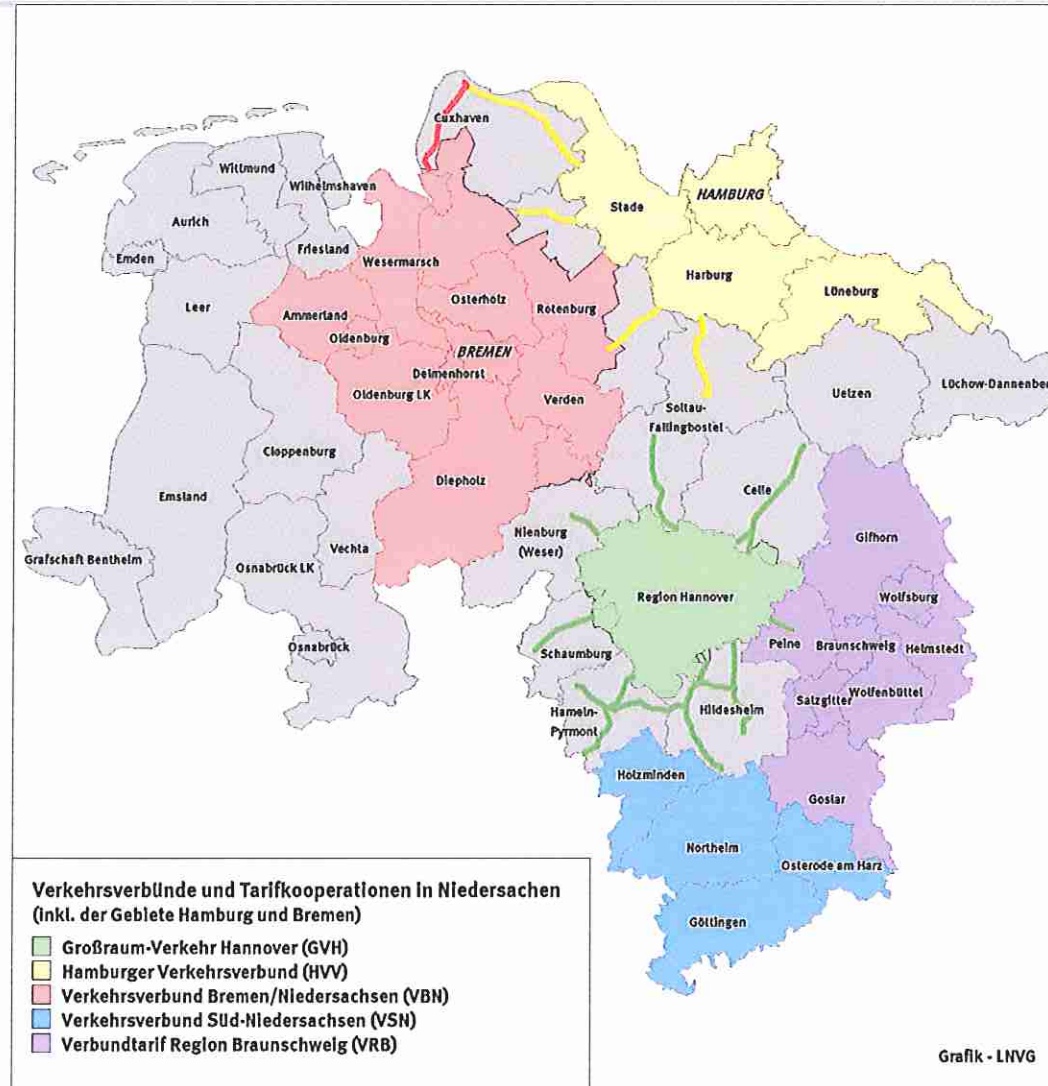
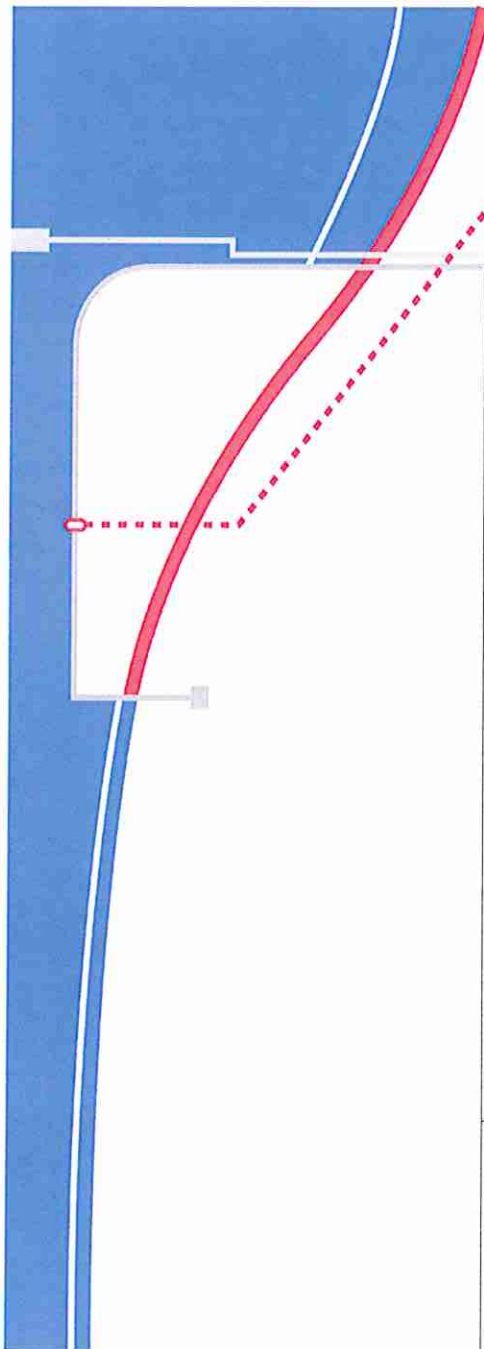


