



Nahverkehrsplan Landkreis Cloppenburg 2024

Version 2.0

Stand 07.10.2024

Impressum

Auftraggeber:



Landkreis Cloppenburg

Eschstraße 29

49661 Cloppenburg

Bearbeitet durch:



kreamobil GmbH

Dipl.-Ing. Horst Benz

Odenwaldstraße 162a

64372 Ober-Ramstadt



ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

Robert-Bosch-Straße 7

64293 Darmstadt

Dr.-Ing. Wolfgang Kittler

Wyll Skiba

(Anmerkung: Das ZIV war nicht an den Weiterentwicklungen des Nahverkehrsplans 2018 beteiligt.)

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
1.1	Hintergrund der ersten Weiterentwicklung des NVP 2018	2
1.2	Hintergrund der zweiten Weiterentwicklung des NVP 2018	3
1.3	Hintergrund der dritten Weiterentwicklung des NVP 2018 (= Nahverkehrsplan 2024)	5
2	BESTANDSAUFNAHME	7
2.1	Gesetzliche, verkehrspolitische und fachliche Rahmenbedingungen	7
2.1.1	Gesetzliche Grundlagen	7
2.1.2	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	9
2.1.3	Sonstige Konzepte	10
2.2	Strukturelle Rahmenbedingungen	11
2.2.1	Raumstruktur und Siedlungsentwicklung	11
2.2.2	Bevölkerungsstruktur	11
2.2.3	Wirtschaftsstruktur und Pendlerverkehr	15
2.2.4	Bildungseinrichtungen und Schulverkehre	16
2.2.5	Freizeit, Kultur und Erholung	17
2.3	ÖPNV-Organisationsstruktur	18
2.3.1	Verankerung des ÖPNV in der Organisation des Landkreises	18
2.3.2	Permanente Aufgaben des ÖPNV-Bereichs	18
2.4	ÖPNV-Angebot	30
2.4.1	Schienenpersonennahverkehr	30
2.4.2	Konventioneller Linienverkehr	32
2.4.3	Landesbedeutsame Buslinie OM1	34
2.4.4	Moobil+-Rufbus-Angebot	37
2.5	ÖPNV-Infrastruktur	44
2.5.1	Schienenverkehr	44
2.5.2	Busverkehr	46
2.5.3	Intermodalität	49
2.6	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	50
2.6.1	Konventioneller Linienverkehr	50
2.6.2	Landesbedeutsame Buslinie OM1	50
2.6.3	Moobil+-Rufbus-Angebot	50
2.7	ÖPNV-Tarife und Vertrieb	51
2.7.1	Schienenverkehr	51
2.7.2	Tarif konventioneller Linienverkehre	51
2.7.3	moobil+-Tarif	52
2.7.4	Einbrechende Linien anderer Aufgabenträger	54
2.8	Nachfrage	54
2.8.1	Nachfrage entsprechend Reisendenerhebung aus 2016	54

	2.8.2	Nachfrage entsprechend Erhebungen zum Mobilitätsverhalten	55
	2.8.3	Nachfrage entsprechend statistischer Aufzeichnungen zum moobil+-Betrieb	57
2.9		Finanzierung	58
	2.9.1	Konventioneller Linienverkehr	58
	2.9.2	Linie OM1	59
	2.9.3	moobil+-Rufbusangebot	59
	2.9.4	Einnahmearbeitung für Verkehre mit moobil+-Tarif	60
3		ZIELE UND LEITLINIEN	62
	3.1	Politische Ziele	62
	3.2	Leitlinien bezüglich Finanzierung des ÖPNV	63
	3.3	Leitlinien bei der Gestaltung des ÖPNV	65
	3.4	Verwendung der Mittel entsprechend § 7a und § 7b des NNVG (Z6)	67
	3.5	Linienbündelung (Z7)	67
	3.6	Mit dem NVP 2022 neu definierte Ziele und Leitlinien	68
	3.6.1	Politische Ziele	68
	3.6.2	Leitlinien	68
4		ANFORDERUNGSPROFIL	71
	4.1	Bedeutung des Anforderungsprofils für die Weiterentwicklung des ÖPNV	71
	4.2	Organisationsstruktur	71
	4.3	Netz- und Linienstruktur	73
	4.4	Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität (B+R, P+R)	74
	4.4.1	Grundsätzliche Anforderungen	74
	4.4.2	Besondere Anforderungen bei der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander	75
	4.5	Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung	76
	4.5.1	Erschließungsqualität	76
	4.5.2	Verbindungsqualität	77
	4.5.3	Beförderungsqualität	79
	4.6	Qualitätsstandards	82
	4.6.1	Haltestellen	82
	4.6.2	Fahrzeuge	86
	4.6.3	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit/Marketing	88
	4.6.4	Fahrpersonal	90
	4.6.5	Tarif und Vertrieb	91
	4.6.6	Betriebsablauf	94
	4.7	Besondere Anforderungen an Schulverkehre	96
	4.7.1	Erschließungsqualität	96
	4.7.2	Verbindungsqualität	96
	4.7.3	Organisation und Verantwortlichkeiten	97
	4.8	Qualitätssicherung	97

4.9	Anforderungen an die Barrierefreiheit	98
4.10	Anforderungen hinsichtlich überregionaler Verbindungen	100
4.11	Anforderungen hinsichtlich Linienbündelung	100
5	MÄNGEL- (CHANCEN-) ANALYSE	101
5.1	Organisationsstruktur	101
5.2	Netz- und Linienstruktur	101
5.2.1	Netzentwicklung	101
5.2.2	Netzebenen	101
5.3	Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität	103
5.3.1	Bike & Ride und Park & Ride	103
5.3.2	Verknüpfung der ÖV-Angebote untereinander	104
5.4	ÖPNV-Bedienung	104
5.4.1	Erschließungsqualität	104
5.4.2	Verbindungsqualität	105
5.4.3	Beförderungsqualität	106
5.5	Qualitätsstandards	107
5.5.1	Haltestellen	107
5.5.2	Fahrzeuge	109
5.5.3	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit/Marketing	109
5.5.4	Tarif und Vertrieb	110
5.5.5	Betriebsablauf	111
5.5.6	Auf den Schulverkehr ausgerichtete ÖPNV-Angebote	111
5.5.7	Qualitätssicherung/ -management	112
5.6	Linienbündelung	112
5.7	Überregionale Verbindungen und Schiene-Bus-Grundnetz für die Weser-Ems-Region	118
6	MAßNAHMEN	119
6.1	Maßnahmenübersicht	119
6.2	ÖPNV-Organisationsstruktur	125
6.3	Netz- und Linienstruktur	127
6.4	Förderung der Intermodalität	132
6.5	Verknüpfung zwischen ÖPNV-Angeboten	133
6.6	ÖPNV-Bedienung	134
6.7	Haltestellen	134
6.8	Fahrzeuge	135
6.9	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	136
6.10	Tarif und Vertrieb	138
6.11	Betriebsablauf	141
6.12	Weiterentwicklung der Netzebene 2b (Schulverkehre)	142
6.13	Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement	143
6.14	Linienbündelung	144

6.15	Überregionale Verbindungen	144
6.16	Schiene-Bus-Grundnetz in der Weser-Ems-Region	147
6.17	ÖPNV-Ausrichtung auf Pandemiegesehen	150
7	MAßNAHMENPLANUNG	151
8	ANHÖRUNGS- UND BETEILIGUNGSVERFAHREN IM RAHMEN DER ERSTELLUNG DES NVP 2024	152
9	ANLAGEN	153

BILDER

Bild 1	Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Cloppenburg (http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de)	12
Bild 2	Prozentualer Anteil der Altersklassen je Gemeinde im Landkreis Cloppenburg (2022) [http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de]	13
Bild 3	Bevölkerungsentwicklung nach LSN-Online: Tabelle K1010013	13
Bild 4	Anteil der Altersklassen im Landkreis Cloppenburg in den Jahren 2020, 2025 und 2030 [http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de]	14
Bild 4	Organisationsstruktur Landkreis Cloppenburg	18
Bild 5	Haltepunkte NordWestBahn, eigene Darstellung, Kartengrundlage MapInfo	31
Bild 6	Linienweg der Linie OM1 (Quelle GVS)	36
Bild 7	Liniennetz moobil+ im Landkreis Cloppenburg	43
Bild 8	Liniennetz moobil+ in der Stadt Cloppenburg (Ersatz der M10 durch C1 – C4 ab 01.10.2024)	44
Bild 9	Liniennetzplan RE18 [https://www.nordwestbahn.de/de/liniennetz]	45
Bild 10	Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) im Landkreis Cloppenburg im Vergleich.	56
Bild 11	Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den moobil+-Linien im Landkreis Cloppenburg (Quelle: eigene Aufzeichnungen mittels moobil+-Buchungssystem)	58
Bild 12	Ausschnitt aus dem Liniennetzplan im SBGN-Konzept mit dem Fokus auf Cloppenburg	145

TABELLEN

Tabelle 1	Schulen und Zahlen der Schüler im Landkreis Cloppenburg (2024)	17
Tabelle 2	Fahrtenangebot RE18 (NordWestBahn) gültig ab: 29.06.2024, abgerufen unter: https://www.nordwestbahn.de/de/weser-ems/unsere-region/streckennetz/linie/re-18	30
Tabelle 3	Buslinien im Landkreis Cloppenburg mit regionaler und überregionaler Bedeutung	32
Tabelle 4	Auf den Schulverkehr ausgerichtete Linien im Landkreis Cloppenburg	34
Tabelle 5	Übersicht Linien und Linienbündel des moobil+-Angebots	42
Tabelle 6	Haltestellen > 200 Ein- und Aussteigende/Tag, Quelle: Reisendenerhebung 2016/17, GVS	47
Tabelle 7	Übersicht der P+R bzw. B+R Plätze an den Umsteigepunkten zur NWB	50
Tabelle 8	Aufteilung der Verkehrsnachfrage nach Fahrtzweck, Quelle: Reisendenerhebung 2016/17	55
Tabelle 9	Haltestelleneinzugsbereiche	77
Tabelle 10	Kenngößen der Verbindungsqualität (Mindeststandard)	78
Tabelle 11	Haltestellenkategorien	83
Tabelle 12	Mindestausstattung Haltestellen	84
Tabelle 13	Linienverkehre nach Netzebene	102
Tabelle 14	Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) nach/von Cloppenburg (Fahrplanjahr 2020/21)	105
Tabelle 15	Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) nach/von Friesoythe (Fahrplanjahr 2020/21)	106
Tabelle 16	Ausstattung der Bushaltestellen an Zugangspunkten der NordWestBahn [http://daten.zvbn.de]	108
Tabelle 17	Maßnahmenkatalog entsprechend Nahverkehrsplan von 2018	121
Tabelle 18	Maßnahmenkatalog der mit dem NVP 2022 neu definierten Maßnahmen	125
Tabelle 19	Maßnahmenkatalog der mit dem NVP 2024 neu definierten Maßnahmen	125

ABKÜRZUNGEN

AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
ASV	Amt für Straßen- und Verkehrswesen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
B+R	Bike & Ride
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
IV	Individualverkehr
K	Kreisstraße
KP	Knotenpunkt
L	Landesstraße
LK	Landkreis
Lkw	Lastkraftwagen
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
Infz	leichtes Nutzfahrzeug (< 3,5t)
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NWB	NordWestBahn
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
OL	Oldenburg (gemäß Kfz.-Kennzeichen)
Oldb.	Oldenburg
OM	Oldenburger Münsterland
OS	Osnabrück (gemäß Kfz.-Kennzeichen)
P+R	Park & Ride
Pkw	Personenkraftwagen
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
QZG	Quell-Zielgruppe
RegFNP	Regionaler Flächennutzungsplan
ZIV	Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme GmbH

QUELLEN

- ASV. (2008). *Unfallauswertung 2006 – 2007 für die L 3006*. Frankfurt: Amt für Straßen und Verkehrswesen Frankfurt.
- DRC. (2009). *Anbindung des Gewerbegebietes Eschborn Süd an die Landesstraßen L 3005 / L 3006 – Fortschreibung*. Darmstadt: Durth Roos Consulting GmbH.
- FGSV. (2003). *Hinweise zur Datenvervollständigung und Datenaufbereitung in verkehrstechnischen Anwendungen*. Köln: Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen e.V.
- FGSV. (2008). *Richtlinien für die Anlage von Autobahnen RAA*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. .
- HBS. (2009). *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
- HBVA. (2010). *Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen*. (A. Strassenentwurf, Hrsg.) Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen e.V.
- ÖPNVG-Hessen. (kein Datum). *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen*. Wiesbaden: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.
- OSM. (14. 03 2013). Von www.openstreetmap.org abgerufen
- PBefG. (2007). *Personenbeförderungsgesetz* (Art. 27 G v. 7.9.2007 I 2246 Ausg.). Bundesministeriums der Justiz.
- RiLSA. (2010). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen*. (A. Verkehrsmanagement, Hrsg.) Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
- TUD. (2011). *Leitfaden zur Erstellung von Störfallprogrammen der DB*. Darmstadt.
- Wikipedia. (14. 03 2013). Von <http://de.wikipedia.org/wiki/Hauptseite> abgerufen
- NNVG: Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz in der zum 26.04.2024 gültigen Fassung

1 Einleitung¹

Der Nahverkehrsplan (NVP) zeigt als Rahmenplan die strategische Ausrichtung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für die nächsten fünf Jahre auf. Erster Tag der Gültigkeit des Nahverkehrsplans 2024 ist der 20.12.2024. Der NVP wird durch den jeweils zuständigen Aufgabenträger erstellt. Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV in seinem Gebiet ist der Landkreis Cloppenburg. Die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt in der Verantwortung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) als Aufgabenträgerin. Da der Schienenverkehr im Landkreis ein wesentliches Element des ÖPNV darstellt, werden auch Aussagen und Kenndaten des SPNV-Angebots aufgeführt, um so das Gesamtangebot darstellen zu können.

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan 2024 findet die dritte Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans 2018 statt.

Im Einzelnen gliedert sich der Nahverkehrsplan 2024 in folgende Kapitel:

- Die Bestandsaufnahme (Kap. 2) stellt die relevanten rechtlichen, planerischen und strukturellen Rahmenbedingungen sowie die Kenndaten und Entwicklungen in komprimierter Form dar, sofern hierfür aussagekräftige Daten verfügbar sind.
- Mit den Zielen und Leitlinien zur Umsetzung (Kap. 3) legen der Landkreis Cloppenburg als Aufgabenträger sowie die Gemeinden und Städte des Landkreises auf Basis des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG, Grundsätze und Ziele § 2 (4)) gemeinsam die Ausrichtung des ÖPNV fest. Ziele und Leitlinien bilden den strategischen Orientierungsrahmen für die Ausgestaltung des Anforderungsprofils.
- Das Anforderungsprofil (Kap. 4) definiert die handlungs- und maßnahmenbezogenen Mindestanforderungen und Qualitätsstandards des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und setzt damit konkrete Zielvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV-Angebots.

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Folgenden auf die gleichzeitige Verwendung weiblicher und männlicher Sprachformen verzichtet und das generische Maskulinum verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

- In der Mängel-Chancen-Analyse (Kap. 5) werden der Bestand des Angebots und die vorhandenen organisatorischen Strukturen im ÖPNV unter Beachtung des Anforderungsprofils bewertet. Positive Befunde („Chancen“) gilt es zu erhalten bzw. zu fördern, identifizierte Defizite („Mängel“) sollen im Rahmen der Handlungsmöglichkeiten durch Maßnahmen zielgerichtet reduziert werden. Die Mängel-Chancen-Analyse ist damit die Grundlage für das Maßnahmenkonzept.
- Das Maßnahmenkonzept (Kap. 6) beschreibt die konkreten Handlungsansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes. Die Maßnahmen beziehen sich auf alle fachlichen Aspekte des Nahverkehrsplans. Entsprechend dem Charakter des NVP als strategischer Rahmenplan werden die Maßnahmen überwiegend auf einer prinzipiellen Detaillierungsebene formuliert.
- Die Maßnahmenplanung (Kap. 7) dient dazu, auf das weitere Vorgehen hinsichtlich der dargestellten Maßnahmen hinzuweisen.
- Abschließend wird auf das Beteiligungs- und Anhörungsverfahren eingegangen.

1.1 Hintergrund der ersten Weiterentwicklung des NVP 2018

Bei der ersten Weiterentwicklung des NVP 2018 handelte es sich um eine offizielle Fortschreibung des Plans. Die finale Fassung dieser Fortschreibung des NVP vom 17.10.2019 wurde vom Kreistag in seiner Sitzung am 17.12.2019 beschlossen.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde aus den folgenden Gründen durchgeführt:

Erfüllung der Anforderungen des § 7 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG):

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz) macht folgende Vorgabe:

§ 7c Anpassung der Nahverkehrsplanung, Berichtspflicht

(1) 1 Abweichend von § 6 Abs. 1 Satz 1 haben die kommunalen Aufgabenträger (§ 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3) unter Berücksichtigung der zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten gemäß den §§ 7a und 7b bis zum Ablauf des 31. Dezember 2019 jeweils ihren Nahverkehrsplan anzupassen und fortzuschreiben.

Um dieser Vorgabe zu entsprechen, wird nun im neuen Kapitel 3.4 die entsprechende Verwendung der Mittel dargestellt.

Durchführung einer Linienbündelung

Die Ziele des Landkreises wurden in Kapitel 3.5 dahingehend erweitert, dass die Linien im Landkreis zukünftig gebündelt genehmigt werden sollen. Die in diesem Zusammenhang stehende Maßnahme M26 („Auswertung des Linienbündelungskonzepts“) wurde dementsprechend als abgeschlossen dargestellt.

1.2 Hintergrund der zweiten Weiterentwicklung des NVP 2018

Viele der im Nahverkehrsplan mit Stand vom 17.10.2019 vorgesehenen Maßnahmen waren zum Zeitpunkt der Weiterentwicklung des NVP im Jahr 2022 bereits durchgeführt. Demgegenüber standen zahlreiche Vorhaben zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg an bzw. wurden bereits begonnen. Dieser Tatsache wurde durch die Weiterentwicklung des NVP Rechnung getragen.

Die wesentliche Grundlage für diese Weiterentwicklung des NVP stellte eine entsprechende Beschlussfassung des Kreistages dar, in der die Themen für die Weiterentwicklung vorgegeben waren. Der weiterentwickelte Plan wurde dann den von ihm betroffenen Stellen im Anhörungsverfahren kommuniziert und die daraus resultierenden Stellungnahmen wurden bei der weiteren Bearbeitung des Plans berücksichtigt; ein finaler Beschluss des Plans durch den Kreistag fand allerdings nicht statt. Insofern diente der weiterentwickelte NVP dem ÖPNV-Bereich des Landkreises als Arbeitsgrundlage und wird auch weiter als „NVP 2022“ bezeichnet. Er stellte aber keine verbindliche Vorgabe für die LNVG dar.

Bei der Erstellung des NVP 2022 wurden die folgenden Themenbereiche behandelt:

1. Ausbau der Zusammenarbeit im ÖPNV-Bereich mit benachbarten Aufgabenträgern, insbesondere dem Landkreis Vechta.
2. Realisierung eines ÖPNV-Gesamtsystems, in das sämtliche ÖPNV-Angebote im Landkreis eingebunden sind, und mit dessen Hilfe den Fahrgästen intermodale Verkehrsangebote über eine einheitliche Schnittstelle zur Verfügung gestellt werden sollen.
3. Gemeinsames Tarifsysteem innerhalb des Landkreises Cloppenburg für alle ÖPNV-Angebote und mögliche Kooperation mit dem Landkreis Vechta zur Schaffung eines gemeinsamen Tarifgebiets.
4. Kontinuierliche Beobachtung des Mobilitätsverhaltens mit dem Ziel, weitere Chancen für ÖPNV-Verbesserungen erkennen und die Auswirkungen bereits durchgeführter Maßnahmen evaluieren zu können.
5. Wissenschaftliche Begleitung bei der weiteren Einführung von moobil+, um fundierte Informationen über Erfolgsfaktoren und Hemmnisse bei der Einführung des neuen Angebots zu erhalten. Weiter sollen mit Hilfe der wissenschaftlich fundierten Erkenntnisse die Voraussetzungen für politische Entscheidungsfindung bezüglich der Fortführung des Angebots geschaffen werden.
6. Kontinuierliche Optimierung des moobil+-Angebots und des moobil+-Betriebs, auf der Basis der wissenschaftlichen Erkenntnisse und weiterer Erkundungen und Aufzeichnungen des Landkreises.
7. Planung des Prozesses zur Entscheidungsfindung hinsichtlich der Verlängerung des moobil+-Pilotbetriebs um weitere zwei Jahre und bezüglich

der Neuausschreibung der moobil+-Verkehrsleistungen für eine nahtlose Fortsetzung des Angebots nach Ablauf der bisher geplanten vierjährigen Betriebszeit.

8. Planung der Vergabe der Verkehrsleistungen, die in den vom Landkreis bereits definierten Linienbündeln enthalten sind.
9. Durchführung von systematischen Qualitätsmessungen in Form so genannter „Mystery-Shopping-Aktionen“ als Grundlage zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots.
10. Einführung einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen den Landkreisen Cloppenburg und Vechta.
11. Prüfung der Einrichtung weiterer landesbedeutsamer Buslinien in weitere Nachbarlandkreise.
12. Erbringung eines wesentlichen Beitrags zur Realisierung eines Schiene-Bus-Grundnetzes in der gesamten Weser-Ems-Region durch die Übernahme der „Patenschaft“ für das Thema Mobilität in der Region.
13. Weiterentwicklung des Haltestellenprogramms.
14. Schaffung einer fundierten Grundlage zur Kategorisierung und dem entsprechenden weiteren Ausbau der Haltestellen im Landkreis Cloppenburg in Form einer kontinuierlichen Erkundung der Haltestellenfrequentierung.
15. Prüfung der Möglichkeiten zur Schaffung dynamischer Fahrgastinformationen auf der Basis eines Echtzeitinformationssystems.
16. Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebsformen für ÖPNV-Fahrzeuge unter Berücksichtigung der Clean Vehicles Directive (CVD) der EU, der entsprechenden Bundesgesetzgebung und der Branchenvereinbarung des Landes Niedersachsen.
17. Im Sinne der bereits 2018 beschlossenen Leitlinie L6 (Drittnutzerfinanzierung) soll im Zuge der Einführung einer Mobilitätsplattform auch ein Konzept zur Beteiligung Dritter an den ÖPNV-Kosten des Landkreises entwickelt und umgesetzt werden.

Mit der planerischen Behandlung dieser Themenbereiche wurden einerseits die Ziele, Leitlinien und das Anforderungsprofil entsprechend erweitert. Weiter wurden neue Maßnahmen zur Erreichung der Ziele bzw. Erfüllung der Anforderungen festgelegt. Die zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP 2022 bereits durchgeführten Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2018 wurden entsprechend kenntlich gemacht. Sie wurden aber zwecks Nachverfolgung der Historie des Nahverkehrsplans nicht ganz aus dem Dokument entfernt. Weiter wurden alle im Dokument aufgeführten Tabellen und Bilder auf deren Gültigkeit hin überprüft und wo nötig aktualisiert. Der NVP 2022 wurde auch

hinsichtlich aller darin aufgeführten weiteren Aspekte aktualisiert. Dies gilt insbesondere hinsichtlich des 2020 neu eingeführten moobil+-Rufbus-Angebots.

1.3 Hintergrund der dritten Weiterentwicklung des NVP 2018 (= Nahverkehrsplan 2024)

Der Bestand an ÖPNV-Leistungen im Landkreis Cloppenburg hatte sich seit dem NVP 2022 deutlich verändert. Die damit verbundenen Neuerungen wurden in den NVP 2024 insbesondere im Bereich der Bestandsaufnahme eingebracht. Daneben wurden bereits abgeschlossene Maßnahmen als solche kenntlich gemacht, sich noch in Arbeit befindende Maßnahmen aktualisiert und neue Vorhaben als neue Maßnahmen eingebracht. In diesem Zusammenhang fand auch eine Schärfung und Aktualisierung der permanenten Aufgaben im ÖPNV-Bereich statt.

Zum NVP 2024 wurden im Rahmen eines Anhörungsverfahrens von allen von ihm betroffenen Stellen Stellungnahmen eingeholt, die bei der Erstellung der finalen Fassung entsprechend berücksichtigt wurden.

Bei der Erstellung des NVP 2024 wurden die folgenden Themenbereiche behandelt:

1. Einführung der landesbedeutsamen Buslinie OM1 zwischen den beiden Kreisstädten Cloppenburg und Vechta seit Dezember 2023.
2. Nutzung der Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung bei der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg.
3. Überführung des moobil+-Pilotbetriebs in einen auf Dauer angelegten Regelbetrieb ab April 2024.
4. Verdeutlichung der mit den moobil+-Rufbuslinien verbundenen Beförderungszwecke.
5. Erweiterung der moobil+-Linien um 4 neue Linien (C-Linien) in der Funktion eines Stadtbusses für die Stadt Cloppenburg ab Oktober 2024.
6. Darstellung des erarbeiteten Verfahrens zur Aufteilung der Einnahmen von Verkehren, die dem moobil+-Tarif unterliegen.
7. Verdeutlichung der Vorgaben bei der Umsetzung des Bündelungskonzeptes.
8. Festlegung einer Maßnahme zur Prüfung der Einführung des im Landkreis Vechta bereits genutzten moobil+Taxi-Angebots (M74)
9. Darstellung von zwei neuen Maßnahmen als aktiver Beitrag des Landkreises Cloppenburg zur Realisierung eines Schiene-Bus-Grundnetzes in der Weser-Ems-Region (M75 und M76)

Der aktuelle Stand aller zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP 2024 vorgesehenen Maßnahmen aus den vorausgegangenen Nahverkehrsplänen 2018 und 2022 wurde

beschrieben. Weiter wurden alle im Dokument aufgeführten Tabellen und Bilder auf deren Gültigkeit hin überprüft und wo nötig aktualisiert. Der NVP 2024 wurde auch hinsichtlich verschiedener weiterer Aspekte auf den aktuellen Stand gebracht.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Gesetzliche, verkehrspolitische und fachliche Rahmenbedingungen

2.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Gesetzliche Grundlage für den Nahverkehrsplan sind das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sowie das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG).

Gemäß § 8 (3) PBefG

- definiert der Aufgabenträger „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“

Gemäß § 6 NNVG

- stellen die Aufgabenträger jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan auf.
- soll der Nahverkehrsplan folgende Inhalte umfassen:
 - Bestand von Bedienungsangebot und wesentlichen Verkehrsanlagen im Planungsgebiet,
 - Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV,
 - Maßnahmen und Investitionen (unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers) für den SPNV und sonstigen ÖPNV,
 - Finanzbedarf für Investitionen einschließlich Folgekosten sowie für Betriebskostendefizite aus vorhandenem bzw. geplantem Bedienungsangebot und Finanzierungsplan.
- ist der Nahverkehrsplan an das geplante Bedienungsangebot der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sowie an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen.
- darf der Nahverkehrsplan nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmen führen; die vorhandenen Verkehrsstrukturen sind zu beachten.

- ist der Nahverkehrsplan unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmen aufzustellen. Für kreisangehörige Gemeinden oder Verbandsmitglieder, die Aufgabenträger sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsmitglieder, die Straßenbaulastträger, die Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) sind zu beteiligen.
- ist der Nahverkehrsplan dem Land vorzulegen.

Der Nahverkehrsplan (NVP) bildet damit den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Planungsraum. Dabei bestehen die nachfolgend genannten Vorgaben zur inhaltlichen Ausrichtung und zum Verfahren.

Gemäß § 8 (3) und (3a) PBefG

- müssen die vorhandenen Verkehrsstrukturen beachtet werden.
- sind die Belange der in ihrer Mobilität und der sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Ziel ist es, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
- sind bei der Aufstellung des NVP die vorhandenen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen. Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände sind anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Gemäß § 2 (4) und § 5 (1) NNVG

- soll sich das Bedienungsangebot nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten;
- sollen die Fahrzeuge umweltverträglich und bequem sein. Bei Fahrzeugbeschaffung und Einrichtung von Verkehrsanlagen sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen, insbesondere die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern, angemessen zu berücksichtigen.

- ist bei der Gestaltung von baulichen Anlagen sowie beim Bedienungsangebot den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen².
- sind sichere und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr anzustreben;
- haben sich die Aufgabenträger im Interesse einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung bei der Planung des Bedienungsangebots miteinander ins Benehmen zu setzen, soweit die zwischen ihnen bestehenden Beziehungen im öffentlichen Personennahverkehr betroffen sind. Eine Zusammenarbeit mit Aufgabenträgern außerhalb Niedersachsens ist anzustreben.

Für alle Ausführungen des Nahverkehrsplanes wird die Einhaltung bestehender Bundes- und Landesgesetzgebungen (z.B. Niedersächsisches Tariftreue- und Vergabegesetz - NTVergG) vorausgesetzt.

Der NVP entfaltet seine Wirkung nicht nur über die Vorgaben des Aufgabenträgers für die Gestaltung gemeinwirtschaftlicher Verkehre, sondern wirkt sich auch auf die Gestaltung der eigenwirtschaftlichen Verkehre aus, da die Genehmigungsbehörde gemäß § 8 (3) PBefG im Rahmen ihrer Befugnisse und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen hat.

2.1.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die zu beachtenden Ziele der Raumordnung und Landesplanung werden durch das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen LROP und das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Cloppenburg festgelegt.

Gemäß LROP

- ist der ÖPNV zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen,
- sollen den ÖPNV ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und

² Die "Berücksichtigung der besonderen Belange von Frauen" ist eine allgemeine Forderung des NNVG und bezieht sich hinsichtlich des Bedienungsangebotes auf alle Angebotselemente, vor allem auf die flächendeckende räumliche und zeitliche Verfügbarkeit der Verkehrsangebote sowie auf die subjektive Sicherheit bzw. die Sicherheit vor Gewalt durch entsprechende Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen und Zuwegung.

gestärkt werden,

- sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen (RROP) Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen, wobei sicherzustellen ist, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt ist.

Gemäß RROP

- soll die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen untereinander und mit der Verkehrsgemeinschaft Cloppenburg (VGC) bzw. den gemeindlichen Aufgabenträgern gefördert werden, hiermit
- soll der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zu einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgestaltet werden.
- soll neben der Verknüpfungsfunktion des ÖPNV mit dem MIV ein koordiniertes Bus-Schiene-Angebot weiterentwickelt werden,
- soll ein hierarchisch aufgebautes Gesamtsystem angestrebt werden,
- ist anzustreben, Ortsteile mit noch fehlendem ÖPNV-Anschluss zumindest an den zentralen Ort in der Gemeinde anzubinden,
- sollen Ziele und Maßnahmen zur Weiterentwicklung bedarfsgerecht auch Landkreis übergreifend abgestimmt werden,
- sollen weitere Verbesserungen zur Übereinstimmung der Schiene-Bus-Anschlusszeiten, insbesondere in den Tagesrandlagen, angestrebt werden,
- sollen die Nutzungsmöglichkeiten der nicht motorisierten Bevölkerung, die auf den ÖPNV angewiesen ist, verbessert werden.

2.1.3 Sonstige Konzepte

Die Kommunen innerhalb des Landkreises Cloppenburg verfügen teilweise über eigene Zielsetzungen im Hinblick auf verkehrliche Fragestellungen. Überwiegend sollen diese Zielsetzungen dazu beitragen, CO₂-Emissionen zu reduzieren (z.B.: durch integrierte Klimaschutzkonzepte), den Modal-Split-Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu steigern (z.B.: Radwegekonzept) und den öffentlichen Verkehr auf die Herausforderungen der kommenden Jahre vorzubereiten.

Besondere Synergien dazu finden sich in folgenden Punkten wieder:

- Förderung Fuß- und Radwegeverkehr,
- Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung (hinsichtlich Fahrverhalten, Radnutzung, ÖPNV),

- Optimierung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖPNV,
- Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept des Landkreises Cloppenburg sowie
- Steigerung der Nutzung ÖPNV (Verbesserung des Modal-Split-Anteils).

2.2 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.2.1 Raumstruktur und Siedlungsentwicklung

Der Landkreis Cloppenburg liegt im Oldenburger Münsterland und gehört dem ehemaligen Regierungsbezirk Weser – Ems im Nordwesten Niedersachsens an. Er grenzt im Nordwesten an den Landkreis Leer, im Norden an den Landkreis Ammerland, im Osten an den Landkreis Oldenburg, im Südosten an den Landkreis Vechta, im Süden an den Landkreis Osnabrück und im Westen an den Landkreis Emsland.

Unter Gesichtspunkten der Raumordnung kann der Landkreis Cloppenburg dem ländlichen Raum des Landes Niedersachsen zugeordnet werden.

Das Kreisgebiet stellt ein Bindeglied zwischen Oldenburg und Osnabrück dar. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Oldenburg und Osnabrück, da der Landkreis Cloppenburg selbst über kein eigenes Oberzentrum verfügt. Die Kreisstadt Cloppenburg sowie die Stadt Friesoythe sind die Mittelzentren innerhalb des Kreisgebiets. Ergänzend sind Bremen (als Oberzentrum) und Lingen/Ems (als Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion) als kulturelle und wirtschaftliche Bezugspunkte zu nennen.

Kennzeichnend ist die sehr lockere Besiedlung mit zahlreichen kleinen Ortschaften und Einzelhöfen (Bauernschaften). Diese disperse Siedlungsstruktur ohne räumliche Konzentration an Siedlungsbändern erschwert die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Linienverkehr, besitzt aber z. B. durch das sehr feinmaschige Straßenverkehrsnetz Potenziale für eine Optimierung der Erschließung mit bedarfsorientierten öffentlichen Verkehren.

2.2.2 Bevölkerungsstruktur

Der Landkreis Cloppenburg ist durch eine positive Bevölkerungsentwicklung geprägt. Zwischen den Jahren 2000 und 2024 konnte ein Zuwachs um rund 29.807 Einwohner verzeichnet werden, wohingegen die Bevölkerungszahl in Deutschland insgesamt im gleichen Zeitraum rückläufig war.

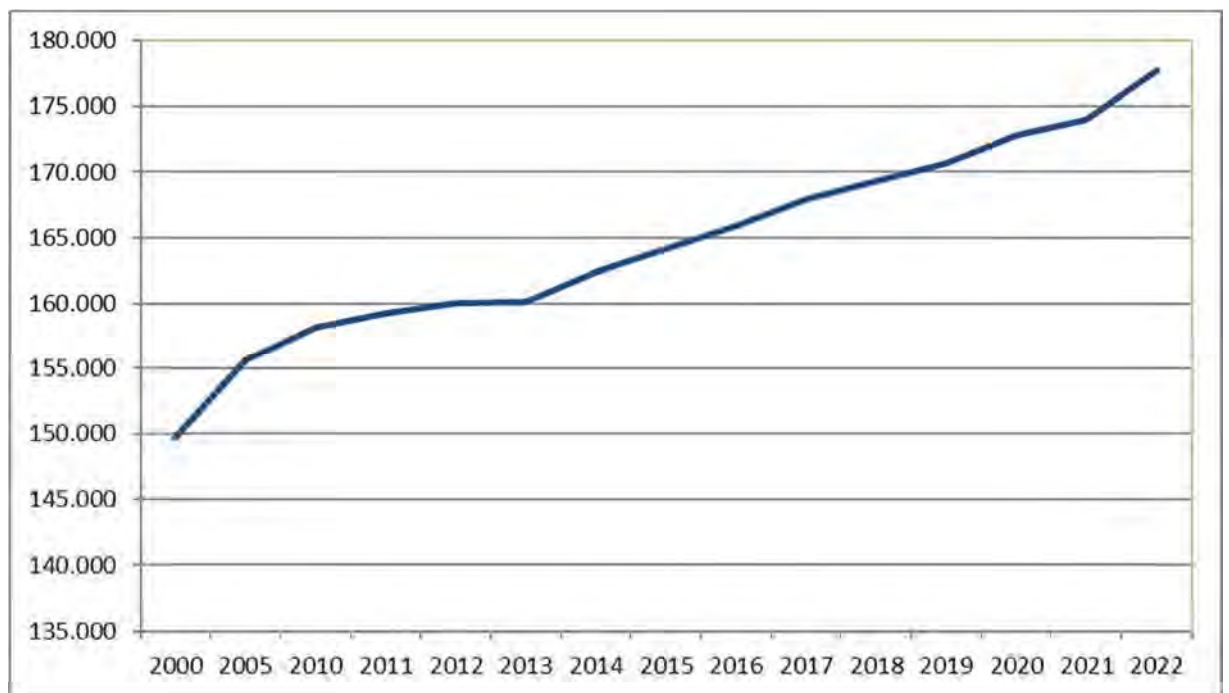


Bild 1 Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Cloppenburg
(<http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de>)

Für die Nachfrage im ÖPNV ist insbesondere die Entwicklung der Altersstruktur relevant. Bezogen auf die im ländlichen Raum wichtige Zielgruppe „Schüler/-innen; Auszubildende“ weist der Landkreis Cloppenburg eine prozentual anteilig „junge“ Bevölkerung auf.

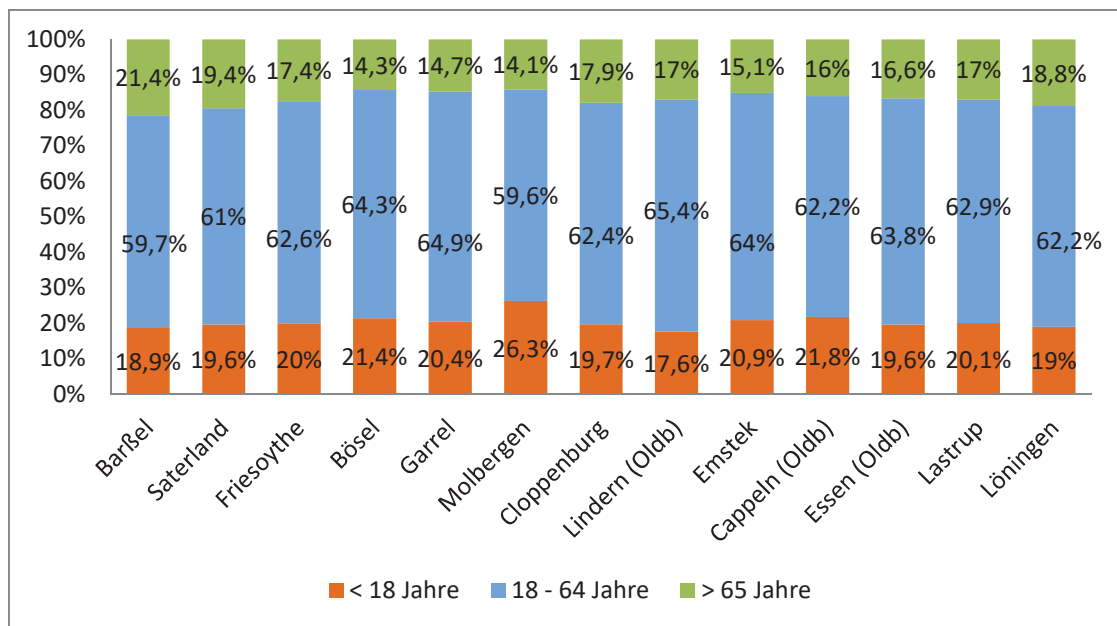


Bild 2 Prozentualer Anteil der Altersklassen je Gemeinde im Landkreis Cloppenburg (2022)
[\[http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de\]](http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de)

Die Bevölkerungsprognose für den Landkreis Cloppenburg ist mit einem Zuwachs von rund 2,6 % zum Jahr 2020 bzw. 8 % zum Jahr 2030 gegenüber dem Bezugsjahr 2016 positiv.

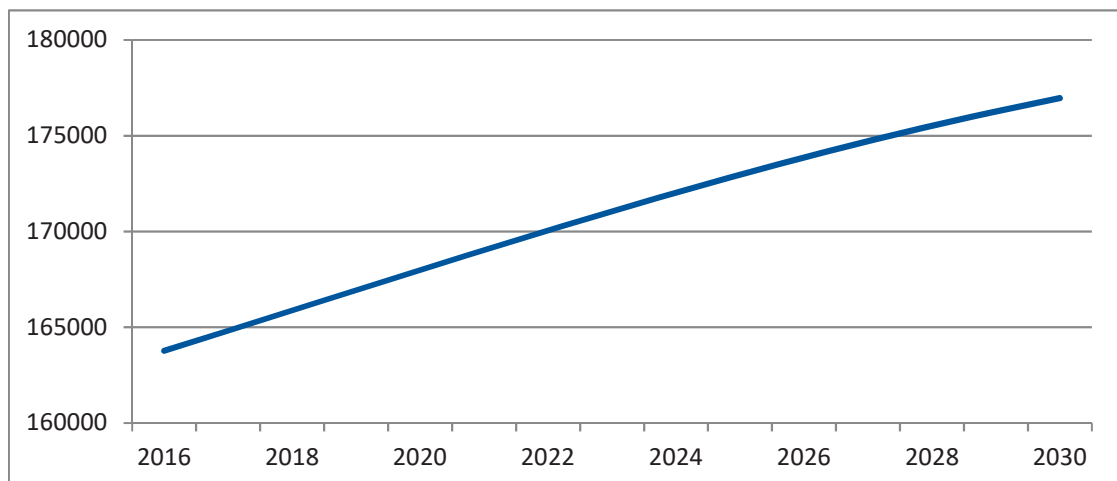


Bild 3 Bevölkerungsentwicklung nach LSN-Online: Tabelle K1010013

Relativ betrachtet stellt sich der Anteil der jungen Bevölkerungsgruppe (unter 18 Jahre) insgesamt in den kommenden Jahren stabil dar. Gleichzeitig wächst der Anteil der Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen deutlich. Hier zeigt sich, dass die für den Schulverkehr relevante Altersgruppe der bis zu 18-Jährigen bis 2020 kaum abgenommen hat und im Jahr 2030 nur minimal unter dem heutigen Niveau liegen wird (0).

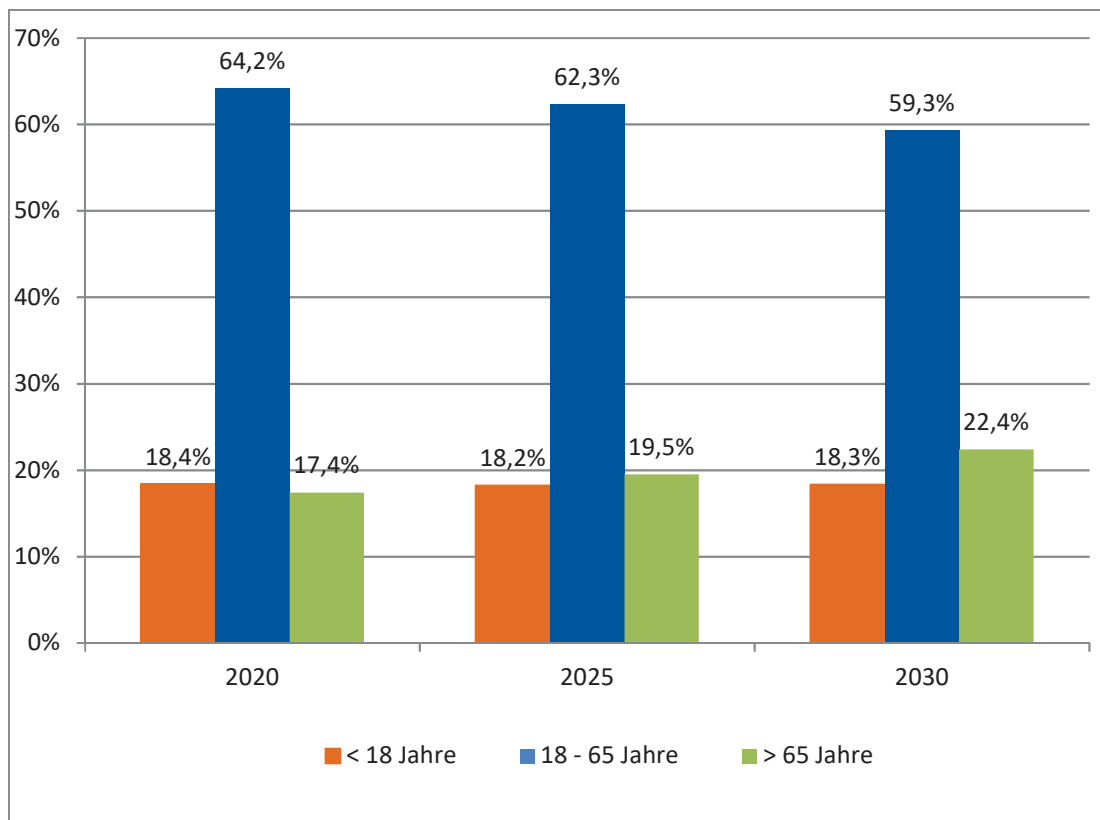


Bild 4 Anteil der Altersklassen im Landkreis Cloppenburg in den Jahren 2020, 2025 und 2030
[\[http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de\]](http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de)

Für die strategische Ausrichtung des ÖPNV prägend ist aber die wachsende Anzahl älterer Menschen (über 65 Jahre) im Landkreis Cloppenburg. Damit steigen die Anforderungen an öffentlich nutzbare Verkehrsmittel, um die Grundversorgung und das Erreichen von Orten mit mittel- und oberzentralen Funktionen zu sichern. Barrierefreiheit, kurze Zugangswege zu den Haltestellen und einfache Nutzbarkeit in Hinblick auf Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb werden verstärkt zentrale Qualitätsmerkmale eines attraktiven ÖPNV.

2.2.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerverkehr

Die regionale Arbeitsmarktsituation im Oldenburger Münsterland ist generell durch eine polyzentrische Arbeitsmarktstruktur geprägt [Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2012)]. Ursache ist einerseits die breite Streuung von kleineren Arbeitsmarktzentren und andererseits die insgesamt günstigere Beschäftigungssituation in den Wohnstandorten.

Größere Gewerbestandorte innerhalb des Landkreises befinden sich in:

- Barßel
- Bösel
- Cloppenburg
- Emstek
- Essen
- Friesoythe
- Garrel
- Lönigen
- Molbergen
- Saterland

Die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung von Auspendelnden bis zu 100 km Entfernung und Binnenpendelnden (Arbeitsort = Wohnort) beträgt für den Landkreis Cloppenburg zirka 13 Kilometer [Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2012)]. Die stärksten Pendlerverbindungen laut Bundesagentur für Arbeit innerhalb des Landkreises Cloppenburg sind:

- Barßel – Friesoythe (Entfernung: ca. 20 Km)
- Bösel – Friesoythe (Entfernung: ca. 7 Km)
- Bösel – Cloppenburg (Entfernung: ca. 25 Km)
- Bösel – Garrel (Entfernung: ca. 10 Km)
- Cappeln – Cloppenburg (Entfernung: ca. 7 Km)
- Cloppenburg – Emstek (Entfernung: ca. 8 Km)
- Cloppenburg – Essen Oldb. (Entfernung: ca. 20 Km)
- Cloppenburg – Friesoythe (Entfernung: ca. 30 Km)
- Garrel – Cloppenburg (Entfernung: ca. 15 Km)

- Lönigen – Essen Oldb. (Entfernung: ca. 14 Km)

Da bei vorliegender disperser Verteilung von Arbeitsplätzen und Wohnstandorten die Verflechtungen nicht gebündelt sind, sind die Rahmenbedingungen für ein gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) attraktives und gleichzeitig wirtschaftlich vertretbares ÖPNV-Angebot mit großen Bussen im Berufsverkehr schwierig. Andererseits bieten die geringen Distanzen aber auch Chancen für die Nutzung eines flexiblen ÖPNV, insbesondere auch in der Kombination mit Fahrrädern und Pedelecs.

2.2.4 Bildungseinrichtungen und Schulverkehre

Schulen und andere Bildungseinrichtungen sind zentrale Zielorte im ÖPNV. Der Landkreis Cloppenburg verfügt über ein differenziertes Angebot an schulischen Bildungseinrichtungen:

- berufsbildende Schulen
- Gymnasien
- Oberschulen
- eine integrierte Gesamtschule
- Realschulen
- Hauptschulen
- Grundschulen und
- Förderschulen

Schulform	Anzahl der Schulen	Anzahl der Schülerinnen und Schüler 2023/2024
Grundschule	47	8.016
Hauptschule	2	458
Realschule	3	1.593
Oberschule	12	5.067
Gymnasium	5	4.440
Integrierte Gesamtschule	1	376
Förderschulen	5	997
Berufsbildende Schule (BBS)	3	6.474
Gesamt	78	27.421

Tabelle 1 Schulen und Zahlen der Schüler im Landkreis Cloppenburg (2024)

Sowohl die Entwicklung der Schulstandorte als auch die flexiblere Gestaltung der Ganztagsbetreuung können die räumliche und zeitliche Verteilung der Schulverkehre verändern, was wiederum Auswirkungen auf die Angebotsplanung im ÖPNV zur Folge haben kann. Relevant sind darüber hinaus Bildungseinrichtungen, wie private Bildungstragende, Musik- und Volkshochschulen.

2.2.5 Freizeit, Kultur und Erholung

Im Landkreis Cloppenburg bieten Radwege, verkehrsarme Nebenstraßen sowie land- und forstwirtschaftliche Wege ein dicht geknüpftes Radwegenetz. Neben thematisierten Radtouren besteht ein ortsvernetztes ca. 1.600 Kilometer langes Radwegeleitsystem, abseits der Hauptverkehrsstraßen [Landkreis Cloppenburg, Radverkehr, (www.lkclp.de)].

Zahlreiche Ausstellungen, Bühnen, Feste, Märkte, Museen (z.B.: Museumsdorf Cloppenburg) bieten im Landkreis Cloppenburg ein vielfältiges Kulturangebot. Überregionale kulturelle Veranstaltungen gastieren in den Stadthallen der Kreisstadt Cloppenburg und der Stadt Lönigen.

Großveranstaltungen mit regionaler Bedeutung sind diverse Schützenfeste im Landkreis Cloppenburg und das City-Fest in Cloppenburg.

Gelegenheiten der Naherholung bietet die Thülsfelder Talsperre, zentral im Landkreis gelegen, das Erholungsgebiet Barßel-Saterland im Norden des Landkreises sowie das Erholungsgebiet Hasetal im Süden des Kreisgebietes. In diesen Erholungsgebieten finden sich Ausflugsziele, Campingplätze, Hotels sowie eine Jugendherberge von regionalem und überregionalem Interesse.

2.3 ÖPNV-Organisationsstruktur

2.3.1 Verankerung des ÖPNV in der Organisation des Landkreises

Die Beschlüsse der politischen Entscheidungstragenden des Landkreises in Bezug auf die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft sowie die operativen Aufgaben des Aufgabenträgers gemäß NNVG werden durch die Kreisverwaltung des Landkreises Cloppenburg, Dezernat II, Amt für Schule, Kultur, ÖPNV und Liegenschaften umgesetzt.

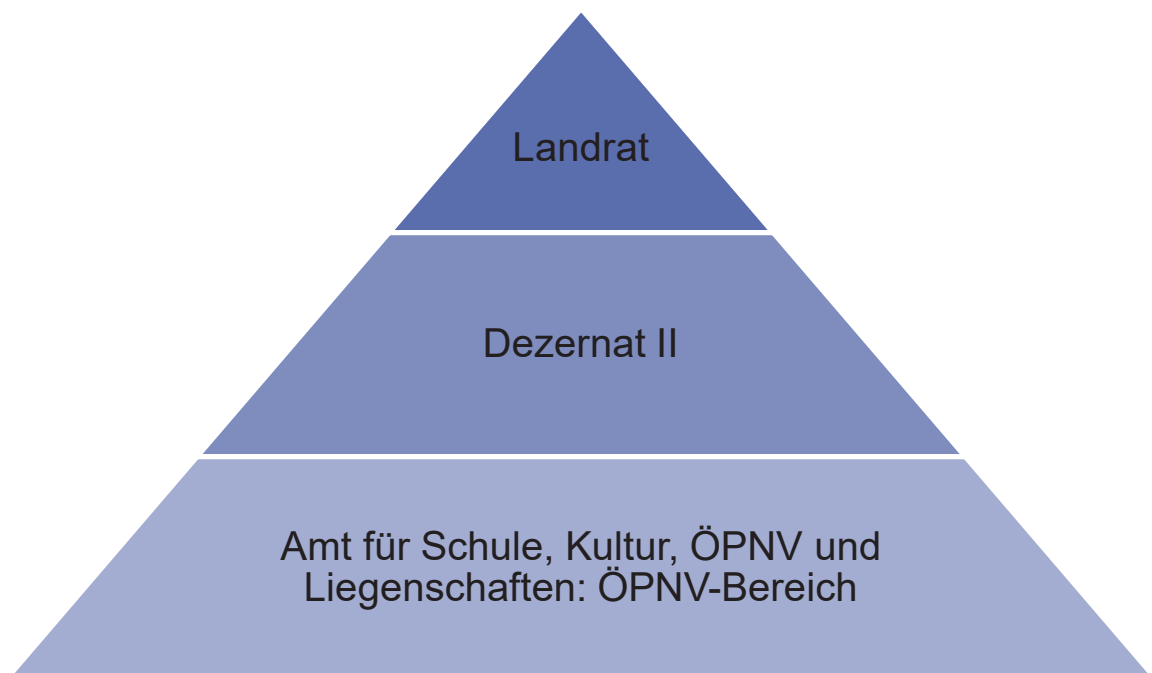


Bild 4 Organisationsstruktur Landkreis Cloppenburg

2.3.2 Permanente Aufgaben des ÖPNV-Bereichs

Zur konkreten Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben und zur Realisierung der politischen Zielsetzungen des Landkreises sind vom ÖPNV-Bereich verschiedene, auf Dauer angelegte Aufgaben wahrzunehmen, die nachfolgend kurz dargestellt werden:

PA-1 Erhalt und Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots

Der ÖPNV-Bereich nimmt die Aufgabe wahr, das Nahverkehrsangebot im Landkreis ständig zu überprüfen, Maßnahmen zu dessen Erhalt und Weiterentwicklung abzuleiten und entsprechende Empfehlungen an die politisch verantwortlichen Stellen und Personen u.a. im Rahmen des Nahverkehrsplans zu erarbeiten. Im Fokus des Monitorings stehen dabei alle im Anforderungsprofil definierten Punkte zu denen die Organisationsstruktur, die Netz- und Linienstruktur, die Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Angeboten und Intermodalität, die Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung, die Einhaltung der Qualitätsstandards einschließlich Qualitätssicherung und die Anforderungen an die Barrierefreiheit gehören. Zur Weiterentwicklung des Angebots gehört auch das permanente Monitoring des Mobilitätsverhaltens im Landkreis, um den Erfolg des Angebots permanent überprüfen und entsprechende Verbesserungsmaßnahmen ableiten zu können.

Nachfolgend werden einzelne Aufgabenstellungen dargestellt, die es im Rahmen der permanenten Aufgaben zu erledigen gilt:

PA-1-1 Prüfung der internen Leistungsfähigkeit:

Mit der Prüfung der internen Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Bereichs soll die Entscheidungsgrundlage bezüglich der Weiterentwicklung der internen Strukturen im ÖPNV-Bereich fortlaufend aktualisiert werden.

Der ÖPNV-Bereich wurde seit dem Nahverkehrsplan 2018 deutlich erweitert:

- Im Jahr 2022 wurde der ÖPNV-Bereich in einer eigenen Abteilung innerhalb des Amtes 40 ausgegliedert.
- Für die Aufgabe des Mobilitätsmanagers wurde eine neue Stelle geschaffen.
- In der neuen Mobilitätszentrale arbeiten insgesamt sechs Mitarbeiter*innen (in Teilzeit, je 23 Std).
- Es wurden zwei neue Stellen (mittlerer und gehobener Dienst) im ÖPNV-Bereich geschaffen.

Die Organisation, Bewilligung und Abrechnung der Schülerbeförderung wurden in den ÖPNV-Bereich integriert.

PA-1-2 Beobachtung der Nachfrageentwicklung und des Mobilitätsverhaltens:

Zur Beobachtung Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Einwohnerinnen und Einwohner im Landkreis Cloppenburg wurde mit den Haushaltsbefragungen in den Jahren 2020 und 2022 eine wichtige Grundlage geschaffen. Eine weitere Befragung ist für das Jahr 2027 geplant.

PA-1-3 Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien:

Zur Entwicklung der Regionallinien der Netzebene 1 wurden seit 2018 verschiedene Maßnahmen eingeleitet bzw. durchgeführt:

- Einführung der landesbedeutsamen Buslinie zwischen den Kreisstädten Cloppenburg und Vechta (OM1),
- Entwicklung eines Linienbündelungskonzeptes, damit zukünftig nicht nur die Verkehrsleistungen für einzelne Linien erbracht werden, sondern die Leistungen für eine Gruppe von zusammengehörenden Linien gemeinsam betrachtet werden können.
- Im Nordkreis wurde ein Zubringerverkehr zu Buslinie 280 entwickelt (Linie 918).
- Die Linien S90 und 900 wurden dahingehend optimiert, dass der Bahnhof in Augustfehn nun mit angebunden ist.
- Die Linie 910 (Anbindung an das Oberzentrum Oldenburg) wurde mit einem höheren Takt ausgestattet.

Mit dem NVP 2022 wurden weitere Maßnahmen geplant, mit denen die weitere Entwicklung der Regionallinien konkretisiert wird (siehe dazu u.a. M65, M66 und M70).

PA-1-4 Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität:

Mit der Realisierung des moobil+-Rufbussystems und der Linie OM1 wurde eine sehr deutliche Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität im Landkreis Cloppenburg erreicht. Dies gilt insbesondere für das Gebiet der Stadt Cloppenburg, wo durch die Einführung der C-Linien ein Angebot mit Stadtbus-Qualität entstanden ist.

Der Bedarf und die Möglichkeiten für eine weitere Verbesserung der Verbindungsqualität durch Änderungen oder Erweiterungen der bereits bestehenden Verbindungen (z.B. durch Fahrplanänderungen oder Taktverdichtungen) aber auch durch eine bedarfsorientierte Ausweitung des ÖPNV-Angebots an Abenden und am Wochenende soll kontinuierlich geprüft werden.

Eine deutliche Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität könnte ggf. auch durch die Einführung des moobil+Taxi erreicht werden. Dies soll geprüft werden (siehe dazu Maßnahme M74).

PA-2 Umsetzung der besonderen Anforderungen an den auf den Schulverkehr ausgerichteten ÖPNV

Zu den permanenten Aufgaben des ÖPNV-Bereichs gehört es insbesondere, auf die Umsetzung der besonderen Anforderungen an den auf den Schulverkehr ausgerichteten ÖPNV zu achten. Dies betrifft die Erschließungsqualität, die Verbindungsqualität, die Beförderungsqualität und die Organisation und Verantwortlichkeiten in diesem Bereich. Das Ziel liegt dabei darin, die sich aus der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Cloppenburg abzuleitenden Anforderungen an den ÖPNV im vollen Umfang gerecht werden zu können.

