
- „Progressiver“ Trend:
 - ÖPNV-Angebote dünnen aus oder decken die zunehmend individuelleren Mobilitätsbedarf nicht mehr ab.
 - Die Nutzungsbarrieren bei Mitnahmeverkehren können gesenkt werden.
 - Der Bedarf an alternativen Mobilitätsangeboten wird steigen.

3.9 Informationsangebote

ÖPNV-Nutzer und Nutzer von Mitfahrgelegenheiten können auf ein breites Spektrum von Informationsangeboten verschiedener Anbieter zurückgreifen (vgl. Tabelle 2). Aufgrund der Vielzahl der Angebote und der unzureichenden Vernetzung von Informationen erscheint das Angebot jedoch unübersichtlich. Zudem erschweren strukturelle und organisatorische Defizite die Informationsbeschaffung und führen häufig zu Überschneidungen und mitunter auch zu Informationslücken:

- Die Informationsangebote für den ÖPNV orientieren sich überwiegend an den Tarifgebieten von VNN und VBN. Auskünfte zu gebietsübergreifenden Fahrten im Regionalbus (z.B. zwischen dem südlichen und nördlichen Kreisgebiet), insbesondere zum Fahrpreis, sind nur schwer zu bekommen, da die Tarifbedingungen kompliziert sind und nicht selten unterschiedlich interpretiert werden.⁸ Der ÖPNV-Nutzer muss also vorab entscheiden, wo er sich zu welcher Frage informiert.
- Vor allem die Organisation der AST-Verkehre ist im Hinblick auf Bestellung, Disposition und Abrechnung in beiden Tarifgebieten unterschiedlich geregelt. Es gibt zwar eine zentrale, für den gesamten Landkreis gültige Telefonnummer für die ÖPNV-Fahrplanauskunft (einschließlich AST-Verkehre), jedoch nicht für die Bestellung von AST-Verkehren.
- Das PendlerPortal des Landkreises wird nicht aktiv beworben, ist daher kaum bekannt und wird entsprechend selten genutzt. Eine Verknüpfung mit dem VBN-Auskunftsportal ist zwar vorgesehen, funktioniert jedoch oftmals nicht.

	Tarifgebiet VNN	Tarifgebiet VBN
Cuxland InfoLine	Fahrplanauskunft zu Bus, Bahn, Fähre → nur telefonisch saisonal ausgeprägte, aber insgesamt eher geringe Nutzung (ca. 2,2 Anrufe/Tag)	
Internetseite der VNO	allgemeine Informationen zur Organisation des ÖPNV Link zu elektron. Fahrplanauskunft (VNN, ZVBN, HVV)	
Internetseiten von VNN und VBN	<ul style="list-style-type: none"> Fahrplanauskunft Tarifinformation Beförderungsbestimmungen 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrplanauskunft Tarifinformation Beförderungsbestimmungen
Internetseiten der Verkehrsunternehmen	nur begrenzte Informationen meist Verweis auf übergeordnete Internetseiten	
AST-Bestellung	über durchführendes Verkehrsunternehmen unter einer jeweils eigenen Tel.-Nr. für jede Gemeinde	über Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG mit zentraler Tel.-Nr.
AST-Disposition	getrennt nach durchführenden Verkehrsunternehmen	zentral über Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG
AST-Abrechnung	AST-Betreiber <> VNO <> Gemeinden	AST-Betreiber <> Verkehrsgesellschaft Bremerhaven Verkehrsgesellschaft Bremerhaven <> Gemeinden
PendlerPortal	Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten Verknüpfung zur Internetseite des HVV mit eingeschränkten Informationen zum ÖPNV-Angebot im LK Cuxhaven	

Tabelle 2: Informationsangebote zum ÖPNV und zu Mitnahmeverkehren im Landkreis Cuxhaven

⁸ Der im Juni 2013 eingeführte Niedersachsen-Tarif gilt nur im SPNV.

3.10 Fazit und Schlussfolgerungen

- Die Folgen des demografischen Wandels sind im Landkreis Cuxhaven bereits heute spürbar. Die Vorausberechnungen zur Bevölkerungsentwicklung für die kommenden 15 bis 20 Jahre prognostizieren eine weitere Abnahme zwischen 4 und 17 %. Neben dem Bevölkerungsrückgang wird vor allem der steigende Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung zu deutlich veränderten Mobilitätsbedürfnissen führen. Gerade die peripher gelegenen Gemeinden im Landkreis abseits der Entwicklungsachsen werden von dieser Entwicklung besonders betroffen sein.
- Zwar bietet die Gemeindestruktur mit Einheits- und Samtgemeinden bereits heute vielfältige Möglichkeiten für Neuausrichtungen und Kooperationen im Bereich von Daseinsvorsorge und Mobilität. Aber die Strukturen sind „im Fluss“ und weitere Gemeindefusionen wurden bereits durchgeführt oder stehen an. Sie werden eine Bündelung, Konzentration und Neuausrichtung von Infrastruktureinrichtungen nach sich ziehen müssen, damit die Deckung des Grundbedarfs der Bevölkerung bedarfsgerecht und finanzierbar bleibt. Die Erfahrungen zeigen aber auch, dass ortsübergreifende Kooperationen selbst innerhalb von Verwaltungseinheiten keine Selbstverständlichkeit sind. Dieser Prozess muss daher aktiv gestaltet und moderiert werden, um Interessenkonflikte zwischen den Beteiligten im Hinblick auf den Bedarf und die Finanzierungsmöglichkeiten von Daseinsvorsorgeeinrichtungen lösen zu können.
- In diesem Zusammenhang ist auch eine gute Erreichbarkeit von Standorten der Daseinsvorsorgeinfrastruktur sicherzustellen. Der Regionalbus wird diese Aufgabe kaum wahrnehmen können, daher bieten sich zunächst die AST-Verkehre als „Lückenfüller“ an. In den oben aufgezeigten Trendszenarien zeichnet sich jedoch ab, dass das bisher fast ausschließlich auf ÖPNV-Verkehrsmittel setzende System nicht zukunftsfähig ist, da
 - a) Bahn, Regionalbus und AST alleine den sich ändernden Mobilitätsbedürfnissen (demografische Entwicklung!) nur mit hohem Aufwand gerecht werden können und
 - b) vermutlich sehr schnell die Grenzen der Finanzierbarkeit erreicht werden, da der Wettbewerb um Finanzierungsmittel der öffentlichen Hand zunimmt.
- Soll der Bevölkerung aber dennoch eine bedarfsgerechte und für alle Beteiligten finanzierbare Alternative zum eigenen Pkw geboten werden, wird es eine Entwicklung zu einem Mobilitätsmix aus ÖPNV, privat bzw. ehrenamtlich erbrachten Mobilitätsdienstleistungen und individueller Mobilität geben müssen, um die Erreichbarkeiten in der Region sicherzustellen.
- Solange jedoch Regionalbus und AST-Verkehre durch die öffentliche Hand sichergestellt sind, besteht in der Bevölkerung kein „Leidensdruck“ und nur wenig Anreiz, Eigeninitiative zur Verbesserung des Mobilitätsangebots zu entwickeln, z.B. mit Bürgerbussen oder privaten Mitnahmeverkehren.
- Gerade deshalb ist es wichtig, sich der absehbaren Entwicklung bereits frühzeitig zu stellen und die Gestaltungsmöglichkeiten durch geeignete Konzepte bzw. Maßnahmen

im Mobilitätsbereich zu nutzen. Dies eröffnet die Chance, die notwendigen Paradigmenwechsel und Transformationsprozesse möglichst verträglich einleiten zu können. Konkret geht es darum, bereits heute **Strategische Handlungsfelder zu bestimmen und geeignete Handlungsansätze zu benennen**, um

- das Mobilitätsangebot im Landkreis Cuxhaven zukunftsfähig, d.h. nachfragegerecht und finanzierbar, zu machen,
- Anreize für mehr Eigeninitiative auf der Angebots- und Nachfrageseite zu schaffen und
- Nachfrage nach neuen Mobilitätsangeboten und Informationsvernetzung zu wecken.

Diese zukunftsweisende Entwicklung leitet der Landkreis Cuxhaven mit dem integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätskonzept ein.

4 Wissenstransfer – Lernen von anderen

4.1 Idee und Auswahl von Praxisbeispiele

Ein „Lernen von Anderen“ ist vor allem dann hilfreich und erfolgversprechend, wenn Beispielprojekte in der Praxis vor Ort besichtigt werden und ein direkter Kontakt zwischen den Verantwortlichen und Akteuren im Landkreis Cuxhaven und den Akteuren aus den Beispielregionen hergestellt wird. Zum Vorgehen im Projekt gehörten daher auch Fachexkursionen zu beispielgebenden Referenzprojekten mit den Mitgliedern des Projektlenkungsausschusses, politischer Entscheidungsträger (Kreistagsmitgliedern) sowie Vertretern der Verkehrsunternehmen. Die hierbei gewonnenen Informationen und Erfahrungen waren maßgebend für die Ausrichtung der Handlungsstrategie (vgl. 5) und beeinflussten maßgeblich Auswahl und Ausgestaltung der Vorhaben zur Verbesserung der Mobilität (vgl. 6).

Bei der Planung der Exkursionen wurde Wert darauf gelegt, dass die zur Auswahl stehenden Praxisbeispiele aus dem Bereich der Sicherung von Daseinsvorsorge und Mobilität,

- a) die aktuell im Landkreis Cuxhaven diskutierten Mobilitätsthemen aufgreifen,
- b) sich aufgrund vergleichbarer Raum- und Demografiestrukturen gut auf den Landkreis Cuxhaven übertragen lassen,
- c) innovativ sind (im Sinne unkonventioneller und zukunftsfähiger Lösungen) und
- d) ein großes Potenzial im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit besitzen.

Folgende Praxisbeispiele standen für die Fachexkursionen zur Auswahl:

<u>Thema:</u> Hierarchisch strukturiertes und flexibilisiertes ÖPNV-Angebot	ÖPNV-Konzept in der Altmark (Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH) <ul style="list-style-type: none"> ➤ Was? hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz mit flächendeckendem Rufbusverkehr als Zu-/Abbringer zum Hauptliniennetz ➤ Wo? Altmarkkreis Salzwedel (Salzwedel) Gemeindeübergreifendes Rufbuskonzept (Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH) <ul style="list-style-type: none"> ➤ Was? Umsetzung eines gemeindeübergreifenden Rufbus-Angebots ➤ Wo? Landkreis Prignitz (Perleberg)
<u>Thema:</u> Nicht fahrplangebundener Rufbus	Anruf-Auto Rodenberg <ul style="list-style-type: none"> ➤ Was? verkehrt ohne Fahrplan nach Wünschen der Fahrgäste, Haustür-Bedienung, keine Integration in den ÖPNV-Tarif ➤ Wo? Rodenberg bei Bad Nenndorf
<u>Thema:</u> fest bedienter Bürgerbus	Bürgerbus Bassum <ul style="list-style-type: none"> ➤ Was? 4 Bürgerbus-Linien im Bassumer Umland, Bedienung Mo-Fr ➤ Wo? Bassum bei Bremen Bürgerbus Bad Nenndorf <ul style="list-style-type: none"> ➤ Was? Fahrtrouten verbinden Stadtteile und Kernstadt, Bedienung Mo-Fr ➤ Wo? Bad Nenndorf bei Hannover

<u>Thema:</u> Nachfragegesteuerter Bürgerbus	Anruf-Bürgerbus Niedernwöhren <ul style="list-style-type: none"> Was? Fahrtroute verbindet Mitgliedsgemeinden der SG Niedernwöhren mit Stadthagen, Bedienung Mo-Fr, keine Fahrplanbindung, Haustür-Bedienung Wo? SG Niedernwöhren bei Hannover
<u>Thema:</u> Pedelec + ÖPNV	Modellprojekt „Stmobil“ (Regionalverkehr Münsterland GmbH) <ul style="list-style-type: none"> Was? Verknüpfung von Pedelec und Schnellbus zur Beschleunigung des Schnellbusses und zur Vergrößerung des Aktionsradius Wo? Mettingen bei Osnabrück Modellprojekt „inmod“ <ul style="list-style-type: none"> Was? Vernetzung von E-Schnellbus und E-Fahrrädern (Bus-Zubringer) Wo? Raum Wismar
<u>Thema:</u> Alternative ÖPNV-Finanzierung	Modellprojekt „KombiBus“ (Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH) <ul style="list-style-type: none"> Was? Kombination von Personentransport und Logistikdienstleistungen im ländlichen Raum Wo? Landkreis Uckermark
<u>Thema:</u> Fahrgastinformation/ Mobilitätszentrale	Cuxland InfoLine <ul style="list-style-type: none"> Was? telefonische Fahrplanauskunft (Bus, Bahn, Fähre) des LK Cuxhaven Wo? Bokel Modellprojekt „rad+bus.STATION“ <ul style="list-style-type: none"> Was? Mobilitätsberatung + Fahrrad-/Pedelec-Verleih Wo? Mettingen bei Osnabrück Modellprojekt Bürgerladen mobil <ul style="list-style-type: none"> Was? Bündelung von Nahversorgung, Bürgerservice, Tourismusinfo und Mobilitätsberatung im ländlichen Raum Wo? Neustadt/Dosse
<u>Thema:</u> Verkehrssicherheit	Netzwerk Verkehrssicherheit NRW <ul style="list-style-type: none"> Was? Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Integration verschiedener Handlungsfelder (Mensch, Verkehrsmittelwahl, Infrastruktur,...), Zusammenarbeit mit Akteuren auf der kommunalen Ebene Wo? Münster (Westfalen)
<u>Thema:</u> Verkehrsvermeidung	Dorfladen Otersen <ul style="list-style-type: none"> Was? genossenschaftlich organisierte Nahversorgung, kann mit genossenschaftlichen Mobilitätsangeboten kombiniert werden Wo? Otersen bei Verden/Aller

Tabelle 3: Praxisbeispiele aus dem Bereich der Sicherung von Daseinsvorsorge und Mobilität

Der Projektleitungsausschuss entschied sich in der Sitzung am 03.09.2014 nach ausführlicher Diskussion schließlich dafür, zwei Fachexkursionen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten durchzuführen:

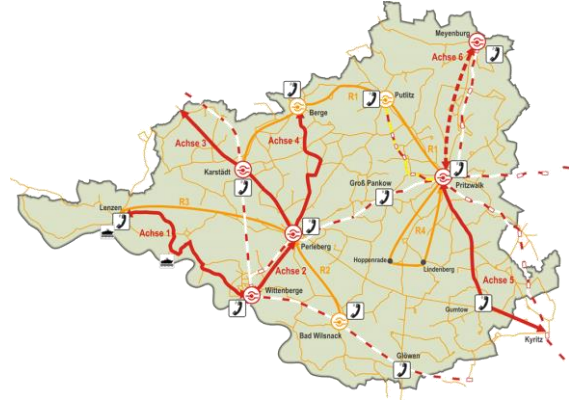
- **Fachexkursion 1 (17.11.2014)** mit den Themenschwerpunkten:
 - hierarchisiertes ÖPNV-Angebot und gemeindeübergreifende AST-Verkehre
 - Sicherung der Vor-Ort-Daseinsvorsorge
 - alternative ÖPNV-Finanzierung
- **Fachexkursion 2 (20.11.2014)** mit den Themenschwerpunkten:
 - Verknüpfung von Fahrrad/Pedelec und ÖPNV
 - Verkehrssicherheit
 - Bürgerbus

4.2 Fachexkursion 1

<u>Datum:</u> 17.11.2014
<u>Ort:</u> Perleberg (LK Prignitz)
<u>Themen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Innovative Mobilitätsangebote in der Prignitz [Impulsreferat Hr. Much, LK Prignitz] <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Raumstruktur, Bevölkerungsentwicklung, Mobilitätsbedarf, Nahverkehrsplan, ÖPNV-Angebotskonzept aus Sicht des Aufgabenträgers</i> ➤ Der Rufbus im Landkreis Prignitz [Impulsreferat Fr. Jochinke, Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (VGP)] <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>ÖPNV-Angebote in der Fläche, vollflexibler Rufbus in der Prignitz: Bedienungsgebiet, Organisation, genehmigungsrechtliche Fragen, Nachfragentwicklung, Ausblick</i> ➤ KombiBus – ein Modell für den ÖPNV in ländlichen Regionen [Impulsreferat Hr. Reuter, PTV] <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Zusammenfassung der Ergebnisse aus einem Informationsgespräch mit der Uckermarkischen Verkehrsgesellschaft</i> ➤ Bürgerladen mit Mobilitätsmanagement [Impulsreferat Fr. Wagner, ehemals VBB] <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Nahversorgung, Bürger-Dienste, Tourismus-Info und Mobilitätsinfo aus einer Hand</i> <p style="text-align: center;">++ Diskussion ++</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Besuch des Betriebshofs und der Betriebsleitzentrale der VGP <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Technik der Betriebsleitzentrale</i> ➤ <i>Rufbus-Bestellung und Rufbus-Disposition</i> ➤ <i>Rufbus-Fahrzeug</i> <p><i>Vorträge und Präsentationen: vgl. Anhang 7</i></p>

Bewertung der Fachexkursion 1 aus Sicht der Teilnehmer:

- Der Landkreis Prignitz ist ähnlich strukturiert wie der Landkreis Cuxhaven. Es gibt jedoch ein größeres SPNV-Angebot und der Linienbusverkehr ist noch stärker auf die Schülerbeförderung ausgerichtet.
- In der Flächenbedienung kommt ein voll-flexibler Rufbus (ohne feste Linie und Fahrplan) zum Einsatz. Theoretisch sind Fahrten quer durch den Landkreis möglich. Faktisch gibt es jedoch verschiedene Bedienungsgebiete in Anlehnung an die Standorte der Betreiber. Die bei der VGP angesiedelte Dispositionszentrale ist bemüht, den Rufbus bei Fahrtbestellungen möglichst als Zubringer zu Linienbus und Bahn einzusetzen. Ein Anspruch auf eine Fahrt mit dem Rufbus besteht nur in einem zeitlichen Abstand von mind. 90 min vor oder nach einer regulären ÖPNV-Linienfahrt.
- Im Vergleich zu den AST-Angeboten im Landkreis Cuxhaven befördert der voll-flexible Rufbus in der Prignitz deutlich weniger Fahrgäste. Aufgrund der vergleichsweise geringen Fahrtbestellungen erfolgt die Rufbus-Disposition manuell in der Betriebsleitzentrale der VGP.
- Der Landkreis Prignitz plant eine weitere Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes mit einer Stärkung des Linienvverkehrs auf den Busachsen. Zu den finanziellen Auswirkungen dieser Maßnahmen konnten noch keine Aussagen getroffen werden.
- Das vorgestellte Projekt „**Bürgerladen mobil**“ kann die Vor-Ort-Versorgung sicherstellen, ist aber erfahrungsgemäß nur dort erfolgreich zu betreiben (d.h. ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand), wo auf ein bestehendes Nahversorgungsangebot aufgesetzt werden kann. Das Praxisbeispiel hat auch Vorbildcharakter für den Landkreis Cuxhaven. Als potenzielle Standorte kommen bspw. aufgelassene Bahnhofsgebäude infrage, die reaktiviert werden könnten, wie z.B. in Hemmoor.



Fazit: Der Besuch in der Prignitz hat den Akteuren aus dem Landkreis Cuxhaven verdeutlicht, dass der Landkreis Cuxhaven mit seinen AST-Verkehren sehr gut aufgestellt ist und gemeinsam mit den Gemeinden ein bedarfsgerechtes Angebot vorhält. Handlungsbedarf im Landkreis Cuxhaven besteht vor allem im Hinblick auf eine effizientere Disposition der AST-Verkehre. Auch lässt sich das ÖPNV-Modell des Landkreises Prignitz

nicht ohne weiteres auf den Landkreis Cuxhaven übertragen. Zum einen ist derzeit die Finanzierungsausstattung des ÖPNV in der Prignitz aufgrund der Finanzierungsregelung im Land Brandenburg auf Basis von Schlüsselzuweisungen deutlich besser als im Landkreis Cuxhaven. Zum anderen würde ein aus Fahrgastsicht wünschenswerter voll-flexible Rufbus im Landkreis Cuxhaven aufgrund der größeren Inanspruchnahme sehr viel höhere Kosten verursachen als die heutigen AST-Angebote.

4.3 Fachexkursion 2

<u>Datum:</u> 20.11.2014
<u>Ort:</u> Mettingen bei Osnabrück (Teil 1), Ganderkesee (Teil 2)
<u>Themen:</u> <ul style="list-style-type: none"> ➤ STmobil - Rückenwind für den ÖPNV [Impulsreferat Dr. Leistikow, Regionalverkehr Münsterland mbH] <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Vorstellung Projekt STmobil [Dr. Leistikow, RVM]</i> ➤ <i>Hintergrund/Projektgeschichte, Umsetzung, Erfahrungen, Perspektive</i> <p style="text-align: right;">++ Diskussion ++</p> ➤ Besichtigung der rad+bus.STATION <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Mobilitätsberatung, Fahrrad-/Pedelec-Verleih</i> ➤ anschl. Pedelec-Fahrt zu einer Schnellbus-Haltestelle mit Fahrradabstellstation ➤ Sicher unterwegs auf dem Elektrofahrrad! [Impulsreferat Fr. Schmidtman, Koordinierungsstelle Netzwerk Verkehrssicheres NRW] <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Schulungskonzept für ältere Pedelec-Fahrer</i> <p style="text-align: right;">++ Diskussion ++</p> ➤ Vorstellung Bürgerbusfahrzeug Bad Ganderkesee mit Testfahrt ➤ Das Prinzip BürgerBus im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen [Impulsreferat Hr. Bendrien, Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)] <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>Überblick/begriffliche Abgrenzung, Organisation, Finanzierung, Nachfrage</i> ➤ Der Bürgerbus Ganderkesee [Impulsreferat Hr. Kuhlmann, Vorsitzender Bürgerbusverein Bad Ganderkesee] <p style="text-align: right;">++ Diskussion ++</p>
<u>Vorträge und Präsentationen:</u> vgl. Anhang 7

Bewertung der Fachexkursion 2 aus Sicht der Teilnehmer:

- Das **Modellprojekt STmobil** der RVM greift die zunehmende Akzeptanz von Pedelecs und E-Bikes in der Bevölkerung auf. Mit den Pedelecs vergrößert sich aufgrund des „eingebauten Rückenwinds“ der Aktionsradius gegenüber dem Fahrrad erheblich.
- Pedelecs sind nicht nur eine gute Möglichkeit, um schneller zur Bushaltestelle zu kommen, sondern auch ein alltäglicher Bewegungs- und Spaßfaktor. Der Praxistest mit den Pedelecs zeigte, dass eine Verknüpfung von Zweirad und Schnellbus sehr attraktiv sein kann, vorausgesetzt, eine entsprechende Infrastruktur (Radwege, Fahrradabstellanlagen) ist vorhanden.



Fazit: Das vielversprechende Modellprojekt ist auch für den Landkreis Cuxhaven beispielgebend, denn es zeigt, wie auch abgelegene Orte einen besseren Anschluss an hochwertige ÖPNV-Angebote erhalten können. Die flache Topografie begünstigt die Nutzung von Fahrrad bzw. Pedelec. Denkbar ist auch die Einbindung von touristischer Mobilität.

- Der **Bürgerbusverein Ganderkesee** ergänzt das Linienbusangebot im Ort mit drei Linien und vertakteten Fahrplänen. Der Bürgerbus ist sehr gut in das ÖPNV-Angebot integriert.
- Die Rundfahrt mit einem behindertengerecht ausgestatteten Bürgerbus-Fahrzeug zeigte den Nutzen gerade für ältere, mobilitätseingeschränkte Bürger.



Fazit: Bürgerbus ist eine tolle Sache. Er funktioniert aber nur, wenn er aus der Bevölkerung heraus entwickelt wird. Hierzu braucht es sehr engagierte Menschen, die die Aufbauarbeit leisten, das Angebot organisieren und den Verein am Leben erhalten. So lässt sich Bürgerprotest („Das lassen wir uns nicht bieten!“) in konstruktives Bürgerengagement („Wir gründen einen Bürgerbusverein!“) umlenken.

5 Handlungsstrategie und Maßnahmenvorschläge

5.1 Handlungsstrategie

Die im Kapitel 3 dargestellten Entwicklungen im Landkreis Cuxhaven sind absehbar. Sie unterstreichen die Notwendigkeit, mit neuen Mobilitätslösungen auf den gesellschaftlichen und demografischen Wandel zu reagieren, um der Bevölkerung Alternativen zu den heutigen Optionen – individuelle Mobilität mit dem eigenen Pkw oder kollektive Mobilität im konventionellen ÖPNV (Bahn, Linienbus und AST) – bieten zu können. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Verkehrsaufkommen in den ländlichen Regionen des Landkreises tendenziell abnimmt. Zudem werden sich die Verkehrsströme in Zukunft auch räumlich disperser verteilen, d.h. die Bündelung von Verkehrsnachfrage wird schwieriger. Konventionelle liniengebundene ÖPNV-Angebote (Bahn, Linienbus) bieten dabei nur auf nachfragestarken Relationen, z.B. entlang von Siedlungsachsen oder in der Schülerbeförderung, eine effiziente Lösung. Auch das mittlerweile fast flächendeckend vorhandene flexible AST-Angebot wird früher oder später an finanzielle Grenzen stoßen.

Ziel muss es sein, ein **finanziell tragbares, integriertes Konzept für ein öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot** zu entwickeln. Hierbei sind individuell und kollektiv genutzte Verkehrsmittel besser als bisher miteinander zu verknüpfen und durch innovative Angebotsformen zu ergänzen, in dem u.a. bislang private Verkehrsangebote (Fahrten mit dem eigenen Pkw) für die Allgemeinheit geöffnet werden. Dieser Ansatz greift vor allem dort wo Mobilitätsbedarf entsteht, weil sich die Vor-Ort-Versorgung der Bevölkerung perspektivisch nicht sicherstellen lässt oder weiter entfernt gelegene Arbeits- und Ausbildungsplätze erreicht werden müssen. Erfolgversprechend sind insbesondere solche Lösungen, die sich optimal an den jeweiligen Bedarf der Bevölkerung anpassen lassen und die gleichzeitig unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten vertretbar, im besten Falle sogar tragfähig sind. Vor Ort entwickelte Lösungen finden dabei gegenüber Lösungen, die von außen vorgegeben werden, in der Regel eine höhere Akzeptanz bei Entscheidungsträgern, verantwortlichen Akteuren und in der Bevölkerung. Notwendig sind jedoch Rahmenbedingungen, die Gemeinden und Bürger zu mehr Eigeninitiative motivieren und deren organisatorische und finanzielle Eigenverantwortlichkeit stärken.

Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen wurde im Projektlenkungsausschuss eine aus vier Bausteinen bestehende Handlungsstrategie zur Sicherung der Mobilität im Landkreis Cuxhaven identifiziert (vgl. Abbildung 15). Die Bausteine haben jeweils unterschiedliche Ansätze und ergänzen sich inhaltlich:

■ Baustein 1: ÖPNV-Angebot im Kern erhalten und stärken!

Das weitgehend von der öffentlichen Hand getragene ÖPNV-Angebot soll auch weiterhin die Basis eines öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebots bilden. Dies setzt jedoch voraus, dass der ÖPNV wirtschaftlich vertretbar organisiert werden kann und damit auch langfristig finanzierbar ist. Notwendig ist daher eine Produktsegmentierung, bei der die Netz- bzw. Angebotsebenen im ÖPNV in die Verkehrsfunktionen „*(schnelles) Verbinden*“ und „*(flächendeckendes) Erschließen*“ getrennt werden. Über die Produktsegmentierung lassen sich die einzelnen ÖPNV-Angebote (z.B. Buslinien) klar auf die

Bedürfnisse der jeweiligen Nutzergruppen ausrichten und diesen entsprechende Systemeigenschaften und Angebotsqualitäten zuweisen. Dies wiederum ermöglicht effiziente Betriebsabläufe und eine zielgerichtete Produktvermarktung.

Der ÖPNV beschränkt sich dabei auf Einsatzfelder, in denen seine Vorteile bei der Kollektivbeförderung bestmöglich zum Tragen kommen. Dies sind Räume, Relationen und Zeiten, in denen sich Nachfrageströme bündeln lassen. Die nahtlose Vernetzung der verschiedenen ÖPNV-Produkte bzw. Angebotsebenen im Sinne eines Zubringersystems hat großen Einfluss auf die Möglichkeiten der Nachfragebündelung und damit einer wirtschaftlichen Angebotsgestaltung. Ein weiterer Einflussfaktor der Wirtschaftlichkeit ist die Wahl der Betriebsform (Linienverkehr oder flexible Bedienung), die vor allem von der Nachfrage bestimmt wird (vgl. Baustein 2).

Im Landkreis Cuxhaven ist diese Produktsegmentierung teilweise bereits umgesetzt, es besteht jedoch noch Optimierungsbedarf.

■ **Baustein 2: ÖPNV flexibilisieren und Angebotsmix einsetzen!**

Da der konventionelle Linienbusverkehr nur bei ausreichender Nachfrage wirtschaftlich vertretbar gestaltet werden kann, bietet es sich an, in Zeiten, in Räumen und auf Relationen mit schwacher Verkehrsnachfrage einen Angebotsmix unterschiedlicher Betriebsformen einzusetzen. Ein differenziertes ÖPNV-Angebot umfasst daher neben konventionellen Linienverkehren auch sogenannte „flexible Bedienungsformen“, die sich der Nachfrage anpassen bzw. von dieser gesteuert werden (z.B. Anrufsammeltaxi bzw. Rufbus), ohne dass deutliche Abstriche an Umfang und Qualität des ÖPNV-Angebots hingenommen werden müssen. Nur so lässt sich in nachfrageschwachen Regionen ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot auch wirtschaftlich vertretbar gestalten. Flexibilisierung und Produktsegmentierung im ÖPNV ergänzen sich also gegenseitig und stärken so den ÖPNV (vgl. Baustein 1), wenn der Angebotsmix die einzelnen Angebote optimal miteinander verknüpft.

Flexible Bedienungsformen bieten zudem vielfältige Möglichkeiten, die Anforderungen vor allem älterer Fahrgäste besser zu berücksichtigen, z.B. über direkten Kontakt mit dem Fahrpersonal, Haus-Tür-Bedienung oder einen Begleitservice. Darüber hinaus kann der Angebotsmix weitere Mobilitätsangebote jenseits des ÖPNV einschließen, z.B. ehrenamtlich oder privat erbrachte Fahrtendienste. Moderne Technologien ermöglichen dabei die Information und Kommunikation sowohl zwischen Anbietern und Endnutzern als auch der verschiedenen Anbieter untereinander.

Im Landkreis Cuxhaven werden Flexibilisierung und Segmentierung des ÖPNV mit der Konzentration konventioneller Linienverkehre (Bahn und Bus) auf die Siedlungsachsen und der Kombination aus Schülerbeförderung und AST-Angeboten in der Fläche bereits grundsätzlich umgesetzt. Auch hier besteht jedoch weiterer Optimierungsbedarf.

■ **Baustein 3: Selbstorganisierte Mobilität fördern!**

Einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeiten können von Bürgern selbstorganisierte Mobilitätsangebote leisten. Hierbei sollen bürgerschaftliches Engagement für eine Ausweitung des Mobilitätsangebots genutzt oder bislang privat durchgeführte individuelle Mobilität für die Allgemeinheit geöffnet werden.

Angebote der selbstorganisierten Mobilität eignen sich, um Lücken im Mobilitätsangebot zu schließen, die der ÖPNV wirtschaftlich nicht vertretbar abdecken kann. Als Teil des Mobilitätsmixes im Landkreis Cuxhaven ergänzen sie das Grundangebot im ÖPNV.

Vorteil dieser Ansätze ist, dass sie für die Nutzer, die Anbieter und ggf. auch die öffentliche Hand vergleichsweise preiswert sind, weil Fahrten – wie im Falle privater Mobilität – ohnehin durchgeführt werden oder weil Leistungen durch ehrenamtliche Tätigkeit erbracht werden. Der Einsatz von zeitgemäßer Informations- und Kommunikationstechnologie erleichtert die Integration in den Mobilitätsmix.

Vielfach geht es jedoch nicht ohne eine finanzielle oder organisatorische Unterstützung durch die öffentliche Hand, z.B. bei der Finanzierung von Fahrzeugen oder beim Zusammenbringen von Angebot und Nachfrage. Wichtig ist daher eine Förderung der Ehrenamtskultur. Zu beachten ist jedoch, dass auch andere Daseinsvorsorgebereiche auf ehrenamtliche Tätigkeiten angewiesen sind und entsprechendes Engagement nicht überstrapaziert werden sollte.

■ Baustein 4: Kooperative Strukturen aufbauen!

Um zukünftig nahtlose Mobilitäts- und Versorgungsketten zwischen den Angeboten unterschiedlicher Betreiber zu gewährleisten, wird es notwendig sein, im Landkreis Cuxhaven bereits etablierte Organisationsformen für Versorgungs- und Mobilitätsangebote anzupassen, vor allem aber neue kooperative Strukturen zu entwickeln. Diese können sich sowohl auf die Zusammenarbeit von Aufgabenträger und Betreibern als auch auf betreiberübergreifende Kooperationen beziehen.

Mithilfe neuer kooperativer Strukturen soll ein konzertiertes Vorgehen bei Planung, Umsetzung und Betrieb eines öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebots sowie ein möglichst effizienter Einsatz der knapper werdenden Finanzierungsmittel erreicht werden. Wichtig hierbei ist es, alle relevanten Akteure in diesen Prozess einzubeziehen und deren oftmals divergierenden Interessen zu berücksichtigen.



Abbildung 15: Bausteine der Handlungsstrategie

5.2 Portfolio öffentlich zugänglicher Mobilitätsangebote

Die Mobilitätsbedürfnisse einer Bevölkerung im demografischen und gesellschaftlichen Wandel werden zunehmend individueller. Dies hat zur Folge, dass sich Mobilitätswünsche räumlich und zeitlich immer breiter verteilen. Eine Bündelung der Nachfrage, als Grundvoraussetzung für einen wirtschaftlich vertretbaren ÖPNV, wird damit immer schwieriger. Auch flexible Angebotsformen im ÖPNV wie der Rufbus stoßen hierbei an ihre Einsatzgrenzen. In den vergangenen Jahren haben sich daher vor allem in ländlich geprägten Räumen Alternative Mobilitätsangebote „jenseits“ des klassischen ÖPNV entwickelt. Sie lassen sich den folgenden Angebotsformen zuordnen:

- Nutzergruppenbus
- Bürgerbus
- Vereinsbus
- Fahrrad/Pedelec & ÖPNV
- Private Mitnahme
- Gemeinschaftsauto
- Mobilitätsgutschein/Subjektförderung

Hierbei geht es auch darum, individuell und privat durchgeführte Fahrten für die kollektive Mobilität zu öffnen. In den meisten Fällen können sie das ÖPNV-Angebot aus konventionellem Linienverkehr und flexiblen Bedienungsformen zwar nicht ersetzen, jedoch pragmatisch ergänzen (vgl. Abbildung 16). Ziel sollte es sein, alle öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote in einer Region zu einem Gesamtangebot zu verknüpfen und möglichst nahtlos räumlich und organisatorisch miteinander zu vernetzen.



© PTV Group

Abbildung 16: Portfolio der Mobilitätsangebote in einem öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebot

Nachfolgend werden die Angebotsformen kurz beschrieben und hinsichtlich ihrer Einsatzfelder in verallgemeinerter Form dargestellt. Im Anhang 7 sind einige Praxisbeispiele für öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote zusammengestellt.

5.2.1 Nutzergruppenbus

Der Nutzergruppenbus ist ein ÖPNV-ähnliches oder vollständig in den ÖPNV integriertes Mobilitätsangebot, das die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse einer Zielgruppe befriedigt bzw. auf einen bestimmten Wegezweck ausgerichtet ist. Betriebszeiten und Bedienungsrelationen orientieren sich daher sehr stark am Wegezweck bzw. an den Öffnungszeiten des Ziels, d.h. das Angebot ist meist auf bestimmte Tageszeiten, Wochentage oder Saisonzeiten beschränkt. Das Angebot kann als Linien- oder Rufbusverkehr organisiert sein. Fahrzeuggröße und -typ richten sich nach Angebot und Nachfrage. Meist kommen Kleinbusse zum Einsatz.