A decorative graphic on the left side of the slide features a blue vertical bar with a white curved line and a red curved line. A horizontal white line with a grey arrowhead on the right extends from the top of the blue bar across the slide. A red dotted line starts from the top right, goes down and left, then right, then down and left, ending at a small red circle on the red curved line.

# Erarbeitung eines Landestarifes für Niedersachsen und der dazugehörigen Einnahmeaufteilung

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG),  
Hannover






## Neuordnung der Bereiche Tarif, Vertrieb und Einnahmeverteilung



- Einführung eines unternehmensneutralen Niedersachsentarifes und Ablösung des DB-Tarifes im Binnenverkehr von Niedersachsen
- Gründung einer Clearingagentur für die Abwicklung des Einnahmeverteilungsverfahrens sowie Weiterentwicklung des Niedersachsentarifes
- freie Wahl des Vertriebsdienstleisters durch die EVU für den Binnenverkehr

## Ziele des Niedersachsentarifes

- 
- A diagram on the left side of the slide shows a blue background with a white curved line. A solid red curved line follows the white line, and a dotted red line branches off from it, extending towards the top right. A small grey square is located at the bottom of the white line.
- **keine Haustarife**
  - **transparente EAV**
  - **tarifliche Gestaltungsräume für die EVUs**
  - **Möglichkeit zur Schaffung von zeitlich und räumlich begrenzten Tarifangeboten**
  - **Schaffung von kundenfreundlichen Lösungen an den Grenzen des NI-Tarifes**
  - **Option zur Erschließung von verbundfreien Räumen im Rahmen des Niedersachsentarifes durch den kommunalen Vor- und Nachlauf im ÖPNV**
  - **Kontinuierliche Orientierung an einem einheitlichen, bundesweiten Standard im SPNV für den Tarif**
  - **Sicherung eines attraktiven SPNVs in HH, HB und NI durch durchgehende Abfertigung ("Ein Fahrschein für ganz Niedersachsen") inkl. Vor- und Nachlauf**

# Einführung NI-Tarif Fahrplanwechsel 2012/2013



Phase	2007				2008				2009				2010				2011				2012				Inhalt
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
Machbarkeitsstudie				▶																					<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stärken-Schwächen-Analyse</li> <li>- Best-Practice Betrachtung</li> <li>- Inhaltliche und organisatorische Skizzierung des Nds.tarifes</li> </ul>
Konzeption (Phase I)								▶																	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Feinkonzeption Tarif</li> <li>- Tarifmatrix und Tarifbildung</li> <li>- Feinkonzeption Einnahmenaufteilung</li> <li>- Technisches Lastenheft für EAV</li> </ul>
Konzeption (Phase II)												▶													<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organisationskonzept</li> <li>- Weiterführung Feinkonzeption Tarif</li> <li>- Finanzkonzept/EAV-Simulation</li> <li>- Investitionsbedarf Vertrieb</li> </ul>
Umsetzung																									<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstimmung ÖPNV-Kooperationen</li> <li>- Durchführung Erhebungen</li> <li>- Feinkonzept und technische Umsetzung</li> <li>- Kommunikation</li> </ul>

Finaler LNVG  
AR-Beschluss

Einführung des  
Nds.tarifes

**mobilité**  
Unternehmensberatung

Quelle: BSL Management Consultants, mobilité

## Aktueller Projektstand

### Preisbildung

- Relationsbezogene Preisbildung (Haltestelle zu Haltestelle) nach Tarifkilometern
- Mitgestaltungsmöglichkeiten der EVU an den Preisen
- nach festzusetzenden Regeln

### Ticketsortiment

- Ticketsortiment entspricht dem heutigen Stand
- wenig genutzte Sorten sollen abgeschafft werden
- Grundzüge der Anschlussmobilität (z. B. Bus, Verbund) sind definiert
- Übergangstarife bleiben prinzipiell bestehen

# Darstellung zur Tarifierung



Ergebnis Phase 1	
Fahrkartenart	Herleitung
Normalpreis Erwachsene (NP)	Linearisierung der Preise aus BBDB
1. Klasse	Faktor 1,6 * Normalpreis (NP)
Normalpreis Kinder	Faktor 0,5 * NP Erwachsene
Hin- und Rückfahrt	Ohne Rabattierung
Zeitkarten Erwachsene	Linearisierung der Preise aus BBDB
Zeitkarten Schüler	75% einer Allgemeinen Zeitkarte
Abokarten	Regel »12 für 10« = Faktor 0,83
1. Klasse Zeitkarten	Faktor 1,5
Rundungsregel Bartarif	Abrundung auf volle 5 Cent
Rundungsregel Zeitkarten	Rundung auf volle 10 Cent

Stand Fahrkarteangebot (Stand: 26.03.2010)

