



# Digitale Herbsttagung Eisenbahn der VDV- Landesgruppe Niedersachsen/Bremen 11.11.2020

Wo steht der Niedersachsentarif? Bericht und Ausblick.

# Agenda



1. Allgemeines zum Niedersachsentarif
2. Integration Bahn/Bus: Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?
3. Niedersachsentarif als zukünftiges Modell für tarifliche Bus-/Schiene-Verknüpfung
4. Auskunft und Verkauf: Die Rolle des FahrPlaners Niedersachsen/Bremen

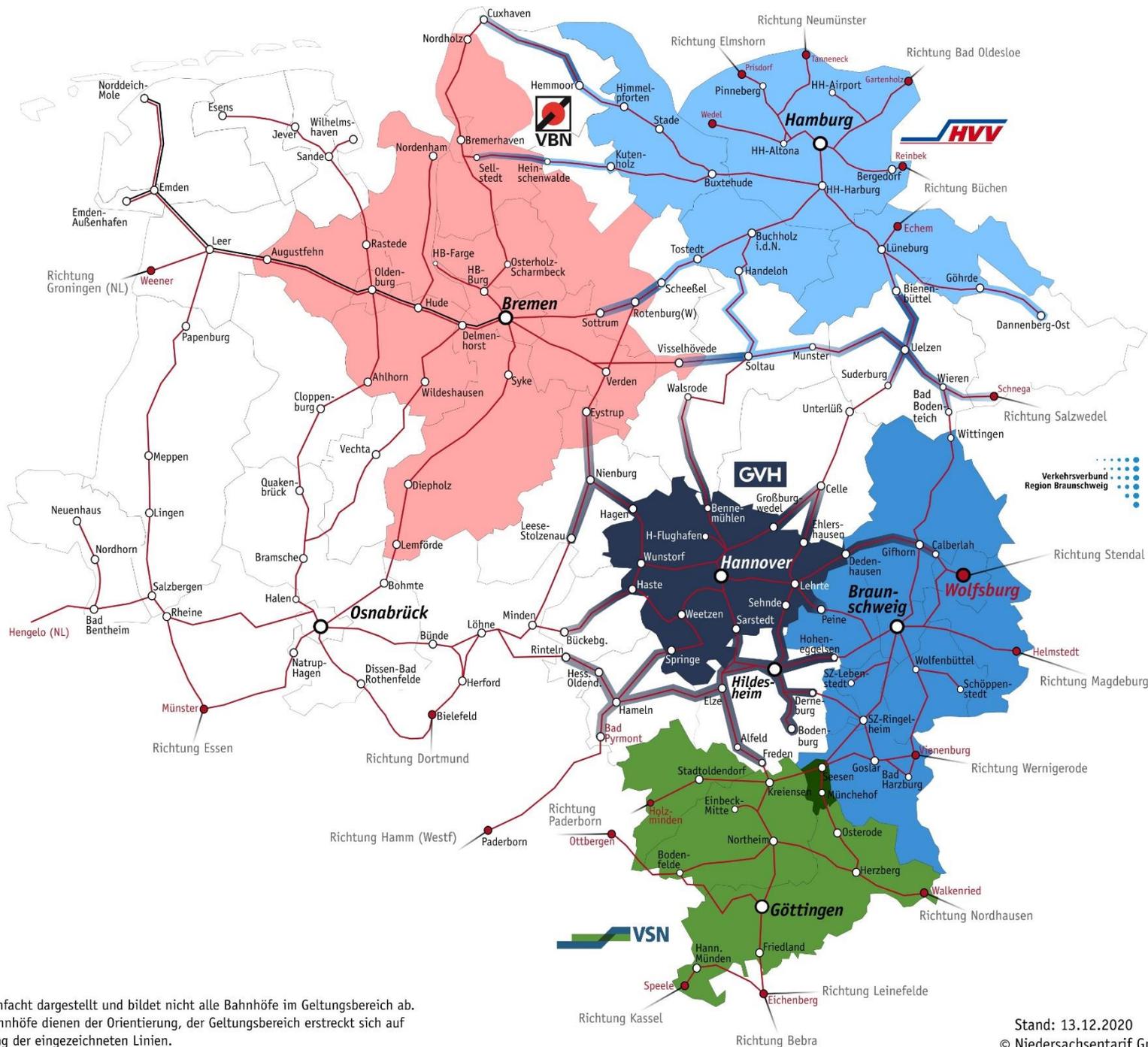


# Agenda



1. Allgemeines zum Niedersachsentarif
2. Integration Bahn/Bus: Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?
3. Niedersachsentarif als zukünftiges Modell für tarifliche Bus-/Schiene-Verknüpfung
4. Auskunft und Verkauf: Die Rolle des FahrPlaners Niedersachsen/Bremen





Niedersachsentarif GmbH  
Gemeinsam unterwegs



Einfach unterwegs  
Der Niedersachsentarif

Diese Karte ist vereinfacht dargestellt und bildet nicht alle Bahnhöfe im Geltungsbereich ab. Die dargestellten Bahnhöfe dienen der Orientierung, der Geltungsbereich erstreckt sich auf alle Bahnhöfe entlang der eingezeichneten Linien.

Stand: 13.12.2020  
© Niedersachsentarif GmbH

# 1. Allgemeines - Übersichtliches Tarifsortiment



Niedersachsentarif GmbH  
Gemeinsam unterwegs

relations-  
bezogene  
Fahrkarten

Einzel- und Rückfahrkarte mit / ohne BahnCard mit integrierter AM  
Kinderfahrkarten mit integrierter AM  
Gruppenfahrkarten mit integrierter AM  
Neu seit 06/20: Spar-Ticket mit integrierter AM  
Wochen- und Monatskarten mit fakultativer AM  
Monatskarten im Abonnement mit fakultativer AM  
Schüler-Zeitkarten mit fakultativer AM

relationslose  
Fahrkarten

Niedersachsen-Ticket / Plus  
Fahrradtageskarte  
Ab 12/20: U21Freizeitkarte Nds.