Die Wartezeiten vor Schulanfang bzw. nach Schulende und die Beförderungszeiten der Schulbesuchenden werden systematisch geprüft und mit den Planungswerten in der Schülerbeförderungssatzung abgeglichen. Bei regelmäßigen Überschreitungen der maximalen Wartezeiten oder Beförderungszeiten werden mit den zuständigen Verkehrsunternehmen Möglichkeiten zur Verbesserung der Angebote erkundet und nach Möglichkeit umgesetzt, ohne dabei deren Status der Eigenwirtschaftlichkeit zu gefährden. Wenn nicht anders möglich, werden zeitweise freigestellte Schulverkehre eingeführt, um die Vorgaben einzuhalten.

Seit dem NVP 2018 wurden bereits folgende Maßnahmen zur Optimierung des Schulverkehrs umgesetzt:

- Die Ortschaft Brokstreek wurde in den Busumlauf der Linie 925 aufgenommen und damit die Beförderung der Schüler in den ÖPNV integriert.
- Die Linie 930 wurde morgens um eine zusätzliche Fahrt ergänzt, damit Schüler aus Lönigen die Möglichkeit erhalten, zeitgerecht die Oberschule in Lastrup erreichen zu können.
- Für die Schüler aus Hemmelte wurden die Linien 911 und 913 im Rahmen der EU-Ausschreibung und gemeinwirtschaftlichen Vergabe dahingehend angepasst, dass eine Anbindung nach Lönigen ab dem Schuljahr 2024/2025 besteht. Somit besteht für die Schüler in Hemmelte die Möglichkeit das Gymnasium in Lönigen zu besuchen.
- Es wurden auf verschiedenen Linien zeitliche Anpassungen im Fahrplan mit dem Ziel durchgeführt, die Beförderungs- und Wartezeiten für die Schüler zu verkürzen. Dahingehende Untersuchungen sollen im gesamten Gebiet des Landkreises fortgesetzt und wo möglich Optimierungen durchgeführt werden. Weiter soll durch regelmäßige Kontrollen evaluiert werden, inwiefern die durchgeführten Änderungen zur beabsichtigten Verbesserung geführt haben.

PA-3 Zusammenarbeit mit allen für den ÖPNV relevanten Stellen

Der ÖPNV-Bereich arbeitet im Zuge der Wahrnehmung seiner Aufgaben mit allen für den ÖPNV relevanten internen und externen Stellen zusammen. Hierzu gehört u.a. die Zusammenarbeit mit der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und dem

Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, den benachbarten Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen im Landkreis, die Linien im Gebiet des Landkreises betreiben, den Interessensvertretern unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen, den Städten und Gemeinden und den verschiedenen Verwaltungsstellen, die sich mit ÖPNV-relevanten Themen beschäftigen:

- Bei der Realisierung des neuen moobil+-Rufbusangebots fand eine intensive Beteiligung der Städte und Gemeinden und der Interessenvertretenden unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen statt.
- Die Umsetzung des Haltestellenprogramms erfolgt in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden.
- Mit den im Landkreis Cloppenburg aktiven Verkehrsunternehmen findet ein kontinuierlicher Austausch statt.
- Die entsprechenden Gremien werden im Rahmen ihrer turnusmäßigen Treffen (z.B.: städtische Ausschüsse, VGC-Mitgliederversammlung, Seniorenbeiratstreffen, usw.) über für sie relevante Punkte rund um den ÖPNV informiert.
- Interessenvertretende werden gezielt zu Planungsvorhaben im ÖPNV-Bereich angehört, um den besonderen Bedürfnissen der von ihnen vertretenen Personen gerecht werden zu können.
- Bei vielen wichtigen Vorhaben im ÖPNV-Bereich (u.a. moobil+, Linie OM1) findet eine intensive Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vechta statt.

PA-4 Sachgerechter Einsatz finanzieller Mittel für den ÖPNV

Der ÖPNV-Bereich trägt die Verantwortung dafür, dass für diesen Bereich vorgesehenen finanziellen Mittel des Landes, des Landkreises und der Städte und Gemeinden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben sachgerecht eingesetzt werden. Hierzu gehört u.a. auch die Beantragung und der Nachweis der sachgerechten Verwendung der entsprechend § 7, 7a, 7b und § 9 NNVG zur Verfügung gestellten Finanzhilfen und von maßnahmenbezogenen Fördergeldern, die beihilferechtlich konforme Vergütung von bezogen Leistungen, insbesondere der Verkehrsdienstleistungen, und die rechtskonforme Erstattung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Daneben ist kontinuierlich zu sondieren, inwiefern dem Landkreis weitere Finanzhilfen oder Fördergelder für den ÖPNV zur Verfügung stehen könnten, und die Voraussetzungen dafür sind zu klären.

PA-5 Fahrgastinformation und Marketing

Der ÖPNV-Bereich trägt die Verantwortung dafür, dass die im Anforderungsprofil dargestellten Anforderungen hinsichtlich Fahrgastinformation und Marketing permanent umgesetzt werden. Dies betrifft insbesondere das moobil+-Angebot und die landesbedeutsame Buslinie OM1, da

hier die Verantwortung in diesem Bereich beim Landkreis und seinen Städten und Gemeinden liegt. Aber auch bei den eigenwirtschaftlich betriebenen ÖPNV-Angeboten im Landkreis sorgt der Landkreis für eine entsprechende Umsetzung der Anforderungen entsprechend seiner Möglichkeiten.

PA-6 Betrieb des unter der Regie des Landkreises stehenden Verkehrsangebote

Der ÖPNV-Bereich trägt die Verantwortung für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der unter seiner Regie eingeführten Verkehrsangebote. Dazu gehört aktuell das moobil-Angebot (M-Linien und C-Linien) und die mit dem Landkreis Vechta gemeinsam eingeführten landesbedeutsamen Buslinie OM1. Zukünftig gehören dazu auch die im Rahmen der Umsetzung des Bündelungskonzeptes vergebenen Linienbündel.

Zu den permanenten Aufgaben gehört die grundsätzliche Organisation der Angebote, der Betrieb der Mobilitätszentrale, die kontinuierliche Überwachung der Angebotsqualität und Nachfrageentwicklung und die Umsetzung aller im Anforderungsprofil dargestellten Anforderungen mit dem Fokus auf die unter Regie des Landkreises stehenden Angebot.

Nachfolgend werden einzelne Aufgabenstellung dargestellt, die es im Rahmen der permanenten Aufgaben zu erledigen gilt:

PA-6-1 Beobachtung der Nachfrageentwicklung:

Die Nachfrageentwicklung zum moobil+-Angebot und zur Linie OM1 wird basierend auf den vom moobil+-Buchungssystem gelieferten Daten von der Verwaltung in kurzen Zeitabständen beobachtet. Eine weitere Möglichkeit zur Beobachtung der Nachfrageentwicklung auf der Linie OM1 ergibt sich aus dem in Bussen eingebauten Fahrgastzählsystem.

In den Jahren 2025 und 2027 wird für alle ÖPNV-Angebote, die im Zuständigkeitsbereich des Landkreises in seiner Eigenschaft als Aufgabenträger liegen, eine Reisendenerhebung durchgeführt, bei der u.a. auch die Kundenzufriedenheit erkundet wird. Grundsätzlich wird sich die Erhebung 2025 an der Leistungsbeschreibung zur Erhebung 2016/17 orientieren, um die Ergebnisse der Erhebungen zum Aufzeigen längerfristiger Entwicklungen nutzen zu können.

PA-6-2 Entwicklung von Informations- und Marketingmaßnahmen:

Auf Basis der Erkenntnisse und Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung, der Verbesserungsideen aus den Städten und Gemeinden, insbesondere der moobil+-Punkte, der Ideen und Anregungen der Verkehrsunternehmen, der moobil+-Nutzer und der Mitarbeiter der Mobilitätszentrale sollen Chancen zur Erhöhung der Fahrgastzahlen auf den moobil+-Linien durch gezielte Informations- und Marketingmaßnahmen genutzt werden. Diese Maßnahmen sollen u.a. auch in der Zusammenarbeit mit den

Verkehrsunternehmen, den Städten und Gemeinden und den Mitarbeiter der Mobilitätszentrale umgesetzt werden.

PA-6-3 Durchführung Mystery-Shopping-Aktionen:

In regelmäßigen Abständen werden auf den vom Landkreis beauftragten ÖPNV-Linien systematisch durchgeführte Qualitätsmessungen durch geschulte Testkunden und deren Dokumentation und Auswertung durchgeführt werden (so genannte „Mystery-Shopping-Aktionen“).

Mit diesen Messungen sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Erkennung von Schwachstellen im Prozess der Erbringung der Verkehrsdienstleistungen, bei den genutzten Haltestellen, den eingesetzten Fahrzeugen oder beim eingesetzten Fahrpersonal.
- Erkennen der Potentiale für Verbesserungen der Verkehrsangebote und anstoßen von Maßnahmen zur Nutzung dieser Potenziale im Zusammenspiel mit den Verkehrsunternehmen.

Erste Messungen wurden bereits während des moobil+-Pilotbetriebs auf allen moobil+-Linien durchgeführt werden. In den Jahren 2025 und 2027 ist für die unter der Regie des Landkreis stehenden Angebote (moobil+-Rufbus-Linien, Linie OM1) eine Mystery-Shopping-Aktion geplant.

PA-6-4 kontinuierliche Verbesserungen Buchungs- und Dispositionssystem:

Auf Basis der fortlaufenden Erkenntnisse aus dem moobil+-Betrieb und angesichts der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Marktes hinsichtlich digitaler Nutzerschnittstellen werden in regelmäßigen Abständen die Optimierungsmöglichkeiten des Buchungs- und Dispositionssystems (Mobilitätsplattform) und seiner Fahrgastschnittstelle (moobil+-App) in enger Absprache mit dem Landkreis Vechta erkundet und wo möglich umgesetzt. Dazu wird die Funktionsweise des EDV-Systems auch durch die Mobilitätszentrale überwacht und es werden Verbesserungsvorschläge der mit dem System arbeitenden anderen Nutzergruppen (Fahrgäste, Verkehrsunternehmen) eingeholt und analysiert. Die Möglichkeiten zur Umsetzung des erkannten Optimierungspotentials werden erkundet, entsprechende Leistungsvorgaben erstellt und ggf. anstehende Änderungen des Systems beauftragt und deren Realisierung getestet.

PA-7 Haltestellenmanagement

Der ÖPNV-Bereich ist zuständig für die permanente Weiterentwicklung der Infrastruktur und der Organisation der Pflege und Instandhaltung der Haltestellen. Das Ziel liegt dabei darin, die Haltestellenqualität flächendeckend und betreiberunabhängig im gesamten Gebiet des

Landkreises zu sichern. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der gesetzlich vorgeschriebenen Barrierefreiheit der Haltestellen.

Um den Infrastrukturausbau und die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen mittel- und langfristig bewältigen zu können, wurde ein kreisweites Haltestellenprogramm aufgelegt, das kontinuierlich fortgesetzt werden soll. Innerhalb des Haltestellenprogramms gilt es den Ausbau- und Erneuerungsbedarf entsprechend der Priorisierung von Haltestellen (siehe Tabelle 11) sowie die Fördermöglichkeiten zu prüfen und einen detaillierten Zeitplan im Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit zur erarbeiten.

Hierfür gilt:

- Oberste Priorität hatten die in der Positivliste genannten Haltestellen. Bezüglich dieser Haltestellen wurde Konsens mit den betreffenden Städten und Gemeinden hergestellt werden. Ziel bezüglich der ersten Positivliste war die Umsetzung bis 2022. Basierend auf den im Rahmen der Maßnahme M46 zu definierenden Verfahren soll die Positiv-Liste in regelmäßigen Abständen an die aktuellen Erfordernisse angepasst werden. Neu in die Positivliste aufgenommenen Haltestellen sollen im Einvernehmen mit den jeweils zuständigen Städten und Gemeinden schnellstmöglich barrierefrei ausgebaut werden.
- Die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen zweiter Priorität erfolgt im Rahmen der wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten.
- Die übrigen Haltestellen (Kategorie 3 und 4) sind im Zuge von Neubauarbeiten oder anstehenden umfassenden Umbaumaßnahmen im Straßenraum barrierefrei auszubauen.
- Für reine Bedarfshaltestellen (Kategorie 5) besteht kein Handlungsbedarf, da diese nicht im Bestand gesichert sind.

Um den Ausbau der Haltestellen mit oberster Priorität voranzutreiben, wird der Landkreis weiterhin die Städte und Gemeinden, die für den Haltestellenausbau zuständig sind, bei der weiteren Planung und Realisierung unterstützen. Hierzu gehört u.a. die Zusammenarbeit mit der LNVG hinsichtlich Fördergelder und Antragsverfahren.

Um den intermodalen Verkehr zu unterstützen, sollen auch die an den Haltestellen vorhandenen Abstellanlagen für Fahrräder regelmäßig darauf überprüft werden, ob sie ausreichend, funktionsfähig und zweckdienlich sind.

Langfristig gilt es auch die stadträumliche Integration von Haltestellenanlagen zu fördern, um die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden zu erhöhen.

PA-8 Planung und Realisierung der Linienbündel für konventionelle Linienverkehre³

Der ÖPNV-Bereich ist dafür zuständig, dass die in Kapitel 4.11 definierten Anforderungen umgesetzt und die Verkehrsleistungen für die Linien in den in Kapitel 5.6 definierten Linienbündel auf der Basis einer gebündelte Genehmigungserteilung gemeinsam erbracht werden. Dementsprechend sind die nachfolgend definierten Aufgaben bis zur Realisierung des letzten Bündels zu erfüllen:

PA-8-1 Überprüfung der Aktualität der Anforderungen hinsichtlich Linienbündel:

Die zu realisierenden Linienbündel sind in Kapitel 5.6 definiert. Aufgrund der Tragweite dieser Festlegung muss bei deren Änderung eine entsprechende Fortschreibung des NVP zeitnah eingeleitet werden.

PA-8-2 Ggf. nötige Verlängerung einzelner Linien:

Vor dem Auslaufen der Linie mit der längsten Laufzeit in einem Bündel (Harmonisierungszeitpunkt) laufen nach und nach die Linienkonzessionen der Linien mit kürzeren Laufzeiten aus. Dabei kann es dann aus verschiedenen Gründen dazu kommen, dass kein Konzessionsantrag mehr für eine solche Linie gestellt wird. Um gravierenden Defizite im ÖPNV-Angebot des Landkreises zu verhindern, muss vor dem eigen- oder gemeinwirtschaftlichen Wettbewerb um die gebündelte Genehmigung auch der Umgang mit solchen Linien geregelt werden. Falls nötig, müssen solche Linien bis zur Betriebsaufnahme des Linienbündels noch einzeln vergeben werden. Die entsprechenden Vorlaufzeiten, insbesondere die Zeitpunkte für nötige Vorabbekanntmachungen sind in einem Plan zur ggf. nötigen Vergabe der einzelnen Linien festzuhalten. Bis zur Vergabe des spätesten Linienbündels ist fortlaufend zu sondieren, ob rechtzeitig Konzessionsanträge für einzelne Linien eingehen werden oder die Vergabe der Verkehrsleistung für eine Linie vorbereitet werden muss.

PA-8-3: Vorbereitung der Sicherstellung der Verkehrsleistung für ein Linienbündel:

Zur Vorbereitung der Sicherstellung der Verkehrsleistung eines Linienbündels sind die nachfolgend dargestellten Punkte zu behandeln. Die hierdurch gewonnenen Erkenntnisse

³ Unter konventionellen Linien sind alle ÖPNV-Linien im Landkreis Cloppenburg zu verstehen, die nicht dem moobil+-Tarif unterliegen.

sollen dann dazu dienen, die entsprechenden Forderungen in der Vorabbekanntmachung und der Leistungsbeschreibung der beabsichtigten Ausschreibung einbringen zu können (siehe PA-8-4).

Folgende Punkte sind im Vorfeld der Sicherstellung der Verkehrsleistung für ein Linienbündel durchzuführen:

Prüfung der Einbindung einer Linie in ÖPNV-Gesamtsystem einschl. moobil+-Tarif:

Mittlerweile steht als wichtige EDV-Basis für die Einführung eines ÖPNV-Gesamtsystems eine Mobilitätsplattform einschließlich moobil+-App zur Verfügung, über die grundsätzlich alle ÖPNV-Angebote in den beiden Landkreisen Vechta und Cloppenburg beauskunftet, gebucht und bargeldlos bezahlt werden können⁴. Damit ein Verkehrsangebot in das ÖPNV-Gesamtsystem eingebunden werden kann, ist die Einhaltung bestimmter Prozesse und die Ausstattung der Fahrzeuge mit der nötigen technischen Infrastruktur nötig.

Weiter ist es bei der Einbindung von unter der Regie des Landkreises stehenden Linien in das ÖPNV-Gesamtsystem von Vorteil, wenn auf ihnen der moobil+-Tarif zu Anwendung kommt⁵. Für jede Linie ist zu prüfen, ob für sie der mit der Einbindung in das ÖPNV-Gesamtsystem verbundene Aufwand einschließlich moobil+-Tarif getragen werden soll.⁶

Prüfung der Notwendigkeit zur Generierung und Nutzung von Echtzeitinformationen

Im Rahmen der Maßnahmen M51 und M52 soll die Generierung und Nutzung von Echtzeitinformationen als Basis für dynamische Fahrtastinformationen geprüft werden.

⁴ Im Zuge der Realisierung des moobil+Taxi-Angebots durch den Landkreis Vechta wurde das moobil+-Buchungssystem zur einer Mobilitätsplattform einschließlich moobil+-App ausgebaut, von der sowohl einzelne ÖPNV-Angebote also auch Mobilitätsketten bestehend aus mehreren Angeboten behandelt werden können.

⁵ Wenn dies nicht der Fall wäre, und Linien weiterhin dem VGC-Tarif unterliegen würden, wäre bei der Bildung von Mobilitätsketten bestehend aus Linien mit unterschiedlichen Tarifen u.a. ein entsprechend kompliziertes Einnahmeaufteilungsverfahren zwischen moobil+-Linien und VGC-Linien nötig. Dies soll vermieden werden.

⁶ Bei der Klärung der Aufwände zur Einbindung einer Linie in das ÖPNV-Gesamtsystem können beispielhaft die entsprechenden Anforderungen an die Linie OM1 herangezogen werden. Diese wurden sowohl bei der Vorabbekanntmachung als auch in der Leistungsbeschreibung bei der Ausschreibung der Verkehrsleistung definiert.

Für jede Linie ist zu prüfen, inwiefern der mit der linienbasierten Generierung und Nutzung von Echtzeitinformationen verbundene Aufwand getragen werden soll⁷.

Überprüfung und ggf. Anpassung der Fahrpläne:

Zu den nötigen verkehrsplanerischen Aktivitäten im Vorfeld der Sicherstellung der Verkehrsleistung für ein Linienbündel soll auch eine grundlegende Überprüfung der Fahrpläne aller Linien des Bündels hinsichtlich ihres Bedarfs, ihrer Effizienz und ihrer Einbindung in das ÖPNV-Gesamtnetz im Landkreis Cloppenburg gehören. Folgende Fragen sind diesbezüglich zu beantworten:

1. Gibt es aktuell den konkreten Bedarf dafür, die auf der Linie angefahrenen Haltestellen zu bedienen?
2. Passt der aktuelle Fahrplan zum konkreten Bedarf?
3. Wäre es ggf. zweckmäßig, einzelne Linien im Bündel zusammen zu legen?
4. Gibt es ggf. Schüler, die heute im Rahmen der individuellen Schülerbeförderung von Taxen oder Mietwagen befördert werden und von einer Linie mitbefördert werden könnten? Welche Fahrplananpassungen wären dazu ggf. nötig?
5. Ist ein Bedarf oder politischer Wille (ggf. Festlegungen im Nahverkehrsplan) dafür vorhanden, die Linie auszuweiten (Takt, Betriebszeit, Bediengebiet) und mit welchen Kosten wäre eine solche Ausweitung verbunden?
6. Werden die Vorgaben hinsichtlich der in der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises festgelegten maximalen Warte- und Beförderungszeiten für Schüler eingehalten?

Erstellung Ausgaben- und Finanzierungsplan:

Zur Planung der zukünftigen ÖPNV-Kosten soll auch ein vollständiger Ausgaben- und Finanzierungsplan hinsichtlich der bei einer Ausschreibung der Verkehrsleistungen für ein Bündel auf den Landkreis zukommenden Kosten und deren Finanzierungsmöglichkeiten erstellt werden.

⁷ Bei der Klärung der Aufwände zur linienbasierten Generierung und Nutzung von Echtzeitinformationen können beispielhaft die entsprechenden Anforderungen an die Linie OM1 herangezogen werden. Diese wurden sowohl bei der Vorabbekanntmachung als auch in der Leistungsbeschreibung bei der Ausschreibung der Verkehrsleistung definiert.

PA-8-4: Sicherstellung der Erbringung der Verkehrsleistung für ein Linienbündel

Um die Erbringung der für ein Linienbündel benötigten Verkehrsleistungen sicher zu stellen und rechtzeitig einen entsprechenden eigen- oder gemeinwirtschaftlichen Wettbewerb zu initiieren, ist die Absicht des Landkreises für eine Ausschreibung der Verkehrsleistungen für die in Kapitel 5.6 definierten Linienbündel spätestens zu dem dort genannten Termin für die Vorabbekanntmachung zu veröffentlichen. Falls dann in der dafür vorgesehenen Frist kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingeht, ist die Ausschreibung der Verkehrsleistung für das Bündel durchzuführen.

2.4 ÖPNV-Angebot

2.4.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Landkreis Cloppenburg wird im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch die Linie RE18 Oldenburg (Oldb.) - Osnabrück (Kursbuch-Nr. 392) in Nordwest-Süd-Richtung tangiert. Die Eisenbahnhauptstrecke dient überwiegend der Anbindung an die Oberzentren Oldenburg und Osnabrück. Innerhalb des Landkreises wird dem SPNV eine nachgeordnete Rolle zugeordnet, da lediglich Cloppenburg und Essen (Oldb.) bedient werden.

Die Linie wird durch die NordWestBahn betrieben und verkehrt sowohl Mo – Fr als auch an Wochenenden und Feiertagen in einem Grundtakt von 60 Minuten, der Mo - Fr während der HVZ abschnittsweise halbstündlich gestärkt wird.

	Mo - Do		Fr		Sa		So & Feiertag	
	Richtung OL	Richtung OS	Richtung OL	Richtung OS	Richtung OL	Richtung OS	Richtung OL	Richtung OS
ab Cloppenburg	24 Fahrten	24 Fahrten	24 Fahrten	24 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten	17 Fahrten
ab Essen (Oldb.)	23 Fahrten	24 Fahrten	23 Fahrten	24 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten	17 Fahrten

Tabelle 2 Fahrtenangebot RE18 (NordWestBahn) gültig ab: 29.06.2024, abgerufen unter:
<https://www.nordwestbahn.de/de/weser-ems/unsere-region/streckennetz/linie/re-18>

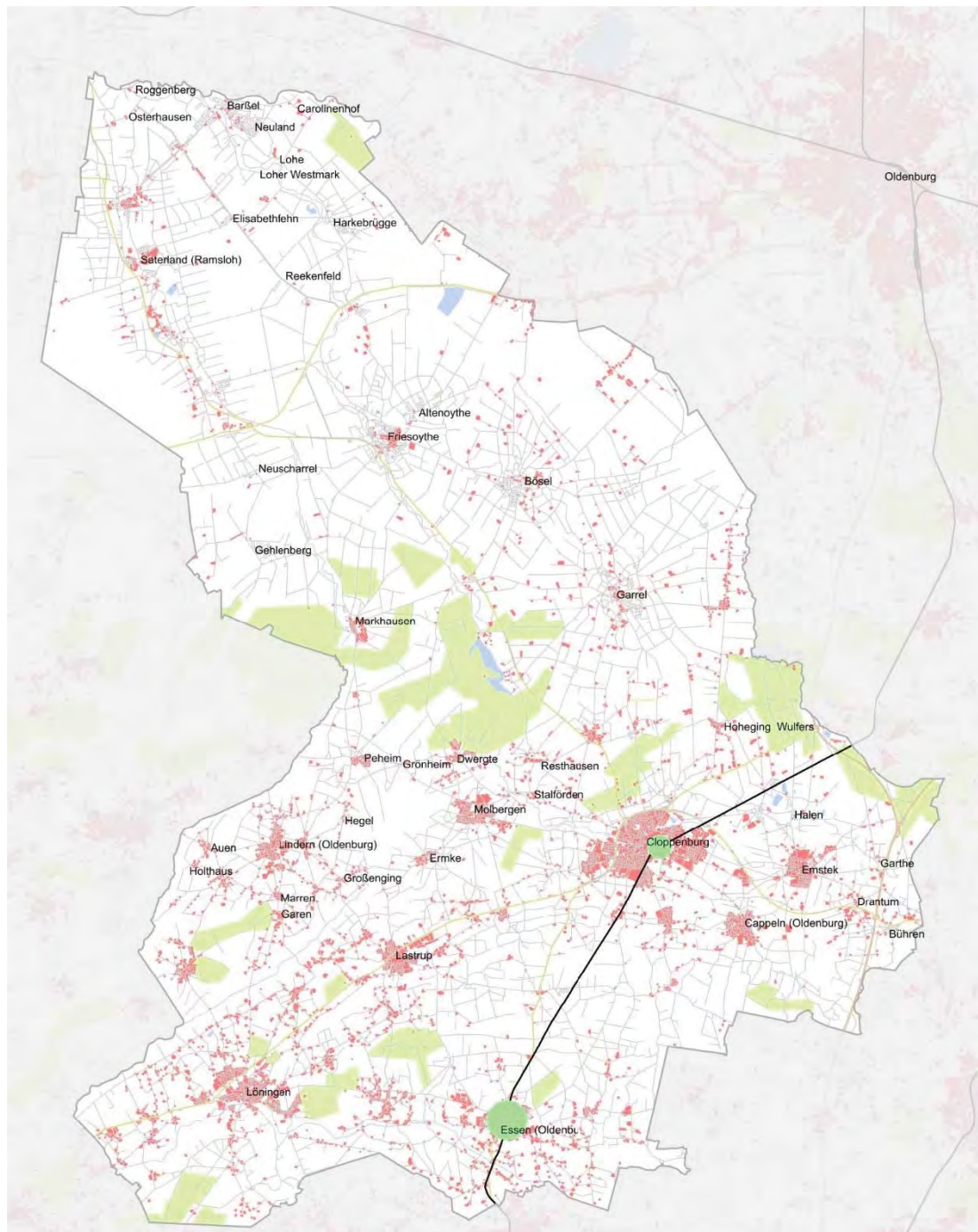


Bild 5 Haltepunkte NordWestBahn, eigene Darstellung, Kartengrundlage MapInfo

2.4.2 Konventioneller Linienverkehr

Das Angebot des konventionellen Linienverkehrs (Linienverkehr, der nicht dem moobil+-Tarif interliegt) im Landkreis Cloppenburg gliedert sich in Linien mit regionaler und überregionaler Bedeutung und in Linien, die in Bezug auf ihre Fahrplangestaltung im Wesentlichen auf die Belange des Schulverkehrs ausgerichtet sind. Während die Linien mit regionaler und überregionaler Bedeutung über einen ganzjährig gültigen Taktfahrplan verfügen, haben die auf den Schulverkehr ausgerichteten Linien zumeist unregelmäßige Abfahrtszeiten sowie unterschiedliche Start- und Endhaltestellen bzw. variierende Routen je nach Fahrt oder auch Fahrtrichtung. Außerhalb der Schultage besteht auf den auf den Schulverkehr ausgerichteten Linien meistens kein oder nur ein reduziertes Angebot.

Im Landkreis Cloppenburg verkehrende Linien mit regionaler und überregionaler Bedeutung:

Linie	Fahrstrecke	zuständiger Aufgabenträger
OM1 ⁸	Cloppenburg - Vechta	Landkreise Cloppenburg und Vechta
360	Barßel - Westerstede	ZVBN
380	Oldenburg - Edeweicht - Barßel	ZVBN
900	Cloppenburg - Barßel	Landkreis Cloppenburg
910	Oldenburg - Friesoythe	ZVBN ⁹
930	Werlte / Lönigen - Ahlhorn	Landkreis Cloppenburg
S90	Cloppenburg - Barßel - Augustfehn	Landkreis Cloppenburg

Tabelle 3 Buslinien im Landkreis Cloppenburg mit regionaler und überregionaler Bedeutung

Im Landkreis Cloppenburg verkehrende Linien, die im Wesentlichen auf den Schulverkehr ausgerichtet sind:

⁸ Die Linie OM1 wird hier nur nachrichtlich aufgeführt, da es sich bei der Linie OM1 um ein Angebot mit überregionale Bedeutung handelt. Sie gehört aber nicht zum konventionellen Verkehr, da sie dem moobil+-Tarif unterliegt.

⁹ Wer die Aufgabenträgerschaft für die Linie 910 zukünftig übernimmt, wird derzeit noch geklärt.

Linie	Fahrstrecke	zuständiger Aufgabenträger
356	Barßel - Rostrup - Ocholt	ZVBN
375	Süddorf – Bad Zwischenahn	ZVBN
600	Lohne - Ahlhorn	Landkreis Vechta
689	Ocholt - Veenhusen	Landkreis Leer
694	Essen (Oldb.) - Vechta	Landkreis Vechta
901	Bollingen – Ramsloh	Landkreis Cloppenburg
902	Sedelsberg - Ramsloh	Landkreis Cloppenburg
903	Reekenfeld - Barßel	Landkreis Cloppenburg
904	Reekenfeld - Barßel	Landkreis Cloppenburg
905	Friesoythe - Barßel	Landkreis Cloppenburg
906	Reekenfeld - Altenoythe	Landkreis Cloppenburg
907	Heinfelde - Altenoythe	Landkreis Cloppenburg
911	Gemeindeverkehr Lastrup	Landkreis Cloppenburg
913	Norwegen - Bunnan	Landkreis Cloppenburg
915	Friesoythe - Neulorup	Landkreis Cloppenburg
916	Barlage - Essen	Landkreis Cloppenburg
917	Hülsberg - Friesoythe	Landkreis Cloppenburg
918	Friesoythe - Wardenburg	Landkreis Cloppenburg
924	Felde - Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg
925	Löningen – Essen (Oldb.)	Landkreis Cloppenburg
926	Gemeindeverkehr Lindern	Landkreis Cloppenburg
927	Stadtverkehr Löningen	Landkreis Cloppenburg
928	Böen – Löningen	Landkreis Cloppenburg
929	Gemeindeverkehr Cappeln	Landkreis Cloppenburg
931	Gemeindeverkehr Emstek	Landkreis Cloppenburg

Linie	Fahrstrecke	zuständiger Aufgabenträger
932	Gemeindeverkehr Garrel	Landkreis Cloppenburg
933	Gemeindeverkehr Molbergen	Landkreis Cloppenburg
935	Nikolausdorf - Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg
936	Neumarkhausen – Friesoythe/Altenoythe	Landkreis Cloppenburg
937	Ellerbrock/Neumarkhausen - Markhausen	Landkreis Cloppenburg
938	Vechta - Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg
939	Wulfenau - Quakenbrück	Landkreis Cloppenburg
940	Lindern - Lönigen	Landkreis Cloppenburg
945	Lönigen - Herzlake	Landkreis Cloppenburg
950	Emstekerfeld - Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg
951	Stapelfeld - Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg
952	Ambühren - Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg
953	Kellerhöhe - Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg
954	Sternbusch – Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg
955	Markhausen - Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg
965	Lohne - Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg
970	Vechta - Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg

Tabelle 4 Auf den Schulverkehr ausgerichtete Linien im Landkreis Cloppenburg

2.4.3 Landesbedeutsame Buslinie OM1

Die beiden Landkreise Cloppenburg und Vechta haben mit der Linie OM1 eine schnelle, modern ausgestattete und barrierefreie ÖPNV-Linie zwischen ihren beiden Kreisstädten Cloppenburg und Vechta mit Betriebsbeginn 01.12.2023 eingerichtet. Eine Besonderheit dieser Verbindung besteht darin, dass sie den Status einer landesbedeutsamen Buslinie des Landes Niedersachsen erreicht hat. Dementsprechend handelt es sich bei der neuen Linie um eine ÖPNV-Verbindung

entsprechend der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr.

Mit der Linie OM1 sind entsprechend den für die Linie entwickelten Linien-Fahrplänen, die unter Berücksichtigung der Förder-Richtlinie des Landes Niedersachsen für landesbedeutsame Busse entstanden sind, folgende Eckwerte verbunden:

- Die Reisegeschwindigkeit vom Start- zum Zielpunkt beträgt im Durchschnitt 36,2 km/h.
- Der Umwegfaktor gegenüber der kürzesten öffentlichen Straßenverbindung beträgt 1,17.
- Keine Fahrt der neuen Linie weicht vom Standardlinienweg ab.
- Wenn es um die Verknüpfung der neuen Linie mit den konkreten SPNV-Angeboten geht, wird die Relation Vechta – Oldenburg als maßgebend angesehen. Dementsprechend sind die Anschlüsse am Bahnhof Cloppenburg von und nach Oldenburg gesichert.
- Die Betriebszeiten wurden so eingerichtet, dass ein Bus an Werktagen bis spätestens 6:00 Uhr am Bahnhof Cloppenburg und bis spätestens 7:00 Uhr am Bahnhof in Vechta ankommt. Samstags kommt ein Bus bis spätestens 7:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen bis spätestens 8:00 Uhr an den Bahnhöfen an. Die letzten Busse fahren an beiden Bahnhöfen nach 23:00 Uhr an Werktagen, samstags und Sonn- und Feiertagen nach 22:00 Uhr ab.
- Für die neue Linie wird ein zuverlässiger Verkehr im Ein-Stunden-Takt auf dem Standardlinienweg eingerichtet. Dabei wird der Takt mit Abfahrtszeiten jeweils zur gleichen Minute an allen Verkehrstagen eingehalten.

Als Ergebnis eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens haben die Landkreise Cloppenburg und Vechta einen Dienstleistungsauftrag zur Erbringung der für Linie OM1 benötigten Verkehrsleistung mit einer Laufzeit von fünf Jahren an das Unternehmen SBV Janßen GmbH & Co. KG (Saterland) vergeben. Insofern ist der letzte Betriebstag der 30. November 2028. Darüber hinaus behalten sich die Landkreise die Option für eine Verlängerung der Laufzeit um weitere fünf Jahre, dann bis 30. November 2033, vor.

Für den gemeinsamen Betrieb der Linie OM1 und das Fördermittelmanagement wurde eine Kooperationsvereinbarung zwischen den beiden Landkreisen Cloppenburg und Vechta abgeschlossen.

Eine Übersicht über den Linienweg der Linie OM1 kann Bild 6 entnommen werden.

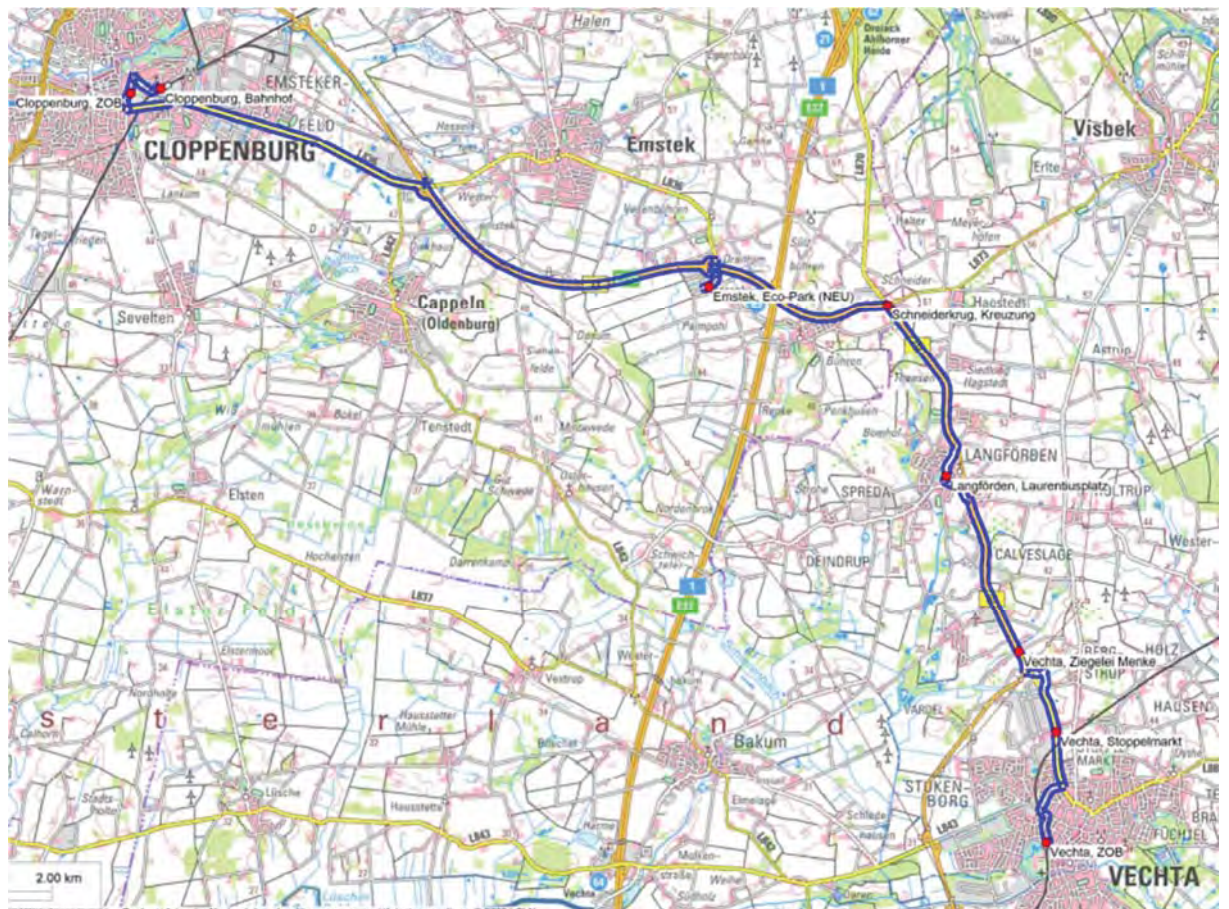


Bild 6 Linienweg der Linie OM1 (Quelle GVS)

2.4.4 Moobil+-Rufbus-Angebot

Im Landkreis Cloppenburg wurde am 1. April 2020¹⁰ unter der Bezeichnung „moobil+“ ein neues Rufbus-Angebot mit 14 Kleinbussen auf 13 Rufbuslinien eingeführt. Nachfolgend werden Hintergründe zur Entwicklung des Angebots und dessen aktuellen Merkmale dargestellt.

Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung der Einführung des moobil+-Angebots

Die Einführung des moobil+-Angebots wurde von 2020 bis Ende des ersten Quartals 2023 vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH (ILS) in Zusammenarbeit mit der Planer Societät Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner wissenschaftlich begleitet. Im Endbericht der wissenschaftlichen Arbeit wird folgendes Fazit (Auszug) gezogen:

„Aus wissenschaftlicher Sicht ist zu empfehlen, moobil+ weiterzuentwickeln und die empfohlenen Verbesserungen Schritt für Schritt umzusetzen. moobil+ hat sich im Landkreis Cloppenburg bereits etabliert und die Fahrgastzahlen steigen kontinuierlich. Es ist davon auszugehen, dass das Angebot auch künftig von immer mehr Bürgerinnen und Bürgern genutzt wird, weil Änderungen des Mobilitätsverhaltens oft nicht unmittelbar nach der Einführung eines neuen Mobilitätsangebots eintreten, sondern erst wenn es die persönliche Lebenssituation erforderlich macht. Aus Perspektive des Landkreises ist daher Geduld und ein „langer Atem“ zu empfehlen. Das Angebot leistet einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge und Erreichbarkeit im Landkreis Cloppenburg und kann vielen Menschen soziale Teilhabe ermöglichen. Auch wenn derzeit noch keine messbaren CO2-Einsparungen und Verlagerungen vom MIV auf den ÖPNV erkennbar sind, kann moobil+ eine gute Basis für zukünftige Veränderungen hin zu einer klimaverträglichen und nachhaltigen Mobilität sein. In Kombination mit einem besser ausgebauten Regionalbussystem wird sich die Nutzung des ÖPNV zukünftig weiter erhöhen. Die Integration der verschiedenen ÖPNV-Systeme (NordWestBahn, Regionalbuslinien, moobil+) ist daher die zentrale Zukunftsaufgabe und sollte auf sowohl im Hinblick auf die Netz- und Fahrplanentwicklung, die Tarifgestaltung und begleitende Marketing-Maßnahmen konsequent vorangetrieben werden.“

¹⁰ Pandemiebedingt konnte der zunächst geplante Starttermin am 1. April 2020 nicht eingehalten werden.

Weitere Details der wissenschaftlichen Begleitung können dem Endbericht bei der wissenschaftlichen Begleitung der moobil+-Einführung in Anlage 11 entnommen werden.

Pilotbetrieb und Überführung in Regelbetrieb

Der zunächst auf zwei Jahre ausgelegte Pilotbetrieb wurde 2022 um weitere zwei Jahre, bis 31.03.2024, verlängert. Da sich die Fahrgastzahlen trotz anfänglicher Probleme durch die Corona-Pandemie kontinuierlich nach oben entwickelt haben und aufgrund der Empfehlungen aus der wissenschaftlichen Begleitung von moobil+ während dessen Einführung beschloss der Landkreis zusammen mit 12 der 13 Städte und Gemeinden im Landkreis das moobil+-Angebot in einen langfristig angelegten Regelbetrieb zu überführen. Nur hinsichtlich der Linie M01 konnte kein Einverständnis zwischen Landkreis und der Gemeinde Saterland bezüglich der Mitfinanzierung des Angebots erzielt werden; sie wurde deshalb zum Ende des Pilotbetriebs eingestellt.

Mit der Überführung des moobil+-Angebots in den Regelbetrieb konnte eines der wesentlichen Grundmerkmale des ÖPNV, nämlich seine Verlässlichkeit, gestärkt werden. Damit können Fahrgäste auch bei ihren längerfristigen Planungen hinsichtlich ihres Wohn- und Arbeitsortes auf die Verfügbarkeit des moobil+-Angebots vertrauen.

Einführung neuer moobil+-Linien für die Stadt Cloppenburg mit Stadtbus-Charakter

Der Landkreis Cloppenburg hat auf Wunsch der Stadt Cloppenburg das innerstädtische moobil+-Angebot entsprechend den politischen Zielen der Stadt um vier neue Linien (weiter auch C-Linien) erweitert. Grundlage dafür stellt ein Kooperationsvertrag zwischen dem Landkreis und der Stadt Cloppenburg dar, in dem die Bestellung, Erbringung und Finanzierung der für die Stadt benötigten Leistungen, die über das bisherige moobil+-Grundangebot für die Stadt Cloppenburg hinausgehen, geklärt wurden.

Das übergeordnete Ziel der Zusammenarbeit liegt dabei darin, dass die neuen C-Linien nach den gleichen Regeln und Verfahren organisiert, erbracht und abgerechnet werden, wie sie für das bestehende moobil+-Grundangebot gelten. Zudem soll den Fahrgästen weiterhin ein einheitliches moobil+-Angebot zur Verfügung gestellt werden, bei dem es keine Rolle spielt, ob ein Fahrtwunsch durch das bereits bisher bestehende moobil+-Grundangebot oder mit Hilfe der neuen C-Linien erfüllt werden kann. Damit können weiterhin sämtliche Mobilitätsangebote unter moobil+ von der Bevölkerung als ein einheitliches Gesamtangebot wahrgenommen werden.

Die mit den C-Linien verbundene zusätzliche Verkehrsleistung wird größtenteils von der Stadt Cloppenburg finanziert¹¹. Allerdings lief die Vergabe der benötigten Verkehrsleistung über den Landkreis, und der Landkreis sorgt auch bei den C-Linien für den nötigen Rahmen, wie z.B. Beratung und telefonische Buchbarkeit von Bedarfshaltestellen der C-Linie über die Mobilitätszentrale und das moobil+-Buchungssystem.

Betriebsbeginn der neuen C-Linien ist der 1. Oktober 2024.

Mit den moobil+-Linien verbundenen Beförderungszwecke:

Innergemeindliche Verkehre bis hin zum Stadtbus:

moobil+-Linien dienen immer im Einvernehmen mit den jeweiligen Städten und Gemeinden hinsichtlich ihrer finanziellen Beteiligung zur Anbindung der Ortsteile an die jeweiligen Kerngemeinden (innergemeindliche Verkehre, Flächenbedienung).

Auf Wunsch der Stadt Cloppenburg wird das moobil+-Angebot um vier neue C- Linien erweitert, die ausschließlich innerhalb der Stadt Cloppenburg verkehren und damit die Funktion eines Stadtbusses einnehmen werden. Die im reinen Binnenverkehr in der Stadt Cloppenburg bisher genutzte Linie M10 wird bis 30. September 2024 fortgeführt und mit der Einführung der C-Linien (ab 01. Oktober 2024) eingestellt.

Anbindung Kerngemeinde an die Kreisstadt oder die nächste Stadt:

Die Linien M05, M09, M11, M12 und M13 dienen zusätzlich zur Anbindung der jeweiligen Kerngemeinden an die Kreisstadt Cloppenburg, die Linien M06 und M07 für eine Anbindung der Kerngemeinden an die Stadt Lönningen und die Linien M03 und M04 für eine Anbindung der Kerngemeinden an die Stadt Friesoythe.

Anbindung Kerngemeinde an nahegelegene Ziele außerhalb des Landkreise:

Mit den Linien M11 nach Langförden, M12 nach Bakum, M08 nach Lüsche (alle Landkreis Vechta) und der M07 nach Quakenbrück (Landkreis Osnabrück) bestehen mit moobil+ zusätzlich auch Kreisgrenzen überschreitende Angebote.

Übergemeindliche Verbindungen:

Mit den moobil+-Linien werden auch Verbindungen zwischen benachbarten Gemeinden geschaffen. Dies erfolgt entweder unmittelbar mittels Linienführung

¹¹ Der Landkreis beteiligt sich am innergemeindlichen Verkehr der Stadt Cloppenburg in der gleichen Höhe, wie auch schon vor der Einführung der C-Linien.

durch die Gebiete benachbarter Gemeinden oder durch die gemeinsame Bedienung bestimmter Haltestellen, die damit als Übergangshaltestelle zwischen zwei Gemeinden fungieren.

Umfang des moobil+-Angebots

Das Angebot besteht bei den M-Linien montags bis freitags in der Regel von etwa 7:00 bis 19:00 Uhr, teilweise auch von 5:30 bis 22:00 Uhr, überwiegend im Zweistundentakt. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen verkehren keine M-Linien.

Das Angebot bei den C-Linien besteht montags bis freitags in der Regel von etwa 5:30 bis 23:00 Uhr. Bis 19:00 Uhr verkehren die Linien an diesen Tagen im ½-Stundentakt und ab 19:00 Uhr im Stunden-Takt. An Samstagen besteht das Angebot bei den C-Linien von etwa 6:30 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von etwa 8:30 Uhr. An Samstagen und Sonn- und Feiertagen verkehren die C-Linien im Stunden-Takt und enden immer um ca. 23:00 Uhr.

Die moobil+-Linien verkehren über einen festen Linienweg. Auf Bestellung werden auch abseits dieses Weges gelegene Bedarfshaltestellen angefahren, wobei die Linien C1 und C2 ausschließlich ihren festen Linienweg bedienen (keine Bedarfshaltestellen). Potenzielle Bedarfsfahrten sind in den Abfahrtszeiten der Haltestellen auf dem regulären Linienweg berücksichtigt.

Außer der Linie M10 (Laufzeit bis 30.09.2024) endet die Laufzeit für alle M- und C-Linien am 31.03.2029, wobei die Option besteht, die Laufzeit der Linien um weitere fünf Jahre zu verlängern.

Umfang und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge

Auf den moobil+-Linien werden zwei verschiedene Fahrzeugtypen (Typ A und Typ B) eingesetzt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Typen findet sich in Kapitel 2.5.2.

Während des Pilotbetriebs wurden auf allen moobil+-Linien nur Fahrzeuge des Typs A (8-Sitzer) eingesetzt. Mit der Verstärkung des moobil+-Angebots werden auf den bisher bereits stärker nachgefragten Linien Fahrzeuge des Typs B (14-Sitzer plus Stehplätze) eingesetzt. Außerdem kommen auf den Linien C1 und C2 Fahrzeuge des Typs B zum Einsatz. Auf Grundlage der sich weiter entwickelnden Fahrgastzahlen wird auch bei allen anderen moobil+-Linien der Einsatz von größeren Fahrzeugen geprüft werden.

Bei den M-Linien (Bündel Nord, West und Ost und bis 30.09.2024 auch für Linie M10 im Bündel Stadt Cloppenburg) ist ein Fahrzeug je Linie vorgesehen. Ausnahme davon bildet die Linie M03 im Verkehrsraum Friesoythe. Aufgrund der dortigen

Gebietsstruktur sind dort von Anfang an zwei Fahrzeuge für die Erbringung der Leistung vorgesehen.

Bei den C-Linien (Bündel Stadt Cloppenburg) sind je Linie zwei Fahrzeuge vorgesehen.

Übersicht Linienbündel und Liniennetzplan

Eine Übersicht über die Linienbündel, Linienwege und Verkehrsräume kann Tabelle 5 entnommen werden. Eine Übersicht über das moobil+-Liniennetz gibt Bild 7.

Linienbündel Nord	Linienweg (fester Linienweg und ausgewählte Bedarfsgebiete)	Verkehrsraum
M02	Reekenfeld – Barßel – Harkebrügge	Barßel
M03	Ahrens Dorf – Friesoythe - Thülsfeld	Friesoythe
M04	Garrel – Bösel – Friesoythe	Bösel
Linienbündel West		
M05	Lindern – Molbergen - Cloppenburg	Molbergen
M06	Lastrup – Lindern – Liener - Löningen	Lindern
M07	Lewinghausen – Löningen - Quakenbrück	Löningen
M08	Lastrup – Hülsenmoor – Essen - Lüsche	Essen
Linienbündel Ost		
M09	Beverbruch – Garrel - Cloppenburg	Garrel
M10 ¹²	Stadtgebiet Cloppenburg	Cloppenburg

¹² Nur bis 30. September 2024, die Notwendigkeit für die Linie M10 entfällt mit der Einführung der C-Linien

M11	Langförden - Bühren – Emstek – Höltinghausen - Cloppenburg	Emstek
M12	Bakum - Schwichteler – Cappeln – Elsten – Sevelten – Cloppenburg	Cappeln
M13	Cloppenburg - Molbergen - Lastrup - Kneheim	Lastrup
Linienbündel Stadt Cloppenburg¹³		
C1	Emstekerfeld - ZOB - Bahnhof - Garreler Weg - Aslage - Altes Stadtter	Cloppenburg
C2	Altes Stadtter - Warthestr. - Sternbusch - ZOB - Bahnhof	Cloppenburg
C3	Hook - Bahnhof - ZOB - Marktplatz - Galgemoor (- Vahren / Stapelfeld)	Cloppenburg
C4	Marktplatz - ZOB - Bahnhof - Ostring - Bether Höhe - Bethen (- Kellerhöhe / Staatsforsten)	Cloppenburg

Tabelle 5 Übersicht Linien und Linienbündel des moobil+-Angebots

¹³ Ab 01. Oktober 2024.



Bild 7 Liniennetz moobil+ im Landkreis Cloppenburg

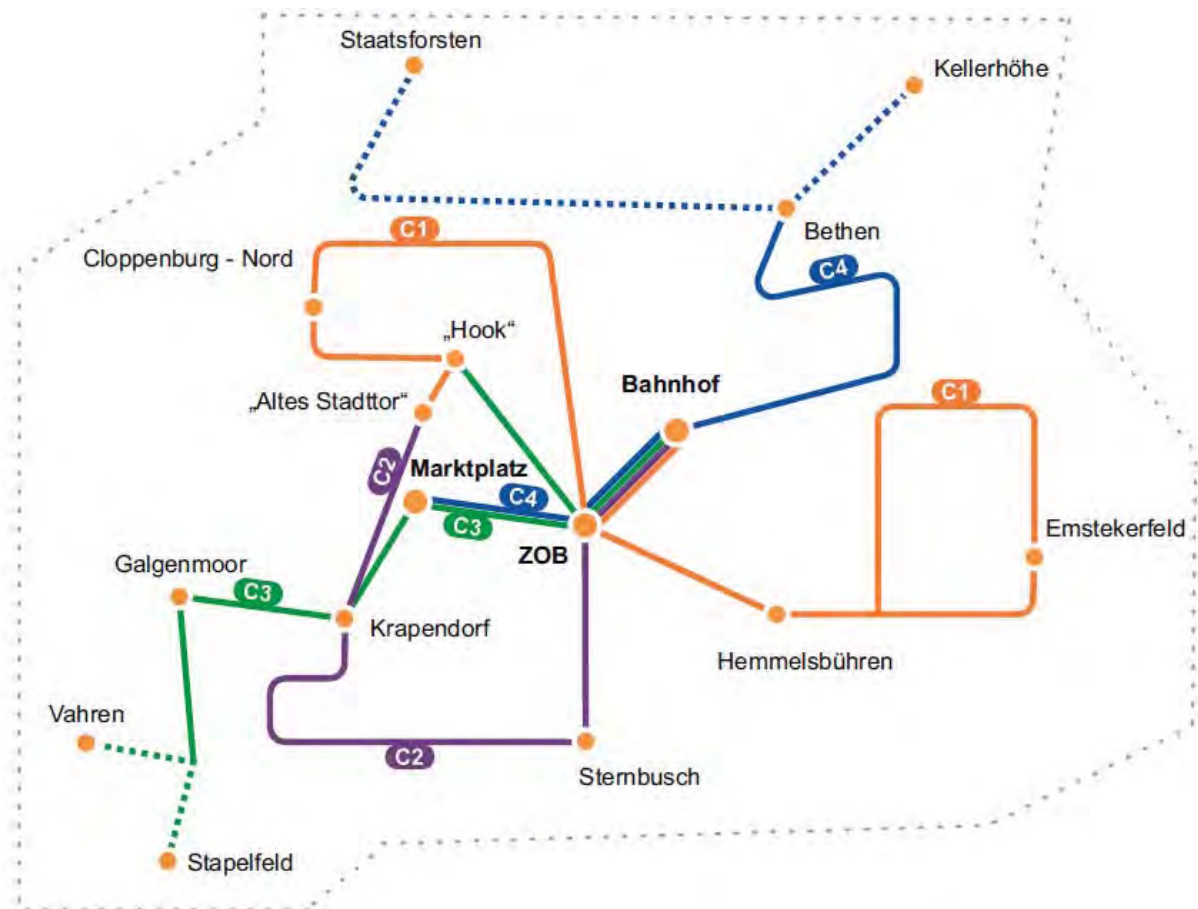


Bild 8 Liniennetz moobil+ in der Stadt Cloppenburg (Ersatz der M10 durch C1 – C4 ab 01.10.2024)

2.5 ÖPNV-Infrastruktur

2.5.1 Schienenverkehr

Streckennetz

Die Kursbuchstrecke 392 der Linie RE18 ist eine überwiegend eingleisige, nicht elektrifizierte Eisenbahnhauptstrecke zwischen Oldenburg (Oldb.) und Osnabrück.



Bild 9 Liniennetzplan RE18 [<https://www.nordwestbahn.de/de/liniennetz>]

Bahnhöfe/Stationen

Innerhalb des Landkreises bestehen folgende Stationen/Bahnhöfe in den jeweiligen Städten und Gemeinden als Zugang zum SPNV:

- Cloppenburg
- Essen (Oldb.)

Die infrastrukturelle Ausstattung präsentiert sich in einem weitgehend einheitlichen Zustand, der Witterungsschutz (Unterstände für Reisende) und Fahrgastinformationen (Aushangfahrplan, dynamische Fahrgastinformation) umfasst. Alle Anlagen sind barrierefrei zugänglich (erhöhte Bahnsteige mit niveaugleichem Zugang, sowohl zur Straße als auch in den Zug, taktiles Leitsystem). Die Stationspläne finden sich in Anlage 9.

Fahrzeuge

Es werden moderne Dieseltriebwagen des Typs LINT 41 (Zweirichtungs-Gelenktriebwagen mit ca. 130 Sitzplätzen) eingesetzt. Die Fahrzeuge sind barrierefrei ausgestattet, außerdem ist die Mitnahme von Fahrrädern möglich.

Private Schienenverkehre

Die privaten Schienenverkehre im Landkreis Cloppenburg sind für den Nahverkehrsplan nicht relevant, da dieser nicht im Zuständigkeitsbereich des Landkreises liegt. Allerdings unterstützen der Landkreis Cloppenburg sowie die Städte und Gemeinden seit einigen Jahren die Reaktivierung der Bahnstrecken

- Friesoythe – Cloppenburg und
- Meppen – Essen

für den Schienenpersonennahverkehr als zukünftiges ÖPNV-Angebot. Deshalb sollen die Aktivitäten rund um die Reaktivierung dieser Strecken auch im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden.

Die LNVG führt im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung eine vierstufige landesweite Reaktivierungsuntersuchung für Bahnstrecken durch. Stufe 1 wurde im Februar 2024 mit der Auswahl von 21 Strecken abgeschlossen, die nun bis Ende 2024 in Stufe 2 anhand einer Nutzwertanalyse bewertet werden.

Die Strecken Friesoythe-Cloppenburg und Meppen-Essen gehören zu den 21 Strecken, die in Stufe 2 weiter untersucht werden.

2.5.2 Busverkehr

Straßennetz

Im Landkreis Cloppenburg besteht ein engmaschiges überörtliches Straßennetz. Die für den zwischenörtlichen ÖPNV erforderlichen Straßen können durchweg als vorhanden und benutzbar angesehen werden. Darüber hinaus profitieren Buslinien mit regionaler Bedeutung bzw. Verbindungsfunktion (z.B.: S90) von diversen Ortumfahrungen und einem gut ausgebauten Bundesstraßennetz.

Flächendeckend/systematische Sonderspuren und Vorrangschaltungen für den ÖPNV sind im Landkreis Cloppenburg nicht bekannt. Insgesamt ist festzuhalten, dass das Straßennetz den Anforderungen des ÖPNV entspricht.

Bushaltestellen

Im Landkreis Cloppenburg werden derzeit ca. 840 Haltestellen bedient. Die Haltestellen mit übergeordneten Rollen im Netz (z.B.: wichtige Verknüpfungspunkte zur NordWestBahn, Knotenpunkte der Beförderung von Schülern und Umsteigepunkte) werden in Tabelle 6 dargestellt.