Typische Einsatzfelder und Zielgruppen

Der Nutzergruppenbus kommt vor allem in ländlich geprägten Regionen, hier jedoch in allen Lage- und Siedlungstypen zum Einsatz. Von den Nutzern wird er meist als gewöhnliches ÖPNV-Angebot wahrgenommen. Die formale Abgrenzung zum konventionellen ÖPNV erfolgt vor allem unter organisatorischen Gesichtspunkten, denn

aufgrund der verkehrszweckspezifischen Ausrichtung lässt sich das Mobilitätsangebot oftmals nicht mit einem Interesse der Allgemeinheit begründen, woraus sich eine Bereitstellungspflicht des ÖPNV-Aufgabenträgers ableiten ließe. Daher obliegt die Verantwortung für das Angebot nicht oder zumindest nicht ausschließlich dem ÖPNV-Aufgabenträger. Vielmehr beteiligen sich weitere Partner mit einem großen Interesse an der Mobilität der Zielgruppe an der Planung und vor allem an der Finanzierung der Nutzergruppenbus-Angebote.

Typische Zielgruppen bzw. Verkehrszwecke sind: Senioren (→ Senioren- oder Servicebus), Patienten von Arztpraxen oder Gesundheitszentren (→ Patientenbus), Einkauf und Besorgungen (→ Marktbus), Freizeit und Kultur (→ Theaterbus, Discobus), Touristen, insbesondere Wandergruppen (→ Wanderbus).

5.2.2 Bürgerbus

Der Bürgerbus ist ein öffentliches Mobilitätsangebot der privaten Initiative einzelner Bürger und damit des zivilgesellschaftlichen Engagements. Da der Betrieb üblicherweise von ehrenamtlich tätigen Fahrern durchgeführt wird, sind die Kosten beim Bürgerbus in der Regel deutlich niedriger als im regulären ÖPNV. Er kann damit auch zu Zeiten und auf Relationen eingesetzt werden, für die ein regulärer Busbetrieb oder auch ein Rufbusbetrieb wirtschaftlich nicht vertretbar wäre. Andererseits ergibt sich aus dem Freiwilligkeitsprinzip, dass der Bürgerbus nur eine Ergänzung zum regulären ÖPNV-Angebot sein kann und keine Alternative.



Der Bürgerbus dient hauptsächlich dem Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr (v.a. an Wochenenden), übernimmt aber auch hin und wieder die Schülerbeförderung. Er kann als Linien- oder Rufbusverkehr organisiert sein. Eine organisatorische und tarifliche Integration in den ÖPNV bietet sich in den meisten Fällen zwar an, ist aber nicht zwingend. Fahrzeuggröße und -typ richten sich nach Angebot und Nachfrage. In der Regel kommen Kleinbusse zum Einsatz.

Typische Einsatzfelder

- niedrige bzw. unregelmäßige Nachfrage
- < 9 Fahrgäste je Fahrt in der Nachfragespitze (Kleinbus)
- < 5 Fahrgäste je Fahrt in der Nachfragespitze (Pkw)
- Ortsgröße bzw. Bedienungsgebiet > 5.000 Einwohner (um Potenzial an Fahrern abdecken zu können) oder insgesamt hohe Bereitschaft zu bürgerschaftlichem Engagement

5.2.3 Gemeindebus/Vereinsbus

Beim Gemeinde- bzw. Vereinsbus stellt eine Gemeinde oder eine Region ihren Vereinen oder bestimmten Nutzergruppen ein Poolfahrzeug für ihre Vereinsaktivitäten zur Verfügung. Die Vereine oder Gruppen zahlen hierfür ein (meist fahrleistungsabhängiges) Nutzungsentgelt. Außerdem müssen sie die Fahrten selbst organisieren und durchführen. Damit ist auch der Gemeinde- bzw. Vereinsbus – ähnlich wie der Bürgerbus – ein Mobilitätsangebot des zivilgesellschaftlichen Engagements, das Lücken im regulären ÖPNV-Angebot (v.a. außerhalb der Schulzeiten) schließen kann. Alternativ kann das Fahrzeug auch für andere Mobilitätszwecke eingesetzt werden (z.B. als Markt- oder Theaterbus).



Der Gemeinde- bzw. Vereinsbus verkehrt mit einem Poolfahrzeug im Gelegenheitsverkehr. Die Disposition des Fahrzeugs (Verleih, Wartung, Abrechnung usw.) übernimmt meist ein zentraler Akteur. Fahrzeuggröße und -typ richten sich nach Angebot und Nachfrage. In der Regel kommen Kleinbusse zum Einsatz, sodass der Pkw-Führerschein (Klasse B) ausreicht. Das Fahrzeug ist meist im Besitz einer Gemeinde oder eines Landkreises, im Ausnahmefall auch im Besitz von Dritten (örtliches Autohaus oder Vereine, die ihr Fahrzeug für die Nutzung durch andere Vereine zur Verfügung stellen).

Typische Einsatzfelder

- unregelmäßige Nachfrage, v.a. außerhalb der Betriebszeiten des regulären ÖPNV
- < 9 Fahrgäste je Fahrt in der Nachfragespitze (Kleinbus)
- < 5 Fahrgäste je Fahrt in der Nachfragespitze (Pkw)
- aktives Vereinsleben bzw. bürgerschaftliches Engagement

5.2.4 Fahrrad/Pedelec & ÖPNV

Die Verkehrsmittel Fahrrad bzw. Pedelec und ÖPNV werden in einem intermodalen Verkehrsangebot so miteinander verknüpft, dass sich ihre jeweiligen Stärken ergänzen. Hierbei übernehmen (Verleih-)Fahrräder/Pedelecs eine Zubringerfunktion zum ÖPNV auf kurzen Distanzen, während mit Bahn und Bus die größeren Distanzen überbrückt werden. Dabei bringt das Pedelec mit seiner Antriebsunterstützung gegenüber dem Fahrrad einen erweiterten Aktionsradius. Durch die Kombination der Verkehrsmittel lässt sich der ÖPNV straffen und beschleunigen, da Stichfahrten von vielbefahrenen ÖPNV-Achsen zu abseits gelegenen Orten ganz oder teilweise entfallen können. Hiervon profitieren insbesondere durchfahrende Fahrgäste. Gleichzeitig werden weiter entfernte Bahnhaltepunkte oder Bushaltestellen mit einem dichteren Fahrtenangebot oder einem Schnellbusangebot für abseits gelegene Orte besser erreichbar. Dadurch ergeben sich mehr Mobilitätsoptionen für die Bevölkerung. Maßgebend für die Funktionalität des intermodalen Angebots ist dabei die Gestaltung der Verknüpfungspunkte.



Dieses intermodale Angebot kann jedoch nur eine Ergänzung zum regulären ÖPNV-Angebot sein und keine Alternative. Denn tatsächlich genutzt werden kann es nur von mobilen Personen ohne Gesundheitsbeeinträchtigung. Als Fahrzeuge kommen private oder Verleih-Fahrräder bzw. -Pedelects zum Einsatz.

Typische Einsatzfelder

- Fahrrad: Nahziele/Haltestellen im Einzugsbereich bis 5 km, weitgehend ebene, fahrradtaugliche Topografie
- Pedelect: Nahziele/Haltestellen im Einzugsbereich bis 8 km, ebene und bergige Topografie
- trockene und milde Witterung

5.2.5 Private Mitnahme

Gerade in ländlich geprägten Regionen ist der Pkw das mit Abstand meist genutzte Verkehrsmittel. Da jedoch nur selten mehr als ein oder zwei Personen im Pkw sitzen, können die freien Kapazitäten genutzt werden, um denjenigen eine Mobilitätsoption zu bieten, die in den Angebotslücken des ÖPNV kein Auto zur Verfügung haben. Generell geht es dabei um die Vermittlung von Fahrtangeboten und Fahrtwünschen im Nahbereich auf den nachgefragten Relationen. Neben der regelmäßigen Nachfrage, z.B. von Berufspendlern, sollen auch spontane Gelegenheitsfahrten möglich sein. Diese Vermittlung kann beispielsweise eine regionale Mobilitätszentrale übernehmen. Angebote der privaten Mitnahme können das ÖPNV-Angebot ergänzen und dabei Angebotslücken im Fahrplan schließen, vor allem in der Nebenverkehrszeit (Abend, Wochenende). Über die private Mitnahme lässt sich auch eine neue Mobilitätskultur etablieren, die das Gemeinschaftsgefühl stärkt und gegenüber den Gästen die Freundlichkeit der Region demonstriert.



Bei einer Integration der privaten Mitnahme in das ÖPNV-Angebot können Taxis als Rückfallebene eine Mobilitätsgarantie bilden (vgl. NVV-Pilotprojekt „Mobilfalt“).

Typische Einsatzfelder

- Räume und Zeiten mit disperser, nicht bündelbarer Nachfrage, die sich mit konventionellen oder flexiblen ÖPNV-Angeboten nicht mehr wirtschaftlich vertretbar abdecken lassen und denen auch keine anderen Angebote des zivilgesellschaftlichen Engagements (z.B. Bürgerbus) zur Verfügung stehen.
- Regionen mit ausreichendem Pkw-Verkehr, in denen davon auszugehen ist, dass eine Beförderung zu den gewünschten Zielorten im Nahbereich möglich ist.

5.2.6 Gemeinschaftsauto

In ländlichen Regionen hat sich kommerziell betriebenes Carsharing aufgrund der zu geringen und dispers verteilten Nachfrage bisher nicht durchsetzen können. Eine Alternative stellt daher das private Autoteilen bzw. das Gemeinschaftsauto dar. Am Markt haben sich Organisationsmodelle etabliert:

- Beim privat organisierten „Autoteilen“ öffnen Pkw-Besitzer ihre Fahrzeuge für eine temporäre Nutzung durch Dritte.
- Beim „Gemeinschaftsauto“ oder „Dorf-Auto“ schließen sich in der Regel mehrere Personen zu einem genossenschaftlich organisierten Verein zusammen, der einen oder mehrere Pkw für die Nutzung durch die Vereinsmitglieder vorhält.



Grundsätzlich vorteilhaft ist es, wenn sich möglichst viele Personen an solchen Modellen beteiligen, da dann mehrere Fahrzeuge bzw. unterschiedliche Fahrzeugtypen für verschiedene Einsatzzwecke zur Verfügung stehen bzw. beschafft werden können, was wiederum die Möglichkeiten verbessert, die Fahrzeuge gleichmäßiger in der Region zu verteilen (d.h. kürzere Zugangszeiten) oder Nachfragespitzen abzufedern. Der Fahrzeugpool lässt sich auch vergrößern, indem Fahrzeuge eines anderen Pools integriert werden, z.B. Vereinsfahrzeuge oder Fahrzeuge der Kommune.

Das Gemeinschaftsauto kann eine praktikable Ergänzung zum regulären ÖPNV-Angebot oder Teil einer Mischung verschiedener Mobilitätsangebote sein. Es ist jedoch keine ÖPNV-Alternative, da es nur von mobilen Personen mit Führerschein genutzt werden kann. Die Vorhaltung und Disposition der Poolfahrzeuge (Pkw, Kleinbus, Transporter) übernimmt ein zentraler Akteur, z.B. eine Privatperson oder ein Verein/Autogemeinschaft.

5.2.7 Mobilitätsgutschein/Subjektförderung

Üblicherweise erfolgt eine Objektförderung, bei der die Verkehrsunternehmen pauschale Finanzaufwendungen aus öffentlichen Mitteln für die Bereitstellung eines Verkehrsangebots erhalten. Bei Mobilitätsgutscheinen handelt es sich hingegen um individuell von den Zuwendungsempfängern selbst oder von Dritten erbrachte Mobilitätsdienstleistungen. Sie können einen Beitrag zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung in Regionen leisten, in denen andere Mobilitätsangebote nicht verfügbar sind bzw. nicht mehr vertretbar zu finanzieren sind. Hierbei erfolgt eine Subjektförderung, bei der Mobilitätsbedürfnisse nicht kollektiv, sondern individuell durch direkte Transferleistungen bzw. Gutscheine entsprechend der Bedarfslage subventioniert werden. Als Fahrzeuge kommen je nach Fokus und Zielsetzung das private Fahrrad/Pedelec, der private Pkw oder das Taxi zum Einsatz.



Typische Einsatzräume

- Räume mit sehr geringer Nachfrage ohne Möglichkeiten zur Nachfragebündelung (Einzelfahrten bis max. 4 Personen)

- peripher gelegene, kleinere Orte bzw. Ortsteile mit größeren Zeiträumen ohne konventionelles oder flexibles ÖPNV-Angebot
- Je nach Ausgestaltung des Mobilitätsgutscheins werden dessen Einsatzmöglichkeiten begünstigt durch das Vorhandensein von Mobilitätsanbietern (z.B. Taxiunternehmen → Taxi-Gutschein).

5.3 Maßnahmenvorschläge

Aufbauend auf der Status-Quo-Analyse, der Handlungsstrategie und dem Portfolio der zur Verfügung stehenden Mobilitätslösungen wurden im Rahmen des Mobilitätskonzepts sieben konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeitet, die jeweils einen Beitrag zur Verbesserung und Sicherstellung der Mobilität im Landkreis Cuxhaven – auch unter den Rahmenbedingungen des demografischen Wandels – leisten können. Diese sind auf den folgenden Seiten dargestellt. Drei dieser Maßnahmenvorschläge wurden schließlich im Rahmen des Projekts in Form von Vorhabenbeschreibungen bis zur Umsetzungsreife ausgearbeitet (vgl. 6). Die Auswahl dieser Vorhaben erfolgte durch den Projektleitungsausschuss auf Basis der folgenden Übersichten. In der Kopfzeile ist erkennbar, welchen Bausteinen des Handlungskonzepts der jeweilige Maßnahmen-vorschlag zugeordnet werden kann. Textlich sind die in den möglichen Vorhaben-beschreibungen zu berücksichtigenden Aspekte dargestellt.

Maßnahmenvorschlag 1

Kern-ÖPNV-Angebot erhalten und stärken

ÖPNV flexibilisieren, Angebotsmix einsetzen!

Selbstorganisierte Mobilität fördern!

Kooperative Strukturen aufbauen!

Mobilitätsangebot im Bereich der ehem. SG Bederkesa bzw. der Stadt Geestland

- Detailanalyse des Mobilitätsbedarfs
- Aufzeigen und Eingrenzen von möglichen Mobilitätsangeboten anhand von Einsatzkriterien



- planerische und betriebliche Ausgestaltung von Mobilitätsangeboten
- Abschätzung der Wirtschaftlichkeit → Szenario-Betrachtung

Maßnahmenvorschlag 2**Kern-ÖPNV-Angebot erhalten und stärken****ÖPNV flexibilisieren, Angebotsmix einsetzen!****Selbstorganisierte Mobilität fördern!****Kooperative Strukturen aufbauen!****Optimierung von AST-Verkehren inkl. gemeindeübergreifender Angebote im Raum Beverstedt – Hagen**

- Detailanalyse des bestehenden AST-Angebots und der Rahmenbedingungen
- Identifizieren von planerischen Handlungsmöglichkeiten
- Identifizieren von organisatorischen und wirtschaftlichen Handlungsmöglichkeiten
- Abbildung von planerischen und betrieblichen Szenarien u.a. mit Hilfe des von PTV entwickelten Tools zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung von flexiblen Angeboten (BMVI-Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV)
- Gründe für die Auswahl der Modellregion:
 - Evaluierung von bereits etablierten Systemen
 - Evaluierung eines gemeindeübergreifenden Systems
 - Gegenstand in der Projektskizze des Förderantrags

Maßnahmenvorschlag 3**Kern-ÖPNV-Angebot erhalten und stärken****ÖPNV flexibilisieren, Angebotsmix einsetzen!****Selbstorganisierte Mobilität fördern!****Kooperative Strukturen aufbauen!****Förderung der Kombination von ÖPNV und Radverkehr**

- Bündelung verschiedener Einzelmaßnahmen zur Förderung der Radverkehrs im Alltagsverkehr in Kombination mit dem ÖPNV, z.B.:
 - Ausstattung regelmäßig bedienter Bushaltestellen in einer Pilotregion mit Fahrradabstellanlagen
 - Bewerbung der Fahrradnutzung in der Alltagsmobilität
 - Generationenübergreifende „Fahrrad-/Pedelec-Schule“
 - Fahrrad-Servicepaket für ÖPNV-Nutzer (*Integration der Idee v. Hr. Larschow, Inhaber des Fahrradshops Rad & Tour in Cuxhaven: Bündelung von Fahrradpannenversicherung und Reparaturservice in einem Servicepaket und nach Möglichkeit tarifliche Verknüpfung mit einem ÖPNV-Ticket (Abo)*)
- Umsetzung in einer Pilotregion gemeinsam mit lokalen Akteuren (Fahrradhändler, Verkehrsunternehmen, ADFC usw.)
- Aufbau eines Bike-/Pedelec-Sharing-Angebots gemeinsam mit örtlichen Fahrradhändlern und Verkehrsunternehmen

Maßnahmenvorschlag 4Kern-ÖPNV-Angebot
erhalten und stärkenÖPNV flexibilisieren,
Angebotsmix einsetzen!Selbstorganisierte
Mobilität fördern!Kooperative
Strukturen aufbauen!**Innovative Schülerbeförderung (Mobilitätsgutschein/Subjektförderung)**

- Bedarfsermittlung
- Festlegung einer Pilotrelation (ggf. Raum Stinstedt (SG Börde Lamstedt))
- Identifizieren von Handlungsmöglichkeiten
- Klärung von Organisations- und Finanzierungsfragen
- Aufbau eines privat organisierten Zubringerverkehrs zum Schulbus im Probetrieb

Maßnahmenvorschlag 5Kern-ÖPNV-Angebot
erhalten und stärkenÖPNV flexibilisieren,
Angebotsmix einsetzen!Selbstorganisierte
Mobilität fördern!Kooperative
Strukturen aufbauen!**Etablierung von Bürgerbus / Bürgerauto**

- Information von interessierten Akteuren (gemeinsam mit ZVBN)
- Beratung bei der Gründung eines Bürgerbusvereins
- Entwicklung eines Fahrplans / Integration in das ÖPNV-Angebot
- Klärung von Tarif-Fragen
- Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln
- Bewertung von Möglichkeiten für den Einsatz von E-Mobilität
- ggf. Integration in **Maßnahmenvorschlag 1**



Foto: Schwarzwälder-Bote

Maßnahmenvorschlag 6Kern-ÖPNV-Angebot
erhalten und stärkenÖPNV flexibilisieren,
Angebotsmix einsetzen!Selbstorganisierte
Mobilität fördern!Kooperative
Strukturen aufbauen!**Innovatives Pendlernetzwerk / Private Mitnahmeverkehre**

- Ermittlung bestehender „informeller“ Pendlernetzwerke
- Vernetzung der Pendlernetzwerke
- Entwicklung von Maßnahmen zum Abbau von Nutzungshemmnissen
- Kommunikation und Organisation, hierbei:
Integration und Verbesserung der Plattform „PendlerPortal Landkreis Cuxhaven“
- optional: Kooperation mit Betrieben
- optional: Öffnen für Alltagsmobilität von Nicht-Berufspendlern

Maßnahmenvorschlag 7Kern-ÖPNV-Angebot
erhalten und stärkenÖPNV flexibilisieren,
Angebotsmix einsetzen!Selbstorganisierte
Mobilität fördern!Kooperative
Strukturen aufbauen!**Aufbau einer kreisweiten Mobilitätszentrale**

- Entwicklung eines Angebotsportfolios (z.B. Informationen zum Mobilitätsangebot, AST-Bestellung, -Disposition, -Verrechnung, Vermittlung von Mitnahmegelegenheiten, Beratungsleistungen für potenzielle Mobilitätsanbieter usw.)
- Organisationskonzept,
u.a. Integration der telefonischen Fahrgastinformation Cuxland Info-Line
- Informations- und Kommunikationskonzept
- Trägerschaft / Finanzierungsmöglichkeiten



Foto: Agentur Bahnstadt

6 Vorhaben zur Verbesserung der Mobilität

Der Projektlenkungsausschuss wählte in der Sitzung am 03.09.2014 aus den in 5.3 dargestellten sieben Maßnahmenvorschlägen die folgenden im Projekt weiterzuentwickelnden Vorhaben aus:

1. Optimierung von AST-Verkehren inkl. gemeindeübergreifender Angebote
2. Förderung der kombinierten Nutzung von ÖPNV + Fahrrad
3. Aufbau einer regionalen Mobilitätszentrale

Die erarbeiteten Vorhabenbeschreibungen sind in den Kapiteln 6.1 bis 6.3 dargestellt.

6.1 Gemeindeübergreifende AST-Angebote (Vorhaben 1)

6.1.1 Das Ziel

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

6.1.2 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 mit attraktive Umsteigemöglichkeiten

Chancen von gemeindeübergreifenden 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 leichter.
→ Mobilitätsangebote schaffen Akzeptanz für andere Maßnahmen. Damit kann den Entwicklungen des demografischen Wandels begegnet werden.

Risiken von gemeindeübergreifenden AST-Angeboten:

- Gute gemeindeübergreifende 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“.
- Gemeindeübergreifende 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 Zuschussbedarfs.
- Die gemeindeübergreifende Nachfrage ist häufig noch disperser als die inner-gemeindliche Nachfrage nach AST-Angeboten. Insofern ist eine Bündelung von Fahrtwünschen noch schwieriger, der Besetzungsgrad der Fahrzeuge niedriger. Dies führt ebenso zu einer Zunahme des Zuschussbedarfs.
- 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).

6.1.3 Die Maßnahmen

Gemeindeübergreifende AST-Verkehre werden im Rahmen des Projekts beispielhaft anhand des Untersuchungsraums SG Land Hadeln und ihrer benachbarten Kommunen Stadt Cuxhaven sowie SG Am Dobrock untersucht.⁹ 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 17):

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

⁹ In Abstimmung mit Vertretern des Landkreises Cuxhaven, des ZVBN und der VNO erfolgte eine Neudefinition des Untersuchungsraums, da der ursprüngliche Untersuchungsraum „Beverstedt – Hagen im Bremischen“ (vgl. Maßnahmen-vorschlag in 5.3) zu wenige planerische Potenziale bot und auch bereits über ein gemeindeübergreifendes Angebot verfügt.

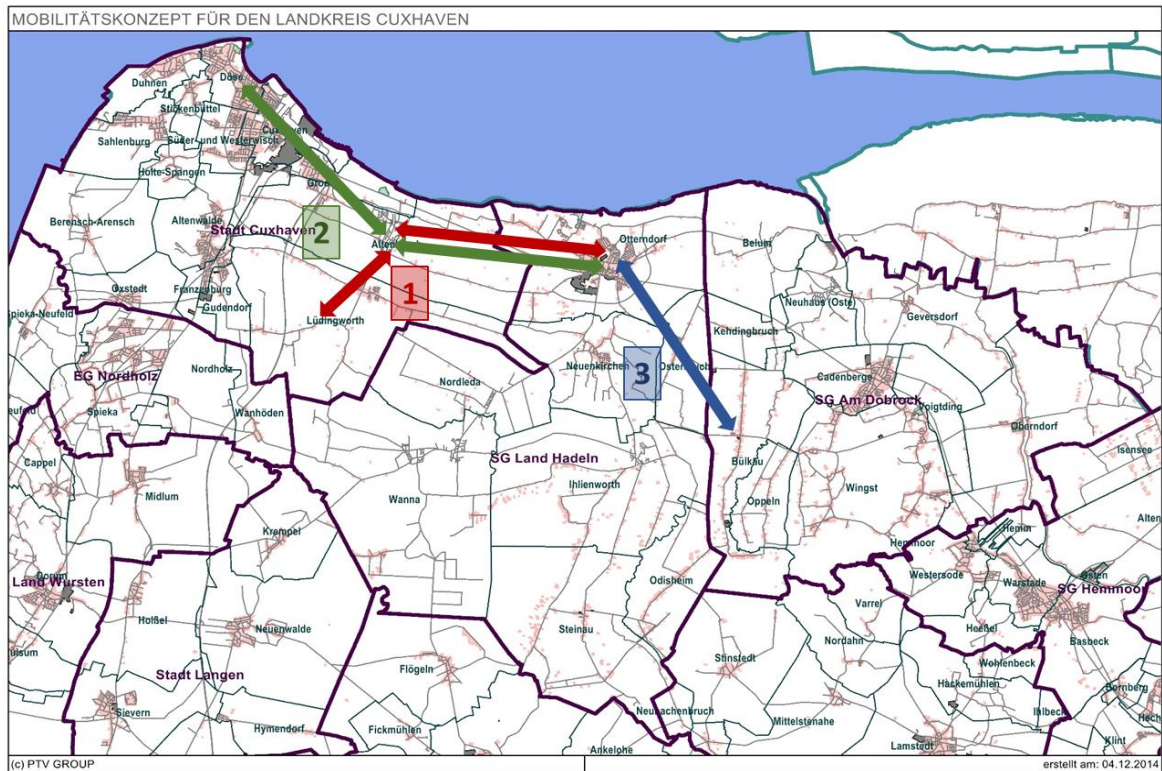


Abbildung 17: Mögliche Maßnahmen für gemeindeübergreifende AST-Angebote

6.1.4 Die Organisation

6.1.4.1 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 und Abrechnung der Fahrten)

6.1.4.2 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)

6.1.4.3 Mögliche Betreiber

Kurzfristig:

- Taxi- und Mietwagenunternehmen

Mittel- bis langfristig:

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

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

6.1.4.4 Die Umsetzung

Vorschlag zur 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)
- Prüfen der Konzessionierungen der Angebote
- Verhandlungen mit Betreibern: Kooperationsbereitschaft, Organisation, Disposition, Vergütung, Aufteilung der Einnahmen, Übernahme der Kostenrisiken (Ein unterschiedlicher Aufwand entsteht je nachdem, ob die zu verknüpfenden Angebote vom gleichen Unternehmen betrieben werden oder nicht oder ob gleiche Vergütungsregelungen bestehen.)
- Detailplanung des Angebots
- Vorbereiten und Durchführen der Ausschreibung des ÖPNV-Angebots
- Schließen von Verträge und Kooperationsvereinbarungen

Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven

Vorhaben: Gemeindeübergreifende AST-Angebote

Maßnahme 1: Anbindung der Cuxhavener Stadtteile Altenbruch und Lüdingworth an das benachbarte Zentrum Otterndorf**Ziel**

- Verbindung zwischen Cuxhaven-Lüdingworth (1.702 EW)/Cuxhaven-Altenbruch (3.755 EW) und Otterndorf-Zentrum schaffen, um
 1. für die Bewohner Altenbruchs und Lüdingworths eine gute Anbindung an den Bahnhof Otterndorf mit Anschluss an den metronom in Richtung Stade/Hamburg zu ermöglichen;
 2. 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 Schaffung eines Anschlusses an die Linie 1003 bzw. die AST-Linie 1303 (Stadt Cuxhaven) von/nach Lüdingworth.
- Ziel ist die Optimierung des Anschlusses für die Fahrtrationen Lüdingworth – Altenbruch – Otterndorf bzw. Otterndorf – Altenbruch – Lüdingworth; der Anschluss für die Fahrtrationen Stadt Cuxhaven Zentrum – Altenbruch – Otterndorf bzw. Otterndorf – Altenbruch – Stadt Cuxhaven Zentrum wird nicht optimiert und ist damit vergleichsweise unattraktiv.

- Auszug aus dem Fahrplan:

- Fahrtenangebot:

Lüdingworth – Altenbruch – OtterndorfMo-Fr: 7 bis 17 Uhr/
2-h-Takt; optional: 1-h-TaktSa/So: 7 bis 17 Uhr/
2-h-Takt; optional: 1-h-Takt**Otterndorf – Altenbruch – Lüdingworth**Mo-Fr: 10 bis 20 Uhr/
2-h-Takt; optional: 1-h-TaktSa/So: 10 bis 20 Uhr/
2-h-Takt; optional: 1-h-Takt

	1003	AST 1303	AST 1319
Lüdingworth Landwehr (Köstersweg)		09:10	
Lüdingworth Feuerstätte		09:10	
Lüdingworth WE Haus 131		09:15	
Lüdingworth Ostergehlen		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 Bf			
nach HH	10:10		
Wehldorf			09:50
Müggendorf			09:55
Otterndorf (Zentrum/Bf)			10:10
Anschluss metronom Otterndorf Bf			
nach HH			10:21
nach Cux			10:36

NEU:
Lüdingworth-Altenbruch-
Otterndorf
bisher+künftig:
Lüdingworth-Altenbruch-
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 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 €

- Zusätzlich ergeben sich folgende Mehraufwendungen für die AST-Linie 1303 aufgrund neu erschlossener Fahrgastpotenziale:

Variante	Anzahl Fahrgäste	Anzahl 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: Anschluss-Optimierung für die Fahrtrelationen Cuxhaven Zentrum – Altenbruch – Otterndorf bzw. Otterndorf – Altenbruch mit Umstieg in bzw. aus Richtung Cuxhaven Zentrum

Auszug aus dem Fahrplan:

- Fahrtenangebot:
Cuxhaven – Otterndorf
Mo-Fr: 13 bis 19 Uhr/1-h-Takt
Sa: 10 bis 19 Uhr/1-h-Takt
So: 10 bis 17 Uhr/1-h-Takt
tlw. als durchgehende AST-Linie 1304 Cuxhaven
Zentrum – Otterndorf
- Otterndorf – Cuxhaven**
Mo-Fr: 15 bis 22 Uhr/1-h-Takt
Abendfahrten als durchgehende
AST-Linie 1304
Otterndorf – Cuxhaven Zentrum
Sa: 11 bis 21 Uhr/1-h-Takt
tlw. als durchgehende AST-Linie 1304
Otterndorf - Cuxhaven Zentrum
So: 10 bis 20 Uhr/1-h-Takt
größtenteils als durchgehende AST-Linie
1304 Otterndorf - Cuxhaven Zentrum

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	
-, Grodener 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 ▶

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 vergleichsweise 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:

Variante	Anzahl Fahrgäste	Anzahl 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 gemeindeübergreifende Angebote müssen Regelungen gefunden werden.

Hinweis: Teile der Maßnahme sind zwischenzeitlich umgesetzt.

6.2 Förderung der kombinierten Nutzung von ÖPNV und Fahrrad am Beispiel der ehemaligen SG Bederkesa (Vorhaben 2)

6.2.1 Das Ziel

Ausgangssituation

In der ehemaligen SG Bederkesa steht mit der Regionalbuslinie 525 (Bremerhaven – Langen – Bad Bederkesa) ein schnelles, weitgehend vertaktetes ÖPNV-Angebot (Mo – Fr im 1-h-Takt; Sa, So im 2-h-Takt) für die Anbindung nach Bremerhaven (Oberzentrum, SPNV-Anschluss) zur Verfügung. Die Linie 525 bedient im Gebiet der Samtgemeinde jedoch nur die Orte Drangstedt und Bad Bederkesa. Der ÖPNV in den übrigen Orten der Samtgemeinde ist unvertaktet, Linienführung und Fahrzeiten sind auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Ein der Linie 525 gleichwertiges Angebot im konventionellen Busverkehr auch für die übrigen Orte bereitzuhalten, wäre nicht finanzierbar und entspräche auch nicht dem Bedarf. Ein eigenständiges ergänzendes AST-Angebot gibt es bislang nicht. Lediglich das AST der SG Land Hadeln bietet ein eingeschränktes Fahrtenangebot zwischen den Ortsteilen der SG Land Hadeln und Bad Bederkesa.

Als Verkehrsmittel hat das Fahrrad eine lange Tradition im topografisch günstigen Landkreis Cuxhaven. Mittlerweile erfreuen sich auch Pedelecs und E-Bikes zunehmender Verbreitung. Die elektrische Antriebsunterstützung senkt die physischen Nutzungsbarrieren des Fahrrads und erweitert dessen Aktionsradius deutlich. Doch noch immer werden Fahrrad und Pedelec vorwiegend im Freizeitverkehr genutzt. Darüber hinaus ist die ehemalige SG Bederkesa bei Übernachtungsgästen und Tagesbesuchern ein beliebtes Ziel im Fahrradtourismus.

Ziel und Pilotregion

Fahrrad und Pedelec sollen eine größere Bedeutung als Verkehrsmittel im Alltagsverkehr bekommen und dabei als Zu- bzw. Abbringer des hochwertigen Regionalbusverkehrs aufgewertet werden. Als Pilotregion für ein solches Vorhaben wird die ehemalige SG Bederkesa vorgeschlagen, da hier im Gegensatz zu den meisten anderen Gemeinden im Landkreis Cuxhaven noch kein AST-Angebot besteht und damit größere Potenziale für die Förderung der Zweiradnutzung vorhanden sind. Konkret werden folgende Ziele verfolgt:

- Ergänzung des ÖPNV-Angebots zwischen den Ortsteilen der ehemaligen SG Bederkesa und dem Hauptort Bad Bederkesa bzw. dem Ortsteil Drangstedt durch Fahrrad und Pedelec als alternative Mobilitätsangebote
- bessere Anbindung der nicht direkt bedienten Orte an die Regionalbuslinie 525 und damit an die Stadt Bremerhaven
- Erhöhung des Fahrrad- und Pedelec-Anteils bei der Verkehrsmittelwahl durch Verbesserung des „Fahrradklimas“
- Steigerung der Fahrgastzahlen auf der Linie 525

6.2.2 Die Vision

Das vorgeschlagene Umsetzungskonzept für das Vorhaben umfasst verschiedene, aufeinander abgestimmte Einzelmaßnahmen, die auf vier verschiedenen Ebenen ansetzen:

(A) Infrastruktur (Wege, Stationen, Fahrzeuge)

- Im Fokus dieser Ebene steht die Aufwertung von bestehenden Haltestellen der Buslinie 525 zu Verknüpfungspunkten von Fahrrad/Pedelec und Bus (→ rad+bus.STATION).
- Darüber hinaus ist zu prüfen, ob und wo Bedarf für den weiteren Ausbau der Radwegeinfrastruktur (vor allem im Zulauf zu den rad+bus.STATIONen) und für zusätzliche Pedelec-Ladeinfrastruktur besteht. Die Einbindung von ehrenamtlichem Engagement zielt darauf ab, die Pflege und Unterhaltung der Infrastruktur zu verbessern.
- Durch den Aufbau eines Pedelec-Verleihangebots in Kombination mit der ÖPNV-Nutzung soll auch eine adäquate Fahrzeuginfrastruktur bereitgestellt werden. Für potenzielle Nutzer kann damit die Hürde, die der Kauf eines Pedelecs ggf. darstellt, gesenkt werden.

(B) ÖPNV-Angebot

- Maßnahmen zur Beschleunigung der Buslinie 525 oder die Schaffung entsprechender Beförderungskapazitäten für Fahrräder /Pedelecs sollen die kombinierte Nutzung durch ein attraktiveres ÖPNV-Angebot erleichtern.

(C) Preis, Service und Dienstleistungen

- Über Preisanreize beim Fahrrad- bzw. Pedelec-Kauf oder bei der ÖPNV-Nutzung in Kombination mit Fahrrad und Pedelec soll die Nachfrage stimuliert werden.
- Weitere Serviceangebote und Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Fahrrad- oder Pedelec-Nutzung ergänzen die Preis- bzw. Tarifangebote und sollen den potenziellen Nutzern einen Mehrwert vermitteln.

(D) Bewusstsein und Verkehrssicherheit/Vermarktung

- Verschiedene Projekte und Aktionen sollen dazu beitragen, das Bewusstsein für die Fahrrad- und Pedelec-Nutzung und damit das „Fahrradklima“ zu verbessern sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Verfolgt werden in erster Linie nicht-investive Ansätze unter Einbindung von bürgerschaftlichem Engagement und/oder Schulprojekten.
- Darüber hinaus soll über kontinuierliche Vermarktungsansätze eine Verstärkung des Informationsniveaus erreicht werden.

