

ÖPNV ohne Grenzen – kooperationsfördernde Rahmenbedingungen



Büroprofil

- Verkehrskonzepte und Mobilitätsplanung
- Gründung 2008, Bürositz in Kassel
- 15 Planerinnen und Planer
- Strategie- und Umsetzungskonzepte, Detailplanung und Beratung
- Nahverkehrs- und Mobilitätspläne, ÖPNV-Konzepte und Netzoptimierungen sowie Vergabeverfahren
- Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren
- Öffentlicher und multimodaler Verkehr in Regionen, Städten und auf dem Land

plan:mobil

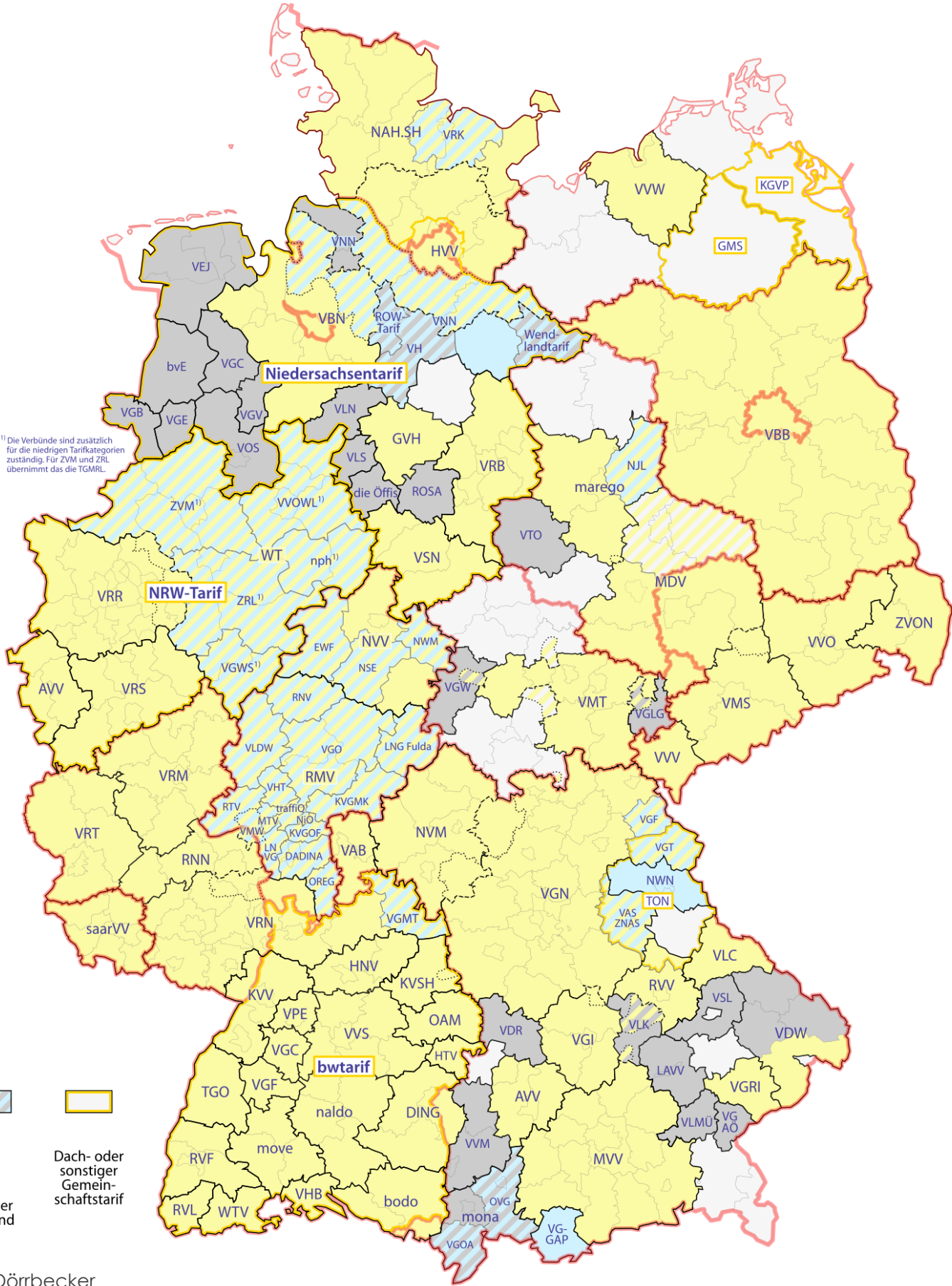


<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/interkommunalmobil-nachhaltige-mobilitaet-in>