Ort, Name der Haltestelle	Ein- und Aussteigende pro Tag
Cloppenburg, ZOB	1.502,3
Friesoythe, Hansaplatz	1.462,9
Cloppenburg, Bahnhof	1.169,4
Löningen, Schulzentrum/Ringstraße	990,6
Ramsloh, Schulzentrum	881,0
Friesoythe, Schulzentrum	649,4
Friesoythe, Altenoythe Schulzentrum	502,2
Cloppenburg, Hook	451,2
Sedelsberg, Busbahnhof	345,7
Garrel, Schulzentrum	342,3
Cloppenburg, Schulzentrum	320,4
Friesoythe, Ellerbrockerstraße	311,7
Emstek, Schulzentrum/KiGa St. Franziskus	295,2
Barßel, Schulzentrum	294,8
Löningen, Bahnhof	281,2
Lindern, Schulzentrum	260,2
Bösel, Schulzentrum (Oldb)	247,6
Barßel, Bahnhof	241,5
Bösel, Kath. Kirche (Oldb)	207,9

Tabelle 6 Haltestellen > 200 Ein- und Aussteigende/Tag, Quelle: Reisendenerhebung 2016/17, GVS

Bezüglich der infrastrukturellen und barrierefreien Ausstattung der Bushaltestellen werden die Daten im Haltestellenkataster permanent weiter aktualisiert.

Fahrzeuge im konventionellen Linienverkehr

Im konventionelle Linienverkehr (Linienverkehr, bei dem nicht der moobil+-Tarif zur Anwendung kommt) wird eine große Anzahl unterschiedlicher Fahrzeugtypen im Liniendienst eingesetzt. Die Fahrzeuge werden von den einzelnen Unternehmen

flexibel eingesetzt, deshalb ist eine linienscharfe Darstellung nicht möglich. Die verwendeten Fahrzeuge sind überwiegend Regionalbusse mit einem im Vergleich zu Stadtbussen hohen Anteil von Sitzplätzen an der Gesamtkapazität. Die Reisendenerhebung 2016/17 zeigt, dass die Busse in der Hauptverkehrszeit (HVZ) stellenweise bis zu 110% (Sitz- und Stehplätze) ausgelastet sind.

Fahrzeuge auf der landesbedeutsamen Buslinie OM1

Auf der Linie OM1 werden nur Fahrzeuge mit Niederflertechnik eingesetzt, die über einen niederflurigen Bodenanteil (mind. low entry) und eine Klapprampe verfügen, ebenso über eine Mehrzweckfläche, auf der Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen gesichert mitgeführt werden können.

Es kommen nur Fahrzeuge zum Einsatz, die entsprechend dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) als saubere Fahrzeuge gelten. Dies wird bei der Linie OM1 dadurch gewährleistet, dass nur der Kraftstoff HVO 100¹⁴ zum Einsatz kommt und damit fossile Kraftstoffe komplett ersetzt werden.

Darüber hinaus verfügen die Fahrzeuge über folgende Merkmale:

1. akustische und visuelle Fahrgastinformationen (Zwei-Sinne-Prinzip): elektr. Fahrtzielanzeige, Bordmikrofon und Lautsprecheranlage,
2. ausreichende Anzahl Haltewunschtaster (insbesondere unmittelbar an Sondernutzungsflächen sowie an Sitzplätzen für Schwerbehinderte),
3. Überlandbestuhlung,
4. vollklimatisiert.

Die Fahrzeuge verfügen in der Regel über 43 Sitzplätze und 45 Stehplätze. Das Alter der eingesetzten Fahrzeuge darf maximal 10 Jahre betragen. Die Fahrzeuge besitzen eine von den Landkreisen Cloppenburg und Vechta vorgegebene Außenlackierung und Außenbeschriftung. Im Fahrzeug befindet sich ein WLAN-System und ein automatisches Fahrgastzählsystem.

Moobil+-Rufbusse

Bei den als moobil+-Rufbusse eingesetzten Fahrzeugen werden zwei Typen unterschieden:

¹⁴ Definition von HVO 100 entsprechend wikipedia (abgerufen am 04.04.2024): „Als Hydrierte Pflanzenöle **Hydrierte Pflanzenöle** (HVO, englisch *Hydrogenated* oder *Hydrotreated Vegetable Oils*) werden Pflanzenöle bezeichnet, die durch eine katalytische Reaktion mit Wasserstoff (Hydrierung) in Kohlenwasserstoff umgewandelt werden. Durch diesen Prozess werden die Pflanzenöle in ihren Eigenschaften an fossile Kraftstoffe (insbesondere Dieseldieselkraftstoff) angepasst, damit sie diese als Beimischung ergänzen oder auch vollständig ersetzen können.“

Fahrzeugtyp A: Hierbei handelt es sich um einen Kleinbus mit acht Fahrgastplätzen und einem Rollstuhl-/Kinderwagenplatz mit einem maximalen Gesamtgewicht von 3.500 kg.

Fahrzeugtyp B: Hierbei handelt es sich um einen 16-Sitzer-Bus (mit großem Niederflurbereich und 14 verbauten Sitzen), bei dem jedoch der Doppelsitz in erster Reihe und Fahrtrichtung links nicht verbaut ist. Somit ergibt sich ein größerer nutzbarer Niederflurbereich. Der behindertengerechte Einzelsitz in erster Reihe und Fahrtrichtung rechts (direkt an der Tür) ist als Klappsitz ausgeführt. Somit ist der Bus mit 14 festen Fahrgastplätzen (mit integrierten Drei-Punkt-Sicherheitsrollgurt, höhenverstellbarer Kopfstütze, klappbarer Armlehne), 2 seitlich fest montierten Klappsitzen und mit einem Rollstuhlplatz, sowie einem Kinderwagenplatz (= 2 Stellplätze im Niederflurbereich, welcher auch alternativ mit 2 Fahrrädern genutzt werden kann) ausgestattet und verfügt über ein maximales Gesamtgewicht von 5.500 kg.

Das Alter der Fahrzeuge darf bei beiden Fahrzeugtypen maximal 6 Jahre betragen.

Bei allen Fahrzeugen kommt ausschließlich der Kraftstoff HVO 100 zum Einsatz.

Weiter verfügt ein moobil+-Fahrzeug über folgende Eigenschaften:

- Das Fahrzeug verfügt über eine automatisch geregelte Klimaanlage für Fahrer und Fahrgäste; damit ist das Fahrzeug vollklimatisiert.
- Im Fahrzeug befindet sich ein WLAN-Router mit mindestens 2 LTE-Module, die parallel betrieben werden können, für jedes LTE-Modul müssen 2-4 SIM-Karten unterschiedlicher Netzbetreiber eingesetzt werden können.
- Im Einstiegsbereich ist eine manuell zu bedienende Klapprampe, integriert im Niederflurboden eingebaut.

2.5.3 Intermodalität

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Fahrrad (derzeit 3%) und Pkw (derzeit 1%)¹⁵ können hier wichtige und sinnvolle Ergänzungsfunktionen zum ÖPNV wahrnehmen. Dies gilt insbesondere für den ländlichen Raum mit einem eher geringen Fahrtenangebot bzw. fehlendem Angebot in Schwachverkehrszeiten (abends, samstags, sonntags).

¹⁵ Quelle: Reisendenerhebung 2016/17, Methodenbericht und Auswertung, GVS

Standort	P+R- Plätze	B+R-Plätze		
		mit Witterungs- schutz	ohne Witterungs- schutz	Fahrrad- box
Cloppenburg Bf.	32	112	34	X
Essen (Oldb.) Bf.	105	128	30	X

Tabelle 7 Übersicht der P+R bzw. B+R Plätze an den Umsteigepunkten zur NWB

2.6 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

2.6.1 Konventioneller Linienverkehr

Neben den nach § 32 BOKraft vorgeschriebenen Aushangfahrplänen an Haltestellen bestehen Informationsmöglichkeiten zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarif bzw. Fahrausweissortiment sowie den Allgemeinen Beförderungsbedingungen durch die Internetseiten der einzelnen Verkehrsunternehmen bzw. der VGC und dem Online-Auskunftssystem „Fahrplaner“ des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (<http://www.fahrplaner.de/>). Die Fahrzeuge verfügen (in der Regel) ebenfalls über eine elektronische Zielanzeige, um der Kennzeichnungs- und Beschilderungspflicht nach § 33 BOKraft nachzukommen. Eine Übersicht über die Fahrgastinformationen für den konventionellen Linienverkehr findet sich in Anlage 4.

2.6.2 Landesbedeutsame Buslinie OM1

Die entsprechend § 32 BOKraft vorgeschriebenen Aushangfahrpläne befinden sich an den von der Linie bedienten Haltestellen. Alle Informationen rund um die Linie OM1 finden sich auf der moobil+-Homepage des Landkreises (<https://www.moobilplus.de>). In der Mobilitätszentrale kann man sich über das Angebot der OM1 informieren. Dort stehen auch ausgedruckte Fahrpläne der Linie zur Verfügung.

2.6.3 Moobil+-Rufbus-Angebot

Auch für die moobil+-Rufbusangebote befinden sich die entsprechend § 32 BOKraft vorgeschriebenen Aushangfahrpläne an den fest bedienten Haltestellen der moobil+-Linien. Bedarfshaltestellen sind als solche gekennzeichnet, und es werden dort Hinweise darauf gegeben, dass eine Fahrt von Bedarfshaltestellen vorher online oder per Telefon gebucht werden muss. Alle Informationen rund um die moobil+-Angebote einschließlich der besonderen Beförderungsbedingungen, Tarifinformationen und AGBs finden sich auf der moobil+-Homepage (<https://www.moobilplus.de>). Daneben erhält man Informationen zum moobil+-Angebot einschließlich ausgedruckter

Fahrpläne auch in der Mobilitätszentrale oder in den so genannten „Mobilitätspunkten“ (Informationsstellen zu moobil+) in den Städten und Gemeinden.

2.7 ÖPNV-Tarife und Vertrieb

2.7.1 Schienenverkehr

Auf der NordWestBahn (NWB) gelten der Niedersachsentarif sowie der Deutschlandtarif.

2.7.2 Tarif konventioneller Linienverkehre

Die Verkehrsgemeinschaft Cloppenburg (VGC) agiert im Landkreis Cloppenburg als Tarifgemeinschaft, die den gemeinsamen VGC-Tarif anwendet. Neben den Verkehrsunternehmen, die Mitglied der VGC sind, gibt es noch weitere Verkehrsunternehmen, die konventionellen Linienverkehr im Landkreis Cloppenburg betreiben, die Beförderungsentgelte der VGC auch anwenden, aber nicht Mitglied der VGC sind.

Bei den Landkreis übergreifenden Linien gibt es einen Übergangstarif für Fahrten in ein anderes Tarifgebiet, wodurch ein Fahrschein für die gesamte Strecke gelöst werden kann.

Das Niedersachsen-Ticket wird im kompletten VGC-Bereich anerkannt, kann allerdings in den Bussen nicht erworben werden. Die entsprechenden Verträge wurden zwischen der NITAG und der VGC abgeschlossen. Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Niedersachsen im Geltungsbereich des Niedersachsentarifs wird eine vorhergehende und/oder nachfolgende Fahrt in den Tarifzonen 800 (Cloppenburg) und 831 (Essen) mit den Verkehrsmitteln der Verkehrsunternehmen der VGC kostenfrei ermöglicht.

Die Zoneneinteilung des VGC-Tarifs ist nicht an den Gemeindegrenzen orientiert und mit 14 Tarifzonen sehr stark differenziert. Der Fahrpreis wird durch Abzählen der Zonen von der Start- bis zur Zielzone ermittelt. Dazu wird ein Tarifzonenplan benötigt, der erkennen lässt, welche Tarifzonen auf der Fahrt/Linie durchfahren werden. Dabei wird, soweit keine anderen Regelungen bestehen, die Verbindung mit der geringsten Zahl von Zonen genommen. Maximal werden 14 Tarifzonen berechnet.

Das Fahrausweisangebot umfasst Einzelkarten (Erwachsene / Kinder), Mehrfahrtenausweise (5er-Karten) und Zeitkarten (Wochen- und Monatskarten für Erwachsene / Schüler/-innen). Darüber hinaus gibt es eine Tageskarte mit Mitnahmeregulung. Eine Übersicht über das Angebot findet sich in Anlage 5.

Der Fahrausweis kann beim Fahrpersonal oder auch in den Servicebüros der Verkehrsunternehmen erworben werden.

Der Transport von Fahrrädern ist kostenpflichtig.

Deutschlandticket: Im Rahmen des VGC-Tarifs werden auch Deutschlandtickets anerkannt.

2.7.3 moobil+-Tarif

Der moobil+-Tarif gilt für alle moobil+-Rufbuslinien (also alle M- und alle C-Linien) und die landesbedeutsame Buslinie OM1.

Für die Verkehrsangebote, die dem moobil+-Tarif unterliegen, sind Tarifzonen gebildet. Dabei entspricht das Gebiet einer Stadt oder Gemeinde jeweils einer Tarifzone. Der Fahrpreis wird nach der Anzahl der bei einer Verbindung befahrenen Tarifzonen berechnet. Die Preisstufe für die Fahrpreise ist gleich der Anzahl der befahrenen Tarifzonen. Der konkrete Fahrpreis für eine Fahrt kann der Preisstufenmatrix in Verbindung mit der Fahrpreistafel in den moobil+-Tarifbestimmungen entnommen werden. Dies ist unabhängig davon, mit welchem Verkehrsangebot (moobil+-Rufbus oder Linie OM1) eine Fahrt bestritten wird und ob für eine Fahrt nur eine Linie oder mehrere genutzt wird.

Beim moobil+-Tarif können die Beförderungskosten entweder bar im Bus oder der Zentrale, bargeldlos als registrierter Kunde über das Abrechnungskonto oder ebenfalls bargeldlos direkt über den Zahlungsdienstleister pm-Payment (e-Ticketing) bei der Buchung entrichtet werden.

Unabhängig von der Art der Bezahlung gilt sowohl für Einzeltickets als auch für Monats-, Wochen- und Tageskarten:

- Kinder im Alter unter 6 Jahren, für die in den Fahrzeugen gültige Ausweisdokumente vorgezeigt werden können, werden unentgeltlich befördert. Kinder im Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren, für die in den Fahrzeugen gültige Ausweisdokumente vorgezeigt werden können, werden zum ermäßigten Fahrpreis für Kinder befördert.
- Schüler, Auszubildende und Freiwillige entsprechend Bundesfreiwilligendienst (BFD), die sich entsprechend ausweisen können, werden zum ermäßigten Fahrpreis für Schüler, Auszubildende und BFD-Freiwillige befördert.

Bestpreis-Garantie: Bei bargeldloser Zahlung wird im Nachhinein überprüft, ob sich eine Tages-, Wochen-, oder Monatskarte für den Fahrgast rentiert hätte¹⁶. Wenn dies der Fall ist, wird ein entsprechender Rabatt an den Fahrgast weitergegeben. Die Überprüfung findet auf Basis der tatsächlich durchgeführten Fahrten eines Fahrgastes unabhängig von der Art des genutzten Verkehrsangebots (moobil+-Rufbuslinie oder Linie OM1) statt.

Angebot und Firmen und Betriebe: Firmen und Behörden können sich an den Fahrtkosten ihrer Mitarbeiter beteiligen. Weiter können Firmen und Behörden und ihre Mitarbeiter einen Mengenrabatt auf die von ihnen zu leistenden Fahrtkosten erhalten.

moobil+-Sparticket: Als Aktionsticket gilt bis 31.12.2024¹⁷ das moobil+-Sparticket. Dieses Monats-Ticket ist für Erwachsene zum Preis von 19,- EUR zu erwerben. Für Kinder, Schüler/-innen, Auszubildende sowie sonstigen ermäßigungsberechtigten Personen ist ein Kauf zu 14,- EUR in den moobil+-Rufbussen oder den OM1-Bussen oder in den Mobilitätszentralen möglich. Das Ticket gilt jeweils für den bei Kauf genannten und auf der Karte angegebenen Kalendermonat im moobil+Bus. Dieses Ticket wird auch im Rahmen der Bestpreis-Garantie im Abrechnungsprozess berücksichtigt.

Deutschlandticket: Im Rahmen des moobil+-Tarifs werden auch Deutschlandtickets anerkannt.

SPNV-Anschlussfahrten: Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Niedersachsen im Geltungsbereich des Niedersachsentarifs wird eine vorhergehende und/oder nachfolgende Fahrt mit Fahrzeugen, die dem moobil+-Tarif unterliegen, vom Startort bzw. zum Zielort im Vor- und/oder Nachlauf zur SPNV-Fahrt im Stadtgebiet Cloppenburg sowie im Gemeindegebiet der Einheitsgemeinde Essen kostenfrei ermöglicht. **Fahrten mit dem Niedersachsen-Ticket:** Bei Fahrten mit dem Niedersachsen-Ticket wird die vorhergehende und/oder nachfolgende Fahrt mit Fahrzeugen, die dem moobil+-Tarif unterliegen, vom Startort bzw. zum Zielort, ggf. auch über mehrere Einzelverbindungen hinweg, im Vor- und/oder Nachlauf zur SPNV-Fahrt im Gebiet des Landkreises Cloppenburg für den Fahrgast selbst und noch bis zu vier Erwachsene und bis zu drei Kinder zusätzlich kostenfrei ermöglicht.

¹⁶ Bargeldlose Zahlung setzt eine Registrierung bei moobil+ voraus.

¹⁷ Eine Verlängerung des Spartickets wird derzeit noch geprüft.

Die moobil+-Tarifbestimmungen können über die moobil+-Homepage eingesehen werden.

2.7.4 Einbrechende Linien anderer Aufgabenträger

Für die einbrechenden Linien anderer Aufgabenträger (z.B. ZVBN) gelten die jeweils festgelegten Übergangstarife dieser Verkehre. Diese berechtigen zur Weiterfahrt mit einer Linie bis maximal zum Endpunkt der Linie.

2.8 Nachfrage

2.8.1 Nachfrage entsprechend Reisendenerhebung aus 2016

Laut Hochrechnung der Reisendenerhebung 2016/17 werden im Landkreis Cloppenburg pro Jahr ca. 55 Mio. Personenkilometer (Fahrttage Mo. – Sa.) mit dem ÖPNV erbracht. Die mittlere Reiseweite beträgt dabei 14,7 Km, wobei an Samstagen die mittlere Reiseweite abweicht und bei über 30 Km liegt. Jährlich werden zwischen 3,5 Mio. und 4 Mio. Personenfahrten durchgeführt, d.h. durchschnittlich 90.000 Personenfahrten pro Jahr je Linie. Die Linien 900 und 930 (mit über- / regionaler Verbindungsfunktion) erreichen dabei Werte von über 250.000 Personenfahrten pro Jahr.

Aus der Unterteilung nach Fahrzwecken (vgl. Tabelle 8) ergibt sich ein deutlicher Schwerpunkt im Bereich Schulverkehre (Fahrten zwischen Wohnung und Schule). An Samstagen ist der Freizeitverkehr der überwiegende Fahrzweck.

Fahrtzweck	Montag bis Samstag	
	Personenfahrten pro Jahr	Anteil in %
Schulverkehre	3.325.500	89,30%
Ausbildungsverkehr	81.569	2,20%
Studierendenverkehr	12.457	0,30%
Berufsverkehr	75.674	2,00%
Einkaufsverkehr	57.487	1,50%
Freizeitverkehr	57.078	1,50%
Sonstiger Verkehr	115.530	3,10%

Tabelle 8 Aufteilung der Verkehrsnachfrage nach Fahrtzweck, Quelle: Reisendenerhebung 2016/17¹⁸

2.8.2 Nachfrage entsprechend Erhebungen zum Mobilitätsverhalten

Im Landkreis Cloppenburg wurde im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung bei der Einführung des moobil+-Angebots in den ersten Monaten des Jahres 2020 und damit noch vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie eine Haushaltsbefragung bezüglich des Mobilitätsverhaltens durchgeführt. Eine weitere Befragung erfolgte im Herbst 2022. Einzelheiten zu den Ergebnissen der Befragung können dem Endbericht der wissenschaftlichen Begleitung in Anlage 11 entnommen werden.

¹⁸Reisendenerhebung 2016/17 für den Landkreis Cloppenburg, Methodenbericht und Auswertung, GVS Hannover Tabelle 11

Bei den Befragungen konnte folgender Modal Split im Landkreis Cloppenburg erkannt werden:

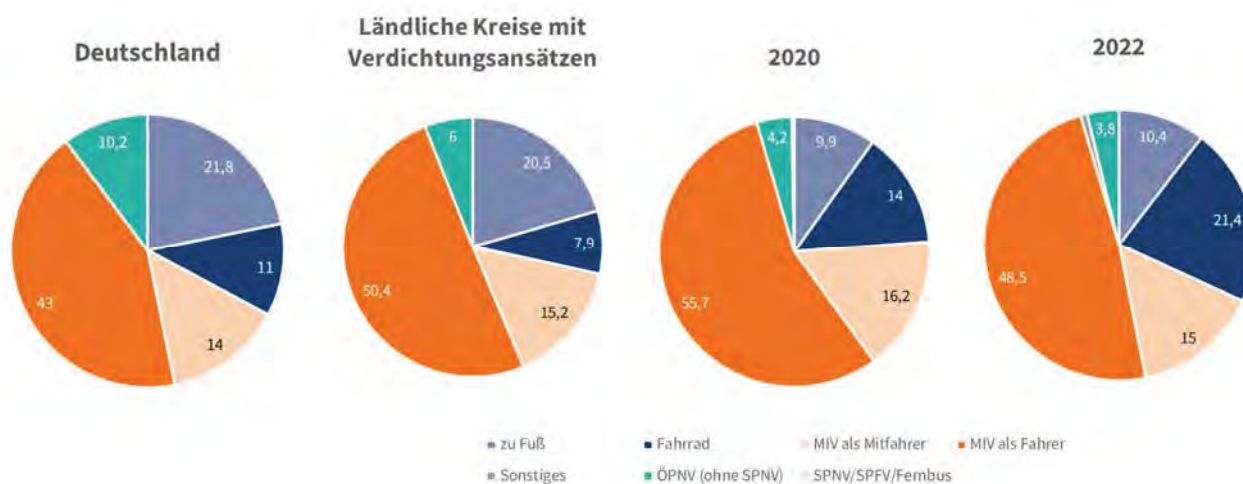


Bild 10 Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) im Landkreis Cloppenburg im Vergleich¹⁹.

Bild 10 veranschaulicht die alltägliche Verkehrsmittelnutzung (Modal Split nach Wegen) für den Landkreis Cloppenburg im Vergleich zur Referenzkategorie „Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen“ sowie zu Deutschland insgesamt. Die Angaben stammen aus den beiden unterschiedlichen Haushaltsbefragungen und wurden jeweils mit einem Wegetagebuch an einem zufällig bestimmten Stichtag erfasst. Im Endbericht der wissenschaftlichen Begleitung heißt es dazu (Auszug):

„Es wird deutlich, dass die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Landkreis Cloppenburg (55,7% als Fahrer, 16,2% als Mitfahrer) deutlich über dem gesamtdeutschen Niveau (43,0%, 14,0%) und auch höher als in anderen ländlichen Räumen Deutschlands (50,4%, 15,2%) liegt. Es ist also ein hohes Verlagerungspotential auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel vorhanden. Weiterhin auffällig ist der hohe Anteil des Radverkehrs, der mit 14,0% über den Werten in den Vergleichskategorien liegt. Insbesondere für eine ländliche Region ist dieser Wert bemerkenswert und wirft die Frage auf, wie Radverkehrsinfrastruktur und das ÖPNV-Angebot sinnvoll aufeinander abgestimmt werden können.“

Im Modal Split von 2022, der auf der Haushaltsbefragung von September und Oktober 2022 basiert, zeigt sich eine deutliche Abnahme der mit dem MIV zurückgelegten Wege und gleichzeitig eine deutliche Zunahme der mit dem Fahrrad zurückgelegten

¹⁹ Quelle: Darstellung ILS in Abschlussbericht zur wissenschaftlichen Begleitung basierend auf Daten von BMVI 2019, Omnitrend 2020, 2022 (Haushaltsbefragungen im Auftrag des Landkreises Cloppenburg)

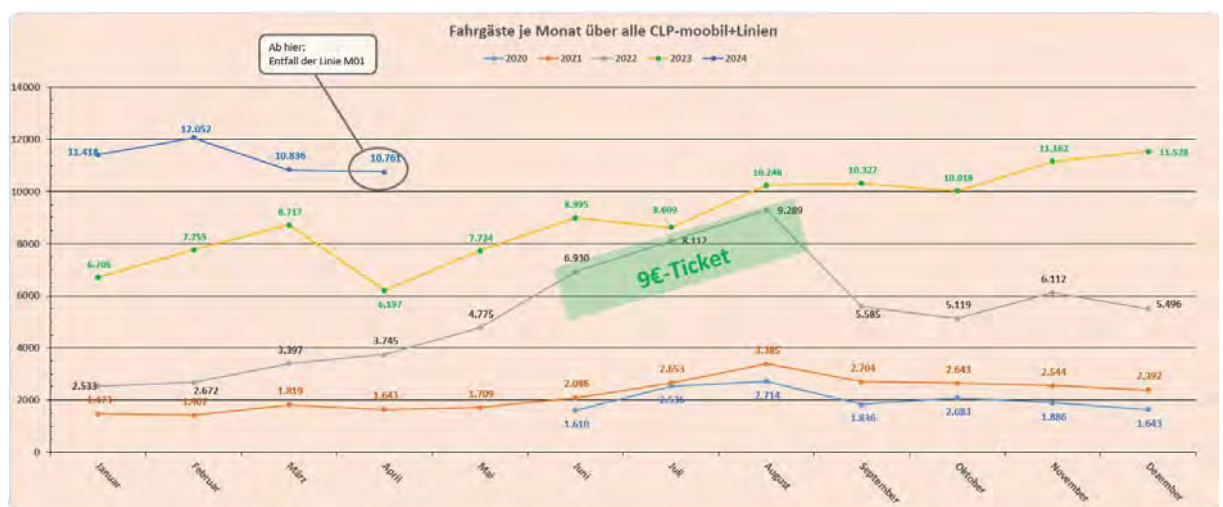
Wege. Zudem zeigt sich eine leichte Zunahme bei den zu Fuß zurückgelegten Wegen. Der Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege sinkt von 4,2 auf 3,8 %.

Als Gründe für die Verlagerungen können verschiedene Einflussfaktoren angenommen worden. So gibt es 2022 sicherlich noch einige "Corona-Effekte". Obwohl moobil+ erst nach der Haushaltsbefragung 2020 eingeführt wurde, hat das neue Angebot den ÖPNV-Anteil nicht erhöht. Die geringe Sichtbarkeit von moobil+ im gesamten Modal Split lässt sich mit den vergleichsweise geringen Kapazitäten der Busse und dem 2-Stunden-Takt erklären. Selbst wenn die Busse voll ausgelastet wären, würden diese einen geringen Anteil an Wegen im Landkreis ausmachen. Eine kontinuierlich steigende Nachfrage, wie sie bereits auf den meisten moobil+-Linien zu beobachten ist, kann perspektivisch Angebotsausweitungen (z.B. Taktverdichtungen, größere Fahrzeuge) rechtfertigen, die dann auch zu messbaren Verlagerungswirkungen führen können.

Zusammenfassend zeigt sich, dass der MIV auch 2022 noch eine hohe Bedeutung im Mobilitätsverhalten im Landkreis Cloppenburg aufweist. Daneben hat auch das Radfahren eine hohe Relevanz und könnte zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen. Der ÖPNV dagegen muss in seiner Qualität noch verbessert werden, damit er häufiger genutzt wird.“

2.8.3 Nachfrage entsprechend statistischer Aufzeichnungen zum moobil+-Betrieb

Mittels moobil+-Buchungssystem werden kontinuierlich Aufzeichnungen über die Nachfrage bei den moobil+-Linien geführt. Bild 11 zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen je Monat über alle moobil+-Linien im Landkreis Cloppenburg von Beginn des Angebots bis April 2024.



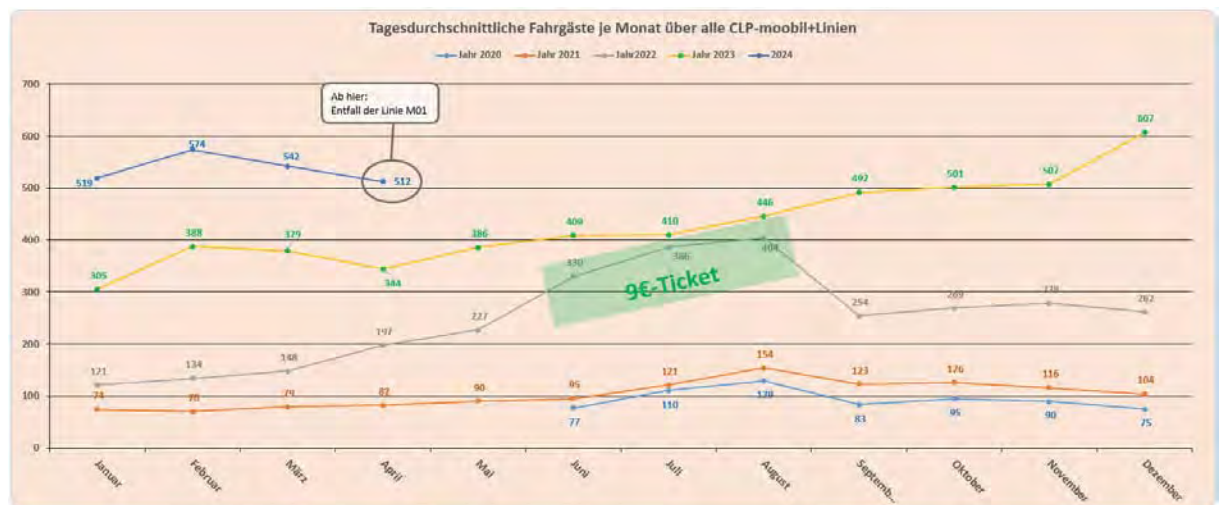


Bild 11 Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den moobil+-Linien im Landkreis Cloppenburg
(Quelle: eigene Aufzeichnungen mittels moobil+-Buchungssystem)

Basierend auf den statistischen Aufzeichnungen ist erkennbar, dass sich die Fahrgastzahlen in den von der Corona-Pandemie beeinflussten Jahren 2020 und 2021 nur leicht nach oben entwickeln konnten. Allerdings ist mit Beginn des Jahres 2022 eine deutliche Steigerung der Nachfrage erkennbar: In den beiden Jahren 2022 und 2023 stiegen die Fahrgastzahlen jeweils um rund 100%. Weitere Informationen zu den Nachfrageergebnissen und den damit verbundenen Hintergründen finden sich auch im Endbericht bei der wissenschaftlichen Begleitung der moobil+-Einführung (Anlage 11).

2.9 Finanzierung

2.9.1 Konventioneller Linienverkehr

Der konventionelle Linienverkehr im Landkreises Cloppenburg finanziert sich über folgende Quellen:

- Erlöse des Fahrscheinverkaufs,
- dem Erwerb von Sammelzeitkarten für berechtigte Schüler gem. Schülerbeförderungssatzung durch den Landkreis,
- Ausgleichsleistungen nach § 148 SGB IX,
- Ausgleichsleistungen des Landkreises: Der Landkreis hat in seinem Gebiet die Anwendung rabattierter Zeitfahrausweise für den Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs im Vergleich zu den Zeitfahrausweisen des Nichtausbildungsverkehrs verbindlich mit der Satzung zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen im Ausbildungsverkehr im Gebiet des

Landkreises Cloppenburg als allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) VO (EG) Nr. 1370/2007 vorgeschrieben. Die allgemeine Vorschrift regelt die Rabattierungspflicht im Ausbildungsverkehr und den gewährten Ausgleich für die - positiven oder negativen - finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen der Unternehmen, die auf die Erfüllung der in der allgemeinen Vorschrift festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind. Mit der allgemeinen Vorschrift wird eine transparente, diskriminierungsfreie und beihilferechtskonforme Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Anwendung von Höchsttarifen im Ausbildungsverkehr in Übereinstimmung mit den Regelungen des § 7a NNVG sichergestellt. Weitere Regelungen inklusive Liniensteckbriefe befinden sich in der jeweils gültigen Fassung der Allgemeinen Vorschrift.

- durch Mittel des Landkreises basierend auf öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zur Erbringung von Verkehrsleistungen
- sowie Regionalisierungsmittel des Bundes entsprechend des NNVG durch das Land Niedersachsen.

2.9.2 Linie OM1

Die Linie OM1 finanziert sich über folgende Quellen:

- Erlöse aus dem bargeldlosen Erwerb von Fahrkarten und dem Verkauf von Papierfahrkarten entsprechend Einnahmeverfahren für Verkehre mit moobil+-Tarif,
- Ausgleichsleistungen nach § 148 SGB IX,
- durch Mittel der Landkreise Cloppenburg und Vechta basierend auf einer Kooperationsvereinbarung für die gemeinsame Finanzierung der für die OM1 benötigten Verkehrsleistung,
- durch Fördermittel des Landes für die Fahrzeugbeschaffung,
- durch Fördermittel des Landes, die auf dem anerkannten Status der Linie OM1 als landesbedeutsame Buslinie basieren,
- sowie weitere Mittel des Landes (einschließlich Regionalisierungsmittel) zur Förderung des ÖPNV.

2.9.3 moobil+-Rufbusangebot

Das moobil+-Rufbusangebot im Landkreises Cloppenburg finanziert sich über folgende Quellen:

- Erlöse aus dem bargeldlosen Erwerb von Fahrkarten und dem Verkauf von Papierfahrkarten entsprechend Einnahmeverfahren für Verkehre mit moobil+-Tarif,
- Ausgleichsleistungen nach § 148 SGB IX,
- Fördermittel des Landes für die Fahrzeugbeschaffung,
- Mittel des Landkreises basierend den Dienstleistungsaufträgen zur Erbringung der Verkehrsleistungen für moobil+-Linien,
- Finanzielle Beteiligung der Städte und Gemeinden für ihre jeweiligen inner- und übergemeindlichen Verkehre,
- überwiegende Finanzierung der Verkehrsleistungen für die C-Linien durch die Stadt Cloppenburg²⁰
- sowie weitere Mittel des Landes (einschließlich Regionalisierungsmittel) zur Förderung des ÖPNV.

2.9.4 Einnahmeverfahren für Verkehre mit moobil+-Tarif

In Zusammenarbeit der beiden Landkreise Cloppenburg und Vechta wurde 2023 ein Einnahmeverfahren entwickelt, bei dem um alle von den Landkreisen Vechta und Cloppenburg bestellten Verkehre geht, bei denen der moobil+-Tarif zur Anwendung kommt (weiter moobil+-Tarif-Verkehre). Das Ziel des Verfahrens liegt darin, die mit einem bestellten moobil+-Tarif-Verkehr verbundenen Einnahmen möglichst klar diesem Verkehr zuordnen zu können. Die so berechneten Einnahmen können dann den entsprechenden Ausgaben gegenübergestellt, das jeweilige Defizit eines Verkehrsangebots errechnet und der kommerzielle Erfolg des Angebots dargestellt werden. Auf diese Weise kann auch das Defizit für die Linien des Bündels Stadt Cloppenburg (C-Linien) berechnet werden und damit die Grundlage für die Abrechnung zwischen Landkreis und der Stadt Cloppenburg geschaffen werden.

Auch für Linien, die im Rahmen der Umsetzung des Bündelungskonzeptes Teil des ÖPNV-Gesamtkonzeptes einschließlich moobil+-Tarif werden, kann die

²⁰ An der Finanzierung der neuen C-Linien beteiligt sich der Landkreis in der gleichen Höhe, mit der er bereits den bisherigen innerstädtischen Verkehr von moobil+ (M10) der Stadt Cloppenburg unterstützt hat. Das Delta zwischen dieser Unterstützung und den mit der Erbringung der Verkehrsleistung für die C-Linien verbundenen Kosten wird von der Stadt Cloppenburg übernommen.

Einnahmearteilung zum Tragen kommen und linienspezifischen Einnahmen berechnet werden.²¹

Mit Hilfe der Einnahmearteilung können auch die in den ÖDA für die moobil+-Rufbusse festgelegten Boni für die jeweiligen Verkehrsunternehmen berechnet und zugeteilt werden.

Bei der landesbedeutsamen Linie OM1 geht es bei der Einnahmearteilung auch darum, die Förderauflagen erfüllen zu können und dieses, mit der Linie OM1 verbundene Defizit der LNVG gegenüber eindeutig kommunizieren zu können. Letztlich geht es auch um die Abrechnung für die Linie OM1 zwischen den beiden Landkreisen, bei der die Ausgaben für die Verkehrsleistung den Einnahmen, bestehend aus Fördergeldern und den Einnahmen entsprechend Einnahmearteilungsverfahren, gegenübergestellt, das damit verbundene Defizit berechnet und zwischen den Landkreisen aufgeteilt werden kann.

²¹ Allerdings muss für diese Linien im Einnahmearteilungsverfahren noch geklärt werden, wie die als Abrechnungsgrundlage benötigten Personen-Kilometer berechnet werden sollen. Bei einfachen Verhältnissen kann diese Zahl einfach berechnet werden. In anderen Fällen wird der Einbau von Fahrgastzählssystemen (analog zur Linie OM1) zu prüfen sein oder es müssten noch Verfahren zur Schätzung der Fahrgastzahlen definiert werden.

3 Ziele und Leitlinien

Bei den Fragen rund um die zukünftige Mobilität und den damit verbundenen ÖPNV im Landkreis Cloppenburg geht es darum, Mobilitätsdienstleistungen gezielt und effizient einzusetzen, um für den Landkreis, dessen Städte und Gemeinden, dessen Unternehmen und Organisationen, dessen Einwohner und Besucher einen bestimmten Nutzen zu schaffen. Die Absicht zur Schaffung dieser Nutzen findet sich in klar definierten Zielen der politisch verantwortlichen Beteiligten im Landkreis Cloppenburg.

Darüber hinaus wird die Art und Weise, wie diese Ziele erreicht werden sollen, in Form von Leitlinien dargestellt.

Die in Kapitel 3.1 bis 3.3 aufgeführten Ziele und Leitlinien wurden vom Landrat und den Bürgermeistern des Landkreises Cloppenburg bei ihrer Klausurtagung der Hauptverwaltungsbeamten am 23.04.15 (Hotel Heidegrund, Garrel/Petersfeld) empfohlen. Wesentliche Elemente davon wurden vom Kreistag in seiner Sitzung am 20.12.2016 als wichtige Ziele zur Verbesserung des ÖPNV in seinem Gebiet beschlossen.²²

Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2019 wurde das Ziel zur Verwendung der Mittel entsprechend § 7 NNVG (siehe Kapitel 3.4) und das Ziel hinsichtlich Linienbündelung (siehe Kapitel 3.5) neu eingeführt und beschlossen.

Mit dem NVP 2022 wurden die Ziele, wie sie in Kapitel 3.6 aufgeführt sind, neu eingeführt und beschlossen.

3.1 Politische Ziele

Verlagerung des Modalsplits (Z1)

Ein öffentliches Mobilitätssystem soll zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel und Fahrradverkehr beitragen.

Nahversorgung (Z2)

Auf der Basis wirtschaftlicher Machbarkeit sollen alle Einwohnerinnen und Einwohner und alle Besucherinnen und Besucher im Landkreis Cloppenburg entsprechend ihren Bedürfnissen

²² Quelle: Besondere Aspekte bei der Optimierung des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg, 2015, kreamobil.

- sich selbst versorgen,
- ihre Ausbildungs- und Arbeitsstätte erreichen,
- wichtige Institutionen, Freizeiteinrichtungen und Orte von öffentlichem Interesse aufsuchen und
- am wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben in ihrer Stadt oder Gemeinde und im Landkreis teilnehmen können.

Verbesserung der Standortqualität (Z3)

Mit einem guten Mobilitätssystem sollen der Landkreis Cloppenburg und dessen Städte und Gemeinden für Handel und Gewerbe, Wohnen und Tourismus gleichermaßen attraktiv sein und in der jeweiligen Standortqualität gestärkt werden.

Demografischer Wandel (Z4)

Das Mobilitätssystem soll die besonderen Herausforderungen des demografischen Wandels mit einer alternden Bevölkerung und ihren Mobilitätsansprüchen mitberücksichtigen.

Erreichbarkeit der nächstgelegenen Zentren (Z5)

Alle im Landkreis lebenden Personen sollen einen Bahnhof, ihr Ortszentrum, die Kreisstadt Cloppenburg sowie die für sie nächstgelegene Stadt im Landkreis Cloppenburg (Cloppenburg, Lönningen oder Friesoythe) und die Oberzentren (Oldenburg, Osnabrück) erreichen können.

3.2 Leitlinien bezüglich Finanzierung des ÖPNV

Langfristige Finanzierbarkeit (L1)

Wenn der Landkreis in eigener Regie neue Mobilitätsangebote einführt (gemeinwirtschaftliche Verkehre), werden dies nur solche Angebote sein, die auch längerfristig finanzierbar sind.

Kostenverteilung (L2)

Die Kosten für die vom Landkreis eingeführten Mobilitätsangebote (gemäß NVP) werden sowohl vom Landkreis Cloppenburg als auch von den Städten und Gemeinden des Landkreises getragen. Hierbei trägt der Landkreis die Hauptkosten. Die Städte und Gemeinden sollen sich in angemessener Form, insbesondere für rein inner- und übergemeindliche Verkehre, beteiligen.

Schaffung der Grundlagen (L3)

Bei der Realisierung neuer Mobilitätsangebote in eigener Regie trägt der Landkreis die Verantwortung für die Schaffung, Aufrechterhaltung und Aktualisierung der nötigen vertraglichen Grundlagen, des Marketings und der nötigen Rahmenkomponenten des ÖPNV (wenn nötig z.B. Mobilitätszentrale, EDV-Systeme etc.). Bei der Umsetzung von Marketingmaßnahmen wird er von den Städten und Gemeinden auf ihrem Gebiet unterstützt.

Verantwortung als Aufgabenträger (L4)

Der Landkreis trägt die Verantwortung dafür, dass die vom Land Niedersachsen für den ÖPNV im Landkreis Cloppenburg zur Verfügung gestellten Mittel entsprechend dem Bedarf abgerufen und eingesetzt werden. In diesem Zusammenhang trägt er auch die Verantwortung zur Schaffung der hierzu nötigen Grundlagen (z.B. Nahverkehrsplan).

Bestellung von Verkehrsleistungen (L5)

Bei der Realisierung neuer Mobilitätsangebote in eigener Regie übernimmt der Landkreis in Absprache mit den Städten und Gemeinden die Bestellung aller Verkehrsdienstleistungen für die regionalen und innergemeindlichen Verkehre im Rahmen der rechtlichen Gegebenheiten.

Drittnutzerfinanzierung (L6)

Zur Finanzierung der Verkehrsleistungen werden grundsätzlich Kooperationen mit allen Stellen angestrebt, die Nutznießende des ÖPNV sind und von der Beförderung von Reisenden zu ihnen mit profitieren (Stichwort „Drittnutzerfinanzierung“).

3.3 Leitlinien bei der Gestaltung des ÖPNV

Grundstruktur (L7)

Der bestehende lokale und auf den Schulverkehr ausgerichtete ÖPNV soll in seiner Grundstruktur erhalten bleiben, allerdings auch für den Jedermannverkehr noch stärker nutzbar werden. Daneben soll ein neues Mobilitätssystem für den Jedermannverkehr etabliert werden, das aus den bestehenden, gut vertakteten regionalen Verbindungen und neuen bedarfsorientierten Verkehrsangeboten besteht.

Orientierung am Bedarf (L8)

Das Bedienungsangebot des ÖPNV soll sich nach den tatsächlichen Bedürfnissen der Bevölkerung, den raumstrukturellen Erfordernissen im Landkreis Cloppenburg und den Möglichkeiten der Finanzierung durch Land, Landkreis, Städte und Gemeinden und ggf. Dritte richten.

Ziele außerhalb des Landkreises (L9)

Um Handel und Versorgungseinrichtungen auf dem Gebiet des Landkreises zu unterstützen, werden Ziele außerhalb des Landkreises von in eigener Regie eingeführten Angeboten grundsätzlich nur angefahren, wenn es sich dabei um verkehrlich wichtige Punkte handelt und das Einvernehmen der davon betroffenen Städte und Gemeinden vorliegt.

Erscheinungsbild (L10)

Unabhängig davon, ob es sich um regionalen oder innergemeindlichen Verkehr handelt, sollen das Erscheinungsbild und die Handhabung der Komponenten des ÖPNV nach außen hin einheitlich sein. Dies betrifft alle Komponenten des ÖPNV, insbesondere die Corporate Identity und die Nutzerschnittstellen.

Nutzbarkeit (L11)

Das ÖPNV-Angebot soll für die Fahrgäste attraktiv, leicht nutzbar sowie barrierefrei sein.

Besondere Mobilitätsbedürfnisse (L12)

Die besonderen Mobilitätsbedürfnisse für Handel, Gewerbe und Tourismus sollen bei der Gestaltung des ÖPNV berücksichtigt werden. Die dafür nötigen Verkehre sollen Bestandteil des landkreisweit einheitlichen Mobilitätssystems sein. Spezielle, auf eine Stelle zugeschnittene Verkehre (Stichwort „Werksverkehre“) werden unter Regie des Landkreises nur dann eingeführt, wenn ein allgemeines Interesse des Landkreises

oder einer Stadt oder Gemeinde besteht oder eine entsprechende Gegenfinanzierung durch die betreffende Stelle gewährleistet ist (siehe dazu auch L6).

Bedienungsangebot (L13)

Das Bedienungsangebot des ÖPNV orientiert sich an definierten Qualitätsstandards (Nahverkehrsplan).

E-Bikes als Komponente des ÖPNV (L14)

Im Rahmen des vom Landkreis geförderten ÖPNV werden der Einsatz von Fahrzeugen auf konzessionierten Strecken und das Fahrradfahren als gleichwertige Verkehrsangebote gesehen. Hierbei soll insbesondere die Nutzung von E-Bikes als Komponente des ÖPNV gefördert werden. Die Organisation des ÖPNV soll einen intermodalen Verkehr mit diesen Angeboten ermöglichen.

Schonung der Ressourcen (L15)

Die zur Erbringung der Verkehrsdienstleistungen eingesetzten Ressourcen sollen in ihrer Art und Nutzung effizient und umweltschonend sein. Dies betrifft die Verkehrsmittel und die Organisation der Dienstleistung.

Nachfrageorientierung (L16)

Es werden nur tatsächlich genutzte Mobilitätsangebote, die in der Regie des Landkreises liegen, längerfristig aufrechterhalten. Das Mobilitätssystem enthält geeignete Werkzeuge und Methoden, mit denen entsprechende Indikatoren beobachtet, die aktuelle Nutzendenentwicklung erkannt und Maßnahmen zur Steigerung der Nachfrage (z.B. Umgestaltung einer Linie, Verstärkte Marketing-Aktionen) abgeleitet werden können. Falls ein Angebot auch nach der Durchführung entsprechender Maßnahmen nicht ausreichend nachgefragt wird, wird es in Absprache zwischen Landkreis und den betreffenden Städten und Gemeinden eingestellt.

Um mögliche Veränderungen von Linienbelastungen und Nutzungsverhalten feststellen zu können, werden in regelmäßigen Abständen Reisendenerhebungen durchgeführt.

Tarif und Vertrieb (L17)

Für den kompletten ÖPNV im Landkreis Cloppenburg und den SPNV auf dem Gebiet des Landkreises soll in Abhängigkeit vom tatsächlichen Bedarf ein gemeinsamer Tarif und Verfahren für einen gemeinsamen Vertrieb angestrebt werden.

3.4 Verwendung der Mittel entsprechend § 7a und § 7b des NNVG (Z6)

Die dem Landkreis Cloppenburg zustehenden Mittel entsprechend § 7a NNVG werden dazu eingesetzt, um zu gewährleisten, dass Zeitfahrausweise im straßengebundenen Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren um mindestens 25 vom Hundert gegenüber Zeitfahrausweisen des Nichtausbildungsverkehrs mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit ermäßigt werden.

Die dem Landkreis Cloppenburg zustehenden Mittel entsprechend § 7b NNVG werden zur Attraktivitätssteigerung und für Leistungsverbesserungen des straßengebundenen ÖPNV eingesetzt. Insbesondere sollen sie für den Betrieb des moobil+-Rufbussystems und der landesbedeutsamen Buslinie OM1 verwendet werden.

3.5 Linienbündelung (Z7)

Ziel des Landkreises Cloppenburg ist es, die bestehenden Linien-Genehmigungen zu harmonisieren, um zukünftig unter Beachtung des § 9 Abs. 2 PBefG eine gebündelte Genehmigungserteilung im Rahmen eines eigen- oder gemeinwirtschaftlichen Wettbewerbes zu ermöglichen oder Direktvergaben durchzuführen.

Die Linienbündelung definiert zusammenhängende Linien, deren gemeinsame Vergabe zweckmäßig ist. Damit wird die unternehmerische Gestaltungsmöglichkeit für die Laufzeit der Genehmigung gestärkt und es kann ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsreichen und ertragsschwachen Linien innerhalb eines Bündels stattfinden. Ein wesentliches Ziel der Linienbündelung liegt darin, eine „Rosinenpickerei“ zu verhindern, bei der eine Konzentration auf ertragsreiche Linien stattfindet, und den Betrieb auch ertragsschwacher Linien langfristig zu sichern.

Für den Landkreis Cloppenburg wurde aus diesem Grund eine Linienbündelung durch die PTV Transport Consulting GmbH, Karlsruhe, durchgeführt. Nach Abschluss der Prüfung verschiedener Bündelungsvarianten durch die Verwaltung, wurde die favorisierte Variante den Verkehrsunternehmen im Landkreis Cloppenburg präsentiert, die über eine Linienkonzession im Landkreis verfügen. Im Anschluss daran konnten die Verkehrsunternehmen Anmerkungen und Änderungsvorschläge einbringen, die im weiteren Bündelungsverfahren berücksichtigt wurden.

Im Ergebnis soll eine Bündelungsvariante mit vier Bündeln realisiert werden, bei der auch die Interessen von klein- und mittelständischen Unternehmen berücksichtigt wurden. Eine vollständige Beschreibung der empfohlenen Linienbündelung findet sich im Abschlussbericht der PTV GmbH in Anlage 10. Die aktuell tatsächlich zu realisierenden Linienbündel finden sich in Kapitel 5.6

3.6 Mit dem NVP 2022 neu definierte Ziele und Leitlinien

3.6.1 Politische Ziele

Mit dem NVP 2022 wurden die folgenden politischen Ziele eingeführt, deren Gültigkeit auch im NVP 2024 weiterhin bestehen bleibt:

Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vechta (Z8)

Unter der Dachmarke „Oldenburger Münsterland“ soll der ÖPNV in den beiden Landkreisen Cloppenburg und Vechta nach dem Vorbild der bereits gemeinsam realisierten Linie OM1 weiter ausgebaut werden.

Aktiver Beitrag zur Schaffung eines starken Verkehrsangebots in der Weser-Ems-Region (Z9)

Es soll ein aktiver Beitrag zur Schaffung eines integrierten, attraktiven und effizienten überregionalen Verkehrsangebots in der Weser-Ems-Region geleistet werden. Damit sollen u.a. auch die Voraussetzungen und Möglichkeiten zur Reaktivierung der im Gebiet des Landkreises verlaufenden Bahnstrecken verbessert werden.

Erreichbarkeit der nächstgelegenen Gemeinden (Z10)

Alle im Landkreis lebenden Personen sollen im Einvernehmen mit ihrer Gemeinde neben ihrem Ortszentrum auch die Zentren benachbarter Gemeinden erreichen können.

3.6.2 Leitlinien

Mit dem NVP 2022 und dem NVP 2024 wurden die folgenden Leitlinien neu eingeführt:

Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern (L18)

Die Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern soll intensiviert werden. Im Vordergrund sollen dabei die Schaffung reibungsloser Übergänge zwischen den unterschiedlichen Verkehrsangeboten in den Landkreisen und die Überprüfung überregionaler ÖPNV-Verbindungen stehen.

Schaffung eines ÖPNV-Gesamtsystem (L19)

Mit Hilfe eines ÖPNV-Gesamtsystems sollen alle ÖPNV-Angebote einschließlich der SPNV-Angebote im Landkreis über die gleichen Nutzerzugänge gebucht und bargeldlos bezahlt werden können. Weiter soll ein solches System für die nötige Anschlusssicherung zwischen den verschiedenen ÖPNV-Angeboten sorgen. Damit

soll eine deutliche Steigerung der Attraktivität des gesamten ÖPNV im Landkreis Cloppenburg erreicht und damit ein wichtiger Beitrag zum Erfolg auch einzelner ÖPNV-Angebote geleistet werden.

Einheitliches Tarifsystem innerhalb des Landkreises (L20)

Innerhalb des Landkreises Cloppenburg soll für alle ÖPNV-Angebote ein einheitliches Tarifsystem angestrebt werden. Dabei soll eine kreisweite Anwendung des moobil+-Tarifs priorisiert werden.

Einheitliches Tarifsystem mit Landkreis Vechta (L21)

Gemeinsam mit dem Landkreis Vechta soll angestrebt werden, dass ein für den Landkreis Cloppenburg gültiges einheitliches Tarifsystem auch im Landkreis Vechta Anwendung finden kann. Dabei soll die Anwendung des moobil+-Tarifs als einheitliches Tarifsystem über die Kreisgrenzen hinweg priorisiert werden.

Verfügbarkeit fundierter Informationen über das Mobilitätsverhalten (L22)

Dem Landkreis Cloppenburg sollen fundierte Informationen über das Mobilitätsverhalten seiner Einwohner vorliegen. Die Informationen sollen in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden.

Kontinuierliche Optimierung des moobil+-Angebots und -Betriebs (L23)

Das moobil+-Angebot und der moobil+-Betrieb sollen hinsichtlich der Möglichkeiten zur Qualitätsverbesserung und zur Steigerung der Fahrgastzahlen kontinuierlich überwacht und weiterentwickelt werden (Konkretisierung der bereits bestehenden Leitlinie L16).

Systematische Planung der Überführung einzelner in gebündelte Linienkonzessionen (L24)

Um das Ziel der Linienbündelung zu erreichen, soll die Überführung einzelner Linienkonzessionen in eine gebündelte Genehmigungserteilung im Rahmen eines eigen- oder gemeinwirtschaftlichen Wettbewerbs entsprechend einer systematischen Planung erfolgen.

Kontinuierliche Weiterentwicklung des Haltestellenausbaus (L25)

Das bereits aufgelegte Haltestellenprogramm soll an die permanente Fortschreibung der Haltestellenliste, für die vollständige Barrierefreiheit gewährleistet werden soll (so genannte „Positivliste“, siehe Anlage 1), kontinuierlich angepasst werden.

Jede Haltestelle soll der zu ihrer tatsächlichen Fahrgast-Frequentierung passenden Haltestellenkategorie zugeordnet und dementsprechend weiter ausgebaut und ausgestattet werden.

Einsatz von Informationen auf Echtzeitbasis (Dynamische Fahrgastinformationen) (L26)

Wo dies möglich ist, soll die digitale Organisation von ÖPNV-Fahrten auf Echtzeitbasis (ÖPNV plus SPNV) beruhen. Weiter sollen Fahrgäste darin unterstützt werden, sich mit Hilfe dynamischer Fahrgastinformationen (DFI) permanent über die Fahrplanlage der für sie relevanten Verkehrsangebote und deren Anschlussbeziehungen auf Echtzeitbasis zu informieren. Die Basis dafür sollen Echtzeitdaten der ÖPNV- und SPNV-Angebote im Landkreis Cloppenburg liefern .

Einsatz alternativer Antriebsformen (L27)

Der Einsatz von Fahrzeugen im ÖPNV mit alternativen Antriebsformen (z.B. Hybrid-, Elektro oder Wasserstoff-Antrieb) soll grundsätzlich angestrebt werden. Dabei sind insbesondere auch die rechtlichen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten zu beachten (Clean Vehicles Directive (CVD) der EU, die entsprechende Bundesgesetzgebung und diesbezügliche Vereinbarungen des Landes Niedersachsen).

4 Anforderungsprofil

4.1 Bedeutung des Anforderungsprofils für die Weiterentwicklung des ÖPNV

Der NVP soll dazu beitragen, den ÖPNV gemäß den Zielen des Landesraumordnungsprogramms (LROP) und des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) – als Alternative zum (motorisierten) Individualverkehr – zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Dabei sind gem. RROP auch zukunftsorientierte Beförderungssysteme unter raumordnerischen Gesichtspunkten und gesamtwirtschaftlichen Aspekten zu prüfen.

Die mit dem ÖPNV verbundenen Ziele und Leitlinien werden im Anforderungsprofil konkretisiert und operationalisiert. Das Anforderungsprofil enthält damit die handlungsorientierten Zielsetzungen für die Gestaltung der Netz- und Linienstruktur, die Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung sowie die Qualitätsstandards des ÖPNV.

Auf dieser Basis wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden. Die Mindestanforderungen und Qualitätsstandards sind außerdem Grundlage bei der Vergabe (Neuvergabe und Verlängerung) von Konzessionen oder Verkehrsleistungen. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsbasis bezüglich der seitens des Aufgabenträgers angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

4.2 Organisationsstruktur

Die Aufgabenteilung und Verantwortung der Beteiligten,

- politische Entscheidungsträger
- ÖPNV-Aufgabenträger
- Verkehrsunternehmen

sind klar zu definieren. Politische, fachliche und unternehmerische Kompetenzen sind voneinander abzugrenzen.

Zur Entwicklung einer dem Anforderungsprofil entsprechenden ÖPNV-Qualität ist der ÖPNV-Aufgabenträger für die Umsetzung der folgenden zentralen Aufgaben verantwortlich:

- Einhaltung der rechtlichen Grundlagen des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG),

der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007) und des Niedersächsischen Schulgesetzes (NSchG).

- Operationalisierung der politischen Ziele und Leitlinien des Aufgabenträgers im Landkreis und in den Kommunen.
- Schaffung und Weiterentwicklung von qualitativ hochwertigen Mobilitätsangeboten im ÖPNV und im Rahmen des Mobilitätsmanagements.
- Schaffung und Weiterentwicklung von internen Prozessen für einen effektiven und transparenten Einsatz der zur Verfügung gestellten Mittel im Mobilitätsbereich.

Damit nimmt der Aufgabenträger umfangreiche Regie- und Managementfunktionen wahr und kooperiert über vertragliche Festlegungen und Qualitätsmanagement u.a. mit den Verkehrsunternehmen als ausführende Betreibende.

Der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger wird damit zur Verfolgung seiner Ziele im ÖPNV zunehmend selbst aktiv und gestaltend tätig. Die Struktur des Aufgabenträgers hat den daraus folgenden Anforderungen in Bezug auf Fach- und Handlungskompetenz Rechnung zu tragen.

4.3 Netz- und Linienstruktur

Im Zusammenspiel der verschiedenen Netzebenen kann ein integriertes, attraktives und gleichzeitig effizientes Gesamtangebot gebildet werden.

Dabei sind Parallelverkehre grundsätzlich zu vermeiden. Als Parallelverkehre sind Verkehre zu verstehen, deren Streckenverlauf und Fahrplanlage weitgehend identisch und auf die gleichen Nutzungsbedürfnisse ausgerichtet sind. Damit nehmen sie die gleichen verkehrlichen Aufgaben wahr.