Konzept der „rad+bus.STATIONen“ in der ehemaligen SG Bederkesa

Empfohlen wird die Einrichtung von zunächst vier Verknüpfungspunkten Rad/Pedelec<=>Bus (→ rad+bus.STATIONen) an Haltestellen, die von der Regionalbuslinie 525 bedient werden. Vorbehaltlich einer Prüfung der Platzverfügbarkeit im näheren Umfeld der Haltestellen kommen folgende Bushaltestellen in Betracht, da sie gut in das Radwegenetz der

ehemaligen SG Bederkesa eingebunden und aus den meisten Orten der Samtgemeinde gut erreichbar sind (vgl. Abbildung 18):

- Haltestellen „Zum Hasengarten“ und „Altes Feld“ in Bad Bederkesa
- Haltestellen „Drangstedt Abzw. Elmlohe“ und „Drangstedt Bahnhof“ in Drangstedt

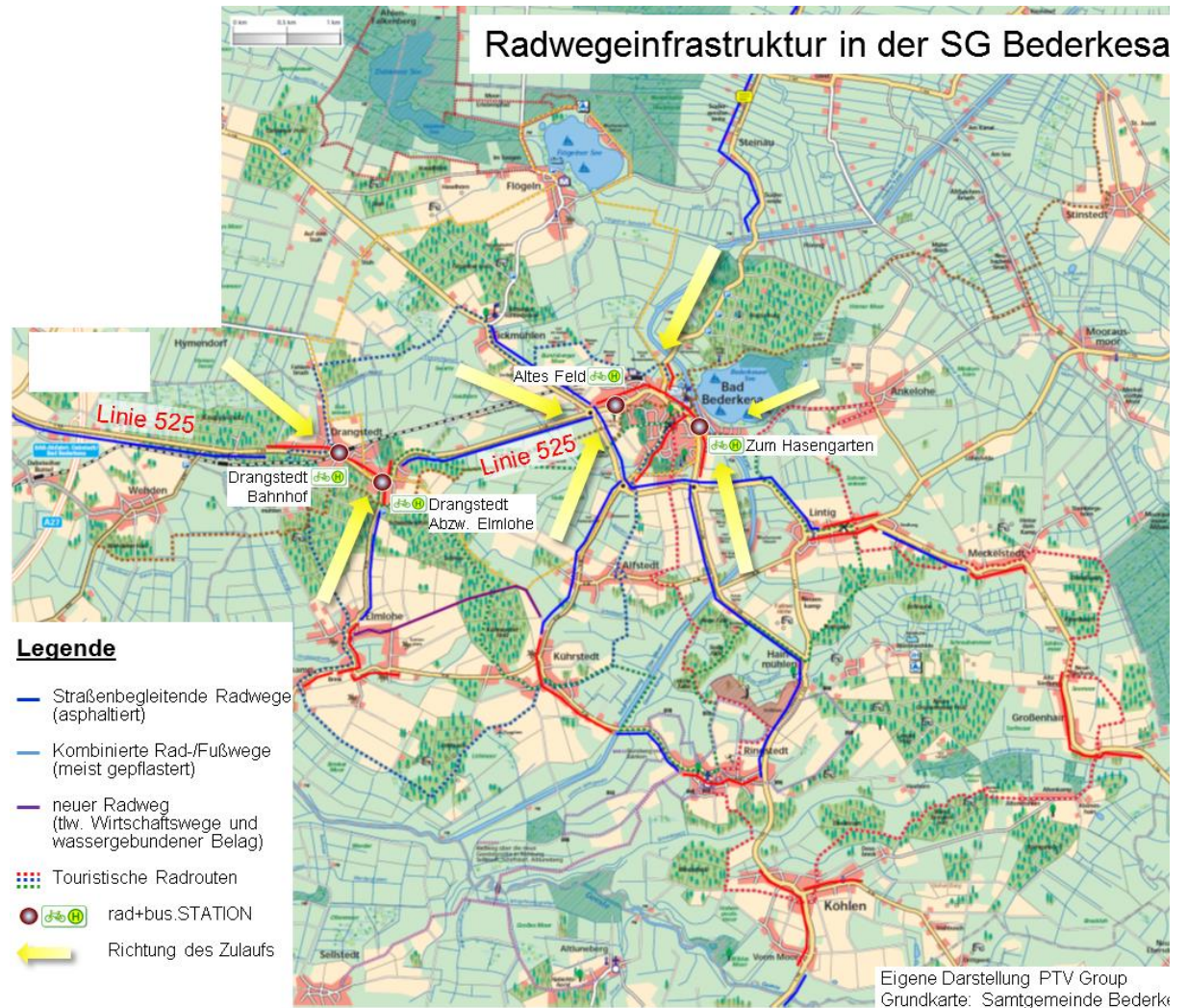


Abbildung 18: Radwegeinfrastruktur in der ehemaligen SG Bederkesa mit Vorschlag für rad+bus.STATIONen



Foto: RVM



Foto: PTV Group

Abbildung 19: Mobilitätsstation STmobil der Regionalverkehr Münsterland GmbH in Mettingen

Legt man übliche Aktionsradien von 5 km für Fahrräder und 8 km für Pedelecs zugrunde, so liegen alle Orte der ehemaligen SG Bederkesa – mit Ausnahme von Köhlen und Großenhain – im Einzugsbereich von mindestens einer der vier rad+bus.STATIONen. Zusätzlich werden aber auch die Orte Neubachbruch (SG Börde Lamstedt), Hymendorf (Stadt Geestland) und Steinau (SG Land Hadeln) über die Einzugsbereiche erschlossen (vgl. Abbildung 20).

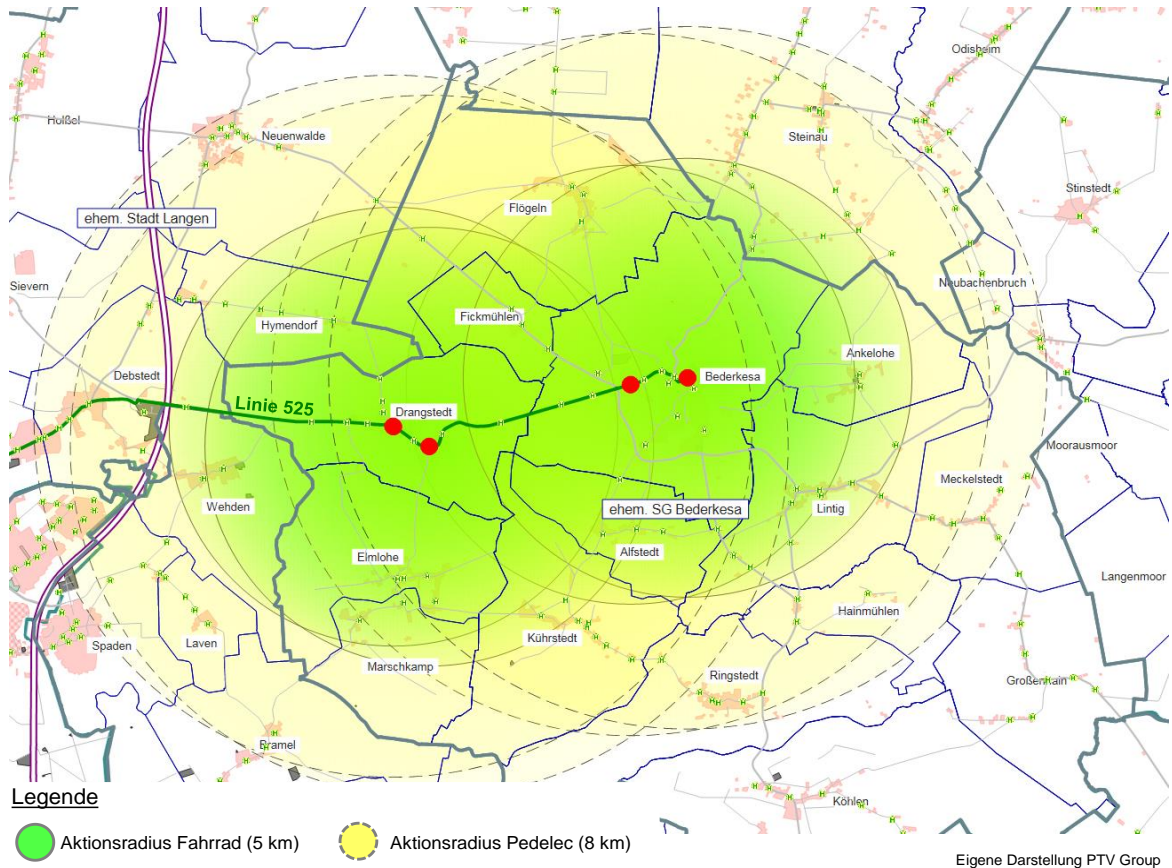


Abbildung 20: Einzugsbereiche der zunächst vorgeschlagenen Standorte für rad+bus.STATIONen

Zielgruppen und Potenziale

Zielgruppen des Vorhabens sind in erster Linie die Bürgerinnen und Bürger in der ehemaligen SG Bederkesa. Von den Verbesserungen bei Infrastruktur und ÖPNV-Angebot profitieren aber auch Gäste und Besucher der ehemaligen Samtgemeinde.

- Bevölkerung: rd. 12.100 (2013)
 - Kinder/Jugendliche (Schwerpunkt: Verkehrssicherheit/Bindung an ÖPNV und Rad)
 - Berufspendler und Ausbildungspendler (auch Schulpendler nach Bremerhaven)
 - Senioren (Schwerpunkt: Abbau von Nutzungshemmnissen bei Fahrrad, Pedelec und ÖPNV, Verkehrssicherheit)
 - alle Bevölkerungsgruppen: Einkauf/Erledigung und Freizeitaktivitäten
- Touristen: rd. 39.700 Gästeankünfte (2013) zzgl. Tagesgäste
 - Freizeitaktivitäten der Übernachtungsgäste
 - Freizeitaktivitäten der Tagesbesucher (Einzugsgebiet Bremen/Bremerhaven)

Einzugsbereiche und Potenziale der rad+bus.STATIONen

rad+bus.STATIONen Orte im Einzugsbereich	Einwohner 2013	Gäste 2011 (geschätzte Verteilung)
Bad Bederkesa, Zum Hasengarten Ankelohe, Bad Bederkesa (östl. Ortslage), Meckelstedt, Hainmühlen, Lintig, Ringstedt, Neubachenbruch, Steinau	5.396	17.900
Bad Bederkesa, Altes Feld Alfstedt, Bad Bederkesa (westl. Ortslage), Fickmühlen, Flögeln, Kührstedt	3.708	17.900
Drangstedt Abzw. Elmlohe Drangstedt (östl. Ortslage), Elmlohe, Kührstedt, Marschkamp	1.827	2.800
Drangstedt Bahnhof Drangstedt-West (westl. Ortslage), Hymendorf	1.181	800

Tabelle 4: Einzugsbereiche und Potenziale der vorgeschlagenen rad+bus.STATIONen

6.2.3 Die Maßnahmen

Übersicht

Ebene	Maßnahme
(A) Infrastruktur (Wege, Stationen, Fahrzeuge)	
[A.1]	Ausbau von vier Bushaltestellen zu rad+bus.STATIONen
[A.2]	Ausbau des Radwegenetzes (mit Bedarfsprüfung)
[A.3]	Ausbau der Pedelec-Ladeinfrastruktur (Bedarfsprüfung)
[A.4]	Einsatz von Radwegepaten
[A.5]	Pedelec-Verleihangebot in Kombination mit ÖPNV-Nutzung
(B) ÖPNV-Angebot	
[B.1]	Beschleunigung der Regionalbuslinie 525
[B.2]	Fahrradanhänger auf Linie 525 im Wochenendverkehr
(C) Preis, Service und Dienstleistungen	
[C.1]	Zweiradgenossenschaft
[C.2]	Versicherung für Fahrradpannen und Fahrradreparatur
[C.3]	ÖPNV-Tarife für Fahrrad-/Pedelec-Nutzer
(D) Bewusstsein und Verkehrssicherheit / Vermarktung	
[D.1]	Risikoanalyse „Schön-Wetter-Statistik“
[D.2]	Radfahrgemeinschaften
[D.3]	Generationenübergreifendes Fahr- und Sicherheitstraining / Pedelec-Schule
[D.4]	Selbsthilfwerkstatt „Öl an den Händen statt im Tank“
[D.5]	Mitmachaktionen „Pimp my rad+bus.STATION“
[D.6]	Vermarktungsansätze

Modul-Charakter

Die meisten der vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sind weitgehend eigenständig, in sich geschlossen und unabhängig von anderen Maßnahmen. Sie bilden einzelne Module, die nach Bedarf, vorhandenen Akteuren und abhängig von jeweiligen finanziellen und personellen Ressourcen umgesetzt werden können. Insgesamt ergänzen sie sich jedoch gegenseitig zu einem umfassenden Angebotskonzept.

6.2.4 Die Organisation

6.2.4.1 Akteure und deren Funktion

Akteure	Funktionen
Landkreis Cuxhaven	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anpassung des ÖPNV-Angebots auf der Linie 525 (Beschleunigung) ➤ Wissens- und Kompetenzträger ➤ Finanzierung
Stadt Geestland für den Bereich der ehemaligen SG Bederkesa	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausbau/Erweiterung der Infrastruktur ➤ ggf. (Mit-)Betreiber eines Pedelec-Verleihsystems ➤ Finanzierungspartner ➤ gemeinsame Aktionen, Angebotsvermarktung
Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Anpassung des ÖPNV-Angebots auf der Linie 525 (Beschleunigung, Fahrradanhänger) ➤ ggf. (Mit-)Betreiber eines Pedelec-Verleihsystems ➤ gemeinsame Aktionen, Angebotsvermarktung
ZVBN/VBN	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wissens- und Kompetenzträger (Gestaltung ÖPNV-Angebot) ➤ Gestaltung von Tarifangeboten ➤ gemeinsame Aktionen, Angebotsvermarktung
Fahrradhändler	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wissens- und Kompetenzträger (Bedürfnisse Fahrrad-/Pedelec-Nutzer) ➤ ggf. (Mit-)Betreiber eines Pedelec-Verleihsystems
Dienstleister	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Service- und Dienstleistungsprodukte rund um Fahrrad und Pedelec
ADFC, VCD	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wissens- und Kompetenzträger, Beratungsleistungen ➤ gemeinsame Aktionen und Angebotsvermarktung
Schulen, Vereine, Ehrenämter	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Potenzielle Partner für gemeinsame Aktionen
Sonstige	<ul style="list-style-type: none"> ➤ noch festzulegen

6.2.4.2 Trägerschaft und Finanzierung

Gesamtkosten für das Vorhaben lassen sich im derzeitigen Planungsstadium nicht seriös benennen. Sie hängen sehr stark ab von der Dimensionierung und Ausstattung der geplanten rad+bus-STATIONen, der ggf. notwendigen Erweiterung der Radwegeinfrastruktur, der Frage, ob ein Pedelec-Verleihsystems angeboten wird, und

welche Aktionen initiiert und umgesetzt werden sollen. In den Steckbriefen zu den Einzelmaßnahmen werden jedoch erste Kostenansätze genannt.

Die Umsetzungs- und Finanzierungsverantwortung für einzelne Maßnahmen wiederum hängt in den meisten Fällen an der gesetzlich geregelten Aufgabenträgerschaft, die sich bei Investivmaßnahmen u.a. auch aus der Baulastträgerschaft ergibt (z.B. Stadt Geestland für Haltestellenausstattung; Stadt Geestland und Landkreis Cuxhaven für den Radwegebau). Darüber hinaus obliegen Finanzierung und wirtschaftliches Risiko bei kommerziellen Angeboten den jeweiligen Anbietern (z.B. Pedelec-Verleihsystem).

Aufgrund des innovativen und pilothaften Charakters des Vorhabens bzw. einzelner Maßnahmen ist aber davon auszugehen, dass zumindest eine umfangreiche Kofinanzierung über diverse Förderprogramme möglich sein wird (z.B. LEADER-/ELER, Projektförderung im Bereich Mobilität der Metropolregionen Hamburg und Nord-West, BMBF-Förderprogramm Innovative Kommune). Sollte das Vorhaben als Pilotprojekt ausgewählt werden, werden im Zuge der Umsetzungsvorbereitung der Einzelmaßnahmen auch die jeweiligen Fördermöglichkeiten geprüft.

6.2.4.3 Die Umsetzung

Vorschlag zur Vorgehensweise:

- Kontaktaufnahme mit den jeweiligen Akteuren
- Klärung der Bereitschaft bzw. Möglichkeit zur Umsetzung einzelner Maßnahmen
- Ausarbeitung realisierbarer Einzelmaßnahmen
- Finanzierungsoptionen und Finanzierungsvereinbarungen inkl. Fördermodalitäten
- Klärung von Verantwortlichkeiten
- Prioritätenabfolge/Zeitplan für Planung und Umsetzung
- schrittweise Umsetzung der einzelnen Maßnahmen
- im Rahmen des laufenden Projekts:
 - Vorbereiten und Umsetzen von kurzfristig möglichen Maßnahmen
 - Prüfen und Vorbereiten von mittelfristigen Maßnahmen

Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven

Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad

Maßnahme A.1: Ausbau von vier Bushaltestellen zu rad+bus.STATIONen**Ziel**

- sichere Gestaltung der intermodalen Verknüpfung von Zweirädern und ÖPNV
- Förderung der Zweiradnutzung

Beschreibung

In Bad Bederkesa werden die Haltestellen „Zum Hasengarten“ (Endhaltestelle der Linie 525) und „Altes Feld“ sowie in Drangstedt die Haltestellen „Drangstedt Abzw. Elmlohe“ und „Drangstedt Bahnhof“ mit rad+bus.STATIONen ausgestattet. Diese sollen Witterungsschutz (überdacht) und Diebstahlschutz (abschließbar) bieten. Die benötigte Stellplatzzahl richtet sich nach der Platzverfügbarkeit im Umfeld der Haltestellen und dem Nachfragepotenzial (vgl. Potenzialabschätzung im Vorhaben-Dossier). Denkbar wären Fahrradkäfige als (ggf. teilweise) abschließbare Sammelanlage oder Fahrradboxen. Die Nutzung der Anlage sollte kostenpflichtig sein, jedoch zu einem moderaten Preis, bspw. in Kombination mit weiteren Service- und Dienstleistungen (vgl. Maßnahmen C.1 bis C.3). Bei Bedarf werden rad+bus.STATIONen mit Pedelec-Ladestation ausgestattet (vgl. Maßnahme A.3).



Beispiel Fahrradkäfig

Foto: RVM



Beispiel Fahrradbox Foto: Dreieichbahn

Voraussetzungen

- Platzverfügbarkeit und Gestaltungsfreiheit im Bereich der Haltestellen

Akteure und Verantwortlichkeiten

- Gemeinde (Baulastträger der Haltestellen)
- Grundstückseigentümer
- ggf. Sonstige (als Betreiber der rad+bus.STATIONen)

Kosten

- je nach Größe und Ausstattung: ab 1.500 EUR je Fahrradbox/ca. 4.000 EUR je Fahrradkäfig zzgl. Kosten für Grunderwerb/Pacht (optional) und Aufstellung

Finanzierung

- Stadt Geestland und weitere Finanzierungspartner (z.B. Landkreis, Verkehrsunternehmen)
- ggf. Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad	
Maßnahme A.2: Ausbau des Radwegenetzes (mit Bedarfsprüfung)	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ sichere Gestaltung der intermodalen Verknüpfung von Zweirädern und ÖPNV
Beschreibung	<p>Die ehemalige SG Bederkesa verfügt über ein weit verzweigtes und beschildertes Radwege- und Radroutennetz. Die rad+bus.STATIONen (vgl. Maßnahme A.1) wurden an Standorten vorgeschlagen, die bereits gut in dieses Netz eingebunden sind.</p> <p>Im Rahmen dieser Maßnahmen wird geprüft, ob alle Orte, die dem Einzugsbereich einer rad+bus.STATION zugerechnet werden, diese auf möglichst direktem Wege über eine verkehrssichere Radroute bzw. einen straßenbegleitenden Radweg erreichen können (→ Bedarfsprüfung). Lücken im Netz werden identifiziert und Umfang bzw. Dringlichkeit des Ausbaubedarfs werden ermittelt. Die jeweiligen Maßnahmen erhalten eine höhere Priorität im Radwegeausbauprogramm der Gemeinde bzw. des Landkreises Cuxhaven.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Flächenverfügbarkeit bei Neubau von Radwegen
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stadt Geestland ➤ Landkreis Cuxhaven
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ je nach Ausbaustandard
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stadt Geestland ➤ Landkreis Cuxhaven ➤ ggf. Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad	
Maßnahme A.3: Ausbau der Pedelec-Ladeinfrastruktur (mit Bedarfsprüfung)	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erhöhung des Pedelec-Anteils bei der Verkehrsmittelwahl
Beschreibung	<p>Eine Akkuladestation gibt es in der Moortherme. Akkuaustauschstationen des Movelo-Verbunds gibt es auf dem Gebiet der ehemaligen SG Bederkesa derzeit nur im Ort Bad Bederkesa (Restaurant Burgschänke und Hotel Bösehof). Diese sind auf den touristischen Bedarf ausgerichtet. Im Rahmen einer Bedarfsprüfung ist zunächst der Bedarf für weitere Akku-Ladestationen bzw. Akku-Wechselstationen (bei Nutzung von Verleih-Pedelecs) zu ermitteln, z.B. über eine Zählung bzw. Befragung oder im Rahmen eines Radverkehrskonzepts. Maßgebend ist erfahrungsgemäß vor allem der Bedarf der Radwanderer und Radausflügler. Die Bevölkerung vor Ort, die Pedelecs nutzt, dürfte aufgrund der kurzen Entfernungen zwischen dem Wohnstandort und den Zielen im Gebiet der ehemaligen Samtgemeinde nicht auf öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen sein.</p> <p>Bei vorhandenem Bedarf sind geeignete Standorte für Ladestationen zu ermitteln und diese zu errichten. Akku-Wechselstationen sollten – wie bereits beim Movelo-Verbund – mit geeigneten Partnern (Gastgewerbe, Einzelhandel) eingerichtet werden. Diese Partner sind zu akquirieren. (Option: Kooperation mit Projektansatz des Forum Energiewende: Aufbau E-Bike-Ladeinfrastruktur in den Landkreisen Stade und Rotenburg (Wümme)).</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorhandensein des Bedarfs (→ positives Ergebnis der Bedarfsprüfung)
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stadt Geestland ➤ touristische Leistungspartner, örtlicher Fahrradhandel ➤ Landkreis Cuxhaven ➤ ADFC (→ Beratung)
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ca. 10.000 EUR zzgl. Stromversorgung
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stadt Geestland ➤ Ko-Finanzierungspartner (z.B. gewerbliche und touristische Leistungspartner, Landkreis Cuxhaven, örtl. Verkehrsunternehmen) ➤ Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad	
Maßnahme A.4: Einsatz von Radwegepaten	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kontrolle und ggf. Pflege der Radwegeinfrastruktur ➤ Weiterentwicklung der Verkehrswege und Identifikation mit der Region ➤ dialogorientierte und kreative Problemlösung bei Mängeln und Konfliktpunkten
Beschreibung	<p>Für Radwegeabschnitte werden „Paten“ akquiriert, die für „ihren“ Abschnitt regelmäßig den Zustand der Wege und der Beschilderung kontrollieren. Mängel werden der zuständigen Stelle/Behörde gemeldet. Auf diese Weise lassen sich die baulichen Mängel, aber auch Gefährdungssituationen, schneller und gezielter erkennen und beseitigen, ohne dass dem Baulastträger ein höherer Kontrollaufwand entsteht.</p> <p>Langfristig wird der Aufbau eines beständigen Netzwerks aus ehrenamtlich tätigen Wege(-paten) angestrebt. Eine solche Initiative fördert auch die dialogorientierte und kreative Problemlösung von Konflikten ausgehend von Verkehrsteilnehmern, Wegeführung, Wegweisung und Begleitbauten.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ aktivierbare Bürgerschaft ➤ Entscheidungs- und Gestaltungsspielräume der Paten ➤ finanzielle Mittel zur Mangelbehebung und ggf. zur Infrastrukturentwicklung ➤ ideal: Vernetzung der Aufgaben- und Baulastträger (Land, Kreis, Gemeinde)
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Baulastträger (als Initiator und Ansprechpartner für die Paten) ➤ Bürger (als Paten)
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Veranstaltungen/Materialien für die Akquisition und Ausbildung der Paten (ca. 1.000 EUR) ➤ Karten- und Arbeitsmaterialien für die Paten (ca. 20-50 EUR je Pate)
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Baulastträger (u.a. Stadt Geestland)

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad	
Maßnahme A.5: Pedelec-Verleihangebot in Kombination mit ÖPNV-Nutzung	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ► Verbesserung des „Fahrradklimas“ und Förderung der multimodalen Mobilität ► Erhöhung des Pedelec-Anteils bei der Verkehrsmittelwahl
Beschreibung	<p>Den ÖPNV-Fahrgästen in der ehemaligen SG Bederkesa werden Leih-Pedelecs als Zu- und Abbringer-verkehrsmittel zum Bus (hier: Regionalbuslinie 525) angeboten. Auf diese Weise soll der Zeitbedarf für die sogenannte „letzte Meile“ zum bzw. vom Bus verkürzt werden.</p> <p>Mit der Leih-Option sind die Nutzer nicht gezwungen, die relativ hohen Anschaffungskosten für ein Pedelec oder E-Bike selbst zu tragen, ohne bereits zu wissen, ob diese Form der Mobilität für sie geeignet ist. Vielmehr kann bei der befristeten Nutzung der Umgang mit dem Pedelec/E-Bike getestet werden und bestehende Hemmschwellen können sukzessive abgebaut werden. Die Bereitstellung und Bewirtschaftung des Pedelec- bzw. E-Bike-Fahrzeugpools kann durch das örtliche Verkehrsunternehmen, beispielsweise in Kooperation mit der Gemeinde und/oder dem Landkreis Cuxhaven erfolgen. Verleih und Beratung kann durch die Bürgerbüros, die Touristinfos oder den örtlichen Fahrradhandel erfolgen. Nicht in Anspruch genommene Zweiräder können auch Gästen und Besuchern zur Verfügung gestellt werden (z.B. am Wochenende). Eine Ausdehnung des Verleihangebots auf die Stadt Bremerhaven ist zu prüfen.</p> <p>Die Maßnahme steht in engem Zusammenhang mit dem Aufbau rad+bus.STATIONen (vgl. Maßnahme A.1), den speziellen ÖPNV-Tarifen für Fahrrad-/Pedelec-Nutzer (Maßnahme C.2) und der „Pedelec-Schule“ (Maßnahme D.3).</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ► gesicherte Finanzierung und Betreiber für das Pedelec-Verleihangebot
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ► potenzielle Betreiber: Verkehrsunternehmen, ehemalige SG Bederkesa, touristische Leistungsträger, örtlicher Fahrradhandel bzw. Partnernetzwerk aus diesen ► Verleih und Beratung: Bürgerbüros, Touristinfos, örtlicher Fahrradhandel
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ► variabel, je nach Ausstattungsstandard der Pedelecs/E-Bikes und des Finanzierungsmodells (Kauf oder Leasing)
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ► Investition des Betreibers ► ggf. Fördermittel

Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven

Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad

Maßnahme B.1: Beschleunigung der Regionalbuslinie 525**Ziel**

- Fahrgaststeigerung im ÖPNV durch attraktivere Gestaltung der intermodalen Reisekette
- Verbesserung der Fahrplanstabilität durch Ausweitung von Pufferzeiten

Beschreibung

Die Regionalbuslinie verbindet Bad Bederkesa mit der Stadt Langen (ab 01.01.2015 die beiden Hauptorte der Stadt Geestland) und mit Bremerhaven, wo auch die Verknüpfung mit dem SPNV erfolgt. Diese Verbindungsfunktion, die Bedeutung für den Tourismus sowie die vergleichsweise hohe Nachfrage rechtfertigen daher eine hohe Angebotsqualität der Linie. Im Rahmen dieser Maßnahme soll geprüft werden, wie sich die Angebotsqualität durch eine Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Bad Bederkesa und Bremerhaven steigern lässt. Es bietet sich folgende Vorgehensweise an:



Foto: PTV Group

- Ermittlung der Quelle-Ziel-Beziehungen der Fahrgäste auf der Linie 525 (z.B. Auswertung Fahrscheinverkaufsstatistik, Fahrgastbefragung auf der Linie o.ä.)
- Identifizieren von Möglichkeiten zur Linienbeschleunigung, z.B. durch das Auslassen einzelner Haltestellen, eine veränderte Linienführung oder die Bevorrechtigung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (Potenziale sehen die Verkehrsunternehmen insbesondere im Bereich der Städte Langen und Bremerhaven.)
- Zusammenführung der Ergebnisse, Ausarbeiten/Bewerten von Beschleunigungsoptionen
- Ausarbeitung von ÖPNV-Alternativen für die resultierenden Bedienungslücken

Voraussetzungen

- Kooperationsbereitschaft der Buslinien-Betreiber

Akteure und Verantwortlichkeiten

- Landkreis Cuxhaven und Stadt Bremerhaven als ÖPNV-Aufgabenträger
- Verkehrsunternehmen als Inhaber der Linienkonzession für die Linie 525
- Stadt Geestland

Kosten

- Personalressourcen für die gutachterliche Untersuchung/Bewertung (ggf. Fahrgasterhebung)
- Umsetzungs- und Kompensationskosten je nach Option

Finanzierung

- ÖPNV-Finanzierung (falls keine kostenneutrale Kompensation möglich)
- gutachterliche Unterstützung im Rahmen des Mobilitätsprojekts

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad	
Maßnahme B.2: Fahrradanhänger auf der Linie 525 im Wochenendverkehr	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbesserung der Möglichkeiten für den Fahrradtourismus ➤ Ausweitung der Mobilitätsoptionen für die Bevölkerung der ehemaligen SG Bederkesa am Wochenende
Beschreibung	<p>Der Ort Bad Bederkesa und die gesamte Geeste-Niederung sind ein beliebtes Ziel für Wochenendausflügler, die sich die Region mit Fahrrad oder E-Bike/Pedelec erschließen. Die Fahrradmitnahme im SPNV ist bei Freizeitradlern mittlerweile sehr beliebt. Die nächstgelegenen Bahnhöfe und Haltepunkte an den Bahnstrecken Bremen – Bremerhaven und Bremerhaven – Bremervörde liegen jedoch mind. 20 km von Bad Bederkesa entfernt und kommen daher als Zugangspunkte für den Radtourismus nicht in Frage. Bisher bietet nur die Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa, die in der Sommersaison an zwei Wochenenden im Monat verkehrt, die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in einem Gepäckwagen an. Die Kapazitäten der Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen der Buslinie 525 (Bremerhaven – Bad Bederkesa) sind sehr beschränkt.</p> <p>Im Rahmen dieser Maßnahme soll daher geprüft werden, ob die Linie 525 (mit Anschluss an den SPNV in Bremerhaven Hbf.) an allen Wochenenden in der Sommersaison mit einem Fahrradanhänger ausgestattet werden kann, um die Erreichbarkeit der Region Bad Bederkesa für Fahrradtouristen zu verbessern. Damit stünden ausreichende Beförderungskapazitäten zum Haupteinzugsgebiet Bremerhaven (mit SPNV-Anschluss aus Richtung Bremen) zur Verfügung. An Wochenenden, an denen die Museumsbahn verkehrt, wäre eine kombinierte Fahrradbeförderung Bahn/Bus möglich. Mit der Maßnahme wird ein Projektvorschlag der „Konzeptstudie Fahrradtourismus in der Geeste-Niederung“ aus dem Jahr 2002 wieder aufgegriffen. Ein solches Angebot käme auch der Bevölkerung in der ehemaligen SG Bederkesa zugute, insbesondere im Einkaufs- und Freizeitverkehr in Richtung Bremerhaven. Ergänzend hierzu sind passende Vermarktungsaktivitäten zu entwickeln, z.B. Vorschläge zu kombinierten Rad-Bahn/Bus-Touren oder Nachfrage Sonder- bzw. Kombi-Tarife, die auf die touristische Nachfrage ausgerichtet sind und den ÖPNV (ggf. auch die Museumsbahn), die Fahrradmitnahme und ggf. auch den Eintritt zu touristischen Zielpunkten inkludieren.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kooperationsbereitschaft der Buslinien-Betreiber und der Museumsbahn
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Landkreis Cuxhaven und Stadt Bremerhaven als ÖPNV-Aufgabenträger ➤ Verkehrsunternehmen als Inhaber der Linienkonzession für die Linie 525 ➤ Verein Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa e.V. ➤ Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven ➤ Cuxland Tourismus ➤ sonstige touristische Leistungspartner
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ggf. Beschaffungs- oder Leasingkosten für Fahrradanhänger (falls nicht vorhanden)
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Buslinienbetreiber ➤ ggf. Fördermittel (Tourismusförderung) ➤ Kostenbeteiligung Landkreis Cuxhaven (Wirtschaftsförderung)

<p><i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad</p> <p>Maßnahme C.1: Zweiradgenossenschaft</p>
<p>Ziel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufbau eines Einkaufs-/Abnahmenetzwerks für die preisvergünstigte Beschaffung von Fahrrädern/Pedelecs, Zubehör und Dienstleistungen ➤ Schaffung von Mitmach- und Imageeffekten ➤ Motivierung zur Zweiradnutzung („Wenn das Fahrrad/Pedelec/Ausrüstung erst einmal angeschafft ist, nutze ich es auch.“)
<p>Beschreibung</p> <p>Der Aufbau eines Einkaufs-/Abnahmenetzwerks ermöglicht den Einkauf von Fahrrädern/E-Bikes/Pedelecs sowie von „begleitender“ Ausrüstung oder Dienstleistungen in größeren Stückzahlen (Großmengenabnahme). Auf dieser Basis lassen sich bessere Einkaufskonditionen aushandeln, z.B. Preisnachlässe, Sonderausstattungen usw. Zu günstigeren Konditionen lassen sich aufgrund des Mengeneffekts ggf. auch ergänzendes Zubehör (z.B. Fahrradtaschen/-bekleidung, Ladeeinrichtungen, Ersatzteile) und Dienstleistungen im Zusammenhang mit Zweirädern (z.B. Reparaturservice, Pannen- und Diebstahlversicherung → Maßnahme C.2) beschaffen. Dies wiederum begünstigt Kaufentscheidungen, die ansonsten nicht oder erst zu einem sehr viel späteren Zeitpunkt getroffen worden wären. Im konkreten Fall begünstigt dies die Verkehrsmittelwahl zugunsten von Fahrrad oder Pedelec.</p> <p>Das Netzwerk der „Zweiradgenossenschaft“ bietet sich auch an, um das Pooling und Sharing (gemeinsames Nutzen) von Zweirädern oder entsprechender Ausstattungen (z.B. Lastenfahrrad/ Lastenanhänger) zu ermöglichen. Darüber hinaus ist das Netzwerk hilfreich, wenn es darum geht, Aktionen „rund um's Fahrrad“ zu initiieren, z.B. gemeinsame Veranstaltungen und Reparaturwochenenden. Nicht zuletzt führen kooperative oder genossenschaftliche Modelle zu Vorzeige- und Mitmacheffekten und können Identität und Wiedererkennung schaffen. Ein Multi-Level-Marketing ist möglich (Fahrrad- statt „Tupper-Party“).</p>
<p>Voraussetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ansprechbare Produzenten/Lieferanten für Artikel bzw. Dienstleistungen ➤ langfristige Vorbereitung und Kommunikation der Abnahme ➤ Wahl eines soliden, individuell anpass- und erweiterbaren Grundmodells
<p>Akteure und Verantwortlichkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ interessierte und ehrenamtlich engagierte Bürger ➤ Fahrradhändler, Einzelhandels(-vereine) ➤ ggf. ÖPNV-Verkehrsunternehmen ➤ Sport- und Freizeitveranstalter ➤ Interessenvertretungen: Elternbeiräte, ADFC und VCD
<p>Kosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ehrenamtliches Engagement auf Seiten der GenossenschafterInnen ➤ Informations- und Vermittlungsmaterialien (ca. 500 EUR) ➤ Erstausrüstung zum Zeigen (als Händlerspenden)
<p>Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ nur Sachkosten für Vereinsarbeit: Fördermittel, Sachspenden, Sponsoren