Deutschlandweit pendelten im Jahr 2024 rund **24,7 Millionen Personen** (+ 0,5% gegenüber 2023) über die Grenzen ihres Wohnortes hinweg zur Arbeit. Hinzu kommen Pendelnde mit weiteren Verkehrszwecken.

In das gesamte Bundesgebiet pendelten insgesamt **254.851 Personen aus dem Ausland**.

Die meisten pendelten nach Bayern (51.946) und Baden-Württemberg (32.136), die wenigsten nach Bremen (995) und Hamburg (4.455). Die stärksten Verflechtungen bestanden mit 7.358 Personen zwischen Frankreich und Saarbrücken sowie mit 7.220 zwischen Polen und Berlin. (Quelle: IT.NRW)



Legende								
SPNV-Integration	✓	✗	✗		fremder Verbund	fremder Verbund	✓	✗
StPNV-Tarif	✓	✓	✗	verbund-freies Gebiet	✓	✗	✓	✓
StPNV-Koordination	✓	✓	✓		✓	✗	fremder Verbund	fremder Verbund

Ausgewählte Gebiete mit Übergangstarifen oder gemischten Zuständigkeiten sind durch gestrichelte Linien abgegrenzt

Quelle: Von Karte der Landkreise: TUBS, CC BY-SA 3.0Verkehrsverbünde: Maximilian Dörrbecker (Chumwa), NJ Giggie, CC BY-SA 4.0 - Eigenes Werk, CC BY-SA 2.5, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=7201242>

Herausforderungen



Rechtliche und planerische Rahmenbedingungen

- **ÖPNV-Gesetze der Länder**
 - in verschiedenen ÖPNV-Gesetzen wird die interkommunale Kooperation bis hin zur Möglichkeit gemeinsame NVP zu erarbeiten, explizit benannt, aber oft unterschiedlich formuliert; in Bayern und Hessen existieren Leitlinien/ Richtlinien zur Erstellung bzw. Fortschreibung von NVP
- **Unterschiedliches Vergaberegime sowie Genehmigungs- und Vertragslaufzeiten**
 - Eigenwirtschaftlichkeit oder Genehmigungswettbewerb, Wahl des Vergabeverfahrens, kommunales Verkehrsunternehmen, Ausgestaltung Linienbündel und Harmonisierung der Laufzeiten
- **Interkommunale Organisationsstrukturen und Vereinbarungen**
 - Geübte Praxis (z. B. in Form von Zweckverbänden) oder Neuland
- **Übergeordnete Rahmenpläne** (z. B. Mobilitätsstrategie und Nahverkehrspläne auf Landesebene, Masterpläne Mobilität auf Regionsebene, Regionaler Nahverkehrsplan auf Verbundebene)
 - Zielsetzungen, Standards und planerische Grundlagen lassen sich nicht immer auf die regionale bzw. lokale Ebene übertragen und unmittelbar ableiten

Herausforderungen



Zuständigkeiten und Zielsetzungen

- **Kommunen haben unterschiedliche Vorstellungen, wie die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft ausgefüllt wird**
 - unterschiedliche Verortung der Aufgabenträgerschaft in der Verwaltung/Ämtern, kommunalen Verkehrsunternehmen, teilweise wird Aufgabe auch an Verbundgesellschaften delegiert
- **Politik mit unterschiedlichen Zielsetzungen, wie ein grenzüberschreitender Verkehr gestaltet werden soll**
 - Stärkung des eigenen kommunalen VU oder Nutzung eines i.d.R. preislich attraktiveren Regionalbusangebotes
 - Bedienung aller Stadtteile mit einem eigenen Stadtbusangebot oder Umsetzung eines verkehrlich und betrieblich optimierten integrierten ÖPNV-Angebotes
 - unterschiedliche Anforderungen an Planungsprozesse/-dauer und Finanzierungsverteilung