Neben den konventionellen ÖPNV-Angeboten soll das moobil+-Rufbusangebot als wichtige Säule des ÖPNV weiter etabliert werden. Daneben soll die Förderung des Fahrradverkehrs unterstützt und nach Möglichkeit in ein Gesamt-Mobilitätsangebot integriert werden.

Entsprechend der unterschiedlichen Nachfragebedarfe an die ÖPNV-Bedienung erfolgt eine Differenzierung des Angebotes in verschiedene Netzebenen:

Netzebene 1: Regionale/Überregionale Verbindungen

Die nachfragestarken Verbindungen zu den Mittelzentren im Landkreis Cloppenburg sowie zu den (außerhalb des Landkreises liegenden) Ober- und Mittelzentren bilden das Rückgrat des ÖPNV-Gesamtnetzes.

Wegen der größeren Distanzen und der gebündelten Nachfrage steht hier die Anforderung an eine schnelle und direkte Linienführung (Punkt-Punkt-Verbindung) mit leistungsfähigen und komfortablen Verkehrsmitteln des ÖPNV und SPNV im Vordergrund.

Netzebene 2a und 2b: Überörtliche und lokale Verbindungen

Lokale Verbindungen von Ortsteilen zum jeweiligen Ortszentrum (Grundzentrum oder Mittelzentrum) sichern die flächenhafte Feinerschließung der Siedlungsgebiete. Überörtliche Verbindungen sind dort vorhanden, wo verschiedene Gemeinden miteinander verbunden werden und eine Anbindung von Kerngemeinden an das nächste Mittelzentrum erfolgt.

Netzebene 2a:

- Entsprechend der dispersen Siedlungsstruktur und Nachfrage wird der bestehende Linienverkehr durch moobil+-Rufbusangebote ergänzt, um eine auch wirtschaftlich tragbare ÖPNV-Erschließung im Jedermannverkehr zu sichern. Dabei werden von manchen moobil+-Linien auch überörtliche Verbindungen geschaffen.

Netzebene 2b:

- Hierunter fallen vor allem die auf den Schulverkehr ausgerichteten Verbindungen.
- Sie stellen die flächendeckende Anbindung der Siedlungsgebiete an die Schulstandorte sicher. Bei diesen Verbindungen stehen die besonderen Anforderungen an die zeitliche Flexibilität und Angebotsgestaltung in Hinblick auf die Beförderung von Schülerinnen und Schülern im Vordergrund. Von manchen Linien werden dabei auch überörtliche Verbindungen geschaffen. Im Gegensatz zum freigestellten Schulverkehr steht das Angebot aber auch allen anderen Reisenden zur Verfügung²³.
- Linien des Schulverkehrs werden dadurch gekennzeichnet, dass während der Schulferien das Fahrtenangebot um mindestens 50 % reduziert wird und/oder unter dem Mindestwert von 6 Fahrten je Richtung pro /Tag (Mo – Fr) liegt.
- Die Verbindungen werden durch konventionelle Linienbusverkehre hergestellt.

Netzebene 3: Sonstige Verbindungen

Kennzeichnend für die sonstigen Verbindungen ist, dass sie hinsichtlich Linienführung und Fahrplanangebot auf die Belange bestimmter Nutzengruppen oder Verkehrszwecke zugeschnitten und damit nur eingeschränkt im Alltagsverkehr nutzbar sind. Hierunter fallen insbesondere auch die Sonderverkehre, die zu Veranstaltungen (lokalen Feste, Märkte etc.) oder Freizeitzielen mit entsprechend hohen Nachfragepotentialen angeboten werden. Die Anforderungen dieser Verkehre richten sich nach den jeweils spezifischen Rahmenbedingungen. Die Verbindungen werden durch konventionelle Linienbusverkehre hergestellt, möglich sind aber auch Rufbus- bzw. Anruf-Sammeltaxen-Verkehre (AST).

4.4 Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität (B+R, P+R)

4.4.1 Grundsätzliche Anforderungen

Die Verknüpfung und damit die Vernetzung der ÖV-Angebote untereinander erfolgt durch

- möglichst kurze und sichere Umsteigewege (Lage und Ausgestaltung der Haltestellen),
- möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten (Abstimmung der Fahrplanzeiten an Verknüpfungspunkten),

²³ Verkehre nach Freistellungsverordnung und Schulfahrten im Rahmen der Sonderbeförderung sind nicht Gegenstand des NVP.

- Anschlusssicherung und Anschlussbindung (Betriebssteuerung),
- unternehmensübergreifende Fahrplan- und Reisendeninformation,
- attraktive Tarifgestaltung.

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist darüber hinaus die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre durch Fahrrad und PKW von hoher Bedeutung.

Daher sind bedarfsgerechte P+R-Anlagen und B+R-Anlagen an geeigneten Haltestellen einzurichten²⁴:

- Für P+R-sind dies vor allem die Bahnhöfe/Stationen des SPNV.
- Für B+R sind dies ebenfalls die Bahnhöfe/Stationen des SPNV sowie zentrale Bushaltestellen (ZOB).
- Kleinere Fahrradabstellanlagen (einzelne Bügel) können an bestimmten Haltestellen, insbesondere in Außerortslagen, von Bedeutung sein.

Die Dimensionierung von P+R- und B+R-Anlagen muss angebotsorientiert sein. Bestehende P+R- und B+R-Anlagen, bei denen die Nachfrage in einen Bereich nahe der Kapazitätsgrenze kommt, sind daher unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten zu erweitern. An B+R-Plätzen sollen neben (überdachten) Fahrradhaltern (Bügel) und sicheren Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, Sammelschließanlagen) langfristig auch Ladestationen für Elektrofahrräder vorgesehen werden. Langfristig ist prüfen, inwiefern zur Verbesserung der Intermodalität auch die Einrichtung von Mobilitätsstationen beitragen kann.

Die Mitnahme von Fahrrädern mit Fahrzeugen des ÖPNV ist grundsätzlich zu ermöglichen. Dabei sind aber auch die Belange eines sicheren und pünktlichen Betriebs sowie der übrigen Mitreisenden zu beachten. Der Transport von Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen im Fahrzeug sollte Vorrang haben.

Als überregionale Verknüpfung können Fernbusse eine tragende Rolle spielen, eventuelle Haltstellen für den Fernbusverkehr müssen daher entsprechend ihres Bedarfs angebunden werden (Zu- und Abbringerverkehre).

4.4.2 Besondere Anforderungen bei der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander

Bei der Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- a. Die ÖPNV-Angebote im Landkreis Cloppenburg sollen nicht nur als einzelne Angebote, sondern als ein aufeinander abgestimmtes Gesamtangebot wahrgenommen werden können, welches für eine komplette Start-Ziel-Relation neben Einzelangeboten auch aus in sich stimmigen Ketten verschiedener Angebote bestehen kann.

²⁴ Die Einrichtung und Weiterentwicklung der P+R- sowie der B+R-Anlagen gehört zu den Aufgabe der Kommunen. Hierbei werden sie im Rahmen des Haltestellenausbaus durch den Landkreis unterstützt.

- b. Fahrgästen soll eine einheitliche Nutzer-Schnittstelle mit Zugang zu allen ÖPNV-Angeboten im Landkreis zur Verfügung stehen. Hierbei soll es sich einerseits um eine digitale Schnittstelle handeln; andererseits soll mit der Mobilitätszentrale immer auch eine persönliche Kontaktstelle vorhanden sein.
- c. Fahrgäste sollen nicht selbst die Nutzung aufeinander folgender ÖPNV-Angebote organisieren müssen – ihnen soll in einem Vorgang ihre Beförderungsoptionen für eine komplette Start-Ziel-Relation dargestellt werden und sie sollen die Möglichkeit erhalten, das für sie passende Angebot im gleichen Vorgang buchen und bargeldlos bezahlen zu können.
- d. Mit der gemeinsamen Buchung aufeinander folgender Angebote sollen für die Fahrgäste auch Maßnahmen zur Sicherung der Anschlüsse zwischen diesen Angeboten verbunden sein.
- e. Fahrgäste sollen sowohl Beschwerden und Kritikpunkte als auch Verbesserungsvorschläge zu allen ÖPNV-Angeboten im Landkreis auf die gleiche Art und Weise kommunizieren können.

4.5 Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung

4.5.1 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen. In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV (VDV, 2001) werden die nachfolgenden Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche herangezogen.

Entsprechend der Attraktivität, Flexibilität und Leistungsfähigkeit des Verkehrsmittels sowie der Bebauungsdichte wird der fußläufige Einzugsbereich differenziert nach Verkehrssystem sowie zentralörtlicher Struktur.

Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Verbindungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ bewertet, wenn sie ganzjährig mit mindestens 6 Halten pro Tag (Mo – Fr) und Richtung bedient wird (Ausnahme: Haltestellen, die ausschließlich Schulstandorte erschließen).

Haltestelleneinzugsbereich (Radius Luftlinienentfernung / Fußwegdauer*)	Mittelzentrum (Kernstadt)	Grundzentrum bzw. Ortsteil
SPNV	600 m / 10 – 12 Minuten	1.000 m / 17 – 20 Minuten
Bus / Rufbus /AST	400 m / 7 – 8 Minuten	600 m / 10 – 12 Minuten

**Bei Umwegfaktor 1,2 und Gehgeschwindigkeit 1,2 bis 1,0 m/sec*

Tabelle 9 Haltestelleneinzugsbereiche

4.5.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots für dessen Nutzende und wird durch Betriebszeit sowie Anzahl und Regelmäßigkeit der ÖV-Fahrten bestimmt.

Verbindung	Betriebs- tage	Betriebs- zeiten	Grundtakt	Verkehrsmittel (Produkt)
Netzebene 1 Regionale + Überregionale Verbindungen ²⁵ (Punkt-Punkt- Verbindung)	Mo.-Fr.	5.00/6.00- 23.00/24.00	60 Min.	Konventioneller Linienbus (SPNV nachrichtlich)
	Sa.	7.00/8.00 – 19.00/20.00	120 Min.	
	So./ Feiertage	7.00/8.00 – 18.00/19.00	120 Min.	
Netzebene 2a Überörtliche + Lokale Verbindungen (Flächen- erschließung)	Mo.-Fr.	6.00/7.00 - 19.00/20.00	120 Min.	moobil+-Rufbus
		Linienbezogene Ausweitung von Betriebszeiten bzw. Taktverdichtung entsprechend der Nachfrage		
Netzebene 2b und 3 (Lokale Verbindungen inkl. Schulverkehre + Sonderverkehre)	Linienbezogene Festlegung entsprechend Nachfragepotentialen und spezifischen Anforderungen			Konventioneller Linienbus

Tabelle 10 Kenngrößen der Verbindungsqualität (Mindeststandard)

Für die Relationen Mittelzentrum – nächstes Oberzentrum sind immer umsteigefreie Verbindungen vorzusehen. Die Fahrtenhäufigkeit ergibt sich hier aus den vorgesehenen Betriebszeiten und den Taktungen der Linien, die für alle Wochentage vorgesehen sind und ganzjährig gelten.

Für folgende Relationen muss eine umsteigefreie Verbindung mit ganzjährig mindestens sechs Fahrten je Richtung und Tag (Mo – Fr) bestehen:

- Ortsteil – nächstes Ortszentrum (Grundzentrum / Mittelzentrum)²⁶

²⁵ Die Richtwerte für die Bedienungszeiten beziehen sich nicht auf den SPNV.

²⁶ Im Einvernehmen zwischen Landkreis und der entsprechenden Stadt oder Gemeinde.

- Grundzentrum – nächstes Mittelzentrum und Kreisstadt Cloppenburg

Es sind mindestens sechs Fahrten je Richtung anzubieten, damit sowohl die Fahrtbedürfnisse des Berufs-, Schul- und Ausbildungsverkehrs als auch des Einkaufs- und Versorgungsverkehrs abgedeckt werden. Dieses Mindestfahrtenangebot muss ganzjährig, d. h. auch in den Ferienzeiten, bestehen.

Folgende Klassifizierung wird der Bewertung zugrunde gelegt:

- | | |
|---|---------------------------|
| • mehr als 16 Fahrten je Richtung / Tag (Mo – Fr) | = sehr gute Bedienung |
| • 13 – 16 Fahrten je Richtung / Tag (Mo – Fr) | = gute Bedienung |
| • 9 – 12 Fahrten je Richtung / Tag (Mo – Fr) | = mittlere Bedienung |
| • 6 – 8 Fahrten je Richtung / Tag (Mo – Fr) | = ausreichende Bedienung |
| • weniger als 6 Fahrten je Richtung / Tag (Mo – Fr) | = unzureichende Bedienung |

Grundsätzlich ist für die Verbindungen der Netzebene 1 und 2a ein Taktverkehr oder mindestens taktnaher Verkehr anzubieten, auch um die fahrplanmäßigen Verknüpfungen und die Merkbarkeit für die Fahrgäste zu erleichtern.

Die genannten Mindestangebote sind durch fahrplanmäßige Fahrten ganzjährig (d.h. auch während der Schulferien) zu sichern. Bei entsprechender Nachfrage können das Angebot verdichtet bzw. Betriebstage und Betriebszeiten erweitert werden. Bei schwacher Nachfrage können aus Gründen der Wirtschaftlichkeit auch rein bedarfsorientierte Bedienformen zum Einsatz kommen.

4.5.3 Beförderungsqualität Platzangebot

Zur Bemessung der Leistungsfähigkeit des Busverkehrs ist die erforderliche Beförderungskapazität durch Angabe des Platzangebotes zu definieren. Das Platzangebot ist, insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen bzw. auf längeren Fahrtstrecken, ein wichtiger Faktor der Bedienungsqualität. Kenngröße zur Bewertung des Platzangebotes ist der Besetzungsgrad des Fahrzeugs. Der Besetzungsgrad bezeichnet den Quotienten aus der Anzahl der beförderten Personen und der Anzahl der angebotenen Sitz- und Stehplätze.

Die Methodik zur Berechnung sowie die Mindestanforderungen werden aus den Empfehlungen des VDV²⁷ abgeleitet, die hier als „Stand der Technik“ in der Verkehrsplanung gelten²⁷:

- Bei der Ermittlung der Stehplatzzahl sind $0,25 \text{ m}^2/\text{Stehplatz}$ anzusetzen. Dies entspricht 50 % der gem. StZVO ausgewiesenen Stehplätze²⁸.
- Bemessungsgröße ist der maximale Besetzungsgrad als Mittelwert über ein definiertes Zeitintervall (Spitzen-Stunde oder 20-Minuten-Spitze).
- Ein Mittelwert ist deshalb zu bilden, um zufällige Nachfragespitzen ausgleichen zu können. Für dessen Bemessung muss ein Zeitintervall gewählt werden, das mindestens zwei Fahrten enthält. Bei größeren Fahrtenabständen als 30 Minuten ist der Besetzungsgrad für jede einzelne Fahrt einzuhalten. Maßgebend für die Ermittlung des Besetzungsgrades ist der am stärksten belastete Querschnitt in Lastrichtung.

Für Fahrzeuge, die ausschließlich über Sitzplätze verfügen, entspricht der maximale Besetzungsgrad der Anzahl der Sitzplätze.

Für Fahrzeuge mit Sitz- und Stehplätzen soll das Platzangebot so bemessen sein, dass:

- in der Hauptverkehrszeit der Besetzungsgrad die Summe von Sitz- und Stehplätzen als Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze 80 % der Sitz- und Stehplätze oder als Mittelwert über die Spitzen-Stunde 65 % der Sitz- und Stehplätze in der Regel nicht überschreitet.
- in den anderen Verkehrszeiten der Besetzungsgrad die Summe von Sitz- und Stehplätzen als Mittelwert über eine Stunde 50 % in der Regel nicht überschreitet. Es sollte damit überwiegend jedem Reisenden ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

²⁷ U.a. Anwendung beim bundeseinheitlichen Verfahrens zur Standardisierten Bewertung (Bewertungsverfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von ÖPNV-Projekten in Deutschland) zur Bemessung der Leistungsfähigkeit. Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV (VDV Schriften Heft 4, Köln 6/2001).

²⁸ Grundlage der Berechnung nach StZVO ist die technisch zulässige Achslast. Aus dem Quotient von Personengewicht und dem spezifischem maximalem Belastungswert für Stehplatzflächen ergibt sich eine rechnerische Stehplatzzahl von 8 Pers. je m^2 bzw. ein Platzbedarf von $0,125 \text{ m}^2$ je Stehplatz. Dieser theoretische Wert ist in der Praxis jedoch nicht darstellbar.

Durch die Mittelwertbildung können die Fahrzeugbesetzungen bei Einzelfahrten infolge Nachfragespitzen innerhalb eines Zeitintervalls (Spitzen-Stunde) bis an die Kapazitätsgrenze des Fahrzeugs reichen. Regelmäßige Übersteigungen der Besetzungsgrade sind zu vermeiden, z.B. durch Verstärkerfahrten zu ergänzen. Davon abweichend ist im Schulverkehr das Platzangebot so zu bemessen, dass bei Belegung aller Sitzplätze nicht mehr als 50 % der Stehplätze genutzt werden. Im Sondernverkehr entspricht der maximale Besetzungsgrad dem Platzangebot aus Sitz- und Stehplätzen (Ermittlung gemäß VDV-Methodik).

Umsteigehäufigkeit und Verknüpfung

Umsteigevorgänge bedeuten stets einen Komfort- und Reisezeitverlust. Andererseits ist es aus wirtschaftlichen Gründen erforderlich, dass zur Erreichung entfernterer Ziele ein Verkehrsmittelwechsel zulässig sein muss.

Um den Komfort- und Zeitverlust zu begrenzen, sind eine verkehrsmittelübergreifende Fahrplanabstimmung (Anschlussplanung) und eine Anschlusssicherung an definierten Verknüpfungspunkten erforderlich.

Verknüpfungspunkte sind die Bahnhöfe/Stationen des SPNV, zentrale Bushaltestellen (ZOB) sowie ggf. weitere linienbezogen zu definierende Haltestellen. Bei der Anschlussplanung sind die Übergangszeiten (erforderliche Wegezeit zwischen den Umsteigehaltestellen, insbesondere zwischen Bus und SPNV) ortsspezifisch zu berücksichtigen. Dabei ist auch den Anforderungen von in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Personen angemessen Rechnung zu tragen.

Die fahrplanmäßigen Wartezeiten zum Umsteigen an Verknüpfungspunkten sollen im Regelfall 10 Minuten nicht überschreiten, dieser Richtwert soll in 80% der Fälle eingehalten werden. Der Grenzwert liegt bei 20 Minuten (zuzüglich fahrplanmäßiger Pufferzeiten bei Bedarfsverkehren), d.h. Verbindungen, deren Wartezeiten beim Umsteigen über dem Grenzwert liegen, können nicht zur Erfüllung der Verbindungsstandards gewertet werden.

Bei Linien, die an mehreren Verknüpfungspunkten gebunden sind, können die definierten Umsteigezeiten ggf. nicht an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Hier sind im Zuge der Planung linienbezogen Prioritäten für die Verknüpfungspunkte zu definieren.

Umsteigevorgänge sind zu minimieren, grundsätzlich sollten nicht mehr als zwei Umsteigevorgänge notwendig sein (inkl. Umstieg zum SPNV).

4.6 Qualitätsstandards

Die nachfolgend dargestellten Qualitätsstandards gelten für alle Linien, die vorwiegend im Landkreis Cloppenburg verkehren und bei denen die Aufgabenträgerschaft beim Landkreis Cloppenburg liegt. Davon unberührt bleiben die Qualitätsstandards anderer Aufgabenträger, die bei ein- und ausbrechenden Verkehren ebenfalls zu beachten sind.

4.6.1 Haltestellen

Die Haltestelle dient als Zugangsstelle zum Verkehrssystem und ist somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild sowie Lage und Erreichbarkeit bestimmen in nicht unwesentlichem Maße die Entscheidung von Personen, den ÖV zu nutzen.

Klare Zielsetzung ist es daher, die Haltestellenqualität im Landkreis Cloppenburg stetig zu verbessern. Dazu gehören insbesondere die Verbesserung der Information an den Haltestellen, die Ergänzung von Witterungsschutz sowie von Sitzgelegenheiten und die barrierefreie Nutzbarkeit entsprechend den gültigen Regelwerken, aber auch das Erscheinungsbild.

Infrastrukturausstattung

Die obligatorische Mindestausstattung jeder Haltestelle umfasst die gesetzlich vorgeschriebenen Ausstattungselemente gemäß § 40 PBefG bzw. § 32(2) BOKraft, für die das konzessionierte Verkehrsunternehmen verantwortlich ist. Sie besteht aus der verkehrsrechtlichen Kennzeichnung der Haltestelle und der Fahrgastinformation (Mast, Liniennummer, Name von Verkehrsunternehmen und Verkehrsgemeinschaft, Schild/Fahne, Fahrplantafel) sowie Abwurfbehältern für gebrauchte Fahrscheine an verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienverkehrs²⁹.

Zur Integration verschiedener Verkehrsträger sind Haltestellenschild und Aushangplan betreiberübergreifend zu vereinheitlichen. Gestaltung und Layout werden durch den Aufgabenträger vorgegeben.

Für die über die Mindestausstattung hinausgehende Infrastruktur sind die Städte und Gemeinden zuständig. Hierfür werden je nach Bedeutung der Haltestelle (Kategorie)

²⁹ Linienverkehr, der innerhalb der Gemarkungsgrenzen einer Gemeinde betrieben wird.

bestimmte Ausstattungsmerkmale definiert. Die folgenden Tabellen beinhalten die Kategorisierung der Haltestellen (Tabelle 11) sowie die Zuordnung der Mindestausstattung zu den Haltestellenkategorien (Tabelle 12).

Haltestellen-Kategorie	Bezeichnung	Beschreibung
1	Bahnhofs-Haltestelle	wichtiger Netzknoten (Zugang zum SPNV), sehr hohe Reisendenfrequenz (>200 Reisende/Schultag)
2	ZOB / Zentrale Umsteigehaltestelle	wichtiger Netzknoten, räumlich zentral gelegen hohe Linienfrequenz, starke Verknüpfung von Linien, hohe Reisendenfrequenz (100 – 200 Reisende/Schultag)
3	Haltestelle	mittlere Linienfrequenz, Verknüpfung von Linien, mittlere Reisendenfrequenz (10-<100 Reisende/Schultag)
4	Haltepunkt	geringe Linienfrequenz, keine / geringe Verknüpfung von Linien geringe Reisendenfrequenz (< 10 Reisende/Schultag)
5	Reine Bedarfshaltestelle	Bedienung nur bei Fahrtwunsch- Anmeldung

Tabelle 11 Haltestellenkategorien

Ausstattungsmerkmal	Haltestellen-Kategorie				
	1	2	3	4	5
Mindestausstattung nach PBefG/BoKraft	X	X	X	X	X
Barrierefreiheit	X	X	X	X	
befestigte Wartefläche	X	X	X	X	
Beleuchtung	X	X	X	X	
Witterungsschutz	X	X	(X)		
Sitzgelegenheit	X	X	(X)		
B+R-Anlage	X	X			
P+R-Anlage	X				

(X) im Einzelfall zu prüfen anhand von Reisendenfrequenz und Bedeutung für Barrierefreiheit

Tabelle 12 Mindestausstattung Haltestellen

Für die barrierefreie Nutzbarkeit ist das Maß für Restspalt und -stufe zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg zu minimieren, es darf nur in Ausnahmefällen maximal 5 cm überschreiten³⁰. Dieses ist durch bauliche und/oder fahrzeugseitige Ausstattung sicherzustellen:

- An Haltestellen der ersten oder zweiten Kategorie oder Haltestellen mit besonderer Bedeutung für die Barrierefreiheit³¹ ist grundsätzlich ein Haltestellenbord (Hochbord) vorzusehen, um einen barrierefreien Einstieg auch ohne Hilfe des Fahrpersonals zu ermöglichen. Hier ist auch ein taktiles Leitsystem für Personen mit Sehbehinderung (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfeld) vorzusehen, die Ausstattung sollte mit optisch kontrastierenden Merkmalen versehen sein.

³⁰ Gemäß den anerkannten Regeln der Technik ist ein Maß von jeweils maximal 5 cm ohne besondere Erschwernis überrollbar.

³¹ Haltestellen an besonderen Einrichtungen, wie Alten- und Pflegeheime, Krankenhäuser, Friedhof etc.

- An den übrigen Haltestellen wird der barrierefreie Einstieg grundsätzlich durch die fahrzeugseitige Ausstattung (Niederflurfahrzeuge mit Einstiegshilfen, z.B. Klapprampe) sichergestellt. Damit eine Einstiegshilfe genutzt werden kann, muss an der Haltestelle eine ausreichende Bewegungsfläche von 150 cm vor der ausgelegten Rampe berücksichtigt werden.

Es ist davon auszugehen, dass Haltestellen (mit Ausnahme reiner Bedarfshaltestellen) bei Neubau oder bei komplexen Straßenbaumaßnahmen nur noch barrierefrei herzustellen sind, soweit die örtlichen Gegebenheiten dies erlauben. Bei Haltestellen, deren Umfeld einen barrierefreien Zugang nicht ermöglicht („Insellage“, z.B. im Außenbereich), ist dies nicht gegeben.

Befestigte Warteflächen sowie ausreichende Beleuchtung sind aus Gründen der Sicherheit an jeder Haltestelle zu gewährleisten. Wenn die Umgebungsbeleuchtung nicht ausreicht, ist eine für den Straßenverkehr und die wartenden Personen blendfreie Eigenbeleuchtung (ggf. auch Solarbeleuchtung) vorzusehen.

Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sind aus Komfortgründen vorzusehen. Ausnahmen sind Haltepunkte mit weniger als 10 Reisenden/ Tag (Mo – Fr) bzw. reine Bedarfshaltestellen. Bei Haltestellen mit 10 – 100 Reisenden/Tag (Mo – Fr) ist der Bedarf individuell zu prüfen.

Ergänzend zu B+R-Anlagen können bei Bedarf einzelne Fahrradständer (Bügel) an Haltestellen und Haltepunkten die Zugangsmöglichkeit zum ÖPNV deutlich verbessern. Dies gilt insbesondere für den Außerortsbereich.

An die Haltestellen der Schulen sind außerdem in Bezug auf die Verkehrssicherheit besondere Anforderungen zu stellen (ausreichend große Aufstellflächen, Zufahrt behinderungsfrei durch ruhenden Verkehr möglich, sichere Wendemöglichkeit für Busse).

Haltestellenmanagement

Für die systematische Weiterentwicklung der Infrastruktur, regelmäßige Pflege und Instandhaltung der Haltestellen ist ein effizientes Haltestellenmanagement erforderlich, das die Haltestellenqualität flächendeckend und betreiberunabhängig sichert. Als betreiberneutrale und lokal übergreifende Einrichtung ist der Aufgabenträger geeignet. Aufgrund der rechtlichen Regelungen liegt die Zuständigkeit für Investition und Betrieb der Mindestausstattung bei dem konzessionierten Verkehrsunternehmen bzw. für Investitionen und Betrieb der

darüberhinausgehenden Ausstattung bei den Städten und Gemeinden, daher sind in Abstimmung mit allen Akteuren eindeutige und praktikable Regelungen im Rahmen des Haltestellenmanagements zu treffen.

Haltestellenkataster

Für die systematische Pflege, Instandhaltung und die Weiterentwicklung der Haltestelleninfrastruktur soll eine aktualisierbare und strukturierte Datenbasis in Form eines Haltestellenkatasters vorhanden sein. Hierfür und auch für die elektronische Fahrplanauskunft sollen eindeutige und auf einheitliche Weise erzeugte Haltestellenbezeichnungen (entsprechend DHID-Vorgaben) verwendet werden.

4.6.2 Fahrzeuge

Art der Fahrzeuge

Bei der Personenbeförderung im ÖPNV werden im Regelfall als Fahrzeuge Kraftomnibusse der Kategorien Standard-, Midi- oder Kleinbus (auch als PKW) eingesetzt.

Die Fahrzeuge müssen nach Größe und Fahrzeugtyp dem Einsatzzweck angemessen sein.

Analog zu den geltenden Förderbestimmungen des Landes Niedersachsen sollten Niederflurfahrzeuge mit Einstiegshilfen verwendet werden, damit ein barrierefreier Ein- und Ausstieg der mitfahrenden Personen gewährleistet ist. Als Niederflurfahrzeuge gelten auch Low-Entry-Fahrzeuge (Niederflur-Bereich zwischen der ersten und zweiten Tür) oder Fahrzeuge mit Heckniederflurplattform (bei einer Fahrzeuglänge bis zu neun Metern). Klassische Reisebusse (Hochdeckerfahrzeuge) stellen keinen ÖPNV-Standard dar und sind auch als Verstärkerfahrzeuge nicht zu verwenden.

In Netzebene 1 und 2a sind Niederflurfahrzeuge mit Einstiegshilfe (manuell bedienbare Klapprampe) obligatorisch einzusetzen, in Netzebene 2b und 3 ist der Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Einstiegshilfe (manuell bedienbare Klapprampe) zu bevorzugen. Bei Neuanschaffungen von Bussen der Verkehrsunternehmen sollen obligatorisch Niederflurfahrzeuge beschafft werden.

Darüber hinaus sind folgende Mindest-Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge zu beachten:

- Fahrscheindrucker und Fahrkartenabrissbehälter,
- Sondernutzungsflächen (mind. 1 Platz für Rollstuhlnutzende, Personen mit Kinderwagen, Rollator, Fahrrad, o. ä.) in unmittelbarer Nähe einer Tür oder Doppeltür mit mind. 1,2 m Öffnungsbreite) mit gut zugänglicher Haltewunsch- und Ruftaste,
- Akustische und visuelle Fahrgastinformationen (2-Sinne-Prinzip).
- Ausreichende Anzahl Haltewunschtaster (insbesondere unmittelbar an Sondernutzungsflächen sowie an Sitzplätzen für Schwerbehinderte).

Durch Anforderungen in den Bereichen Anschlusssicherung, automatische Fahrgastzählung und Störungsmanagement sowie zur automatischen Erkennung von Tickets der Reisenden beim Einstieg können sich zudem weitere technische Anforderungen ergeben, die unter Beachtung der wirtschaftlichen Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen zu spezifizieren sind.

Wünschenswert ist eine Klimatisierung der Fahrzeuge und die WLAN-Verfügbarkeit. Bei Neuanschaffungen von Bussen der Verkehrsunternehmen sollen obligatorisch Busse mit Klimatisierung und WLAN-Verfügbarkeit beschafft werden.

Bei Bedarf sind auf Anforderung des Aufgabenträgers Fahrradträger oder ggf. auf einzelnen Linien auch Fahrradanhänger mitzuführen. Hierüber entscheidet der Aufgabenträger in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen.

Alter der Fahrzeuge

Das Alter der eingesetzten Fahrzeuge darf in Netzebene 1 grundsätzlich maximal 12 Jahre, in Netzebene 2b und 3 maximal 12 Jahre betragen. Das Alter der eingesetzten moobil+-Rufbusse in Netzebene 2a darf maximal 6 Jahre betragen.

Zustand der Fahrzeuge

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Die Fahrzeuge haben während ihres Betriebes den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften und den Unfallverhütungsvorschriften zu entsprechen. Die vorgeschriebene Sicherheitsausstattung muss stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Das Erscheinungsbild des ÖPNV sowohl in der Öffentlichkeit als auch bei den Nutzenden wird wesentlich vom Zustand der eingesetzten Fahrzeuge bestimmt. Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die eingesetzten Fahrzeuge sauber sind und Schäden sowie Beeinträchtigungen des Erscheinungsbildes im zumutbaren Rahmen beseitigt werden.

Antriebsart der Fahrzeuge

Grundsätzlich soll im ÖPNV eine nachhaltige Mobilität angestrebt werden. Insofern sollen die Fahrzeuge möglichst emissionsfrei und dementsprechend mit wenig Ausstoß von schädlichen Stoffen wie Treibhausgasen, CO₂, Stickstoffoxiden und Feinstaub verbunden sein. Die entsprechenden EU-Vorgaben (Clean Vehicles Directive, CVD), die diesbezügliche Bundesgesetzgebung (Saubere-Straßenfahrzeuge-Beschaffungsgesetz) und mögliche Branchenvereinbarungen des Landes Niedersachsen sind zu beachten.

4.6.3 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit/Marketing

Die Fahrgast- und Anschluss-Information ist auf der Grundlage abgestimmter Fahrpläne betreiberübergreifend sicherzustellen. Für die gesamte Reisekette ist durch Fahrplaninformation, Aushänge an Haltestellen sowie Information am und im Fahrzeug eine durchgehende und konsistente Information sicherzustellen.

Die Fahrgastinformation erfolgt auf der Grundlage von Print- und Online-Medien unter vorzugsweiser Nutzung von Internet-Plattformen zur elektronischen Fahrplanauskunft. Grundelemente auf allen Internetplattformen zur Fahrgastinformation sind:

- Fahrtenplaner (Link zu HAFAS-Verbindungsplaner „fahrplaner“)
- Liniennetzplan
- VGC-Tarifinformationen
- moobil+-Tarifinformation
- Informationen zum Vertrieb
- Allgemeine und ggf. besondere Beförderungsbedingungen
- ggf. AGB zur Verwendung bestimmter Einrichtungen (z.B. Buchungsplattform).

Um einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten, ist sicherzustellen, dass aktuelle und verständliche Fahrpläne für alle ÖPNV-Angebote im Landkreis auch in gedruckter Form für alle Reisenden verfügbar und zugänglich sind.

Eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) soll Fahrgäste im ÖPNV über die aktuell angebotenen Fahrtmöglichkeiten einschließlich SPNV auf Echtzeitbasis unterrichten. Hierzu werden die statisch festgelegten Fahrplandaten durch dynamisch erkannten Fahrplanabweichungen ergänzt.

Damit sollen Fahrgäste fortlaufend Echtzeitinformationen über die Ankunfts- und Abfahrtszeiten ihrer Fahrtmöglichkeiten erhalten und ihre Reise entsprechend planen können. Insbesondere bei Baustellen, Umleitungen oder sonstigen Verspätungen oder Ausfällen sollen Fahrgäste mittels DFI zeitnah informiert werden.

Dynamische Fahrgastinformationen sollen grundsätzlich an Bahnhöfen oder Haltestellen, in den Fahrzeugen oder weiteren Informationssystemen, wie Fahrplanauskunftssystemen, präsentiert werden.

Zum Zwecke der verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsberatung, des Mobilitätsmanagements und des Vertriebs sowie zur Sicherung des barrierefreien Systemzugangs soll eine personalbediente Mobilitätszentrale im Kreisgebiet betrieben werden. Diese gibt Auskunft zum ÖPNV-Angebot (Fahrplan, Tarif). Die Mobilitätszentrale soll idealerweise an zentraler Stelle (z.B. Einkaufsstraßen, ZOB, Bahnhof) liegen und sowohl mit dem ÖPNV als auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut erreichbar sein.

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots sind im Rahmen der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit durch den Aufgabenträger aktiv und offensiv zu bewerben. Dabei sind – in Kooperation durch weitere Partnerschaften – die integrierten, zielgruppenbezogenen Strategien des so genannten Mobilitätsmanagements (u. a. betriebliches Mobilitätsmanagement) zu nutzen. Zielrichtung des Marketings ist die Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur zur Nutzung des Umweltverbundes. Bei Änderungen und Neuerungen des ÖPNV-Angebots sind weitreichende und umfassende Maßnahmen zur Fahrgastinformation vorzusehen, um bestehenden reisenden Personen und potenziellen Nutzenden alle individuell relevanten Informationen anbieten zu können. Ferner sollen potenzielle Kunden gezielt in Situationen angesprochen werden, in denen Entscheidungen über das Mobilitätsverhalten geprägt werden können (z. B. neu zugezogene Personen, Arbeitsplatzwechselnde, Kinder und Jugendliche). Diesbezüglich ist eine enge

Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden (z.B. bezüglich der Gestaltung von Begrüßungspaketen) und Betrieben (bezüglich der Einführung neuer Mitarbeiter und Auszubildenden) anzustreben.

Der Aufgabenträger bedient sich eines unternehmensübergreifenden Marketings, unter Berücksichtigung der Corporate Identity der einzelnen Verkehrsunternehmen. Bei rein linienbezogenen Maßnahmen (z. B. Umleitung einer Linie aufgrund von Baumaßnahmen) findet die Öffentlichkeitsarbeit im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger durch die Verkehrsunternehmen statt.

Zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind einvernehmlich Regeln und Prozesse zu entwickeln, welche die operative Umsetzung der Fahrgastinformation und des Marketings für alle Beteiligten transparent und nachvollziehbar beschreiben.

4.6.4 Fahrpersonal

Das im Fahrdienst eingesetzte Personal, das im täglichen Kontakt mit Reisenden steht, muss über fachliche Kompetenz und eine umfassende Serviceorientierung verfügen.

Die grundlegenden fachlichen Anforderungen an das Fahrpersonal ergeben sich aus den Bestimmungen des PBefG, der StVO, StVZO, StVG und der BO-Kraft.

Das eingesetzte Fahrpersonal muss

1. im Besitz eines gültigen Führerscheins zum Führen des eingesetzten Fahrzeuges sein und über eine gültige Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit diesem Fahrzeug verfügen,
2. die deutsche Sprache mindestens entsprechend Sprachniveau „B1“ (nach „Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmen für Sprachen“) beherrschen,
3. einen sicheren und ausgeglichenen Fahrstil praktizieren,
4. den Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bei einer konkreten Fahrt angefahrenen Haltestellen),
5. über die grundsätzlichen Merkmale des ÖPNV-Angebots, insbesondere die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen Auskunft geben können,
6. Auskünfte zu den Anschlüssen und Haltestellen der von ihnen gefahrenen Linie geben können und sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten, insbesondere auch in Konflikt- und Stresssituationen.

Es wird ein gepflegtes Erscheinungsbild des Fahrpersonals erwartet; hierzu gehören das Tragen einer vom Unternehmen vorgegebenen Dienstkleidung sowie eines gut sichtbaren Namensschildes, auf dem der Name des Fahrers und des betreibenden Unternehmens für Reisende erkennbar ist.

Das Verkehrsunternehmen ist dafür verantwortlich, dass das Fahrpersonal alle fahrzeugseitigen Anlagen zur Betriebssteuerung bedienen kann und die hierfür notwendigen Verfahrensweisen beherrscht. Außerdem ist durch das Verkehrsunternehmen eine Schulung gemäß EU VO 181/2011 „Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr“ aller im Kontakt mit Reisenden stehenden Mitarbeiter von ÖPNV-Unternehmen über die Belange von behinderten Menschen vorzunehmen.³²

4.6.5 Tarif und Vertrieb

Tarifliche Grundsätze

Das Tarifsysteem muss zwischen Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Cloppenburg abgestimmt sein. Dabei sind folgende grundsätzliche Anforderungen zu beachten:

- Der Tarif soll so gestaltet sein, dass er vom Reisenden als gerecht empfunden wird.
- Der Tarif soll für die Reisenden gut verständlich sein (Einfachheit). Die Tarifgestaltung soll den Zugang zum ÖPNV erleichtern und nicht erschweren.
- Der Tarif soll in allen Bereichen zu einer hohen Ergiebigkeit führen.
- Große Preissprünge sollen vermieden werden, es muss genügend Möglichkeiten für eine Preisdifferenzierung geben.
- Für die gleichen Benutzungsgruppen sollten weitgehend einheitliche oder vergleichbare Tarifangebote bestehen.
- Der Tarif soll unter elektronischen Vertriebsbedingungen abbildbar sein.
- Beschäftigte, die von ihren Betrieben für Job-Tickets angemeldet werden, sollen einen Sonderrabatt erhalten.

³² Entsprechend Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 in Verbindung mit EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz (EUFargRBusG); Ausfertigungsdatum: 23.07.2013 §1 (3), Busfahrer bis 2018, andere Mitarbeiter bereits seit 2013.

- Die Flexibilität soll hoch sein, so dass der Tarif gut geänderten Randbedingungen angepasst werden kann.
- Die strukturellen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung zu einem markt- und nutzungsorientierten Tarif sollen geschaffen werden. Insbesondere sind die Optionen für eine tarifliche Kooperation zwischen allen Verkehrsträgern im Landkreis zu prüfen.
- Der Tarif muss genehmigungsfähig und in den Entscheidungsgremien durchsetzbar sein.

Diese Anforderungen stehen bei der Gestaltung des Tarifsystems teilweise in Konkurrenz zueinander, z. B.

- Einfachheit versus Leistungsgerechtigkeit
- Preisbereitschaft versus Ergiebigkeit
- Ökonomische Tarifbildung versus politische Einflussnahme.

Bei der Erstellung eines Gesamtkonzepts sind deshalb immer Abwägungen notwendig. Unter dieser Prämisse ist auch die Bildung tariflicher Kooperation (z. B. zwischen Busverkehr und SPNV), nutzungsspezifischer Tarifarten (z. B. Jobtickets, Schülerticket) oder einer „Best-Preis-Garantie“ zu verfolgen.

In jedem Fall ist das genaue Verfahren, das von einem Fahrgast zur exakten Bestimmung des Tarifs für eine Fahrt - auch bei der Nutzung mehrerer Linien hintereinander - genutzt werden kann, einschließlich der ggf. dafür benötigten Hilfsmittel, wie z.B. Tarifzonenplan oder Preisstufentafel, einfach zu gestalten, öffentlich - insbesondere auf digitalem Weg - zugänglich zu machen und jederzeit aktuell zu halten.

Bei der Gestaltung des Tarifs für Kinder soll sich an den Kinderaltersgrenzen gemäß VDV-Schrift 950 orientiert werden. Nach dieser Empfehlung fahren Kinder unter 6 Jahren mit Begleitperson unentgeltlich. Kinder von 6 bis 14 Jahren zahlen den entsprechenden Kindertarif.

Reisenden der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Geltungsbereich des Niedersachsentarifs muss eine vorhergehende und/oder nachfolgende Fahrt mit den ÖPNV-Angeboten vom Startort bzw. zum Zielort im Vor- und/oder Nachlauf zur SPNV-Fahrt im Stadtgebiet Cloppenburg sowie im Gemeindegebiet der Einheitsgemeinde Essen nach den Verfahren der Niedersachsentarif GmbH (NITAG) ermöglicht werden.

Es ist das Ziel zu verfolgen, dass das Niedersachsen-Ticket bei allen ÖPNV-Angeboten im Landkreis anerkannt wird.

Im Landkreis Cloppenburg geltende Tarife

Im Landkreis Cloppenburg gelten grundsätzlich zwei Bus-Tarife:

- VGC-Tarif auf allen konventionellen Linien
- moobil+-Tarif auf den Linien des moobil+-Rufbusangebots (M- und C-Linien) und der Linie OM1

Tarif bei Linienbedarfsverkehren entsprechen § 44 PBefG

Falls Linienbedarfsverkehre entsprechend §44 PBefG eingeführt werden sollen, soll der moobil+-Tarif und die moobil+-Beförderungsbedingungen zum Tragen kommen. Abweichungen davon können nur im Einvernehmen mit dem Landkreis erfolgen.

Vertriebliche Grundsätze

Der Vertrieb muss sowohl nutzungsfreundlich als auch wirtschaftlich sein.

Der Vertrieb muss für alle Kunden leicht verständlich sein. Hierzu gehört auch die Information potenzieller ÖPNV-Reisenden, wie, wo und zu welchem Preis die richtige Fahrtberechtigung erworben werden kann. Der Erwerb einer Fahrtberechtigung soll nur wenig Zeit in Anspruch nehmen.

Durch ein nutzungsfreundliches Vertriebssystem soll ein Beitrag zur Akquise geleistet und so der Marktanteil des ÖPNV an der Gesamtmobilität vergrößert werden. Durch eine intensivere Kundenbindung soll die Häufigkeit der Nutzung gestärkt werden.

Betrug, Fälschungen und Manipulationen müssen durch fälschungssichere Nutzungsmedien und effiziente Fahrkartenkontrollen sowie Regelungen in den Nutzungs- und Tarifbestimmungen minimiert werden.

Der Vertrieb erfolgt durch das Fahrpersonal, in der Mobilitätszentrale, in Vorverkaufsstellen sowie elektronisch. Der elektronische Vertrieb bietet die Möglichkeit nutzungsfreundlicher Angebote, z.B. Bestpreisabrechnung.

Zur Fahrkartenkontrolle gilt im Busverkehr das Fahrgastflussprinzip³³: Die Reisenden steigen beim Fahrzeugführenden ein, rücken nach hinten durch und steigen an einer der hinteren Türen wieder aus. Das Fahrpersonal hat bei den einsteigenden Personen die Fahrtberechtigung auf räumliche und zeitliche Gültigkeit zu prüfen. Die Beförderung von Personen ohne gültigen Fahrausweis ist unzulässig. Ergänzend zur Einstiegskontrolle können zivile Kontrollen durchgeführt werden, um die trotz Einstiegskontrolle unerkannt gebliebenen Grau- und Schwarzfahrenden zu identifizieren.

4.6.6 Betriebsablauf

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind zentrale Qualitätsanforderungen an das ÖPNV-Angebot.

Ziel ist die zuverlässige Einhaltung der im Fahrplan definierten Ankunfts- und Abfahrzeiten:

- Abweichungen vom Fahrplan (Soll-Zeiten) über 5 Minuten gelten als Verspätung.
- Abfahren vor der Abfahrtszeit ist nicht zulässig, sondern gilt als Fahrtausfall und ist als Betriebsstörung zu behandeln.

Soweit Verspätungen regelmäßig auftreten, muss das Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger mit fahrplantechnischen Maßnahmen reagieren (z. B. Anpassung der Fahrzeiten oder Fahrzeugumläufe).

Pünktlichkeit von Bussen und Bahnen sind besonders dann wichtig, wenn Umsteigeverbindungen benutzt werden. Dies erhält noch größere Bedeutung, wenn die Busverkehre als Zubringer zum Bahnverkehr fungieren. Sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbuße für den übrigen Fahrweg zulässt, hat für definierte Knotenpunkte im Liniennetz eine verbindliche Anschlusssicherung (Wartezeitgarantie) zwischen den Verkehrsmitteln zu erfolgen.

Grundsätzlich wird auf verspätete Anschluss-Verkehrsmittel bis zu 5 Minuten gewartet. Das Fahrpersonal entscheidet nach den Umständen des Einzelfalls, ob

³³ Ausgenommen sind wegen des hohen Aufkommens die Fahrten im Schulverkehre.

aufgrund der tatsächlichen Verspätungslage der Anschluss über die generelle Wartezeit-Vorschrift hinaus gewährleistet wird.

Soweit trotzdem Anschlüsse regelmäßig nicht gesichert werden können, ist in Abstimmung mit dem Aufgabenträger mit fahrplantechnischen Maßnahmen zu reagieren (z. B. Anpassung der Fahrzeiten oder Fahrzeugumläufe).

Umgang mit Störungen

Das Verkehrsunternehmen ist von der Bedienungspflicht von aufgrund von Streckensperrungen nicht mehr erreichbaren Streckenabschnitten und Haltestellen befreit, hat aber die Bedienung weiterhin erreichbarer Haltestellen und Streckenabschnitte sicher zu stellen. Das Unternehmen stellt dabei auf dem betroffenen Streckenabschnitt eine Notbedienung sicher, soweit ein ordnungsgemäßer und sicherer Betrieb durchführbar ist. Das Verkehrsunternehmen hat den zeitgerechten Auf- und Abbau von Ersatzhaltestellen bei Umleitungen zu gewährleisten.

Bei absehbaren, d. h. planbaren Betriebsstörungen (z. B. infolge von Straßenbaumaßnahmen, Festen oder Umzügen) hat das Verkehrsunternehmen nach dem rechtzeitigen Bekanntwerden der bevorstehenden Betriebsstörung den Aufgabenträger unverzüglich und die Reisenden rechtzeitig im Voraus und während der Dauer der Betriebsstörung zu informieren. Für die entsprechenden Haltestellenaushänge ist das Verkehrsunternehmen verantwortlich.

Bei nicht planbaren Betriebsstörungen (z. B. durch Unfälle), die zum vollständigen oder teilweisen Ausfall von Fahrten führen, sorgt das Verkehrsunternehmen durch „geeignete Maßnahmen“ für eine Weiterbeförderung aller betroffenen Personen. Das Unternehmen hat die Mobilitätszentrale und die Reisenden über die Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen der Störungen sowie die ergriffenen Abhilfemaßnahmen unverzüglich zu informieren.

An dieser Stelle sei auch auf § 40 PBefG und die Verpflichtung zur Information der Genehmigungsbehörde verwiesen. Weiter müssen bei einer Überschreitung der dort aufgeführten Fristen entsprechende Genehmigungsanträge gestellt werden.

Umgang mit Beschwerden

Beschwerden von Reisenden werden von Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger als Anregungen zur Qualitätsprüfung und Optimierung des Angebotes genutzt. Sie werden stets kompetent und nutzungsfreundlich beantwortet. Spätestens zwei Wochen nach Eingang erhalten Beschwerdestellende eine erste Rückmeldung. Nachdem die abschließende Entscheidung über die aus einer Beschwerde resultierenden Konsequenzen getroffen wurde, werden sie darüber zeitnah informiert.

Beschwerden zum laufenden Betriebsgeschehen und zum Verhalten des Fahrpersonals sind vom Unternehmen direkt an die beschwerdestellende Person zu beantworten. Beschwerden zu grundsätzlichen Fragen des Angebotes werden in Absprache mit dem Aufgabenträger beantwortet.

Umgang mit Fahrplanänderungen

Der Landkreis wird grundsätzlich über alle Fahrplanänderungen vor dem Einreichen der Änderung bei der LNVG durch das entsprechende Verkehrsunternehmen informiert.

4.7 Besondere Anforderungen an Schulverkehre

4.7.1 Erschließungsqualität

Für die Wohnorte der Schüler gelten die oben genannten Erschließungskriterien.

Die Schulstandorte sind dort, wo dies verkehrstechnisch möglich ist, über standortnahe Schul-Haltestellen zu erschließen. Bei geringem Aufkommen von Schülern ist bei Schulen ab Sekundarbereich II auch ein Fußweg zu einer anderen Haltestelle im Schulort entsprechend der oben genannten Erschließungskriterien zumutbar.

4.7.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität ist im Schulverkehr maßgeblich bestimmt durch die Anzahl der Fahrten sowie der Koordination der Fahrplanzeiten mit den Schulanfangs- und endzeiten.

Aus Sicherheitsgründen empfiehlt es sich, Kinder aus Grundschule bzw. Schulkindergarten ohne Umstieg direkt zur Schule zu befördern, während bei weiterführenden Regelschulen Umstiege eingeplant werden können.

Weitere Aspekte der Verbindungsqualität, wie zumutbare Beförderungs- und Wartezeiten, sind in der jeweils aktuellen Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Cloppenburg geregelt und als verbindliche Vorgabe zu beachten.

4.7.3 Organisation und Verantwortlichkeiten

Die Beförderung von Schülern erfolgt grundsätzlich im Rahmen des allgemeinen Linienverkehrs. Hiervon ausgenommen sind Fahrten, die im Rahmen der Sonderbeförderung stattfinden.

Weitere Einzelheiten im Verhältnis zwischen dem Landkreis Cloppenburg in seiner Eigenschaft als Träger der Beförderung von Schülern bzw. deren Erziehungsberechtigten sind in der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises geregelt.

Der Landkreis trägt die Verantwortung für den reibungsfreien Ablauf bei der Organisation der Beförderung von Schülern. Dementsprechend definiert er die nötigen Prozesse zur Kommunikation mit den Schülern, den Schulen und den Verkehrsunternehmen und trifft hierzu die nötigen Vereinbarungen mit den Schulen und Verkehrsunternehmen.

4.8 Qualitätssicherung

Die Gesamtqualität des Angebots bestimmt in Kombination mit der richtigen Planung und dem Marketing den Erfolg des ÖPNV. Hiervon profitieren neben den Reisenden sowohl der Landkreis als Aufgabenträger als auch die Verkehrsunternehmen als Betreibende.

Eine grundsätzliche Qualitätsverbesserung der Leistungserstellung und eine noch stärkere Ausrichtung auf Kunden sowie auf die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems stehen im Vordergrund. Gemeinsames Ziel von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ist es, dass die vorhandenen Nutzenden das Verkehrsangebot akzeptieren und neue Reisende gewonnen werden können.

Der Aufgabenträger entwickelt hierfür in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen ein praktikables und wirkungsvolles Verfahren zur Qualitätsermittlung und -bewertung (Qualitätsmanagementsystem/QM-System).

Das QM-System fließt als Standard in die Verkehrsverträge mit dem Leistungsverzeichnis ein, die präzise die Qualität der Leistungen beschreiben und die

Qualitätssicherung über ein Bonus-Malus-System regeln. Bonus-Malus-Regelungen werden nur für gemeinwirtschaftliche Verkehre im Rahmen der Verkehrsverträge getroffen. Bei der Vergabe (Neuvergabe und Verlängerung) von eigenwirtschaftlichen Verkehren werden die Qualitätsstandards und die Beteiligung an einem kreisweiten Qualitätsmanagement im Rahmen der Entscheidungskompetenz der Genehmigungsbehörde beachtet. Folgende Kriterien werden unmittelbar für die Qualitätssicherung berücksichtigt:

- Fahrzeuge (Sicherheit, Alter, Art und Ausstattung sowie Erscheinungsbild und Zustand)
- Fahrpersonal (Erscheinungsbild, Kompetenz und Qualifizierung sowie Einhaltung betrieblicher Regelungen)
- Betriebsangebot (Einhaltung von konzessionsrechtlich definierten Linienverlauf und Fahrplan sowie Pünktlichkeit und Anschlusssicherung)
- Umgang mit Störungen und Beschwerden

Unter Beachtung dieser Kriterien werden Erfassungs- und Bewertungskataloge erstellt bzw. fortgeschrieben.

Der Aufgabenträger stellt dem Verkehrsunternehmen die Ergebnisse von Ermittlungsverfahren während eines Jahres zur Verfügung, um dieses in die Lage zu versetzen, die erkannten Qualitätsmängel zeitnah zu beheben.

Die im Rahmen des Qualitätsmesssystems notwendigen Erfassungen (objektive Qualitätskriterien) und Befragungen von Reisenden (subjektive Qualitätskriterien) sowie deren Auswertung werden durch den Aufgabenträger organisiert und finanziert.

4.9 Anforderungen an die Barrierefreiheit

Die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen im NVP ist gesetzlich im PBefG (§ 8(3), Satz 3 und 4) verankert. In Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention besteht das politische Ziel, ab dem 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. Einzubeziehen sind alle Verkehre, die nach § 8 Abs. 2 PBefG betrieben werden.

Diese Zielsetzung ist zu unterstützen, denn ein barrierefreier ÖPNV bietet mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Reisenden, unabhängig von besonderen Bedürfnissen bzw. temporären oder dauerhaften Behinderungen. Dies gilt

insbesondere angesichts der demografischen Entwicklung; ältere Menschen profitieren hiervon ebenso wie Personen mit Gehhilfen oder Kinderwagen.

Die Anforderungen zur Barrierefreiheit müssen das „Gesamtsystem“ ÖPNV im Blick haben und beziehen sich somit auf die Bereiche Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans wird die Zielerreichung wie folgt definiert:

- Ein stufenfreier Einstieg bzw. eine stufenfreie Erreichbarkeit der Haltestellenkante³⁴ erfolgt primär durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Einstiegshilfen (Klapprampe).
- Bei Neu- oder Umbaumaßnahmen von Haltestellen (mit Ausnahme von Bedarfshaltestellen) sowie bei bestehenden Haltestellen der Kategorie 1 bis 2 bzw. mit besonderer Bedeutung für die Barrierefreiheit ist grundsätzlich eine barrierefreie Gestaltung mit folgenden Merkmalen umzusetzen, sofern die örtlichen Gegebenheiten dies ermöglichen und nötig machen:
 - Hochbord,
 - taktilen Leitsystems mit optisch kontrastierenden Merkmalen,
 - ausreichend Rangierfläche im Wartebereich vor der Einstiegstür für Rollstuhlfahrende,
 - behindertengerechte Zuwegung.
- Die Umsetzung ggf. erforderlicher Ausbaumaßnahmen im Bestand erfolgt entsprechend einer in Abstimmung mit den Behindertenverbänden bzw. dem Seniorenbeirat sowie den Baulasträgern und den Verkehrsunternehmen zu definierenden Priorisierung.
- Zur Fahrgastinformation werden verschiedene Möglichkeiten durch Print- und Internetmedien sowie die persönliche oder telefonische Beratung und Information (Mobilitätszentrale) genutzt. Hierdurch wird ein diskriminierungsfreier Zugang zu allen wichtigen Informationen gesichert. Darüber hinaus ist das in dieser Hinsicht geschulte Fahrpersonal wichtiger Ansprechpartner.
- Bei der Gestaltung der Fahrgastinformationen sind die Bedürfnisse von Menschen mit Sehbehinderung zu berücksichtigen, was gewählte

³⁴ Als „stufenfrei“ gilt ein Restspalt bzw. eine Resthöhe von max. 5 cm.

Farbkombinationen (z. B. kein Rot auf Grün), Kontrast (Mindestkontrast von $K = 0.28$) sowie Art und Größe von Bild- und Schriftzeichen betrifft.

4.10 Anforderungen hinsichtlich überregionaler Verbindungen

Der Landkreis Cloppenburg trägt im Zusammenspiel mit den anderen Aufgabenträgern in Niedersachsen grundsätzlich auch die Verantwortung für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (weiter ÖSPV), der über die Landkreisgrenzen hinweg in die Gebiete der benachbarten Aufgabenträger und ggf. auch darüber hinaus führt. Dies bedeutet, dass der Landkreis zusammen mit den benachbarten Aufgabenträgern auch die politische Verantwortung für den Umfang und die Qualität solcher Verbindungen trägt. Das Ziel dieser Verbindungen liegt grundsätzlich darin, ein integriertes, attraktives und effizientes Gesamtangebot über die Landkreisgrenzen hinweg zu erreichen und damit auch verkehrliche Verknüpfungen zwischen wichtigen Punkten innerhalb und außerhalb des Landkreises zu schaffen. Bei den überregionalen Linien handelt es sich grundsätzlich um Verbindungen der Netzebene 1, die um weitere Anforderungen für überregionale Linien zu ergänzen sind. Entsprechend dem Bedarf und basierend auf den organisatorischen und finanziellen Möglichkeiten soll für überregionale Verbindungen der Status als landesbedeutsamen Buslinie angestrebt werden. Dementsprechend sind auch die auf den entsprechenden Förderrichtlinien für solche Linien basierenden Anforderungen des Landes Niedersachsen zu berücksichtigen.