Zusatzangebote

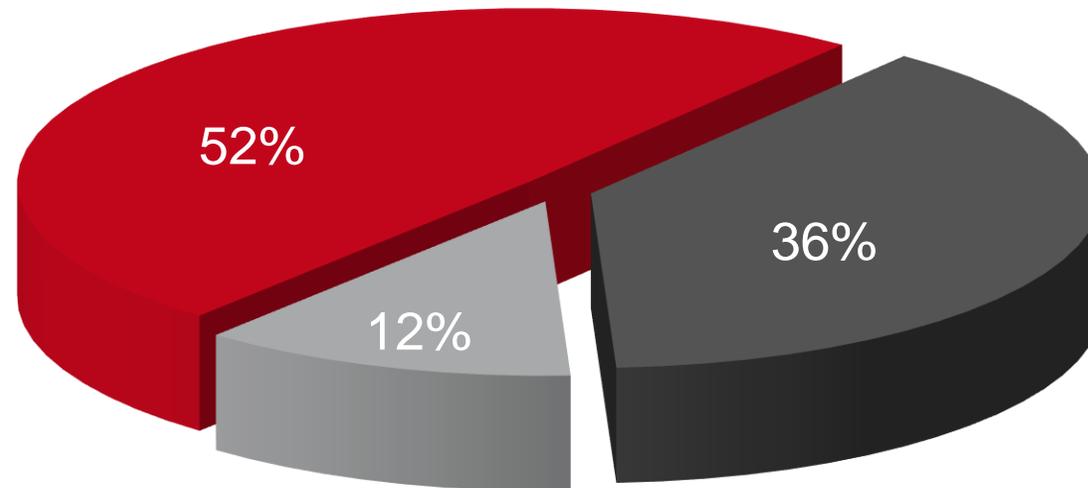
Anschlussmobilität



# 1. Allgemeines - Fahrgeldeinnahmen (2019)

Insgesamt ca. 186 Millionen €/Jahr

Niedersachsen-Ticket



Einzelfahrkarten

Zeitkarten

# 1. Allgemeines - Die Niedersachsentarif GmbH

Gemeinsame Tarifgesellschaft der niedersächsischen Aufgabenträger und EVU

Eisenbahnunternehmen (EVU) zu 50 %



Eisenbahnen und  
Verkehrsbetriebe  
Elbe-Weser GmbH



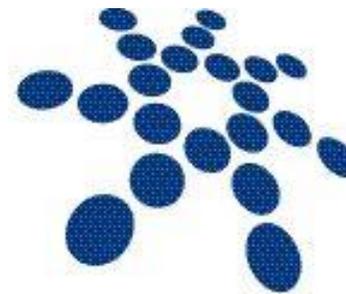
# 1. Allgemeines - Die Niedersachsentarif GmbH

Gemeinsame Tarifgesellschaft der niedersächsischen Aufgabenträger und EVU

Aufgabenträger (AT) zu 50 %



Landesnahverkehrsgesellschaft  
Niedersachsen mbH (LNVG)



**Region Hannover**



**REGIONALVERBAND**  
Großraum Braunschweig



# Agenda



1. Allgemeines zum Niedersachsentarif
- 2. Integration Bahn/Bus: Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?**
3. Niedersachsentarif als zukünftiges Modell für tarifliche Bus-/Schiene-Verknüpfung
4. Auskunft und Verkauf: Die Rolle des FahrPlaners Niedersachsen/Bremen



## 2. Integration Bahn/Bus

Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?



Niedersachsentarif GmbH  
Gemeinsam unterwegs

- Die Anschlussmobilität im Niedersachsentarif wurde stufenweise eingeführt. Begonnen wurde mit den allermeisten Landkreisen, Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsverbänden im Dezember 2018.
- Zwei Jahre später, im Dezember 2020 gilt die Anschlussmobilität quasi flächendeckend für den Relationsbartarif, für Zeitkarten und für das Niedersachsen-Ticket.
- Die Einführung der Anschlussmobilität hat vermutlich auch zur Absatzsteigerung bei den Einzelfahrkarten insgesamt beigetragen.
- Betrachtet auf das Jahr 2019 konnten folgende Absatz- und Umsatzsteigerungen im Niedersachsentarif verzeichnet werden:

Vergleich 2019 zu 2018 (jeweils Ganzjahreszeitraum)		
	Absatz	Umsatz *
Relationsbartarif	4,50%	7,00%
Zeitkarten	-1,40%	-0,40%
Niedersachsen-Ticket	3,50%	9,20%

\* in jedem Sortiment gab es eine Tarifmaßnahme

Steigende Tendenz bei den rabattierten Zeitkarten der Anschlussmobilität in 2019 bis Anfang 2020.