Diskussionsstand Phase 2
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines Fahrscheins zur Sicherung der ÖPNV-Anschlussmobilität                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tarifliche Umsetzung als Preisanstoß</li> <li>- Fakultativ oder obligatorisch</li> </ul> </li> <li>• Semesterticket: Koordination durch die Nds.tarif-Agentur und ggf. später Erstellung eines harmonisierten Angebotes</li> </ul>

**mobilité**  
Unternehmensberatung

Quelle: BSL Management Consultants, mobilité



## kommunalen Vor- und Nachlauf ist zentraler Bestandteil des NI-Tarifes



- Einführung eines obligatorischen Vor- und Nachlaufs
- Flexible Lösung zur optionalen Einbindung der Verbünde/Stadtverkehre
- Gültigkeit bei mehreren Tarifprodukten
  - Einzelfahrscheine
  - Zeitkarten
  - Pauschalpreistickets
- Umsetzung
  - mit den Verbänden zur Einführung
  - mit den Landkreisen ggf. zur Einführung
- Preisliche Umsetzung
  - Entweder auf den ganzen Tarif
  - oder bei den entsprechenden Zielen
- Zuschlag für die Verbünde/Landkreise differenziert (da ansonsten Kostenrisiko bei NI-Tarifagentur)



## Ziele eines Vertriebskonzeptes

- unkomplizierter, transparenter Fahrscheinerwerb für die Fahrgäste
- möglichst hohe Rechtssicherheit bei SPNV-Vergaben
- SPNV-wettbewerbsfreundliche Ausgestaltung des Vertriebs
- marktgerechte Preise für Vertriebsleistungen
- hohe Qualität im Vertrieb
- Zuschussminimierung durch Abbau von Ineffizienzen zwischen den Netzen

Beteiligte Aufgabenträger: Bremen, Hamburg, LNVG, Region Hannover, ZGB

## Art und Umfang des Vertriebs

### Grundsätze

- Netzübergreifend klare und transparente Kommunikation gegenüber dem Kunden: „Erst kaufen, dann fahren“
- Hauptvertriebskanäle: Stationäre Automaten an jeder Station und personenbedienter Verkauf an ausgewählten Stationen plus Abokundenbetreuung => Vorgaben durch AT
- Standortunabhängiger Vertrieb kann dann stärker der Gestaltungsfreiheit der EVU überlassen werden und rundet das Angebot ab
- Vertrieb im Zug soll kein Regelvertriebsweg mehr sein