4.11 Anforderungen hinsichtlich Linienbündelung

Die Genehmigung für die im Verantwortungsbereich des Landkreises Cloppenburg verkehrenden konventionellen Linien sollen zukünftig nur noch im Rahmen von gebündelten Genehmigungserteilungen erfolgen. Hierzu sind basierend auf dem Konzept der PTV GmbH Bündel entsprechend der aktuellen Gegebenheiten zu bilden, die dann tatsächlich zur Umsetzung kommen sollen. Dabei ist für jedes Bündel ein Harmonisierungszeitpunkt festzulegen. Dieser gibt den Zeitpunkt an, bis zu dem der Genehmigungszeitraum einer einzelne Linie im Bündel noch maximal gehen darf. Über den Harmonisierungszeitpunkt hinaus dürfen keine Genehmigungen mehr für einzelnen Linien eines Bündels erfolgen.

5 Mängel- (Chancen-) Analyse

5.1 Organisationsstruktur

Die Rolle des Aufgabenträgers für den ÖPNV wird im Landkreis Cloppenburg von einem Bereich der Kreisverwaltung, nämlich dem Dezernat II, Amt für Schule, Kultur, ÖPNV und Liegenschaften, wahrgenommen (weiter auch „ÖPNV-Bereich“).

Vom ÖPNV-Bereich werden permanente Aufgaben wahrgenommen, um den gesetzlichen Vorgaben zu genügen und die politischen Zielsetzungen des Landkreises erreichen zu können.

Um die erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vechta im ÖPNV-Bereich weiter voranzutreiben, sind weitere gemeinsame ÖPNV-Themen zu identifizieren und die für eine Intensivierung der Zusammenarbeit nötigen Entscheidungs- und Organisationsstrukturen zu entwickeln.

Auch die Kooperationsmöglichkeiten mit anderen benachbarten Aufgabenträgern sollen erkundet und wo möglich ausgeschöpft werden.

5.2 Netz- und Linienstruktur

5.2.1 Netzentwicklung

Die Netzentwicklung findet zunehmend in Bündeln statt. Linien werden überwiegend nicht mehr einzeln, sondern als Teil eines aufeinander abgestimmten Verkehrsangebots gesehen.

5.2.2 Netzebenen

Die im Landkreis Cloppenburg vorhandenen Linienverkehre werden in Tabelle 13 unter Berücksichtigung der in Kap. 4.3 definierten Kriterien hinsichtlich ihrer Verbindungsfunktion den Netzebenen 1, 2a, 2b und 3 zugeordnet.

Netzebene	Verkehrssystem/Linie
Netzebene 1: Regionale/Überregionale Verbindungen ³⁵	Regionalexpress RE18, OM1, 360, 380, 900, 910, 930, S90, 925
Netzebene 2a: Überörtliche und lokale Verbindungen (Jedermannverkehre)	M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8, M9, M10 ³⁶ , M11, M12, M13, C1, C2, C3, C4
Netzebene 2b: Lokale Verbindungen inkl. Schulverkehre ³⁷	356, 375, 689, 694, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 911, 913, 915, 916, 917, 918, 924, 926, 927, 928, 929, 931, 932, 933, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 945, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 965, 970
Netzebene 3: Sonstige Verbindungen	Stoppelmarktverkehre, Berufsverkehre, und Schützenfestverkehre.

Tabelle 13 Linienvverkehre nach Netzebene

Damit ist im Landkreis Cloppenburg sowohl ein strukturiertes ÖPNV-Netz mit überregionalen und regionalen Verbindungen als auch ein integriertes lokales Angebot in allen Städten und Gemeinden des Landkreises vorhanden.

Mit der Einführung des moobil+-Angebots ist während der Woche in allen Städten und Gemeinden ein Mobilitätsangebot zur Anbindung der Ortsteile an die Ortszentren vorhanden. Daneben sorgt das moobil+-Angebot auch für Verbindungen zwischen einzelnen benachbarten Orten und – wo dies nicht durch andere ÖPNV-Angebote möglich ist – zu den nächsten Mittelzentren. Der Bedarf und die Möglichkeiten für eine bedarfsorientierte Ausweitung des Angebots an Abenden und Wochenende sind zu prüfen.

³⁵ Die Aufgabenträgerschaft für die SBGN-Linie RE18 liegt bei der LNVG; für die Linien 360 und 910 liegt sie beim ZVBN, wobei für die Linie 910 derzeit noch die zukünftige Aufgabenträgerschaft geklärt wird; für die Linie OM1 teilen sich die Landkreise Cloppenburg und Vechta die Aufgabenträgerschaft; für die Linie 380 liegt die Aufgabenträgerschaft beim ZVBN – es ist aber aktuell noch nicht klar, ob die Linie weiterhin bestehen bleibt.

³⁶ Laufzeit der Linie M10 endet am 30.09.2024

³⁷ Die Aufgabenträgerschaft für die Linien 356 und 375 liegt beim ZVBN; für die Linie 689 liegt sie beim Landkreis Leer und für die Linie 694 beim Landkreis Vechta.

Hinsichtlich der überregionalen Anbindung sollen weitere Anstrengungen zur Reaktivierung der Bahnstrecken zwischen Friesoythe und Cloppenburg sowie zwischen Meppen und Essen für den SPNV unternommen werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen die Bestrebungen der Weser-Ems-Region zur Schaffung eines überregionalen Schiene-Bus-Grundnetzes aktiv unterstützt werden.

Die aktuell vorhandenen Linien der Netzebene 2b können auf Grund ihres Linienverlaufes auch als lokales Angebot eingeordnet werden, sind jedoch angebotsseitig aufgrund ihrer starken Ausrichtung auf den Schulverkehr nur eingeschränkt für alle im Alltagsverkehr nutzbar. Im Rahmen der Umsetzung des Bündelungskonzeptes sollen diese Linien noch stärker für den Jedermannverkehr nutzbar gemacht werden können.

Die Anbindung von Großveranstaltungen werden in der dritten Netzebene eingeordnet.

Das Mobilitätsverhalten der Bewohner des Landkreises ist kontinuierlich dahingehend zu überprüfen, inwiefern bereits vorhandene ÖPNV-Angebote tatsächlich genutzt und neue Angebote für identifizierte Lücken im Bereich öffentlicher Angebote geschaffen werden können. Bezüglich der unter der Regie des Landkreises eingeführten ÖPNV-Angebote sollen die Erfolgs- und Hemmnis-Faktoren weiter erkundet und Maßnahmen zu dessen kontinuierlicher Verbesserung abgeleitet und umgesetzt werden.

Für eine verbesserte Verbindung zwischen den beiden Kreisstädten Cloppenburg und Vechta wurde die landesbedeutsame Linie OM1 realisiert. Darüber hinaus sollen der Bedarf und die Möglichkeiten für weitere starke, landesbedeutsame Linien geprüft werden.

5.3 Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität

5.3.1 Bike & Ride und Park & Ride

Bei der Buchung einer moobil+-Rufbusfahrt (M- und C-Linien) und einer Fahrt mit der Linie OM1 kann die Mitnahme eines Fahrrads fest gebucht werden. Der Bedarf und die Möglichkeiten für eine verlässliche Mitnahme von Fahrrädern auch in den Fahrzeugen der anderen ÖPNV-Angebote im Landkreis müssen weiter erkundet werden.

Die an den wichtigen Haltestellen vorhandenen Abstellanlagen für Fahrräder sind dahingehend zu überprüfen, inwiefern sie ausreichend sind und inwiefern der Bedarf und die Möglichkeit besteht, auch sehr sichere Anlage für Pedelegs und E-Bikes ggf. in Verbindung mit Ladestationen zur Verfügung zu stellen. Eine entsprechende kreisweite Übersicht ist anzulegen.

Auch der Bestand an P+R-Plätzen an den zentralen Verknüpfungspunkten ist systematisch zu erfassen und Optimierungspotentiale sind zu erkunden.

Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Angeboten des Landkreises und möglichen Haltestellen des Fernbusverkehrs in Cloppenburg und Essen (Oldb.) sind mittlerweile vorhanden; hier besteht kein Handlungsbedarf.

5.3.2 Verknüpfung der ÖV-Angebote untereinander

Bei Nutzung der unter der Regie des Landkreises eingeführten ÖPNV-Angebote (moobil+-Linien, Linie OM1, weitere Linien, die im Rahmen der Umsetzung des Bündelungskonzeptes zum Teil des ÖPNV-Gesamtsystems werden) können nicht nur einzelne Angebote, sondern auch Beförderungsketten bestehend aus mehreren dieser Angebot in einem Vorgang beauskunftet, gebucht und bargeldlos bezahlt werden. Die Mobilitätsplattform sorgt auch für die Weiterleitung von Anschlusssicherungsinformationen an die der Ketten beteiligten Fahrzeuge.

Die Möglichkeiten zur Verknüpfung mit weiteren ÖPNV-Angeboten im Landkreis und über die Grenzen des Landkreises hinweg, insbesondere auch mit den SBGN-Angebote, sollen weiter erkundet werden.

5.4 ÖPNV-Bedienung

5.4.1 Erschließungsqualität

Die in Kap. 4.5.1 genannten Mindest-Anforderungen an die Erschließungsqualität des ÖPNV-Angebots werden hinsichtlich der Haltestelleneinzugsbereiche in Teilen nicht eingehalten. In folgenden Orten/Ortsteilen werden die Anforderungen nicht eingehalten:

- Cappeln-Süd
- Dwertge
- Lastrup-Ost
- Lönigen-Mitte/West
- Molbergen-Ost
- Ramsloh-Mitte

Die Mindest-Anforderungen der ganzjährigen Bedienung mit mindestens sechs Halten je Tag (Mo – Fr) und Richtung werden für die Haltepunkte der NordWestBahn (NWB) erfüllt. Bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV werden diese Anforderung dann erfüllt, wenn sie von den unter der Regie des Landkreises stehenden Angeboten bedient werden. Bei allen anderen Haltestellen werden sie an Schultagen teilweise erfüllt, an schulfreien Tagen nicht.

5.4.2 Verbindungsqualität

Das Analyseergebnis der Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) zwischen den Grundzentren und dem nächsten Mittelzentrum sowie der Kreisstadt Cloppenburg zeigen Tabelle 14 (Stadt Cloppenburg) und Tabelle 15 (Stadt Friesoythe).

Die in Kap. 4.5 genannten Mindest-Anforderungen an die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots für Nutzende (Betriebszeit sowie Anzahl und Regelmäßigkeit der ÖV-Fahrten) werden in der Schul- und Ferienzeit eingehalten. Häufig ist mindestens eine gute Bedienung vorhanden (13-16 Fahrten je Richtung / Tag (Mo – Fr)) wodurch der Alltags- / Jedermannverkehr regelmäßig nutzbar ist. Ausreichende und mittlere Bedienungen (vgl. Kap. 4.5.2) sind die Ausnahme.

Stadt Cloppenburg			
Mittelzentrum- Grundzentren von Cloppenburg nach	Fahrtenanzahl Hin/Zurück		
	Schultag	Ferientag	Samstag
Grundzentren			
Emstek	16/16	12/12	4/4
Cappeln (Oldb.)	13/14	11/11	2/2
Essen (Oldb.)	23/23	23/23	19/18
Löningen	13/12	9/8	5/6
Lastrup	14/15	10/11	7/6
Lindern (Oldb.)	9/9	9/9	1/1
Molbergen	14/15	10/10	1/1
Garrel	19/25	15/16	5/5
Bösel	11/13	7/8	5/5
Saterland (Ramsloh)	9/12	7/7	-
Barßel	8/10	7/6	-
Mittelzentrum			
Friesoythe	34/32	21/23	5/5

Grün: Fahrtenhäufigkeit mindestens 6 Fahrten je Tag je Richtung

Rot: Keine Fahrtenhäufigkeit von mindestens 6 Fahrten je Tag je Richtung

Tabelle 14 Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) nach/von Cloppenburg (Fahrplanjahr 2020/21)

Stadt Friesoythe			
Mittelzentrum- Grundzentren von Friesoythe nach	Fahrtenanzahl Hin/Zurück		
	Schultag	Ferientag	Samstag
Grundzentren			
Garrel	14/10	8/7	5/5
Bösel	23/19	18/17	5/5
Saterland (Ramsloh)	14/20	9/11	5/7
Barßel	18/21	10/12	6/8
Mittelzentrum			
Cloppenburg	32/34	23/21	5/5

Grün: Fahrtenhäufigkeit mindestens 6 Fahrten je Tag je Richtung

Rot: Keine Fahrtenhäufigkeit von mindestens 6 Fahrten je Tag je Richtung

Tabelle 15 Fahrmöglichkeiten (Direktverbindungen) nach/von Friesoythe (Fahrplanjahr 2020/21)

Die Mindest-Anforderungen der ganzjährigen Bedienung mit mindestens sechs Fahrten je Richtung und Tag (Mo – Fr) nach/von Cloppenburg und Friesoythe werden somit erfüllt.

An Samstagen und Sonntagen werden die Anforderungen an die zeitliche Verfügbarkeit nicht erfüllt. Es besteht Bedarf zu prüfen, inwiefern das Angebot am Wochenende nachfragegerecht verbessert werden kann.

Verbindungen auf der lokalen Ebene (Netzebene 2a und 2b), welche die Anforderung von mindestens 6 Fahrten je Tag (Mo – Fr) je Richtung erfüllen, bestehen ebenfalls in den meisten Fällen (detaillierte Darstellung der Binnenvverbindungen als Anlage 3). Eine Ausnahme bildet seit April 2023 die Gemeinde Saterland.

5.4.3 Beförderungsqualität

Auslastung/Platzangebot VGC-Verkehre

In der Hauptverkehrszeit (HVZ) sind laut Erhebung von Reisenden 2016³⁸ einige Linien bis zu 110 % (Sitz- und Stehplätze) ausgelastet. Die Sitzplätze sind in der HVZ deutlich über 100 % ausgelastet.

³⁸ Reisendenerhebung 2016/17 für den Landkreis Cloppenburg, Methodenbericht und Auswertung, GVS Hannover, 2017.

Umsteigeverbindungen und Verknüpfungen

Der Übergang zwischen 1. und 2. Netzebene bzw. innerhalb der Netzebene 2b und zwischen NWB und dem Linienverkehr der VGC ist vorhanden. Der Übergang zur Netzebene 3 kann nicht systematisch bzw. regelmäßig hergestellt werden, da in der 3. Netzebene kein Taktverkehr besteht.

Im Rahmen der Einführung der moobil+-Rufbusangebots wurde die Verknüpfung zwischen Netzebene 1 und der Netzebene 2a maßgeblich verbessert.

5.5 Qualitätsstandards

5.5.1 Haltestellen

Infrastrukturausstattung

Um die Haltestellenausstattung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Möglichkeiten zielgerichtet und effizient zu verbessern (auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit), wurde eine systematische Bestandsanalyse unter Beachtung von Haltestellenstellenkategorien und der zugehörigen Ausstattungsstandards durchgeführt. Hierzu steht ein Haltestellenkataster mit den nötigen Attributen zur Verfügung, wobei die Bezeichnung der Haltestellen auf einheitliche Weise und in der Form erfolgte, dass sie auch für die elektronische Fahrplanauskunft nutzbar sind.

Das Kataster ist permanent weiterzuführen. Diesbezüglich soll die Frequentierung einer Haltestelle durch Fahrgäste als weitere Haltestellenkategorie eingeführt werden. Damit kann die Grundlage dafür geschaffen werden, die Haltestellen entsprechend ihrer Frequentierung weiter auszubauen und auszustatten.

Mittels geeigneter Erhebungsinstrumente sind Veränderungen hinsichtlich der Nutzung der ÖPNV-Angebote und der Haltestellen zu erkunden.

Das bereits aufgelegte Haltestellenprogramm ist weiter fortzuführen.

Die Ausstattung der Bushaltestellen an Zugangspunkten (Bahnhöfe / Stationen) der NordWestBahn zeigt Tabelle 16.

Übergang VGC – NWB	Ausstattung PBefG/BOKraft	Barrierefreiheit	befestigte Wartefläche	Beleuchtung	Witterungs- schutz	Sitzgelegenheit	B+R	P+R
Bf. Cloppenburg	X	X	X	X	X	X	X	X
Bf. Essen (Oldb.)	X	X	X	X	X	X	X	X

Tabelle 16 Ausstattung der Bushaltestellen an Zugangspunkten der NordWestBahn
[<http://daten.zvbn.de>]

Haltestellenmanagement

Für Haltestellen innerhalb des Landkreises Cloppenburg bestehen über die Bestimmungen des PBefG bzw. BOKraft die Anforderungen, wie sie in Kapitel 4.6.1 dargestellt sind. Dementsprechend müssen alle Haltestellenbezeichnungen den DHID-Vorgaben entsprechen.

Für die Haltestellenausstattung sowie für die Sauberkeit der Haltestellen sind grundsätzlich die Städte und Gemeinden zuständig. Auch für den Winterdienst der Gehwege und Fahrbahnen innerhalb geschlossener Ortschaften liegt die Zuständigkeit bei ihnen. Es gibt keine weitergehenden Regelungen der Zuständigkeiten und konkreten Aufgaben.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Handlungsbedarf in Bezug auf ein unternehmensübergreifendes und alle Ausstattungselemente umfassendes Haltestellenmanagement mit verbindlichen Regelungen zu Winterdienst, Pflege, Investition und Instandhaltung besteht.

5.5.2 Fahrzeuge

Netzebene 1

Im SPNV werden moderne und barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt. Die Fahrradmitnahme ist in der Regel möglich. Dies gilt auch für Fahrzeuge, die auf der Linie OM1 eingesetzt werden. Ansonsten werden im straßengebundenen ÖPNV unterschiedliche Fahrzeugtypen eingesetzt; eine systematische Bewertung der Qualität dieser Fahrzeuge ist hier noch nötig.

Netzebene 2a

Für moobil+ kommen nur klimatisierte, moderne Acht- bzw. Vierzehnsitzerfahrzeuge mit WLAN und Niederflurbereich inkl. Rampe und Rollstuhlstellplatz zum Einsatz.

Netzebene 2b und 3

Für die Personenbeförderung in den Netzebenen 2b und 3 werden überwiegend Gelenk-, Solo- und Midibusse als Fahrzeuge eingesetzt. Für die Fahrzeuge der Linien in Netzebene 2b sind im Rahmen der Umsetzung des Bündelungskonzeptes Standards entsprechend den Vorgaben des Anforderungsprofils zu definieren.

Bei Netzebene 3: Ob Fahrzeuge nach Größe und Fahrzeugtyp dem Einsatzzweck regelmäßig angepasst werden, ist noch systematisch zu erkunden. Auch die Vollständigkeit der definierten Mindest-Ausstattungsmerkmale ist zu erheben.

Alternative Antriebsformen

Es besteht noch kein kreisweites Konzept zur Umstellung der ÖPNV-Fahrzeuge auf alternative Antriebsformen.

5.5.3 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit/Marketing Marketing

Für das ÖPNV-Angebot im Landkreis Cloppenburg gibt es derzeit noch keine einheitliche, umfassende Kommunikationsstrategie.

Die Öffentlichkeitsarbeit für die konventionellen Angebote wird von den Betreibern der entsprechenden Linien übernommen.

Die moobil+-Angebote und die landesbedeutsame Buslinie OM1 werden unter der Regie des Landkreises von umfangreichen Marketing-Maßnahmen begleitet.

Im Zuge der Umsetzung des Bündelungskonzeptes und der schrittweisen Einführung eines ÖPNV-Gesamtsystems (siehe dazu Leitlinie L19) sind auch die Möglichkeiten zur Realisierung einer für alle ÖPNV-Angebote im Landkreis gleichermaßen geltenden Marketing-Strategie zu erkunden.

Fahrgastinformation

Insgesamt ist die Einheitlichkeit der ÖPNV-Fahrgastinformationen hinsichtlich Form und Inhalt zu verbessern. Dabei sind die Informationen in einfacher deutscher Sprache anzulegen, die je nach Bedarf in andere Sprachen zu übersetzen sind.

Die vorhandene Mobilitätsplattform einschließlich moobil+-App soll auch für andere ÖPNV-Angebote nutzbar sein, um detaillierte Informationen hinsichtlich der ÖPNV-Angebote zur Erfüllung eines Fahrtwunsches zu erhalten.

Im ÖPNV-Bereich, für den der Landkreis Cloppenburg Aufgabenträger ist, sollen zukünftig dynamische Fahrgastinformationen zur Verfügung gestellt werden. Dies gilt sowohl in den Fahrzeugen als auch an den Bahnhaltepunkten und stark frequentierten Haltestellen. Daneben sollen Echtzeitdaten auch bei der Organisation und Steuerung der Angebote zum Einsatz kommen.

5.5.4 Tarif und Vertrieb

Derzeit können Bahnreisende von kostenlose Anschlussfahrten mit den ÖPNV-Angeboten im Landkreis Cloppenburg Gebrauch machen. Allerdings fehlt es noch an Möglichkeiten, Bahntickets zusammen mit moobil+-Tickets zu buchen und bargeldlos begleichen zu können.

Das Niedersachsen-Ticket wird auf Linien, die dem moobil+-Tarif unterliegen, derzeit nur im Vor- oder Nachlauf zu SPNV-Fahrten anerkannt. Es ist anzustreben, dass das Niedersachsen-Ticket grundsätzlich auf allen ÖPNV-Linien im Landkreis genutzt werden kann.

Daneben fehlt es auch an Möglichkeiten, Fahrscheine für komplette Reiseketten bestehend aus konventionellen ÖPNV-Angeboten und moobil+Angeboten in einem Vorgang kaufen zu können.

Die Tarifsysteme für die konventionellen Linien und die moobil+Angebote sind unterschiedlich; für Fahrgäste ist kein einheitliches Prinzip zur Berechnung ÖPNV-Kosten nutzbar. Darüber hinaus gelten je nach ÖPNV-Angebot für die gleichen Relationen unterschiedliche Tarife.

In Bezug auf den VGC-Tarif sind ergänzende Regelungen (z.B. Preisstufenmatrix) anstelle des Tarifzonenplans zur Ermittlung des Fahrpreises erforderlich, damit ein Fahrgast den Tarif von der Start- zur Zielhaltestelle vor Fahrtantritt auf einfache Art ermitteln kann. Dies sollte auch bei einer Nutzung mehrerer Linien hintereinander möglich sein. Bei der Beförderung mit dem ÖPNV über die Kreisgrenzen hinweg kommen Übergangstarife der ein- und ausbrechenden Verkehre zum Tragen. Allerdings fehlt es bei Fahrtantritt an Möglichkeiten zur Begleichung der kompletten Fahrtkosten einschließlich ggf. nötiger Anschlussverkehre auf dem Weg zum finalen

Ziel im anderen Landkreis (außer, wenn es sich durchgehend um moobil+-Verkehre handelt).

Im einheitlichen Tarif für die moobil+-Angebote in den Landkreisen Cloppenburg und Vechta kann ein deutlicher Vorteil gesehen werden. Insofern wäre es auch wünschenswert, wenn für alle ÖPNV-Angebote in den beiden Landkreisen das gleiche Tarifsysteem zur Anwendung kommen könnte.

Die Neugestaltung des Tarifs sollte auch dazu genutzt werden, Drittnutzer (z.B. große Betriebe) zur Beteiligung an den Fahrtkosten zu gewinnen. Eine Möglichkeit ist bereits im moobil+-Tarif vorgesehen („Job-Ticket“). Weitere Möglichkeiten wurden im Rahmen der Entwicklung des moobil+Taxi durch den Landkreis Vechta hinsichtlich des Zuschlagtarifs entwickelt. Diese Möglichkeiten stehen über die gemeinsam genutzte Mobilitätsplattform zur Verfügung.

Sowohl im VGC-Tarif als auch im moobil+-Tarif wird das Deutschlandticket anerkannt, wodurch sich das Thema Tarif insgesamt vereinfacht und Defizite in den aktuellen tariflichen Regelungen teilweise ausgeglichen werden.

5.5.5 Betriebsablauf

Fahrgäste von moobil+Angeboten haben jederzeit die Möglichkeit, Störungen im Betriebsablauf an einer einheitlichen Stelle melden zu können. Eine derartige Möglichkeit besteht nicht für die konventionellen ÖPNV-Angebote.

Es besteht ein einheitliches Störfallszenario für die ÖPNV-Angebote im Landkreis. Notbedienungen, Ersatzverkehre, Verlegungen von Haltestellen und Informationen für Kunden werden derzeit durch die Verkehrsunternehmen individuell erbracht.

5.5.6 Auf den Schulverkehr ausgerichtete ÖPNV-Angebote

Organisation des Schulverkehrs

An den Prozessen zur Optimierung der Organisation des auf den Schulverkehr ausgerichteten ÖPNV muss weitergearbeitet werden.

Monitoring der Qualitätsstandards im Schulverkehr

Es besteht ein systematisches Monitoring hinsichtlich der für den Schulverkehr geltenden Qualitätsstandards. Diese ergeben sich einerseits durch die in diesem Dokument dargestellten Anforderungen. Andererseits gibt die Schülerbeförderung Standards hinsichtlich Beförderungs- und Wartezeiten vor, die einzuhalten sind.

5.5.7 Qualitätssicherung/ -management

Im moobil+-Bereich wurde noch kein strategisch ausgerichtetes Qualitätsmanagement etabliert. Damit können Abweichungen, Beschwerden und Unregelmäßigkeiten durch den Aufgabenträger noch nicht systematisch aufgenommen und bearbeitet werden. Auch für die konventionellen Angebote wird noch kein einheitliches Qualitätsmanagementsystem genutzt.

Es liegen derzeit noch keine systematisch erhobenen Daten hinsichtlich Schwachstellen bei der Erbringung der Verkehrsdienstleistungen vor; dementsprechend fehlt es auch noch an einer systematischen Erfassung von Verbesserungspotentialen. Um diese Lücke zu schließen, sind entsprechende Erhebungsverfahren zu nutzen.

5.6 Linienbündelung

Im Auftrag des Landkreises Cloppenburg wurde ein Linienbündelungskonzept erstellt. Der Abschlussbericht zur Konzepterstellung findet sich in Anlage 10. Damit wurde die Grundlage dafür geschaffen, dass zukünftig nicht mehr einzelne Linien, sondern alle Linien in einem Bündel gemeinsam genehmigt werden. Im Abschlussbericht zur Konzepterstellung werden die Entwicklung des Linienbündelungskonzeptes und die Hintergründe bei dessen Zustandekommen dargestellt.

Um die sichere Überführung der einzelnen Linienkonzessionen in eine gebündelte Genehmigungserteilung zu erreichen, ist einerseits sicherzustellen, dass die Verkehrsleistungen für alle Linien eines Bündels bis zum Harmonisierungszeitpunkt erbracht werden. Weiter ist rechtzeitig ein eigen- oder gemeinwirtschaftlicher Wettbewerb hinsichtlich der Erbringung der Verkehrsleistungen für das vollständige Bündel zu initiieren. Hierzu ist die Absicht des Landkreises zur Ausschreibung eines Linienbündels spätestens zu dem mit dem Bündel definierten Termin für die Vorabbekanntmachung bekannt zu geben, damit Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zur vorherigen Abgabe eines eigenwirtschaftlichen Antrags zur Erbringung der Verkehrsleistungen nach den Vorgaben des Landkreises gegeben wird.

Die nachfolgend dargestellten Linienbündel sollen zur Umsetzung kommen:

Linienbündel C01

Harmonisierungszeitpunkt: 30.06.2030

Start Linienbündel: 01.07.2030

Zeitpunkt für die Vorabbekanntmachung einer beabsichtigten Ausschreibung:
01.04.2028³⁹

Linie	Gebiet	Ende der Konzession
906	Stadtverkehr Friesoythe (Reekenfeld - Altenoythe)	22.06.2027
907	Stadtverkehr Friesoythe (Heinfeld - Altenoythe)	22.06.2027
915	Neulorup - Gehlenberg - Friesoythe	30.06.2030
936	Markhausen - Thüle - Friesoythe	30.06.2030
937	Stadtverkehr Friesoythe (Grundschule Markhausen)	31.01.2025

Für die Linie 910 wird derzeit noch geklärt, wer zukünftig für sie als Aufgabenträger zuständig sein wird. Die aktuelle Konzessionslaufzeit der Linie endet am 31.07.2026. Falls der Landkreis Cloppenburg die Aufgabenträgerschaft für diese Linie übernehmen wird, soll die Linie 910 Bestandteil des Linienbündels C01 werden. Die Festlegungen für Linienbündel C01 und damit der Nahverkehrsplan müssen dann entsprechend fortgeschrieben werden. Für die Linie 910 wäre das Ende einer neuen Konzessionslaufzeit dann der Harmonisierungszeitpunkt des Bündels C01, nämlich der 30.06.2030.

Linienbündel C02

Harmonisierungszeitpunkt: 31.08.2025

Start Linienbündel: 01.09.2025

³⁹ Entsprechend der rechtlichen Vorgaben frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn.

Zeitpunkt für die Vorabbekanntmachung einer beabsichtigten Ausschreibung:
31.08.2023⁴⁰

Linie	Gebiet	Ende der Konzession
913	Stadtverkehr Lönigen (Norwegen - Bunnan)	31.08.2025
916	Gemeindeverkehr Essen (Osteressen - Bevern - Wohl - Quakenbrück)	31.08.2025
925	Lönigen - Essen – NordWestBahn	31.08.2025
926	Gemeindeverkehr Lindern	31.01.2025
927	Stadtverkehr Lönigen (Wachtum - Benstrup)	31.01.2025
928	Stadtverkehr Lönigen (Böen - Winkum - Ehren)	31.01.2025
940	Wachtum - Lindern - Lönigen	31.08.2025
945	Herzlake - Lönigen	31.08.2025

Linienbündel C03

Harmonisierungszeitpunkt: 31.07.2027

Start Linienbündel: 01.08.2027

Zeitpunkt für die Vorabbekanntmachung einer beabsichtigten Ausschreibung:
01.05.2025⁴¹

⁴⁰ Die Vorabbekanntmachung der geplanten Ausschreibung der gemeinsam zu erbringenden Verkehrsleistungen für die Linien im Bündel C02 fand am 31.08.2023 statt. Eine geänderte Vorabbekanntmachung erfolgte am 08.07.2024. Insofern bis 08.10.2024 kein eigenwirtschaftlicher Antrag eingeht, soll die Ausschreibung der Verkehrsleistung Mitte Oktober 2024 erfolgen.

⁴¹ Entsprechend der rechtlichen Vorgaben frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn

Linie	Gebiet	Ende der Konzession
911	Gemeindeverkehr Lastrup	31.07.2027
924	Felde - Bartmannsholte - Hemmelte - Cloppenburg	31.07.2027
929	Gemeindeverkehr Cappeln	31.01.2025
930	Werlte / Lönigen - Lastrup - Cloppenburg – Ahlhorn	31.07.2027
931	Gemeindeverkehr Emstek	31.01.2025
932	Gemeindeverkehr Garrel	31.12.2026
933	Gemeindeverkehr Molbergen	31.01.2025
935	Nikolausdorf - Cloppenburg	31.07.2027
938	Vechta - Cappeln - Cloppenburg	31.07.2027
939	Gemeindeverkehr Essen (Essen - Cahlhorn - Uptloh - Lage -Essen)	31.01.2025
950	Stadtverkehr Cloppenburg (Emstekerfeld)	31.12.2024
951	Stadtverkehr Cloppenburg (Galgenmoor - Stapelfeld)	31.12.2024
952	Stadtverkehr Cloppenburg (B72 - Resthauser Straße)	31.12.2024

953	Stadtverkehr Cloppenburg (Staatsforsten - Kellerhöhe)	31.12.2024
954	Stadtverkehr Cloppenburg (Sternbusch)	31.12.2024
955	Markhausen - Peheim -Cloppenburg	31.07.2027
970	Vechta - Schneiderkrug - Cloppenburg	31.07.2027

Die Konzessionslaufzeit der Linie 965 endet am 31.12.2030. Danach ist beabsichtigt, dass diese Linie Bestandteil von Linienbündel C03 werden soll. Dementsprechend soll die Konzessionslaufzeit für die Linie 965 nur mit Zustimmung der Landkreises ggf. noch über eine Restlaufzeit über den 31.12.2030 verlängert werden⁴².

Linienbündel C04

Harmonisierungszeitpunkt: 30.07.2029

Start Linienbündel: 01.08.2029

Zeitpunkt für die Vorabbekanntmachung einer beabsichtigten Ausschreibung:
01.03.2027⁴³

Linie	Gebiet	Ende der Konzession
900	Cloppenburg – Garrel- Bösel / Petersfeld- Thüle – Friesoythe - Barßel	22.06.2027
901	Gemeindeverkehr Saterland (Wittensand - Ramsloh)	22.06.2027

⁴² Spätestens bis zum 01.10.2028 (entsprechend der rechtlichen Vorgaben 27 Monate vor Betriebsbeginn der neuen Linie 965) sollte rechtlich geprüft werden, auf welche Art die Linie 965 zum Bestandteil des Linienbündels C03 werden kann.

⁴³ Entsprechend der rechtlichen Vorgaben frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn.

902	Gemeindeverkehr Saterland (Sedelsberg - Ramsloh)	22.06.2027
903	Gemeindeverkehr Barßel	22.06.2027
904	Gemeindeverkehr Barßel	22.06.2027
905	Barßel – E´fehn / Harkebrügge - Kampe - Friesoythe	31.05.2029
917	Gemeindeverkehr Bösel	22.06.2027
S90	Cloppenburg - Friesoythe - Barßel (Schnellbuslinie)	22.06.2027
918	Friesoythe – Bösel – Petersdorf - Wardenburg	31.07.2029

5.7 Überregionale Verbindungen und Schiene-Bus-Grundnetz für die Weser-Ems-Region

Zwischen den beiden Kreisstädten Cloppenburg und Vechta wurde bereits die landesbedeutsame Buslinie OM1 eingeführt. Um weitere überregionale Verbindungen zu schaffen, fehlt es noch am nötigen Grundlagenwissen, um Entscheidungen hinsichtlich der Einführung weiterer solcher Linien treffen zu können. Diesbezüglich fehlt es auch an Kenntnissen hinsichtlich der Kooperationsbereitschaft benachbarter Aufgabenträger und bezüglich der mit solchen Linien verbundenen Ausgaben und Finanzierungsmöglichkeiten.

Die Schaffung weiterer überregionaler Verbindungen soll im Zusammenspiel mit den Bestrebungen in der Weser-Ems-Region zur Realisierung eines Schiene-Bus-Grundnetzes gestellt werden, die durch einen aktiven Beitrag des Landkreises begleitet werden sollen.

6 Maßnahmen

Um die Historie der Nahverkehrsplanung seit 2018 nachvollziehen zu können, wird nachfolgend die Umsetzung der Maßnahmen, die entsprechend der Nahverkehrspläne 2018 und 2022 zu behandeln waren, zusammen mit ihrem aktuellen Status in einer Tabelle dargestellt:

- Die als „fortlaufend“ gekennzeichneten Maßnahmen sind mit keinem natürlichen Ende verbunden; die mit ihnen verbundenen Aufgaben wurden den permanente Aufgaben des ÖPNV-Bereichs zugeordnet und werden zukünftig nicht mehr als eigenständige Maßnahme behandelt.
- Die mit „✓“ gekennzeichneten Maßnahmen konnten mittlerweile abgeschlossen werden.
- Die mit „wird fortgeführt“ gekennzeichneten Maßnahmen konnten bisher nur zum Teil umgesetzt werden; an ihnen wird noch weitergearbeitet.
- Der Hintergrund, der mit „hat sich erledigt“ gekennzeichnete Maßnahmen, hat sich mittlerweile derart verändert, dass die Maßnahme nicht mehr weiter verfolgt wird.

Anschließend werden auch die mit dem NVP 2024 neu festgelegten Maßnahmen tabellarisch aufgeführt.

Nach der Maßnahmenübersicht erfolgt eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Maßnahmen.

6.1 Maßnahmenübersicht

Maßnahmen aus dem NVP 2018

Maßnahme		Handlungsfeld	Kapitel	Status
M1	Prüfung der internen Leistungsfähigkeit	ÖPNV-Organisationsstruktur	6.2	fortlaufend
M2	Beteiligung			fortlaufend
M3	Beobachtung der Nachfrageentwicklung	Netz- und Linienstruktur	6.3	fortlaufend
M4	Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien			fortlaufend
M5	Umsetzung des Rufbuskonzepts			✓
M6	Reaktivierung der Bahnstrecken (nachrichtlich)			wird fortgeführt

M7	Prüfung von Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehre			wird fortgeführt
M8	Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen	Förderung der Intermodalität	6.4	wird fortgeführt
M9	Festlegung Prüfverfahren zur Weiterentwicklung von Bike+Ride			wird fortgeführt
M10	Festlegung Prüfverfahren zur Weiterentwicklung von Park+Ride			wird fortgeführt
M11	Verknüpfung mit dem Fernbusverkehr			✓
M12	Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität	ÖPNV-Bedienung	6.6	fortlaufend
M13	Aufbau eines Haltestellenkatasters	Haltestellen	6.7	✓
M14	Auflegen und Ausbau eines Haltestellenprogramms			fortlaufend
M15	Vereinheitlichung der Fahrgastinformation	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	6.9	wird fortgeführt
M16	Weiterentwicklung Mobilitätsplattform für weitere Mobilitätsangebote			wird fortgeführt
M17	Erkundung Vertriebskooperation, Anschlussstarif und Niedersachsen-Ticket mit der NITAG	Tarif und Vertrieb	6.10	wird fortgeführt
M18	Erkundung Vertriebskooperation mit Regionalbuslinien			hat sich erledigt
M19	Erkundung ÖPNV-Anschlussfahrten			✓, wird fortgeführt mit M53
M20	Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale	Betriebsablauf	6.11	wird fortgeführt

M21	Weiterentwicklung des Störfallszenarios			✓
M22	Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs im ÖPNV	Weiterentwicklung der Netzebene 2b (Schulverkehr)	6.12	wird fortgeführt
M23	Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten			fortlaufend
M24	Prüfung einer Schulzeitstaffelung und Entwicklung Notfallplan			wird fortgeführt
M25	Einführung eines Qualitätsmanagementsystems	Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement	6.13	wird fortgeführt
M26	Bildung von Linienbündeln	Linienbündelung	6.14	✓

Tabelle 17 Maßnahmenkatalog entsprechend Nahverkehrsplan von 2018

Maßnahmen aus dem NVP 2022

Maßnahme		Handlungsfeld	Kapitel	Status
M27	Identifikation gemeinsamer ÖPNV-Themen mit LK VEC	ÖPNV-Organisationsstruktur	6.2	wird fortgeführt
M28	Entwicklung Entscheidungs- und Organisationsstrukturen für intensive Zusammenarbeit mit LK VEC			wird fortgeführt
M29	Sondierung grundsätzlicher Kooperationsmöglichkeiten mit benachbarten Aufgabenträgern			wird fortgeführt
M30	Vertiefung und Ausarbeitung von Kooperationen			wird fortgeführt
M31	Schaffung Organisationsstruktur für landesbedeutsame Linie OM1			✓
M32	Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	Netz- und Linienstruktur	6.3	✓

M33	Wissenschaftliche Begleitung während moobil+-Pilotbetrieb			✓
M34	Wissenschaftliche Begleitung als Basis für Verstärkung des moobil+Angebots			✓
M35	Periodische Auswertung moobil+ hinsichtlich Verbesserungen Buchungs- und Dispositionssystem			fortlaufend
M36	Periodische Auswertung moobil+ hinsichtlich Verbesserung der Fahrpläne			wird fortgeführt
M37	Vorbereitung Entscheidungs- und Vergabeprozess zur möglichen Beibehaltung von moobil+ nach Pilotbetrieb			✓
M38	Durchführung Vergabeverfahren für landesbedeutsame Linie OM1			✓
M39	Systematische Erfolgskontrolle landesbedeutsame Linie OM1			wird fortgeführt
M40	Prüfung des Bedarfs und der Möglichkeiten für Prüfung der Ausweitungen der moobil+-Linien in andere Landkreise			wird fortgeführt
M41	Erarbeitung konzeptueller Grundlagen für ÖPNV-Gesamtsystem	Verknüpfung zwischen ÖPNV-Angeboten (ÖPNV-Gesamtsystem)	6.5	hat sich erledigt
M42	Erarbeitung Prozesse und vertragliche Grundlagen für ÖPNV-Gesamtsystem			hat sich erledigt
M43	Erarbeitung Realisierungskonzept für Fahrzeugausstattung			hat sich erledigt
M44	Klärung der Anforderungen an EDV-Komponente			hat sich erledigt
M45	Schaffung Beförderungsbedingungen für ÖPNV-Gesamtsystem			hat sich erledigt

M46	Verfahren für einen kontinuierlichen Ausbau der Haltestellen orientiert an Fahrgast-Frequentierung	Haltestellen	6.7	fortlaufend
M47	Analyse Mobilfunkdaten für Reisendenerhebung und Haltestellenfrequentierung			hat sich erledigt
M48	Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebsformen	Fahrzeuge	6.8	wird fortgeführt
M49	Periodische Auswertung moobil+-Entwicklung hinsichtlich Verbesserungsmöglichkeiten durch Marketing	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	6.9	fortlaufend
M50	Marketingbegleitung bei der Einführung der landesbedeutsamen Buslinie OM1			wird fortgeführt
M51	Prüfung dynamische Fahrgastinformationen bei der Organisation von Verkehrsangeboten			wird fortgeführt
M52	Prüfung dynamische Fahrgastinformationen hinsichtlich ihrer Erhebungs- und Anzeigemöglichkeiten			wird fortgeführt
M53	Prüfung von Tarif- und Vertriebskooperationen mit benachbarten Aufgabenträgern	Tarif und Vertrieb	6.10	wird fortgeführt
M54	Erkundung der Machbarkeit für landkreisweiten einheitlichen ÖPNV-Tarif			hat sich erledigt
M55	Entwicklung kreisweiter einheitlicher ÖPNV-Tarif			hat sich erledigt
M56	Abklären der Folgen eines einheitlichen ÖPNV-Tarifs			hat sich erledigt
M57	Schaffung vertraglicher Grundlagen und Unterstützung von			hat sich erledigt

	Entscheidungsprozessen für kreisweiten einheitlichen ÖPNV-Tarif			
M58	Prüfung einheitlicher ÖPNV-Tarif mit Landkreis Vechta			hat sich erledigt
M59	Erarbeitung eines Konzeptes zur Beteiligung von Drittnutzern an den Fahrtkosten			hat sich erledigt
M60	Prüfung Einführung Schüler- und Azubiticket und Verwendung 7e-Mittel			✓
M61	Erweiterung QM-System für ÖPNV-Gesamtsystem	Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement	6.13	hat sich erledigt
M62	Durchführung Mystery-Shopping-Aktionen			fortlaufend
M63	Vergabeplan für einzelne Linien bis Harmonisierungszeitpunkt	Linienbündel	6.14	fortlaufend
M64	Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibungen der Linien entsprechend Bündelungskonzept			fortlaufend
M65	Vergabeplan für gebündelte Linien			fortlaufend
M66	Prüfung der Machbarkeit weiterer landesbedeutsamer Linien	Überregionale Verbindungen		wird fortgeführt
M67	Durchführung Bedarfserkundung für neue landesbedeutsame Linien		6.15	hat sich erledigt
M68	Projektpläne für neue landesbedeutsame Linien			wird fortgeführt
M69	Ausgaben- und Finanzierungsplan für neue landesbedeutsame Linien			wird fortgeführt
M70	Prozess zur Erarbeitung politischer Ziele in Weser-Ems begleiten	Schiene-Bus-Grundnetz in der Weser-Ems-Region	6.16	✓
M71	Vergabe und Begleitung der Leistungen zur Erstellung eines Schiene-Bus-Grundnetz-Konzeptes			✓
M72	Klärung der grundsätzlichen finanziellen und rechtlichen			✓

	Machbarkeit des Schiene-Bus-Grundnetzes			
M73	ÖPNV-Pandemieplan	ÖPNV-Ausrichtung auf Pandemiegeschehen	6.17	hat sich erledigt

Tabelle 18 Maßnahmenkatalog der mit dem NVP 2022 neu definierten Maßnahmen

Mit dem Nahverkehrsplan 2024 neu definierte Maßnahmen

	Maßnahme	Handlungsfeld	Kapitel	Status
M74	Prüfung der Einführung des moobil+Taxi	Netz- und Linienstruktur	6.3	neu
M75	Vergabe und Begleitung der Leistungen zur Klärung des juristischen Rahmens und der Förderkulisse für die SBGN-Linien (nur nachrichtlich) ⁴⁴	Schiene-Bus-Grundnetz in der Weser-Ems-Region	6.16	neu
M76	Vergabe und Begleitung der Leistungen zur Realisierung einzelner Linien im SBGN (nur nachrichtlich)			neu

Tabelle 19 Maßnahmenkatalog der mit dem NVP 2024 neu definierten Maßnahmen

6.2 ÖPNV-Organisationsstruktur

M1 Prüfung der internen Leistungsfähigkeit (fortlaufend, Ursprung NVP 2018)

Gehört zu den permanenten Aufgaben (siehe Kapitel 2.3.2, PA-1). Wird nicht weiter als Einzelmaßnahme behandelt.

M2 Beteiligung (fortlaufend, Ursprung NVP 2018)

Gehört zu den permanenten Aufgaben (siehe Kapitel 2.3.2, PA-3). Wird nicht weiter als Einzelmaßnahme behandelt.

⁴⁴ Die Maßnahmen M75 und M76 werden federführend vom Referat Strategie, Innovation und Öffentlichkeitsarbeit des Landkreises Cloppenburg betreut und umgesetzt.

M27 Identifikation gemeinsamer ÖPNV-Themen mit Landkreis Vechta (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Im Rahmen des Rufbussystems moobil+ und der Einführung der gemeinsam betriebenen landesbedeutsamen Buslinie OM1 gibt es bereits verschiedene Themengebiete, bei denen eine intensive Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vechta stattfindet, wie z.B. gemeinsame Nutzung eines EDV-Buchungs- und Dispositionssystems oder ein gemeinsames Marketingkonzept. Gemeinsam mit dem Landkreis Vechta sollen noch weitere Themengebiete im ÖPNV-Bereich identifiziert werden, bei denen eine Zusammenarbeit als möglich und sinnvoll erscheint. Zu den identifizierten Themengebieten sollen auch die damit im Zusammenhang stehenden Synergieeffekte, Chancen und Risiken erarbeitet werden.

M28 Entwicklung Organisations- und Entscheidungsstrukturen für intensive Zusammenarbeit mit Landkreis Vechta (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Es sollen die für eine intensive Zusammenarbeit im ÖPNV-Bereich zwischen den beiden Landkreisen Cloppenburg und Vechta nötigen Entscheidungs- und Organisationsstrukturen entwickelt werden, um u.a. die mittels M27 identifizierten Themengebiete effizient umsetzen zu können. Dabei sollen auch die Alternativen für eine gemeinsame ÖPNV-Organisationseinheit (z.B. Zweckverband, Anstalt des öffentlichen Rechts) und deren Vor- und Nachteile für die beiden Landkreise geprüft und die nötigen politischen Entscheidungsprozesse unterstützt werden.

M29 Sondierung grundsätzlicher Kooperationsmöglichkeiten mit benachbarten Aufgabenträgern (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Neben der verstärkten Kooperation mit dem Landkreis Vechta sollen auch die Bereitschaft und die Möglichkeiten für eine Zusammenarbeit im ÖPNV-Bereich mit den anderen benachbarten Aufgabenträgern sondiert bzw. erkundet werden. Zu Beginn der Erkundungen soll eine Bestandsanalyse hinsichtlich bereits bestehender Kooperationen durchgeführt werden.

M30 Vertiefung und Ausarbeitung von Kooperationen mit benachbarten Aufgabenträgern (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Basierend auf den im Rahmen von M29 erarbeiteten grundsätzlichen Möglichkeiten in der Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern, sollen die am deutlichsten erkennbaren Kooperationsmöglichkeiten weiter vertieft und ausgearbeitet und für eine politische Entscheidungsfindung vorbereitet werden. Hierbei sollen die mit einer Kooperationsmöglichkeit verbundenen Synergieeffekte,

Chancen und Risiken und die finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten für eine gemeinsame Umsetzung erarbeitet werden.

M31 Schaffung Organisationsstruktur für landesbedeutsame Linie OM1 (✓, Ursprung NVP 2022)

Entsprechend den Beschlüssen der Landkreise Cloppenburg und Vechta wurde die landesbedeutsame Buslinie zwischen den beiden Kreisstädten ab Dezember 2023 eingeführt. Die vertraglichen Bedingungen zum gemeinsamen Betrieb der Linie und zur Handhabung des Fördermittelmanagements gegenüber der LNVG wurden in einer gemeinsamen Kooperationsvereinbarung definiert. Die Maßnahme kann als abgeschlossen gelten.

6.3 Netz- und Linienstruktur

M3 Beobachtung der Nachfrageentwicklung (fortlaufend, Ursprung NVP 2018)

Gehört zu den permanenten Aufgaben (siehe dazu Kapitel 2.3.2, PA-1 und PA-6). Wird nicht weiter als Einzelmaßnahme behandelt.

M4 Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien (fortlaufend, Ursprung NVP 2018)

Gehört zu den permanenten Aufgaben (siehe dazu Kapitel 2.3.2, PA-1). Wird nicht weiter als Einzelmaßnahme behandelt.

M5 Umsetzung des Rufbuskonzepts (✓, Ursprung NVP 2018)

Das Rufbussystem wurde in Anlehnung an das im Landkreis Vechta bereits bestehende System moobil+ realisiert. Die Überführung des Pilotbetriebs in den Regelbetrieb erfolgte im Jahr 2024. Eine genaue Beschreibung des damit erreichten flexiblen Verkehrsangebots kann der Bestandsaufnahme (siehe Kapitel 2.4.3) entnommen werden.

M6 Reaktivierung der Bahnstrecken (wird durch neue Maßnahmen konkretisiert, Ursprung NVP 2018)

Die Interessen des Landkreises hinsichtlich Reaktivierung der Bahnstrecken werden weiterhin verfolgt. Siehe hierzu die Maßnahmen zur Unterstützung der Region Weser-Ems beim Aufbau eines Schiene-Bus-Grundnetzes (M72, M75 und M76).

M7 Prüfung von Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehren (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

Entsprechend dem tatsächlichen Bedarf ist zu prüfen, in welcher Form und in welchem Umfang, Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehre hergestellt werden sollen.

Die Beförderung könnte sowohl durch ein festes Linienangebot, durch eine Erweiterung des moobil+-Rufbusangebots oder durch die Ergänzung mit einem noch flexibleren Angebot (z.B. moobil+Taxi, organisiertes Ridesharing) realisiert werden. Spezielle Anforderungen an Ausstattung (z.B. Fahrradmitnahme, Mitnahme von Gehhilfen) oder Kapazität der Fahrzeuge gilt es fallweise zu prüfen.

Die Prüfung soll auf den Erkenntnissen bei der Entwicklung des moobil+-Angebots aufbauen, insbesondere auf den Ergebnissen bei der wissenschaftlichen Begleitung des Pilotbetriebs von moobil+. Daneben sollen auch Erkenntnisse aus dem Betrieb der neuen landesbedeutsamen Linie OM1 zwischen Vechta und Cloppenburg herangezogen werden.

M32 Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten (✓, Ursprung NVP 2022)

Es wurden zwei Haushaltsbefragungen hinsichtlich Mobilitätsverhalten durchgeführt. Die Ergebnisse finden sich zusammen mit den Ergebnissen der wissenschaftlichen Begleitung bei der moobil+-Einführung (siehe dazu Kapitel 2.4.4 und Anlage 11).

Die Maßnahme gilt als abgeschlossen.

M33 Wissenschaftliche Begleitung während moobil+-Pilotbetrieb (✓, Ursprung NVP 2022)

Der Pilotbetrieb von moobil+ wurde wissenschaftlich begleitet. Siehe dazu Kapitel 2.4.4 und Anlage 11).

Die Maßnahme gilt als abgeschlossen.

M34 Wissenschaftliche Begleitung als Basis zur Verstetigung des moobil+-Angebots (✓, Ursprung NVP 2022)

Die Ergebnisse aus der wissenschaftlichen Begleitung konnten auch als Basis zur Verstetigung des moobil+-Angebots genutzt werden.

Die Maßnahme gilt als abgeschlossen.

M35 Periodische Auswertung moobil+ hinsichtlich Verbesserungen Buchungs- und Dispositionssystem (fortlaufend, Ursprung NVP 2022)

Gehört zu den permanenten Aufgaben (siehe dazu Kapitel 2.3.2, PA-6). Wird nicht weiter als Einzelmaßnahme behandelt.

M36 Periodische Auswertung moobil+ hinsichtlich Verbesserungen der Fahrpläne (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Auf Basis der Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung, der fortlaufenden Erkenntnisse aus dem moobil+-Betrieb, der Verbesserungsideen aus den Städten und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen, der moobil+-Nutzer und der Mitarbeiter der Mobilitätszentrale sollen weitere Optimierungsmöglichkeiten bei der Fahrplangestaltung der moobil+-Rufbuslinien erkundet und wo möglich umgesetzt werden. Wo nötig, sollen Fahrpläne unter Berücksichtigung der mit moobil+ verbundenen Zielsetzungen und unter Einbindung der betroffenen Städte, Gemeinden und Verkehrsunternehmen an den tatsächlichen Bedarf angepasst werden. Ein besonderer Fokus soll dabei auch auf die C-Linien gelegt werden, die ab Herbst 2024 starten.

M37 Vorbereitung Entscheidungs- und Vergabeprozess zur möglichen Beibehaltung von moobil+ nach Pilotbetrieb (✓, Ursprung NVP 2022)

Die vorbereitenden Arbeiten für die Entscheidungs- und Vergabeprozesse zur Beibehaltung von moobil+ nach dem Pilotbetrieb wurden durchgeführt. Das Vergabeverfahren konnte 2023 abgeschlossen werden.

Die Maßnahme gilt als abgeschlossen.

M38 Durchführung Vergabeverfahren für landesbedeutsame Linie OM1 (✓, Ursprung NVP 2022)

Die Vergabe der Verkehrsleistungen für die Linie OM1 erfolgte 2023 gemeinsam mit dem Landkreis Vechta und unter Berücksichtigung der Vorgaben der LNVG zur Förderung der Linie als landesbedeutsame Buslinie.

Die Maßnahme gilt als abgeschlossen.

M39 Systematische Erfolgskontrolle der landesbedeutsamen Linie OM1 (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Der Erfolg der neuen landesbedeutsamen Linie OM1 soll gemeinsam mit dem Landkreis Vechta systematisch überwacht werden. Hierbei stehen vor allem die Anzahl der Fahrgäste und der Besetzungsgrad im Fokus. Weiter sollen Anregungen und Kritikpunkte der Fahrgäste, des Verkehrsunternehmens und weiterer von der Linie betroffenen Akteuren (ggf. auch Betrieb und stark frequentierte Einrichtungen) systematisch erfasst und analysiert werden.

Wenn nötig, sollen die Fahrpläne unter Berücksichtigung der mit der landesbedeutsamen Linie verbundenen Ziele, der zugrundeliegenden Förderbestimmungen und im Einvernehmen mit den betroffenen Städten und Gemeinden an den tatsächlichen Bedarf angepasst werden. Daneben soll die

Erbringung der Verkehrsleistungen systematisch dahingehend überprüft werden, inwiefern die Vorgaben hinsichtlich Verkehrsangebot und -Qualität eingehalten werden.

Die Erfolgskontrolle muss vor allem in den ersten beiden Betriebsjahren mit besonderer Intensität betrieben werden. Falls grundlegende Probleme erkennbar werden, muss diesen möglichst zeitnah und ggf. auch durch weitreichende Maßnahmen begegnet werden.

M40 Prüfung des Bedarfs und der Möglichkeiten für moobil+-Ausweitungen in andere Landkreise (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Der Bedarf und die Möglichkeiten für eine Ausweitung von moobil+-Linien in andere Landkreise sollen weiter geprüft werden. Diesbezüglich ist ggf. auch Leitlinie L9 (Ziele außerhalb des Landkreises) zu ergänzen oder zu modifizieren. Allerdings gilt es hierbei zu beachten, dass das ÖPNV-Angebot innerhalb des Landkreises grundsätzlich höher priorisiert ist.

M74 Prüfung der Einführung des moobil+Taxi-Angebots (neu, Ursprung NVP 2024)

Im Landkreis Vechta wurde bis Mitte 2023 das so genannte moobil+Taxi entwickelt, das nach erstem Pilotbetrieb in den Städten Dinklage und Lohne ab Sommer 2024 auf den kompletten Landkreis ausgedehnt wurde. Dabei handelt es sich um einen landkreisweiten On-Demand-Verkehr, bei dem ausschließlich auf die Ressourcen des heimischen Taxi- und Mietwagengewerbes zurückgegriffen wird. Für den Landkreis entstehen hierbei keine Vorhaltekosten für Verkehrsleistungen; es sind nur die tatsächlich benötigten Taxi-Fahrten zu finanzieren. Dies ist dadurch möglich, indem alle örtlichen Unternehmen mit Taxi-Konzession auf der neuen Mobilitätsplattform ihre freien Fahrzeuge anmelden, die dann zur Erfüllung von Fahrtwünschen genutzt werden. Vom moobil+Taxi bediente Fahrtwünsche zeichnen sich dadurch aus, dass sie sich auf eine verkehrlich wichtige Relation beziehen und auf keine zumutbare Weise durch ein anderes ÖPNV-Angebot erfüllt werden können. Für moobil+Taxi-Fahrten zahlen Fahrgäste den üblichen ÖPNV-Grundtarif und einen entfernungsabhängigen Zuschlagstarif. Die beihilferechtskonforme Finanzierung der benötigten Taxi-Fahrten basiert auf einer Sondervereinbarung zwischen Taxi-Unternehmen und dem Landkreis, in der eine allgemeine Vorschrift integriert ist.⁴⁵

⁴⁵ Rechtlicher Anknüpfungspunkt für die beihilfenrechtskonforme Finanzierung des moobil+Taxi ist eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung der Taxiunternehmen durch den Landkreis Vechta in seiner Eigenschaft als ÖPNV-Aufgabenträger. Über eine allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 werden die Taxiunternehmen verpflichtet, statt des eigenwirtschaftlichen Taxitarifs nach § 51 Abs. 1 PBefG den vorgegebenen gemeinwirtschaftlichen ÖPNV-Tarif anzuwenden.

Der Vorteil für die Taxi- und Mietwagenunternehmen⁴⁶ besteht darin, dass mit dem ÖPNV-Aufgabenträger ein neuer verlässlicher Partner für alle ortsansässigen Unternehmen gewonnen wird, die Auslastung der vorhandenen Fahrzeugflotte gesteigert werden kann und das heimische Gewerbe des Gelegenheitsverkehr insgesamt gestützt wird.