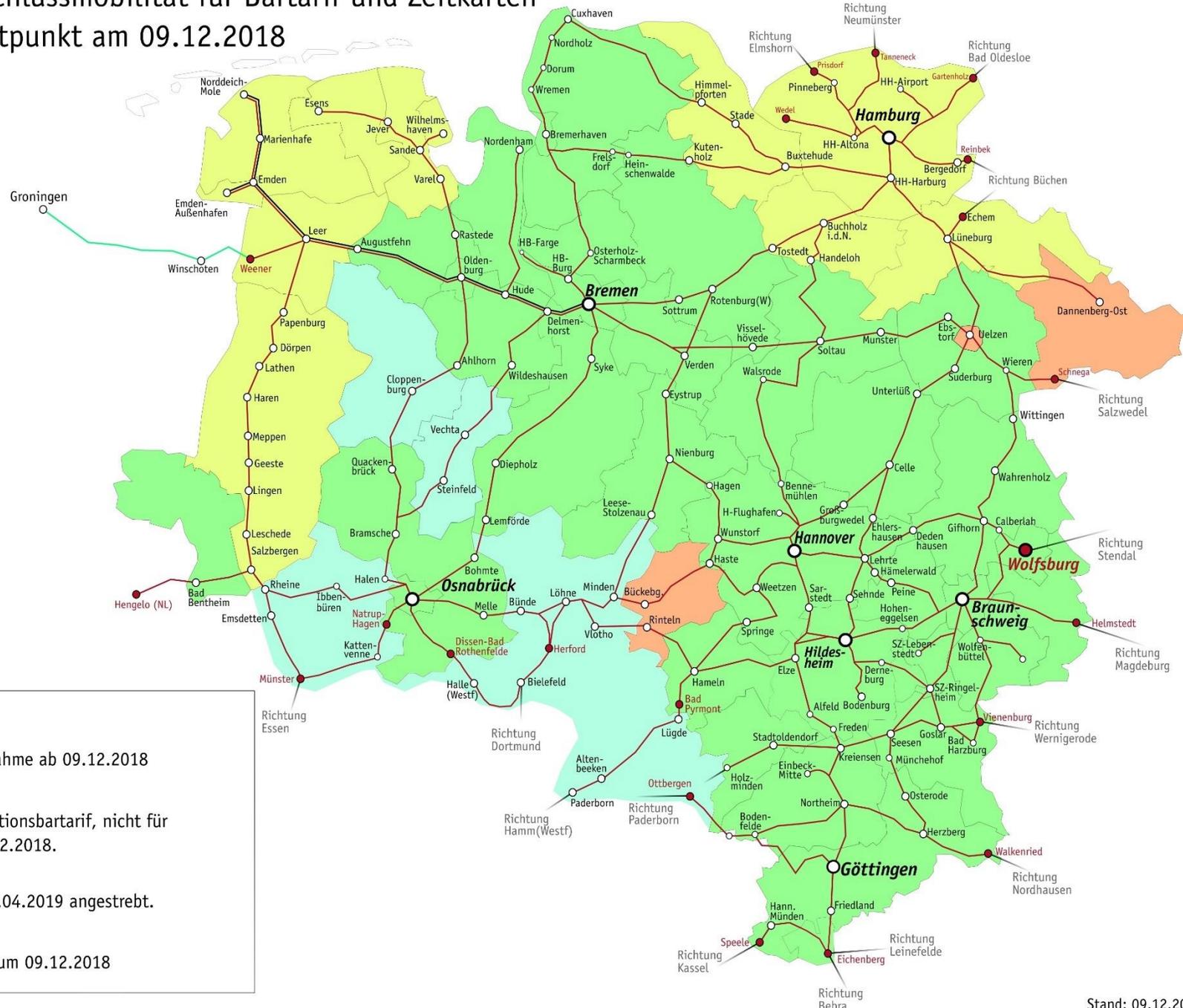


## 2. Integration Bahn/Bus

Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?

- Die Anschlussmobilität wurde am 09.12.2018 eingeführt. Zu diesem Zeitpunkt waren die notwendigen Gespräche mit den Kooperationspartnern so weit geführt, dass vom Erreichen einer positiven „kritischen Masse“ gesprochen werden konnte.
- Die Anschlussmobilität umfasst im **Relationsbartarif** seitdem die kostenfreie Weiterfahrt am Start- und Zielort der SPNV-Relation in einem definierten Gebiet um den jeweiligen Bahnhof, welches sich in den allermeisten Fällen auf die Gemeinde bzw. die Tarifzone um den jeweiligen Bahnhof bezieht.
- Im **Zeitkartensegment** können zu den SPNV-Zeitkarten um rd. 50% rabattierte Anschlusszeitkarten für die gleichen Geltungsräume erworben werden.
- In einigen Regionen gab es noch unterschiedlichste Fragestellungen zur Umsetzung bei den Zeitkarten, weshalb es zur Einführung der Anschlussmobilität auch Regionen gab, in denen diese zunächst nur im Bartarif galt.

# Umsetzung der Anschlussmobilität für Bartarif und Zeitkarten zum Einführungszeitpunkt am 09.12.2018



**Legende**

- Vollständige Teilnahme ab 09.12.2018
- Teilnahme im Relationsbartarif, nicht für Zeitkarten ab 09.12.2018.
- Teilnahme zum 01.04.2019 angestrebt.
- Keine Teilnahme zum 09.12.2018