# **Ausschuss zur Förderung der Wirtschaft, der Landwirtschaft und des Verkehrs des Landkreises Uelzen**

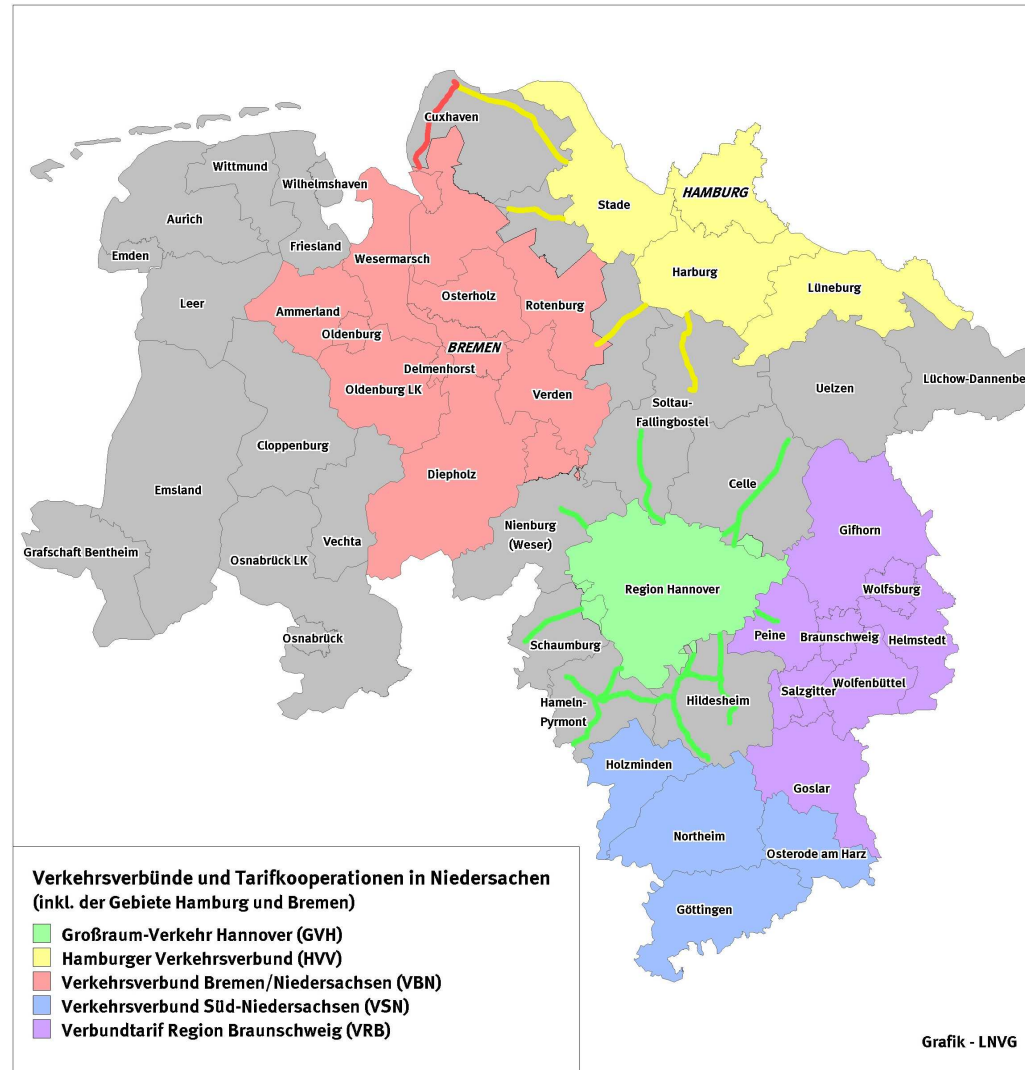
**am 08.06.2011**

## **TOP 4**

**„Planungen der Landesnahverkehrsgesellschaft  
Niedersachsen mbH (LNVG) zum Niedersachsen-  
tarif“**

(Auszug aus Unterlagen der LNVG)

# SPNV-Tarif für Niedersachsen



# Beteiligte Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen



## Aufgabenträger

- LNVG
- Region Hannover (RH)
- Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB)
- Stadtstaat Bremen
- Stadtstaat Hamburg

## Eisenbahnverkehrsunternehmen

- Arriva
- Cantus
- DB Regio
- Eurobahn (bis 14.12.2011)
- EVB Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser
- metronom
- NordWestBahn
- WestfalenBahn
- OHE (ab 15.12.2011)

- Unternehmensneutraler Tarif und daher keine Haustarife
  - transparente Einnahmeaufteilung
  - tarifliche Gestaltungsräume für die EVU
  - Option zur Erschließung von verbundfreien Räumen im Rahmen des Niedersachsentarifes durch den Vor- und Nachlauf im ÖPNV
- Folge: Höhere Einnahmen bei den EVU und daher niedrigere Zuschusszahlungen der Aufgabenträger**

## Reisende im SPNV wurden 2009 in Niedersachsen befragt

### Ergebnisse

- Preisbildung soll gerecht sein
- Ein Verkaufsvorgang ist wichtig, z.B. bei ...
  - Hin- und Rückfahrt
  - Umstieg von Schiene auf Bus oder umgekehrt
- Einfacher Erwerb von Fahrscheinen sollte im Vordergrund stehen
- Rabatt ist schön aber nicht zwingend
- Bei einem Großteil der Befragten besteht das Interesse an Kombitickets (z.B. Fahrkarte + Eintritt Kultur/Sport/Freizeiteinrichtung etc.)

## **Preisbildung**

- Linearisierung der Preise im DB Tarif
- Relationsbezogene Preisbildung (Haltestelle zu Haltestelle) nach Tarifkilometern
- Mitgestaltungsmöglichkeiten aller EVU an den Preisen nach festzusetzenden Regeln

## **Ticketsortiment**

- Ticketsortiment entspricht dem heutigen Stand
- wenig genutzte Sorten sollen abgeschafft werden
- Niedersachsenticket wird in NI-Tarif integriert
- Beibehaltung des BC-Rabattes für den NI-Tarif
- Übergangstarife bleiben bestehen




# Vor- und Nachlauf im ÖPNV soll zentraler Bestandteil des NI-Tarifes werden



- **Gültigkeit bei mehreren Tarifprodukten**
  - Einzelfahrscheine und/oder Zeitkarten
- **Umsetzung**
  - mit den Verbänden möglichst zur Einführung
  - mit den Busverkehren schrittweise
- **Preisliche Umsetzung muss differenziert ausgestaltet werden können**
  - Addition der jeweiligen Einzelpreise (Preisanstoß)
  - für Tarifprodukte auf Seiten des SPNV-Tarifes stehen spezifische Tarifprodukte einer Preisstufe für die Anschlussmobilität zur Auswahl
- **Vorteil für den Anbieter der Anschlussmobilität**
  - Tarifhoheit verbleibt bei den verkehrenden Unternehmen vor Ort
  - Verbund-/Busanteil“ wird über NI-Tarifagentur direkt an die Unternehmen vor Ort weitergeleitet

# Aktuelles Beispiel zur „Anschlussmobilität“ – bekannt als City Mobil von der DB





[Kontakt](#) | [Hilfe](#) | [Sitemap](#) | a a+ a++

Frage oder Suchbegriff eingeben ... Suchen

Startseite | [Angebotsberatung](#) | [Fahrplan & Buchung](#) | [Services](#) | [BahnCard](#) | [Urlaub](#)
Meine Bahn

Suche
 Auswahl
 Ticket&Reservierung
 Zahlung
 Buchung
 Bestätigung

	Bahnhof/Haltestelle	Datum	Uhrzeit	Produkte	Reservierungswunsch
Hinfahrt	Hannover Hbf Hildesheim Hbf	Mi, 11.05.2011	07:48 08:13	RE 14063	Reservierung nicht möglich
Ihr Ticket	EINFACHE FAHRT, 1 Erw., 2. Klasse, Hannover Hbf - Hildesheim Hbf Normalpreis Volle Flexibilität. Umtausch/ Erstattung kostenlos, ab dem 1. Geltungstag 15 EUR				7,20 EUR
Zustellart	Online-Ticket (zum Selbstaussdrucken)				

**Möchten Sie am Zielort mobil sein?**  
Dann kaufen Sie das City mobil Ticket hier gleich mit und Sie können in Ihrem Zielort bequem den Nahverkehr nutzen.