Nun soll geprüft werden, inwiefern mit der Einführung des moobil+Taxi-Angebots auch im Landkreis Cloppenburg eine zweckmäßige Erweiterung des ÖPNV-Angebots darstellt und das neue Angebot vom Landkreis Vechta auf den Landkreis Cloppenburg übertragen werden kann. Hierbei gilt es, folgende Aspekte zu berücksichtigen:

1. Da das moobil+Taxi insbesondere auch zur innergemeindlichen Erschließung dient, muss die Bereitschaft der Städte und Gemeinden zur Unterstützung des moobil+Taxi-Angebots vorhanden sein. Dies auch vor dem Hintergrund, dass sie analog zum moobil+-Rufbus-Angebot einen Teil der auf ihre Kommune bezogenen Ausgaben für das Taxi-Angebot tragen sollen. In diesem Zusammenhang ist auch zu klären, inwiefern das moobil+-Taxi auch in Kommunen angeboten werden soll, die keinen finanziellen Beitrag zum moobil+-Grundangebot leisten und in denen kein moobil+-Rufbusverkehr stattfindet⁴⁷.
2. Die ausreichende Verfügbarkeit von Unternehmen mit Taxi-Konzessionen in den Städten und Gemeinden im Landkreis muss geprüft werden, und die Unternehmen müssen ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Beteiligung am moobil+Taxi-Angebot und dem Abschluss einer Sondervereinbarung mit dem Landkreis Cloppenburg bekunden.
3. Wenn das moobil+Taxi vom Landkreis Vechta im Landkreis Cloppenburg übernommen werden soll, muss eine Übereinkunft mit dem Landkreis Vechta hinsichtlich der Aufteilung der Entwicklungskosten und der Kosten zur gemeinsamen Nutzung der neuen Mobilitätsplattform einschließlich der moobil+-

⁴⁶ Mietwagen-Unternehmen können ebenfalls moobil+Taxi-Fahrten übernehmen, wenn sie über Fahrzeuge mit einer Mischkonzession verfügen.

⁴⁷ Hierbei gilt es zu beachten, dass moobil+Taxi-Fahrten nur dann angeboten werden, wenn ein Fahrtwunsch nicht durch ein anderes ÖPNV-Angebot erfüllt werden kann. Dementsprechend würde das moobil+Taxi in Kommunen, in denen kein moobil+-Rufbus-Angebot vorhanden ist, deutliche öfter zum Einsatz kommen, was ab einer bestimmten Nachfrage mit höheren Kosten verbunden wäre. Weiter sorgt der Landkreis u.a. auch aufgrund der Mitfinanzierung des moobil+-Grundangebots durch die Städte und Gemeinden für den kompletten Rahmen, der auch für das moobil+Taxi benötigt wird, wie z.B. Beratung und telefonische Buchbarkeit über die Mobilitätszentrale, für das moobil+-Buchungssystem einschl. moobil+-App und das Marketing.

App und der App für die Taxi-Unternehmen im Zusammenhang mit dem moobil+Taxi getroffen werden.

4. Für die Abrechnung mit den Taxi-Unternehmen wurde die Taxi-Satzung des Landkreises Vechta softwaretechnisch in der neuen Mobilitätsplattform abgebildet. Falls sich deutliche Unterschiede zwischen den Taxi-Satzungen der beiden Landkreise zeigen, könnte entweder die Satzung des Landkreises Cloppenburg angepasst werden oder die Mobilitätsplattform müsste entsprechend erweitert werden.

6.4 Förderung der Intermodalität

M8 Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

Der Bedarf und die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV soll weiter erkundet werden. Dies soll auch Inhalt bei der nächsten Reisendenerhebung sein.

M9 Festlegung Prüfverfahren zur Weiterentwicklung von Bike+Ride (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

Gemeinsam mit den Städten und Gemeinden soll ein Prüfverfahren bestimmt werden, um damit die Grundlagen für die Weiterentwicklung der Bike+Ride-Anlagen zu schaffen. Dabei soll für Haltestellen der ersten und zweiten Kategorie in periodischen Abständen der Bestand von Bike+Ride-Anlagen festgestellt, der der Bedarf für eine qualitative und quantitative Weiterentwicklung der Bike+Ride-Anlagen (B+R) erkundet und sich daraus ggf. ergebende Maßnahmen mit den betroffenen Städten und Gemeinden vereinbart werden.

M10 Festlegung Prüfverfahren zur Weiterentwicklung von Park+Ride (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

Gemeinsam mit den Städten und Gemeinden soll ein Prüfverfahren bestimmt werden, um damit die Grundlagen für die Weiterentwicklung der Park+Ride-Anlagen zu schaffen. Dabei soll an zentralen Verknüpfungspunkten (z.B. Cloppenburg Bahnhof, Essen (Oldb.) Bahnhof, Friesoythe Hansaplatz) in periodischen Abständen der Bestand von P+R-Plätzen festgestellt, die Notwendigkeit zur qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung der Anlagen erkundet und sich daraus ergebende Maßnahme mit den betroffenen Städten und Gemeinden vereinbart werden.

M11 Verknüpfung mit dem Fernbusverkehr (✓, Ursprung NVP 2018)

Die Linienführung und die Fahrpläne der entsprechenden moobil+-Rufbusverbindungen wurden hinsichtlich ihrer Zu- und Abbringermöglichkeiten zu

Fernbushaltestellen ausgerichtet, die es bis zur Corona-Pandemie im Landkreis Cloppenburg gab. Mit dem Erreichen der Bahnhöfe in Cloppenburg und Essen (Oldb.) wurde auch eine Verknüpfung mit dem Fernbusverkehrs geschaffen. Seit der Corona-Pandemie werden die Haltestellen im Landkreis Cloppenburg nicht mehr angefahren. Falls der Fernbusverkehr im Landkreis wieder reaktiviert werden sollte, könnten die Fernbushaltestellen in Cloppenburg und Essen (Oldb.) von fast allen Stellen im Landkreis Cloppenburg per ÖPNV erreicht werden.

Die Maßnahme gilt als abgeschlossen.

6.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV-Angeboten

M41 Erarbeitung konzeptueller Grundlagen für ÖPNV-Gesamtsystem (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Mit der Umsetzung des Bündelungskonzeptes (siehe Maßnahme M64) soll auch die schrittweise Schaffung eines ÖPNV-Gesamtsystems entsprechend Leitlinie L19 erfolgen. Das Ziel der Einbindung von noch eigenwirtschaftlichen Linien in ein ÖPNV-Gesamtsystem wird nicht weiter verfolgt.

M42 Erarbeitung Prozesse und vertragliche Grundlagen für ÖPNV-Gesamtsystem (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Siehe M41.

M43 Erarbeitung Realisierungskonzept für Fahrzeugausstattung (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Siehe M41.

M44 Klärung der Anforderungen an EDV-Komponente (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Siehe M41.

M45 Schaffung Beförderungsbedingungen für ÖPNV-Gesamtsystem (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Siehe M41.

6.6 ÖPNV-Bedienung

M12 Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität (fortlaufend, Grundlage NVP 2018)

Gehört zu den permanenten Aufgaben (siehe dazu Kapitel 2.3.2, PA-1). Wird nicht weiter als Einzelmaßnahme behandelt.

6.7 Haltestellen

M13 Aufbau eines Haltestellenkatasters (✓, Basis NVP 2018)

Ein Haltestellenkataster mit den geforderten Attributen wurde aufgebaut. Dabei wurde auch ein einheitliches Verfahren für die Haltestellenbezeichnungen eingehalten.

Die Maßnahme gilt als abgeschlossen.

M14 Auflegen eines Haltestellenprogramms (fortlaufend, Basis NVP 2018)

Gehört zu den permanenten Aufgaben (siehe dazu Kapitel 2.3.2, PA-7). Wird nicht weiter als Einzelmaßnahme behandelt.

M46 Verfahren für einen kontinuierlichen Ausbau der Haltestellen orientiert an Fahrgast-Frequentierung (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Das bereits aufgebaute Haltestellenkataster soll um den Aspekt „Frequentierung einer Haltestelle durch Fahrgäste“ und eine damit verbundene Kategorisierung der Haltestellen erweitert werden. Damit soll die Grundlage dafür geschaffen werden, um jede Haltestelle in die entsprechend ihrer tatsächlichen Frequentierung passende Haltestellenkategorie einteilen und den davon abhängigen Ausbau und die nötige Ausstattung der jeweiligen Haltestellen weiter planen und realisieren zu können. Auch zur Fortschreibung der Positivliste (siehe Anlage 1) sollen Kenntnisse über die tatsächliche Frequentierung einer Haltestelle eine wesentliche Grundlage darstellen.

Es sollen geeignete Mess- und Analyseverfahren entwickelt werden, die in regelmäßigen Abständen wiederholt werden können, und es sollen Umsetzungsverfahren definiert werden, um gemeinsam mit den jeweils betroffenen Städten und Gemeinden die Kategorisierung, die Ausstattung und den Ausbau der Haltestellen an ihre aktuelle Fahrgast-Frequentierung kontinuierlich anpassen zu können.

M47 Analyse Mobilfunkdaten für Reisendenerhebung und Haltestellenfrequentierung (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Das entsprechende Werkzeug zur Erkennung von Bewegungsmustern von Reisenden steht nicht mehr zur Verfügung. Eine entsprechende Konzessionsvereinbarung mit dem Hersteller (Teralytics) besteht nicht mehr.

6.8 Fahrzeuge

M48 Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebsformen (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Entsprechend Leitlinie L33 soll der Einsatz von Fahrzeugen im ÖPNV mit alternativen Antriebstechniken grundsätzlich angestrebt werden.

Um den Einsatz von emissionsfreien Antrieben zu prüfen, soll im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ein nachhaltiges und auf die konkreten Verhältnisse im Landkreis zugeschnittenes E-Bus-Konzept entwickelt werden, welches die Beschaffung, den Einsatz und den Betrieb von Bussen mit elektrischen Antrieben auf Basis der Batterie- oder Brennstoffzellentechnologie⁴⁸ sowie der für den Betrieb notwendigen Lade- und Betankungsinfrastruktur zum Inhalt hat. Dabei sind insbesondere auch die rechtlichen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten zu beachten: Clean Vehicles Directive (CVD) der EU, die entsprechende Bundesgesetzgebung (SaubFahrzeugBeschG) und die Branchenvereinbarung des Landes Niedersachsen, der der Landkreis Cloppenburg mittlerweile beigetreten ist.

Dabei sollen Antworten auf die folgenden Fragen gefunden werden:

- Welche aktuellen und zukünftig geplanten Buslinien, deren Verkehrsleistung vom Landkreis bestellt wird, eignen sich für den E-Bus-Betrieb?
- Welche Antriebsvariante (Batteriebusse oder brennstoffzellenbasierte Anwendungen) eignet sich am besten für die ÖPNV-Angebote des Landkreises, und besteht die Möglichkeit, dass sich der Landkreis zukünftig auf eine dieser Antriebsvarianten konzentrieren kann?
- Worin bestehen die Vor- und Nachteile des Einsatzes von E-Bussen gegenüber anderen alternativen Antriebsformen (z.B. HVO 100)?
- Inwiefern können/sollen Umläufe oder Bündel neu geplant werden, um den E-Bus-Einsatz zu ermöglichen bzw. zu optimieren?
- Mit welchen Kosten ist eine Umstellung auf E-Busse kurz- und langfristig verbunden und wie kann eine entsprechende Finanzierung aussehen?

⁴⁸ Brennstoffzellenfahrzeuge sind Fahrzeuge, die Energie eines Energieträgers mithilfe einer Brennstoffzelle in elektrische Energie umwandeln. Wasserstoff ist der meistverwendete Energieträger. Insofern handelt es sich auch bei Brennstoffzellenfahrzeugen um E-Busse.

Der Abschluss dieser Machbarkeitsstudie, die zusammen mit dem Landkreis Vechta durchgeführt wird, ist für das Jahr 2025 geplant. Dann soll über weitere konkrete Schritte zur Einführung alternativer Antriebsformen entschieden werden.

6.9 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

M15 Vereinheitlichung der Fahrgastinformation (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

Die Vereinheitlichung der Fahrgastinformation soll im Zuge der Einführung eines ÖPVN-Gesamtsystems angestrebt werden. Dabei gilt es auch die Fahrgastinformationen in einfacher deutscher Sprache zu formulieren und an einer zentralen Stelle zur Verfügung zu stellen, um künftig die leichte Übersetzbarkeit in andere Sprachen zu ermöglichen.

M16 Weiterentwicklung Mobilitätsplattform für weitere Mobilitätsangebote (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

Im Zuge der Einführung des moobil+Taxis im Landkreis Vechta konnte eine neue Mobilitätsplattform einschließlich moobil+-App realisiert werden, über die grundsätzlich auch alle ÖPNV-Angebote im Landkreis Cloppenburg unterstützt werden.

Nun soll geprüft werden, inwiefern über die neue Plattform auch Mobilitätsangebote zum Verleih von Fahrrädern, zum digitalen Buchen von Fahrradabstellanlagen und zur Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen angeboten und mit den ÖPNV-Angeboten im Landkreis verzahnt werden können.

Im Zuge der Realisierung der neuen Plattform sollen auch die Möglichkeiten zur Beteiligung von Dritten an den ÖPNV-Kosten des Landkreises weiter geprüft und wo möglich umgesetzt werden.

M49 Periodische Auswertung moobil+-Entwicklung hinsichtlich Verbesserungsmöglichkeiten durch Marketing (fortlaufend, Ursprung NVP 2022)

Gehört zu den permanenten Aufgaben (siehe dazu Kapitel 2.3.2, PA-6). Wird nicht weiter als Einzelmaßnahme behandelt.

M50 Marketingbegleitung bei Einführung der landesbedeutsamen Buslinie OM1 (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Zur Einführung der neuen landesbedeutsamen Buslinie wurde ein Marketing-Konzept entwickelt. Basierend auf diesem Konzept sind umfassende und zielgruppenorientierte Marketing-Maßnahmen im Zuge der weiteren Einführung der

neuen Linie umzusetzen. Hierzu soll auch die Kooperation mit großen Betrieben und stark frequentierten Einrichtungen (Krankenhäuser, Berufsschulen etc.) und weiteren Stellen in den Kreisstädten und im ecopark gesucht werden, bei denen ein erhöhtes Fahrgastpotential erwartet werden kann.

M51 Prüfung dynamische Fahrgastinformationen bei der Organisation von Verkehrsangeboten (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Die Möglichkeiten für den Einsatz von dynamischen Fahrgastinformationen sollen dahingehend geprüft werden, inwiefern Informationen auf Echtzeitbasis bereits bei der Organisation von Verkehrsangeboten zum Einsatz kommen können. Konkret geht es dabei darum zu verifizieren, inwiefern durch die Verwendung von Echtzeitdaten die folgenden Ziele erreicht werden können:

1. Bereits bei der digitalen Fahrplanauskunft vor Fahrtantritt soll die Darstellung der Fahrtmöglichkeiten für ÖPNV-Fahrgäste für einzelne Verkehrsangebote als auch für Mobilitätsketten nicht auf statischen Fahrplandaten beruhen, sondern entsprechend der tatsächlichen Fahrplandaten der Verkehrsangebote (Echtzeitdaten) erfolgen.
2. Anschlusssicherungsmaßnahmen (u.a. im Rahmen des ÖPNV-Gesamtsystems) sollen nach den tatsächlichen Fahrplandaten ausgerichtet werden.
3. Falls die Anschlüsse innerhalb von Mobilitätsketten kurz vor Durchführung der Fahrten aufgrund von Echtzeitinformatoren nicht mehr gehalten werden können, sollen Buchungen von flexiblen Angeboten automatisch annullierbar sein und Fahrgäste sollen darüber automatisiert informiert werden können.

Als Referenz- und Pilotbetrieb soll die landesbedeutsame Buslinie OM1 dienen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Einführung eines Echtzeitinformatorenssystems bereits bei der Konzeption der Linie OM1 mit vorgesehen war.

M52 Prüfung dynamische Fahrgastinformationen hinsichtlich ihrer Erhebungs- und Anzeigemöglichkeiten (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Die rechtlichen, organisatorischen, technischen und finanziellen Möglichkeiten zur Erhebung und Anzeige von dynamischen Fahrgastinformationen im ÖPNV und SPNV sollen dahingehend geprüft werden, inwiefern die folgenden Ziele erreicht werden können:

1. Von allen im ÖPNV eingesetzten Fahrzeugen sollen Echtzeitdaten bezüglich ihrer Fahrplanlage erhoben werden können. Daneben sollen die Echtzeitdaten der Züge der NordWestBahn in digitaler Form zur Verfügung stehen.
2. An Bahnhöfen und anderen relevanten ÖPNV-Haltestellen sollen Fahrgäste über Anzeigetafeln mittels DFI über die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten

der ÖPNV-Fahrmöglichkeiten an der Haltestelle bzw. am Bahngleis informiert werden.

3. Auch in stark frequentierten Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser, große Betriebe etc.) soll grundsätzlich die Möglichkeit bestehen, die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Fahrmöglichkeiten an der nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle darstellen zu können.
4. In den ÖPNV-Fahrzeugen soll die Möglichkeit zur Anzeige des Ankunftszeitpunktes an den noch anzufahrenden Haltestellen auf Echtzeitbasis bestehen. Auch die Ankunftszeit wichtiger Anschlussverkehre an diesen Haltestellen soll in den Fahrzeugen angezeigt werden können.
5. Fahrgäste sollen mittels moobil+-App (ggf. auch mittels Push-Mitteilung) während der Fahrdurchführung auf der Basis von Echtzeitdaten über ihren Reiseverlauf (geplante oder verspätete Ankunftszeiten an nächsten Haltestellen, Auswirkung auf wichtige Anschlüsse etc.) informiert werden können.

Auch hier soll als Referenz- und Pilotbetrieb die landesbedeutsame Buslinie OM1 zwischen Cloppenburg und Vechta dienen.

Bei allen Umbaumaßnahmen an Bahnhöfen und stark frequentierten ÖPNV-Haltestellen sollen bereits die bautechnischen Möglichkeiten zur Realisierung der Anzeigemöglichkeiten dynamischer Fahrgastinformationen geprüft und wo möglich mit vorgesehen werden. Dies auch schon vor dem endgültigen Abschluss des umfassenden Prüfauftrags.

6.10 Tarif und Vertrieb

M17 Erkundung Vertriebskooperation, Anschlussstarif und Niedersachsen-Ticket mit der NITAG (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

Um Fahrgästen die Nutzung von Mobilitätsketten zu erleichtern, bei denen der SPNV genutzt wird, enthalten die moobil+-Tarifbestimmungen bereits folgende Regelungen:

Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Niedersachsen im Geltungsbereich des Niedersachsentarifs wird eine vorhergehende und/oder nachfolgende Fahrt mit dem Rufbus vom Startort bzw. zum Zielort im Vor- und/oder Nachlauf zur SPNV-Fahrt im Stadtgebiet Cloppenburg sowie im Gemeindegebiet der Einheitsgemeinde Essen kostenfrei ermöglicht.

Bei Fahrten mit dem Niedersachsen-Ticket wird die vorhergehende und/oder nachfolgende Fahrt mit dem Rufbussystem vom Startort bzw. zum Zielort, ggf. auch über mehrere Einzelverbindungen im Rufbussystem hinweg, im Vor- und/oder Nachlauf zur SPNV-Fahrt im Gebiet des Landkreises Cloppenburg für

den Fahrgast selbst und noch bis zu vier Erwachsene und bis zu drei Kinder zusätzlich kostenfrei ermöglicht. Fahrgäste eines Rufbusses können beim Buchen einer Fahrt angeben, ob sie über eine Bahnfahrkarte oder über ein Niedersachsen-Ticket verfügen. Die Fahrpreisberechnung erfolgt dann entsprechend. Auch Fahrten im Rahmen der Anschlussmobilität müssen vorher gebucht werden, damit eine Beförderungsgarantie gegeben werden kann. Spontan zusteigende Fahrgäste können unter Vorlage ihres Bahntickets oder des Niedersachsen-Tickets ggf. auch eine vergünstigte bzw. kostenfreie Anschlussfahrt erhalten. Allerdings nur, wenn die nötige Kapazität in den Rufbussen bis zum Zielort vorhanden ist.

Die vertraglichen Vereinbarungen mit der NITAG bezüglich der dem Landkreis Cloppenburg zustehenden Ausgleichsleistungen sollen aktualisiert und genauer gefasst werden. Hierbei soll auch geklärt werden, dass die Regelungen nicht nur für die moobil+-Rufbusse, sondern für alle Verkehre gelten, die dem moobil+-Tarif unterliegen (Rufbusse, Linie OM1, konventionelle Linien entsprechend Linienbündelungskonzept). Weiter soll eine Vereinbarung dahingehend angestrebt werden, dass das Niedersachsen-Ticket auf allen aktuellen und zukünftigen moobil+-Angeboten zu jeder Zeit und im gesamten Kreisgebiet (nicht nur im Zusammenhang SPNV-Anschlussfahrten) anerkannt werden kann.

M18 Erkundung Vertriebskooperation mit Regionalbuslinien (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2018)

Eine Vertriebskooperation mit Regionalbuslinien wird im Rahmen der Umsetzung des Bündelungskonzeptes (siehe Maßnahme M64) angestrebt. Das Ziel einer Vertriebskooperation mit noch eigenwirtschaftlichen Linien wird nicht weiter verfolgt.

M19 Erkundung ÖPNV-Anschlussfahrten (wird mit M53 fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

Moobil+-Rufbusfahrten in den Landkreisen Cloppenburg oder Vechta können direkt in Verbindung mit Rufbusfahrten im Vor- oder Nachlauf im jeweils anderen Landkreis mitgebucht werden. Dies gilt auch für Anschlussfahrten an die Linie OM1. Insofern sind im Bereich des moobil+-Angebots und der Linie OM1 ÖPNV-Anschlussfahrten in den Nachbarlandkreis Vechta möglich. Die Erkundung von Anschlussfahrten in andere Nachbarlandkreise wird im Rahmen der Maßnahme M53 fortgesetzt.

M53 Prüfung von Tarif- und Vertriebskooperationen mit benachbarten Aufgabenträgern (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Die Möglichkeiten zur Schaffung reibungsloser Übergänge zwischen den Verkehrsangeboten im Landkreis Cloppenburg und denen in den Gebieten der benachbarten Aufgabenträger sollen geprüft werden:

- Hierzu sollen die Möglichkeiten für Übergangstarife und Anschlussfahrten für Verbindungen über die Landkreisgrenzen hinweg weiter geprüft werden. Das Ziel liegt dabei darin, dass für allen Fahrten über die Grenzen zu benachbarten Aufgabenträgern hinweg die Möglichkeit besteht, mit der bei Fahrtantritt im Gebiet eines Aufgabenträgers gültigen Fahrkarte bis ans Ziel im Gebiet des jeweils benachbarten Aufgabenträgers zu gelangen. Dies sollte auch dann möglich sein, wenn zum Erreichen des Ziels eine Anschlussfahrt mit einer anderen Linie im jeweils fremden Gebiet genutzt wird.
- Andererseits sollen die Möglichkeiten für Vertriebskooperationen dahingehend geprüft werden, dass Fahrgäste ihre ggf. aus mehreren Verkehrsangeboten bestehende Beförderungskette über die Landkreisgrenzen hinweg in einem Vorgang bezahlen können. Dementsprechend müssen Lösungen dafür gefunden werden, dass bargeldlose Begleichungen von Fahrtkosten ebenso wie Papierfahrtscheine auf allen Verkehrsangeboten innerhalb einer Beförderungskette erkannt und anerkannt werden können. In diesem Zusammenhang gilt es auch, effiziente und transparente Verfahren zur Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen zu entwickeln.
- Das Land Niedersachsen beabsichtigt, die FahrPlaner-Plattform des VBN zu einem umfassenden Auskunft- und Vertriebskanal für Niedersachsen und Bremen auszubauen und in diesem Rahmen allen niedersächsischen ÖPNV-Tarifgebern niedrigschwellig die Möglichkeit zu geben, ihren Tarif sowohl für die Beauskunftung als auch den Verkauf in die Plattform zu integrieren. Diese Entwicklung soll weiter verfolgt und die Möglichkeit zur Nutzung der Plattform – insbesondere auch im Zusammenspiel mit der moobil+-Plattform - für einen gemeinsamen Vertrieb mit benachbarten Aufgabenträgern erkundet werden.

M54 Erkundung der Machbarkeit für kreisweiten einheitlichen ÖPNV-Tarif (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Mit der Umsetzung des Bündelungskonzeptes (siehe Maßnahme M64) soll auch die schrittweise Einführung des moobil+-Tarifs als kreisweit einheitlicher ÖPNV-Tarif angestrebt werden. Das Ziel eines einheitlichen Tarifs zusammen mit eigenwirtschaftlichen Linien wird nicht weiter verfolgt.

M55 Entwicklung kreisweiter einheitlicher ÖPNV-Tarif (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Siehe M54.

M56 Abklären der Folgen eines kreisweiten einheitlichen ÖPNV-Tarifs (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Siehe M54.

M57 Schaffung vertraglicher Grundlagen und Unterstützung von Entscheidungsprozessen für kreisweiten einheitlichen ÖPNV-Tarif (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Siehe M54.

M58 Prüfung einheitlicher ÖPNV-Tarif zusammen mit Landkreis Vechta (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Siehe M54.

M59 Erarbeitung eines Konzeptes zur Beteiligung von Drittnutzern an den Fahrtkosten (hat sich erledigt, Herkunft NVP 2022)

Bei Nutzung eines Deutschlandtickets können Fahrgäste ihre Kosten bereits deutlich reduzieren. Deshalb sollen keine Konzepte zur weiteren Reduzierung der Fahrkosten durch eine Beteiligung Dritter erfolgen.

M60 Prüfung Einführung Schüler- und Azubiticket und Verwendung der 7e-Mittel (✓ , Herkunft NVP 2022)

Aufgrund der noch nicht absehbaren Dynamik bei der Entwicklung von Tickets auf Bundes- und Landesebene wird es auf Seiten des Landkreises zunächst keine weiteren Aufwände bei der Entwicklung und Einführung eines eigenen Schüler- und Azubitickets geben.

6.11 Betriebsablauf

M20 Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

Im Rahmen der Realisierung des moobil+-Rufbuskonzepts wurde eine Mobilitätszentrale im Landkreis Cloppenburg aufgebaut, die neben ihrer Auskunftsfunktion auch Aufgaben der Disposition und Betriebssteuerung übernimmt.

Im Zuge der Realisierung eines ÖPNV-Gesamtsystems soll die Mobilitätszentrale zu einer kreisweiten Informationszentrale bezüglich aller ÖPNV-Angebote im Landkreis ausgebaut werden.

Weiter sollen die Möglichkeiten der Integration

- eines Fahrradverleihsystems,
- eines Systems zum Verleih von Fahrradabstellanlagen (mit und ohne Ladestation) und
- von Carsharing-Angeboten

in Hinblick auf Information, Buchung, Tarif und Abrechnung und in Zusammenarbeit mit örtlichen Angeboten geprüft werden. Siehe dazu auch M16.

M21 Weiterentwicklung des Störfallszenarios (✓, Ursprung NVP 2018)

Die relevanten Störfälle wurden definiert, die Prozesse für entsprechende Störfallszenarien festgelegt und deren Umsetzung vertraglich abgesichert und organisatorisch geregelt.

Die Maßnahme gilt als abgeschlossen.

6.12 Weiterentwicklung der Netzebene 2b (Schulverkehre)

M22 Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs im ÖPNV (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

Im Rahmen der Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs soll die Schülerbeförderungssatzung und die dazugehörigen Formulare bezüglich Möglichkeiten zur Steigerung der Effizienz aller damit verbundenen Prozesse überprüft werden. Darüber hinaus sollen dazu passende Kooperationsvereinbarungen mit allen Beteiligten (Schulen, Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Aufgabenträger, Schulträger) angestrebt werden, in denen die jeweiligen Informationsflüsse und Aufgaben detailliert und vollumfänglich geregelt werden.

Zur effektiven Umsetzung der optimierten Prozesse soll ein dazu geeignetes Schülerbeförderungsprogramm beschafft werden, das idealerweise mit den anderen im ÖPNV-Bereich eingesetzten Software-Komponenten, insbesondere der bereits vorhandenen Mobilitätsplattform, vernetzt ist. Hierbei wird die Kooperation mit dem Landkreis Vechta angestrebt.

M23 Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten (fortlaufend, Ursprung NVP 2018)

Gehört zu den permanenten Aufgaben (siehe dazu Kapitel 2.3.2, PA-2). Wird nicht weiter als Einzelmaßnahme behandelt.

M24 Prüfung einer Schulzeitstaffelung und Entwicklung Notfallplan (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

Seit dem NVP 2018 wurden erste Möglichkeiten für eine Schulzeitstaffelung erkundet. Hierzu wurden auch Gespräche mit verschiedenen Aufgabenträgern geführt, die sich mit der Staffelung der Schulanfangszeiten beschäftigt haben. Im Ergebnis musste festgestellt werden, dass die Staffelung der Schulanfangszeiten ein sehr komplexes Thema darstellt, bei der zunächst das Einvernehmen verschiedener Akteure im Landkreis herbeigeführt werden muss, um darauf aufbauend nach organisatorischen Lösungen zu suchen.

Um weiter an einem solchen Einvernehmen zu arbeiten, sollen Workshops mit den relevanten Akteuren (Verkehrsunternehmen, Schulen, Schulsprecher etc.) durchgeführt und Lösungsalternativen mit ihren Vor- und Nachteilen auf der Zeitachse erarbeitet werden.

Aufgrund des aktuellen und weiterhin zu erwartenden Fahrermangels im ÖPNV-Bereich gewinnt das Thema der Schulzeitstaffelung neue Bedeutung, da durch eine entsprechende Staffelung Fahrten und damit auch Fahrerressourcen eingespart werden könnten. Da es den Verkehrsunternehmen angesichts des Fahrermangels auch zukünftig immer schwerer fallen könnte, Fahrerausfälle z.B. aufgrund von Krankheit oder Kündigungen kompensieren zu können, soll mit den Schulen und Verkehrsunternehmen zusammen ein Notfallplan erarbeitet werden, damit die Beförderung der Schüler in jedem Fall gewährleistet werden kann.

6.13 Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement

M25 Einführung eines Qualitätsmanagementsystems (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

Es soll ein Qualitätsmanagementsystem eingeführt werden, mit dessen Hilfe Ideen und Beschwerden von allen Akteuren rund um die unter der Regie des Landkreises eingeführten Verkehrsangebote auf einfache Weise abgegeben, später analysiert und weiterbehandelt werden können.

M61 Erweiterung QM-System für ÖPNV-Gesamtsystem (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Mit Maßnahme M25 wird ein Qualitätsmanagement-System für alle unter der Regie des Landkreises stehenden Verkehrsangebote eingeführt. Dazu werden auch die Linien gehören, im Rahmen der Umsetzung des Bündelungskonzeptes nach und nach als gemeinwirtschaftliche Linien betrieben werden. Insofern sind keine separaten Anstrengungen bezüglich eines QM-Systems für das ÖPNV-Gesamtsystem nötig.

M62 Durchführung Mystery-Shopping-Aktionen (fortlaufend, Ursprung NVP 2022)

Gehört zu den permanenten Aufgaben (siehe dazu Kapitel 2.3.2, PA-6). Wird nicht weiter als Einzelmaßnahme behandelt.

6.14 Linienbündelung

M26 Bildung von Linienbündeln (✓, Ursprung NVP 2018)

Für den Landkreis Cloppenburg wurde ein Bündelungskonzept erstellt. Das Bündelungskonzept befindet sich in Anlage 10. Aufbauend auf diesem Konzept wurden die tatsächlich zu realisierenden Bündel in Kap. 5.6 definiert.

Die Maßnahme gilt als abgeschlossen.

M63 Vergabeplan für einzelne Linien bis Harmonisierungszeitpunkt (fortlaufend, Ursprung NVP 2022)

Die Maßnahme wurde in die permanente Aufgabe PA-8-2 überführt.

M64 Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibungen entsprechend Bündelungskonzept (fortlaufend, Ursprung NVP 2022)

Die Maßnahme wurde in die permanente Aufgabe PA-8-3 überführt.

M65 Vergabeplan für gebündelte Linien (fortlaufend Ursprung NVP 2022)

Die Maßnahme wurde in die permanente Aufgabe PA-8-4 überführt.

6.15 Überregionale Verbindungen

M66 Prüfung der Machbarkeit weiterer landesbedeutsamer Linien (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Es soll geprüft werden, inwiefern neben der landesbedeutsamen Linie zwischen Vechta und Cloppenburg weitere Linien mit diesem Status zur Anbindung von Orten mit besonderer verkehrlicher Wichtigkeit realisiert werden könnten. Hierzu sollen die landkreisinternen Interessen und Möglichkeiten geklärt werden, und bei Landkreisgrenzen überschreitenden Angeboten sollen Sondierungsgespräche mit den entsprechenden Aufgabenträgern geführt werden. Dabei soll auch der mögliche

Nutzen solcher Linien für den Landkreis Cloppenburg geklärt und ihre grundsätzliche Machbarkeit geprüft werden.

Im Konzept für das Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems (weiter SBGN) sind neben der landesbedeutsamen Linie zwischen Cloppenburg und Vechta weitere Linien vorgesehen, die den Landkreis Cloppenburg betreffen:

1. Friesoythe – Oldenburg (910)
2. Cloppenburg – Meppen (930)
3. Cloppenburg – Lathen (931)
4. Lönningen – Essen (925)
5. Cloppenburg – Friesoythe – Augustfehn (S90)

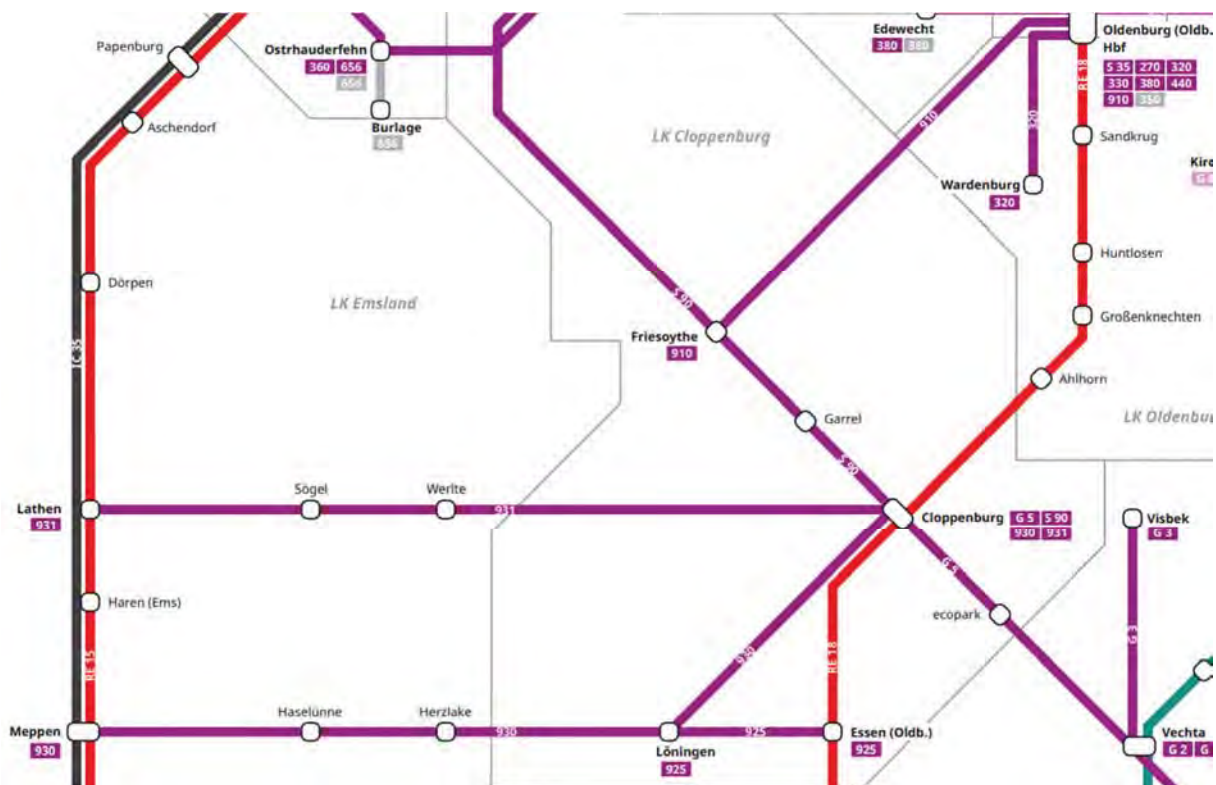


Bild 12 Ausschnitt aus dem Liniennetzplan im SBGN-Konzept mit dem Fokus auf Cloppenburg

Die im SBGN aufgeführten Linien haben grundsätzlich das Potenzial, das überregionale Verbindungsnetz in der Region deutlich zu verbessern und eine wichtige Ergänzung des vorhandenen Schienennetzes darstellen zu können. Ob es für eine Linie allerdings zur Anerkennung des Landes Niedersachsen als landesbedeutsame Buslinie kommt, ist neben der nötigen Erweiterung der Linien entsprechend dem vom Land vorgegebenen Standard (Betriebszeiten, Takt, Reisegeschwindigkeit etc.) noch von zahlreichen weiteren Faktoren abhängig. Hierbei geht es insbesondere auch um die Art der Konzessionierung einer

eventuellen Bestandslinie im Verbindung mit den Vorgaben der Förderrichtlinie des Landes für landesbedeutsame Buslinien. Deshalb wird Arbeitsgemeinschaft Weser-Ems ein umfassendes Leistungspaket zur Klärung des rechtlichen Rahmens und der Förderkulisse für die SBGN-Linien in Auftrag geben. Hierbei wird es auch um die für den Landkreis Cloppenburg relevanten Linien gehen.

Die Realisierung der für den Landkreis Cloppenburg relevanten Linien im Schiene-Bus-Grundnetz der Region Weser-Ems soll unter Beachtung der von der Arbeitsgemeinschaft Weser-Ems erarbeiteten Ergebnisse und im Zusammenspiel mit den Aktivitäten des Landkreises hinsichtlich der Reaktivierung von Bahnstrecken (siehe M6) weiter geprüft werden.

Weitere Informationen zu den Linien, die den Landkreis Cloppenburg betreffen, können auf den entsprechenden Seiten der Arbeitsgemeinschaft Weser – Ems abgerufen werden⁴⁹. Hierzu gehören auch bereits vollständig ausgearbeitete Steckbriefe für diese Linien in der Anlage zum Konzept.

M67 Erkundung Bedarf und Liniencharakteristik für neue landesbedeutsame Linien (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Mit Maßnahme M66 wird die Machbarkeit neuer landesbedeutsamer Linien geprüft. Dabei wird auch die Erkundung des Bedarfs und der Liniencharakteristik eine wichtige Rolle spielen. Insofern sind keine separaten Aufwände mehr hinsichtlich Bedarf und Liniencharakteristik vorgesehen.

M68 Erstellung Projektpläne zur Realisierung der neuen landesbedeutsamen Linien (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Basierend auf der Maßnahmen M66 sind Projektpläne zur Realisierung der neuen landesbedeutsamen Linien zu erstellen. Hierbei sind alle zur Realisierung einer neuen Verbindung nötigen Arbeitspakete und Beschaffungen zu berücksichtigen und auf der Zeitachse darzustellen. Hierzu gehören u.a.

1. Projektmanagement (Projektleitung, fachliche Projektsteuerung),
2. Kommunikationsaufwände mit anderen Aufgabenträgern und der LNVG,
3. Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren für alle zu erbringenden Leistungen und durchzuführenden Beschaffungen,
4. Durchführung weiterer Realisierungsarbeiten (ggf. auch Haltestellenausbau),
5. Management der Förderanträge und

⁴⁹ SBGN-Konzept kann abgerufen werden unter:

<https://kombox.kdo.de/lkclp/index.php/s/A2jprEfWdGSPKK6>

6. Entwicklung der nötigen rechtlichen und vertraglichen Grundlagen für die gemeinsame Finanzierung und Organisation einer neuen Verbindung.

Es ist vorgesehen, dass über die Arbeitsgemeinschaft Weser-Ems ein Rahmenpaket zur Hilfestellung bei der Realisierung einzelner SBGN-Linien ausgeschrieben werden wird. Wenn dies der Fall sein sollte, können die vom Landkreis Cloppenburg beabsichtigten Realisierungsarbeiten für neue landesbedeutsame Linien einschließlich der dafür nötigen Planungsarbeiten in Verbindung mit diesem Paket durchgeführt werden.

M69 Ausgaben- und Finanzierungsplan für neue landesbedeutsame Linien (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

Auf Basis der in M69 erstellten Projektpläne für die neuen landesbedeutsamen Linien sind

1. Übersichten über alle zu erwartenden Ausgaben zur Realisierung der neuen Verbindung und
2. Übersichten über alle zu erwartenden Betriebskosten, insbesondere der Kosten für die Verkehrsleistungen, im Zusammenhang mit der neuen Verbindung

zu erstellen.

Die erwarteten Ausgaben sind entsprechende Pläne zu deren Finanzierung gegenüberzustellen. Hierzu sind auch Möglichkeiten zur Übernahme von Projekt- und Betriebskosten durch den Bund und das Land zu erkunden (Fördermöglichkeiten).

Ausgaben und Finanzierungsmöglichkeiten sind auf der Zeitschiene darzustellen.

Auch diese Arbeiten könnten ggf. unter dem Dach eines Rahmenpakets zur Realisierung von SBGN-Linien durchgeführt werden (siehe dazu M68).

6.16 Schiene-Bus-Grundnetz in der Weser-Ems-Region

Hintergrund

Die Region Weser-Ems umfasst den ehemaligen Regierungsbezirk Weser-Ems mit insgesamt 12 Landkreisen (Ammerland, Aurich, Cloppenburg, Emsland, Friesland, Grafschaft Bentheim, Leer, Oldenburg, Osnabrück, Vechta, Wesermarsch, Wittmund) und fünf kreisfreien Städten (Delmenhorst, Emden, Oldenburg, Osnabrück, Wilhelmshaven). Die Landrätinnen und Landräte sowie die Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister der kreisfreien Städte in der Region haben sich zu einer Arbeitsgemeinschaft (weiter auch AG Weser-Ems) zusammengeschlossen, um wichtige Zukunftsthemen gemeinsam zu behandeln.

Ein wichtiges Handlungsfeld in der von den Gebietskörperschaften entwickelten Innovationsstrategie stellt das Thema „Mobilität“ dar, und in der Realisierung eines

„Schiene-Bus-Grundnetzes“ für die Region wurde die Möglichkeit erkannt, eine grundlegende Basis für die gesamte Entwicklung des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsangebote in Weser-Ems zu schaffen. Bereits 2019 übernahm der Landkreis Cloppenburg die Themenpatenschaft für den Bereich „Mobilität“. Im Nahverkehrsplan 2022 wurde diese Entscheidung durch die Festlegung einer entsprechenden Zielsetzung (Ziele 9: Aktiver Beitrag zur Schaffung eines starken Verkehrsangebots in der Weser-Ems-Region) bekräftigt.

Für den Landkreis Cloppenburg besteht mit der Übernahme der Patenschaft für das Themenfeld „Mobilität“ u.a. die Möglichkeit, in das für die Gesamtregion Weser-Ems zu schaffende Verbindungsnetz auch wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des Landkreises Cloppenburg einbringen zu können. Weiter besteht die Chance, die Reaktivierung der im Gebiet des Landkreises verlaufenden Bahnstrecken als wesentliche Elemente eines zukünftigen Schiene-Bus-Grundnetzes in der Weser-Ems-Region zu platzieren. Die Bestrebungen der Friesoyther Eisenbahngesellschaft mbH und der Emsländischen Eisenbahn GmbH um die Wiedereinführung des SPNV zwischen Friesoythe und Cloppenburg sowie zwischen Meppen und Essen (Oldb). könnten hierdurch politisch, planerisch und ggf. auch finanziell unterstützt werden. Darüber hinaus besteht für den Landkreis Cloppenburg die Möglichkeit, in der Verantwortung für die Entwicklung des Schiene-Bus-Grundnetzes in der Weser-Ems-Region eine wichtige strategische Position in der gesamten Region und gegenüber dem Land Niedersachsen einnehmen zu können.

Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in Weser-Ems sind grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte in ihrem jeweiligen Gebiet. Damit tragen sie auch die politische Verantwortung für den straßengebundenen ÖPNV und sind damit auch zuständig für die Festlegung des Umfangs und der Qualität der Verbindungen in einem Weser-Ems-weiten Schiene-Bus-Grundnetz.

Wichtige Entscheidungen hinsichtlich des Schiene-Bus-Grundnetzes werden von einem dafür eingerichteten Steuerkreis getragen. Diesem Steuerkreis gehören Vertreter der folgenden Aufgabenträger bzw. Gebietskörperschaften an: Stadt- und Landkreis Osnabrück (PlanOS), Landkreis Emsland, Landkreis Vechta, Landkreis Ammerland, Landkreis Wittmund, ZVBN und VEJ. Dem Landkreis Cloppenburg obliegt es, diesen Kreis bei wichtigen Fragestellungen und Meilensteinen einzubinden.

Die Ausgaben, die im Zusammenhang mit den vom Landkreis Cloppenburg übernommenen Aufgaben stehen, werden (außer den rein internen Verwaltungskosten) von der AG Weser-Ems getragen.

M70 Prozess zur Erarbeitung politischer Mobilitäts-Ziele in Weser-Ems begleiten (✓, Ursprung NVP 2022)

Zur Realisierung des Schiene-Bus-Grundnetz-Konzeptes war es zunächst nötig, dass die Aufgabenträger aus der Region gemeinsam übergeordnete politische Mobilitäts-Ziele für die Region vereinbaren. Darauf aufbauend können Wege gefunden werden, wie diese Ziele in einer gemeinsamen Anstrengung und mit Unterstützung des Landes umzusetzen sind. Eine wesentliche Aufgabe für den Landkreis Cloppenburg bestand darin, den zur Findung der gemeinsamen Ziele nötigen Klärungsprozess anzustoßen, ihn zu begleiten und zu einem von allen Akteuren tragbaren Ergebnis zu führen. Die entsprechenden Arbeiten konnten mittlerweile abgeschlossen werden. Die Ergebnisse sind auf der Seite der AG Weser-Ems abrufbar.⁵⁰ Die Maßnahme gilt als abgeschlossen.

M71 Vergabe und Begleitung der Leistungen zur Erstellung eines Schiene-Bus-Grundnetz-Konzeptes (✓, Ursprung NVP 2022)

Vom Landkreis Cloppenburg wurde die Erstellung eines Konzeptes für ein Schiene-Bus-Grundnetz in Weser-Ems organisatorisch und fachlich begleitet. Im Auftrag und auf Kosten der Arbeitsgemeinschaft der Landkreise und kreisfreien Städte in Weser-Ems wurden die dazu nötigen Leistungen beschrieben und ein Ausschreibungsverfahren zur Vergabe der Leistungen durchgeführt. Zudem hat der Landkreis Cloppenburg die Erstellung des Konzeptes begleitet und für die nötige Kommunikation mit dem Arbeitskreis der politisch Verantwortlichen gesorgt. Das Konzept kann auf der Homepage der AG Weser-Ems heruntergeladen werden²⁵.

Die Maßnahme gilt als abgeschlossen.

M72 Klärung der grundsätzlichen finanziellen Machbarkeit des Schiene-Bus-Grundnetzes (✓, Ursprung NVP 2022)

Im Rahmen der Erstellung des Schiene-Bus-Grundnetz-Konzeptes wurden die grundsätzlichen Möglichkeiten erkundet, in welcher Form der Realisierungsprozess und der Betrieb des vorgesehenen Schiene-Bus-Grundnetzes von den Aufgabenträgern in Weser-Ems mit Unterstützung des Landes Niedersachsen und ggf. weiterer Fördergeber (EU, Bund, private Partner) gemeinsam finanziell getragen werden kann. Dabei wurde sehr deutlich, dass zunächst die fundierte Klärung des

⁵⁰ Mit dem SBGN verbundene politische Ziele sind zu finden unter: <https://kombox.kdo.de/lkclp/index.php/s/A2jprEfWdGSPKK6?dir=undefined&path=%2FAnh%C3%A4nge&openfile=2048172> , Anhang_2_Ziele_Schiene_Bus_Grundnetz.

rechtlichen Rahmens und der Förderkulisse rund um die Linien im SBGN nötig ist, um die finanziellen Fragen abschließend behandeln zu können.

Insofern kann die Maßnahme M72 zur grundsätzlichen Klärung als abgeschlossen gelten. Bei der neuen Maßnahme (M75) geht es dann um die umfassende Klärung der rechtlichen Situation und der Fördermöglichkeiten für SBGN-Linien.

M75 Vergabe und Begleitung der Leistungen zur Klärung des juristischen Rahmens und der Förderkulisse für die SBGN-Linien (neu, Ursprung NVP 2024)

Der Landkreis Cloppenburg wird in seiner Eigenschaft als Themenpate für das Schiene-Bus-Grundnetz in Weser-Ems die Vergabe der Leistungen zur Klärung des juristischen Rahmens und der Förderkulisse für SBGN-Linien übernehmen. Weiter wird er die Erbringung dieser Leistungen fachlich und organisatorisch begleiten.

Alle mit dieser Maßnahme verbundenen Kosten (außer die rein internen Verwaltungskosten des Landkreises) werden von der AG Weser-Ems getragen.

M76 Vergabe und Begleitung der Leistungen zur Realisierung einzelner Linien im SBGN (neu, Ursprung NVP 2024)

Sobald bei der Klärung des juristischen Rahmens und der Förderkulisse für SBGN-Linien eine positive Tendenz erkennbar ist, wird der Landkreis Cloppenburg in Abstimmung mit dem Steuerkreis für das Schiene-Bus-Grundnetz die Vergabe und die nachfolgende fachliche und organisatorische Begleitung von Leistungen zur Realisierung einzelner Linien im SBGN übernehmen.

Alle mit dieser Maßnahme verbundenen Kosten (außer die rein internen Verwaltungskosten des Landkreises) werden von den relevanten Gebietskörperschaften oder der AG Weser-Ems getragen.

Die Maßnahmen M75 und M76 werden durch das Referat Strategie, Innovation und Öffentlichkeitsarbeit des Landkreises Cloppenburg durchgeführt.

6.17 ÖPNV-Ausrichtung auf Pandemiegeschehen

M73 Erstellung eines ÖPNV-Pandemieplans (hat sich erledigt, Ursprung NVP 2022)

Die Maßnahme wird nicht weiter verfolgt, da sich ein solcher Plan immer an den aktuellen Entwicklungen eines Pandemiegeschehens und den dann geltenden gesetzlichen Bestimmungen ausrichten muss und nicht im Vorfeld erstellt werden kann.

7 Maßnahmenplanung

Die definierten permanenten Aufgaben werden kontinuierlich fortgeführt.

Daneben gilt für alle in diesem Nahverkehrsplan dargestellten und noch nicht abgeschlossenen Maßnahmen, dass sie spätestens nach Ablauf der nächsten fünf Jahre, also bis Ende 2029, umgesetzt werden sollen.

Zur konkrete Umsetzung der Maßnahmen wird unmittelbar nach der Verabschiedung des Nahverkehrsplans 2024 durch den Kreistag des Landkreises Cloppenburg ein detaillierter Projektplan vom ÖPNV-Bereich erstellt. Zu diesem Projektplan werden die mit einer Maßnahme verbundenen Arbeitspakete und deren Abarbeitung auf der Zeitschiene gehören. Darauf basierend wird ein Ausgaben- und Finanzierungsplan erstellt, in dem sowohl die internen als auch die externen Aufwände dargestellt werden. Dabei wird zwischen Projekt- und Betriebsaufwänden unterschieden.

Projektplan und Ausgaben- und Finanzierungsplan werden vom ÖPNV-Bereich jährlich aktualisiert.

8 Anhörungs- und Beteiligungsverfahren im Rahmen der Erstellung des NVP 2024

Das NNVG schreibt ein umfassendes Anhörungs- und Beteiligungsverfahren bei der Neuaufstellung eines NVP vor:

1. Beteiligung der vorhandenen Unternehmen.
2. Beteiligung von benachbarten Aufgabenträgern, kreisangehörigen Gemeinden, Verbandsmitgliedern, Straßenbaulastträgern, Verbänden, die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft mbH.
3. Beteiligung von Beauftragten oder Beiräten für Menschen mit Behinderung und von Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Reisenden und Fahrgastverbände.
4. Beteiligung von Interessenvertretern einzelner Nutzergruppen, insbesondere von älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern, Frauen und Geflüchteten.