Niedersachsentarif GmbH  
Gemeinsam unterwegs



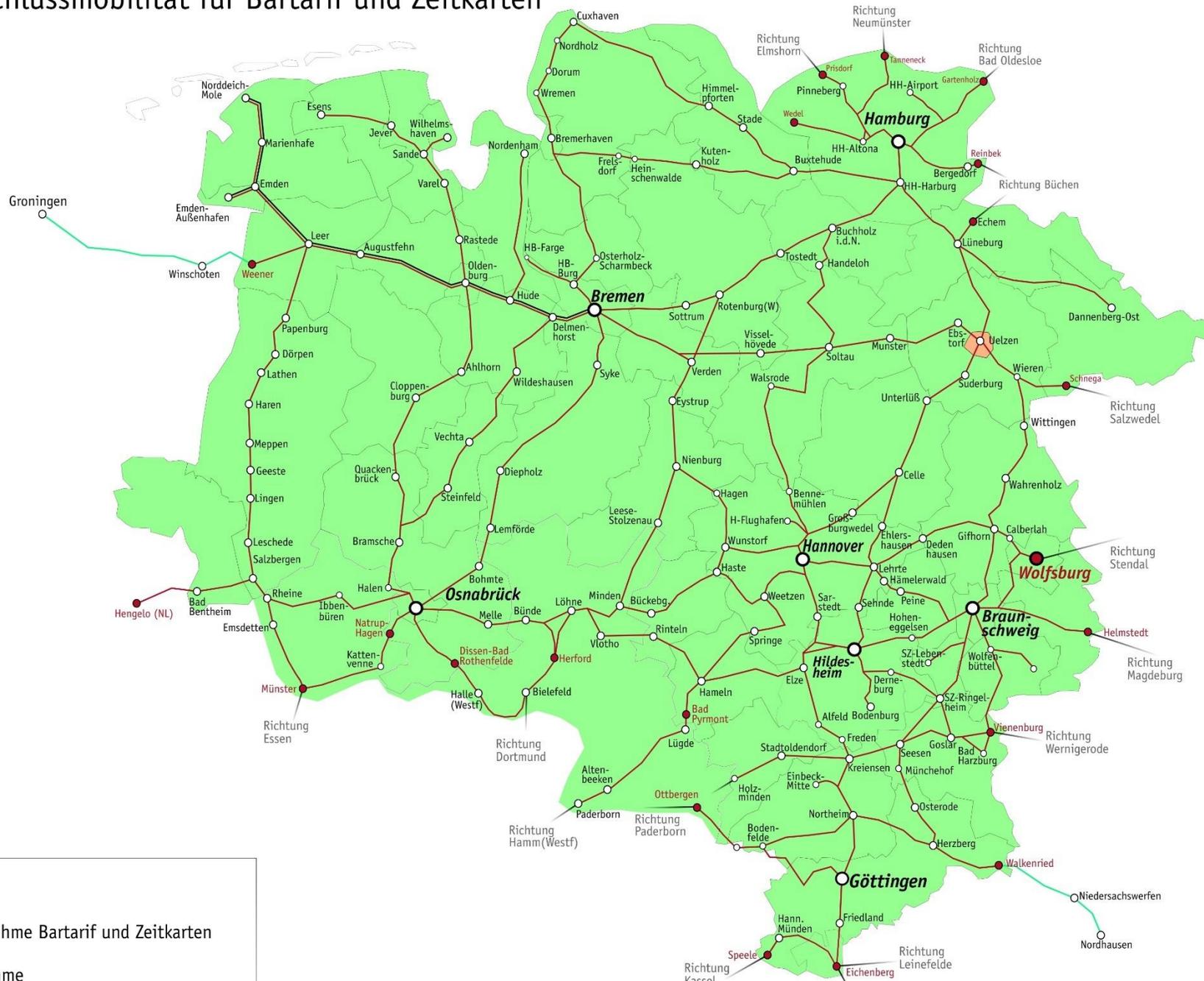
## 2. Integration Bahn/Bus

Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?

- Nach Einführung der Anschlussmobilität wurden die Gespräche mit den Kooperationspartnern mit dem Ziel weitergeführt, bestehende Bedenken und Probleme auszuräumen, um eine flächendeckende Anschlussmobilität zu erreichen.
- Einige Gebiete zogen bereits zum 01.04.2019 nach, weitere folgten sukzessive, so dass ab dem kommenden Fahrplanwechsel am 13.12.2020 fast alle Lücken geschlossen sein werden.

# Umsetzung der Anschlussmobilität für Bartarif und Zeitkarten

zum 13.12.2020



Niedersachsentarif GmbH  
Gemeinsam unterwegs

**Legende**

-  Vollständige Teilnahme Bartarif und Zeitkarten
-  Noch keine Teilnahme



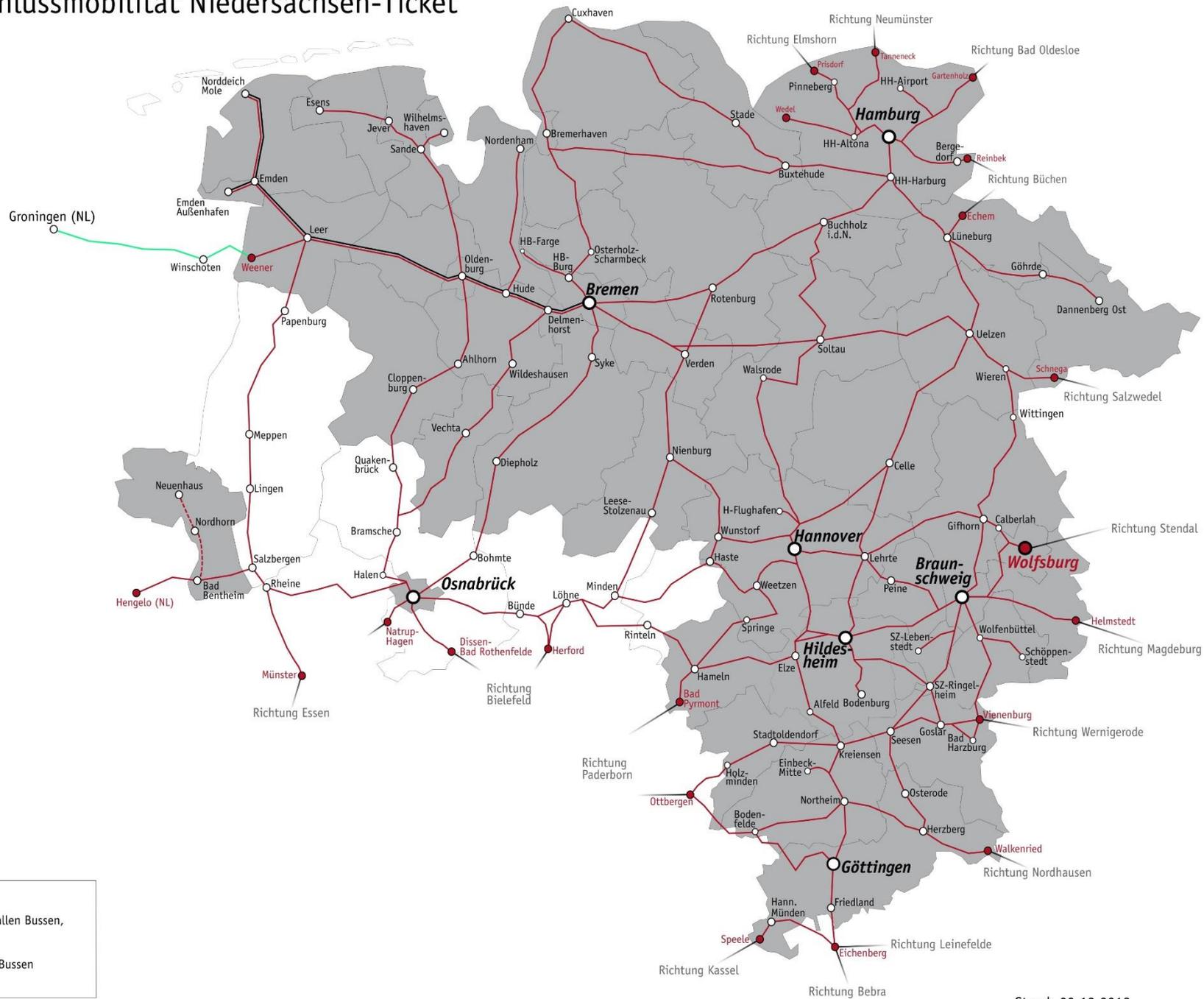
Stand: 30.10.2020

## 2. Integration Bahn/Bus

Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?

- Beim Niedersachsen-Ticket gilt die Anschlussmobilität im Gegensatz zum Bartarif und zu den Zeitkarten immer in gesamten Landkreisen bzw. Tarifgebieten und ist nicht auf die Räume um den jeweiligen Bahnhof herum begrenzt.
- Die Anschlussmobilität beim Niedersachsen-Ticket galt auch vor dem 09.12.2018 bereits in den Verbänden und einigen weiteren Tarifgebieten.
- Aber auch hier konnte am 09.12.2018 eine deutliche Ausweitung der Anerkennungsgebiete realisiert werden.