**Ihre City mobil Option - am Zielort weiterfahren**  Seite drucken

Buchen Sie zusätzlich zu Ihrer DB-Fahrkarte ein City mobil Ticket für Fahrten im Nahverkehr im jeweiligen Stadtgebiet am Zielort. Das City mobil Ticket gilt nur in Verbindung mit der DB Fahrkarte. -> [Mehr info.](#)

<input checked="" type="checkbox"/> Hinfahrt	<input checked="" type="checkbox"/> Einzeitticket gültig am Mi, 11.05.2011 Gültig für eine Einzelfahrt im Nahverkehr im jeweiligen Stadtgebiet des Zielorts im Anschluss an die Bahnreise.	Einzeitticket 1,90 EUR pro Erw.
	<input type="checkbox"/> Tagesticket gültig am Mi, 11.05.2011 Gültig für beliebig viele Fahrten im Nahverkehr im jeweiligen Stadtgebiet des Zielorts.	Tagesticket 4,00 EUR pro Erw.
	<input type="checkbox"/> kein City mobil Ticket.	

Zurück
-> Weiter

Seite drucken
 Zum Seitenanfang

# heutiges Aufpreismodell Cuxhaven (Zeitkarten)

- Auszug aus Präsentation vom HVV in 2010 -



## Derzeitige Übergangstarife

### Aufpreismodell Rotenburg und Cuxhaven

#### Merkmale:

- bestehender Tarif bleibt erhalten
- zusätzlich: bestehender Tarif + Aufpreis
- Anerkennung in allen HVV-Verkehrsmitteln in definierten Gebieten
- Einnahmenverluste werden ausgeglichen

#### Ziele:

- nur eine Fahrkarte für Verkehre außerhalb und innerhalb des HVV
- preisliche Vergünstigung für Umsteiger

#### Beispiele (nur Zeitkarten):

- Cuxhaven – Stade / Buxtehude / Süderelberaum / Großbereich Hamburg
- Rotenburg – Tostedt / Buchholz/ Süderelberaum/ Großbereich Hamburg
- Heinschenwalde – Harsefeld / Buxtehude / Süderelberaum / Großbereich Hamburg

## Preisvergleiche Uelzen - Hamburg, Status quo und Übergangstarif

Allgemeine Monatskarten in €						
von	nach		Bahnpreis	HVV-Tarif		Gesamtsumme
				2 Zonen/ Großbereich	Gesamtbereich	
Uelzen	Hamburg Hbf	Status quo	236,50			<b>236,50</b>
Uelzen	Ashausen + HVV-Großbereich	Status quo	211,60	58,00		<b>269,60</b>
Uelzen	Hamburg Hbf + HVV-Großbereich	Übergangstarif	246,50	incl.		<b>246,50</b>
Uelzen	HVV-Gesamtbereich bis Uelzen	HVV-Ausdehnung			183,00	<b>183,00</b>

Tarifstand 01.01.2011

## **1. Einführung des SPNV-Tarifes zu Ende 2012 als Grundlage für weitere Kooperationen**

- **erforderliche Arbeiten im Zeitplan bis Ende 2012**
  - Einnahmeverfahren
  - Umsetzung Verkaufssoftware
  - Tarifdatenbank
  - Verträge
  - Gründung einer Gesellschaft für zentrale Aufgaben

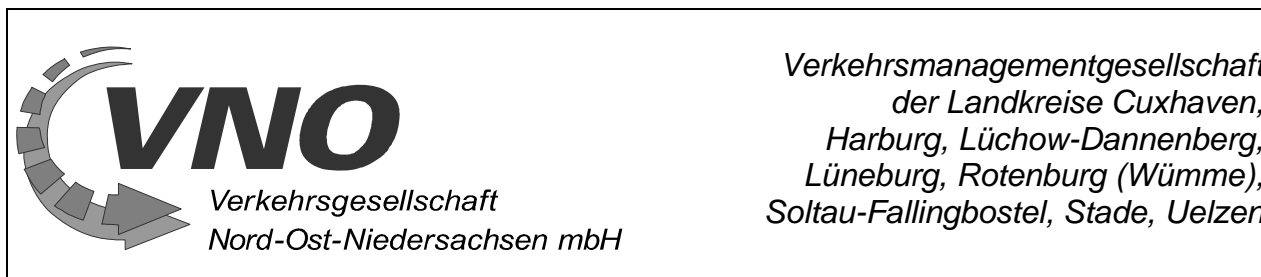
## 2. Fahrten mit nur einem Fahrschein auch dort, wo zwei oder mehr notwendig sind

- **Bis zu drei Informationsveranstaltungen sind in Niedersachsen bis zur Sommerpause in 2011 geplant**
  - Teilnehmer
    - Busunternehmen
    - Aufgabenträger Bus und Schiene
    - Eisenbahnunternehmen
  - Themen
    - Rahmenbedingungen
    - Möglichkeiten
    - Beschränkungen
    - Einnahmeaufteilung