9 Anlagen

Anlage 1 - Positivliste barrierefreier Haltestellenausbau

Anlage 2 - entfallen

Anlage 3 - Verbindungsqualität

Anlage 4 - Fahrgastinformation konventionelle ÖPNV-Angebote

Anlage 5 - Produkte und Preisstufen VGC-Tarif

Anlage 6 - Mobilitätsverhalten im Landkreis Cloppenburg 2020

Anlage 7 - Ergebnisdokumentation Reisendenerhebung 2016/17 Landkreis Cloppenburg

Anlage 8 - entfallen

Anlage 9 - Stationspläne SPNV

Anlage 10 - Abschlussbericht Linienbündelungskonzept

Anlage 11 - Endbericht wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+

Anlage 12 - entfallen

Anlage 1 - Positivliste barrierefreier Haltestellenausbau

Die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen im NVP ist gesetzlich im PBefG (§ 8 (3), Satz 3 und 4) verankert. In Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention besteht das politische Ziel, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Diesbezüglich sollten auch alle Haltestellen barrierefrei sein; in begründeten Ausnahmefällen kann hiervon allerdings auch abgewichen werden. In Abstimmung mit der LNVG sollen im Landkreis Cloppenburg nicht die Ausnahmen benannt werden. Es sollen vielmehr die Haltestellen bestimmt werden, die aufgrund ihrer Lage und / oder der bereits erkannten oder erwarteten Frequentierung barrierefrei auszubauen sind. Insofern müssen der barrierefreie Zugang und die barrierefreie Nutzung der im Folgenden aufgeführten Haltestellen gegeben sein, damit Angebote des ÖPNV im Landkreis von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen größtenteils genutzt werden können, und der Landkreis seinen damit verbunden rechtlichen Verpflichtungen nachkommt:

Gemeinde	Haltestelle
Barßel	Schulzentrum
	Elisabethfehn Dreibrücken
Bösel	Schulzentrum (Oldb)
	Ev. Kirche (Oldb)
Cappeln	Elsten Grundschule
	Schulzentrum
	Sevelten Grundschule/KiGa
Cloppenburg	Hook
	Schulzentrum
	ZOB
Emstek	Schulzentrum/KiGa St. Franziskus
Essen (OL)	Schulzentrum
Friesoythe	Schulzentrum
Garrel	Kirche
	Nikolausdorf Grundschule/Kindergarten
Lastrup	Brinkstraße (Kr Cloppenburg)
	Kneheim Siedlung
Lindern	Auen Meyer
Löningen	Bunnen Grundschule
	Lodbergen ehem. Schule
Molbergen	Am Schützenplatz
	Moorhook
	Schulzentrum
Saterland	Sedelsberg Busbahnhof
	Ramsloh Kirche
	Strücklingen Grundschule

Anlage 3 - Verbindungsqualität

Schulzeit	Mittelzentren	
	Friesoythe	Cloppenburg
Grundzentren	Fahrtenanzahl	Fahrtenanzahl
Emstek		22/19
Cappeln (Ol.)		10/10
Essen (Ol.)		3/3
Löningen		14/12
Lastrup		15/14
Lindern (Ol.)		5/3
Molbergen		21/15
Garrel	22/27	25/26
Bösel	22/28	18/15
Saterland (Ramsloh)	14/15	13/9
Barßel	13/16	14/9
Mittelzentren		
von Cloppenburg	26/23	

Ferienzeit	Mittelzentren	
	Friesoythe	Cloppenburg
Grundzentren	Fahrtenanzahl	Fahrtenanzahl
Emstek		2/2
Cappeln (Ol.)		0/0
Essen (Ol.)		0/0
Löningen		11/9
Lastrup		12/11
Lindern (Ol.)		5/4
Molbergen		4/4
Garrel	14/13	13/14
Bösel	13/13	13/12
Saterland (Ramsloh)	13/14	8/7
Barßel	17/16	8/12
Mittelzentrum		
Cloppenburg	18/21	

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Barßel nach			
Barßelermoor	23/22	11/14	8/10
Carolinenhof	-	-	-
Elisabethfehn	29/24	12/14	9/11
Harkebrügge	14/8	-	1/1
Lohe	9/8	-	2/2
Loher-Ostmark	-	-	-
Loher-Westmark	8/8	-	1/1
Neuland	2/2	-	1/1
Neulohe	-	-	-
Osterhausen	-	-	-
Reekenfeld	15/16	2/6	1/2
Roggenberg	-	-	-

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Saterland bestehend aus			
Von Ramsloh nach			
Hoheberg	4/1	-	-
Raake	-	-	-
Hollen	11/8	-	-
Hollen-Brend	-	-	-
Hollenermoor	11/7	-	-
Von Scharrel nach			
Bätholt	-	-	-
Langhorst	-	-	-
Neuwall	-	-	-
Heselberg	-	-	-
Von Sedelsberg			
Hüllen	4/1	-	-
Fermesand	14/8	5/-	-
Heselberg	1/-	-	-
Von Strücklingen			
Bollingen	16/19	8/11	7/6
Utende	-	-	-
Wittensand	11/8	-	-
Bokelesch	4/1	-	-
Von Bösel nach			
Edewechterdamm	6/6	2/2	-
Glaßdorf	-	-/1	-
Hülsberg	-/1	-	-

Osterloh	18/20	8/8	5/5
Ostland	-	-	-
Overlahe	8/8	-	-
Petersdorf	12/11	4/4	-
Westerloh	20/17	8/10	5/5

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Garrel nach			
Beverbruch	12/8	1/1	-
Bürgermoor-Kellerhöhe	8/8	1/1	-
Falkenberg	18/23	8/8	5/5
Hinder dem Forde/Kammersand	4/4	-	-
Kaifort	4/1	-	-
Peterswald	4/1	-	-
Niklausdorf	11/12	1/2	-
Petersfeld	11/9	-	-
Tweel/Tannenkamp-Amerika	-	-	-
Varrelbusch	24/23	13/8	5/5

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Lindern nach			
Auen	11/14	3/4	1/1
Garen	2/3	2/3	1/2
Großenging	15/10	2/1	-
Ginger Mühle	9/8	2/1	-
Klößbergen	11/12	-	-
lienerHegel	5/2	-	-
Holthaus	11/8	-	-
Kleinenging	12/9	-	-
Liener	14/16	3/4	2/1
Lienerloh	12/8	-	-
Marren	11/10	2/3	1/2
Neuenkämpfen	14/9	-	-
Osterlindern	19/12	4/3	1/2
Garen-Nieholte	7/3	2/2	1/2
Stühlenfeld	11/10	-	-
Varbrügge	12/9	-	-

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Emstek nach			
Bühren	18/12	2/2	2/2
Drantum	18/11	1/1	2/2
Garthe	19/11	1/1	2/1
Halen	11/8	-	-
Höltinghausen	11/8	-	-
Hoegin	12/8	-	-
Westeremstek	13/12	3/3	2/2

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Cappeln nach			
Bokel	8/4	2/3	1/2
Elsten	10/8	-	-
Mintewede	4/1	-	-
Nutteln/Tegelrieden	9/8	-	-
Schwichteler	17/12	3/4	2/2
Sevelten	9/8	-	-
Tenstedt	10/5	3/3	2/2
Warnstedt	9/8	-	-

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Lastrup nach			
Groß-Roscharden	13/10	1/6	0/1
Klein-Roscharden	12/12	-	-
Hammel	7/7	-	-
Hammesdamm	4/1	-	1/1
Hamstrup	15/9	-	1/1
Hemmelte	6/3	-	-
Kneheim	27/20	9/8	3/4
Matrum	11/9	-	-
Nieholtte	15/11	8/7	2/5
Norwegen	8/2	-	1/1
Oldendorf	25/20	7/7	4/2
Schnelten	19/8	8/10	2/2
Suhle	6/5	1/3	1/1
Timmerlage	4/1	-	-

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Lönigen nach			
Altenbunnen	13/12	8/9	5/5
Angelbeck	-	-	-
Augustfeld	-	-	-
Böen	18/12	8/9	5/5
Benstrup	15/11	-	-
Bokah	-	-	-
Borkhorn	-	-	-
Duderstadt	14/11	-	2/2
Düenkamp	-	-	-
Ehren	-	-	-
Elbergen	-	-	-
Windhorst	-	-	-
Evenkamp	13/11	-	-
Farwick	3/1	-	-
Hagel	12/11	8/9	5/5
Helmighausen	15/11	-	-
Holthausen	8/5	-	1/1
Huckelrieden	-	-	-
Lewinghausen	16/12	-	-
Lodbergen	15/13	-	1/1
Madlage	14/11	-	-
Meerdorf	19/17	15/14	6/6
Neuenbrunnen	-	-	-
Röpke	14/9	-	-
Schelmkappe	16/12	-	-
Steinrieden	28/25	7/7	5/5
Vehrensande	27/17	-	-
Wachtum	19/9	-	-
Werwe	15/12	-	-
Winkum	15/9	-	-

Anlage 4 – Fahrgastinformation konventionelle ÖPNV-Angebote

Internet-auftritt	Verbindungs-planer	Fahrpläne	Tarife/Fahrausweis-angebot	Tarifzonen-/Streckenplan	Hinweis/Link zu VGC	Relevante zusätzliche Informationen	Quelle
VGC	ja (bundesweiter Fahrplaner über Fahrplaner des Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen)	ja	ja	ja	-		https://www.buscip.de/ 12.08.2024
Brünemeyer	Nein	ja	nein	nein	nein	Reiseverkehr, Fahrschule, Transporte	https://bruenemeyer-reisen.de/ 12.08.2024
Bruns Omnibus-verkehr GmbH	nein	ja (per Telefon) und nach Verkehrsgemeinschaft geordnet	nein	nein	ja	Gehört zur Unternehmensgruppe Reisefreunde Eventverkehr, Tagesfahrten	http://www.reisefreunde.de/reisefreunde/index.php/home.html 12.08.2024
Feldhaus	nein	ja	nein	nein	nein	Reiseverkehr	https://www.feldhaus-reisen.de/ 13.08.2024
Gerdas Reisen	ja (bundesweiter Fahrplaner über Fahrplaner des Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen)	ja	nein	nein	nein	Reiseverkehr, Barrierefreie Reisebusse vorhanden, Nostalgiefahrten mit Oldtimer Auch Güterkraftverkehr	http://gerdes-reisen.de/ 13.08.2024
Janßen	nein	ja	ja	ja	nein	Schienenersatzverkehre, Shuttle-Services	https://sbv-janssen.de/ 13.08.2024

Kalmer	nein	ja	ja	ja	ja	ja	Gehört zur Unternehmensgruppe Reisefreunde Eventverkehr, Tagesfahrten, Busanmietung	https://www.reise-freunde.de/reise-freunde/index.php/kalmer-reisen-haseluenne.html 13.08.2024	
Kohorst	nein	ja	nein	nein	ja	ja	Reiseverkehr, Tagesfahrten, Pferdereisen	https://www.kohorst-reisen.de/web/cms/front_content.php 13.08.2024	
Kuper	nein	nein	nein	nein	ja	ja	Keine eigene Webseite	https://www.bus-clp.de/ 13.08.2024	
Krümberg	nein	nein	nein	nein	ja	ja	Gehört zur Unternehmensgruppe Reisefreunde	http://www.reise-freunde.de/reise-freunde/index.php/home.html 13.08.2024	
Nienaber	nein	ja	nein	nein	nein	nein	Reiseverkehr, Amerikanischer School Bus	https://www.nienaber-bus.de/index.html 13.08.2024	
Schomaker	nein	ja	nein	nein	nein	nein	Reiseverkehr, Eventverkehr, Tagesfahrten	https://www.schomaker-reisen.de/index..	

							php 13.08.2024
Wilmering	ja (bundesweiter Fahrplaner über Fahrplaner des Verkehrsverbunds Bremen/Niedersachsen)	ja	ja	ja	nein	Allg. Beförderungsbedingungen; Hinweis auf Kundencenter, Kontaktdaten	http://www.wilmering-buslinien.de/ 13.08.2024

Quelle: Eigene Darstellung

Anlage 5 - Produkte und Preisstufen VGC-Tarif

VGC-Tarif ab 01.10.2022

Zonen	Erwachsene	Kinder	Ser Karte	Wochen- karte	Monats- karte	Schülerwochen- karte	Schülermonats- karte	Kindergarten Wochenkarte	Kindergarten Monatskarte	Gruppenkarten Kinder	Gruppenkarten Erwachsene	Tageskarte	Fahrrad- karte
1	1,85 €	0,90 €	7,75 €	11,70 €	32,90 €	8,75 €	24,65 €	4,50 €	12,30 €	0,45 €	0,90 €	3,25 €	3,70 €
2	2,20 €	1,10 €	9,10 €	16,20 €	46,00 €	12,15 €	34,40 €	4,50 €	12,30 €	0,55 €	1,10 €	4,00 €	3,70 €
3	2,85 €	1,40 €	11,90 €	20,20 €	59,40 €	15,10 €	44,50 €	4,50 €	12,30 €	0,70 €	1,40 €	5,30 €	3,70 €
4	3,25 €	1,60 €	13,60 €	24,20 €	72,30 €	18,15 €	54,20 €	4,50 €	12,30 €	0,80 €	1,60 €	5,90 €	3,70 €
5	3,85 €	1,90 €	16,40 €	29,00 €	84,30 €	21,75 €	63,20 €	4,50 €	12,30 €	0,95 €	1,90 €	7,30 €	3,70 €
6	5,10 €	2,55 €	21,60 €	37,00 €	109,80 €	27,70 €	82,30 €	4,50 €	12,30 €	1,30 €	2,55 €	9,30 €	3,70 €
7	5,40 €	2,70 €	23,00 €	41,20 €	120,10 €	30,80 €	90,00 €	4,50 €	12,30 €	1,35 €	2,70 €	10,20 €	3,70 €
8	5,80 €	2,90 €	23,90 €	44,00 €	130,00 €	32,70 €	97,50 €	4,50 €	12,30 €	1,45 €	2,90 €	10,50 €	3,70 €
9	6,35 €	3,20 €	26,90 €	45,60 €	134,80 €	34,20 €	100,90 €	4,50 €	12,30 €	1,60 €	3,20 €	11,90 €	3,70 €
10	7,15 €	3,60 €	30,20 €	49,10 €	143,70 €	36,80 €	107,60 €	4,50 €	12,30 €	1,80 €	3,60 €	13,30 €	3,70 €
11	8,05 €	4,00 €	34,00 €	52,70 €	152,70 €	39,50 €	114,50 €	4,50 €	12,30 €	2,00 €	4,00 €	15,00 €	3,70 €
12	8,75 €	4,40 €	37,10 €	57,00 €	166,30 €	42,70 €	124,70 €	4,50 €	12,30 €	2,20 €	4,40 €	16,40 €	3,70 €
13	9,30 €	4,65 €	40,40 €	60,10 €	172,80 €	44,90 €	129,50 €	4,50 €	12,30 €	2,40 €	4,65 €	17,30 €	3,70 €
14	10,50 €	5,25 €	44,50 €	66,30 €	193,00 €	49,70 €	144,70 €	4,50 €	12,30 €	2,65 €	5,25 €	19,60 €	3,70 €

Kindergartenjahreskarte	147,00 €
-------------------------	----------

Quelle: <https://www.bus-clp.de/der-vgc-tarif/>

Anlage 6 - Mobilitätsverhalten im Landkreis Cloppenburg 2020

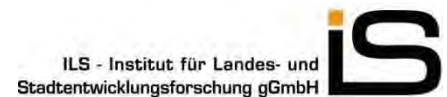
Auszug aus dem zweiten Zwischenbericht der Wissenschaftlichen Begleitung bei der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

vorgelegt durch das

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
Geschäftsführung: Prof. Dr. Stefan Siedentop, Michael Paul
Forschungsgruppe Mobilität und Raum

Brüderweg 22 - 24
D-44135 Dortmund

www.ils-forschung.de



Autorinnen und Autoren

Dr. Thomas Klinger (Projektleitung ILS)
Tel.: (0231) 9051-264
E-Mail: thomas.klinger@ils-forschung.de

Mona Sendtko, M. Sc. (Projektbearbeitung)
Tel.: (0231) 9051-269
E-Mail: mona.sendtko@ils-forschung.de

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Projektleitung Planersocietät)
Tel.: (0231) 589696-0
E-Mail: steinberg@planersocietaet.de



Gregor Korte, M. Sc. (Projektbearbeitung)
Tel.: (0231) 589696-12
E-Mail: korte@planersocietaet.de

Dortmund, 12. April 2021

Mobilitätsverhalten im Landkreis Cloppenburg (Haushaltsbefragungen im Vergleich)

Abbildung 4 veranschaulicht die alltägliche Verkehrsmittelnutzung (Modal Split nach Wegen) für den Landkreis Cloppenburg im Vergleich zur Referenzkategorie „Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen“¹ sowie zu Deutschland insgesamt. Die Angaben stammen aus zwei unterschiedlichen Haushaltsbefragungen² und wurden jeweils mit ein Wegetagebuch an zufällig bestimmten Stichtag erfasst. Dabei wird deutlich, dass die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Landkreis Cloppenburg (55,7% als Fahrer, 16,2% als Mitfahrer) deutlich über dem gesamtdeutschen Niveau (43,0%, 14,0%) und auch höher als in anderen ländlichen Räumen Deutschlands (50,4%, 15,2%) liegt. Es ist also ein hohes Verlagerungspotential auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel vorhanden. Weiterhin auffällig ist der hohe Anteil des Radverkehrs, der mit 14,0% über den Werten in den Vergleichskategorien liegt. Insbesondere für eine ländliche Region ist dieser Wert bemerkenswert und wirft die Frage auf, wie Radverkehrsinfrastruktur und das ÖPNV-Angebot sinnvoll aufeinander abgestimmt werden können. Aus methodischer Sicht ist darauf hinzuweisen, dass für die Daten zur Verkehrsmittelnutzung im Landkreis Cloppenburg ein Vorbehalt geltend gemacht werden muss. Der niedrige Anteil an Fußwegen (9,9%) sowie die mit 2,1 Wegen pro Person und Tag geringe Mobilitätsrate, die in der zu Grunde liegenden Haushaltsbefragung ermittelt wurden, legen die Vermutung nahe, dass nicht alle Fußwege angegeben wurden und daher die Anteile der Auto-, Fahrrad- sowie der ÖPNV-Nutzung leicht überschätzt worden sind. Es kann dennoch davon ausgegangen werden, dass im Vergleich zum Bundesschnitt im Landkreis Cloppenburg überdurchschnittlich oft auf das Auto und das Fahrrad zurückgegriffen wird.

¹ Definiert als „Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mind. 50%, aber einer Einwohnerdichte unter 150 E./km², sowie Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50% mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mind. 100 E./km²“ (BBSR 2018)

² BMVI 2019; Haushaltsbefragung im Landkreis Cloppenburg durch Omnitrend zu Beginn des Jahres 2020, noch vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie

Wissenschaftliche Begleitung bei der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

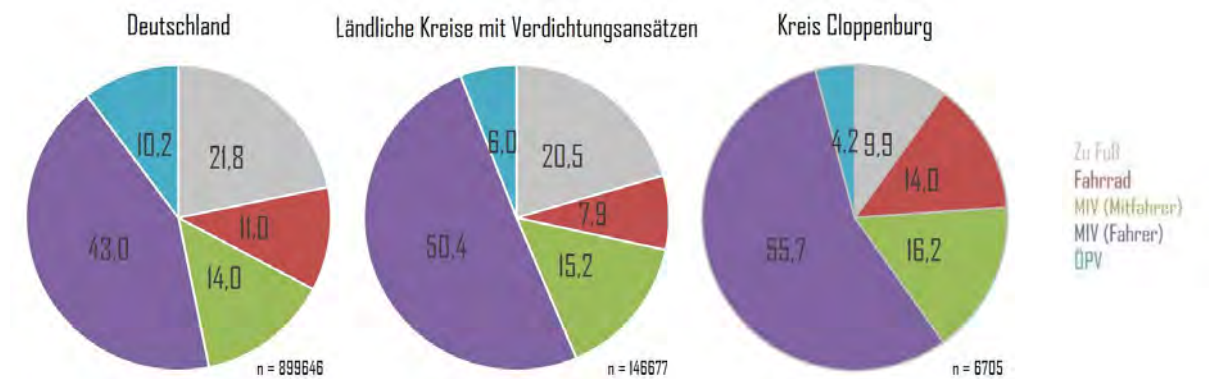


Abbildung 1: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) im Landkreis Cloppenburg im Vergleich. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020

Betrachtet man die Verkehrsmittelnutzung differenziert nach Wegezweck (Abbildung 5), so wird deutlich, dass die Autonutzung über alle drei Raumkategorien (Deutschland, ländliche Kreise, LK Cloppenburg) hinweg, jeweils auf dem Weg zur Arbeit am stärksten und im Bereich der Freizeitmobilität am geringsten ausgeprägt ist. Bei Einkaufswegen liegt die Autonutzung im Vergleich im mittleren Bereich. Bei Freizeitwegen spielen außerdem Fußwege und Pkw-Mitfahrten eine überdurchschnittlich große Rolle.

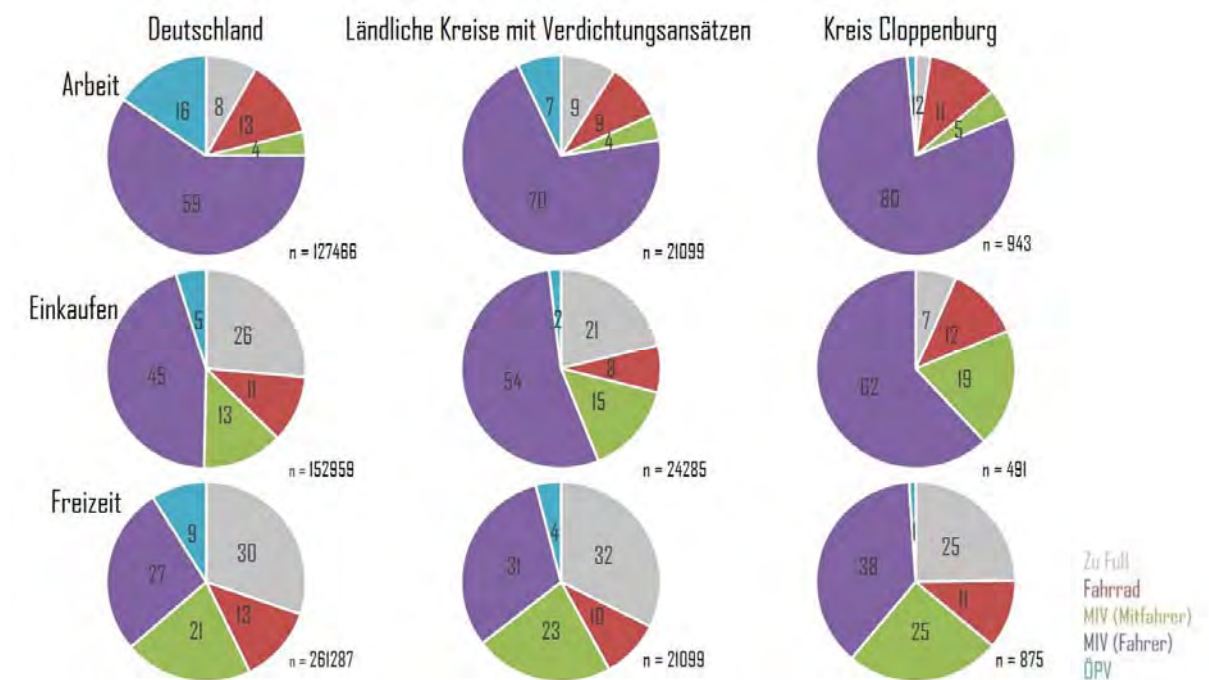


Abbildung 2: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) nach Wegezweck. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020

Abbildung 6 zeigt die Anteile der Verkehrsmittelnutzung junger und älterer Menschen (14-20 Jahre bzw. älter als 65 Jahre) in den drei bekannten Raumkategorien. Dabei fällt auf, dass bei

Wissenschaftliche Begleitung bei der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

den Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Landkreis Cloppenburg die Autonutzung durch einen vergleichsweise geringen Anteil an Selbstfahrten und einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Mitfahrten gekennzeichnet ist. Die Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen im Landkreis Cloppenburg zeigt dagegen im Vergleich zum Bundesschnitt und zu den ländlichen Landkreisen keine Auffälligkeiten. Auch bei diesen Analysen ist auf die bedingte Vergleichbarkeit der beiden Haushaltsbefragungen hinzuweisen.

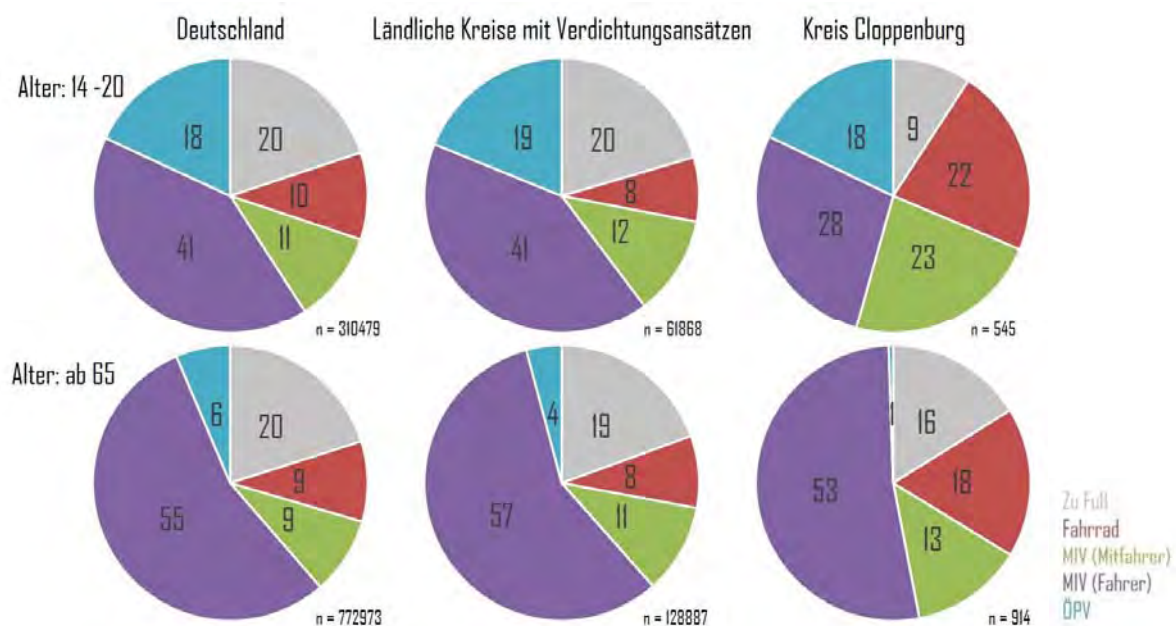


Abbildung 3: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) für ausgewählte Altersklassen. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020

Um die ermittelten Häufigkeiten der Verkehrsmittelnutzung weiter zu verifizieren, wird nachfolgend zusätzlich auf die übliche Nutzung des Autos, des ÖPNV und des Fahrrades eingegangen. Im Unterschied zum Wegetagebuch werden die Probanden hier direkt nach der Häufigkeit ihrer Verkehrsmittelnutzung befragt. Diese Befragungsform ist hilfreich, weil sie die jeweiligen Verkehrsmittel für sich genommen erfasst und somit relative Verschiebungen in Folge der Untererfassung von Fußwegen vermieden werden können. Die Befragungsergebnisse bestätigen die Angaben aus den Wegetagebüchern im Grundsatz (Abbildung 7).

Wissenschaftliche Begleitung bei der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

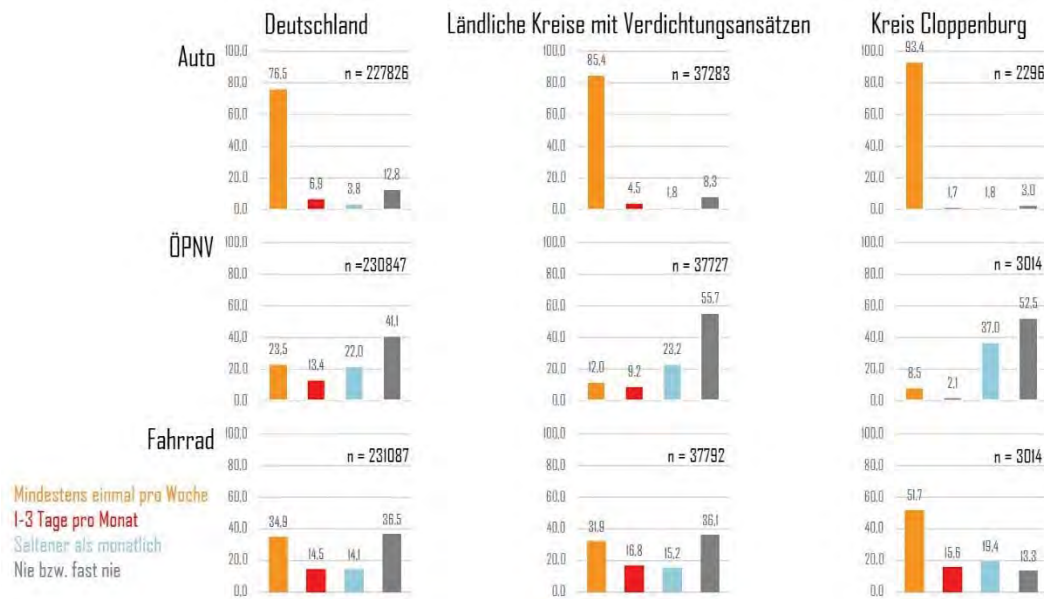


Abbildung 4: Übliche Verkehrsmittelnutzung. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020

Die Auto- und Fahrradnutzung sind im Landkreis Cloppenburg stärker ausgeprägt als im Bundesdurchschnitt und auch im Vergleich zu den ländlichen Landkreisen. 92,4% der Befragten, greifen mindestens einmal pro Woche auf das Auto zurück, im Vergleich zu 76,5% und 85,4% in Deutschland insgesamt bzw. in den ländlichen Kreisen. Das Fahrrad wird im Landkreis Cloppenburg von 51,7% mindestens wöchentlich genutzt und damit deutlich häufiger als im Bundesdurchschnitt (34,9%) und in den ländlich strukturierten Landkreisen (31,9%). Umgekehrt gilt für Bus und Bahn, dass sie weniger genutzt werden als in den Vergleichsräumen (8,5% mind. wöchentliche Nutzung im Vergleich zu 23,5% auf Bundesebene und 12,0% auf Ebene der ländlichen Kreise).

Die übliche Häufigkeit des zu Fuß Gehens wurde in der Befragung für den Landkreis Cloppenburg nicht abgefragt und kann daher auch nicht mit den bundesweiten Angaben verglichen werden.

Anlage 7 - Ergebnisdokumentation Fahrgasterhebung 2016 Landkreis Cloppenburg



LANDKREIS CLOPPENBURG

Fahrgasterhebung 2016 für den Landkreis Cloppenburg

Methodenbericht und Auswertung

Version 1.0

Hannover, 14. Juli 2017



Gesellschaft für
Verkehrsberatung und
Systemplanung mbH

Fahrgasterhebung 2016 für den Landkreis Cloppenburg

Methodenbericht und Auswertung

Auftraggeber: Landkreis Cloppenburg
 Eschstr. 29
 49661 Cloppenburg

Auftragnehmer: GVS Gesellschaft für Verkehrsberatung
 und Systemplanung mbH
 Herschelstraße 30
 30159 Hannover

Hannover, 14. Juli 2017

Dokumentenhistorie

Datum	Version	Bearbeitung von	Kommentar
14.07.2017	1.0	GVS	Erster Entwurf der GVS

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen	1
2	Erhebungskonzept.....	2
2.1	Gegenstand der Verkehrserhebung.....	2
2.1.1	Einbezogene Linienverkehre.....	2
2.2	Zeitlicher Bezug.....	2
2.3	Stichprobenerhebung	2
2.3.1	Stichprobenumfang Fahrten.....	2
2.3.2	Zählungen und Befragungen.....	2
2.3.3	Anzahl des Erhebungspersonals pro Erhebungsfahrt.....	2
2.4	Erhebungsinhalte	3
2.4.1	Zählungsinhalte.....	3
2.4.2	Befragungsinhalte	3
3	Erhebungsdurchführung	4
3.1	Personalanwerbung und Schulung	4
3.2	Einsatzorte des Erhebungspersonals	4
3.3	Einsatzplanung	5
3.4	Datenerfassung mit Handheld-Computern.....	5
3.5	Erhebungsvolumen	7
3.6	Qualitätssicherung während und nach der Feldarbeit	8
4	Besonderheiten während der Feldarbeit.....	10
5	Hochrechnung.....	13
5.1	Hochrechnung der Interviews auf die Fahrt	13
5.1.1	Verfahrensweise mit Antwortverweigerern.....	13
5.1.2	Hochrechnung an den Einsteigern.....	13
5.1.3	Ausgleich der Ein- und Aussteiger.....	13
5.1.4	Verfahrensweise mit mehrfach erfassten Umsteigern.....	13
5.2	Hochrechnung auf das Fahrplanangebot.....	14

5.3	Gewichtung des Wochentagtyps Montag bis Freitag.....	14
5.4	Hochrechnung auf Jahreswerte	14
5.5	Jahresganglinie.....	14
6	Auswertung.....	14
6.1	Anzahl Fahrgäste.....	15
6.2	Linienübersicht (Persf., Pkm, MRW)	18
6.3	Auslastung Haltestellen	19
6.4	Nutzung der Ticketarten	23
6.5	Vor- und nachgelagerte Beförderungsarten.....	24
6.6	Fahrtzwecke.....	24
6.7	Quelle-Ziel-Beziehungen.....	26
6.8	Direktfahrer, Um- und Übersteiger.....	29

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Erhebungs- und Befragungsquoten.....	7
Tabelle 2:	Hochrechnung aufs Jahr – Anzahl Tage je Wochentagtyp	14
Tabelle 3:	Linienübersicht (Persf., Pkm, MRW).....	18
Tabelle 4:	Haltestellenbelastung (Top 30 im Gesamtnetz), Montag bis Freitag (Persf./d).....	19
Tabelle 5:	Haltestellenbelastung (Top 30 im Gesamtnetz), Samstag (Persf./d)	20
Tabelle 6:	Haltestellenbelastung (Top 30 im Gesamtnetz), Montag bis Samstag (Persf./a).....	21
Tabelle 7:	Übersicht der Tarifnutzung.....	23
Tabelle 8:	Übersicht der Fahrausweisnutzung nach Fahrausweisgattungen.....	23
Tabelle 9:	Verkehrsmittelwahl für den Zu- bzw. Abgang zu den Haltestellen.....	24
Tabelle 10:	Einfach indizierte Fahrtzwecke.....	25
Tabelle 11:	Aufteilung der Verkehrsnachfrage nach Fahrtzweck	26

Tabelle 12:	Quelle-Ziel-Beziehungen	27
Tabelle 13:	Direktfahrer, Um- und Übersteiger	29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Mobile Datenerfassung, Auswahl der Erhebungsfahrt und der Einstiegshaltestelle auf der Erhebungsfahrt	6
Abbildung 2:	Mobile Datenerfassung, Auswahl der Fahrkarte, Angaben zu Zählung und Fahrtzweck.....	6
Abbildung 3:	Fahrgäste differenziert nach Ausbildungsstand (Persf./d).....	16
Abbildung 4:	Fahrgäste differenziert nach Altersklasse (Persf./d)	16
Abbildung 5:	Geschlechterverteilung der Fahrgäste, Montag bis Freitag (Persf./d).....	17
Abbildung 6:	Geschlechterverteilung der Fahrgäste, Samstag (Persf./d).....	17
Abbildung 7:	Aufteilung der Verkehrsnachfrage differenziert nach Fahrtzweck	25
Abbildung 8:	Quelle-Ziel-Matrix am Wochentagtyp Montag bis Freitag (Persf./d)	26
Abbildung 9:	Quelle-Ziel-Matrix am Wochentagtyp Samstag (Persf./d)	27

Anhang

Anhang 1 – Zählrohdaten (Excel)

Datengrundlage: Zähldaten

Hochrechnung: keine

Anhang 2 – Kursbelastungslisten (pdf)

Datengrundlage: Zähldaten

Hochrechnung: keine

Anhang 3 – Persf./Fahrt differenziert nach Ausbildungsstand, Alter, Geschlecht (Excel)

Datengrundlage: Befragungsdaten

Hochrechnung: Interviews auf Zählung nach Kapitel 5.1.2, 5.1.3

Anhang 4 – Persf./Linie differenziert nach Ausbildungsstand, Alter, Geschlecht (Excel)

Datengrundlage: Befragungsdaten

Hochrechnung: Interviews auf Zählung nach Kapitel 5.1.2, 5.1.3, Hochrechnung auf das Fahrplanangebot nach Kapitel 5.2, Gewichtung des Wochentagtyps Montag-Freitag nach Kapitel 5.3 und Jahreshochrechnung nach Kapitel 5.4

Anhang 5 – Persf./Linie differenziert nach Tarif, Fahrausweisgattung, Fahrausweis (Excel)

Datengrundlage: Befragungsdaten

Hochrechnung: Interviews auf Zählung nach Kapitel 5.1.2, 5.1.3, Hochrechnung auf das Fahrplanangebot nach Kapitel 5.2, Gewichtung des Wochentagtyps Montag-Freitag nach Kapitel 5.3 und Jahreshochrechnung nach Kapitel 5.4

Anhang 6 – Persf./Linie differenziert nach Fahrtzweck, Zu- und Abgangsverkehrsmittel (Excel)

Datengrundlage: Befragungsdaten

Hochrechnung: Interviews auf Zählung nach Kapitel 5.1.2, 5.1.3, Hochrechnung auf das Fahrplanangebot nach Kapitel 5.2, Gewichtung des Wochentagtyps Montag-Freitag nach Kapitel 5.3 und Jahreshochrechnung nach Kapitel 5.4

Anhang 7 – Auslastung Haltestellen, Ein-/Aus-/Um-/Übersteiger, Ein-/Ausfahrende je Linie und für das Gesamtnetz (Excel)

Datengrundlage: Befragungsdaten

Hochrechnung: Interviews auf Zählung nach Kapitel 5.1.2, 5.1.3, Hochrechnung auf das Fahrplanangebot nach Kapitel 5.2, Gewichtung des Wochentagtyps Montag-Freitag nach Kapitel 5.3 und Jahreshochrechnung nach Kapitel 5.4

Anhang 8 – Besetzung zwischen den Haltestellen je Linie und für das Gesamtnetz (Excel)

Datengrundlage: Befragungsdaten

Hochrechnung: Interviews auf Zählung nach Kapitel 5.1.2, 5.1.3, Hochrechnung auf das Fahrplanangebot nach Kapitel 5.2, Gewichtung des Wochentagtyps Montag-Freitag nach Kapitel 5.3 und Jahreshochrechnung nach Kapitel 5.4

Anhang 9 – Interviewrohdaten (Excel)

Datengrundlage: Befragungsdaten

Auf den Wochentagtyp Montag bis Freitag, Samstag hochgerechnete Befragungsrrohdaten

Hinweis: rundungsbedingt kann es zu Abweichungen zwischen den Ergebnissen kommen.

1 Vorbemerkungen

Die Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH (GVS) aus Hannover wurde vom Landkreis Cloppenburg beauftragt, in allen Buslinien des Kreises eine Verkehrserhebung durchzuführen. Die Erhebung zielte ab auf:

- die Schaffung einer aktuellen Datenbasis der Fahrgastnachfrage und
- die Nutzung der Daten für die Verkehrsplanung.

Die inhaltliche Vorbereitung sowie die anschließende Verkehrserhebung wurden von der GVS eigenständig durchgeführt. Die Einsatzplanung für das im Vorfeld akquirierte Erhebungspersonal erfolgte durch ein GVS-Feldbüro in Oldenburg.

Der Auftrag der GVS umfasste die Vorbereitung und Durchführung der Verkehrserhebung sowie die Plausibilitätsüberprüfung, Hochrechnung und Auswertung der Erhebungsdaten. Im vorliegenden Bericht werden die Erhebungsmethodik und Vorgehensweise bei der Hochrechnung erläutert. Des Weiteren werden die Ergebnisse der geforderten Auswertungen dargestellt.

2 Erhebungskonzept

2.1 Gegenstand der Verkehrserhebung

2.1.1 Einbezogene Linienverkehre

Die Verkehrserhebung umfasste entsprechend der Leistungsbeschreibung des Auftraggebers vorgegebene Linien im straßengebundenen ÖPNV. Es handelte sich um eine einfach eingeschränkte Vollerhebung, wonach jede Fahrt je Linie einmal je Wochentagtyp erhoben werden sollte.

2.2 Zeitlicher Bezug

Die Erhebung wurde - in Abstimmung mit dem Auftraggeber - im Zeitraum von Montag, 24.10. bis Samstag, 10.12.16 durchgeführt. Nacherhebungen fanden bis zum 07.06.17 statt. Die Verkehrserhebungen unterschieden die folgenden Wochentagtypen:

Montag bis Freitag und
Samstag.

2.3 Stichprobenerhebung

2.3.1 Stichprobenumfang Fahrten

Die Erfassung der Nachfragedaten erfolgte auf Basis einer eingeschränkten Vollerhebung. Jede Linienfahrt eines Wochentagtyps sollte (mindestens) einmal erhoben werden. Eine detaillierte Übersicht der Erhebungsquote je Linie ist in Tabelle 1 dargestellt.

2.3.2 Zählungen und Befragungen

Auf jeder von der GVS erhobenen Fahrt erfolgte parallel zur Befragung der Fahrgäste eine vollständige Zählung der Ein- und Aussteiger je Halt. Da für die stärker nachgefragten Fahrten eine Befragung aller Fahrgäste nicht immer möglich war, wurde so die vollständige Erfassung der Fahrgastzahl gewährleistet.

Gemäß Vorgabe des Auftraggebers war grundsätzlich auf jeder Erhebungsfahrt eine möglichst hohe Befragungsquote zu realisieren. Die Befragungsquote sollte mindestens 50% der gezählten Fahrgäste betragen. Die erreichten Befragungsquoten werden in Tabelle 1 ausgewiesen.

2.3.3 Anzahl des Erhebungspersonals pro Erhebungsfahrt

Die Anzahl des Erhebungspersonals pro Erhebungsfahrt wurde in Abhängigkeit von der erwarteten Fahrgastnachfrage und dem erwarteten Fahrzeugtyp festgelegt. Im Regelfall wurden demnach in Solo- und 15-m-Bussen jeweils ein Erheber und in Gelenkbussen zwei Erheber eingesetzt, von denen einer

vorrangig die Zählung und einer die Befragung der Fahrgäste durchgeführt hat. Für solche Erhebungsfahrten,

die in Tagesrandlagen und an Samstagen stattfanden und eine geringe Fahrgastnachfrage aufwiesen,

in Klein- oder Minibussen stattfanden oder

eine erwartete stark homogene Fahrgaststruktur aufwiesen

wurde lediglich ein Erheber eingeteilt, der dann sowohl die Zählung als auch die Befragung der Fahrgäste übernahm.

2.4 Erhebungsinhalte

2.4.1 Zählungsinhalte

In allen erhobenen Bussen wurde eine vollständige Zählung der Ein- und Aussteiger je Halt an allen Türen des Fahrzeugs durchgeführt. Bei ein-/ausbrechenden Fahrten wurden die ein-/ausfahrenden Fahrgäste erfasst.

2.4.2 Befragungsinhalte

Die Befragungsinhalte wurden durch die Leistungsbeschreibung des Auftraggebers vorgegeben und in der Erhebungsvorbereitung ergänzend abgestimmt. Das Befragungspersonal wurde instruiert, im Rahmen der Interviews einen möglichst hohen Anteil der Einsteiger an jeder Haltestelle nach ihrer Wegekette, dem auf der Erhebungsfahrt genutzten Fahrausweis und weiteren Merkmalen zu befragen. Im Einzelnen wurden dabei folgende Informationen ermittelt:

1. Ein- und Ausstiegshaltestelle des Fahrgastes auf der Erhebungslinie
2. Gegebenenfalls Umstiegshaltestellen im Untersuchungsgebiet (sowohl Vor- und Nachlauf sowie Umsteigebeziehungen)
3. Zu- und Abgangsverkehrsmittel
4. Benutzter Fahrausweis
5. Alter (geschätzt) (bis 6 Jahre; bis 12 Jahre, 13-18 Jahre, 19-30 Jahre, 31-60 Jahre, über 60 Jahre)
6. Geschlecht
7. Ausbildungsstand (Schule Sek I (1.-10. Klasse), Schule Sek II (ab 11. Klasse), Berufsschule, Uni/FH, Nicht in Ausbildung (Jedermann))

8. Fahrtzwecke (Arbeit/Beruf, Ausbildung, Schule, Uni/FH, von/nach zu Hause, Einkauf/Besorgung, Freizeit/Erholung, medizinische Versorgung, sonstiges).

3 Erhebungsdurchführung

3.1 Personalanwerbung und Schulung

Die Anwerbung des Erhebungspersonals wurde von der GVS auf die Einsatzorte Cloppenburg (und Vechta) ausgerichtet. Bei beiden Standorten sollten vorrangig solche Personen rekrutiert werden, die sich durch vorherige Teilnahme an vergleichbaren Erhebungen der GVS mit den technischen Erhebungsabläufen bereits auskannten.

Darüber hinaus wurde neues Erhebungspersonal angeworben über:

Aushänge an Hochschulen sowie
Stellenanzeigen in regionalen Zeitungen.

Soweit die Bewerber der GVS nicht aus vorherigen eigenen Erhebungen bekannt waren, wurden sie in Vorstellungsgesprächen auf ihre Eignung geprüft. Als geeignet eingestufte Bewerber wurden zur Schulung eingeladen.

Die vierstündigen Schulungen wurden in einem theoretischen und einem praktischen Teil durchgeführt. Inhalte des theoretischen Teils waren Organisatorisches, Ziele der Erhebung, Erhebungsnetz, Fahrzeugtypen, Aufteilung der Erheber auf den Fahrzeugen, Durchführung der Zählung, Abfragen der Wegekette mittels Handheld, Erkennen der Tarife und Fahrscheine, Abfrage der Merkmale je Fahrschein, Abfrage Fahrtzweck und Abschätzung des Alters des befragten Fahrgastes. Daneben wurde Aspekte wie Höflichkeit und Freundlichkeit gegenüber den Fahrgästen sowie Teamarbeit vermittelt. In einem Praxisteil wurden entsprechende Probeinterviews und -zählungen durchgeführt.

Zusätzlich kamen im Zuge der Erhebung Personale zum Einsatz, die bereits langjährige Erfahrung im Umgang mit den Besonderheiten, die durch die räumliche Struktur des Landkreises bedingt werden, besitzen. Diese waren zeitweise in Ferienwohnungen im Landkreis Cloppenburg untergebracht.

3.2 Einsatzorte des Erhebungspersonals

Im Ergebnis der Anwerbung und der Schulungen wurde der Einsatz des Erhebungspersonals für das gesamte Erhebungsgebiet hauptsächlich vom GVS-Feldbüro in Oldenburg geplant, koordiniert und überwacht (vgl. Abschnitt 3.5). Für Notfälle während der Dienste stand das Feldbüro rund um die Uhr zur Verfügung.

3.3 Einsatzplanung

Die Einsatzplanung beinhaltete die Zusammensetzung der Dienste aus den zu erhebenden Fahrten je Wochentagtyp (Montag bis Freitag und Samstag). Die Umlaufdaten wurden unter anderem durch den Auftraggeber bei den Unternehmen angefragt und zur Verfügung gestellt. Den überwiegenden Teil holte sich die GVS eigenständig bei den Verkehrsunternehmen ein. Ziel war es die Einsatzplanung komplett anhand der Fahrzeugumlaufpläne zu orientieren.

Darauf basierend wurden die Dienste so geplant, dass die Erheber im Regelfall während eines Dienstes den Bus gar nicht oder nur in Einzelfällen zwischen den einzelnen Erhebungsfahrten wechseln mussten. Auf diese Weise sollte ein weitgehend reibungsloser Ablauf der Erhebung sichergestellt und Dienstaussfälle durch Verspätungen und verpasste Transferfahrten minimiert werden.

Bei Diensten, deren Starthaltestellen nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln von den Einsatzorten des Erhebungspersonals zu erreichen waren, und bei Diensten, deren Endhaltestelle nicht mehr in Richtung des jeweiligen Einsatzortes verlassen werden konnte, wurden Taxi-Transferfahrten eingesetzt.

Im letzten Schritt der Einsatzplanung wurden die Dienste datiert. Hierbei wurde versucht auf eine zufällige Verteilung zu achten, in der Summe jedoch auch auf eine weitgehende Gleichverteilung des Erhebungsvolumens zwischen den einzelnen Erhebungstagen eines Wochentagtyps.

Sofern Erhebungsfahrten nicht erfolgreich durchgeführt werden konnten, wurden entsprechende Nacherhebungen veranlasst.

3.4 Datenerfassung mit Handheld-Computern

Für die Zählung und Befragung wurden Handheld-Computer eingesetzt. Die Geräte konnten bei durchgehendem Betrieb bis zu 11 Stunden eingesetzt werden. Die Erfassungssoftware für die Geräte wurde von der GVS bereitgestellt. Mit der Software wurden die inhaltlichen Vorgaben für die Erhebung umgesetzt. Auf den Geräten waren neben den Erfassungsfenstern für die Zählung und Befragung noch weitere Informationen abgelegt:

Jeweiliger Dienstplan des Erhebungspersonals,
Fahrplandaten sowie
Vorgaben zur Aufgabenerfüllung.

Im Rahmen der Arbeitsvorbereitung wurde dem Erheber ein Handheld-Computer zugeteilt. Die Tagesdienstpläne wurden den Erhebern elektronisch übermittelt. Die Zähl- und Befragungsdaten wurden von den Erhebern elektronisch erfasst und lassen sich eindeutig den jeweiligen Erheber zuordnen.

Die folgenden Beispiele veranschaulichen das Prinzip der Funktionalität für die Verkehrserhebung.

Abbildung 1: Mobile Datenerfassung, Auswahl der Erhebungsfahrt und der Einstiegshaltestelle auf der Erhebungsfahrt



Abbildung 2: Mobile Datenerfassung, Auswahl der Fahrkarte, Angaben zu Zahlung und Fahrtzweck



Nach Dienstende wurden die Daten via WLAN an die GVS übermittelt und standen somit zur weiteren Bearbeitung zur Verfügung.

Daneben wurde nicht unerheblicher Teil der Daten auf Papier erfasst. Diese wurde anschließend digitalisiert und weiterverarbeitet. Die Gründe dafür werden in Kapitel 4 näher erläutert.

3.5 Erhebungsvolumen

Insgesamt wurden - über alle Wochentagtypen und Linien betrachtet - 647 Fahrten erhoben und 10.149 Fahrgäste interviewt (inkl. Mitfahrern). Die Erhebungsquote lag bei ca. 83%, die Befragungsquote (Anteil befragter Fahrgäste an allen gezählten Fahrgästen) bei ca. 85%. Tabelle 1 stellt die Erhebungs- und Befragungsquoten je Wochentagtyp dar. Die Befragungsquote liegt deutlich über dem in der Leistungsbeschreibung vorgegebenen Mindestwert. Die Erhebungsquote liegt teilweise unter 100%, gleichwohl wurde durch die Hochrechnung der Erhebungsdaten sichergestellt, dass in der Auswertung Aussagen zur Gesamtverkehrsnachfrage im Untersuchungsraum getroffen werden können. Gemäß Leistungsbeschreibung sollten die Linien 927, 944, 949, 952, 956 und 958 ebenfalls in die Erhebung einfließen. Diese verkehren jedoch gemeinschaftlich nicht mehr. Die in der Leistungsbeschreibung aufgeführten Linien 356 und 360 wurden nach Rücksprache nicht erhoben.

Tabelle 1: Erhebungs- und Befragungsquoten

Linie	Anzahl Fahrplanfahrten		Erhobene Fahrten		Erhebungsquote		Befragungsquote	
	Mo-Fr	Sa	Mo-Fr	Sa	Mo-Fr	Sa	Mo-Fr	Sa
280	16	10	16	9	100,0%	90,0%	93,7%	74,3%
288	12	0	12	0	100,0%	0,0%	87,5%	0,0%
380	31	14	32	13	103,2%	92,9%	74,1%	78,6%
900	44	9	35	8	79,5%	88,9%	74,5%	89,4%
901	12	2	10	2	83,3%	100,0%	86,9%	0,0%
902	12	2	10	2	83,3%	100,0%	83,6%	0,0%
903	15	2	11	2	73,3%	100,0%	90,1%	0,0%
904	13	2	8	2	61,5%	100,0%	98,4%	0,0%
905	40	4	26	3	65,0%	75,0%	83,4%	91,7%
906	16	2	14	2	87,5%	100,0%	91,9%	0,0%
907	9	0	8	0	88,9%	0,0%	82,8%	0,0%
908	2	0	1	0	50,0%	0,0%	100,0%	0,0%
910	16	8	15	6	93,8%	75,0%	75,8%	90,3%
911	23	2	23	2	100,0%	100,0%	97,4%	0,0%
913	14	2	8	2	57,1%	100,0%	98,9%	0,0%
915	23	3	21	2	91,3%	66,7%	82,8%	100,0%
916	10	2	7	2	70,0%	100,0%	78,4%	0,0%
917	36	2	27	2	75,0%	100,0%	84,3%	0,0%
924	4	2	4	2	100,0%	100,0%	81,3%	0,0%
925	22	8	19	7	86,4%	87,5%	76,9%	100,0%
926	11	0	6	0	54,5%	0,0%	83,4%	0,0%
928	13	0	9	0	69,2%	0,0%	75,8%	0,0%
929	11	0	10	0	90,9%	0,0%	86,1%	0,0%

Linie	Anzahl Fahrplanfahrten		Erhobene Fahrten		Erhebungsquote		Befragungsquote	
930	28	11	24	7	85,7%	63,6%	63,4%	100,0%
931	20	0	15	0	75,0%	0,0%	92,9%	0,0%
932	32	0	30	0	93,8%	0,0%	85,2%	0,0%
933	17	0	13	0	76,5%	0,0%	78,6%	0,0%
935	8	0	8	0	100,0%	0,0%	100,7%	0,0%
936	14	2	13	2	92,9%	100,0%	96,2%	100,0%
937	11	0	7	0	63,6%	0,0%	100,0%	0,0%
939	13	0	8	0	61,5%	0,0%	90,7%	0,0%
940	18	0	17	0	94,4%	0,0%	100,0%	0,0%
945	17	0	12	0	70,6%	0,0%	97,6%	0,0%
950	13	2	13	1	100,0%	50,0%	65,6%	0,0%
951	13	2	9	1	69,2%	50,0%	73,3%	100,0%
953	14	2	13	1	92,9%	50,0%	87,3%	0,0%
954	18	2	12	2	66,7%	100,0%	84,8%	0,0%
955	15	2	10	2	66,7%	100,0%	69,2%	100,0%
965	6	0	4	0	66,7%	0,0%	97,2%	0,0%
970	10	4	9	2	90,0%	50,0%	66,4%	100,0%
S90	16	0	12	0	75,0%	0,0%	79,5%	0,0%
Gesamt	688	103	561	86	81,5%	83,5%	83,6%	87,2%

3.6 Qualitätssicherung während und nach der Feldarbeit

Zur Gewährleistung einer möglichst hohen Qualität der erhobenen Daten wurden im Rahmen der Feldarbeit insbesondere folgende Maßnahmen ergriffen:

- gezieltes Auswahlverfahren bei der Anwerbung des Erhebungspersonals,
- ausführliche Schulung des Erhebungspersonals mit nochmaliger Eignungsprüfung,
- Nutzung der Handheld-Computer,
- intensive Betreuung des Erhebungspersonals über das Feldebüro sowie über Telefon-Hotlines,
- Kontrollen während der Erhebungsfahrten,
- umgehende Qualitätsprüfung der erhobenen Daten und der
- Einsatz von Erhebungspersonal mit mindestens dreijähriger Erfahrung.

Zur weiteren Vertiefung des geschulten Wissens erhielt jeder Erheber zudem ein Handbuch mit ausführlichen Erläuterungen u.a. zur Nutzung der elektronischen Erfassungsgeräte sowie zu den relevanten Tarifen und Fahrkarten.

Die Nutzung der elektronischen Erfassungsgeräte und der hierzu von der GVS entwickelten Software FANmobile erleichtert dem Erhebungspersonal durch wesentliche Hilfestellungen bei der Erfassung von Wegekettens und Fahrkarten die Arbeit und erlaubt durch die pro Datensatz angelegten Zeitstempel auch eine wirkungsvolle Kontrolle des Erhebungspersonals.

Der Erfolg einer Erhebung hängt jedoch wesentlich auch vom Verhalten der Erheber während der Erhebungsfahrten ab. Merkmale wie

freundliches Erscheinungsbild, gute Ansprache und korrektes Verhalten gegenüber Fahrgästen und dem Personal der Verkehrsunternehmen,

korrekter Ablauf der Fahrgastzählung und -befragung und

Fleiß in Bezug auf die Anzahl der geführten Interviews

können nur vor Ort in den zu erhebenden Bussen überprüft werden. Aus Sicht der GVS hat es sich bei derartigen Erhebungen bewährt, Kontrollfahrten unangekündigt, aber offen durchzuführen (Kontrollleur aus dem Betreuersteam der Erhebung, wird vom Erhebungspersonal erkannt). Offene Kontrollen können sehr kurzfristig und zielgerichtet angesetzt werden, zudem kann bei auftretenden Mängeln umgehend noch während der Erhebungsfahrt gegengesteuert werden. Demgegenüber erfordern verdeckte Kontrollen im Regionalbusbereich meist einen langwierigen Planungsvorlauf, sind wenig effektiv und die Ergebnisse liegen im Nachgang vergleichsweise spät vor.

Nach der Übernahme in die Software FAN der GVS wurde eine Qualitätsprüfung der erhobenen Daten vorgenommen. Diese betraf insbesondere:

Vollständigkeit der Daten,

Qualität der Erhebungsaufzeichnung,

Auffällige Unplausibilitäten (unvollständige Datensätze, unplausible Zeitstempel der Datensätze, Differenzen in den Zählraten, ungenügende Anzahl an Interviews, keine/wenige Umsteiger, unplausible Erfassung bei Mitnahmeregelungen, Fahrweg passt nicht zur angegebenen Fahrkarte,...),

Bemerkungen und zusätzliche Angaben des Erhebungspersonals (Verspätungen, besondere Vorkommnisse,...).

In Fällen, in denen die Datenqualität nicht den Anforderungen genügt, wurde die entsprechende Fahrt zur Nacherhebung angesetzt.

Die weitere Plausibilitätsüberprüfung wurde unter Anwendung der Datenverarbeitung mit der Software FAN im GVS-Büro Hannover vorgenommen. Die Arbeiten wurden parallel zur Feldarbeit begonnen.

In der Software FAN sind die einzelnen Interviews eindeutig den Linienfahrten zugeordnet auf denen die Erhebung stattgefunden hat. Für jedes Interview wurde überprüft:

Zulässigkeit der Wegekette (zeitlich, räumlich) anhand der elektronischen Datenbasis

Zulässigkeit von Ein-/Ausstiegs- und Umstiegshaltestellen der erhobenen Fahrt (je Linie und Richtung)

Übereinstimmung von Haltestellen aus Vor- bzw. Nachläufen, mit Linienangaben, Verknüpfung von Umstiegshaltestellen über Fußwege

Gültigkeit des benutzen Fahrausweises (räumlich und zeitlich)

Zeitliche Beschränkung von Mitnahmeregelungen bei den entsprechenden Fahrausweisen

4 Besonderheiten während der Feldarbeit

Hervorzuheben ist die intensive Öffentlichkeitsarbeit durch den Landkreis. In Zusammenarbeit mit der GVS wurden ein Elternbrief sowie eine Pressemitteilung erstellt, die die Schulen und Einwohner im Kreisgebiet über die anstehende Verkehrserhebung informierten. Diese Unterstützung erleichterte die Feldarbeit erheblich, da man dadurch eine höhere Akzeptanz und Teilnahmebereitschaft bei den Fahrgästen erreichte.

Die Mithilfe der Busfahrer bei der Interviewdurchführung - insbesondere bei der Befragung der sehr jungen Fahrgäste - ist ebenfalls hervorzuheben, gerade vor dem Hintergrund, dass dieses eine zusätzliche Belastung für das Fahrpersonal darstellte.

Die Weser-Ems-Bus unterstützte die Erhebungsvorbereitung durch die Übermittlung der Fahrplandatenbasis (elektronische Fahrplandaten, Haltestellen) aus dem niedersachsenweiten Fahrplandatenpool. Die Verkehrsunternehmen unterstützten die Erhebung maßgeblich durch die Bereitstellung von Umlaufplänen.

Die Landkreise fragten im Vorfeld der Erhebung Grunddaten bei den Verkehrsunternehmen an. Diese wurden zum Teil bereitwillig an GVS übermittelt. Andere Verkehrsunternehmen übermittelten die Daten bzw. erteilten die Freigabe zur Übermittlung der Daten erst nach Vorliegen einer unterzeichneten, bilateralen Vertraulichkeitserklärung zwischen GVS und dem jeweiligen Verkehrsunternehmen. Dieser Abstimmungsprozess führte zu zeitlichen Verzögerungen, so dass planungsrelevante Grunddaten erst kurz vor Erhebungsbeginn vorlagen.

Die Erhebungsvorbereitung wurde dadurch erschwert, dass es Abweichungen zwischen den aus dem Fahrplandatenpool übernommenen Fahrplandaten und den verfügbaren Ausdruckfahrplänen (PDF-Fahrpläne) ab. Die dabei festgestellten Abweichungen mussten mit erheblichem Zeitaufwand händisch korrigiert werden. Der Abgleich der Umlauf- mit den Fahrplandaten zeigte weitere Abweichungen und führte ebenfalls zu manuellen Korrekturen der Fahrplandatenbasis. Auch bei den in den elektronischen Fahrplandaten enthaltenen Haltestellenkoordinaten wurden im Vorfeld und während der Erhebungsdurchführung einige Abweichungen zu den tatsächlichen Koordinaten festgestellt und manuell korrigiert.

Die Erheberdienste wurden aus arbeitsökonomischen Gründen auf Grundlage der vorliegenden Umlaufinformationen geplant. Fallweise mussten die Umlaufinformationen tagesaktuell nachgefragt werden. Im stark bedarfsorientiert ausgerichteten Schülerverkehr kann es dennoch zu unerwarteten Änderungen der Fahrzeugumläufe kommen, die dazu führen, dass die Fahrzeuge anders als in den vorab geplanten Erheberdiensten vorgesehen verkehren. In der Erhebungsdurchführung konnten die Erhebungsdaten bei unerwarteten Änderungen der Fahrzeugumläufe nicht mehr elektronisch erfasst werden. Alternativ wurde die Erhebung mit Behelfsbögen auf Papier durchgeführt. Daraus ergab sich im Nachgang ein zusätzlicher manueller Erfassungsaufwand.

Einige Erhebungslinien wurden durch Baustellen beeinträchtigt:

Betroffen war unter anderem Linie 902 im Dezember 2016. Durch die Baustelle wurden die Haltestellen Scharrelerdamm und Sedelsberg Kolonie nicht durch jene Linie bedient. Die Haltestellen wurden durch einen anderen Bus, welcher die Baustelle durchfuhr, angefahren, wodurch die Fahrgäste über eine andere Route zur Grundschule Scharrel und zum Schulzentrum Ramsloh gelangten.

Daneben gab es durch Baustellen im Raum Garrel auf Linie 900 zum Teil vom Fahrplan abweichende Haltestellenreihenfolgen.

Eine Brückensperrung im Umfeld des Elisabethfehnkanals führte im Dezember 2016 zu einer veränderten Haltestellenfolge auf der Linie 901.

Darüber hinaus waren zahlreiche weitere, kleinere Sperrungen zu verzeichnen, die dazu führten, dass einzelne Haltestellen nicht angefahren wurden. Betroffen waren beispielsweise die Linien 139, 903, 929 und 931.

Neben Linienvorläufen, die sich unmittelbar durch Baustellen änderten, gab es auf einigen Linien Änderungen, die im Vorhinein nicht absehbar waren. Die Fahrt 12:35 Uhr ab Ramsloh, Schulzentrum der Linie 902 wurde beispielsweise auf drei Busse mit unterschiedlichen Fahrtvorläufen aufgeteilt. Die Auffindung der ursprünglich zur Erhebung angesetzten Fahrt konnte dennoch in Absprache mit den jeweiligen Busfahrern gelingen. Die zusätzlichen Fahrten der Linie 902 mussten in die Grundgesamtheit einfließen, was allerdings vor dem Hintergrund der Informationslage nicht möglich war. Die Fahrten können, da sie zudem einen veränderten Linienvorlauf vorweisen, nicht als etwaige Verstärkerfahrt gewertet werden. Zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass es sich bei diesen Fahrten um freigestellte Schülerverkehre handelt. Sie konnten daher nicht bei der Verkehrserhebung berücksichtigt werden.

Die Erhebungsdurchführung wurde durch folgende Aspekte erschwert:

Die genaue Haltestellenlage konnte vorab in der Erhebungsplanung und vor Ort in der Erhebungsdurchführung teilweise nicht verortet werden.

Fehlende Haltestellenmasten, Aushangfahrpläne, Busbuchten und -steige erschwerten das Auffinden der Haltestellen für das Erhebungspersonal. Erkennbar waren einige Haltepunkte lediglich anhand der dort auf Beförderung wartenden Schüler.

Die Haltestellen wurden teilweise in anderer Reihenfolge und Richtung als im Fahrplan veröffentlicht angefahren.

Start-, Zwischen- oder Endhaltestellen wurden teilweise nicht bedient, obwohl sie im Fahrplan ausgewiesen werden.