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad	
Maßnahme C.2: Versicherung für Fahrradpannen und Fahrradreparatur	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abbau von Nutzungsschwellen und Motivierung zur Zweiradnutzung ➤ Förderung des „Fahrradklimas“
Beschreibung	<p>Fahrrad- und Pedelec-Nutzern soll eine Mobilitätsgarantie gegeben werden. Hierzu erhalten sie die Möglichkeit, eine Versicherung abzuschließen, bei der sie im Falle einer Panne einen Reparaturdienst und/oder eine Abholung beanspruchen. Ein solches Angebot reagiert auf die zunehmenden Schwierigkeiten der Fahrrad- und Pedelec-Nutzer, Reparaturen noch selbständig durchführen zu können.</p> <p>Ein solches Angebot kann gemeinsam mit dem örtlichen Fahrradhandel und ggf. in Kooperation mit einem Versicherungsunternehmen entwickelt werden. Daher ist zunächst der Stand der Produktentwicklungen auf Seiten der Versicherungsunternehmen zu eruieren, um bereits vorhandene Produkte einbinden und ggf. an die regionalen Bedingungen anpassen zu können.</p> <p>Die Maßnahme kann zusammen mit → Maßnahme C.1: Zweiradgenossenschaft und → Maßnahme C.3: ÖPNV-Tarife für Fahrrad-/Pedelec-Nutzer entwickelt werden.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kooperationsbereitschaft des örtlichen Fahrradhandels und ggf. von Versicherungsunternehmen
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ örtlicher Fahrradhandel ➤ Versicherungsunternehmen
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nutzerfinanzierung

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad	
Maßnahme C.3: ÖPNV-Tarifangebote für Fahrrad-/Pedelec-Nutzer	
Ziel <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verbesserung des „Fahrradklimas“ und Förderung der multimodalen Mobilität ➤ Erhöhung des Pedelec-Anteils bei der Verkehrsmittelwahl ➤ Fahrgaststeigerung im ÖPNV 	
Beschreibung <p>ÖPNV-Nutzern, die ein Fahrrad oder Pedelec als Zugangsverkehrsmittel zum ÖPNV nutzen, werden Kombinationen unterschiedlicher Leistungen in Form spezieller und vergünstigter Tarife angeboten, um die multimodale Mobilität zu fördern. Im Fokus steht dabei die intermodale Mobilität, d.h. die Verknüpfung von Zweirad und ÖPNV an einer Schnittstelle. Demgegenüber ist die Mitnahme des Zweirads im ÖPNV nachgeordnet. Der angebotene Tarif muss dabei entweder preisgünstiger sein als die Kombination der Einzelleistungen oder sonstige Vorteile für den Nutzer bieten.</p> <p>Denkbar sind u.a. Kombinationen von ÖV-Tarifen (Einzelfahrten, Tageskarten, Zeitkarten) mit folgenden inkludierten Leistungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Nutzung der Fahrradabstellanlage an der rad+bus.STATION (→ Maßnahme A.1) ➤ Nutzung von Pedelec-Ladestationen (oder Austausch-Akkus) (→ Maßnahme A.3) ➤ Fahrrad-Pedelec-Verleih (für Dauer- oder Gelegenheitsnutzer) (→ Maßnahme A.5) ➤ Fahrradmitnahme im Fahrradanhänger der Buslinie 525 (→ Maßnahme B.2) ➤ Versicherung für Fahrradpannen, Fahrradreparatur oder Fahrraddiebstahl (→ Maßnahme C.2) ➤ Eintrittsticket für touristisch interessante Einrichtungen <p>Eine weitere Maßnahme zur Schaffung finanzieller Anreize für eine stärkere Fahrrad- bzw. Pedelec-Nutzung in Kombination mit dem ÖPNV (und damit im weitesten Sinne eine Tarifmaßnahme) könnte in der finanziellen Förderung des Schülerverkehrs bestehen. Die Idee ist, Schülern auf Grundlage einer geänderten Schülerbeförderungssatzung für die nachweisliche Fahrrad- bzw. Pedelec-Nutzung auf der „letzten Meile“ vom/zum Wohnstandort einen finanziellen Bonus zukommen zu lassen oder den Kauf eines Fahrrads/Pedelecs zu bezuschussen. Mittelfristig bestünde dann die Chance, ggf. einzelne, bislang noch im Schülerverkehr bediente Bushaltestellen aufzugeben, um so eine effizientere Umlaufplanung und geringe Kosten in der Schülerbeförderung zu erreichen (Beispiel: Anpassung der Schülerbeförderungssatzung im LK Peine.)</p>	
Voraussetzungen <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kooperationsbereitschaft der Verkehrsunternehmen und der übrigen Leistungsanbieter ➤ Vereinbarkeit mit dem VNN- bzw. VBN-Tarif 	
Akteure und Verantwortlichkeiten <ul style="list-style-type: none"> ➤ ÖPNV-Verkehrsunternehmen ➤ VNN/VBN (→ Integrationsmöglichkeit in die Tarifpalette) ➤ übrige Leistungsanbieter (Stationsbetreiber, örtl. Fahrradhandel, Versicherungsunternehmen) ➤ ggf. Landkreis Cuxhaven (→ Kompensationszahlungen) 	
Kosten <ul style="list-style-type: none"> ➤ abhängig von der Tarifmaßnahme (unternehmerisches Risiko) 	
Finanzierung <ul style="list-style-type: none"> ➤ ggf. Ausgleich von Einnahmen- oder Tarifierungsverlusten auf Seiten der Verkehrsunternehmen und der übrigen Leistungsanbieter durch den Landkreis Cuxhaven (ÖPNV-Aufgabenträger, touristische Wirtschaftsförderung) 	

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad	
Maßnahme D.1: Risikoanalyse „Schön-Wetter-Statistik“ (Information/Motivation)	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung der Fahrrad-/Pedelec-Nutzung durch eine Hilfestellung zur persönlichen Risikoabschätzung und -überwindung
Beschreibung	<p>Risikoabwägungen bestimmen unser Verhalten, so auch bei der Alltagsmobilität mit dem Zweirad. Bei der Risikoabschätzung der Fahrrad- bzw. Pedelec-Nutzer spielen neben Verkehrssicherheitsaspekten noch zwei weitere Aspekte eine Rolle: die Wahrscheinlichkeit eines Schlecht-Wetter-Eintritts und die persönliche Vulnerabilität. Dem subjektiven Gefühl, auf täglichen Wegen überdurchschnittlich häufig fahrraduntauglicher Witterung ausgesetzt zu sein, kann durch orts- und zeitgenaue statistische Erfassung des Wettergeschehens (insbesondere Eintrittswahrscheinlichkeit von Schlecht-Wetter-Ereignissen) sowie durch Kommunikation der Ergebnisse begegnet werden. Die Botschaft muss lauten: <i>„Das Wetter ist meist zweiradtauglicher, als man denkt!“</i> Kommunikationspunkte können in den örtlichen Medien oder Bushaltestellen, v.a. die rad+bus.STATIONen, sein. Denkbar ist eine öffentliche Bereitstellung von Wetterdienst-Daten. Die Informationsbeschaffung kann auch im Rahmen von Mitmachaktionen oder Schulprojekten erfolgen. Auch die stundenaktuelle Bereitstellung zu Regeneintrittswahrscheinlichkeiten für angemeldete Nutzer per sms in Kooperation mit Wetterdiensten wäre ein möglicher Bestandteil dieser Maßnahme.</p> <p>Der persönlichen Vulnerabilität/Verletzbarkeit kann durch Ausrüstung mit Regen-, Kälte-, Windschutz begegnet werden. Hierzu können Beratungsangebote initiiert oder Einkaufsgenossenschaften gegründet werden (vgl. auch Maßnahme C.1: Zweiradgenossenschaft).</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wetterdaten/Informationen zur Witterung im LK Cuxhaven ➤ Vermittlungs- und Experimentiermaterialien für Gemeinden und Bildungseinrichtungen
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stadt Geestland, LK Cuxhaven ➤ Wetterdienste, Bildungseinrichtungen, Fahrradhändler, (ggf. Verkehrsunternehmen) ➤ Ehrenämter, ADFC
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Informations- und Vermittlungsmaterialien (ca. 500 – 1.000 EUR), ausleihbarer Experimentierkasten/ Roll-Ups...(1.000 EUR) ➤ nutzergerechte Aufbereitung von statistischen Wetterdaten (auf Anfrage)
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ investive Maßnahmen: Fördermittel (LEADER, Metropolregionen, ...)

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad	
Maßnahme D.2: Radfahrgemeinschaften (Motivation)	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung der Zweiradnutzung und von verkehrssicherem Verhalten ➤ gedankliche Verknüpfung zwischen Wegezweck und dem „neuen“ Verkehrsmittel ➤ Reflexion über Distanz- und Zeitmanagement mit dem Zweirad ermöglichen
Beschreibung	<p>Zweirad-Nutzer erhalten Angebote, um gemeinsame Zweirad-Fahrten im Alltag zu initiieren und sich auf dem gemeinsamen Weg zu einem Ziel zu koordinieren. Denkbar sind initiierte Aktionen wie Gemeinsam zur Arbeit/Ausbildung/Schule, zu Einkauf, Sport und Freizeit. Mit dem Gruppenangebot soll die Hemmschwelle zur Nutzung des Zweirads – insbesondere für „Umsteiger“ – gesenkt werden. Der Geselligkeitsaspekt wird dabei als Anreiz genutzt. Begleitpersonen können (in der Anfangszeit) die Organisation übernehmen.</p> <p>Mit der Maßnahme lassen sich auch Verkehrssicherheitstrainings, bspw. für Schulkinder oder Senioren verbinden (→ Maßnahme D.3). Die Maßnahme kann daher auch als Schulprojekt aufgesetzt werden. Auch Zusatzprogramme (z.B. „Kaffee und Kuchen“, Transportdienstleistung usw.) sind denkbar.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Recherche und Aufbereitung von lokalen Wegezielen und -zwecken ➤ „Routen“-Management (Linienführung, Zeitpläne, Ausweisung) ➤ ehrenamtlich tätige Kümmerer und Begleitpersonen vor Ort
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kümmerer bzw. Tourbegleiter: Ehrenämter, Gemeindevertreter, Vertreter örtlicher Vereine ➤ Interessenvertretungen: Elternbeiräte, ADFC, VCD ➤ Partner: Schulen, Einzelhandel, Sport- und Freizeitveranstalter
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Informations- und Vermittlungsmaterialien (ca. 500 – 1.000 EUR) ➤ ggf. Kosten für Training/Ausbildung der Kümmerer bzw. Tourbegleiter
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ investive Maßnahmen und ggf. Ausbildungskosten für Tourbegleiter: Fördermittel (LEADER, Metropolregionen, ...)

<p><i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad</p> <p>Maßnahme D.3: Generationenübergreifendes Fahr- und Sicherheitstraining/ Pedelec-Schule</p>
<p>Ziel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung der Zweiradnutzung und von verkehrssicherem Verhalten
<p>Beschreibung</p> <p>Mit präventiven Maßnahmen soll die Verkehrssicherheit für Zweiradnutzer verbessert werden. Dies gilt insbesondere für bislang unerfahrene Pedelec-Nutzer. Denn Erfahrungen und Unfallstatistiken zeigen, dass das antriebsunterstützte Zweirad ein anderes Fahrverhalten aufweist als ein konventionelles Fahrrad, und der Umgang daher gelernt sein will. Zielgruppe der Maßnahme sind Pedelec-Erstnutzer, vor allem Senioren, aber auch Kinder.</p> <p>Das Schulungskonzept kann aus verschiedenen Modulen (thematisch, zielgruppenspezifisch) bestehen und umfasst einen Theorie- und einen Praxisteil. Im Theorieteil geht es um die Vermittlung von rechtlichen Aspekten und Sicherheitsrisiken, den Umgang mit intermodalen Angeboten und die Kosten-, Energie- und Umweltbilanz bei der Zweirad-Nutzung. Der Praxisteil widmet sich zunächst dem Kennenlernen des Pedelecs (Technik, Funktionen), Bewegungs- und Gleichgewichtsübungen (Auf-/Absteigen) sowie ersten Fahrübungen (Anfahren, Bremsen) in einem gesicherten Parcours. Anschließend wird Fahrpraxis im Verkehrsraum vermittelt (Geschwindigkeit richtig einschätzen, Hindernisse, Reaktionsfähigkeit usw.). Die Kurse werden durch entsprechend geschulte Trainer, ggf. in Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizei, durchgeführt.</p> <p>Die Maßnahme orientiert sich am Schulungskonzept für ältere Pedelec-Nutzer in Westfalen, einem Projekt des Netzwerks Verkehrssicheres NRW im Regierungsbezirk Münster.</p>
<p>Voraussetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Schulungskonzept und Schulungsmaterial ➤ Referenten/Trainer und geeignete Schulungsräume (Theorie, Parcours, Verkehrsraum) ➤ Sicherheitsausrüstung für Teilnehmer (z.B. Helme, Warnwesten) ➤ Versicherung für die Teilnehmer (ggf. über Kreissportbund) ➤ ggf. Leih-Pedelecs für „Schnupper“-Teilnehmer
<p>Akteure und Verantwortlichkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Initiatoren: Landkreis Cuxhaven, Stadt Geestland, örtl. Vereine, Schulen ➤ Referenten/Trainer: Versicherungsgesellschaft, Verkehrssicherheitswacht, Polizei, ADFC, Ehrenämter usw.
<p>Kosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Schulungsmaterial (ca. 2.000 – 5.000 EUR) ➤ ggf. Miete für Schulungsraum ➤ Trainer-Honorar
<p>Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ investive Maßnahme, Trainer-Honorar: Verkehrssicherheitsetat, Sponsoring, Fördermittel (LEADER, Metropolregionen, ...) ➤ ggf. Teilnehmergebühr (abhängig vom Veranstalter)

<p><i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad</p> <p>Maßnahme D.4: Selbsthilfewerkstatt „Öl an den Händen statt im Tank“</p>
<p>Ziel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung der Fahrrad- und Pedelec-Nutzung durch Hilfe zur Selbsthilfe ➤ Bildung eines lokalen Fahrrad- und Mobilitätsnetzwerks ➤ Förderung von generationenübergreifendem Verständnis und Miteinander
<p>Beschreibung</p> <p>Im Rahmen einer Selbsthilfewerkstatt sollen Zweirad-Nutzer unter fachkundiger Anleitung und mithilfe geeigneter Werkzeuge die Möglichkeit erhalten, Reparatur und Instandsetzungsarbeiten an ihren Fahrrädern und Pedelecs selbstständig durchzuführen. Das Angebot richtet sich an preissensible Nutzergruppen, die sich die Reparaturkosten im gewerblichen Fahrradhandel nicht leisten können bzw. wollen, z.B. Kinder/Jugendliche. Der nicht-gewerbliche Charakter der Selbsthilfewerkstatt und der Mehrgenerationengedanken bietet Chancen, das Reparaturwissen (Senioren) gegen Unterstützungsleistungen im Haushalt (Jugendliche) zu tauschen.</p> <p>Der Mehrgenerationengedanke einer Selbsthilfewerkstatt lässt sich auch übertragen auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verkehrstrainings, denn eine gemeinsame fachkundige Schulung kann Akzeptanzprobleme beseitigen (→ Maßnahme D.3); ➤ Anwendungswissen (Nutzung elektronische Medien, Mobilitäts-Apps und -auskünfte). <p>Um ein breites Publikum anzusprechen, bietet sich eine Ausweitung der Reparaturdienste auf andere Dinge des täglichen Lebens (z.B. E-Geräte, Textilien) an, auch in Kombination mit einem Café. Auch die Einbindung in ein Schulprojekt ist denkbar.</p>
<p>Voraussetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bereitschaft von technisch versierten Personen zu ehrenamtlicher Tätigkeit (= Experten der Selbsthilfewerkstatt) ➤ Bestand bzw. Bildung eines generationenübergreifenden Netzwerks ➤ geeignete Räumlichkeit (Werkstatt) und Werkzeug-Basisbestand
<p>Akteure und Verantwortlichkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kümmerer/Initiator: Ehrenämter, örtl. Vereine, Interessenvertretungen (ADFC, VCD, Elternbeirat) ➤ Partner: Stadt Geestland, Fahrradhändler (Image und Absatz von Ersatzteilen, aber Konkurrenzsituation beachten), Vereine, ggf. Verkehrsunternehmen
<p>Kosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Anschaffung eines Werkzeug- und Ersatzteilbestands (ca. 2.000 EUR) ➤ Informations-, Vermittlungs-, Anleitungsmaterialien (ca. 500 EUR) ➤ ggf. Werkstattmiete
<p>Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ investive Maßnahme, Trainerhonorar: Verkehrssicherheitsetat, Sponsoring, Fördermittel (LEADER, Metropolregionen, ...) ➤ ggf. Teilnehmergebühr (abhängig vom Veranstalter)

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad	
Maßnahme D.5: Mitmachaktionen „Pimp my rad+bus.STATION“	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bewusstseins- und Imageförderung des Radverkehrs ➤ Verbesserung der kommunalen Fahrradinfrastruktur ➤ Abbau von Nutzungsschwellen
Beschreibung	<p>Mithilfe von Mitmachaktionen soll die Bewusstseins- und Imageförderung des Radverkehrs mit der Verbesserung der Fahrradinfrastruktur verknüpft werden. Hierzu werden die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, sich am Ausbau der Bushaltestellen zu rad+bus.STATIONen zu beteiligen, z.B. im Rahmen eines Ideenwettbewerbs oder ganz konkret durch Beteiligung an Bau,- Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen. Das Konzept lässt sich auch auf die Gestaltung der Zubringerwege ausweiten.</p> <p>Im Idealfall lassen sich solche Aktionen mit anderen Vor-Ort-Veranstaltungen verbinden (zeitlich, thematisch) und auch im Hinblick auf die werbliche Mitnutzung bestehender (z.B. Beratung, Informationsmaterialien). Auch die Ausschreibungen thematisch verwandter Wettbewerbe sind denkbar (z.B. Schönstes Rad, Weiteste Arbeitswege, Beste Haltestelle, Fahrradfreundlichster Ort in der Stadt Geestland).</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ aktivierbare Bürgerschaft, aktives Dorfleben, Bereitschaft zu ehrenamtlicher Tätigkeit ➤ Gemeinschaftsräume, Dorffeste
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stadt Geestland, örtlicher Kümmerer ➤ örtliche Vereine ➤ Verkehrsunternehmen, ggf. Fahrradhändler
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Informationsmaterialien (je nach Maßnahme und Umfang) ➤ Bau- und Gestaltungsmaterialien (je nach Maßnahme und Umfang) ➤ Veranstaltungen (je nach Maßnahme und Umfang)
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ investive Maßnahme: Kommunalhaushalt, Fördermittel (LEADER, Unser Dorf hat Zukunft, ...) ➤ Sponsoring (Gewerbe- und Handwerksbetriebe, Einzelhandel, Verkehrsunternehmen)

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Kombinierte Nutzung ÖPNV + Fahrrad	
Maßnahme D.6: Vermarktungsansätze	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung der Fahrrad- und Pedelec-Nutzung durch Zielgruppenansprache
Beschreibung	<p>Mit Marketingmaßnahmen im „Low-Budget“-Bereich sollen verschiedene Zielgruppen gezielt angesprochen, über die Mobilitätsoptionen mit Fahrrad und Pedelec – insbesondere in Kombination mit dem ÖPNV – informiert und damit zur Zweirad-Nutzung animiert werden. Entscheidend ist, dass die Werbung Aufmerksamkeit erregt (z.B. originell und sichtbar ist) und dass die Information konsistent ist und kontinuierlich erfolgt.</p> <p>Zielgruppen des Zweirad-Marketings können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ sportlich orientierte Personen ➤ sehr kostenbewusste/kostensensible Personen ➤ Senioren ➤ Gäste und Besucher <p>Die Werbung sollte informativ sein und über analoge Medien (z.B. Info-Flyer, Tourismusbroschüren, Bürgerhandbuch, Tageszeitung, Amtsblatt) und elektronische Medien (z.B. Internet, ggf. auch lokales Radio/TV) geschaltet werden. Insbesondere bietet sich eine Bewerbung in Bus- und Bahnfahrzeugen an. Wichtig ist es auch, Werbepartner zu finden, um deren Vermarktungskanäle nutzen zu können.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Stadt Geestland, ggf. Landkreis Cuxhaven ➤ Vermarktungspartner: Verkehrsunternehmen, Tourismusverband/touristische Leistungspartner, Einzelhandel usw.
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ abhängig von der Werbemaßnahme
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kommunalhaushalt, Tourismusförderung ➤ Prüfen: Fördermittel

6.3 Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale (Vorhaben 3)

6.3.1 Das Ziel

Mit einer Regionalen Mobilitätszentrale soll die integrierte und nachhaltige Mobilität im Landkreis Cuxhaven gefördert werden, indem öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote und Informationsangebote koordiniert, miteinander vernetzt und gebündelt bereit gestellt werden.



Foto: LNVG Groß-Gerau



Foto: www.pds.de



Foto: www.tcs.ch

6.3.2 Die Vision

Das bestehende Informationsangebot „Cuxland InfoLine“ bietet bislang ausschließlich telefonische Auskünfte zum ÖPNV-Angebot (inkl. der AST-Verkehre). Daneben stellt der Landkreis Cuxhaven das PendlerPortal als Vernetzungsplattform für Berufspendler im Internet zur Verfügung, jedoch ohne Bezug zur InfoLine. Beide Angebote sowie weitere mögliche öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote sollen zusammengeführt und als **Regionale Mobilitätszentrale** zu einer Informations-, Koordinations- und Beratungsplattform ausgebaut werden.

Die Aufgaben und Funktionen der Regionalen Mobilitätszentrale im Überblick:

(1) Information (Kernaufgabe)

- Bündelung und Bereitstellung aller vorhandenen Informationen zu öffentlich verfügbaren Mobilitätsangeboten im Landkreis Cuxhaven (Telefonauskunft und Internetseite): Zugangsmöglichkeiten, Haltestellenausstattung bzw. -zustand, Fahrplan, Fahrtziele, Tarifauskünfte, Nutzungsvoraussetzungen, Beförderungsbedingungen usw.
- zentraler Ansprechpartner für Mobilitätsnutzer und Mobilitätsanbieter
- aktive Kommunikation/Bewerbung von öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten

(2) Koordination

- Koordination, Vernetzung und Steuerung von ergänzenden Mobilitätsangeboten zum ÖPNV (u.a. Radverkehr, Carsharing oder ehrenamtlich organisierte Angebotsformen) → *Mobilitätskoordinator*

- Evaluierung der ergänzenden Mobilitätsangebote gemeinsam mit den Anbietern (z.B. Betriebsorganisation, nachfragegerecht usw.) und Weiterentwicklung der Angebote → *Mobilitätskoordinator*

(3) Daten-/Informationsmanagement

- zentrale AST-Bestellung, -Disposition und -Abrechnung
- zentrale Bestellung/Reservierung von ergänzenden Mobilitätsangeboten (z.B. Taxi, Mietwagen, ggf. Dorfauto, Leih-Fahrrad, Vereinsbus)
- technischer Zugriff auf alle erforderlichen Datenbanken und Informationssysteme (z.B. Fahrplanauskunft von VBN, VNN und HVV, sonstige Bestell- und Buchungssysteme)
- kein Betrieb (!) einer zentralen Datenplattform (IuK¹⁰-gestütztes Mobilitätsmanagementsystem) für alle öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote im Landkreis Cuxhaven (Perspektivisch ist auf vorhandene Systeme der Verkehrsunternehmen aufzubauen.)

(4) Beratung

- (Erst-)Beratung von ehrenamtlichen oder kommerziellen Anbietern ergänzender Mobilitätsangebote → *Mobilitätskoordinator*, ggf. in Kooperation mit Kompetenzträgern
- individuelle Mobilitätsberatung der Bevölkerung und der Gäste der Region → *regionaler Mobilitätskoordinator und/oder lokale Mobilitätsberater*, ggf. in Zusammenarbeit mit Interessenvertretung bzw. Kompetenzträgern (VCD, ADFC)

Regionale Mobilitätszentrale für den Landkreis Cuxhaven

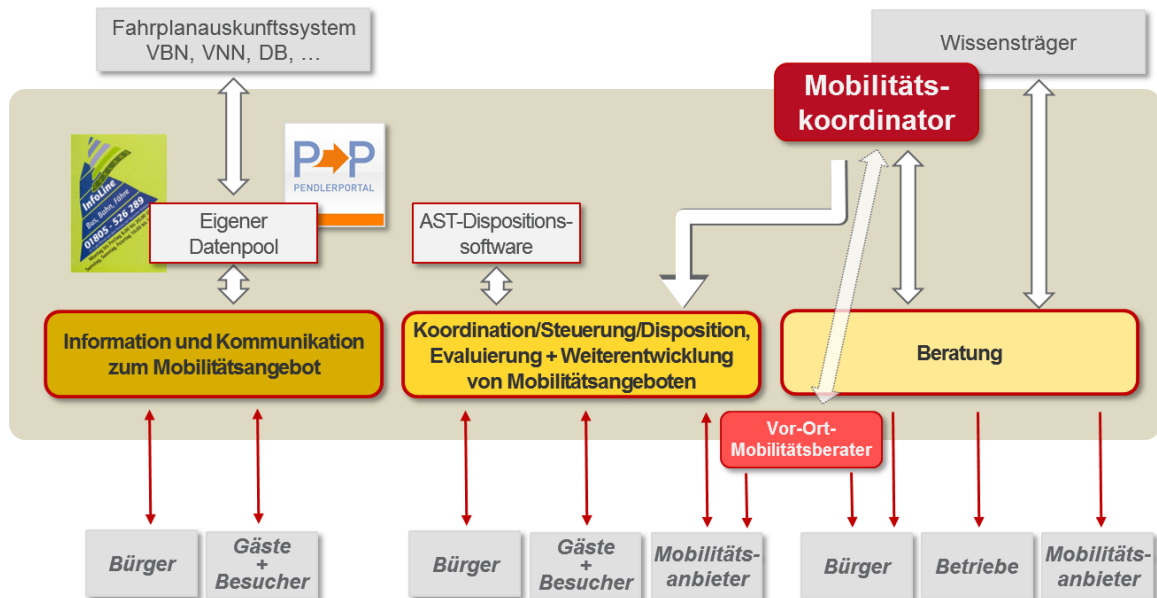


Abbildung 21: Organisationsschema der Regionalen Mobilitätszentrale

¹⁰ Informations- und Kommunikationstechnologie

6.3.3 Die Maßnahmen

Übersicht

Integration von		Cuxland InfoLine	PendlerPortal Lk. Cuxhaven
		↓	↓
Zeitraumen Funktion	kurzfristig	mittelfristig	perspektivisch
Information	<u>Telefon:</u>	<u>Internet:</u>	<u>Internet:</u>
	ÖPNV-Fahrplan einschl. AST [✓]	Mobilitätsinfo (Internet) [B.1]	Mitfahrer-Portal [C.1]
	landkreisweite ÖPNV-Tarif Lk. CUX [A.1]	Info zur Barrierefreiheit [B.2]	
	Infos zu Taxi und Mietwagen [A.2]	PendlerPortal [B.3]	
	Infos zu Leih-Zweirädern und sonstigen ergänzenden Mobilitätsangeboten [A.3]	Infos zu ergänzenden Mobilitätsangeboten [B.4]	
	touristische Auskünfte [A.4]		
Koordination			Koordination/Vernetzung/Steuerung ergänzender Mobilitätsangebote (→ MobilKordinator) [C.2]
			Evaluierung/ Weiterentwicklung ergänzender Mobilitätsangebote (→ MobilKordinator) [C.3]
Daten-/ Informations- management	AST-Bestellung [A.5]	Taxi-Bestellung/Mietwagen-Vermittlung [B.5]	AST-Disposition/-Routing/-Abrechnung [C.4]
		Vereinsbus-Reservierung [B.6]	Integration einer Buchungsplattform für Fahrzeugsharing [C.5]
Beratung	(Erst-)Information von Mobilitätsanbietern [A.6]		(Erst-)Beratung von Mobilitätsanbietern [C.6]
		Vor-Ort-Mobilitätsberatung (→ MobilBerater) [B.7]	individuelle Mobilitätsberatung (→ MobilKordinator) [C.7]

Modul-Charakter

Alle vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sind weitgehend eigenständig, in sich geschlossen und unabhängig voneinander. Sie bilden einzelne Module, die nach Bedarf und abhängig von jeweiligen finanziellen und personellen Ressourcen umgesetzt werden können. Insgesamt ergänzen sie sich jedoch gegenseitig zu einem umfassenden Dienstleistungskonzept für eine Regionale Mobilitätszentrale.

6.3.4 Die Organisation

6.3.4.1 Akteure und deren Funktion

Akteure	Funktionen
Landkreis Cuxhaven	<ul style="list-style-type: none"> ➤ möglicher (Mit-)Betreiber der Mobilitätszentrale ohne/mit regionalem Mobilitätskordinator (optional) ➤ Nutzer von Dienstleistungen der Mobilitätszentrale ➤ Finanzierungspartner

Akteure	Funktionen
Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nutzer von Dienstleistungen der Mobilitätszentrale ➤ Finanzierungspartner
ZVBN/VNO	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wissens- und Kompetenzträger ➤ Beratungsleistungen (optional)
Verkehrsunternehmen (VBN, VNN)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ möglicher (Mit-)Betreiber der Mobilitätszentrale ➤ Wissens- und Kompetenzträger ➤ Nutzer von Dienstleistungen der Mobilitätszentrale ➤ Finanzierungspartner
sonstige Mobilitätsanbieter (Taxi-/Mietwagenunternehmen, Fahrrad-/Pedelec-Verleiher usw.)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nutzer von Dienstleistungen der Mobilitätszentrale ➤ Finanzierungspartner
Cuxland-Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Wissens- und Kompetenzträger
LEADER-LAG	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beratungsleistungen (optional)
Interessenvertretungen (VCD, ADFC)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Angebotsvermarktung ➤ Beratungsleistungen (optional) oder Aktionen
Ehrenämter	<ul style="list-style-type: none"> ➤ lokale Mobilitätsberater (optional)

6.3.4.2 Trägerschaft und Finanzierung

Kurzfristig:

- Landkreis Cuxhaven über den bestehenden Vertrag mit der Fa. BUSPUNKT
- zusätzlich gewünschte Funktionserweiterung ggf. über Fördermittel

Mittel- bis langfristig:

- noch zu klären
- nach Finanzierungspartnerschaft suchen (Landkreis Cuxhaven, Land, Metropolregionen, Gemeinden, Verkehrsunternehmen bzw. deren Zusammenschlüsse (VNN, VBN) (Synergie-Effekte → Einsparpotential!)
- für Beratungsleistungen: Kooperation mit ZVBN, VNO, LEADER-Regionen/LAG
- Forcierung von Fördermitteln für investive Maßnahmen und Anschubfinanzierung personeller Ressourcen (LEADER, nationale Klimainitiative usw.)

6.3.4.3 Mögliche Betreiber

Kurzfristig:

- heutiger Betreiber der Cuxland InfoLine (Fa. BUSPUNKT)

Mittel- bis langfristig:

- noch zu klären: ÖPNV-Aufgabenträger? Gemeinden? Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbünde? Dritte? (ggf. im Rahmen einer Ausschreibung zu ermitteln)

Anforderungen: Der Betreiber sollte ...

- Ortskenntnisse besitzen und lokale Gegebenheiten beachten, da sonst bei unpräzisen Angaben der Nutzer keine korrekte Auskunft bzw. individuelle Beratung möglich ist;
- Qualitätsstandards bei den Informations- und Beratungsdienstleistungen einhalten (z.B. zeitliche Erreichbarkeit, Fehlerfreiheit, Vollständigkeit und Konsistenz der Informationen);
- alle Mobilitätsanbieter im Kreisgebiet diskriminierungsfrei behandeln;
- Zugang zu übergeordneten Auskunftssystemen bzw. (perspektivisch) zu Daten- und Informationsplattformen haben, soweit dies für seine Tätigkeit erforderlich ist.

Das organisatorische Zusammenspiel mit den bestehenden Informationsanbietern (v.a. VBN, VNN, ...) ist zu regeln (z.B. Durchführen von Info-Veranstaltung zum Thema Bürgerbus gemeinsam mit ZVBN).

6.3.4.4 Die Umsetzung

Vorschlag zur Vorgehensweise:

- schrittweise Funktionserweiterung (3 Phasen: kurzfristig, mittelfristig, perspektivisch)
- Untersetzen der Umsetzungsphasen mit konkreten Maßnahmen
- Klärung von Verantwortlichkeiten
- Finanzierungsoptionen und Finanzierungsvereinbarungen
- Prüfen der Notwendigkeit und der Gestaltungsmöglichkeiten einer organisatorischen Neuaufstellung
- im Rahmen des laufenden Projekts:
 - Vorbereiten und Umsetzen von kurzfristigen Maßnahmen
 - Prüfen und Vorbereiten von mittelfristigen Maßnahmen, v.a. Konkretisieren eines Anforderungsprofils an eine Regionale Mobilitätszentrale

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme A.1: Tarifmatrix für eine landkreisweite ÖPNV-Tarifauskunft	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ schnelle, konsistente und haltestellenscharfe Auskunft zu ÖPNV-Tarifen innerhalb des Landkreises sowie in die angrenzenden Verkehrsverbünde (VBN, HVV)
Beschreibung	<p>Alle vorliegenden Tarifinformationen sollen in einer Tarifmatrix zusammengeführt und miteinander verknüpft werden. Angestrebt wird eine einfache Lösung auf Basis einer Excel-Tabelle oder einer Access-Datenbank. Die Tarifmatrix soll relationsbezogene Fahrpreisauskünfte (von Haltestelle bzw. Tarifwabe/nach Haltestelle bzw. Tarifwabe) ermöglichen, und zwar haltestellenscharf für Fahrten innerhalb des Landkreises Cuxhaven sowie für Standard-Tarifkombinationen.</p> <p>Angemessene Lösungen zu Tarifauskünften für Fahrten in/aus dem VBN- bzw. HVV-Gebiet sind zu prüfen. Tarifauskünfte sollen zumindest für häufig nachgefragte Relationen und Standard-Tarifkombinationen möglich sein.</p> <p>Das technische System ist so zu gestalten, dass bei Tarifierpassungen eine einfache Aktualisierung der Eingangsdaten möglich ist.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ aktuelle Tarifinformationen ➤ Praktikabilität der Lösung auf der Basis von Excel bzw. Access
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Fa. BUSPUNKT in Kooperation mit LK Cuxhaven und Mobilitätsprojekt (PTV) ➤ unterstützend: VNN, VBN, lokale Verkehrsunternehmen
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Beratung, Konzept, Bearbeitung ➤ Sachkosten: keine
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zu klären ist, ob der Zeitaufwand für die Bearbeitung über die InfoLine-Finanzierung gedeckt ist. ➤ Personalkosten für die Beratung und unterstützende Bearbeitung sind ggf. über das Mobilitätsprojekt (PTV) gedeckt.

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale Maßnahme A.2: Information zu Taxi- und Mietwagen	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Mobilitätszentrale zum zentralen Informations-, Auskunft- und Vermittlungssystem für alle öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote im Landkreis Cuxhaven
Beschreibung	Vorbereitung einer Übersicht (Datei) zu <ul style="list-style-type: none"> ➤ Taxi- und Mietwagenunternehmen im Kreisgebiet mit Informationen zu <ul style="list-style-type: none"> ➤ Adressen/Standorten ➤ Telefonnummer ➤ Taxi-Tarife
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Fa. BUSPUNKT in Kooperation mit LK Cuxhaven und Mobilitätsprojekt (PTV) ➤ unterstützend: Taxi-Unternehmen (bei Bedarf)
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Beratung und Bearbeitung ➤ Sachkosten: keine
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zu klären ist, ob der Zeitaufwand für die Bearbeitung über die InfoLine-Finanzierung gedeckt ist. ➤ Personalkosten für die Beratung und unterstützende Bearbeitung sind ggf. über das Mobilitätsprojekt (PTV) gedeckt.