**Ergebnis:** Stufenplan, falls alle Interessierten nicht zum Tarifstart dabei sein können.

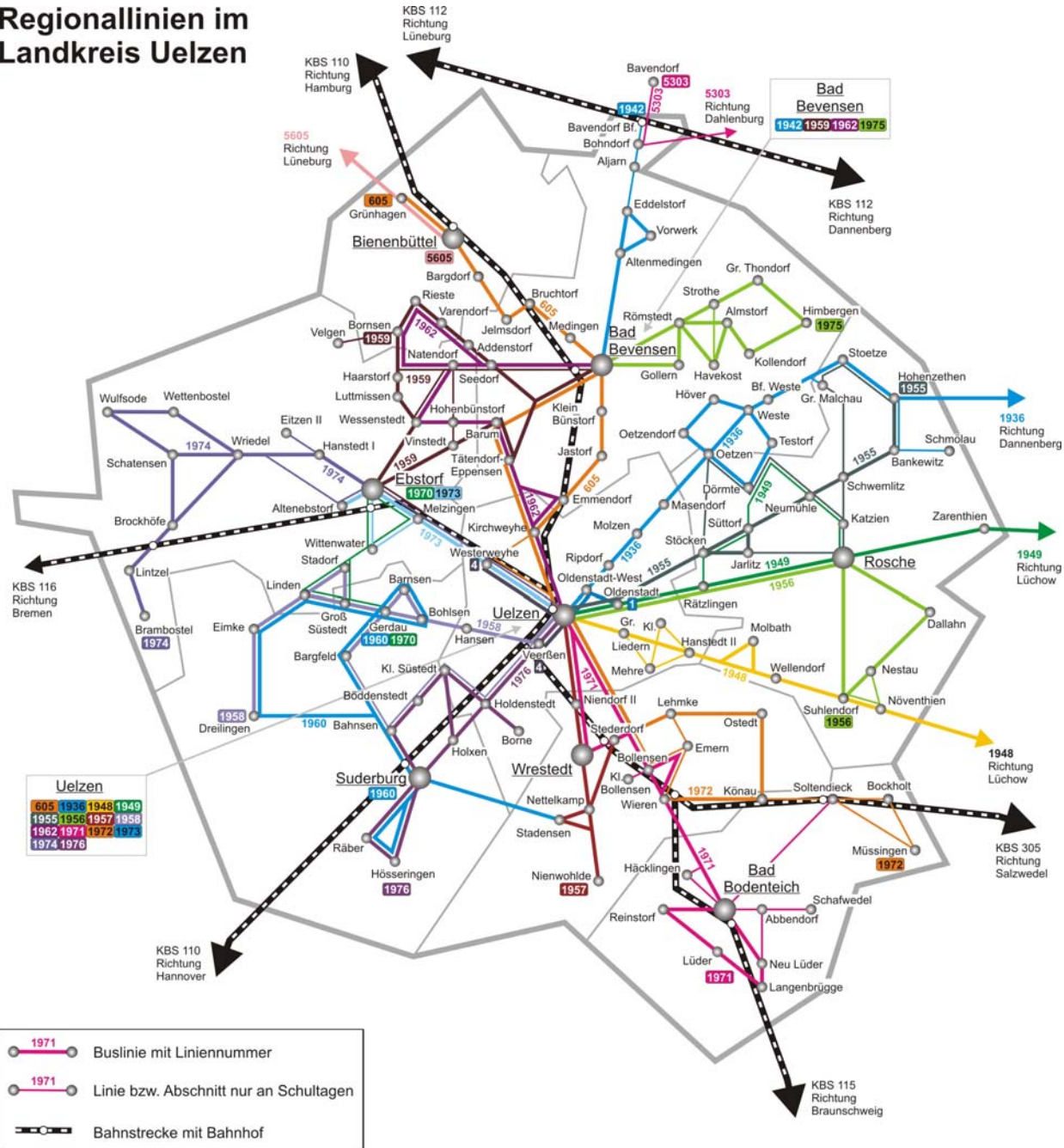
# Bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote im Landkreis Uelzen

Vorstellung durch



**im Ausschuss zur Förderung der Wirtschaft,  
der Landwirtschaft und des Verkehrs  
am 30.11.2010**


## Regionallinien im Landkreis Uelzen





# 1. Ersatz und Ergänzung bestehender Busfahrten

Prüfen, ob vorhandene Linienbusfahrten durch bedarfsorientierte Angebote ersetzt werden können.

Verkehrsbeschränkungen Hinweise	Mo – Fr			Sa	
	1962 003	1962 005	1962 011	1962 601	1962 603
<b>Uelzen ZOB</b>	<b>11.30</b>	<b>13.12</b>	<b>18.22</b>	<b>11.30</b>	<b>13.30</b>
Uelzen Post 	11.32	13.14	18.24	11.32	13.32
Uelzen Rathaus 	11.34	13.16	18.26	11.34	13.34
Uelzen Mühlenturm	11.35	13.17	18.27	11.35	13.35
Uelzen Mauerstraße	11.36	13.18	18.28	11.36	13.36
Uelzen Lüneburgerstraße/Aldi	11.37	13.19	18.29	11.37	13.37
Uelzen Agentur für Arbeit 	11.38	13.20	18.30	11.38	13.38
Uelzen Loosekamp, Nord	11.41	13.23	18.33	11.41	13.41
Uelzen Abzw. Störtenbüttel	11.43	13.25	18.35	11.43	13.43
Kirchweyhe Ortsmitte	11.44	13.26	18.36	11.44	13.44
Hoystorf Abzw. B 4	11.47	13.29		11.47	13.47
Emmendorf Siedlung			18.40		
Emmendorf Ortsmitte			18.43		
Hoystorf Abzw. B 4			18.46		
Tätendorf-Eppensen	11.50	13.32	18.49	11.50	13.50
Barum Tätendorfer Str.	11.52	13.34	18.51	11.52	13.52

Aus 3 Fahrten könnten 5 Fahrten werden.