Herausforderungen



Finanzierung und Kostenaufteilung

- **Unterschiedliche politische Zielsetzungen zur (finanziellen) Bedeutung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes**
 - Einige Oberzentren beteiligen sich (u.a. auch aus Gründen des Klimaschutzes) an Kosten einbrechender Verkehre oder aber es erfolgt nur eine Finanzierung des eigenen Stadtverkehrs (Nutzen des ÖPNV-Angebotes auf einbrechenden Verkehren wird als gering erachtet)
- **Aufteilung der Kosten und Einnahmen auf verschiedene Gebietskörperschaften**
 - schwierige Abstimmungen zur Frage, wer welche Anteile eines grenzüberschreitenden Verkehrs bezahlt (Betrieb, Infrastruktur, weitere Kostenbestandteile) und wem welche Einnahmen zugeordnet werden
 - teilweise umständliche und schwierige Datenerfassung für eine Kosten- und Einnahmenaufteilung; regelmäßige Aktualisierung bei Angebotsanpassungen erforderlich, bei konkretem Bezug zur tatsächlichen Nachfrageverteilung ohne AFZS-Daten kaum möglich

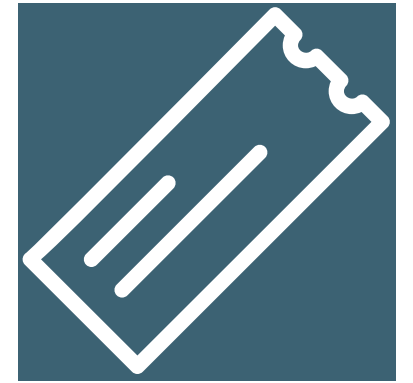
Herausforderungen



Planungsstrategien und konkrete Anforderungen an das ÖPNV-Angebot

- **Kommunen haben unterschiedliche (strategische und konkrete) Vorstellungen zum ÖPNV-Angebot auf interkommunalen Verkehren**
 - Linienweg, Bedienungsangebot und Bedienungszeiten, Taktsystem, schnelle/direkte vs. erschließende Verkehre und damit Produkte (Stadtbus, Expressbus, Regiobus etc.); Anbindung von (interkommunal bedeutsamen) Zielen in der jeweils anderen Kommune (Stadtzentrum, Bahnhof, Krankenhaus, Hochschule, Arbeitsplatzstandorte etc.) und den nutzbaren Linienführungen (z. B. Mitbenutzung Busspuren und Haltestellen); unterschiedliche Bewertung der damit erzielbaren Nachfrage/Potenziale
- **unterschiedliche Vorstellungen, welcher Betreiber Verkehre bedienen soll**
 - Städte mit kommunalen VUs wollen ihre eigenen Unternehmen schützen, teilweise auch Potenzial im Stadtumland abgreifen; Kreise wollen Einnahmen in diesen nachfragestärkeren Bereichen für „ihre“ Verkehre sichern
- **(Betriebliche) Infrastruktur ist häufig bereits ausgelastet durch bestehende ÖPNV-Angebote**
 - neue Angebote können einen Kapazitäts-/Infrastrukturausbau erfordern

Herausforderungen



Tarif, Vertrieb und Kommunikation

- **Einführung Landestarife und D-Ticket** haben Tarifsprünge an Verbund/-Landesgrenzen verringert, trotzdem stellen **Tarif-/Verbundgrenzen gerade in kleinteiligen Tarifverbundstrukturen** nach wie vor **Hemmnisse** dar bei der Ausgestaltung von interkommunalen Verkehren
 - Weitere Maßnahmen zur Tarif- und Vertriebsharmonisierung sind wichtig; digitale Tarif- und Ticketangebote sind eine Vereinfachung für die Fahrgäste