<p><i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale</p> <p>Maßnahme A.3: Information zu Leih-Zweirädern und sonstigen ergänzenden Mobilitätsangeboten</p>
<p>Ziel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Mobilitätszentrale zum zentralen Informations-, Auskunft- und Vermittlungssystem für alle öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote im Landkreis Cuxhaven
<p>Beschreibung</p> <p>Zusammenstellung einer Übersicht (Datei) zu</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Fahrrad-/Pedelec-/E-Bike-Verleihern im Kreisgebiet ➤ Gemeinde- und Vereinsbussen im Kreisgebiet ➤ Mitfahr- und Carsharing-Portalen im Internet <p>mit Informationen zu</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Adressen/Standorten ➤ Telefonnummer, Internetadresse ➤ Tarifen ➤ Nutzungsbedingungen
<p>Voraussetzungen</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ keine
<p>Akteure und Verantwortlichkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Fa. BUSPUNKT in Kooperation mit LK Cuxhaven und Mobilitätsprojekt (PTV) ➤ unterstützend: Mobilitätsanbieter (bei Bedarf)
<p>Kosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Beratung und Bearbeitung ➤ Sachkosten: keine
<p>Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Zu klären ist, ob der Zeitaufwand für die Bearbeitung über die InfoLine-Finanzierung gedeckt ist. ➤ Personalkosten für die Beratung und unterstützende Bearbeitung sind ggf. über das Mobilitätsprojekt (PTV) gedeckt.

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme A.4: Verbesserung und Standardisierung von touristischen Auskünften	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Regionalen Mobilitätszentrale mit ergänzenden Dienstleistungen
Beschreibung	<p>Insbesondere in der Sommersaison nutzen vermehrt Gäste und Besucher der Region die bestehende ÖPNV-Auskunft Cuxland InfoLine. Anfragen zum ÖPNV-Angebot werden hierbei immer wieder auch verbunden mit Auskünften zu touristischen Zielpunkten und Angeboten. Da auch eine Regionale Mobilitätszentrale ein Anlaufpunkt für Touristen sein wird, sollen touristische Auskünfte im Zusammenhang mit dem Mobilitätsangebot ausgeweitet, verbessert und standardisiert werden, um eine hochwertige Qualität und Konsistenz der Auskunftserteilung sicherzustellen.</p> <p>Konkret vorgesehen ist, in Kooperation mit der kreisweit tätigen Tourismusinformation „Cuxland-Tourismus“ eine Info-Mappe aus bereits vorliegenden Broschüren und Prospekten (sowie als Datei) zu erstellen, die alle touristisch wichtigen Basisinformationen enthält. Bei weiterführenden Anfragen ist der Kontakt zu Cuxland-Tourismus oder anderen touristischen Ansprechpartnern zu vermitteln.</p> <p>Darüber hinaus wird empfohlen, regelmäßige Informationstreffen (z.B. halbjährlich) zwischen dem Betreiber der Mobilitätszentrale und der Cuxland-Tourismus durchzuführen.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Fa. BUSPUNKT in Kooperation mit LK Cuxhaven und Mobilitätsprojekt (PTV) ➤ unterstützend: Cuxland-Tourismus (Agentur für Wirtschaftsförderung Cuxhaven)
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Beratung und Bearbeitung ➤ Sachkosten: keine
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zu klären ist, ob der Zeitaufwand für die Bearbeitung über die InfoLine-Finanzierung gedeckt ist. ➤ Personalkosten für die Beratung und unterstützende Bearbeitung sind ggf. über das Mobilitätsprojekt (PTV) gedeckt.

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme A.5: AST-Bestellung über die Mobilitätszentrale	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Mobilitätszentrale zum zentralen Informations-, Auskunft- und Vermittlungssystem für alle öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote im Landkreis Cuxhaven
Beschreibung	<p>In Gemeinden, die zum VBN-Gebiet gehören, ist die Bestellung von AST-Fahrten bereits heute über eine zentrale Telefonnummer möglich. In Gemeinden mit einem AST-Angebot, die zum VNN-Gebiet gehören, ist die Fahrtbestellung jedoch nur direkt beim durchführenden Verkehrsunternehmen unter einer eigenen Telefonnummer für jede Gemeinde möglich.</p> <p>In einem <u>ersten Schritt</u> soll daher zunächst eine einheitliche Telefonnummer eingerichtet werden, über die eine zentrale AST-Bestellung in Gemeinden des VNN-Gebiets erfolgt. Diese „AST-Hotline“ wird der Regionalen Mobilitätszentrale zugeordnet. Die telefonische Entgegennahme und Weiterleitung von Fahrtbestellungen übernimmt dann das Personal der Mobilitätszentrale. Bei Bedarf kann aber auch eine direkte Weiterleitung der Bestellung an die ausführenden Taxi- und Mietwagenunternehmen vorgesehen werden.</p> <p>In einem <u>zweiten Schritt</u> wird geprüft, ob auch die AST-Bestellung im VBN-Gebiet über die „AST-Hotline“ geschaltet wird. Damit bestünde eine aus Nutzersicht vorteilhafte, zentrale Telefonnummer für alle AST-Bestellungen im Gebiet des Landkreises Cuxhaven.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorbereitung der technischen Voraussetzungen mit dem Telekommunikationsunternehmen
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Fa. BUSPUNKT in Kooperation mit LK Cuxhaven und Mobilitätsprojekt (PTV) ➤ unterstützend: VNN, VBN, AST-Betreiber
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, ggf. zusätzlicher Arbeitsaufwand für Personal der Cuxland InfoLine ➤ Sachkosten: abhängig vom technischen Aufwand, Klärung mit Telekommunikationsunternehmen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zu klären ist, ob der Zeitaufwand für die Fahrtwunschentgegennahme bzw. -weiterleitung über die InfoLine-Finanzierung gedeckt ist.

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme A.6: Erst-Information von Anbietern ergänzender Mobilitätsangebote	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ gezielte Information von Anbietern ergänzender Mobilitätsangebote zu bestehenden Beratungsangeboten für die Gestaltung, Organisation und Finanzierung ihrer Angebote ➤ Aufwertung der Mobilitätszentrale zum Dienstleister für Mobilitätsanbieter
Beschreibung	<p>Die Regionale Mobilitätszentrale soll erster Ansprechpartner für neue gewerbliche oder ehrenamtlich organisierte Mobilitätsangebote sein, die bisher noch nicht etabliert sind. Aufgabe der Mobilitätszentrale ist es, die Initiatoren dieser Mobilitätsangebote an professionelle Beratungsangebote zu vermitteln, z.B. in Hinblick auf Fragen zur Betriebsorganisation, zum Personenbeförderungs- und Genehmigungsrecht, zu Fördermöglichkeiten usw. Hierfür ist für das Personal der Mobilitätszentrale eine Liste mit Zuständigkeiten und Ansprechpartnern für das Gebiet des Landkreises Cuxhaven zu erstellen (Institution, Ansprechpartner, thematische Zuständigkeit, Kontaktadresse).</p> <p>Zum Kreis der zuständigen Ansprechpartner zählen u.a.: Kreisverwaltung, ZVBN/VBN, VNO/VNN, Niedersächsische Landesministerien, lokale bzw. regionale Arbeitsgruppe der LEADER-Regionen usw.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Fa. BUSPUNKT in Kooperation mit LK Cuxhaven und Mobilitätsprojekt (PTV) ➤ unterstützend: Kreisverwaltung Cuxhaven
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Beratung und Bearbeitung ➤ Sachkosten: keine
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zu klären ist, ob der Zeitaufwand für die Bearbeitung über die InfoLine-Finanzierung gedeckt ist. ➤ Personalkosten für die Beratung und unterstützende Bearbeitung sind ggf. über das Mobilitätsprojekt (PTV) gedeckt.

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme B.1: Erstellen einer Online-Präsenz mit ÖPNV-Informationen	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Ausweitung des Informationsangebots der Mobilitätszentrale auf Online-Medien
Beschreibung	<p>Bislang ist die ÖPNV-Auskunft „Cuxland InfoLine“ nur telefonisch erreichbar. Mittelfristig soll das Informationsangebot zum ÖPNV-Angebot aber auch online in elektronischen Medien (Internet/soziale Netzwerke) verfügbar sein. Hierfür ist eine entsprechende Internetseite bzw. eine Präsenz in einem Sozialen Netzwerk (z.B. Facebook) einzurichten.</p> <p>Die Webseite enthält möglichst alle bis dahin auch telefonisch angebotenen Informationen zum ÖPNV-Angebot als</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ statisches Informationsangebot direkt auf der Internetseite (z.B. kreisweiter Liniennetzplan); ➤ Internetlink zu dynamischen Informationsangeboten, z.B. interaktive Fahrplanauskunftssysteme von VBN, VNN, HVV und Deutscher Bahn AG. <p>Als statische Informationen sollen auch regelmäßig aktualisierte Informationen zum ÖPNV-Angebot im Landkreis Cuxhaven (z.B. Fahrplanwechsel, Umleitungen) angeboten werden.</p> <p>Die Internetseite bzw. die Soziale-Medien-Präsenz sollte durch eine professionelle Webdesign-Agentur erstellt werden. Die Verantwortlichkeiten für das Webhosting (d.h. Bereitstellung von Datenkapazität und Vorhaltung der Internetseite auf dem Webserver eines Internet Service Providers) sowie die Pflege Online-Präsenzen sind noch zu klären.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ technische und personelle Voraussetzung für Hosting und Pflege der Online-Präsenzen
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Betreiber der Mobilitätszentrale, Webdesign-Agentur ➤ unterstützend: VNN, VBN
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erstellung der Online-Präsenz (ca. 3.000 EUR) ➤ Webhosting und Datenpflege: noch zu klären
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Landkreis Cuxhaven (über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale) ➤ ggf. Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme B.2: Aufbau eines Informationssystems zur Barrierefreiheit	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Mobilitätszentrale zum zentralen Informations-, Auskunft- und Vermittlungssystem im Landkreis Cuxhaven im Hinblick auf barrierefreie Mobilität
Beschreibung	<p>Mit dem Anteil der Älteren an der Bevölkerung nimmt auch der Anteil von mobilitätseingeschränkten Menschen zu. Aber auch jüngere Menschen können aufgrund von Krankheit, Behinderung oder des Transports von Gegenständen (z.B. Kinderwagen) in ihrer Mobilität eingeschränkt sein. Für diese Gruppe ist es besonders wichtig zu erfahren, bei welchen ÖPNV-Zugangsstellen bzw. bei welchen Verkehrsmitteln mit Barrieren zu rechnen ist bzw. welche barrierefrei sind.</p> <p>Mit dieser Maßnahme soll die Grundlage für eine verlässliche Auskunft über Zustand, Ausstattung und Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen im Landkreis Cuxhaven, aber auch der für öffentliche Mobilität eingesetzten Fahrzeugen (ÖPNV, Taxi, ggf. Bürgerbus) geschaffen werden. Die hierfür aufzubauende Haltestellen-Datenbank setzt auf das HaltestellenInformationssystem (HIS) des ZVBN und ggf. weiterer Datenbanken anderer Institutionen auf. Sie kann zudem die Basis für ein kreisweites Haltestellenkataster sein. Die Zustandserfassung kann durch die Gemeinden und/oder die Verkehrsunternehmen erfolgen.</p> <p>Ebenfalls zu erfassen sind Zustand und Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge (z.B. Umläufe mit Niederflurfahrzeugen, Aufstellfläche/Mitnahmemöglichkeiten für Rollstühle usw.).</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Erfassung relevanter Daten zu Haltestellen für das gesamte Kreisgebiet und Erweiterung des HaltestellenInformationssystem (HIS) des ZVBN
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Betreiber der Mobilitätszentrale in Kooperation mit Kreisverwaltung (insb. auch Gleichstellungsbeauftragte/r), ZVBN, VNO/VNN ➤ unterstützend: Gemeinden, Verkehrsunternehmen
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Datenerfassung/-aufbereitung ➤ Sachkosten: keine
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Landkreis Cuxhaven (über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale) ➤ ggf. Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme B.3: Integration des PendlerPortals in die Online-Präsenz	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Mobilitätszentrale zum zentralen Informations-, Auskunft- und Vermittlungssystem für alle öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote im Landkreis Cuxhaven, auch im Online-Bereich
Beschreibung	<p>Das bestehende PendlerPortal für den Landkreis Cuxhaven wird über eine Verlinkung in das Informationsangebot der Mobilitätszentrale integriert. Die Mobilitätszentrale übernimmt damit auch die Bewerbung des Fahrgemeinschaftsportals.</p> <p>Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Hinweise zu den Internetauftritten anderer Anbieter von Mitfahrvermittlungen im Internet oder von übergeordneten Suchmaschinen für Mitfahrer-Portale oder die multimodale Verkehrsmittelsuche (sog. Meta-Portale) zu verlinken.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abstimmung mit dem Betreiber des PendlerPortals (Marktplatz GmbH, Lüneburg)
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Betreiber der Mobilitätszentrale, Webdesign-Agentur ➤ unterstützend: Kreisverwaltung, Betreiber des PendlerPortals
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Datenerfassung/-aufbereitung ➤ Sachkosten: keine. Die Verlinkung kann gemeinsam mit der Erstellung der Online-Präsenz erfolgen (vgl. Maßnahme B.1).
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Landkreis Cuxhaven (über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale) ➤ ggf. Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme B.4: Integration ergänzender Mobilitätsangebote in die Online-Präsenz	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Mobilitätszentrale zum zentralen Informations-, Auskunft- und Vermittlungssystem für alle öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote im Landkreis Cuxhaven, auch im Online-Bereich
Beschreibung	<p>Erweiterung der Informationen auf der Internetseite bzw. der Soziale-Medien-Präsenz der Mobilitätszentrale durch Grundinformationen zu Mobilitätsangeboten, die den ÖPNV ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pkw-/Fahrrad-/Pedelec-/E-Bike-Verleiher im Kreisgebiet ➤ Gemeinde- und Vereinsbusse im Kreisgebiet ➤ Mitfahr- und Carsharing-Portale im Internet (vgl. Maßnahme B.3) <p>mit Information zu</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Adressen/Standorten ➤ Telefonnummer, Internetadresse ➤ Tarifen ➤ Nutzungsbedingungen <p>Nach Möglichkeit: Internetlink zu den entsprechenden Anbieterseiten</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abstimmung mit den Mobilitätsanbietern bzw. Betreibern der Mobilitätsangebote
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Betreiber der Mobilitätszentrale, Webdesign-Agentur ➤ unterstützend: Kreisverwaltung, Betreiber des PendlerPortals
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Datenerfassung/-aufbereitung ➤ Sachkosten: keine
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Landkreis Cuxhaven (über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale) ➤ ggf. Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme B.5: Taxi-Bestellung/Mietwagen-Vermittlung	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Mobilitätszentrale zum zentralen Informations-, Auskunft- und Vermittlungssystem für alle öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote im Landkreis Cuxhaven
Beschreibung	<p>Die Mobilitätszentrale soll zentraler Ansprechpartner zur Mobilität im Landkreis Cuxhaven werden! Daher sollte es mittelfristig auch möglich sein, über die Mobilitätszentrale Taxis zu bestellen oder Mietwagenanbieter vermittelt zu bekommen (keine Vermittlung der Mietwagen selbst!). Die Mobilitätszentrale ist für die Taxi- und Mietwagenunternehmen ein zusätzlicher Vertriebskanal.</p> <p>Die Taxi-Bestellung über die Mobilitätszentrale sollte sowohl telefonisch als auch schriftlich via E-Mail/sms oder als Nachrichtenfunktion auf der Internetseite/der Soziale-Medien-Seite der Mobilitätszentrale möglich sein.</p> <p>Zwischen der Mobilitätszentrale und den Taxi- und Mietwagenunternehmen sind praktikable und vor allem effiziente Melderoutinen zu vereinbaren.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abstimmung bzw. Kooperationsvereinbarung mit Taxi- und Mietwagenunternehmen
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Betreiber der Mobilitätszentrale, ggf. Webdesign-Agentur ➤ unterstützend: Taxi- und Mietwagenunternehmen
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Entgegennahme und Weiterleitung der Fahrtbestellung ➤ Sachkosten: ggf. Erweiterung der Internetseite/Soziale-Medien-Seite
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Landkreis Cuxhaven (über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale) ➤ ggf. Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme B.6: Gemeinde-/Vereinsbus-Reservierung	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Mobilitätszentrale zum zentralen Informations-, Auskunft- und Vermittlungssystem für alle öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote im Landkreis Cuxhaven
Beschreibung	<p>Derzeit werden Gemeinde- und Vereinsbusse im Landkreis Cuxhaven von unterschiedlichen Institutionen vorgehalten und von diesen auch disponiert (z.B. Gemeindeverwaltung, Kirchgemeinde, Verein, Autohaus). Mittelfristig soll die Mobilitätszentrale als weiterer Buchungs- bzw. Reservierungskanal <u>für die bisherigen Nutzergruppen</u> dieser Angebote hinzukommen. Wesentlicher Vorteil einer solchen Integration ist u.a. die zeitliche Ausweitung der Buchungs-/Reservierungsmöglichkeiten auf die Betriebszeiten der Mobilitätszentrale, z.B. auch in den Abendstunden oder am Wochenende.</p> <p>Die Mobilitätszentrale stellt den Kontakt mit den disponierenden Institutionen her (Direktreservierung) oder verwaltet die Reservierungen selbst. Reservierung bzw. Buchung können telefonisch oder per E-Mail erfolgen. Idealerweise wird auf der Interseite ein Kalendarium mit Information zum Buchungsstatus angeboten.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kooperationsvereinbarung zwischen den Anbietern von Gemeinde-/Vereinsbussen und der Mobilitätszentrale
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Betreiber der Mobilitätszentrale, Anbieter von Gemeinde-/Vereinsbussen, ggf. Webdesign-Agentur (für Kalendarium) (ggf. gemeinsam mit Maßnahme B.1) ➤ unterstützend: Kreisverwaltung
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Entgegennahme und Weiterleitung der Fahrzeugbestellung ➤ Sachkosten: ggf. Erweiterung der Internetseite/Soziale-Medien-Seite
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Landkreis Cuxhaven (über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale) ➤ ggf. Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme B.7: Vor-Ort-Mobilitätsberater/-innen	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abbau von Hemmschwellen bei potentiellen Nutzern des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsangebote durch eine Vor-Ort-Mobilitätsberatung auf ehrenamtlicher Basis (Bürger beraten Bürger)
Beschreibung	<p>Es soll ein Netzwerk aus ehrenamtlich tätigen Mobilitätsberatern/-innen aufgebaut werden, die Auskünfte zum öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebot geben und Hilfestellung bei der Nutzung von Bahn, Bus, AST usw. bieten. Zielgruppe sind Personen mit wenig ÖPNV-Erfahrung, die sich persönliche Beratung bzw. Hilfestellung wünschen und die ggf. nur eingeschränkten Zugang zu Informationen haben (z.B. fehlender Internetzugang).</p> <p>Mobilitätsberater/-innen ...</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ kommen aus demselben Ort und kennen die örtlichen Belange und Gegebenheiten, ➤ werben für die Nutzung des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsangebote, ➤ geben Tipps und Hilfestellung beim Umgang mit Mobilitätsangeboten und Fahrkartenkauf, ➤ kümmern sich um Probleme und Schwierigkeiten der Nutzer, ➤ bilden das Bindeglied vor Ort zwischen den Nutzern und der Mobilitätszentrale bzw. den Anbietern von Mobilitätsangeboten. <p>Im Rahmen der Maßnahme sind folgende Aktivitäten geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Erstellen eines Akquise- und Schulungskonzepts für ehrenamtliche Mobilitätsberater/-innen ➤ Durchführung von (Erst-)Schulung für Mobilitätsberater/-innen ➤ Kontinuierliche Betreuung und Information der Mobilitätsberater/-innen
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ keine
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Betreiber der Mobilitätszentrale ➤ unterstützend: Kreisverwaltung, ZVBN/VBN, VNO/VNN, sonst. Mobilitätsanbieter
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Akquise, Schulung und Betreuung der Mobilitätsberater/-innen ➤ Beratungsleistungen für die Erstellung des Akquise- und Schulungskonzepts ➤ Sachkosten: <ul style="list-style-type: none"> ➤ ggf. Aufwandsentschädigungen/Incentives für Mobilitätsberater/-innen ➤ ggf. auf lokale Bedürfnisse zugeschnittenes Informationsmaterial
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Landkreis Cuxhaven: Zeitbedarf für Akquise, Schulung und Betreuung → über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale ➤ Personelle Unterstützung/Sponsoring durch ÖPNV-Verkehrsunternehmen bzw. VBN/ZVBN und VNO/VNN ➤ Personalkosten für die Beratung sind ggf. über das Mobilitätsprojekt (PTV) gedeckt. ➤ Landkreis Cuxhaven: Sachkosten über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale und/oder Sponsoren ➤ ggf. Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme C.1: Mitfahrer-Portal für den Landkreis Cuxhaven	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> Einbindung von privat durchgeführten Fahrten in das öffentlich verfügbare Mobilitätsangebot und Aufwertung der Mobilitätszentrale zum zentralen Informations-, Auskunft- und Vermittlungssystem für alle öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote im Landkreis Cuxhaven
Beschreibung	<p>Das heutige „PendlerPortal“ hat die Berufspendler als Zielgruppe. Mit der Weiterentwicklung zum Mitfahrer-Portal soll das Zielgruppenspektrum für die private Mitnahme auf Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehre ausgeweitet werden. Neben der regelmäßigen soll auch die einmalige und spontane Mitnahme möglich sein. Das Mitfahrer-Portal für den Landkreis Cuxhaven integriert die Funktion des PendlerPortals und soll folgende Anforderungen erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Suchmaschine, die auf vorhandene Mitfahrer- bzw. Fahrgemeinschaftsbörsen im Internet zugreift, welche dann die eigentlichen Vernetzungsplattformen für private Mitnahme bilden; Regionalspezifisch gestaltete Oberfläche (Eingabe- und Suchmaske), z.B. durch visuelle Gestaltung oder Vorauswahl an Ausgangs- und Zielpunkten im Landkreis (Auswahlmenü); keine Einschränkung von Fahrtrelationen (von – nach) auf das Kreisgebiet. <p>Durch den Zugriff auf bereits vorhandene Fahrgemeinschaftsbörsen besteht die Chance, die Zahl der Fahrtangebote und der potenziellen Nutzer deutlich zu erhöhen.</p> <p>Im Rahmen der Maßnahme sind folgende Aktivitäten geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> Erstellung einer internetbasierten, regionalspezifisch gestalteten Softwarelösung für eine Suchmaschine (ideal: Anpassung von vorhandenen Standardlösungen) und Einbindung des Mitfahrer-Portals in die Internetseite der Mobilitätszentrale.
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> Kompatibilität der IT-Dienste (Schnittstellen und Datenschutz)
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> federführend: Betreiber der Mobilitätszentrale, Kreisverwaltung, Webdesign-Agentur
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> Erstellung: bis 10.000 EUR (abhängig von der Verwendbarkeit von Standardlösungen) Webhosting und Datenpflege: noch zu klären
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> Landkreis Cuxhaven (über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale) ggf. Fördermittel lokale Werbepartner

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme C.2: Koordination, Vernetzung und Steuerung ergänzender Mobilitätsangebote (→ Mobilitätskoordinator)	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Koordination von bereits vorhandenen ergänzenden Mobilitätsformen und Dienstleistungen mit dem ÖPNV zu einem möglichst nahtlos nutzbaren Mobilitätsangebot
Beschreibung	<p>Alternative Mobilitätsangebote verschiedener Anbieter (privat, ehrenamtlich, kommerziell), die den ÖPNV mittel- bis langfristig ergänzen sollen, sind so aufeinander abzustimmen, dass sie als Gesamtangebot möglichst nahtlos nutzbar sind und im Idealfall keine räumlichen oder zeitlichen Angebotslücken aufweisen. Durch ein gezieltes Steuern von Bedienungszeiten und Bedienungsgebieten sollen Überangebote und Angebotslücken vermieden werden.</p> <p>Diese Aufgaben sollte ein regionaler Mobilitätskoordinator wahrnehmen. Er übernimmt die Koordinationsfunktion für den gesamten Landkreis Cuxhaven an der Schnittstelle zwischen den Mobilitätsanbietern, Nutzern, Landkreis und Gemeinden. Auf der lokalen Ebene arbeitet er eng mit den Mobilitätsberatern zusammen (vgl. Maßnahme B.7). Der regionale Mobilitätskoordinator kann, muss jedoch nicht in der Regionalen Mobilitätszentrale angesiedelt sein.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorhandensein von ergänzenden Mobilitätsangeboten ➤ Übertragung der Funktion auf vorhandenes Personal in der Kreisverwaltung oder bei ZVBN/VBN bzw. VNO/VNN oder Schaffung einer neuen Personalstelle
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Landkreis Cuxhaven/Kreisverwaltung ➤ unterstützend: ZVBN/VBN, VNO/VNN, Land Niedersachsen
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: Bereitstellung mindestens einer 50-%-Stelle (ca. 30.000 EUR/a) bei gemeinsamer Wahrnehmung der Aufgaben für Maßnahme C.2 und C.3
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Landkreis Cuxhaven oder kreiseigene Gesellschaft (Finanzierung des Mobilitätskoordinators über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale) ➤ ggf. Fördermittel ➤ Finanzierungspartner (z.B. Verkehrsunternehmen) ➤ Sponsoren

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale Maßnahme C.3: Evaluierung und Weiterentwicklung ergänzender Mobilitätsangebote (→ Mobilitätskoordinator)	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kontinuierliche Weiterentwicklung der Angebotspalette öffentlich nutzbarer Mobilitätsangebote
Beschreibung	<p>Neben der Koordination der vorhandenen, den ÖPNV ergänzenden Mobilitätsangeboten sind diese auch kontinuierlich zu evaluieren, ob sie dem Bedarf der Bevölkerung entsprechen und ob öffentliche Finanzierungsmittel sinnvoll verwendet werden.</p> <p>Darüber hinaus sollten neue Mobilitätsangebote gezielt gefördert und beworben werden, auch im Hinblick auf ehrenamtliches Engagement. Hierbei sind neue Entwicklungen und anderenorts erfolgreich erprobte Innovationen gezielt aufzugreifen und bezüglich der Übertragbarkeit auf den Landkreis Cuxhaven zu prüfen. Auch diese Aufgabe sollte ein regionaler Mobilitätskoordinator wahrnehmen. Zu den Aufgaben und der organisatorischen Einordnung des regionalen Mobilitätskoordinators → Maßnahme C.2.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vorhandensein von ergänzenden Mobilitätsangeboten ➤ Übertragung der Funktion auf vorhandenes Personal in der Kreisverwaltung oder bei ZVBN/VBN bzw. VNO/VNN oder Schaffung einer neuen Personalstelle
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Landkreis Cuxhaven/Kreisverwaltung ➤ unterstützend: ZVBN/VBN, VNO/VNN, Land Niedersachsen
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: Bereitstellung mindestens einer 50-%-Stelle (ca. 30.000 EUR/a) bei gemeinsamer Wahrnehmung der Aufgaben für Maßnahme C.2 und C.3
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Landkreis Cuxhaven oder kreiseigene Gesellschaft (Finanzierung des Mobilitätskoordinators über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale) ➤ ggf. Fördermittel ➤ partnerschaftliche Vertriebsmodelle

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme C.4: AST-Disposition/-Routing/-Abrechnung für den Landkreis Cuxhaven	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Mobilitätszentrale zum Dienstleister für Mobilitätsanbieter
Beschreibung	<p>Die Regionale Mobilitätszentrale übernimmt zusätzlich zur Entgegennahme und Weiterleitung von AST-Bestellungen (→ Maßnahme A.5) sämtliche operativen Dienstleistungen „rund um's AST“ im Auftrag des Landkreises, der Gemeinden und der AST-Betreiber:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ zentrale Fahrtwunschbündelung/Fahrzeugdisposition, ➤ Fahrtrouting (als einheitliche Abrechnungsgrundlage), ➤ Fahrtabrechnung mit AST-Betreibern (bei Bedarf: Einnahmenpooling), ➤ Controlling und Abrechnung mit dem Landkreis und den Gemeinden. <p>Vorteil einer zentralen Lösung ist der Effizienzgewinn infolge der gebündelten Personalressourcen und der optimalen Ausnutzung einer noch zu beschaffenden Dispositionssoftware. Abhängig vom konkreten Leistungsspektrum wäre zunächst ein Anforderungsprofil für eine geeignete Softwarelösung zu erstellen.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beschaffung einer marktüblichen Software für Disposition/Routing/Abrechnung
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Betreiber der Mobilitätszentrale ➤ unterstützend: VNN, VNO, VBN, VNG-Betreiber
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, ggf. zusätzlicher Arbeitsaufwand für Personal der Mobilitätszentrale ➤ Sachkosten: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Dispositionssoftware: abhängig von den Anforderungen ➤ Geräteausstattung (Dispozentrale, Fahrzeuge): abhängig von den Anforderungen
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personal-/ Sachkosten über Nutzerfinanzierung (AST-Betreiber, Kreisverwaltung, Gemeinden) ➤ ggf. Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme C.5: Integration einer Buchungsplattform für Fahrzeugsharing	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Mobilitätszentrale zum zentralen Informations-, Auskunft- und Vermittlungssystem für alle öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebote im Landkreis Cuxhaven
Beschreibung	<p>Die Möglichkeit für Bürger und Vereinsmitglieder, die Gemeinde- und Vereinsbusse in ihrer Gemeinde auch über die Mobilitätszentrale zu buchen bzw. zu reservieren (vgl. Maßnahme B-6), soll perspektivisch auch <u>für die breite Öffentlichkeit</u> zugänglich werden (bspw. bei einer Abonnement-Inhaberschaft). Eine konditionale Öffnung der Fahrt für Mitfahrer bei freien Sitzkapazitäten wäre denkbar (vgl. z.B. www.carusocarsharing.com).</p> <p>Hier sind jedoch zunächst die rechtlichen Rahmenbedingungen zu prüfen. Die technischen Lösungen für Buchungen/Reservierungen entsprechen entweder denen in Maßnahme B.6, oder es wird die Möglichkeit der Integration in ein bereits bestehendes Vermittlungsportal geprüft.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kooperationsvereinbarung zwischen den Anbietern von Gemeinde-/Vereinsbussen und der Mobilitätszentrale ➤ Rechtliche und organisatorische Prüfung der öffentlichen Nutzung
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Betreiber der Mobilitätszentrale, Anbieter von Gemeinde-/Vereinsbussen, ggf. Webdesign-Agentur (für Kalendarium) und Softwarebetreiber ➤ unterstützend: Kreisverwaltung
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Entgegennahme und Weiterleitung der Fahrzeugbestellung ➤ Sachkosten: <ul style="list-style-type: none"> ➤ ggf. Erweiterung der Internetseite/Soziale-Medien-Seite ➤ Beratungskosten für rechtliche Prüfung und Ausbau des Netzes
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Landkreis Cuxhaven (über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale) ➤ ggf. Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme C.6: (Erst-)Beratung von Mobilitätsanbietern	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aufwertung der Mobilitätszentrale zum Dienstleister für Mobilitätsanbieter ➤ gezielte (Erst-)Beratung von Anbietern ergänzender Mobilitätsangebote zur Gestaltung, Organisation und Finanzierung ihrer Angebote
Beschreibung	<p>Während Maßnahme A.6 lediglich eine (Erst-)Information von Anbietern ergänzender Mobilitätsangebote zu Beratungsangeboten Dritter beinhaltet, umfasst diese Maßnahme ein konkretes Beratungsangebot im Rahmen der Mobilitätsagentur. Durch eine professionelle Beratung zur Angebotsgestaltung, Organisation und Finanzierung bis hin zu Förderprogrammen sollen vor allem privat bzw. ehrenamtlich getragene Initiativen in der wichtigen Ideen- und Startphase aktiv gefördert und begleitet werden.</p> <p>Für die Beratungsleistungen soll aber nach Möglichkeit kein eigenes Personal eingesetzt und qualifiziert werden. Vielmehr sind Kooperationen mit regionalen Kompetenz- und Wissensträgern anzustreben, deren qualifiziertes Personal die entsprechende Beratung durchführt. Aufgabe der Mobilitätszentrale ist es, den Beratungsrahmen zu organisieren (Terminvereinbarung, Raum, Vor-/Nachbereitung) und ggf. Informationsmaterial bereitzustellen.</p>
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Kooperationsvereinbarung mit geeigneten Kompetenz- und Wissensträgern
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Betreiber der Mobilitätsagentur ➤ Kreisverwaltung, Agentur für Wirtschaftsförderung, ZVBN, Lokale Aktionsgruppen (LEADER) u.a.
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: kein zusätzliches Personal, aber Zeitbedarf für Terminorganisation/ Beratung ➤ Sachkosten: Info-Material, Raummiete, Aufwandsentschädigung für Beratungspersonal usw.
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: Landkreis Cuxhaven (über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale) ➤ Sachkosten: Landkreis Cuxhaven, VBN/ZVBN und VNN, sonst. Mobilitätsanbieter ➤ ggf. Nutzerfinanzierung bei Inanspruchnahme von Beratungsleistungen ➤ ggf. Fördermittel

<i>Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven</i> Vorhaben: Aufbau einer Regionalen Mobilitätszentrale	
Maßnahme C.7: Individuelle Mobilitätsberatung (→ Mobilitätskoordinator)	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Förderung umweltschonender Mobilität durch individuelle Beratungsangebote für die Bevölkerung
Beschreibung	<p>Die Bevölkerung im Landkreis Cuxhaven soll animiert und dabei unterstützt werden, ihr Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl energieeffizient, umweltschonend und kostensparend auszurichten. Individuelle Mobilitätsberatung als eine Aufgabe der Regionalen Mobilitätszentrale kann eine solche gewünschte Entwicklung befördern. Hierzu gehört die Beratung von Einzelpersonen oder Familien auf deren Anfrage hin ebenso wie die aktive Ansprache bestimmter Zielgruppen, z.B. in Schulen, in Seniorenheimen /-vereinen oder in Betrieben. Eine besonders wichtige Zielgruppe sind Neubürger, die an ihrem neuen Wohnort oftmals Bereitschaft zeigen, ihr Mobilitätsverhalten neu auszurichten. Die Beratung kann telefonisch oder persönlich (Sprechstunde) oder bei den Zielgruppen vor Ort (Informationsveranstaltungen) erfolgen.</p> <p>Da für diese Aufgabe Hintergrundwissen und eine entsprechende Schulung hilfreich sind, sollte sie vom regionalen Mobilitätskoordinator und nicht von den Vor-Ort-Mobilitätsberatern übernommen werden, die jedoch bei Bedarf unterstützen können.</p> <p>Im Rahmen der Maßnahme sind folgende Aktivitäten vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Erstellen eines Schulungs- und Weiterbildungskonzepts für die individuelle Mobilitätsberatung (u.a. Schulungsunterlagen) ➤ Aktive Ansprache von Betrieben in der Region in Bezug auf Betriebliches Mobilitätsmanagement (hier vor allem: Mobilität von Berufs- und Ausbildungspendlern) ➤ Durchführung der Schulung ➤ Erstellen eines Konzepts für die Zielgruppenansprache und -beratung ➤ Erstellung von Informationsunterlagen
Voraussetzungen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Übertragung der Funktion auf vorhandenes Personal in der Kreisverwaltung oder bei ZVBN/VBN bzw. VNN oder Schaffung einer neuen Personalstelle
Akteure und Verantwortlichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ federführend: Betreiber der Mobilitätszentrale bzw. regionaler Mobilitätskoordinator ➤ unterstützend: Kreisverwaltung, ZVBN/VBN, VNN, sonst. Mobilitätsanbieter
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personalkosten: Bereitstellung mindestens einer 50%-Stelle (ca. 30.000 EUR/a) zusätzlich zur 50%-Stelle für die Aufgabenwahrnehmung der Maßnahmen C.2 und C.3 ➤ Beratungsleistungen für die Erstellung des Akquise- und Schulungskonzepts ➤ Sachkosten: Erstellung von Informationsunterlagen (max. 5.000 EUR)
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mobilitätskoordinator: 50%-Stelle inkl. Zeitbedarf für Schulung und Beratung über Landkreis Cuxhaven oder kreiseigene Gesellschaft (ggf. über finanzielle Grundausstattung der Regionalen Mobilitätszentrale) ➤ ggf. Fördermittel ➤ personelle Unterstützung/Ko-Finanzierung durch ÖNPV-Verkehrsunternehmen bzw. VBN/ZVBN und VNN ➤ Sachkosten: Landkreis Cuxhaven, VBN/ZVBN und VNN, sonstige Mobilitätsanbieter

7 Pilotprojekt „Kombinierte Nutzung von ÖPNV und Fahrrad“

7.1 Idee und Organisation des Pilotprojekts

Als neuen und in der Region einmaligen Ansatz bewerteten der Landkreis Cuxhaven und die Gemeinden im Landkreis die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV zu einer möglichst nahtlosen intermodalen Mobilitätskette. Der Projektlenkungsausschuss votierte daher für die Umsetzung eines entsprechend innovativen Pilotprojekts im Raum Bederkesa. Das Gebiet der ehemaligen SG Bederkesa, die seit dem 01.01.2015 gemeinsam mit der Stadt Langen die neue Stadt Geestland bildet, bot sich aus verschiedenen Gründen als Pilotregion an.