# Umsetzung der Anschlussmobilität Niedersachsen-Ticket zum 09.12.2018



Niedersachsentarif GmbH  
Gemeinsam unterwegs

**Legende**

-  Niedersachsen-Ticket gilt auch in allen Bussen, Straßen- und U-Bahnen
-  Niedersachsen-Ticket gilt nicht in Bussen

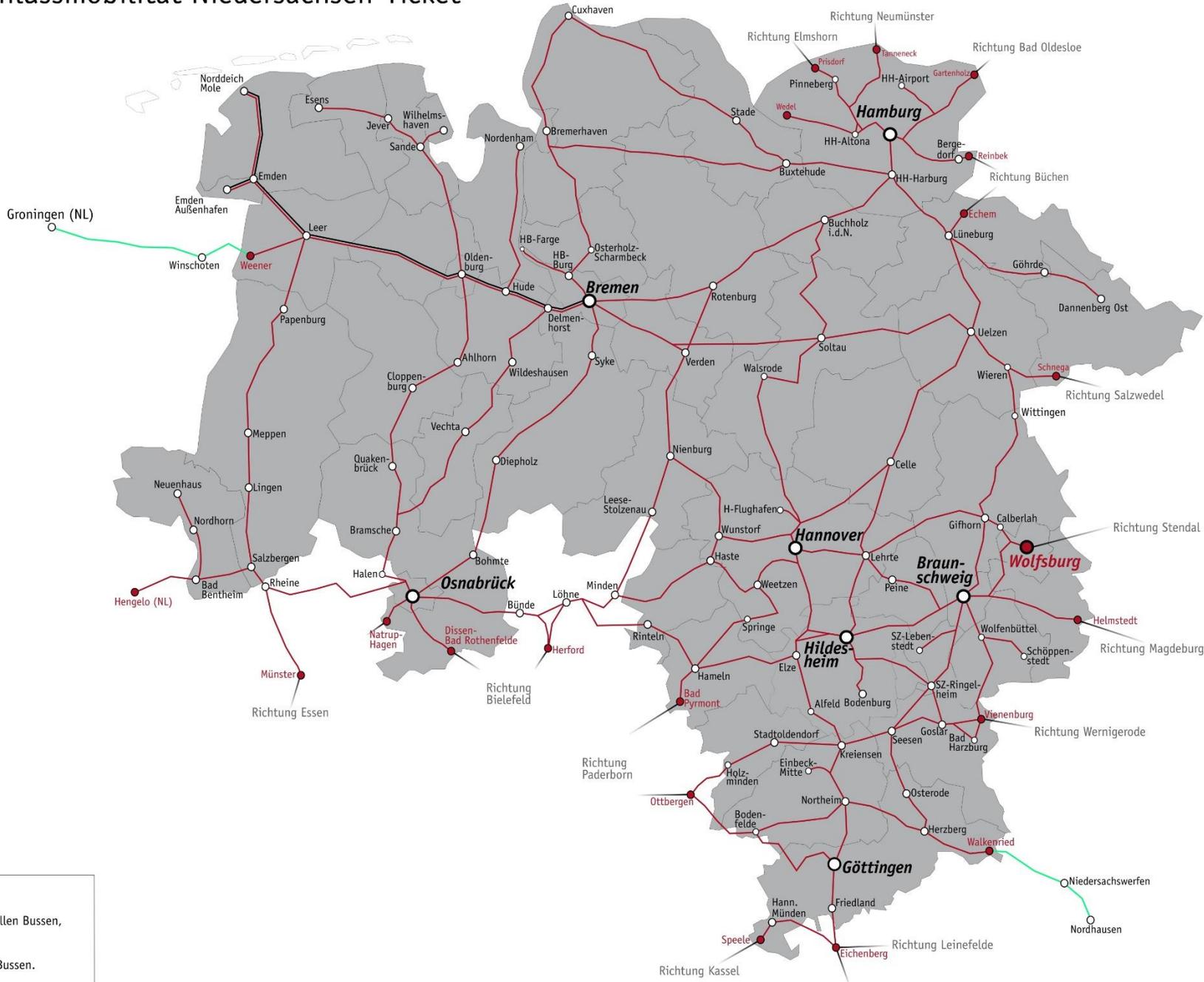


## 2. Integration Bahn/Bus

Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?

- Beim Niedersachsen-Ticket konnten die Lücken in der ÖPNV-Anerkennung im Dezember 2019 vollständig geschlossen werden.
- Somit gilt das Länder-Ticket flächendeckend in allen Bahnen, Bussen, Straßen- und U-Bahnen.

# Umsetzung der Anschlussmobilität Niedersachsen-Ticket zum 13.12.2020



Niedersachsentarif GmbH  
Gemeinsam unterwegs

**Legende**

- Niedersachsen-Ticket gilt auch in allen Bussen, Straßen- und U-Bahnen.
- Niedersachsen-Ticket gilt nicht in Bussen.



Stand: 30.10.2020

## 2. Integration Bahn/Bus

Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?