Herausforderungen



Qualitätsstandards

Bestehende Verkehre einzelner Kommunen (z. B. Stadtbusverkehr im Vergleich zum einbrechenden Regionalbusverkehr) weisen häufig unterschiedliche Qualitäten und Anforderungen auf

- Fahrzeugausstattung
 - Fahrpersonal
 - Vertriebstechnik
 - Fahrgastinformation
 - Daten und IT (z. B. Echtzeitdaten, Ansteuerung LSA, Planungstools, Potenzial-/ Nachfrageermittlung)
 - Qualitätsmanagement
 - Evaluierung und Erfolgskontrolle
- Vergabe von interkommunalen Verkehrsleistungen stellt bis zum Ende eines Planungsprozesses immer wieder eine Herausforderung dar, da ein (mitunter langwieriger) Abstimmungsprozess zur Umsetzung der unterschiedlichen Strategien und Zielsetzungen sowie der Detailanforderungen erfolgen muss

Erste Erfolgskriterien

Gemeinsames Problem- und Lösungsverständnis, ggf. auch ein gemeinsamer Problemdruck

(z. B. Verkehrspolitische Zielstellungen, Qualitätsanforderungen, Sparzwänge, demografischer Wandel)

Frühzeitige Vorbereitung und Abstimmung von Vereinbarungen, die sich wiederfinden in Planungsgrundlagen

(z. B. zur Bildung eines gemeinsamen Planungsraums oder zur Einrichtung eines gemeinsamen Verkehrs-/ Infrastrukturunternehmens)



Erste Erfolgskriterien

Gemeinsame Organisationsgrundlagen

- zur Bildung eines gemeinsamen Planungsraums (z. B. Stadt-Umland-Verkehre oder einbrechende Korridore),
- zur Bildung einer gemeinsamen Aufgabenträgerorganisation oder einer interkommunalen Kooperation und der entsprechenden (rechtlichen) Vereinbarungen,
- zur Einrichtung neuer oder Stärkung bestehender Verbindungen mit integriertem Bedienungsangebot,
- zur Umsetzung der relevanten Qualitätsstandards (Fahrleistung, Betrieb, Infrastruktur, Personal, QM etc.),
- zum Aufbau oder zur Erweiterung der (betrieblichen) Infrastruktur,
- zum Zeitplan der Umsetzung und zur gemeinsamen Vergabe von Verkehrsleistungen etc.

Formen interkommunaler Zusammenarbeit (in allgemeiner Darstellung)

öffentlich-rechtlich	privatrechtlich	Informell
Kommunale Arbeitsgemein-schaft	Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH)	Runde Tische/Gesprächs-kreise
Vereinbarung/Zwe ckvereinbarung	Stiftung	Projektbeiräte
Zweckverband	Eingetragener Verein (e.V.)	Koordinierungs-büros
Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR)	Aktiengesellschaft (AG)	Städtenetze, Regionalkonfer-enzen und -foren

Erste Erfolgskriterien

Verbindliche Abstimmung zu Kosten- und Finanzierungsgrundlagen (z. B. (rechtliche) Vereinbarungen, gemeinsamen Vergabe von Verkehrsleistungen, Einrichtung entsprechender Fördermöglichkeiten)

Kommunikation der Vorteile eines integrierten (gemeinsam vermarkteten) Bedienungsangebots

Übersichtliche und leicht verständliche Darstellung der gemeinsamen (aufeinander auch im Takt abgestimmten) Fahrtenangebote (z.B. in der Fahrplanauskunft und in der App, DFI, Netzplan), Auswahl geeigneter Liniennummern, ggf. Angebotsprodukte einführen