So gibt es zwar kein Verkehrsangebot auf der Schiene. Mit der zwischen Bremerhaven und Bad Bederkesa verkehrenden Buslinie 525 steht aber grundsätzlich ein attraktives ÖPNV-Angebot zur Verfügung. Die Linie 525 verkehrt Montag bis Freitag im 1-h-Takt sowie am Wochenende im 2-h-Takt und bedient mit dem Hauptbahnhof in Bremerhaven und dem Bahnhof Bremerhaven-Lehe auch wichtige Verknüpfungspunkte zum Schienenverkehr. Allerdings werden im Raum der ehemaligen SG Bederkesa nur die Orte Bad Bederkesa und Drangstedt direkt von der Linie 525 bedient. Die übrigen Orte der ehemaligen Samtgemeinde verfügen zwar auch über ein Busangebot, das jedoch auf die Schülerbeförderung ausgerichtet ist und daher nur zu den Schulzeiten verkehrt. Eine fahrplanseitige Verknüpfung dieser Buslinien mit der Buslinie 525 besteht ebenfalls nicht. Ein AST-Angebot, das als Zubringer zur Linie 525 dienen könnte, gibt es derzeit nur in auf dem Gebiet der ehemaligen Stadt Langen, nicht jedoch im Raum Bederkesa.

Aus dieser Situation entstand die Idee, Fahrrad und Pedelec als Zubringerverkehrsmittel zum ÖPNV aufzuwerten, um den Zugang zur Buslinie 525 auch für die Bevölkerung der abseits der Bustrasse gelegenen Orte deutlich zu verbessern. Dabei erreicht das Pedelec mit seinem elektrischen Antrieb gegenüber dem Fahrrad einen deutlich größeren Aktionsradius.

Ziele des Pilotprojekts sind:

1. Fahrrad und Pedelec als Alltagsverkehrsmittel im Nahbereich und als Zubringerverkehrsmittel zum hochwertigen Regionalbusverkehr etablieren
2. Ergänzung des ÖPNV-Angebots in der SG Bederkesa durch ein alternatives Mobilitätsangebot
3. bessere Anbindung der nicht direkt angebundenen Orte an die Regionalbuslinie 525 in und aus Richtung Bremerhaven
4. Verbesserung des „Fahrradklimas“ und des Modal-Splits in der Region
5. Steigerung der Fahrgastzahlen auf der Linie 525

Mit dem Pilotprojekt werden Ansätze des in Abschnitt 6.2 bereits ausführlich beschriebenen Vorhabens 2 realisiert. Eine zentrale Maßnahme ist die Aufwertung von Bushaltestellen, die an Knotenpunkten des Radwegenetzes gelegen sind, zu

„rad+bus.STATIONen“. Vorgesehen ist u.a., die Stationen mit diebstahlsicheren Radabstellanlagen auszustatten. Auch die Kombination mit einem Pedelec-Verleih für Bürger und Touristen in Bad Bederkesa ist in der Überlegung.

Darüber hinaus umfasst das Pilotprojekt eine Reihe weiterer Maßnahmenvorschläge:

- Erhalt bzw. Verbesserung der Radwegeinfrastruktur
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots auf der Linie 525, hier insbesondere Beschleunigung, Anfahren der Innenstadt in Bremerhaven und Optimierung der Bus/Bahn-Verknüpfung in Bremerhaven-Lehe
- besondere ÖPNV-Tarife für Fahrrad- und Pedelec-Nutzer
- ergänzende Service-Angebote rund um Fahrrad und Pedelec
- Maßnahmen zur Förderung des Bewusstseins (public awareness) für eine nachhaltige Mobilität, z.B. Mitmachaktionen, sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Mit dem Pilotprojekt sollen Erfahrungen gesammelt werden, die dann bei vergleichbaren Maßnahmen in anderen Gemeinden des Kreisgebiets zur Anwendung kommen sollen.

Für die organisatorische Begleitung und Umsetzung des Pilotprojekts wurde die **Projektgruppe „ÖPNV+Rad“** gebildet. Sie besteht aus den Fachverantwortlichen der Kreisverwaltung und der Stadtverwaltung Geestland, Tourismusverantwortlichen, den Verkehrsunternehmen in der Region sowie dem Gutachter PTV. Bei Bedarf werden auch Bederkesaer Fahrradhändler und engagierte Fahrradnutzer hinzugezogen, die jeweils ihre Praxiserfahrungen einbringen sollen.

Im Berichtszeitraum traf sich die Projektgruppe zu drei Terminen mit folgenden Themenschwerpunkten:

- 1. Arbeitstreffen der PG „ÖPNV+Rad“ (27.01.2015): Analyse der Status-quo in der ehemaligen SG Bederkesa, Diskussion und Priorisierung von Maßnahmen (I), Organisation der Projektgruppe
- 2. Arbeitstreffen der PG „ÖPNV+Rad“ (02.03.2015): Vorstellung des Pilotvorhabens, Diskussion und Priorisierung von Maßnahmen (II), Anforderungsprofil für die geplante rad+bus.STATION in Bad Bederkesa, Vorbereitung eines Aktionstags
- 3. Arbeitstreffen der PG „ÖPNV+Rad“ (30.04.2015): Detailplanung für den Aktionstag, Pressearbeit, Entwurf für die rad+bus.STATION, mögliche Maßnahmen in den Bereichen „Preis, Service und Dienstleistungen“ sowie „Bewusstsein und Verkehrssicherheit“

7.2 rad+bus.STATION Bad Bederkesa „Zum Hasengarten“

7.2.1 Standortwahl

Die Eingrenzung möglicher Standorte für rad+bus.STATIONen berücksichtigte folgende Kriterien:

- bestehende Bushaltestelle
- ausreichendes Nachfragepotenzial im Einzugsbereich
- gute Erreichbarkeit aus den abseits gelegenen Ortsteilen und Wohngebieten (über Nebenstraßen- und Radwegenetz)
- Platzverfügbarkeit im unmittelbaren Umfeld der Bushaltestelle

Ein erster Standortvorschlag des Gutachters PTV wurde im Rahmen der Projektgruppe mit den lokalen Akteuren diskutiert und angepasst. Demnach kommen folgende Standorte in Betracht (Nummerierung entspricht ihrer Bedeutung und der zeitlichen Priorisierung bei der Umsetzung):

- (1) Bad Bederkesa, Zum Hasengarten
- (2) Debstedt, Markt (→ Busverknüpfung, relevant für die Anbindung von Hymendorf)
- (3) Drangstedt, Abzwg. Elmlohe
- (4) Bad Bederkesa, Altes Feld
- (5) Drangstedt, Bahnhof



Abbildung 22: Bad Bederkesa, Zum Hasengarten

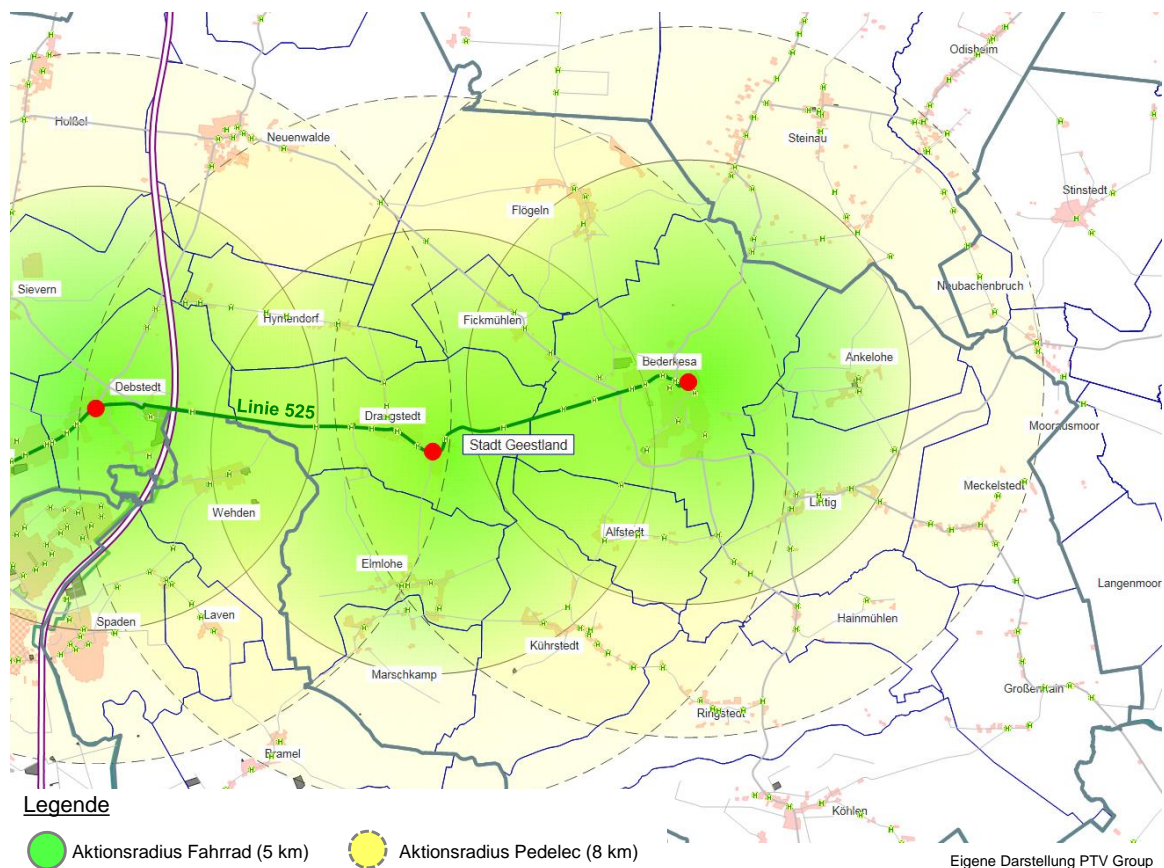


Abbildung 23: Bevorzugte Standorte für rad+bus.STATIONen in der ehemaligen SG Bederkesa

Zur ersten rad+bus.STATION soll die Haltestelle „Zum Hasengarten“ in Bad Bederkesa umgebaut werden. Diese Haltestelle ist zugleich Endstation der Linie 525 und sowohl aus der Ortslage Bad Bederkesa wie auch aus den umliegenden Orten gut erreichbar. Darüber hinaus besitzt sie aufgrund der Nähe zur Moortheme, zur Burg und zum Bederkesaer See auch touristisches Potenzial. Ein Umbau der Bushaltestelle war unabhängig von der Maßnahme bereits geplant.

7.2.2 Anforderungsprofil

Zur Ausstattung und Gestaltung der rad+bus.STATION „Zum Hasengarten“ hat die Projektgruppe „ÖPNV+Rad“ ein Anforderungsprofil erarbeitet. Es enthält Aussagen zu den einzelnen Modulen, zu Kapazitäten und Abmessungen sowie zu den Ausstattungsdetails. So wurde u.a. festgelegt, dass die rad+bus.STATION neben Stellplätzen für Fahrräder auch Ladestationen für Pedelecs und Gepäckschließfächer haben soll.

Die Ausarbeitung des Anforderungsprofils für rad+bus.STATIONen enthält Anhang 7.

Die dort getroffenen Festlegungen lassen sich sinngemäß auch auf Stationen an anderen Standorten übertragen.

Fahrradverleihsystem

Der Landkreis Cuxhaven strebt mittel- bis langfristig an, das Angebot an der geplanten rad+bus.STATION in Bad Bederkesa um ein Fahrrad- bzw. Pedelec-Verleihangebot zu ergänzen. Aufgrund der Zielgruppe (Wochenendausflügler) sollte das Verleihangebot eher hochwertige Tourenräder und Pedeles umfassen und weniger die sonst üblichen robusten Fahrradmodelle, wie sie in städtischen Fahrradverleihsystemen und dort hauptsächlich auf kurzen Relationen zum Einsatz kommen.

Für das Verleihangebot wäre zunächst ein geeigneter Betreiber zu finden. Eine Abstimmung und ggf. Kooperation mit dem bestehenden Fahrradverleihangebot an den Havenwelten in Bremerhaven am südlichen Endpunkt der Linie 525 wird angestrebt.

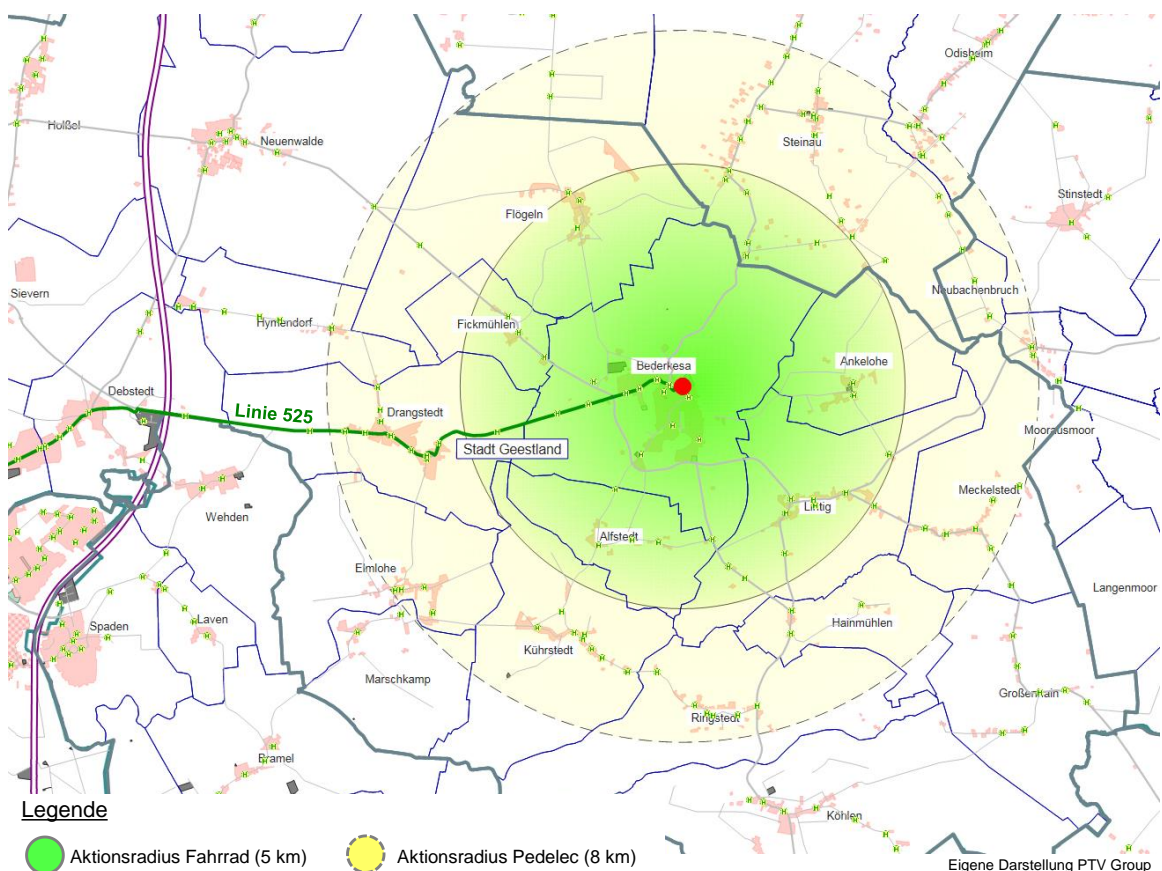
7.2.3 Potenzialabschätzung

Bemessungsgrundlagen

- Einwohnerzahlen 2013
- Gästezahlen 2011

Einzugsbereiche und Potenziale der geplanten rad+bus.STATION

Einzugsbereich



Potenziale absolut

Stadt bzw. Gemeinde Orte/Ortsteile im Einzugsbereich (8km-Radius)		Einwohner 2013		Übernachtungsgäste 2011
Stadt Geestland				
Ankelohe		305		
Bad Bederkesa		4.742		
Fickmühlen		201		
Flögeln		632		
Hainmühlen		103		
Kührstedt	50%	281		
Meckelstedt		296		
Lintig		682		
Ringstedt		708		
Übernachtungsgäste (Anteil in o.g. Ortsteilen)			90%	17.884
SG Börde Lamstedt				
Neubachenbruch		75		-/-
SG Land Hadeln				
Steinau		856		-/-
Summe		8.881		17.884

Abschätzung der Nutzerpotenziale pro Tag

Einwohner:		
■ Anteil mobile Personen an der Bevölkerung: (entspricht Anteil der Altersklasse ab 6 Jahre bis unter 80 Jahre)	85 %	7.548
■ davon: Potenzial der täglich mobilen Personen	100 %	7.548
Übernachtungsgäste:		
■ mittlere Zahl Belegungstage pro Jahr (gesch.: 300 von 365 Tage)	↓	
■ Anzahl der Übernachtungsgäste/Tag	0,3 %	60

Eingrenzung der Nutzerpotenziale pro Tag

Einwohner:	Anteil	
■ davon ÖPNV-Nutzer mit Fahrrad-/Pedelec-Verfügbarkeit ¹⁾	4 %	302
■ davon Nutzer der rad+bus.STATION (geschätzte Untergrenze)	5 %	15
■ davon Nutzer der rad+bus.STATION (geschätzte Obergrenze)	10 %	30
Übernachtungsgäste:	Anteil	
■ davon ÖPNV-Nutzer mit Fahrrad-/Pedelec-Verfügbarkeit ¹⁾	5 %	3
■ davon Nutzer der rad+bus.STATION (geschätzte Untergrenze) ²⁾	30 %	1
■ davon Nutzer der rad+bus.STATION (geschätzte Obergrenze) ²⁾	50 %	2

1) Abschätzung in Anlehnung an „Mobilität in Deutschland 2008“ für ländliche Kreise

2) Es wird ein großes Potenzial aktiver Freizeittouristen angenommen, die wiederum eine hohe Bereitschaft besitzen, für Tagesausflüge nach Bremerhaven den ÖPNV zu nutzen.

Zusammenfassung der geschätzten Gesamt-Nutzerpotenziale pro Tag

Abschätzung der Nutzerzahlen aus Einwohnern und Übernachtungsgästen:	
➤ Nutzerzahl der rad+bus.STATION – geschätzte Untergrenze	17
➤ Nutzerzahl der rad+bus.STATION – geschätzte Obergrenze	32
➤ jeweils zzgl. Tagesbesucher (ohne Schätzung)	

7.2.4 Gestaltungsvorschlag

Auf Grundlage des Anforderungsprofils fertigte das Büro BARTELS ARCHITEKTUR (Hannover/Bremerhaven) einen ersten Entwurf für die geplante rad+bus.STATION „Zum Hasengarten“. Der Entwurf geht von einem modulartigen Aufbau aus, so dass die Einheiten auch an anderen Standorten eingesetzt werden können.

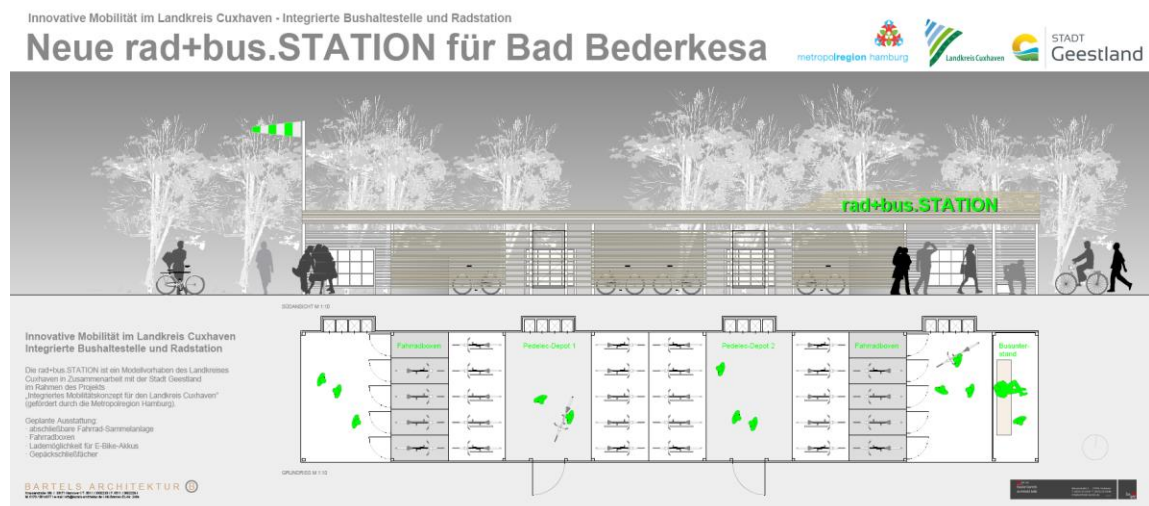


Abbildung 24: Gestaltungsvorschlag für die rad+bus.STATION in Bad Bederkesa

7.2.5 Finanzierung und Zeitplan

Für die Finanzierung der Modellstation „Zum Hasengarten“ in Bad Bederkesa stellte die Stadt Geestland einen Antrag bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) zur Aufnahme in das ÖPNV-Investitionsförderprogramm des Landes Niedersachsen. Hierbei wurde der ursprüngliche Förderantrag für die Neugestaltung der Bushaltestelle um den Ausbau zu einer Bike+Ride-Station ergänzt.

Zusätzlich zu den zuwendungsfähigen Bauausgaben können Grunderwerbsausgaben max. in Höhe des vom Gutachterausschuss ermittelten Verkehrswertes als förderfähig anerkannt werden. Für externe Planungsleistungen werden max. 10 % der zuwendungsfähigen Bauausgaben anerkannt. Die Förderquote beträgt 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben für Bau, Grunderwerb und Planung. Die Komplementärfinanzierung bzw. die Finanzierung der nicht zuwendungsfähigen Bauausgaben übernehmen die Stadt Geestland und der Landkreis Cuxhaven.

Der Förderantrag wurde am 27.05.2015 bei der LNVG eingereicht und Anfang August 2015 um weitere Unterlagen ergänzt. Mit einer Entscheidung der LNVG über die Aufnahme in

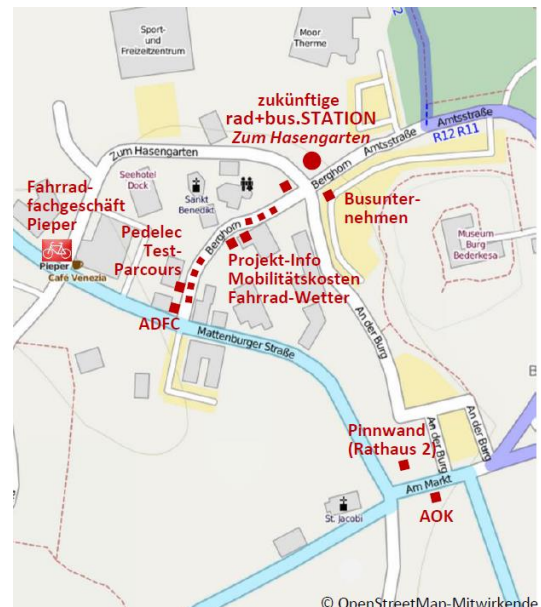
das Förderprogramm ist im November 2015 zu rechnen. Bei einem positiven Bescheid ist ein Baubeginn Anfang 2016 geplant.

7.3 „Aktionstag Rad+Bus“ in Bad Bederkesa

Das Pilotprojekt verfolgt u.a. das Ziel, ein breites Interesse der Bevölkerung für dieses Thema zu wecken. Hieraus entstand die Idee, der Bevölkerung in Bad Bederkesa das Pilotprojekt im Rahmen einer öffentlichkeitswirksamen Veranstaltung vorzustellen. Damit war der **Aktionstag „Mobil mit Rad+Bus“** geboren, der anlässlich eines bereits geplanten verkaufsoffenen Sonntags am 7. Juni 2015 in Bad Bederkesa durchgeführt wurde.

Dank des großen Engagements aller Beteiligten auf Seiten des Landkreises, der Stadt Geestland, der Verkehrsunternehmen und des Planungsbüros PTV, vor allem aber auch der ehrenamtlichen Helfer (u.a. der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club ADFC, engagierte Bürger) konnte in kurzer Zeit ein interessantes Programm mit folgenden Aktionen „auf die Beine“ gestellt werden:

- Informationen zum Pilotprojekt „rad+bus.STATION in Bad Bederkesa“
- Informationen zu Mobilitätskosten und Radfahrwetter
- Wie fährt sich ein Elektro-Rad? (Pedelects testen im Hindernisparcours)
- Neue Trends bei Fahrrad und Pedelec (Beratung Fahrradfachgeschäft Pieper)
- Mobil mit dem ÖPNV – Die Busunternehmen stellen sich vor
- Mit dem Rad zur Arbeit – AOK-Gesundheitsstand und Aktions-Gewinnspiel
- Fahrrad-Codierung (gegen Gebühr), Radfahren in und um Bad Bederkesa (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) und Stadt Geestland)
- Fahrradklima in Bederkesa – Pinnwand für Meinungen und Ideen (Stadt Geestland)



Die Zusammenstellung des Programms und die Abstimmung der Verantwortlichkeiten übernahm die Projektgruppe „ÖPNV+Rad“. Die Bewerbung erfolgte über einen Info-Flyer sowie über Vorankündigungen in lokalen Medien wie der Nordsee-Zeitung.

Nicht zuletzt Dank des schönen Sommerwetters nutzen zahlreiche Besucher die Möglichkeit, sich über die Mobilität mit Fahrrad, Elektrorad und Öffentlichem Nahverkehr zu informieren. Auf einem großen Banner an der Bushaltestelle "Zum Hasengarten" war zu

sehen, wie die dort geplante rad+bus.STATION einmal aussehen soll. Einige Besucher nutzten die Gelegenheit auch für Kritik und Anregungen, wie der ÖPNV in der Region aus ihrer Sicht weiter verbessert werden kann. Häufig geäußerte Wünsche waren mehr Direktfahrten in die Bremerhavener Innenstadt, eine gute Anschlusssicherung im ÖPNV und bessere Umsteigemöglichkeiten zwischen Rad und ÖPNV.

Auch wenn nicht alles optimal verlief¹¹, so war der Aktionstag unter dem Strich dennoch ein großer Erfolg! Es wurde deutlich, dass eine bessere Verknüpfung von Rad und Bus auch vielen Bürgern am Herzen liegt. Daher ist geplant, in naher Zukunft weitere Aktionstage dieser Art durchzuführen.



Fotos: G. Kasten/B. Ehlers

Abbildung 25: Impressionen vom Aktionstag

¹¹ So waren u.a. die Präsentation der Verkehrsunternehmen und das Info-Banner zum Pilotprojekt rad+bus.STATION unzureichend in das Geschehen im Bereich Mattenburger Straße/Berghorn integriert. Auch wurde versäumt im Vorfeld darüber zu informieren, dass die Fahrradcodierung nur nach Vorlage eines Personalausweis und - wenn möglich - eines Eigentumsnachweis möglich war.

Presse-Echo zum Aktionstag

Rad verbindet Haus und Bus

Aktionstag in Bad Bederkesa zeigt Möglichkeiten der Vernetzung von Zweirad und ÖPNV auf

BAD BEDERKESA. Fahrrad, Pedelec oder Auto, flott auf Touren kamen Radler wie Autofahrer am Sonntag in Bad Bederkesa. In einem starken Auftritt haben Stadt Geestland, Landkreis und Gewerbetreibende den Aktionstag „Mobil mit Rad und Bus“ mit dem verkaufsoffenen Sonntag unter dem Motto „Fahrzeugmarkt“ verknüpft. Mit zahlreichen Angeboten und Informationen wurde die Idee einer Vernetzung vom Velo mit ÖPNV-Angeboten vorgestellt.

Der Erste Stadtrat Jürgen Zehm verrät, wie es gehen soll. „Wir planen eine Bus- und Rad-Station am Hasengarten“, sagt Zehm. Dort soll es abschließbare Fahrradboxen, Lademöglichkeiten für Akkus und Gepäckschließfächer geben. Das Zweirad würde so zum Bindeglied zwischen Haus-

tür und Haltestelle. „Gut geeignet sind Pedelecs mit elektrischer Unterstützung“, meint der Vize-Verwaltungschef. „Das Fahren macht einfach Spaß, besonders wenn es bergauf geht oder gegen den Wind.“

Bei der Testfahrt im Berg-horn geht es mit lautloser elektrischer Tretkraft-Unterstützung durch Stangen und Pylonen, über Spurbrett und Wippe locker voran. Daniela Eineder möchte das flotte Zweirad gleich mit nach Hause nehmen. „Das ist viel komfortabler, als mit dem normalen Drahtesel durch die Gegend zu strampeln“, stellt die Beersterin begeistert fest.

» Wir planen eine Bus- und Rad-Station am Hasengarten.«

JÜRGEN ZEHM,
ERSTER STADTRAT

Auch der Erste Kreisrat Günter Jochimsen meistert den Test-Parcours souverän. „Das ist wie Pedale treten mit eingebautem Rückenwind“, freut sich Jochimsen.

Geestlands Verkehrsunternehmen waren mit drei Bussen vertreten und rührten die Werbetrommel für die Linie 525, die Beers und Bremerhaven verbindet. „In Dörfern hat man schlechte Karten ohne Auto“, weiß Anke Ehlers. „Das Zusammenspiel von Rad und Bus kann die Mobilität der Einwohner verbessern.“

Während die Besucher in der Mattenburger Straße hinter den Lenkrädern der ausgestellten Fahrzeuge Platz nehmen und glänzende Karossen bewundern, steht Stephan Zukowsky vom Radfahrer-Club ADFC bereit und informiert über Mobilitätskon-

zepte und Ausflugsmöglichkeiten.

Das Bauhof-Team hat mit Unimog, Minibagger, Schlepper und Sichelmäher interessante Gerätschaften aus ihrem Fuhrpark mitgebracht. Das freute natürlich besonders kleine Besucher, die gerne einmal in die Führerhäuser krabbelten.

Offen standen neben den Türen der Geschäfte auch die Tore des Rathauses. Hier waren die Bürger beim Tag der offenen Tür zum Blick hinter die Verwaltungskulissen eingeladen. (gsc)

Mehr zum Thema

Weitere Bilder aus Bad Bederkesa finden Sie unter

www.nordsee-zeitung.de

Quelle: Nordsee-Zeitung

7.4 Angebotsverbesserungen auf der Buslinie 525

7.4.1 Optimierung von Linienführung und Fahrplan

Die bisherige Führung der Linie 525 von Bremerhaven über Langen nach Bad Bederkesa ist sowohl aus Sicht der Bevölkerung in den Orten der früheren SG Bederkesa (entsprechende Klagen wurden u.a. am Aktionstag geäußert) als auch aus Sicht der Verkehrsunternehmen nicht optimal:

- Durch die heutige Linienführung über Langen ergeben sich für Fahrgäste zwischen Bremerhaven und Bad Bederkesa deutlich längere Fahrzeiten als bei einer direkten Führung über Spaden unter Umgehung von Langen. Nach Angaben der Verkehrsunternehmen nutzt die weit überwiegende Zahl der Fahrgäste die Linie 525 für Fahrten zwischen Bremerhaven und Langen (hier verkehren auch weitere Buslinien) sowie zwischen Bremerhaven und Bad Bederkesa. Es werden jedoch kaum Fahrgäste zwischen Langen und Bad Bederkesa gezählt.
- Aufgrund der langen Fahrzeiten sind die betrieblichen Umlaufzeiten (einschl. Wendezeiten) im Busverkehr bereits weitgehend ausgereizt, d.h. es bleiben kaum Pufferzeiten bei Störungen im Betriebsablauf, z.B. aufgrund von Baustellen oder hohem Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet Bremerhaven.
- Infolge der o.g. betrieblichen Zwangspunkte kann der Bahnhof Bremerhaven-Lehe derzeit nicht direkt angefahren werden. Umsteigende Fahrgäste müssen einen Fußweg von ca. 350 m in Kauf nehmen und dabei die vielbefahrene Eisenbahnstraße queren. Bei Verspätungen im Busverkehr können die Anschlüsse an den Schienenverkehr häufig nicht sichergestellt werden.

- Ein kürzerer Übergang zwischen Bus und Bahn wird zwar am Hauptbahnhof in Bremerhaven als Endpunkt der Linie 525 angeboten. Aufgrund der ausgereizten Busumlaufzeiten ist jedoch eine direkte Anbindung an die Bremerhaven Innenstadt und die Havenwelten, beides Ziele vieler Fahrgäste, nicht möglich. Diese Anbindung wäre jedoch auch wichtig, um verstärkt Touristen als Fahrgäste zu gewinnen.

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass die Linie 525 derzeit aber Bad Bederkesa mit Langen und damit die beiden Zentren bzw. Verwaltungsstandorte der Stadt Geestland verbindet.

Bei einem Arbeitstreffen von Kreisverwaltung, Busunternehmen (einschl. Bremerhaven Bus) und Planungsbüro PTV wurden daher Möglichkeiten für eine alternative Führung und Beschleunigung der Linie 525 diskutiert, wie sie bereits in den Maßnahmenvorschlägen zur Verbesserung der kombinierten Nutzung von ÖPNV und Rad angeregt worden waren (vgl. 6.2.3, [B1]). Konkreten Handlungsbedarf sahen Verkehrsunternehmen vor allem aufgrund einer ab August anstehenden Baustelle in der Langener Straße in Bremerhaven (vsl. Bauzeit: 18 Monate), die vermutlich zu weiteren Verkehrsproblemen im Stadtgebiet führen und den ohnehin kritischen Betriebsablauf der Linie 525 weiter gefährden würde. Mit einer veränderten Linienführung unter Umgehung der Baustelle wäre es möglich, einerseits den Betriebsablauf während der Bauzeit sicherzustellen und andererseits die o.g. Schwachstellen in der bisherigen Linienführung zu beseitigen und deren Alltagstauglichkeit zu erproben.

Es wurde folgender Vorschlag zur künftigen Führung der Linie 525 erarbeitet:

- Von Bad Bederkesa/Drangstedt wird die Linie über Spaden und Wehden statt über Langen nach Bremerhaven geführt.
- In Spaden wird die Haltestelle Weißdornweg bedient (Anbindung Einkaufszentrum).
- In Bremerhaven wird der Bahnhof Bremerhaven-Lehe über die Blumenstraße direkt bedient (Haltestelle Bahnhof Lehe). In Lehe besteht Übergang zu allen SPNV-Linien, die auch am Hauptbahnhof erreicht werden.
- Der künftige Linienendpunkt in Bremerhaven soll an den Havenwelten sein; von hier besteht eine gute fußläufige Anbindung an die Innenstadt.
- Der bisherige Linienendpunkt am Hauptbahnhof entfällt. Nur im Morgenverkehr wird weiterhin eine Fahrt über den Hauptbahnhof zu Schulstandorten in Bremerhaven angeboten.
- Das bisherige Fahrplanangebot der Linie 525 bleibt erhalten.

Vorteile des Vorschlags:

- Die Fahrzeiten auf der Linie 525 können auch während der Bauzeit gehalten bzw. verkürzt werden. Hiervon würden vor allem Fahrgäste von/nach Bad Bederkesa profitieren. Dies entspricht dem Ziel, die Buslinie durch Fahrzeitverkürzungen attraktiver zu machen.
- Die Linienführung über Spaden und Wehden erschließt zusätzliche Fahrgastpotenziale, insbesondere im Schülerverkehr.