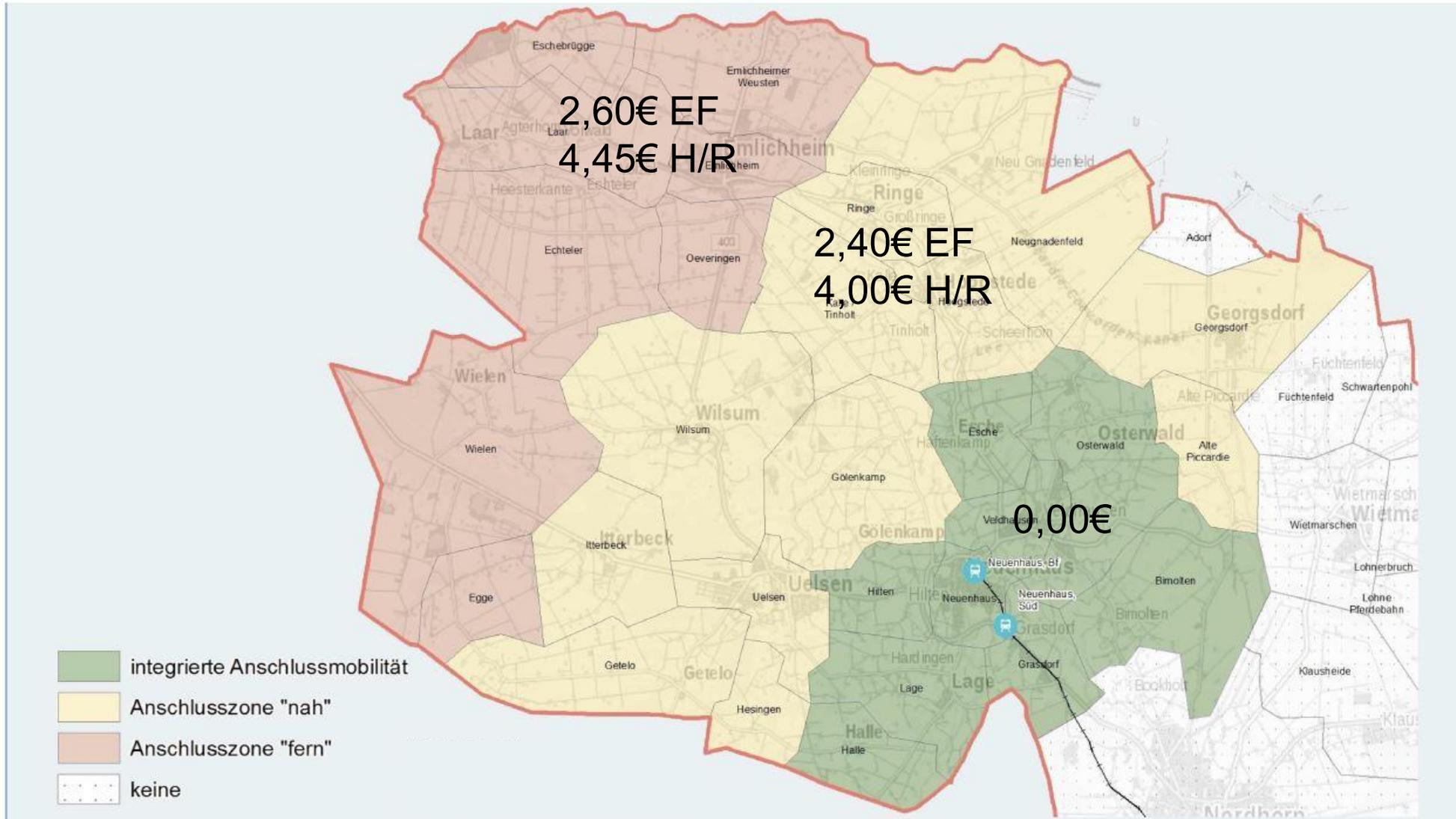
- Mit dem erreichten Zustand bei der Anschlussmobilität kann davon ausgegangen werden, dass im Relationstarif rd. 90% aller Fahrtwünsche aus kombinierten Zug- und Busverbindungen im Geltungsbereich des Niedersachsentarifs abgedeckt werden. Beim Niedersachsen-Ticket sind es 100%.
- Eine vollständige Integration aller ÖPNV-Verkehre in den Niedersachsentarif ist nicht das Ziel. Die notwendigen Änderungen, insb. für die ÖPNV-Kooperationspartner, stehen aus Sicht der NITAG in keinem Verhältnis zu möglichen zusätzlichen Verbesserungen in der Bus-/Schiene-Verknüpfung.
- Der Fokus im Rahmen des kontinuierlichen Ausbaus der Anschlussmobilität liegt eher darin, dort bedarfsgerecht nachzusteuern, wo z.B. die Geltungsbereiche nicht ausreichend sind.
- Hierfür wurde die Möglichkeit der „regionalen Anschlussmobilität“ im Relationsbartarif und im Zeitkartensegment geschaffen und findet in einer ersten Region bereits Anwendung.



## 2. Integration Bahn/Bus

Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?

- Für Fälle, in denen die Geltungsbereiche der integrierten Anschlussmobilität im Relationsbartarif nicht ausreichend sind, können je Bahnhof bis zu zwei Anschlussprodukte angeboten werden.
- Nach Reaktivierung der Strecke Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus wurde in der Niedergrafschaft von dieser Möglichkeit am Bahnhof Neuenhaus Gebrauch gemacht.
- Der Bahnhof Neuenhaus ist der Endpunkt der reaktivierten Strecke. Ziele in der Niedergrafschaft können mit dem ÖPNV erreicht werden.
- Darstellung der regionalen Anschlussmobilität im Bartarif am Beispiel Neuenhaus:



## 2. Integration Bahn/Bus

Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?

- Auch im Zeitkartensegment können Geltungsbereiche bedarfsorientierter gefasst werden.
- Im LK Hameln-Pyrmont konnten aufgrund der Besonderheit des dortigen Tarifsystems auf diese Weise die bisherigen Bus-/Schiene-Zeitkarten (B/S-Zeitkarten) auf Basis der Anschlussmobilität abgelöst werden.
- Das vereinfacht die Umsetzung in den Vertriebssystemen, erhöht die Transparenz für den Kunden durch klare Beschreibung der Geltungsbereiche und macht auch die Abrechnung weniger komplex.
- Grundsätzlich kann auch die regionale Anschlussmobilität für den Kunden kostenfrei angeboten werden. Das setzt eine Gegenfinanzierung durch Dritte voraus.
- Das Prinzip der regionalen Anschlussmobilität ist so konzipiert, dass sie landesweit Anwendung finden kann. Regionale Spezifika können dabei berücksichtigt werden.

## 2. Integration Bahn/Bus

Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?

Fazit:

- Die Einführung der Anschlussmobilität ist ein großer Schritt in Richtung Verknüpfung von Verkehrsmitteln und Vereinfachung des Systems gewesen.
- Die konstruktiven Gespräche mit den Kooperationspartnern haben maßgeblich dazu beigetragen geführt, dass dieses Projekt im jetzt vorliegenden Umfang realisiert werden konnte.
- Das Projekt zeigt, dass eine bedarfsorientierte Verknüpfung von Bus und Bahn viel bewegen kann. Durch die zusätzlichen Möglichkeiten der regionalen Anschlussmobilität können noch weitere Räume erschlossen werden.
- Für eine valide Aussage zur Nachfrageentwicklung der Anschlussmobilität ist es aufgrund fehlender Erhebungsdaten noch zu früh. Außerdem lässt die coronabedingte Ausnahmesituation derzeit kaum Vergleiche zu.