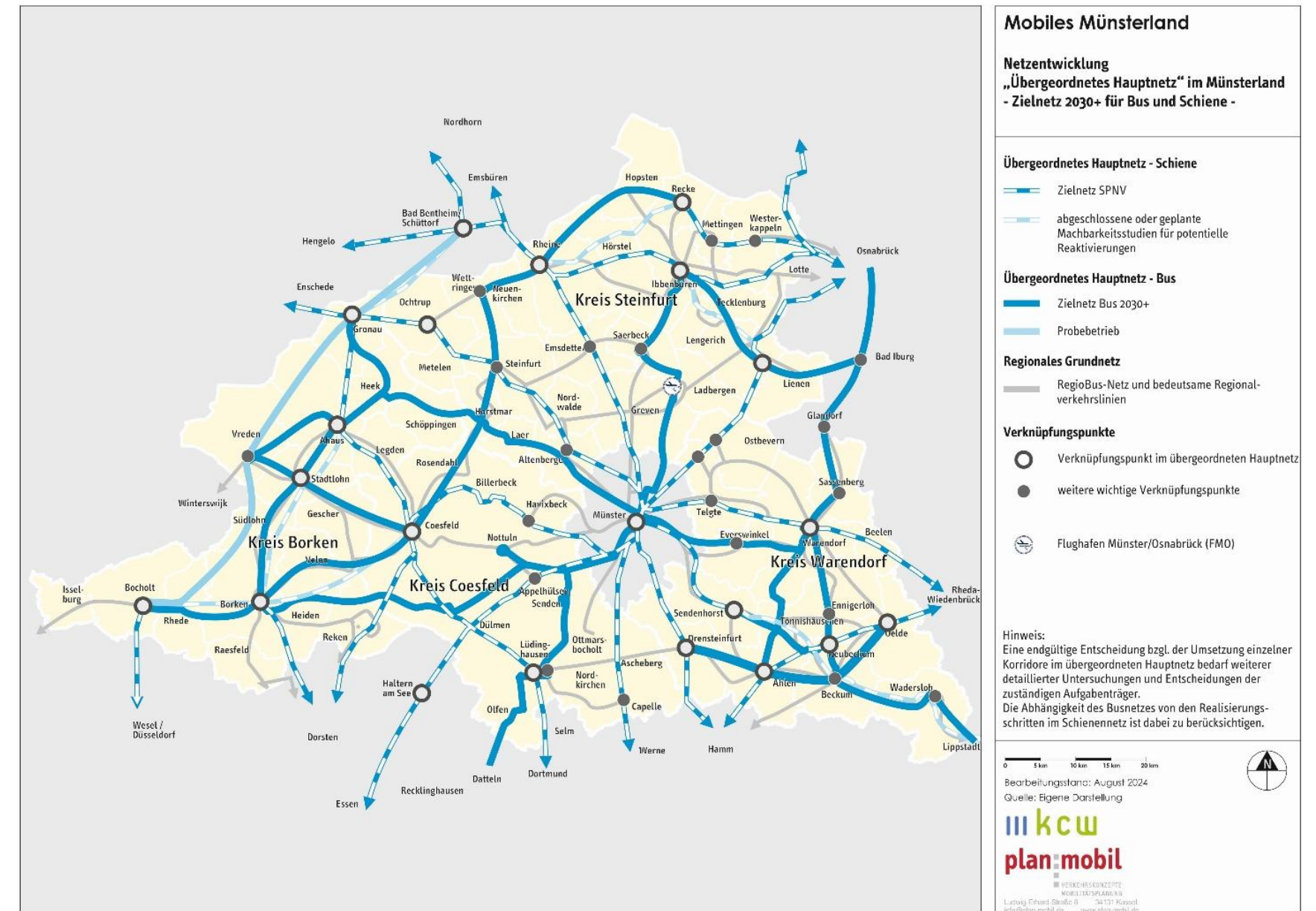
NVP Enzkreis und Planungsraum I

Erfolgsfaktoren – nicht zu unterschätzen!

Positive Erfahrungen durch langjährige,
vertrauensvolle Zusammenarbeit

Gute Kommunikation auf Augenhöhe

Sensibilität für die eigene Rolle



Fragen Sie uns.

info@plan-mobil.de

www.plan-mobil.de

plan:mobil – Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Ing. Felix Kühnel M.Sc.

Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel

kuehnel@plan-mobil.de

Tel. 0561 / 400 90 573

Fax. 0561 / 708 4104

plan:mobil
■ VERKEHRSKONZEPTE
■ MOBILITÄTSPLANUNG