## Voraussetzung: Fahrgastzählung

## **2. Bedienungsangebot**

Unterscheidung zwischen regionalen Haupt- und Nebenlinien

### **Hauptlinien**

- **Montag bis Freitag**
  - **von 6:00 und 18:00 Uhr im 2-Stunden-Takt**  
**Hauptverkehrszeiten auch 1-Stunden-Takt**
  - **Morgens und abends bedarfsorientierte Verkehre**
  - **Notwendige Schulfahrten werden in das Angebot soweit möglich integriert.**
  
- **Wochenende**
  - **zwischen 8:00 und 22:00 Uhr im 2-Stunden-Takt**  
**bedarfsorientierte Verkehre**

## Nebenlinien

- **Montag bis Freitag**
  - **schulbezogenen Buslinienfahrten bleiben**
  - **dazwischen bedarfsorientierte Angebote zwischen 6:00 bis 22:00 Uhr im 2-Stunden-Takt**
  - **parallelen Fahrten auf Hauptlinien oder Bahnlinien beachten**
  - **Zu- und Abbringerfahrten zu Haupt- und Bahnlinien anbieten**
  
- **Wochenende**
  - **bedarfsorientierte Verkehre z.B. zwischen 8:00 und 22:00 Uhr im 2-Stunden-Takt**

### **3. Bürgerbusse nur im Ausnahmefall**

Einsatz von Bürgerbussen nur sinnvoll wenn

- **kein Taxiunternehmen vor Ort vorhanden ist, dass einen AST-Verkehr betreiben möchte,**
- **andere Taxiunternehmen zu weit entfernt sind oder**
- **der Einsatz von Rufbussen zu unwirtschaftlich ist.**

### **Voraussetzungen für Bürgerbus**

- Finanzierung des Fahrzeuges
- genügend Freiwillige finden (Bürgerbusverein)

### **Problem:**

Bedienung in Tagesrandlagen (früh morgens und abends)  
und am Wochenende schwierig

## 4. Finanzierung

- **Verkehrsunternehmen erwirtschaften durch Einsparung von schwach ausgelasteten Fahrten finanzielle Mittel für bedarfsorientierte Verkehre**
- **Der Landkreis Uelzen stellt zusätzlich bis zu 100 T€ pro Jahr für Angebotsverbesserungen bereit**
- **Mögliches Engagement von Samtgemeinden und Gemeinden für lokale ÖPNV-Angebotsverbesserungen.**