# Agenda

1. Allgemeines zum Niedersachsentarif
2. Integration Bahn/Bus: Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?
- 3. Niedersachsentarif als zukünftiges Modell für tarifliche Bus-/Schiene-Verknüpfung**
4. Auskunft und Verkauf: Die Rolle des FahrPlaners Niedersachsen/Bremen

### 3. Niedersachsentarif als zukünftiges Modell für tarifliche Bus-Schiene-Verknüpfung

- Verbundräume haben den Vorteil der durchgehenden und vor allem auf parallelen Bus-/Schiene-Relationen geltenden Tarifierung über alle Verkehrsmittel im Einzugsgebiet hinweg.
- Das macht vor allem dort Sinn, wo es eine enge Taktung gibt und der Fahrgast sich spontan für das eine oder das andere Verkehrsmittel entscheidet und wo es überhaupt konkurrenzfähige Parallelverkehre gibt.
- In Gebieten, in denen die Taktung sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße deutlich geringer ausfällt und die befahrenen Relationen in der Regel deutlich länger sind, was der Schiene einen Vorsprung in der Fahrdauer einräumt, können die meisten Fahrtwünsche mit einer tariflichen (Teil)Integration wie bspw. der Anschlussmobilität in den vorgestellten Ausbaustufen abgedeckt werden.

### 3. Niedersachsentarif als zukünftiges Modell für tarifliche Bus-Schiene-Verknüpfung

- Im Rahmen des Reaktivierungsprojekts der Strecke Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus konnten in enger und kooperativer Zusammenarbeit mit der Bentheimer Eisenbahn, der Verkehrsgemeinschaft Grafschaft Bentheim (VGB) sowie dem Landkreis verbundähnliche Strukturen aufgebaut werden.
- Hierfür wurden die Regeln der Anschlussmobilität wie vorgestellt weiter gefasst. Bei Zeitkarten gibt es aufgrund der Bereitschaft der VGB eine parallele Anerkennung von Schienenzeitkarten auch im Bus.
- Es wurden von der Bentheimer Eisenbahn mit den „Grafschaft-Tickets“ regionale Sonderangebote als Tagestickets konzipiert und eingeführt, welche die flächendeckende kombinierte Bus-/Schiene-Nutzung erlauben.
- Das hat den großen Vorteil, dass die Tarifhoheit auf der Schiene bei der NITAG und für den Bus weiter bei der VGB vor Ort liegt und auch keine weiteren Verpflichtungen die Parteien enger aneinander binden, als es im Rahmen der Projekte notwendig ist.

# 3. Niedersachsentarif als zukünftiges Modell für tarifliche Bus-Schiene-Verknüpfung



- Ein weiteres Angebot im Niedersachsentarif mit Anschlussmobilität am Start- und Zielort: das neue Spar-Ticket zum Festpreis von 6,00€ für Schienenstrecken bis zu 50 Tarifkilometern.
- Der Niedersachsentarif bietet Möglichkeiten, regionale Besonderheiten in der landesweiten Bus-/Schiene-Verflechtung zu berücksichtigen und individuelle Lösungen vor Ort zu finden.
- Umsetzungsschritte gestalten sich im Rahmen der Möglichkeiten des Niedersachsentarifs vergleichsweise schnell und „unbürokratisch“.
- Gemeinsam mit den Kooperationspartnern ist die NITAG gerne zur Betrachtung der Gegebenheiten und Potentiale vor Ort bereit, um konstruktive Gespräche zu führen.



# Agenda



1. Allgemeines zum Niedersachsentarif
2. Integration Bahn/Bus: Erste Zahlen. Ein Erfolg? Wie geht es weiter?
3. Niedersachsentarif als zukünftiges Modell für tarifliche Bus-/Schiene-Verknüpfung
4. **Auskunft und Verkauf: Die Rolle des FahrPlaners Niedersachsen/Bremen**



# 4. Auskunft und Verkauf

## Die Rolle des FahrPlaners Niedersachsen/Bremen



- Die Regeln des Niedersachsentarifs sehen vor, dass sowohl für den Online- als auch für den Abo-Vertrieb ein zentraler Dienstleister vorgehalten wird.
- Nach Ablauf des Erstvertrags hat die NITAG sich einem bestehenden System angeschlossen, anstatt einen gänzlich neuen digitalen Vertriebskanal aufzubauen.
- Mit dem VBN-FahrPlaner stand eine Plattform bereit, die in Niedersachsen aufgrund der räumlichen Ausdehnung des VBN bereits eine große Verbreitung hatte.
- Nach Integration des Niedersachsentarifs in den VBN FahrPlaner wurde der Name der App neutralisiert
- Die Plattform wird seitdem als FahrPlaner Niedersachsen/Bremen vermarktet.



# 4. Auskunft und Verkauf

## Die Rolle des FahrPlaners Niedersachsen/Bremen



- Mit dem FahrPlaner steht für Kunden ein digitaler Auskunfts- und Vertriebskanal bereit, über den der Tarif immer vollständig – d.h. inkl. der Berücksichtigung der Geltungsbereiche der Anschlussmobilität beauskunftet wird und der einen einfachen Ticketkauf garantiert.
- Der wesentliche Vorteil eines zentral gesteuerten Onlinedienstleisters: Sicherstellung, dass der Tarif korrekt und im Sinne des Tarifgebers umgesetzt wird.
- Mit Implementierung des FahrPlaners sind die Webseitenaufrufe niedersachsentarif.de und niedersachsenticket.de deutlich gestiegen.
- Auch die EVU der NITAG konnten den FahrPlaner in die eigenen Webseiten einbetten, um auch Ihren Webseitenbesuchern diesen Online Vertriebskanal zu bieten.