- Der Übergang zwischen Bus und Bahn würde durch die Direktanbindung des Bahnhofs Lehe deutlich aufgewertet. Fahrgäste, die bisher am Hauptbahnhof umgestiegen sind, könnten bereits am Bahnhof Lehe mit kurzem Übergang und ohne Querung der vielbefahrenen Eisenbahnstraße umsteigen.
- Mit dem neuen Linienendpunkt an den Havenwelten würde dem Wunsch vieler Fahrgäste nach einer umsteigefreien Busverbindung in die Innenstadt und zu den touristischen Zielen von Bremerhaven entsprochen.

Auswirkungen auf den ÖPNV innerhalb der Stadt Geestland:

- Für die Bevölkerung in den Orten Bad Bederkesa und Drangstedt wird die Linie 525 deutlich aufgewertet. Fahrgaststeigerungen sind zu erwarten.
- Über die Stadtbuslinien 505 und 506 ist eine hochwertige Anbindung von Langen an Bremerhaven auch weiterhin gewährleistet.
- Nachteilig ist, dass die bisher umsteigefreie Busverbindung zwischen beiden Zentren der Stadt Geestland entfällt. Wie sich die bislang geringe Nachfrage auf dieser Relation nach der Gemeindefusion entwickeln wird, ist noch nicht abschließend absehbar. Da jedoch hauptsächlich die beiden Verwaltungsstandorte miteinander verbunden werden, dürfte das Nachfragepotenzial für die Relation jedoch weiterhin begrenzt sein. Die bestehende geringe Nachfrage ließe sich idealerweise über eine **AST-Linie Langen – Bad Bederkesa** (vergleichbar zur AST-Linie Hagen – Beverstedt) bedienen. Die Initiative für eine die AST-Linie müsste von der Stadt Geestland ausgehen. Der Landkreis Cuxhaven würde diese jedoch komplementär finanzieren.
- Alternativ käme auch eine Bürgerbuslinie in Frage. Allerdings gibt es bislang keine Bürgerbusinitiative in der Stadt Geestland.

7.4.2 Fahrrad-/Pedelec-Beförderung auf der Linie 525

Ausgehend von dem in der Vorhabenbeschreibung beschriebenen Vorschlag zum Einsatz eines Fahrradanhängers auf der Linie 525 im Wochenendverkehr (vgl. 6.2.3, [B2]) wurden bei dem o.g. Arbeitstreffen auch grundsätzliche Möglichkeiten zur Verbesserung der Fahrradmitnahme erörtert. Grundsätzlich sehen sowohl der Landkreis als auch die Verkehrsunternehmen – wenn auch begrenzte – Potenziale für eine touristische Fahrradbeförderung. Mit Blick auf die Zielgruppe „Lokale Bevölkerung“ und deren Alltagsmobilität wird hingegen das Ziel verfolgt, die Fahrradmitnahme im Fahrzeug durch eine attraktive Gestaltung der Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Fahrrad (rad+bus.STATION) möglichst zu begrenzen.

Diskutiert werden folgende Optionen für ein touristisches Wochenend-Angebot:

- Option A: **Fahrradanhänger am Wochenende im Regelverkehr** mit Anschlussicherung in Bremerhaven
- Option B: **Fahrradanhänger am Wochenende in Ergänzung zum (ausgedünnten) Regelverkehr** ohne Anschlussicherung in Bremerhaven

- **Option C: Einsatz von Gelenkbussen mit Fahrradstellplätzen an Wochenendtagen** im Regelverkehr (Fahrzeuge verfügen aufgrund des hohen Anteils an Stehplatzflächen über Kapazitäten für 10 - 12 Fahrräder)

Für Option A spricht, dass Investitionskosten lediglich für den Fahrradanhänger anfallen (Fördermöglichkeit durch das Land Niedersachsen), jedoch keine zusätzlichen Betriebskosten. Gegen Option A spricht, dass die Verkehrssicherungspflicht durch die Fahrer nicht realisierbar ist, da der Fahrer keine Möglichkeit hat, die Fahrerkasse wegzuschließen. Darüber hinaus würde der erforderliche Zeitaufwand für die Fahrradsicherung den Fahrplan und damit die Anschlusssicherung gefährden.

Für Option B spricht, dass neben den Investitionskosten für den Fahrradanhänger (Fördermöglichkeit durch das Land Niedersachsen) weitere Betriebskosten für die zusätzlichen Fahrradbus-Kurse entstehen. Sofern diese nicht durch den Landkreis, die Stadt Geestland oder touristische Leistungspartner übernommen werden, ließen sich diese nur über einen ausgedünnten Regelverkehr ohne Fahrradanhänger kompensieren. Gegen Option B spricht, dass bei einem ausgedünnten Regelverkehr vsl. nur alle vier Stunden in Bremerhaven ein Anschluss an die Bahn sichergestellt werden kann.

Gegen eine schnelle Umsetzung von Option A und B spricht, dass insbesondere viele jüngere Busfahrer keinen Führerschein haben, der ihnen das Fahren mit Anhänger erlaubt. Hier wäre also zunächst eine Zusatzqualifikation der Fahrer erforderlich.

Für Option C spricht, dass die Verkehrsunternehmen bereits über Gelenkbusse verfügen, die bislang nur in der Schülerbeförderung eingesetzt werden und somit an schulfreien Tagen zur Verfügung stünden. Falls notwendig, ließen sich durch den Ausbau weiterer Sitze die Kapazitäten für die Fahrrad-/Pedelec-Beförderung im Fahrzeug relativ problemlos erweitern. Die Fahrradsicherung erfolgt in diesem Fall durch die Fahrgäste selbst und nicht durch die Busfahrer. Gegenüber Option A und B ergeben sich damit keine überlangen Aufenthaltszeiten an den Zustiegshaltestellen der Radfahrer, die die Pünktlichkeit und die Anschlusssicherung beeinträchtigen. Gegen Option C spricht die ggf. begrenzte Beförderungskapazität. Zudem befinden sich die Fahrzeuge in z.T. entfernt gelegenen Betriebshöfen und müssten am Wochenende umgesetzt werden, was mit Zusatzkosten für die hierdurch entstehenden Leerfahrten verbunden wäre.

Im Ergebnis sprechen sich die Teilnehmer des Arbeitstreffens dafür aus, die **Option C als Pilotmaßnahme weiterzuverfolgen**. Bei einer positiven Entscheidung der jeweiligen Entscheidungsträger soll die Pilotphase spätestens in der Sommersaison 2016 starten. Für einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf zur Deckung der Betriebskosten ist frühzeitig eine geeignete Lösung zu erarbeiten, ggf. unter Einbindung touristischer Leistungspartner. In diesem Kontext ist auch das angestrebte Fahrrad-/Pedelec-Verleihangebot an der geplanten rad+bus.STATION in Bad Bederkesa zu berücksichtigen.

7.5 Kombinierte Tarifangebote für Rad und Bus

Bei dem Arbeitstreffen von Kreisverwaltung, Busunternehmen und PTV wurden auch Möglichkeiten zur Attraktivierung der kombinierten Rad-Bus-Nutzung durch entsprechende Tarifangebote diskutiert (vgl. 6.2.3, [C3]).

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Orte der ehemaligen SG Bederkesa ab dem 01.01.2016 zum VBN-Tarifgebiet gehören werden (wie bislang bereits die Ortsteile der ehemaligen Stadt Langen). Der VBN-Tarif lässt jedoch nur sehr geringe Spielräume zur Einführung lokal begrenzter Tarifangebote. Dies betrifft auch ein touristisch ausgerichtetes Tarifangebot, das neben der Hin- und Rückfahrt im Bus zwischen Bremerhaven und Bad Bederkesa auch die Fahrradbeförderung einschließt und das dem Nutzer gleichzeitig einen Preisvorteil gegenüber dem getrennten Kauf von zwei Einzelfahrscheinen und einer Fahrradtageskarte bietet.

Denkbar wäre allenfalls ein Preisnachlass auf Leistungen jenseits der ÖPNV-Beförderung in Kombination mit dem Kauf eines ÖPNV-Fahrscheins, z.B. die kostenfreie Nutzung der rad+bus.STATION in Bad Bederkesa. Die Tarifeinnahmen würden hierdurch in voller Höhe erzielt. Allerdings wären die durch den Preisnachlass nicht gedeckten Kosten von einem Dritten statt vom Verkehrsunternehmen oder vom VBN zu übernehmen, z.B. der Stadt Geestland oder dem Landkreis Cuxhaven.

Empfohlen wird, die Nutzung der rad+bus.STATION in Bad Bederkesa für Inhaber von ÖPNV-Zeitkarten generell kostenfrei zu machen. Die Details sind mit der Stadt Geestland als künftiger Träger der Station zu klären.

8 Mobilitätsmarketing

Warum es sich lohnt, im Landkreis Cuxhaven über Mobilitätsmarketing nachzudenken?

Insbesondere durch das fast flächendeckende AST-Angebot weist der Landkreis Cuxhaven im Vergleich mit anderen ländlichen Regionen ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot auf. Jedoch ist dieses Angebot kaum im Bewusstsein der Bürger und den Gästen des Landkreises ist es nicht bekannt. Mit der Cuxland-InfoLine wurden bereits erste Voraussetzungen geschaffen, den Kunden wichtige Informationen zum ÖPNV zu vermitteln. Jedoch ist auch dieses Angebot selbst Personen mit ÖPNV-Bezug im Landkreis nicht immer bekannt. Auch die sonstigen Alternativen zur Fahrt mit dem eigenen PKW werden bislang nicht aktiv beworben. So finanziert der Landkreis Cuxhaven beispielsweise seit einigen Jahren das PenderPortal als Mitfahrerportal im Internet, jedoch ist die Nutzung aufgrund des geringen Bekanntheitsgrads vergleichsweise niedrig. Informationen zu Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw werden also bislang nur eingeschränkt zur Verfügung gestellt und erfordern ein aktives „Abholen“ durch den Nutzer.

Mobilitätsmarketing im Landkreis Cuxhaven muss daher der Devise „**Tue Gutes und rede drüber!**“ folgen. Denn es kann

- Bewusstsein schaffen,
- vorhandene Angebote bekannt machen und
- das Mobilitätsverhalten beeinflussen.

Zum Mobilitätsmarketing gehören neben reinen Werbemaßnahmen insbesondere auch eine integrierte Gestaltung von Mobilitäts- bzw. Fahrtenangebot und Tarif, ein zielgruppenspezifischer Vertrieb der Produkte sowie eine zielgruppenspezifische Kommunikation der Produkte gegenüber Mitarbeitern und Kunden.

Insofern zeichnen sich, unter Berücksichtigung der Anforderungen der künftigen Zielgruppen im Mobilitätsmarketing, die in Abbildung 26 dargestellten fünf Handlungsfelder für künftige Marketingaktivitäten im Landkreis Cuxhaven ab:

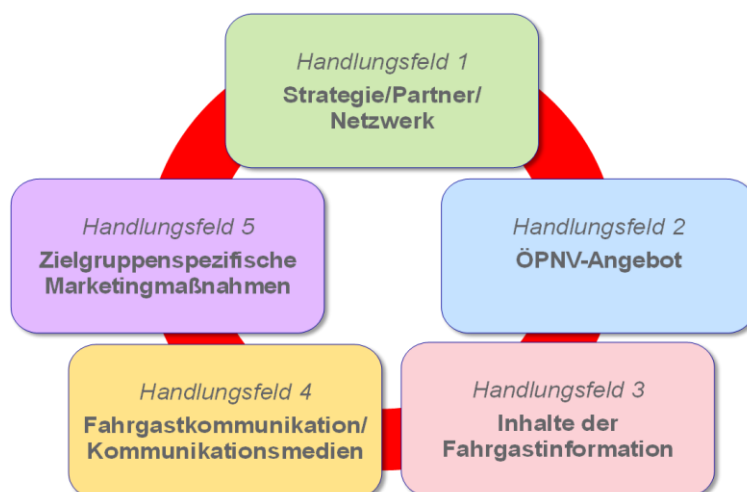


Abbildung 26: Handlungsfelder im Mobilitätsmarketing

Allgemeine Ziele des Mobilitätsmarketings

In vorwiegend ländlich geprägten Räumen wie dem Landkreis Cuxhaven wird mit dem Mobilitätsmarketing vor allem eine Imageaufwertung der Alternativen zum Pkw verfolgt. Hierbei soll der weit verbreiteten Auffassung entgegen gewirkt werden, dass z.B. Bus und Bahn im Nahverkehr nur für „Zwangsnutzer“ wie Schüler und Menschen ohne Pkw akzeptable Verkehrsmittel sind. Generell geht es auch darum, eine positive Sensibilisierung der Bevölkerung gegenüber übergeordneten Zielen (z.B. Umwelt- und Lärmschutz) zu erreichen. Potenzielle Zielgruppen sollen gezielt auf bestehende Nutzungshemmnisse angesprochen werden, um diese zu reduzieren oder bestenfalls sogar ganz zu beseitigen. Es soll neugierig darauf gemacht werden, die Alternativen „einmal auszuprobieren“. Im Vordergrund steht dabei die Gewinnung von Neukunden bzw. -nutzern. Daneben sollte auch die Bindung von Bestandskunden/-nutzern gewährleistet und verbessert werden.

Gegenstand eines gesonderten Mobilitätsmarketingkonzepts wäre es, konkrete Maßnahmenvorschläge zu entwickeln, diese detailliert auszuarbeiten und im Einzelnen zu prüfen, welche Voraussetzungen (organisatorisch, finanziell) bei der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen vorhanden sein müssen, welche Abhängigkeiten zu anderen Maßnahmen in den Bereichen Organisation, Fahrtenangebot und Tarif bestehen und welche Wirkungen von den Maßnahmen zum gegebenen Zeitpunkt zu erwarten sind. Grundsätzlich ist zu differenzieren zwischen Maßnahmen, die sich zeitnah und ohne großen finanziellen Aufwand umsetzen lassen (Ad-hoc-Maßnahmen) sowie Maßnahmen, die einen längeren organisatorischen oder finanziellen Vorlauf erfordern (mittel- bis langfristige Maßnahmen).

Im Anhang 9 sind ausgewählte Praxisbeispiele für Mobilitätsmarketing zusammengestellt.

Im Rahmen eines Workshops am 5. Mai 2015 wurden konkrete Ansätze für ein Mobilitätsmarketing im Landkreis Cuxhaven anhand folgender Leitfragen diskutiert:

- WAS? ... soll im Landkreis Cuxhaven an Mobilitätsangeboten vermarktet werden?
- WARUM? ... sollen diese Mobilitätsangebote genutzt werden? Welche Botschaften sollen vermittelt werden?
- WIE? ... wie lassen sich welche Zielgruppen ansprechen?
- WER? ... kann das Mobilitätsmarketing auf lokaler Ebene und regionaler Ebene übernehmen?

Dabei wurden folgende Aspekte herausgearbeitet (vgl. auch Tabelle 5):

WAS?

- Wichtige, zu vermittelnde Mobilitätsangebote sind ÖPNV (Bus + Bahn, AST-Verkehre), PendlerPortal (private Mitfahrmöglichkeit) und Radverkehr.
- Im ÖPNV muss den Kunden v.a. die Vielfalt der Tarifangebote von VNN und VBN vermittelt werden. In diesem Kontext ist immer zu prüfen, ob sich das Tarifangebot vereinfachen lässt.

- Bezogen auf eine Förderung der touristischen ÖPNV-Nutzung sollte die Integration von ÖPNV-Leistungen in die Gästekarten geprüft werden (Mobilitätsgästekarte).
- Umfang und Qualität der AST-Verkehre ist bislang noch unzureichend im Bewusstsein der Bürger verankert. Dies ist ein Ansatzpunkt für Mobilitätsmarketing!
- Das PendlerPortal scheint in seiner jetzigen Form z.T. nicht praktikabel zu sein. Offenbar werden nur Mitfahrgelegenheiten angezeigt, die genau deckungsgleich mit den Eingaben des Mitfahrers sind, nicht jedoch für Fahrtangebote, bei denen die gesuchte Relation eine Teilstrecke bildet.
- Mittelfristig sollten Alternativen zum PendlerPortal gesucht werden, die – auch vom Namen her – nicht arbeitsplatzbezogene, private Mitnahmemöglichkeiten (regelmäßig oder gelegentlich) anbieten.
- Im Radverkehr müssen aktuelle Entwicklungen im Tourismus auch in der Vermarktung aufgegriffen werden. Dies gilt insbesondere für die Potenziale der kombinierten Nutzung von ÖPNV und Fahrrad durch Touristen.
- Verkehrsmittelübergreifend sollten die Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Verkehrsmittel auf Ebene des Landkreises vermarktet werden (Mobilitätsketten).

WIE?

- ÖPNV/AST-Verkehre:

Diese lassen sich gut auf lokaler Ebene vermarkten, z.B. in der Lokalpresse oder über einen Info-Flyer. (Beispiel: Gemeinde Beverstedt berichtet regelmäßig in der Beverstedter Rundschau über das AST-Angebot.)

- Wichtig sind auch Mund-zu-Mund-Propaganda der Bevölkerung und die Bürgermeister als Multiplikatoren.
- Private Mitfahrgelegenheiten:
 - Hier kann im einfachsten Fall auch ein Schwarzes Brett, z.B. im Rathaus oder im Supermarkt, ausreichend sein.
- Alle Verkehrsmittel:
 - Printmedien wie Zeitungen werden immer weniger gelesen. Mobilitätsmarketing muss daher unbedingt auch elektronische Medien einschließen.

WER?

- Tourismuseinrichtungen (z.B. TouristInfo) sind wichtige Partner beim Mobilitätsmarketing.
- Die Notwendigkeit (und Potenziale) von Kooperationen wird von vielen Partnern noch nicht erkannt. Hier ist gezielt aufzuklären und Partnerwerbung zu betreiben.
- Die Finanzierung des Mobilitätsmarketings muss vom Landkreis Cuxhaven, den Gemeinden und den Mobilitätsanbietern (v.a. ÖPNV-Unternehmen) gemeinsam getragen werden.

WARUM? (Welche Botschaften?)**➤ ÖPNV/Bus:**

- Wichtigste Botschaft im Regionalverkehr muss sein: Der Regionalbus befördert nicht nur Schüler, sondern ALLE. Die Erfahrung zeigt, dass sich diese Veränderung bisher kaum herumgesprochen hat.
- Eine weitere wichtige Botschaft: Kosten: Busfahren ist preiswert!
Dies könnte beispielsweise über die Vermarktung des Vergleichs der unterschiedlichen Mobilitätskosten (Bus <> privater Pkw) erfolgen.
- Die Fahrzeiten im Bus sind im Marketing deutlicher herauszustellen, um Vorurteilen entgegenzutreten, der Bus sei so langsam.

➤ Generell:

- Mit gezielter Werbung für Verkehrsmittel/Mobilitätsangebote Aufmerksamkeit erregen!
- Das Mobilitätsmarketing sollte in den Kontext des Klimaschutzes eingebettet werden. (Hier lassen sich ggf. auch Finanzierungsmittel für die Vermarktung von umweltgerechten Mobilitätsformen einwerben.)

WAS?				WIE + WER?		WARUM?
ÖPNV	AST	PENDLER-PORTAL	RAD	AST	Mitfahr-gelegenheiten	
Tarifielfalt muss vermittelt werden. Vereinfachung des Tarifangebotes möglich?	Bewusstsein für AST schaffen	Pendlerportal nicht praktikabel?	<u>Rad</u> Tourismus: aktuelle Entwicklungen aufgreifen	Beverstedter Rundschau, Mund-propaganda	Schwarzes Brett im Rathaus	<u>Bus</u> Kosten Preisvergleich Ich fahre nicht nur für Schüler! Ich bin kein Schulbus!
ÖPNV-Leistung in Gästekarte integrieren		Alternativen? Pendler + private Mitnahme (regelmäßig/gelegentlich)	Fahrrad-transport im Bus kommunizieren	Multiplikatoren sind wichtig Bürgermeister => AST		<u>AST</u> Kosten sparen
			<u>ÖPNV + Rad</u> Tourismus	Flyer => AST		<u>Bus</u> Fahrzeiten
landkreisweite Kampagne für Mobilität				Notwendigkeit von Kooperationen z.T. nicht erkannt bzw. nicht gelebt		generell: mit Werbung Aufmerksamkeit erregen
Kombination der Verkehrsmittel				Tourismusbetriebe als Partner		<u>Umwelt</u> Klimalandkreis => alle Kommunen
Mobilitätskette				FINANZIERUNG => gemeinsam Lk. CUX + Gemeinden + Verkehrsunternehmen		
				Zeitungen (weniger zukunftsorientiert)		

Tabelle 5: Ansätze für ein Mobilitätsmarketing im Landkreis Cuxhaven

9 Übertragbarkeit und Anschlussprojekte

9.1 Übertragbarkeit von Lösungsansätzen

Für den Landkreis Cuxhaven wurden konkrete Vorhaben zur Verbesserung der Mobilität ausgearbeitet, die jeweils gezielt auf den dort vorhandenen Bedarf, die Randbedingungen und die Ressourcen zugeschnitten sind. Hieraus ergibt sich, dass die Cuxhavener Vorhaben nicht „eins zu eins“ auf andere Regionen übertragbar sind; ebenso wenig ließen sich erfolgreiche Lösungen aus anderen Regionen im Landkreis Cuxhaven ohne Anpassung kopieren, da dort jeweils andere Voraussetzungen gegeben waren.

Man kann jedoch aus anderenorts gemachten Erfahrungen lernen! Und generelle Lösungsansätze lassen sich durchaus auf vergleichbare Regionen übertragen!

So hat der Landkreis Cuxhaven mit dem Vorhaben „Förderung der kombinierten Nutzung von ÖPNV + Fahrrad“ Ideen aus dem Modellprojekt ST.mobil in Mettingen aufgegriffen und auf seinen Bedarf hin angepasst und erweitert. Der Wissenstransfer und der Erfahrungsaustausch im Rahmen der Fachexkursionen hat sich damit bewährt und nicht zuletzt zur fachlichen Qualifizierung der lokalen Entscheidungsträger beigetragen (vgl. 4).

Umgekehrt bieten die im Integrierten Mobilitätskonzept entwickelten Lösungsansätze sowie die Herangehensweise bei der Lösungsfindung einen umfangreichen Fundus an Anregungen und Ideen für Regionen, die vor ähnlichen Herausforderungen stehen. Dies betrifft insbesondere folgende Ansätze:

- Die im Fokus des Landkreises Cuxhaven stehenden Lösungsansätze (Optimierung von AST-Verkehren inkl. gemeindeübergreifender Angebote, Förderung der kombinierten Nutzung von ÖPNV + Fahrrad und Aufbau einer regionalen Mobilitätszentrale) bieten auch anderen Regionen geeignete Ansätze zur Verbesserung des öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebots und werden dort teilweise auch schon verfolgt. Auch die umfangreichen Maßnahmenvorschläge, die für die jeweiligen Vorhaben formuliert wurden, lassen sich in angepasster Form auch in anderen Regionen umsetzen.
- Die Gremienstruktur und die gewählten Beteiligungsformate haben eine Aktivierung und Qualifizierung von lokalen und regionalen Akteuren auf Ebene des Landkreises, der Gemeinden und der Interessenvertretungen sichergestellt.
- Über eine kontinuierliche Öffentlichkeitsinformation und öffentlichkeitswirksame Aktionstage mit ausgewählten Schwerpunktthemen kann eine Sensibilisierung und Aktivierung der Bevölkerung gefördert werden, auch im Hinblick auf eine stärkere Eigeninitiative zur Selbstorganisation von Mobilität.
- Die Idee zur Etablierung eines öffentlich verfügbaren Mobilitätsangebots als Mobilitätsmix aus ÖPNV, privat bzw. ehrenamtlich erbrachten Mobilitätsdienstleistungen und individueller Mobilität bietet die Möglichkeit für eine schrittweise Umsetzung, je nach vor Ort zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln und Dienstleistungen. Da der Mobilitätsmix kein fest definiertes Angebot umfasst, verbleiben den Akteuren ausreichende Spielräume für eine Anpassung an die jeweiligen Randbedingungen, z.B. bürgerschaftliches Engagement oder Finanzierungsmöglichkeiten.

9.2 Mögliche Anschlussprojekte

9.2.1 Modellvorhaben Demografie und Daseinsvorsorge

Im Dezember 2015 zeichnete das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Landkreis Cuxhaven und 17 weitere ländliche Regionen für ihre Konzepte zur langfristigen Sicherung von Versorgung und Mobilität ihrer Bürger aus.

Die Auszeichnung war zugleich Startschuss für das Modellvorhaben "Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen", mit dem der Bund regionale Ansätze zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen durch eine ortsnahe Versorgung mit öffentlichen und privaten Dienstleistungen unterstützen will. In den 18 Modellregionen sollen bis Mitte 2018 innovative Konzepte zur Verbesserung ihrer Zukunftsfähigkeit als Wirtschafts- und Wohnstandort mit hoher Lebensqualität ausgearbeitet und nach Möglichkeit auch umgesetzt werden. Als Schlüsselfaktor wird dabei die Sicherstellung einer bedarfsgerechten Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen in enger Verknüpfung mit Daseinsvorsorge und Nahversorgung gesehen. In die Entwicklung der Konzepte sind verschiedene Bevölkerungsgruppen als spätere Nutzer der Angebote eng einzubeziehen.

Der Landkreis Cuxhaven wird in dem Modellvorhaben Standortkonzepte zur Sicherung der Daseinsvorsorge und zur Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten entwickeln. Vorgesehen ist derzeit, sich schwerpunktmäßig den „Besonderen Anforderungen an Fusionsgemeinden bei der Ausgestaltung der Daseinsvorsorge und der damit einhergehenden Konzeption von öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten“ zu widmen. Im Fokus stehen ortsteilübergreifende Kooperationen innerhalb von Gemeinden. Auch die Möglichkeiten von gemeindeübergreifenden Kooperationen im Bereich Daseinsvorsorge und Mobilität sollen ausgelotet werden. Vorgesehen ist, die Aktivitäten im weiteren Projektverlauf auf ausgewählte Piloträume zu konzentrieren. Hierfür bieten sich die jüngsten Fusionsgemeinden Stadt Geestland und EG Wurster Nordseeküste (seit 01.01.2015) sowie SG Land Hadeln (ab 01.11.2016) an. Allerdings erfolgte bislang noch keine Festlegung auf Piloträume. Um die überregionale Anbindung sowie die verkehrliche Verknüpfung der künftigen Versorgungsstandorte sicherzustellen, werden die im Integrierten Mobilitätskonzept erarbeiteten Lösungsansätze weiterentwickelt und in ersten Schritten möglichst auch umgesetzt werden. In Betracht kommen u.a. die nachfolgend unter 9.2.2 bis 9.2.6 genannten Maßnahmen.

Für die Planungs- und Umsetzungsphase des Konzepts erhält der Landkreis Cuxhaven bis 2018 Fördermittel in Höhe von bis zu 350.000 Euro vom BMVI.

9.2.2 Einrichtung weiterer rad+bus.STATIONen

Die erste rad+bus.STATION „Zum Hasengarten“ in Bad Bederkesa ist als Prototyp geplant. Hier sollen Erfahrungen mit der Lage, der Konzeption, der Ausstattung und der Nutzung von intermodalen Verknüpfungspunkten gesammelt werden, die bei der Einrichtung weiterer rad+bus.STATIONen berücksichtigt werden können. Ziel des Landkreises ist der Aufbau eines kreisweiten Stationsnetzes, zu dem dann auch die bereits bestehenden

Bike+Ride-Stationen an den Haltepunkten des Schienenverkehrs zählen. Welche Bushaltestellen zukünftig zu einer rad+bus.STATION aufgewertet werden sollen, ist in einem Standortkonzept festzulegen. Kriterien für die Aufnahme von Haltestellen in das Stationskonzept werden – analog zum Pilotvorhaben – dabei sicherlich ein hochwertiges, möglichst vertaktetes ÖPNV-Angebot an der Haltestelle, deren Einbindung in das lokale Radroutennetz sowie ein ausreichendes Einzugsgebiet sein.

Erste Vorschläge aus der EG Hagen und der EG Beverstedt zielen darauf ab, die Einrichtung von rad+bus.STATIONen an folgenden Bushaltestellen zu prüfen:

- Wellen (Hellingster Weg/Ecke Zingel, Gasthaus Suhr/Monsilienweg)
- Lunestedt (Denkmalplatz, Sportplatz Kreuzung Reithornsweg)
- Beverstedt (Rathaus)
- Hagen (Schulzentrum/ZOB)

9.2.3 Öffentliches Pedelec-Verleihsystem

Ein kommerziell betriebenes, öffentliches (Fahrrad- und) Pedelec-Verleihsystem hätte in den ländlich geprägten Regionen des Landkreises Cuxhaven voraussichtlich keine wirtschaftlich tragfähige Basis. Denkbar wäre dies allenfalls für Orte, in denen das Nachfragepotenzial neben der örtlichen Bevölkerung auch Touristen umfasst, wie z.B. im Nordseeheilbad Cuxhaven sowie – mit deutlichen Einschränkungen – im Kurort Bad Bederkesa sowie den Badezielen Dorum, Wremen und Otterndorf.

Diese Einschätzung teilten auch die Teilnehmer eines Workshops zu diesem Thema am 3. März 2015 in Cuxhaven. Demnach verfügt die Bevölkerung in ländlich geprägten Orten in der Regel über ein eigenes Fahrrad oder Pedelec. Bedarf an Leihfahrrädern/-Pedelecs für den Alltagsverkehr ist „auf dem Land“ kaum vorhanden. Dabei unterliegt auch die touristische Nachfrage starken saisonalen Schwankungen und macht den Verleihbetrieb v.a. im Winter unrentabel.

Den Landkreis Cuxhaven (u.a. Wirtschaftsförderung) und die Gemeinden sehen die Workshop-Teilnehmer dabei in der Rolle des Initiators, Koordinators und Multiplikators. Zur Abfederung des wirtschaftlichen Risikos eines potenziellen Betreibers werden folgende Ideen formuliert:

- Existenzgründer oder Wirtschaftsjunoren als potenzielle Betreiber mit Anschubfinanzierung durch öffentliche Förderprogramme
- Vorfinanzierung der Fahrzeugflotte und ggf. auch Finanzierung investiver Maßnahmen durch die jeweilige Gemeinde und/oder den Landkreis (z.B. hochwertiger Abstellanlagen)
- Einbindung von Partnern (z.B. touristische Leistungsträger vor Ort, Gemeinde) an der Finanzierung der Betriebskosten
- Kooperation mit der RadStation Bremerhaven (Fahrrad- und Segway-Verleih)



Fotos: PTV Group

Abbildung 27: RadStation an den Havenwelten in Bremerhaven

9.2.4 Regionale Mobilitätszentrale

Die konkreten Anforderungen an eine Regionale Mobilitätszentrale und mögliche Umsetzungsschritte wurden im Rahmen eines Workshops mit Vertretern aus Kreisverwaltung und Kreispolitik, der Gemeinden, der VNO, des VBN, der Verkehrsunternehmen, der Staatskanzlei Niedersachsen und des Verkehrsclub Deutschland (VCD) am 3. März 2015 in Cuxhaven diskutiert. Hierbei wurden unterschiedliche Aspekte beleuchtet. Die nachfolgende Zusammenfassung der Diskussionsergebnisse bildet daher zusammen mit der Vorhabenbeschreibung (vgl. 6.3) eine wichtige Grundlage für ein Anschlussprojekt.

Nutzergruppen und Informationsinhalte

- Die Regionale Mobilitätszentrale muss mehr als eine Sammlung von Internet-Links zu bereits bestehenden Informationsdiensten anderer Anbieter sein.
- Die Informationsbedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen einer Mobilitätszentrale (v.a. Jugendliche, Berufspendler, Senioren und Touristen) unterscheiden sich z.T. deutlich voneinander. So sind für Berufspendler v.a. gezielte Informationen zu Änderungen beim regelmäßig genutzten Mobilitätsangebot und Echtzeitinformationen bzw. Infos zur Anschlusssicherung wichtig, während Touristen meist eine umfassendere Beratung zu Mobilitätsoptionen benötigen.
- Informationsschwerpunkt der Mobilitätszentrale sollte das ÖPNV-Angebot (Bahn, Regionalbus und AST-Verkehre) sein. Hier ist u.a. über die Nutzungsmöglichkeiten

der AST-Verkehre und die ÖPNV-Tarife zu informieren, v.a. zielgruppenspezifische Tarife und Tarife für landkreisübergreifende Relationen.

- Mobilitätsangebote, die den ÖPNV ergänzen, sind derzeit noch von nachrangiger Bedeutung. Wichtig sind hier aber verbindliche Auskünfte zu bestehenden ehrenamtlichen Mobilitätsangeboten.

Nutzergruppen und Informationsmedien

Bei der Frage, welche Informationsmedien in einer Regionalen Mobilitätszentrale zum Einsatz kommen sollten, ist zwischen den Anforderungen von Technik-/Internet affine Personen und nicht Technik-/Internet affine Personen zu unterscheiden:

- besonders wichtig für nicht Technik affine Personen: Telefon
- besonders wichtig für Technik/Internet affine Personen: elektronische Medien (Internet, E-Mail, Smartphone-App)
- telefonisches Auskunftsangebot: Verbindungsauskunft, Echtzeit- und Störungsinformationen sowie eine Auskunft zur Anschlusssicherung, Buchung von AST-Verkehren
- Betriebszeit der Telefonauskunft: mindestens entsprechend der Betriebszeiten der beauskunfteten Verkehrsmittel; wünschenswert: 24-h-Auskunft
- Smartphone-App: möglichst einfaches Handling über automatisierte räumliche Ortung, optisch ansprechendes Design sowie schnelle und eindeutige Nutzerführung
- generell: Gewährleistung von Datensicherheit und Virenschutz

Die nächsten Schritte

- **Konkrete Nutzeranforderungen weiter spezifizieren**
 - Zeitnah ist zu klären welche Informationen zu welchen Mobilitätsangeboten tatsächlich benötigt werden. Der Informationsbedarf kann u.a. aus dem heutigen Bedarf der ÖPNV-Nutzer abgeleitet werden (→ Auswertung durch InfoLine-Betreiber und Verkehrsteilnehmern). Erforderlich ist auch eine Priorisierung des Informationsbedarfs (Was zuerst? Was später?).
 - Eine schnelle Reaktion auf Anfragen und Hinweise erfordert geschultes Personal (→ Kosten berücksichtigen!).
 - Die 24-h-Erreichbarkeit kann über eine Internetseite gewährleistet werden.
- **Klärung/Bestandsaufnahme des vorhandenen Datenpools**
 - Welche Informationsangebote zu welchen Mobilitätsangeboten gibt es bereits?
 - Welche bestehenden Informationsangebote können in den Datenpool der Mobilitätszentrale integriert werden? Für welche Informationen reicht ein Verweis (Internet-Link) im Internet?
 - In welchen Formaten liegen die benötigten Daten/Informationen vor?
 - Welche Anforderungen resultieren hieraus an die Hintergrundsysteme und die Datenharmonisierung?

- Ziel: Es sind Doppelstrukturen zu vermeiden und Synergien zu schaffen!
Vorhandene Systeme sind miteinander verknüpfen!
- **Konzept für die Datenpflege entwickeln**
 - Die Datengrundlagen für Auskünfte und Informationen müssen korrekt und zuverlässig sein; eine kontinuierliche Datenpflege ist notwendig (Content Management).
- **Kommunikationskanäle aufbauen**
 - Ein Internetauftritt der Cuxland-InfoLine wäre ein erster Schritt in Richtung einer Regionalen Mobilitätszentrale und ließe sich zeitnah realisieren.
 - Vorsicht bei Sozialen Netzwerken: Hier ist mit einem hohen Bearbeitungsaufwand aufgrund der ausgeprägten Kommunikationsfunktion zu rechnen (Personal- und Finanzierungsressourcen!).
- **Gute Vermarktung berücksichtigen**
 - Die derzeitige Cuxland-InfoLine ist noch zu wenig bekannt. Für die Regionale Mobilitätszentrale ist über geeignete Vermarktungsansätze ein größerer Bekanntheitsgrad sicherzustellen, z.B. durch Hinweise an Bushaltestellen und Aktivierung der Mund-zu-Mund-Propaganda.
 - Die Regionale Mobilitätszentrale braucht einen eingängigen Namen, der zur „Marke“ werden muss.
- **Mobilitätsberater qualifizieren**
 - Qualifizierte Mobilitätsberater bilden das zentrale Element eines multimodalen Informationsangebots, das verschiedene Verkehrsmittel integriert.
- **Erste Arbeitsschritte**
 - Vorgabe des gewünschten Leistungsspektrums einer Regionalen Mobilitätszentrale durch den Landkreis Cuxhaven in seiner Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger
 - Etablieren einer Arbeitsgruppe der relevanten Akteure unter Federführung des Landkreises Cuxhaven
 - ggf. Beauftragung eines externen Dienstleisters mit der Konzeption und Planung der „Systemarchitektur“ durch den Landkreis Cuxhaven
 - Definieren von Modulen und schrittweises (aber kontinuierliches) Umsetzen
- **Wissenstransfer**
 - Die Region Helmstedt-Wolfenbüttel plant derzeit die Einrichtung einer ähnlichen Mobilitätszentrale: Ein Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer ist anzustreben.