## **5. Regionale Hauptlinien herauszuarbeiten**

Linienbusnetz ist stark auf Mittelzentrum Uelzen ausgerichtet

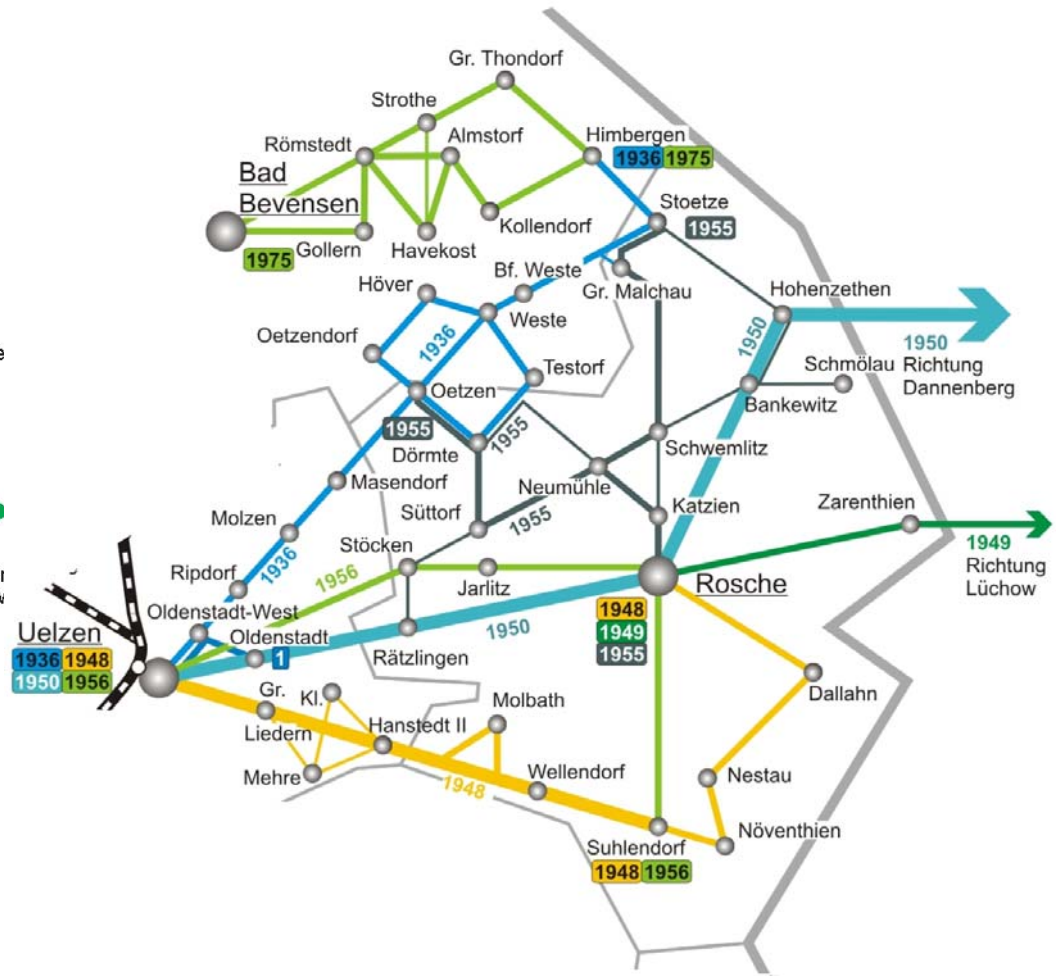
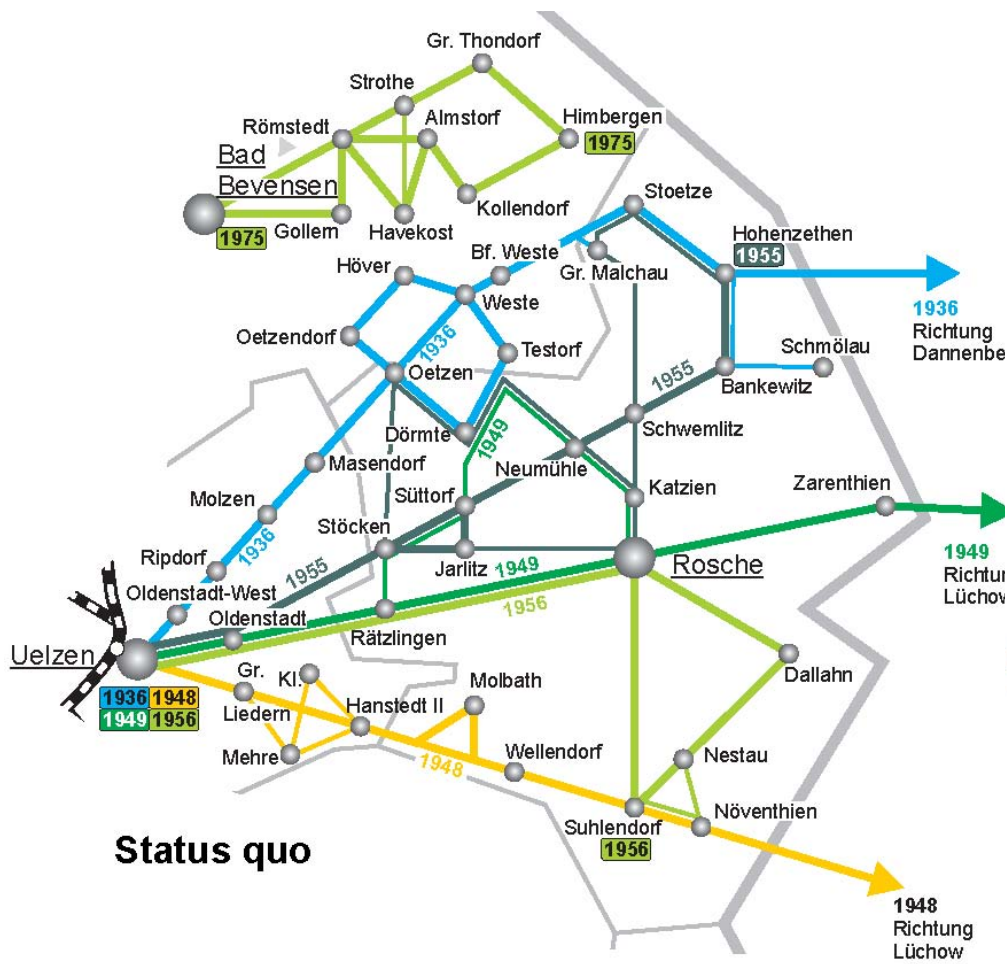
Verbindungen innerhalb der Samtgemeinden zwischen den Orten und ihrem jeweiligen Grundzentrum z. T. mit unterdurchschnittlicher Verbindungsqualität

Überplanung des Netzes - unter Berücksichtigung des Schülerverkehrs – kann Probleme beseitigen

Regionale Hauptlinien können durch mögliche Bündelung besser gebildet werden,

Regionale Nebenlinien als Zu- und Abbringer auf Hauptlinien bzw. Bahnhöfe ausrichten







§ 7 Abs. 7 Nieders. Nahverkehrsgesetz (NNVG)

7) Die nach Absatz 5 Satz 1 verteilten Mittel sind zu verwenden

1. für Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
2. zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
3. zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten,
4. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr,
5. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, soweit der Aufgabenträger ergänzende Betriebsleistungen nach dem 1. Januar 2005 vertraglich vereinbart oder auferlegt hat,
6. zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation und
7. zur Durchführung von Verkehrserhebungen.