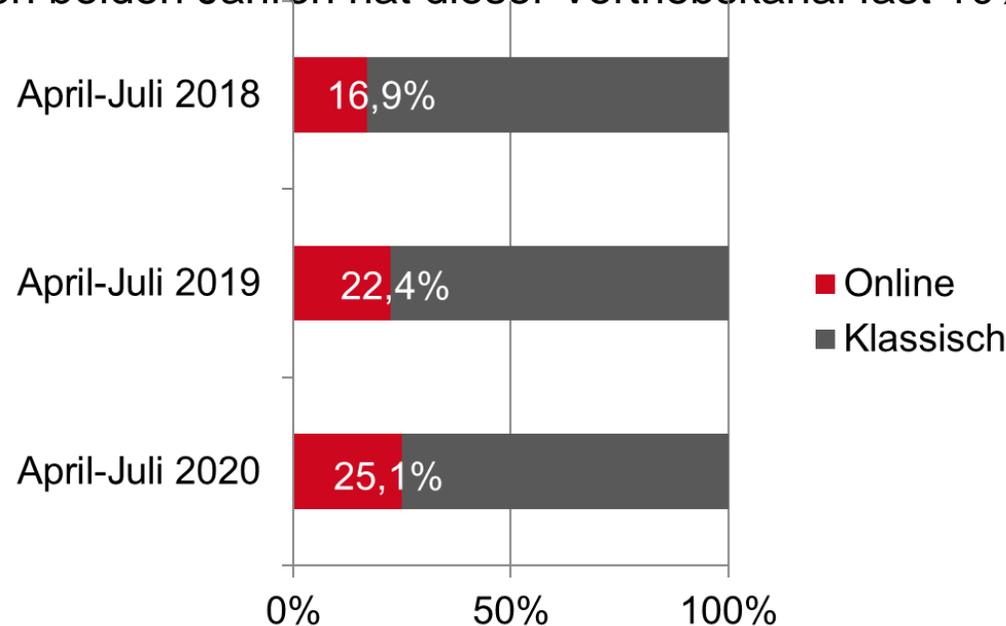


# 4. Auskunft und Verkauf

## Die Rolle des FahrPlaners Niedersachsen/Bremen



- Über den FahrPlaner werden etwa 1,5 Jahre nach der Integration des Niedersachsentarifs rd. 10% all seiner online erzielten Umsätze generiert. Die FahrPlaner-Anteile steigen kontinuierlich, sind aber ausbaufähig.
- In Summe liegt der Anteil der online vertriebenen Fahrscheine im Niedersachsentarif bei rd. 25% gemessen am Gesamtumsatz.
- Allein in den vergangenen beiden Jahren hat dieser Vertriebskanal fast 10%-Punkte gewonnen:



# 4. Auskunft und Verkauf

## Die Rolle des FahrPlaners Niedersachsen/Bremen



- Es gibt Pläne zum weiteren Ausbau des FahrPlaners.
- Aktuell läuft unter der Beteiligung der NITAG ein Projekt, in dem alle niedersächsischen ÖPNV- und SPNV-Tarife in die Tarifauskunft des FahrPlaners integriert werden sollen.
- Für die Fahrgäste soll es eine zentrale Anlaufstelle zur Tarifinformation im Nahverkehr in Niedersachsen geben.
- Es soll zukünftig egal sein, ob reine Bus-, reine Zug- oder kombinierte Bus-/Schieneverbindungen, bei denen die Geltungsbereiche der Anschlussmobilität ggf. nicht ausreichend sind, abgefragt werden. Der Fahrgast erhält dann immer die korrekte Tarifauskunft.
- Das folgende Beispiel zeigt die Teiltarifdarstellung für die Verbindung Altwarmbüchen – Worpswede Insel.



# 4. Auskunft und Verkauf

Die Rolle des FahrPlaners Niedersachsen/Bremen

## Fahrkarten für gesamte Verbindung

 **Niedersachsen-Ticket** ab 23,00 €  
Altwarmbüchen → Worswede Insel

## Fahrkarten für Teile der Verbindung

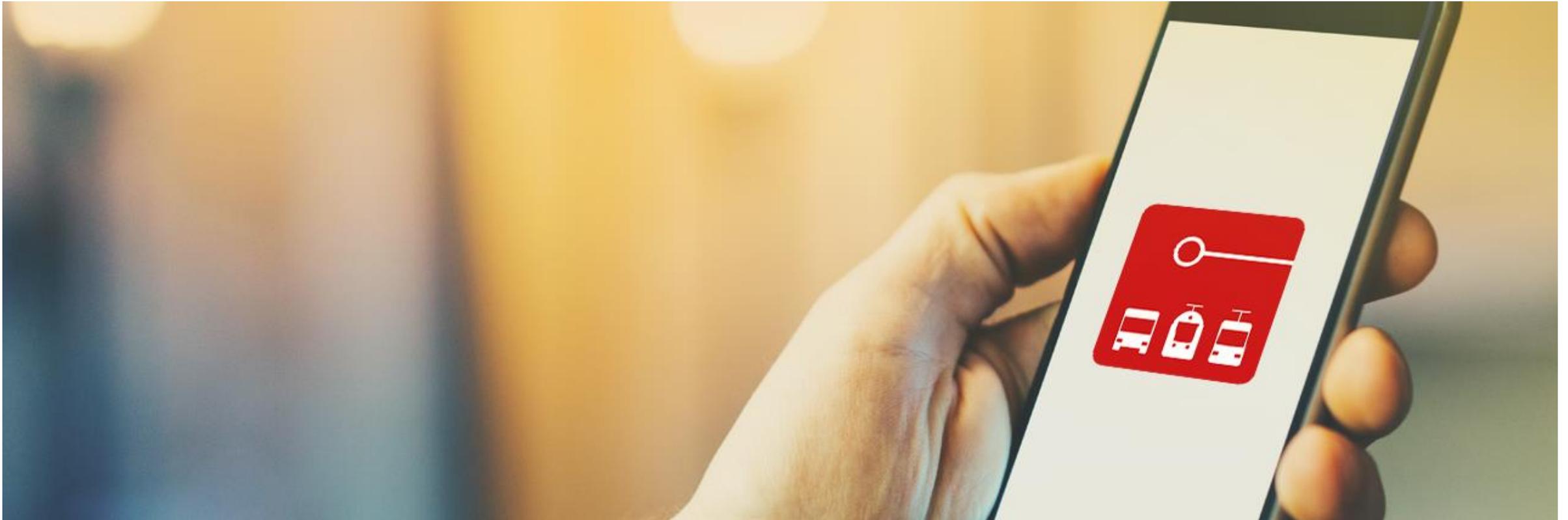
 **GVH Tarif**  
Altwarmbüchen → Hannover Hauptbahnhof (U)

 **Niedersachsentarif** ab 29,40 €  
Hannover Hbf → Osterholz-Scharmbeck

kann durch BahnCard ermäßigt werden

 **VBN-Tarif** ab 3,70 €  
Osterholz-Scharmbeck Bahnhof → Worswede Insel

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Andreas Meyer | Niedersachsentarif GmbH