9.2.5 Lokale Aktionstage zum Thema „Mobilität“

Der Aktionstag in Bad Bederkesa hat gezeigt, dass sich ein informatives Programm in relativ kurzer Zeit und mit überschaubarem Aufwand organisieren lässt und auf großes Interesse der Bevölkerung stößt, wenn ein geeigneter Termin gefunden wird (z.B. in

Verbindung mit ohnehin geplanten Festen oder verkaufsoffenen Sonntagen usw.). Bederkesa ist auch ein Beispiel dafür, dass solche Veranstaltungen längere Zeit nachwirken und damit der Bevölkerung einen neuen Blick auf das Thema „Mobilität“ ermöglichen. Dabei empfiehlt sich eine Wiederholung von Aktionstagen in regelmäßigen Abständen (ggf. mit wechselnden Themen), um die Bevölkerung kontinuierlich „mitzunehmen“. Eine Zusammenarbeit mit den örtlichen Schulen im Rahmen von Schulprojekten zum Thema Mobilität bietet sich an. Infrage kommen hier jedoch vor allem Schüler, die bereits einen größeren Aktionsradius haben, z.B. Berufsschüler oder Oberstufenschüler an Gymnasien.

9.2.6 Förderung von selbstorganisierter Mobilität

Dezentral organisierte Mobilität auf Ebene informeller Mitnahmeverkehre soll wieder eine größere Bedeutung bekommen. Beispielhaft hierfür stehen die früher durchaus üblichen generationenübergreifenden Mitnahmeverkehre in der SG Börde Lamstedt, bei denen sich Anbieter und Nutzer von Mitfahrgelegenheiten im näheren Umkreis unter dem Motto „Junge Alte helfen älteren Alten“ arrangiert haben. Die Idee lässt sich auch auf die Mitnahme von Jugendlichen ohne eigenen Pkw übertragen. Neben dem eigentlichen Mobilitätsangebot fördern solche Angebotsformen i.d.R. auch das Gemeinschaftsgefühl und die lokale Identität der Bevölkerung. Erfahrungen zeigen jedoch, dass seit der Einführung des AST-Angebots jedoch kaum mehr Bedarf für privat organisierte Mobilitätsangebote besteht.

Landkreis und Gemeinden sind daher aufgerufen, die Bevölkerung bei der Selbstorganisation ihrer Mobilität zu unterstützen, z.B. durch Informationskampagnen für eine „Neue Mobilitätskultur“, die Bereitstellung von digitaler Infrastruktur (analog zum PendlerPortal) und ggf. auch finanzielle Anreize. Zu berücksichtigen ist, dass das Niveau des ÖPNV-Angebots die Nachfrage nach selbstorganisierter Mobilität und die Bereitschaft für entsprechende Arrangements beeinflusst.

In diesem Zusammenhang bietet sich ein Erfahrungsaustausch mit dem Nachbarlandkreis Wesermarsch an, der im Rahmen des o.g. BMVI-Modellvorhabens (vgl. 9.2.1) Möglichkeiten zur Einbindung individueller/selbstorganisierter Mobilität in ein öffentliches Mobilitätsangebot erproben will.

10 Finanzierungsoptionen

Nachfolgend werden in einer kurzen Übersicht mögliche Finanzierungsquellen und Förderprogramme dargestellt, über die sich Projekte für nachhaltige Mobilität sowie zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen finanzieren lassen. Aufgrund der Breite und Komplexität der Förderkulisse und der Verteilung der einzelnen Programme auf EU-, Bundes- und Landesebene erhebt die Übersicht keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Auch ist bei der Verfolgung von Anschlussprojekten im Einzelfall zu prüfen, welche Fördertatbestände jeweils bestehen. Dennoch zeigt die Auflistung, wie vielseitig die Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten sind und dass gerade für die im Fokus stehenden Anschlussprojekte (vgl. 9) gute Aussichten für eine Förderung von Planungs- und Investitionskosten bestehen.

10.1 ELER

Die Länder Niedersachsen und Bremen haben für die EU-Fördermittelperiode 2014 - 2020 zur operationellen Inanspruchnahme und Vergabe der Fördermittel aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) das „Programm für den ländlichen Raum in Niedersachsen und Bremen (PFEIL)- Gezielt ins Land“¹² erstellt.

Im Rahmen der **Prioritätenachse 6b** „Förderung der sozialen Inklusion, der Armutsbekämpfung und der wirtschaftlichen Entwicklung in ländlichen Gebieten“ lassen sich zwei relevante Untermaßnahmen zur Weiterentwicklung und Verbesserung als Förderansätze identifizieren:

10.2 Code 7.4. „Basisdienstleistungen“

Mit einem EU-Beteiligungssatz i.H. von 63 % im Konvergenzgebiet und Ko-Finanzierungsmitteln aus der „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) lassen sich „Vorhaben zur Schaffung, Erhaltung, Verbesserung und Ausbau von Basisdienstleistungseinrichtungen zur Grundversorgung für die ländliche Wirtschaft und Bevölkerung durch Einrichtung von Dorf- oder Nachbarschaftsläden“ fördern. Das operationelle Programm sieht auch explizit Dienstleistungen zur Mobilität (ohne ÖPNV) vor. Förderfähig sind folgende Kosten:

- Investive Kosten zum Erhalt, zur Schaffung und Modernisierung von Basisdienstleistungen (auch Umnutzung vorhandener Gebäude)
- Erwerb von Grundstücken bis zu 10 % der förderfähigen Gesamtkosten des Vorhabens (in Einzelfällen)
- Personalkosten als Anschubfinanzierung bis zu zwei Jahre (Vorhaben sollen in der Anlaufphase nicht an den Personalkosten bei anfangs unzureichenden Einnahmen scheitern.)

¹² ML(2014): Grundlage dieser Erarbeitung ist der zur Genehmigung eingereichte Entwurf vom 17.07.2014 in der digitalen Leseversion

Je nach Fördermittelempfänger sind die interkommunale Zusammenarbeit, eine Markt- und Standortanalyse oder eine Bedarfsanalyse Grundvoraussetzungen der Förderfähigkeit.¹³

Zu prüfende Ansätze:

- Integration von Mobilitätsberatungs-, Informations-, Dispositions- und Verkaufsangeboten in:
 - Bürgerläden (Vortrag der Referenzreise von Juliane Wagner) bzw. die Integration ÖPNV und Mobilitätsinformationen in das Markttreffmodell (Schleswig-Holstein)
 - Beratungsstellen sozialer oder kommunaler Einrichtungen (Diakonisches Werk, AWO, ...)
 - touristische Einrichtungen
 - ärztliche Versorgungseinrichtungen
 - Einrichtungen des sozialen und kulturellen Lebens sowie Bildungs- und Sportstätten
- Ausbau mobiler Dienstleistungsangebote:
 - mobile Nahversorgung mobile ärztliche Versorgung, Bücherbus, Mitnutzung und Disposition bestehender Fahrten (z.B. Ambulante Pflege, Paket- und Kurierdienstleistungen)
 - Angebote zur privaten Fahrdienstvermittlung
- Initiierung und Bereitstellung von Versorgungszentren in Modellen der öffentlich-privaten Partnerschaft (z.B. wochentäglich wechselnde Facharztbelegung)
- Umnutzung/Flächenumwidmung zu Bike-Ride-Anlagen, KISS-Parkplätzen

10.3 Code 19 „LEADER-Ansatz“

Um lokalen Bedürfnissen und dem endogenen Potential eigenständig abgesteckter Räume Rechnung zu tragen, ist der LEADER-Ansatz entwickelt worden (Liaison entre actions de développement de l'économie rurale). Von den Lokalen Aktionsgruppen (LAG), bestehend aus Vertretern lokaler öffentlicher und privater sozioökonomischer Interessen, werden integrierte und multisektorale Entwicklungsstrategien entwickelt, die die Basis zur Umsetzung von Vorhaben und Kooperationen darstellen. Der Bottom-up-Ansatz zielt darauf ab, lokale Verhältnisse widerzuspiegeln und durch innovative, kooperative und netzwerkähnliche Merkmale nachhaltige Entwicklungen in den Regionen voranzutreiben und zu verbessern.¹⁴

Für die EU-Fördermittel-Periode 2014 - 2020 gibt das operative Programm „PFEIL - Gezielt ins Land“ unter dem Code 19 den Rahmen zur Vergabe der ELER-Mittel an die LAGs vor.¹⁵

¹³ ML(2014): S.184 ff inbs S.198

¹⁴ Art. 33 VO (EU) Nr. 1303/2013

¹⁵ ML(2014): S.374ff insb. S.379 (Einzelvorhaben) und S.380 (Kooperationsaktivitäten)

Im Landkreis Cuxhaven haben sich die bereits zuvor etablierten drei LAGs „Wesermünde Nord“, „Wesermünde Süd“ und „Hadler Region“ mit neu aufgestellten Regionalentwicklungskonzepten (REK) zur „Bewältigung des demografischen Wandels einschließlich Erhalt der Daseinsvorsorge und Lebensqualität in den ländlichen Räumen“ beworben.

Zur Unterstützung für die Umsetzung von Maßnahmen sind generell förderfähig im Rahmen der LAG Ausgaben nach Art. 35 Abs. 1b VO (EU) Nr. 1303/2013 auf der Grundlage der VO (EU) Nr. 1305/2013 und Sachleistungen i.S. des Art. 69 VO (EU) Nr. 1303/2013. Der EU-Beteiligungssatz für diese Vorhaben beträgt 80 %. Die Zuschusshöhe beträgt bei öffentlichen Projektträgern 100 %, bei sonstigen Projektträgern 80 % der förderfähigen Ausgaben.

10.3.1 REK Wesermünde Nord

Im Handlungsfeld „Demografischer Wandel“ wird neben der „Bewahrung und Entwicklung selbstständiger Ortsmitten“ ein zweiter Schwerpunkt zur „Entwicklung und Ausbau bedarfsgerechter öffentlicher Mobilitätsangebote“ in der Region gelegt. Ziel sei es, spezifischen Bevölkerungs- und Nutzergruppen bedarfsgerechte flexible Angebote zu schaffen sowie die nachfragesteigernden Potentiale touristischer Nutzung zu berücksichtigen.

Folgende operative Indikatoren des 2. Kernziels „Mobilität“ sind veranschlagt:

- Steigerung der Verbindungen mit Anrufsammeltaxi (AST) und vergleichbaren Lösungen
- Nutzung der eingesetzten innovativen Medien (z.B. App)
- Erprobung neuer Modelle für flexible Mobilitätsangebote
- Informationsangebote für die Einwohner
- Informationsaustausch der ÖPNV-Verantwortlichen im Landkreis¹⁶

10.3.2 REK Hadler Region

Auch im REK der Hadler Region wird dem Thema Mobilität ein eigenes Handlungsfeld zugeordnet.¹⁷ Leitziel sei es langfristig ein breites Angebot öffentlicher Verkehrsmittel zu etablieren, um spezifischen Altersgruppen und einem zunehmenden Umweltbewusstsein Rechnung zu tragen. Als Kernaufgabe würde sich die Förderung von Carsharing, Elektromobilität und öffentliche Verkehrsmittel ergeben.

Die sich ableitenden Entwicklungsziele sind

- der Ausbau Regionaler Mobilität und landwirtschaftlicher Wege und Straßen für die multifunktionale Nutzung im Tourismus, Naherholung und Landwirtschaft im Einklang mit den ökologischen Grenzen sowie

¹⁶ LAG Wesermünde Nord (2015): S. 59ff

¹⁷ LAG Halder Region (2015): S: 35 und S. 54f

- der nachfragegerechte Ausbau von Mobilitätsangeboten in Anlehnung und durch Beteiligung am Mobilitätskonzept des Landkreises.

Als Wirkungsindikatoren werden regionsübergreifende, bedarfsgerechte, jugend- und seniorengerechte regionale Mobilität, die Eruierung von Mitfahrmöglichkeiten und die Anbahnungsgespräche zum HVV benannt.

10.3.3 REK Wesermünde Süd

Im REK der LAG Wesermünde Süd wurde Mobilität dem Handlungsfeld „Regionale Wirtschaftsentwicklung“ zugeordnet. Hier widmen sich zwei von sechs Leitzielen dem Thema Mobilität.

Da das Handlungsfeld einen überwiegend touristischen Handlungsbezug aufweist, ist das freizeitwertorientierte Potential für E-Mobilität (E-Bike) im ersten Leitziel herausgearbeitet:

- E-Bike-Stationen und –Ladestationen in Zusammenarbeit mit den Touristikern
- Erkennen der touristischen, wirtschaftlichen und demografischen Relevanz

Im zweiten mobilitätsnahen Leitziel wird der Schwerpunkt auf demografische Aspekte gelegt, „indem Mobilität so gestaltet wird, dass zukünftig eine flexible, aufeinander abgestimmte und gesunde Mobilität in engem Zusammenhang mit lebensnahen Angeboten aus den Alltagsbedürfnissen der Menschen heraus entwickelt, pilothaft umgesetzt und gelebt werden können.“ Folgende Wirkungsziele wurden herausgearbeitet:

- spezielle Mobilitätsangebote für Jung und Alt
- spezielle klima- und umweltfreundliche Mobilitätsangebote¹⁸

10.3.4 Kooperationsprojekt

Als eigenständige LEADER-Untermaßnahme (Code 19.3.) können LAGs sich auch zu Kooperationen zusammenschließen und Projekte im Rahmen ihrer Strategien umsetzen. Die drei LAGs des Landkreises Cuxhaven haben in ihren REKs die Absicht erklärt, die Verbesserung, Weiterentwicklung und Stabilisierung von Mobilitätsangeboten regionsübergreifend auf Basis des Mobilitätskonzepts voranzutreiben. Eine Optimierung des Radwegenetzes und eine enge Abstimmung hinsichtlich unterstützender Maßnahmen für eine E-Bike-Lade- und Verleih-Infrastruktur sind ebenfalls Bestandteil der Absichtserklärung.¹⁹

10.3.5 Fazit LEADER

In allen drei REKs wird ein Bezug zum „Integrierten und verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven“ hergestellt. Allerdings fällt die Abgabefrist der REKS zeitlich vor die Fertigstellung des Landkreis-Mobilitätskonzepts, so dass

¹⁸ LAG Wesermünde Süd: S. 61

¹⁹ Lokale Aktionsgruppe Hadler Region (2015): S. 139

Handlungsfelder, Ziele und Indikatoren sich nur am Projektstand vom November/Dezember 2014 orientieren konnten.

Wie Einzelprojekte der Regionen das Mobilitätskonzept unterstützen können bzw. sich in eine Gesamtstrategie einordnen lassen, hängt von den Vorhaben und Akteuren vor Ort ab. Die Kooperationserklärung mit dem expliziten Schwerpunkt zur Abstimmung einer gemeinsamen E-Bike-Infrastruktur bietet einen guten Ansatz für das Pilotvorhaben und zu einer regionsübergreifenden Integration.

10.4 EFRE

Das „Niedersächsische fonds- und zielgebietsübergreifende Operationelle Programm für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und den Europäischen Sozialfonds (ESF) – Multifondsprogramm – für die EU-Strukturfondsförderperiode 2014 - 2020“ wurde zur Inanspruchnahme und Vergabe der entsprechenden Fördermittel von der Staatskanzlei Niedersachsen erstellt.²⁰

Das Thema „Mobilität“ wird im Programm als „zentraler Anknüpfungspunkt zur Sicherung der Daseinsvorsorge und zum Erhalt der Attraktivität der Region“²¹ im Kontext des demografischen Wandels mit dem spezifischen Ziel 15 aufgegriffen. Es ist der Investitionspriorität 2 auf der Prioritätenachse 5 den EFRE-Fonds zugeordnet. Ergebnisindikator ist die „Erreichbarkeit der nächstgelegenen städtischen und regionalen Zentren“ sowie „die Taktdichte“.²²

Neben der Sicherung bestehender Mobilitätsangebote und funktionsfähiger Infrastrukturen sieht das Programm ausdrücklich auch die Aktivierung und Erschließung endogener Entwicklungspotentiale entgegen, womit bspw. der Ausbau und die Förderung des bürgerschaftlichen Engagements gemeint sind.

Das Programm sieht ein breites auch privatrechtliches Spektrum als Zuwendungsempfänger vor: ÖPNV- Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Bürgerbusvereine. Hier gilt es, die Akteure gezielt über die Fördermöglichkeiten unter Berücksichtigung der Regionalen Handlungsstrategie zu informieren.²³

Für die Übergangsregion Lüneburg, zu der der Landkreis Cuxhaven zugerechnet wird, sind die folgenden programmspezifischen Output-Indikatoren benannt worden:

- Implementierung neuer flexibler Mobilitätsangebote
- Umbau nutzergerechter Stationen/Gestaltung von Mobilitätsknoten
- Anschaffung neuer Fahrzeuge
- Aufbau von Mobilitätszentralen und ergänzende Dienstleistungen²⁴

²⁰ Stk Nds (2014): Grundlage dieser Erarbeitung ist der zur Genehmigung eingereichte Entwurf vom 14.07.2014 in der digitalen Leseversion

²¹ Stk Nds (2014): S. 108

²² Stk Nds (2014): S. 114

²³ Stk Nds (2014): S. 116

²⁴ Stk Nds (2014): S. 118

Als ergänzende Dienstleistungen werden explizit Mobilitätsmanager und Lotsen sowie Sicherheitstrainings für bewegungseingeschränkte Personen sowie Fortbildungen zur entsprechenden Sensibilisierung des Personals hervorgehoben.²⁵

Die inhaltliche Nähe der Indikatoren zu den Maßnahmenvorschlägen des Mobilitätskonzepts lassen eine Förderung prinzipiell möglich erscheinen.

Zu prüfende Ansätze:

- Ausbau/Aufwertung von Umsteigepunkten des konventionellen ÖPNV (Bus und Bahn)
- multimodale stationäre Informations- und Verknüpfungssysteme an ÖPNV-Haltepunkten
- Schaffung und Aufwertung von Abstellanlagen und Ladeinfrastruktur für Zweiräder (vgl. Vorhaben „ÖPNV+Rad“: Maßnahmen A.1, A.3., A.5 und D.5)
- Bereitstellung von Parkraum für Carsharing, Fahrgemeinschaften, Kiss+Ride-Plätze usw.
- P+R Anlagen (ergänzend zu prüfen: Bevorzugung von PKWs für Fahrgemeinschaften)
- Anschaffung/Bereitstellung von (E-)Fahrzeugen für flexible Bedienformen (Fahrzeugpool)
- Sicherheitstrainings für Pedelecs (vgl. Vorhaben „ÖPNV+Rad“: Maßnahme D.3)
- Ausbau der Cuxland Info-Line (vgl. Vorhaben „Mobilitätszentrale“) inkl. Fortbildungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen
- Entwicklung einer Dispositionszentrale für flexible Bedienformen (vgl. Vorhaben „Regionale Mobilitätszentrale“: Maßnahme C.4)

10.5 Metropolregionen

Der Landkreis Cuxhaven ist sowohl Mitglied der Metropolregion Hamburg als auch Mitglied der Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten.

10.5.1 Metropolregion Hamburg

Die Metropolregion Hamburg (MRH) ist Förderin des Leitprojekts „Demografie und Daseinsvorsorge“, in dessen Rahmen als Teilprojekt auch dieses „Integrierte und verkehrsmittelübergreifende Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven“ erstellt werden kann.

Die bis Ende 2015 gültigen Förderrichtlinien für die Metropolregion Hamburg setzen vier Handlungsfelder zur Erfüllung ihrer strategischen Ziele fest, wovon das vierte Handlungsfeld „Infrastruktur und Mobilität“ einen direkten Förderzusammenhang herstellt.²⁶

Als förderbegünstigende Kriterien wirken sich länder-/regions-/akteursübergreifende Kooperationen, Modellcharakter, Außenwirkung und die Etablierung dauerhafter

²⁵ Stk Nds (2014): S. 116

²⁶ Vgl. Metropolregion Hamburg (2013)

Strukturen aus. Förderfähig sind investive Maßnahmen sowie deren Vorbereitung, Studien und Konzepte sowie nachhaltige Öffentlichkeitsarbeit zur Präsentation der gesamten MRH.

Vor dem Hintergrund des auslaufenden Handlungsrahmens und des MRH-internen Charakters werden an dieser Stelle keine weiteren Ausführungen zu Förderansätzen vorgenommen.

10.5.2 Metropolregion Nordwest

Im Handlungsrahmen für die Förderperiode 2014 - 2017 werden die strategischen Ziele der Metropolregion in Cluster und Themenfelder eingeordnet. Das Thema Mobilität ist in zwei Themenfeldern wiederzufinden:

- Im Handlungsfeld „Infrastruktur ausbauen“ liegt der Fokus auf tariflichen Maßnahmen und Qualitätsverbesserungen. Der in der Metropolregion vertretene VBN spielt hierbei eine ausschlaggebende Rolle. Für die ländlichen Gebiete wird der Themenschwerpunkt hier auf den Zugang zu medizinischer Versorgung bzw. den Transport zu ärztlichen Einrichtungen gelegt.²⁷ Das Handlungsfeld ist dem Cluster Standortattraktivität zugeordnet und verfolgt somit auch die Ziele der Daseinsvorsorge vor dem Hintergrund des demografischen Wandels.
- Mit dem Handlungsfeld „Nachhaltige regionale Mobilität“ werden Akzente auf „Intermodale Verkehrskonzepte, Integration neuer Technologien und bedarfsorientierte Verknüpfungen von ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln [Fahrrad, Elektromobile]“ gesetzt. Aber auch Pilotprojekte können Gegenstand der Förderung sein. Durch die intendierte Stärkung alternativer Mobilitätsformen werden Ziele wie die verbesserte Anbindung des ländlichen Raums und die Reduktion von CO₂-Emissionen verfolgt.²⁸

Förderfähigkeit und –höhe werden durch länder-/regions-/akteursübergreifende Kooperationen, Innovationskraft, Profilierungscharakter für die Region, Beteiligungen der Wirtschaft und die mit Einwerbung von Drittmitteln in einem Scoring-Verfahren begünstigt.

Gefördert werden können konzeptionelle und technische Maßnahmen. In Ausnahmefällen und in sehr begrenztem Umfang (z.B. Zuschuss zu den Planungskosten) können bauliche Maßnahmen (Infrastruktur) gefördert werden.

10.6 Nationale Klimainitiative/Kommunalrichtlinie

Als Bestandteil des Klimaschutzkonzepts hat die Bundesregierung die „Richtlinie zur Förderung von Klimaprojekten, in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative“²⁹ im Oktober 2013 verabschiedet. Da das Mobilitätsverhalten großen Einfluss auf den verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß Deutschlands nimmt, wird diesem Sektor hohes Einsparpotential eingeräumt, das auf kommunaler Ebene gezielt gesteuert werden kann. Grundsätzlich werden die Maßnahmen durch ein sich

²⁷ Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten (2014): S. 17

²⁸ Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten (2014): S. 24

²⁹ Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 15.10.2013, BAZ, Berlin

konsekutiv aufbauendes Beratungs- und Umsetzungskonzept entwickelt, so dass sich die Förderung wie folgt aufbaut:

- Beratungsleistungen für Kommunen, die am Beginn ihrer Klimaschutzaktivitäten stehen,
- Erstellung von Klimaschutzkonzepten und Teilkonzepten,
- Umsetzung von Klimaschutzkonzepten und Teilkonzepten,
- Investive Klimaschutzmaßnahmen.

Werden Maßnahmen zur Verbesserung der CO₂-armen Mobilität im Rahmen der Klimaschutz(teil-)konzepte erarbeitet, so können bei der Umsetzung bspw. auch Personal(teil-)stellen bis zu zwei Jahren mit gefördert werden. Interessant ist ebenfalls die Förderung investiver Maßnahmen:

- Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen/hochwertige Abstellanlagen und Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz (bis zu 50 %),
- Einrichtung von Wegweisungssystemen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur für die Alltagsmobilität (bis zu 40 %),
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wie die Ergänzung vorhandener Wegenetze für den Radverkehr und die Einrichtung hochwertiger Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Verkehr (bis zu 40 %).

Das Förderprogramm der Kommunalrichtlinie wird seit 2013 regelmäßig verlängert. Die aktuelle Förderperiode umfasst den Zeitraum 2015/16.

Grundsätzlich kann eine Kongruenz zwischen den Zielen der Klimaschutzinitiative und dieses Integrierten Mobilitätskonzepts festgestellt werden. Die Einflechtung der im Konzept beschriebenen Maßnahmen in einen etwaigen Antrag kann empfohlen werden.



Abbildung 28: Förderschwerpunkte der Kommunalrichtlinie 2015/16

10.7 „Kommunen innovativ“

Mit dem Förderprogramm „Kommune innovativ“ sollen Kommunen als relevante Träger nachhaltiger Entwicklung angesprochen werden, um neue Ideen und Lösungen u.a. zur Bewältigung des demografischen Wandels gemeinsam mit der Wissenschaft zu entwickeln.

In diesem Zusammenhang sind folgende Ansätze von Bedeutung:

- Erprobung und Anpassung neuer Finanzierungs- und Organisationsmodelle (z.B. Regionalbudgets, Fondsmodelle, Kosten-Nutzen-Rechnungen, Crowd-Funding usw.) zur Gestaltung und Finanzierung von Maßnahmen in schrumpfenden Regionen
- Entwicklung, Erprobung oder Anpassung kommunenübergreifender regionaler Entwicklungskonzepte für Siedlung, technische oder soziale Infrastrukturen und Mobilität

Förderfähig sind kooperative Konzepte mit Wissenschaft, Unternehmen und zivilgesellschaftlichen Organisationen. Untersuchungsbestandteil des beantragten Konzepts sollten Kommunikation, Motivation und Beteiligung der Bürger sein. Dabei kann Mobilität als Entwicklungsfeld für Bürgerschaftliches Engagement (Bürgerbus, Nutzergruppenbus, Mitfahrplattformen, Infrastrukturpaten,...) ein gutes Instrument bzw. ein Kristallisationspunkt zur Untersuchung, Entwicklung und Erprobung neuer Konzepte sein.

Neben dem direkten Förderzusammenhang des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens soll an dieser Stelle auch auf den indirekten Ansatz der Nachwuchs- und Innovationsförderung hingewiesen werden (Mobilitätskoordinatoren, verkehrsmittelübergreifende Softwarelösungen, ausgegründete Dienstleister usw.).

Zu prüfende Ansätze:

- kommunale Mobilitätsbudgets (vgl. Bürgerhaushalte)
- Subjektförderung (Selbstorganisation und bürgerschaftliches Engagement)
- Ko-Finanzierung (neue Partner im Fahrbetrieb und in der Fahrzeugbereitstellung)
- Innovationsforschung (soziale und technische Infrastruktur, eine Einheit oder Spannungsverhältnis)

10.8 Förderinitiativen des Bundes

Die Bundesregierung startet regelmäßig Förderinitiativen für innovative Mobilität sowie zur Sicherung der Daseinsvorsorge und zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen. Betreut werden diese Förderprogramme meist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) oder vom Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) sowie den jeweils nachgeordneten Bundeseinrichtungen, wie z.B. dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR).

So starteten BMVI und BBSR im Sommer einen Teilnahmeaufruf im Rahmen des Modellvorhabens **„Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen**

Räumen“. Darin wurden Landkreise in ländlichen Regionen aufgefordert, ausgehend von ihrer regionalen Bevölkerungsentwicklung und ihren längerfristigen Entwicklungsbedingungen innovative Konzepte zu erarbeiten, mit denen in Zukunft sowohl die Daseinsvorsorge und Nahversorgung als auch die Mobilität gewährleistet werden können. Dabei sollen standortplanerische und verkehrsplanerische Ansätze zusammengeführt werden. Ziel dieser Doppelstrategie ist es, Angebote der Daseinsvorsorge mittel- bis langfristig an räumlich möglichst günstigen Standorten zu bündeln, um damit deren wirtschaftliche Tragfähigkeit und Erreichbarkeit langfristig sicherzustellen.

Teilnahmeberechtigt für das Wettbewerbsverfahren waren 91 Landkreise in vom demografischen Wandel besonders betroffenen Regionen, darunter der Landkreis Cuxhaven. Die im Wettbewerb ausgewählten Regionen erhalten für die Laufzeit von zweieinhalb Jahren eine Projektförderung von bis zu 350.000,- Euro, von denen bis zu 100.000,- Euro für investive Maßnahmen eingesetzt werden können.

Der Landkreis Cuxhaven reichte eine Bewerbung zu diesem ein und beabsichtigt, sich schwerpunktmäßig mit dem Thema „Besondere Anforderungen an Fusionsgemeinden bei der Ausgestaltung der Daseinsvorsorge und damit einhergehend bei der Konzeption von öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten“ zu beschäftigen. Derzeit ist noch offen, ob in diesem Vorhaben die Fusionsgemeinden im Landkreis zu Pilotregionen werden oder ob andere Kooperationsräume in Frage kommen. Angestrebt wird u.a. eine Förderung von rad+bus.STATIONen, von Pedelec-Verleihstationen, der Ausbau der Cuxland-InfoLine zu einer Regionalen Mobilitätszentrale (vgl. 6.3) sowie die Einrichtung von Multifunktionshäusern.

10.9 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Aus Gründen der Vollständigkeit soll ebenfalls kurz auf die Möglichkeiten des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (NGVFG) verwiesen werden. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden stellt das Land finanzielle Unterstützung NGVFG bereit. Im Sinne dieses Mobilitätskonzepts lassen sich folgende Anknüpfungspunkte für investive Einzelmaßnahmen herstellen:

- Bau oder Ausbau von Verkehrsinfrastruktur:
 - Verkehrsleitsystemen und Verkehrsinformationssystemen (auch verkehrsträgerübergreifend) sowie Umsteigeanlagen mit Park- oder Halteplätzen und Fahrradstationen mit dem Ziel der Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs
 - Radwege und sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs
 - Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen (vor allem im Hinblick auf Barrierefreiheit sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten)
- Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr sowie sonstige Vorhaben mit Verbesserungen insbesondere informationstechnischer Art für die Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs (vor allem rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen sowie Systeme für die

fortlaufend angepasste Fahrgastinformation einschließlich Echtzeit-Informationssysteme, und Fahrgastnavigation)

- Beschaffung von Omnibussen (Hier sind die Voraussetzungen nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachten und die Fahrzeuge müssen zur Einrichtung, zum Erhalt oder zur Verbesserung von Linienverkehren des ÖPNV erforderlich sein und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden.)

Hierzu gewährt das Land nach Prüfung kommunalen Baulastträgern (Gemeinden und Landkreisen) Finanzhilfen von bis zu 75 %.

Im Rahmen der Föderalismusreform wurden die Regelungen des GVFG modifiziert. Diese sahen vor, dass die Bundesmittel komplett spätestens ab 2020 komplett entfallen sollen. In einem bis Ende 2019 laufenden Übergangszeitraum erhalten die Länder als Ausgleich Mittel aus dem Entflechtungsgesetz. Im September 2015 einigten sich Bund und Länder auf eine Fortführung des GVFG im bisherigen Umfang für weitere 15 Jahre.

10.10 Wettbewerbe, Aktionen, Sponsoren

Im Rahmen von selbstinitiierten Schüler- oder Dorfwettbewerben können Themen inhaltlich vermittelt und eine lokal und sozial angepasste Ausgestaltung induziert werden.

Zu prüfende Ansätze:

- Pimp my rad+bus.STATION (vgl. Vorhaben "Rad+Bus": Maßnahme D.5)
- Das schönste Fahrrad!
- Wir fahren mit dem Rad zum Einkaufen/zum Sport/zur Arbeit!
- Radwegepatenschaften

Aber auch gezielte Vermarktungsaktionen können in partnerschaftlicher Arbeit z.B. mit dem Fahrradhändler initiiert werden. Als zusätzlichen Anreiz können auch Gewinnaktionen angeschlossen werden.

Zu prüfende Ansätze:

- Fahrradgenossen
- Radwegepatenschaften

Die gezielte Suche nach Sponsoren für Fahrzeuge, Mobilitätsstationen (z.B. rad+bus.STATION) oder Fahrdiensten kann lokales Engagement und Identifikation auslösen:

- Einrichtung weiterer rad+bus.STATIONen / Pimp my rad+bus.STATION
- Radwegepatenschaften
- Fahrradgenossen

Quellen und Literatur

- Bekanntmachung von Richtlinien zur Förderung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben im Rahmen der Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“ BAZ 18.08.2014
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative BAZ 15.10.2013
- Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz -NGVFG) vom 27.04.2014
- LAG Halder Region (2015): Leader-Wettbewerbsbeitrag Regionales Entwicklungskonzept 2014 - 2020 für die Halder Region, Ihlienworth <http://www.lag-halder-region.de/sites/home.html#home.html>
- LAG Wesermünde Nord (2015): LEADER-Wettbewerbsbeitrag für die Förderperiode 2014 – 2020 der Lokalen Aktionsgruppe Wesermünde Nord, Geestland http://www.ilek-wesermuende-nord.de/data/_uploaded/media/REK%20Wesermuende%20Nord%202014-2020.pdf
- LAG Wesermünde Süd (2015): Fortschreibung des Regionalen Entwicklungskonzeptes - REK, LEADER-Wettbewerbsbeitrag für die Förderperiode 2014 – 2020, Schiffdorf http://www.ilek-wesermuende-sued.de/pics/medien/1_1422260757/REK_Wesermuende-Sued.pdf
- Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen – LSKN (2011): Die Ergebnisse der regionalen Bevölkerungsvorausberechnung für Niedersachsen bis zum 01.01.2031. Hannover
- Landkreis Cuxhaven (2012): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cuxhaven 2012. Cuxhaven
- Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten (2014): Intelligentes, nachhaltiges und integriertes Wachstum für die Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten - Handlungsrahmen 2014 – 2017, Delmenhorst http://www.metropole-nordwest.de/medien/dokumente/handlungsrahmen2014_2017.pdf
- Metropolregion Hamburg (2013): Ländervereinbarung zu gemeinsamen Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen aus den Förderfonds der Metropolregion Hamburg, Hamburg <https://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=0CCcQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.hamburg.de%2Fcontentblob%2F264370%2Fdata%2Ffoerderrichtlinien-mrh.pdf&ei=IGbPVLWaLib9UOWrglAN&usq=AFQjCNGZa3iZlwDfnWW6xJ0fSKnIX1Cq1Q&bvm=bv.85076809,d.d24>
- ML (2014): PFEIL – Gezielt ins Land: Programm zur Förderung der Entwicklung im ländlichen Raum Niedersachsen und Bremen, Hannover

Grundlage dieser Erarbeitung ist der zur Genehmigung eingereichte Entwurf vom 17.07.2014 in der digitalen Leseversion

<http://www.ml.niedersachsen.de/download/89585>

- Stk Nds (2014): Niedersächsisches fonds- und zielgebietsübergreifendes Operationelles Programm für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und den Europäischen Sozialfonds (ESF) – Multifondsprogramm – für die EU-Strukturfondsförderperiode 2014-2020, Hannover
- Grundlage dieser Erarbeitung ist der zur Genehmigung eingereichte Entwurf vom 14.07.2014 in der digitalen Leseversion
http://www.stk.niedersachsen.de/download/88922/Multifonds-OP_Stand_14.07.2014.pdf