Durch fehlende Beschriftung von Haltestellen konnten Fahrgäste, zum überwiegenden Teil Schüler, teilweise keine genauen Auskünfte zur Zustiegs- bzw. Ausstiegshaltestelle machen. Diese wurden in diesen Fällen nur grob beschrieben. In Absprache mit den Busfahrern konnten die Wegekette fallweise rekonstruiert werden. Dieser Punkt erschwerte eine stringente Interviewführung. Daraus resultierend ergab sich wieder ein erhöhter Arbeitsaufwand im Feld selbst und in der späteren Aufbereitung und Interpretation der Daten.

Das Auffinden der Erhebungsfahrten ist an zentralen Knotenpunkten im morgendlichen Schülerverkehr äußerst schwierig, da viele Busse gleichzeitig abfahren und für Ortsunkundige die Beschilderung nicht erkennbar oder unverständlich ist.

In der Erhebungsdurchführung führte die im Vorfeld bereits bekannte Thematik der fehlenden Fahrtberechtigungen von Schülern der 1. bis 10. Klasse zu Problemen in der Feldarbeit. Die Schüler des Kreises Cloppenburg konnten nicht rechtzeitig zum Schulbeginn mit Schülersammelzeitkarten (SSZK) versorgt werden. Die Erheber mussten daher zunächst vor Ort feststellen, ob überhaupt ein Anspruch auf eine SSZK bestand. Dies konnte nur durch die Erfragung bzw. das Abschätzen des Alters und der jeweiligen Klassenstufe erfolgen. War der Anspruch nicht gegeben und es wurde kein alternatives Ticket in Form einer vorhandenen Schülermonatskarte vorgezeigt, wurde der Fahrgast als Schwarzfahrer erfasst. Die SSZK hätten ferner den Vorteil geboten, die Erfassung der Wegekette erheblich zu erleichtern. Wie bereits oben erwähnt, können viele - insbesondere junge Fahrgäste - den Namen ihrer jeweiligen Zu- bzw. Ausstiegshaltestelle nicht benennen. Da diese Haltestellennamen auf den Berechtigungskarten für Schüler(sammel)zeitkarten eingetragen werden, hätten die Erheber diese Angaben leicht übernehmen und so erheblich effizienter und genauer Befragen können.

Im Zuge der Erhebung gab es vereinzelt Sprachprobleme mit den Fahrgästen. Bestimmte Linien wurden unter anderem durch Flüchtlinge genutzt, um beispielsweise zum Sprachkurs zu gelangen. Die Interviews konnten allerdings wiederum mit Hilfe des Fahrpersonals, das in der Regel über Hintergrundwissen zu den Personengruppen verfügte, durchgeführt werden.

Die mobile elektronische Datenerfassung stößt bei Abweichungen in den Fahrplandaten zu dem tatsächlich gefahrenen Fahrplan an ihre Grenzen, so dass die Daten teilweise mit Stift und Papier erfasst und später aufwendig digitalisiert werden mussten. Zudem mussten viele Erhebungsfahrten aufgrund von Problemen in der Erhebungsdurchführung ausfallen und neu zur Erhebung angesetzt werden.

5 Hochrechnung

Bei der Hochrechnung der Erhebungsdaten werden die erfassten Daten auf die Gesamtheit des Verkehrsaufkommens im ÖPNV hochgerechnet. Die Hochrechnung erfolgt in mehreren Schritten. Die verschiedenen Schritte werden in den folgenden Kapiteln beschrieben.

5.1 Hochrechnung der Interviews auf die Fahrt

5.1.1 Verfahrensweise mit Antwortverweigerern

Interviews mit Antwortverweigerern wurden vor der Hochrechnung der Interviews entfernt. Somit fanden nur gültige Interviews mit Angaben zu Wegekette, Fahrschein etc. Eingang in die Auswertung. Die verbliebenen gültigen Interviews erhalten damit ein höheres Gewicht.

5.1.2 Hochrechnung an den Einsteigern

Die interviewten Fahrgäste wurden für jede einzelne Busfahrt an der Haltestelle hochgerechnet, an der sie eingestiegen sind. Der Hochrechnungsfaktor ergibt sich aus den an der Haltestelle gezählten Einsteigern dividiert durch die an der Haltestelle interviewten Fahrgäste.

5.1.3 Ausgleich der Ein- und Aussteiger

Aus der reinen Einsteigerhochrechnung wurde mit den hochgerechneten Interviews das tatsächliche Mengengerüst der Einsteiger reproduziert. Bedingt durch den statistischen Stichprobenfehler der Interviewbefragung ergeben sich in einer Auswertung daraus nicht zwangsläufig auch die gezählten Aussteiger. Die Einhaltung dieser Bedingung ist allerdings zur sachgerechten Abbildung der Verkehrsleistung mit den Befragungsdaten notwendig. Für die Anpassung der hochgerechneten Interviews an die Ein- und Aussteiger kam ein iteratives, mathematisches Ausgleichsverfahren zur Anwendung.

5.1.4 Verfahrensweise mit mehrfach erfassten Umsteigern

Bedingt durch die linienweise durchgeführte Verkehrserhebung wurden die Umsteiger zwischen den Erhebungslinien entsprechend der Anzahl der gefahrenen Teilabschnitte mehrfach in der Befragung erfasst. Dabei gelangten Einfach-Umsteiger zweimal in die Befragung, Mehrfach-Umsteiger entsprechend häufiger.

Da die Informationen über die Umsteiger mehrfach vorliegen, gehen diese bei Auswertungen, die über die linienweise Betrachtung hinausgehen, mit einem Korrekturfaktor in die Hochrechnung ein, der dem Kehrwert der Anzahl getätigter Teilfahrten entspricht. Die Interviews werden über die Anzahl der Teilfahrten gemittelt.

5.2 Hochrechnung auf das Fahrplanangebot

Bei einer Erhebungsquote (Anzahl erhobener Fahrten zu Anzahl Fahrplanfahrten) von 100% beträgt der Hochrechnungsfaktor auf das Fahrplanangebot 1,0. Bei einer Erhebungsquote unter 100% erfolgte eine Hochrechnung in Tageszeitschichten, der Hochrechnungsfaktor auf das Fahrplanangebot liegt dann über 1,0.

5.3 Gewichtung des Wochentagtyps Montag bis Freitag

Bei der Hochrechnung auf den Wochentagtyp Montag bis Freitag wurde beachtet, dass nicht alle Erhebungsfahrten an sämtlichen Tagen dieses Wochentagtyps verkehren. Eine montags bis freitags verkehrende Fahrt erhielt den Faktor 1,0, während beispielsweise eine Fahrt, die nicht am Mittwoch verkehrt, den Faktor 0,8 erhielt.

5.4 Hochrechnung auf Jahreswerte

Die Jahreswerte ergaben sich durch Multiplikation der Anzahl der Fahrgastfahrten mit der Anzahl der Tage je Wochentagtyp im Normjahr.

Tabelle 2: Hochrechnung aufs Jahr – Anzahl Tage je Wochentagtyp

Wochentagtyp	Anzahl Tage je Wochentagtyp im Normjahr
Montag bis Freitag	253
Samstag	53
Summe (Montag bis Samstag)	306

5.5 Jahresganglinie

Für die Extrapolation der erhobenen Verkehrsnachfrage auf die nicht erhobenen Kalendermonate können - sofern vorhanden - Sekundärdaten in Form von tarif- und fahrausweisspezifischen Verkaufsstatistiken verwendet werden. Verkaufsstatistiken lagen nicht vor, so dass dieser Extrapolationsschritt entfiel.

6 Auswertung

Sämtliche Hochrechnungen und Auswertungen erfolgen in FAN FahrgastAnalyse im Nahverkehr unter Rückgriff auf die einzelnen Interviews und die zugeordneten Hochrechnungsfaktoren, mit abschließender Rundung der Ergebnisse. Aufgrund dessen können die Summen aller sachlich, räumlich oder zeitlich differenzierten Auswertungen von dem Ergebnis der Gesamtauswertung abweichen. Die Abweichung beträgt in der Regel deutlich weniger als ein Prozent.

Die Zählrohdaten sind im Anhang 1 zu finden. Auch die Kursbelastungslisten in Anhang 2 sind auf Grundlage der Zählrohdaten erstellt worden. Die weiteren Auswertungen basieren auf den hochgerechneten Befragungsdaten. Die im Folgenden aufgeführten Ergebnisse sind Globalauswertungen über alle in Tabelle 1 aufgeführten Erhebungslinien. In der Globalauswertung werden umsteigenden Fahrgäste entsprechend der in Kapitel 5.1.4 beschriebenen Umsteigergewichtung behandelt.

Die Auswertungen wurden für die Wochentagstypen

Montag bis Freitag,

Samstag

und sofern sinnvoll für einen durchschnittlichen Jahreswert (Montag bis Samstag)

vorgenommen.

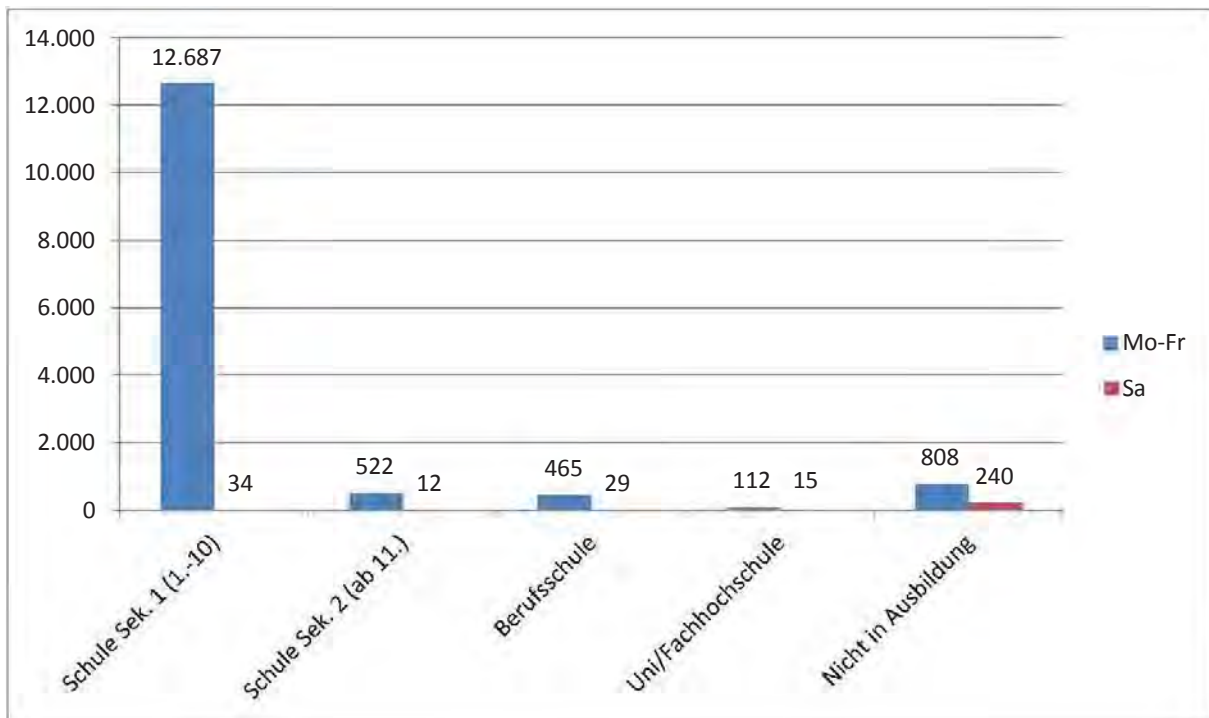
Dort wo es der Übersichtlichkeit dient, werden die differenzierten Ergebnisse je Linie und Fahrt im Anhang in Excel dargestellt. Auch bei den nach Linie/Fahrt differenzierten Ergebnissen kann es zu rundungsbedingten Abweichungen kommen. Darüber hinaus ist zu beachten, dass bei den Fahrten- und Linienenergebnissen keine Umsteigergewichtung gemäß Kapitel 5.1.4 zum Tragen kommt.

6.1 Anzahl Fahrgäste

Die Anzahl der Fahrgäste ist in den nachfolgenden Abbildungen über alle Linien nach sozioökonomischen Merkmalen wie Schüler/Nicht-Schüler, Alter und Geschlecht dargestellt. Eine Übersicht je Fahrt ist im Anhang 3 bzw. je Linie und Wochentagstyp im Anhang 4 zu finden.

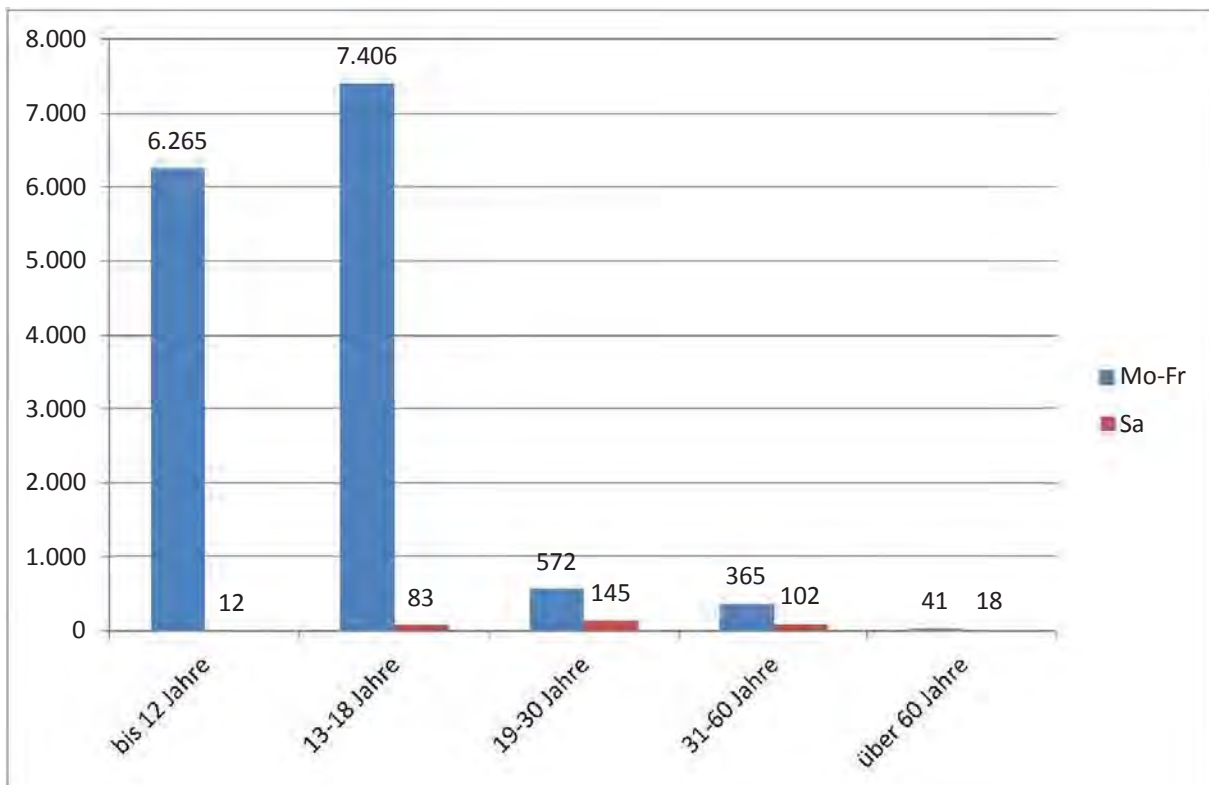
Mit Abstand den größten Anteil an den Fahrgästen haben montags bis freitags die Schüler der Sekundarstufe I. Die Jedermannfahrgäste stellen mit weitem Abstand die zweitgrößte Nutzergruppe dar. Die samstägliche Verkehrsnachfrage ist sehr gering. Samstags sind hauptsächlich Jedermannfahrgäste unterwegs.

Abbildung 3: Fahrgäste differenziert nach Ausbildungsstand (Persf./d)



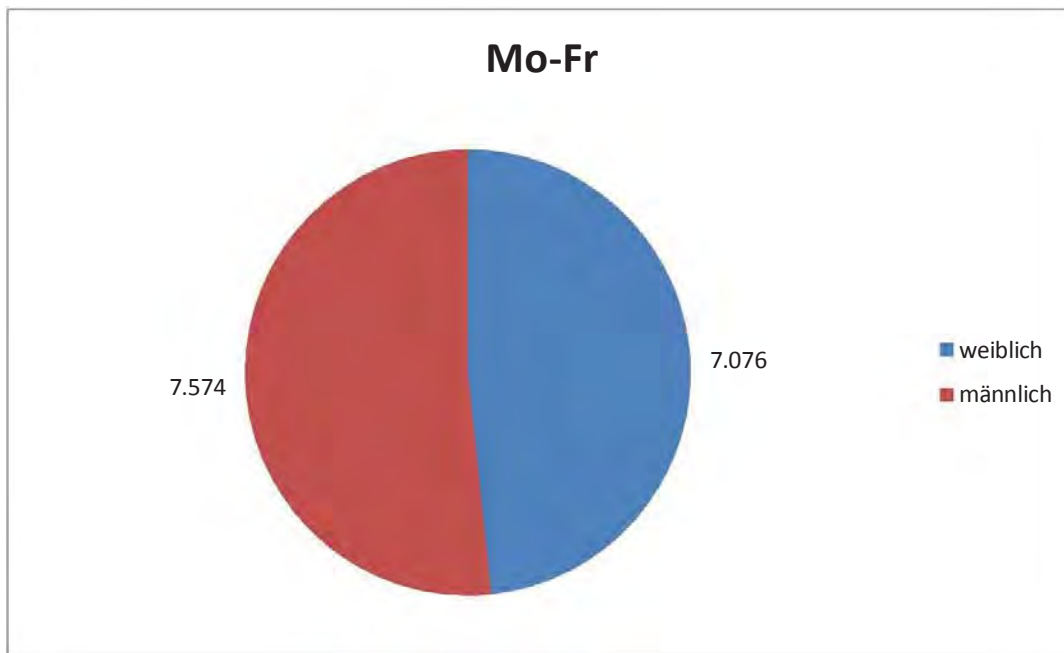
Datengrundlage: Befragungsdaten

Abbildung 4: Fahrgäste differenziert nach Altersklasse (Persf./d)



Datengrundlage: Befragungsdaten

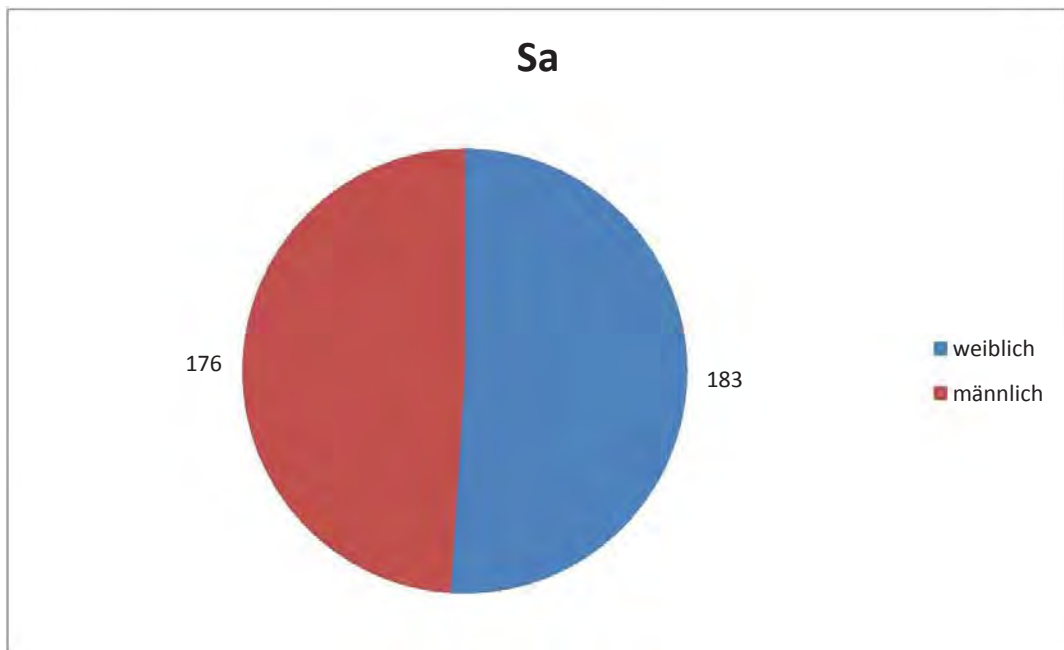
Abbildung 5: Geschlechterverteilung der Fahrgäste, Montag bis Freitag (Persf./d)



Datengrundlage: Befragungsdaten

Der prozentuale Anteil weiblicher Fahrgäste liegt am Wochentagtyp Montag bis Freitag bei 48% und 52% bei den männlichen Fahrgästen. Auch am Wochentagtyp Samstag ist der Anteil männlicher/weiblicher Fahrgäste in etwa gleich.

Abbildung 6: Geschlechterverteilung der Fahrgäste, Samstag (Persf./d)



Datengrundlage: Befragungsdaten

6.2 Linienübersicht (Persf., Pkm, MRW)

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Anzahl an Personenfahrten (Persf.), Verkehrsleistung (Pkm) und die mittlere Reiseweite (MRW in Kilometern/Persf.) je Wochentagstyp und Linie.

Tabelle 3: Linienübersicht (Persf., Pkm, MRW)

Linie	Montag bis Freitag			Samstag			Montag bis Samstag		
	Persf./d	Pkm/d	MRW	Persf./d	Pkm/d	MRW	Persf./a	Pkm/a	MRW
280	274	4.587	16,3	75	3.176	42,2	73.303	1.328.821	17,7
288	8	249	19,6	0	0	0,0	1.983	62.965	19,6
380	134	5.357	39,3	44	2.132	48,8	36.143	1.468.440	39,9
900	1.500	39.606	26,0	60	1.224	20,3	382.637	10.085.241	26,0
901	350	3.860	11,0	0	0	0,0	88.601	976.542	11,0
902	619	6.904	11,1	0	0	0,0	156.709	1.746.731	11,1
903	306	2.430	7,9	0	0	0,0	77.470	614.700	7,9
904	147	1.179	8,0	0	0	0,0	37.247	298.395	8,0
905	599	12.206	19,7	26	792	30,9	152.804	3.130.140	19,8
906	429	3.503	8,0	0	0	0,0	108.511	886.282	8,0
907	410	3.024	7,2	0	0	0,0	103.642	765.180	7,2
908	4	17	4,2	0	0	0,0	1.012	4.299	4,2
910	101	3.460	33,8	38	1.472	38,3	27.505	953.325	34,1
911	254	3.562	14,0	0	0	0,0	64.303	901.121	14,0
913	308	3.225	10,5	0	0	0,0	77.856	815.840	10,5
915	600	7.820	13,0	3	38	12,8	151.899	1.980.506	13,0
916	111	1.377	12,4	0	0	0,0	27.982	348.334	12,4
917	498	4.825	9,6	0	0	0,0	126.020	1.220.779	9,6
924	96	1.494	15,6	0	0	0,0	24.288	377.948	15,6
925	267	4.017	15,0	12	222	19,0	68.229	1.027.938	15,1
926	341	4.298	12,6	0	0	0,0	86.148	1.087.352	12,6
928	255	2.363	9,2	0	0	0,0	64.591	597.958	9,2
929	324	2.698	8,3	0	0	0,0	81.846	682.661	8,3
930	1.004	19.978	19,7	65	1.518	23,5	257.443	5.134.919	19,7
931	434	3.956	9,1	0	0	0,0	109.743	1.000.982	9,1
932	588	7.298	12,4	0	0	0,0	148.737	1.846.320	12,4
933	235	2.027	8,6	0	0	0,0	59.506	512.728	8,6
935	147	2.448	16,7	0	0	0,0	37.053	619.464	16,7
936	596	7.936	13,3	20	623	31,2	151.750	2.040.945	13,4
937	82	680	8,0	0	0	0,0	20.809	171.962	8,0
939	197	2.442	12,4	0	0	0,0	49.854	617.778	12,4
940	454	10.037	22,0	0	0	0,0	114.899	2.539.460	22,0
945	225	3.486	15,4	0	0	0,0	56.834	881.855	15,4

Linie	Montag bis Freitag			Samstag			Montag bis Samstag		
	Persf./d	Pkm/d	MRW	Persf./d	Pkm/d	MRW	Persf./a	Pkm/a	MRW
950	250	1.330	5,2	0	0	0,0	63.305	336.437	5,2
951	325	787	2,4	8	29	3,8	82.522	200.658	2,4
953	259	2.152	8,0	0	0	0,0	65.544	544.399	8,0
954	397	1.762	4,4	0	0	0,0	100.367	445.837	4,4
955	775	13.109	16,7	4	67	16,8	196.361	3.320.055	16,7
965	416	6.069	14,4	0	0	0,0	105.281	1.535.517	14,4
970	158	2.564	16,3	5	165	32,4	40.135	657.370	16,4
S90	176	5.322	29,8	0	0	0,0	44.430	1.346.443	29,8
Gesamt /Ø	14.649	215.444	14,6	359	11.458	31,9	3.725.296	55.114.627	14,7

Datengrundlage: Befragungsdaten

6.3 Auslastung Haltestellen

Die Haltestellenbelastung setzt sich aus der Summe der

(Erst-) Einsteiger,

(Letzt-) Aussteiger,

Umsteiger zwischen den Linien eines Verkehrsunternehmens und

Übersteiger zwischen den Verkehrsunternehmen

an der jeweiligen Haltestelle zusammen. Um- und Überstiege, die zuzüglich eines Fußweges an verschiedenen Haltestellen stattfinden, werden an jeder der beiden beteiligten Haltestellen erfasst.

Um einen schnellen Überblick zu erhalten, sind die in der Gesamtsumme am stärksten frequentierten Haltestellen für alle Erhebungslinien zusammengefasst und in den folgenden Tabellen dargestellt. Eine detaillierte Auflistung je Linie/Haltestelle ist im Anhang 7 zu finden.

Tabelle 4: Haltestellenbelastung (Top 30 im Gesamtnetz), Montag bis Freitag (Persf./d)

Haltestelle	Ort	Einsteiger	Aussteiger
Hansaplatz	Friesoythe	989	814
Bahnhof	Cloppenburg	804	636
ZOB	Cloppenburg	788	1.072
Schulzentrum/Ringstraße	Löningen	635	594
Ramsloh Schulzentrum	Saterland	614	480
Schulzentrum	Friesoythe	386	420
Hook	Cloppenburg	293	261

Haltestelle	Ort	Einsteiger	Aussteiger
Sedelsberg Busbahnhof	Saterland	266	163
Altenoythe Schulzentrum	Friesoythe	232	392
Ellerbrockerstraße	Friesoythe	216	162
Schulzentrum	Garrel	209	216
Schulzentrum	Barßel	204	162
Schulzentrum/KiGa St. Franziskus	Emstek	189	178
Schulzentrum	Cloppenburg	187	211
Schulzentrum	Lindern	177	146
Elsten Grundschule	Cappeln	175	53
Auen Meyer	Lindern	170	16
Schulzentrum	Essen (OL)	156	42
Schulzentrum (Oldb)	Bösel	149	158
Bahnhof	Barßel	140	147
Schulzentrum	Molbergen	133	0
Kirche	Garrel	123	88
Am Schützenplatz	Molbergen	123	101
Schulzentrum Lehárstraße	Cloppenburg	115	76
Bahnhof	Löningen	112	229
Schulzentrum (Kr Cloppenburg)	Lastrup	108	112
Moorhook	Molbergen	96	45
Schulzentrum	Cappeln	94	96
Kath. Kirche (Oldb)	Bösel	93	155
Brinkstraße (Kr Cloppenburg)	Lastrup	91	124

Datengrundlage: Befragungsdaten

Tabelle 5: Haltestellenbelastung (Top 30 im Gesamtnetz), Samstag (Persf./d)

Haltestelle	Ort	Einsteiger	Aussteiger
Kath. Kirche (Oldb)	Bösel	36	11
Bahnhof	Barßel	34	26
ZOB	Oldenburg	30	26
Hansaplatz	Friesoythe	29	31
Bahnhof	Löningen	22	18
Bahnhof	Cloppenburg	21	32
Ellerbrockerstraße	Friesoythe	15	25
Ev. Kirche	Friesoythe	14	5
ZOB	Cloppenburg	12	8

Haltestelle	Ort	Einsteiger	Aussteiger
Abzw. Bösel	Garrel	12	0
Marktplatz	Cloppenburg	11	8
Lappan	Oldenburg	10	23
Neumarkhausen ehem. Schule	Friesoythe	10	0
Süddorf Wendeplatz	Edeweicht	8	1
Brinkstraße (Kr Cloppenburg)	Lastrup	6	0
Hook	Cloppenburg	5	20
Nieholte	Lastrup	5	11
Schlossplatz	Oldenburg	5	0
Thüler Straße/BBS	Friesoythe	5	14
Galgenmoor Dümmerstraße	Cloppenburg	5	0
Süd	Garrel	4	0
Bahnhof	Essen (OL)	4	8
Elisabethfehn Schule Süd	Barßel	4	2
Kirche	Garrel	3	2
Harkebrügge Am Karlsberg	Barßel	3	1
Augustendorf H. Stammermann	Friesoythe	3	0
Petersdorf Eichenstraße	Bösel	3	5
Altenoythe Brand	Friesoythe	3	1
Pfarrer-Götting-Platz (Kr Cloppenburg)	Lastrup	2	6
Neumarkhausen Olden Streek	Friesoythe	2	0

Datengrundlage: Befragungsdaten

Tabelle 6: Haltestellenbelastung (Top 30 im Gesamtnetz), Montag bis Samstag (Persf./a)

Haltestelle	Ort	Einsteiger	Aussteiger
Hansaplatz	Friesoythe	251.717	207.650
Bahnhof	Cloppenburg	204.560	162.631
ZOB	Cloppenburg	200.077	271.648
Schulzentrum/Ringstraße	Löningen	160.719	150.327
Ramsloh Schulzentrum	Saterland	155.264	121.363
Schulzentrum	Friesoythe	97.590	106.332
Hook	Cloppenburg	74.511	67.177
Sedelsberg Busbahnhof	Saterland	67.217	41.335
Altenoythe Schulzentrum	Friesoythe	58.570	99.113
Ellerbrockerstraße	Friesoythe	55.447	42.420
Schulzentrum	Garrel	52.774	54.712

Haltestelle	Ort	Einsteiger	Aussteiger
Schulzentrum	Barßel	51.721	40.860
Schulzentrum/KiGa St. Franziskus	Emstek	47.798	44.907
Schulzentrum	Cloppenburg	47.249	53.349
Schulzentrum	Lindern	44.882	36.812
Elsten Grundschule	Cappeln	44.184	13.409
Auen Meyer	Lindern	43.088	4.011
Schulzentrum	Essen (OL)	39.583	10.667
Schulzentrum (Oldb)	Bösel	37.645	40.087
Bahnhof	Barßel	37.274	38.564
Schulzentrum	Molbergen	33.624	0
Kirche	Garrel	31.251	22.243
Am Schützenplatz	Molbergen	31.162	25.638
Bahnhof	Löningen	29.484	58.802
Schulzentrum Leharstraße	Cloppenburg	29.128	19.235
Schulzentrum (Kr Cloppenburg)	Lastrup	27.375	28.336
Kath. Kirche (Oldb)	Bösel	25.525	39.749
Moorhook	Molbergen	24.395	11.450
Schulzentrum	Cappeln	23.782	24.162
Brinkstraße (Kr Cloppenburg)	Lastrup	23.423	31.253

Datengrundlage: Befragungsdaten

6.4 Nutzung der Ticketarten

Die Nutzung der verschiedenen Fahrausweise im Landkreis ist detailliert ausgewertet worden und befindet sich aufgrund der Übersichtlichkeit im Anhang 5. Die nachfolgenden Tabellen ermöglichen jedoch einen Überblick über die Tarifnutzung im Gesamtnetz.

Tabelle 7: Übersicht der Tarifnutzung

Tarif / Wochentagtyp	Montag bis Freitag		Samstag		Montag bis Samstag	
	Persf./d	Anteil	Persf./d	Anteil	Persf./a	Anteil
VGW Vechta	4	0,0%	0	0,0%	1.011	0,0%
VGC Cloppenburg	14.146	96,6%	257	71,5%	3.592.604	96,4%
Stadtbus Vechta	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
moobil+	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
VBN	3	0,0%	4	1,0%	1.036	0,0%
Haustarife	147	1,0%	71	19,7%	40.897	1,1%
Semestertickets und sonstige	350	2,4%	28	7,8%	90.127	2,4%
Summe	14.650	100,0%	360	100,0%	3.725.675	100,0%

Datengrundlage: Befragungsdaten

Tabelle 8: Übersicht der Fahrausweisnutzung nach Fahrausweisgattungen

Fahrausweisgattung / Wochentagtyp	Montag bis Freitag		Samstag		Montag bis Samstag	
	Persf./d	Anteil	Persf./d	Anteil	Persf./a	Anteil
VGW Bartarif	2	0,0%	0	0,0%	505	0,0%
VGW Schülersammelzeitkarte	2	0,0%	0	0,0%	506	0,0%
VGC Bartarif	799	5,5%	186	51,6%	212.054	5,7%
VGC Zeitkarte Erwachsene	199	1,4%	23	6,4%	51.439	1,4%
VGC Schülersammelzeitkarte	12.840	87,6%	48	13,4%	3.251.101	87,3%
VGC Schülerzeitkarten	209	1,4%	0	0,0%	52.942	1,4%
VGC Kinderzeitkarten	26	0,2%	0	0,0%	6.572	0,2%
VGC Kindergartenzeitkarten	73	0,5%	0	0,0%	18.497	0,5%
VBN Bartarif	0	0,0%	2	0,4%	80	0,0%
VBN Zeitkarten Erwachsene	2	0,0%	0	0,0%	466	0,0%
VBN Schülerzeitkarten	2	0,0%	2	0,6%	491	0,0%
Semestertickets	110	0,7%	13	3,6%	28.415	0,8%
Schwerbehindertenausweis	32	0,2%	13	3,5%	8.714	0,2%
Haustarif	147	1,0%	71	19,8%	40.897	1,1%
Sonstige	209	1,4%	3	0,7%	52.999	1,4%
Summe	14.651	100,0%	359	100,0%	3.725.675	100,0%

Datengrundlage: Befragungsdaten

6.5 Vor- und nachgelagerte Beförderungsarten

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick darüber, mit welchem Verkehrsmittel die befragten Personen die Einstiegs- und Ausstiegshaltestellen Erhebungsfahrt erreicht bzw. verlassen haben. Mit Abstand die meisten Fahrgäste sind fußläufig unterwegs. Es folgt mit großem Abstand der Zu- bzw. Abgang zu den Haltestellen mit dem Fahrrad und dem Bus. Alle anderen Verkehrsmittel spielen im Vergleich dazu nur eine untergeordnete Rolle. Auf den Fernverkehr wird am Hauptbahnhof Oldenburg umgestiegen, der mit der Linie 280 erreicht wird. In den Auswertungen wurden die Personenfahrten der Zu- und Abgänge aufaddiert, so dass die Werte etwa doppelt so hoch liegen, wie in den anderen Berichtstabellen. Detaillierte Auswertungen befinden sich im Anhang 6 differenziert nach Zu-/Abgangsverkehrsmittel.

Tabelle 9: Verkehrsmittelwahl für den Zu- bzw. Abgang zu den Haltestellen

Verkehrsmittel	Montag bis Freitag		Samstag		Montag bis Samstag	
	Persf./d	Anteil	Persf./d	Anteil	Persf./a	Anteil
Zu Fuß	27.999	94%	654	93%	7.116.505	94%
Fahrrad	890	3%	20	3%	226.218	3%
Kfz	252	1%	14	2%	64.261	1%
Fernverkehrszug	0	0%	2	0%	132	0%
Nahverkehrszug	26	0%	12	2%	6.999	0%
Bus	596	2%	2	0%	149.062	2%
Summe	29.763	100%	703	100%	7.563.176	100%

Datengrundlage: Befragungsdaten

6.6 Fahrtzwecke

Im Rahmen der Erhebung wurden alle interviewten Fahrgäste quell- und zielbezogen nach dem Fahrtzweck befragt. Hierbei wurden die folgenden Kategorien erfasst:

Arbeit/Beruf,
Ausbildung,
Schule,
Uni/FH,
von Zuhause/nach Zuhause,
Einkauf/Besorgung,
Freizeit/Erholung,
medizinische Versorgung,
sonstige Tätigkeit

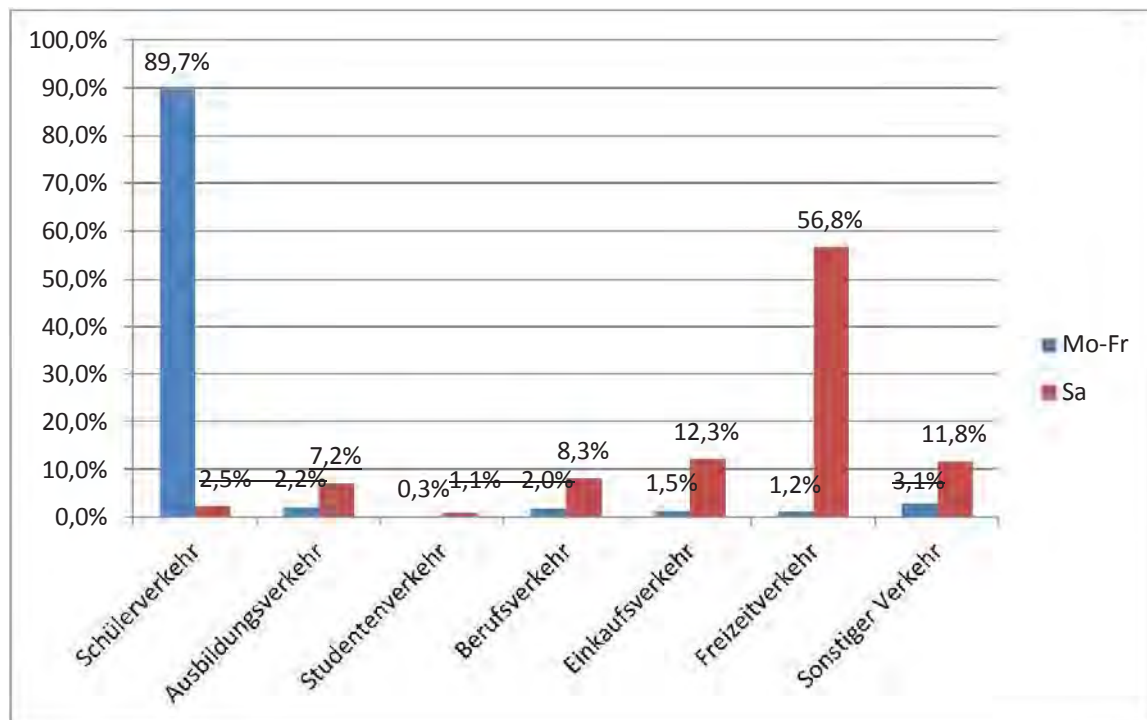
Die quell- und zielbezogen erhobenen Fahrtzwecke wurden für die Auswertung nach der folgenden Definition zu einfach indizierten Fahrtzwecken zusammengefasst:

Tabelle 10: Einfach indizierte Fahrtzwecke

Fahrtzweck	Definition
Schülerverkehr	Fahrten zwischen Wohnung und Schule
Ausbildungsverkehr	Fahrten zwischen Wohnung und Ausbildungsort
Studentenverkehr	Fahrten zwischen Wohnung und Universität/FH
Berufsverkehr	Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsort
Einkaufsverkehr	Fahrten zwischen Wohnung und Einkaufsort
Freizeitverkehr	Fahrten zwischen Wohnung und Freizeitort
Sonstiger Verkehr	Alle sonstigen Fahrten (z.B. Fahrten zwischen Arbeits- und Einkaufsort)

Die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die Fahrtzwecke ist in der folgenden Abbildung und Tabelle dargestellt. Detaillierte Ergebnisse können den Anhang 6 entnommen werden.

Abbildung 7: Aufteilung der Verkehrsnachfrage differenziert nach Fahrtzweck



Datengrundlage: Befragungsdaten

Tabelle 11: Aufteilung der Verkehrsnachfrage nach Fahrtzweck

Fahrtzweck	Montag bis Freitag		Samstag		Montag bis Samstag	
	Persf./d	Anteil	Persf./d	Anteil	Persf./a	Anteil
Schülerverkehr	13.142	89,7%	9	2,5%	3.325.500	89,3%
Ausbildungsverkehr	317	2,2%	26	7,2%	81.569	2,2%
Studentenverkehr	48	0,3%	4	1,1%	12.457	0,3%
Berufsverkehr	293	2,0%	30	8,3%	75.674	2,0%
Einkaufsverkehr	218	1,5%	44	12,3%	57.487	1,5%
Freizeitverkehr	183	1,2%	204	56,8%	57.078	1,5%
Sonstiger Verkehr	448	3,1%	43	11,8%	115.530	3,1%
Summe	14.649	100,0%	359	100,0%	3.725.296	100,0%

Datengrundlage: Befragungsdaten

6.7 Quelle-Ziel-Beziehungen

Die Darstellung der erhobenen Quelle-Ziel-Beziehungen erfolgt auf Kreisebene. Bei Umstieg von Bus auf Bahn wurden der Start- und Zielbahnhof der Bahnreise mit erfasst. Diese werden in den Quelle-Zielmatrizen (graphisch und tabellarisch) entsprechend ausgewiesen.

Abbildung 8: Quelle-Ziel-Matrix am Wochentagtyp Montag bis Freitag (Persf./d)

	Salzgitter	Lüneburg	Delmenhorst	Oldenburg (Oldb)	Osnabrück Stadt	Wilhelmshaven	Ammerland	Cloppenburg	Emsland	Grafschaft Bentheim	Oldenburg	Osnabrück	Vechta	Bremen	Nürnberger Land	Summe
Salzgitter																
Lüneburg								2								2
Delmenhorst																
Oldenburg (Oldb)								110								110
Osnabrück Stadt								1								1
Wilhelmshaven																
Ammerland				1				12								13
Cloppenburg	1		2	117	11	7	22	14.124	43	2	4		107	1		14.441
Emsland								41					10			51
Grafschaft Bentheim																
Oldenburg								11								11
Osnabrück								3								3
Vechta								9					2			11
Bremen								1								1
Nürnberger Land								5								5
Summe	1		2	117	11	7	22	14.319	43	2	4		120	1		14.649

Datengrundlage: Befragungsdaten

Abbildung 9: Quelle-Ziel-Matrix am Wochentagtyp Samstag (Persf./d)

	Delmenhorst	Oldenburg (Oldb)	Osnabrück Stadt	Ammerland	Cloppenburg	Vechta	Bremen	Köln	Unna	Deggendorf	Berlin	Summe
Delmenhorst												
Oldenburg (Oldb)				1	49							50
Osnabrück Stadt					2							2
Ammerland					1							1
Cloppenburg	1	86	5	4	192	2	5	2		2		300
Vechta					1							1
Bremen					1							1
Köln												
Unna					1							1
Deggendorf												
Berlin					3							3
Summe	1	86	5	5	251	2	5	2		2		359

Datengrundlage: Befragungsdaten

Tabelle 12: Quelle-Ziel-Beziehungen

Von	Nach	Persf./d		Persf./a
		Montag bis Freitag	Samstag	Montag bis Samstag
Cloppenburg	Cloppenburg	14.124	192	3.583.509
Cloppenburg	Oldenburg (Oldb)	117	86	34.058
Oldenburg (Oldb)	Cloppenburg	110	49	30.341
Cloppenburg	Vechta	107	2	27.249
Cloppenburg	Emsland	43	0	10.950
Emsland	Cloppenburg	41	0	10.310
Cloppenburg	Ammerland	22	4	5.787
Cloppenburg	Osnabrück Stadt	11	5	3.115
Ammerland	Cloppenburg	12	1	3.013
Oldenburg	Cloppenburg	11	0	2.897
Emsland	Vechta	10	0	2.615
Vechta	Cloppenburg	9	1	2.394
Cloppenburg	Wilhelmshaven	7	0	1.825
Nürnberger Land	Cloppenburg	5	0	1.360
Cloppenburg	Oldenburg	4	0	1.009

Von	Nach	Persf./d		Persf./a
		Montag bis Freitag	Samstag	Montag bis Samstag
Osnabrück	Cloppenburg	3	0	754
Cloppenburg	Delmenhorst	2	1	566
Cloppenburg	Bremen	1	5	526
Vechta	Vechta	2	0	506
Lüneburg	Cloppenburg	2	0	493
Cloppenburg	Grafschaft Bentheim	2	0	462
Osnabrück Stadt	Cloppenburg	1	2	323
Bremen	Cloppenburg	1	1	298
Cloppenburg	Salzgitter	1	0	253
Ammerland	Oldenburg (Oldb)	1	0	213
Berlin	Cloppenburg	0	3	152
Cloppenburg	Köln	0	2	132
Cloppenburg	Deggendorf	0	2	80
Oldenburg (Oldb)	Ammerland	0	1	56
Unna	Cloppenburg	0	1	53
Summe		14.649	358	3.725.299

Datengrundlage: Befragungsdaten

6.8 Direktfahrer, Um- und Übersteiger

In der Verkehrserhebung werden in Tabelle 13 die Direktfahrer sowie Um- und Übersteiger bezogen auf die Gesamtverkehrsnachfrage dargestellt.

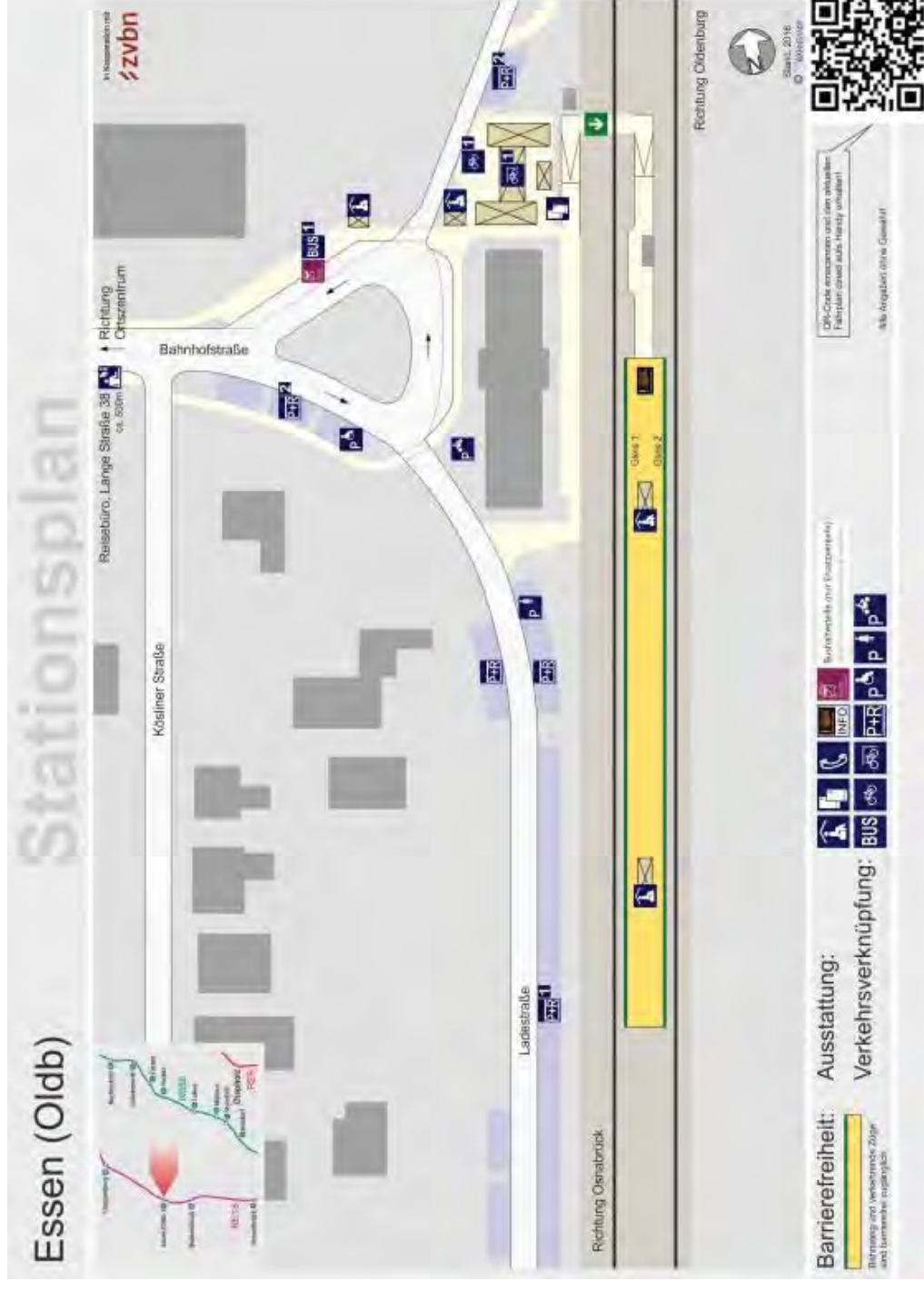
Jeder Beförderungsfall wird in der Regel nur einmal registriert. Ausnahme sind die Personenfahrten, bei denen ein Fahrgast in der Wegekette sowohl innerhalb eines Verkehrsunternehmens um- als auch zusätzlich noch auf ein anderes Verkehrsunternehmen übersteigt. In diesen Fällen handelt es sich sowohl um Um- als auch Übersteiger. Dieser Sachverhalt führt verglichen mit der Gesamtverkehrsnachfrage zu einer Abweichung der Summen in Tabelle 13.

Tabelle 13: Direktfahrer, Um- und Übersteiger

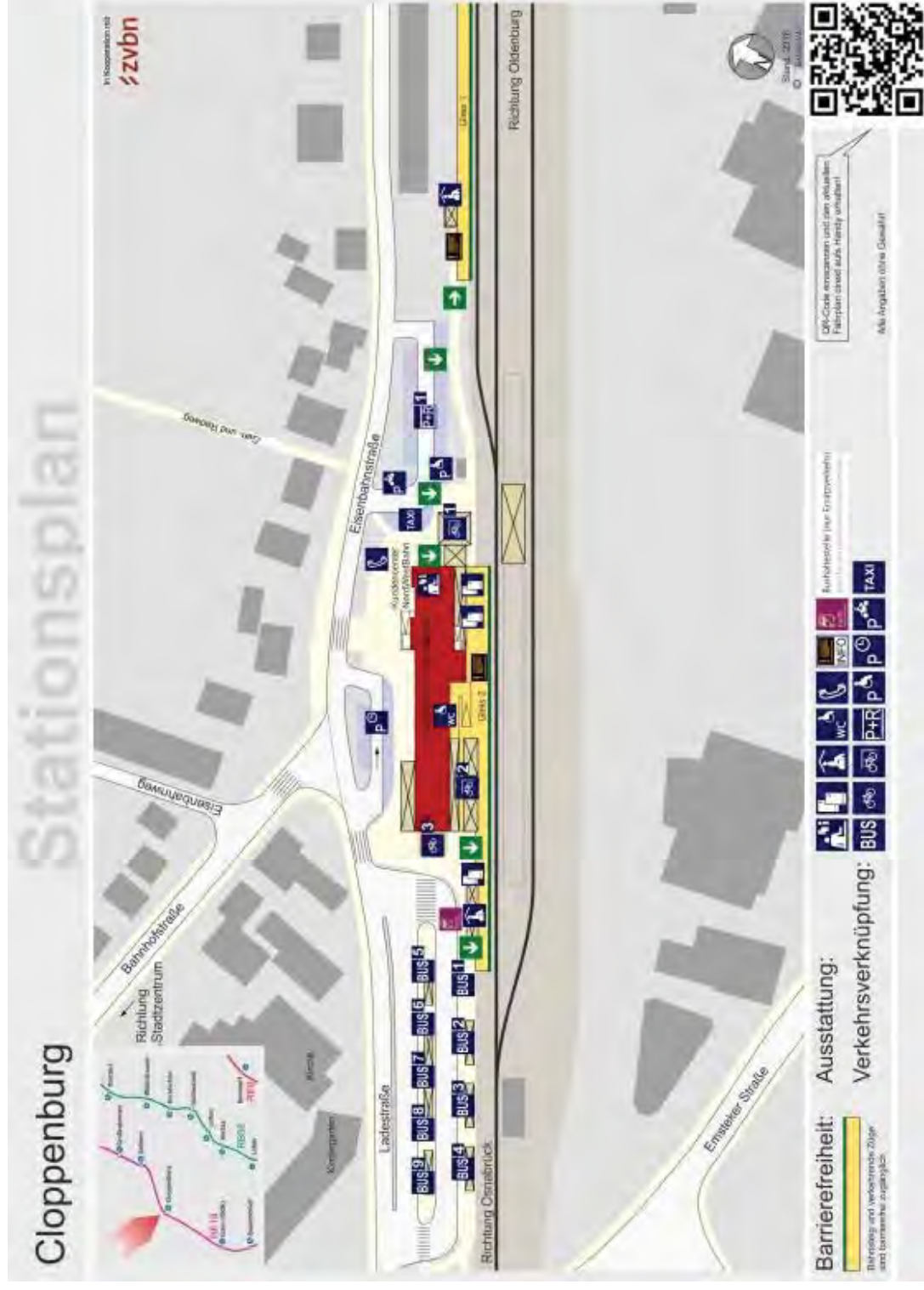
Direktfahrer/ Um-/Übersteiger	Montag bis Freitag		Samstag		Montag bis Samstag	
	Persf./d	Anteil	Persf./d	Anteil	Persf./a	Anteil
Direktfahrer	14.403	98,3%	359	99,7%	3.663.051	98,3%
Umsteiger	193	1,3%	1	0,3%	48.750	1,3%
davon einfach	191		1		48.412	
davon mehrfach	1,3				337	
Übersteiger	53	0,4%			13.496	0,4%
davon einfach	52				13.225	
davon mehrfach	1,1				271	
Summe	14.649	100,0%	360	100,0%	3.725.296	100,0%

Datengrundlage: Befragungsdaten

Anlage 9 – Stationspläne SPNV



Quelle: Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBV), <http://daten.zvbn.de/ssb/steckbrief.php?hstnr=8001899>



Quelle: Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN), <http://daten.zvbn.de/ssb/steckbrief.php?hstnr=8001337>

Anlage 10 – Abschlussbericht Linienbündelungskonzept

LINIENBÜNDELUNG LANDKREIS CLOPPENBURG

ERGEBNISBERICHT

LINIENBÜNDELUNG LANDKREIS CLOPPENBURG

ERGEBNISBERICHT

Auftraggeber:

Landkreis Cloppenburg
Der Landrat
Schul- und Kulturstadt | 40.1 ÖPNV
Eschstr. 29
49661 Cloppenburg

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, 25.10.2019

Dokumentinformationen

Kurztitel	Linienbündelung Landkreis Cloppenburg
Auftraggeber:	Landkreis Cloppenburg
Auftrags-Nr.:	C 850283
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Irene BURGER (PTV Group)
Speicherort:	Linienbdlg_LK_Cloppenburg_Ergebnis_03.docx

Inhalt

1	Zielsetzung und Methodik.....	7
1.1	Zielsetzung	7
2	Methodik und Kriterien	8
2.1	Hintergrund der gewählten Methodik	8
2.2	Allgemeine Anforderungen an die Linienbündelungen	8
3	Linienbündelung Landkreis Cloppenburg	14
3.1	Eingangsdaten für die Generierung der Bündel	14
3.1.1	Linienauswahl	14
3.1.2	Daten zur wirtschaftlichen Bewertung von Linien	15
3.2	Festlegung der Anzahl Linienbündel	17
3.3	Bündelungsvarianten – Auswahl der Varianten	18
3.4	Bewertung der Varianten.....	22
4	Beteiligung der Verkehrsunternehmen	29
5	Zusammenfassende Empfehlung	30
6	Abbildungen der Varianten und Zuordnung der Linien.....	32

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Linienauswahl Gesamtnetz	14
Tabelle 2:	Fahrgäste an einem mittleren Werktag (Mo.-Fr.), Verteilung auf Fahrtzweck und Fahrgastzahl pro Fahrplankilometer (Fahrplanstand 2017)	17
Tabelle 3:	Final dargestellte Varianten für den Regionalbusverkehr	18
Tabelle 4:	Linienzuordnung der Varianten für den Busverkehr	20
Tabelle 5:	Kenngößen der Varianten für den Busverkehr Landkreis Cloppenburg	21
Tabelle 6:	Wirtschaftliche Stärke der Bündel	25
Tabelle 7:	Bewertung der Kostenfaktoren	27

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Beispiele für Kriterien zur Punktevergabe bei Linienbündeln	11
Abbildung 2:	Beispiel zur Ermittlung der Gesamtnutzenmatrix	12
Abbildung 3:	Linienauswahl Gesamtnetz Landkreis Cloppenburg	15
Abbildung 4:	Variante Gesamtnetz	32
Abbildung 5:	Variante Netz der heutigen Verkehrsunternehmen („Betreibernetz“)	33
Abbildung 6:	Variante Netz der heutigen Subunternehmen („Sub-Betreibernetz“)	34
Abbildung 7:	Empfohlene Variante – 4 Bündel	35

1 Zielsetzung und Methodik

1.1 Zielsetzung

Ziel des Landkreises Cloppenburg ist es, die bestehenden Genehmigungen zu harmonisieren, um zukünftig unter Beachtung des § 9 Abs. 2 PBefG eine gebündelte Genehmigungserteilung im Rahmen eines eigen- oder gemeinwirtschaftlichen Wettbewerbes zu ermöglichen oder Direktvergaben durchzuführen.

Für den Landkreis Cloppenburg wird aus diesem Grund eine Linienbündelung durchgeführt. Damit soll ein wirtschaftlicher Betrieb des ÖPNV-Netzes gesichert werden, der die Allgemeinheit finanziell am wenigsten belastet sowie der Integration der Verkehrsbedienung dient.

Im Rahmen der Linienbündelung werden räumliche Abgrenzungen von Linien aufgezeigt.

Grundlage der Linienbündelung ist das Verkehrsangebot der Linien, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises stehen mit Fahrplanstand 2017.

2 Methodik und Kriterien

2.1 Hintergrund der gewählten Methodik

Nach § 9 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) kann die Genehmigungsbehörde die Genehmigung für eine oder mehrere Linien gebündelt erteilen, soweit es die Zielsetzung des § 8 PBefG erfordert. Die Prüfung der Auswirkungen einer Aufteilung des bestehenden Netzes in Linienbündel dient dazu, eine „Rosinenpickerei“ zu unterbinden (konkurrierende Anträge auf ertragsstarke Linien). Ein solches Herauslösen einzelner Linien ist dann mit Nachteilen für den Aufgabenträger verbunden, wenn die verbleibenden Linienleistungen nur mit einem – erstmaligen oder ansteigenden – öffentlichen Zuschuss erbracht werden können. Sofern für einen Planungsraum mehrere Linienbündel gebildet werden sollen, ist für die Entscheidung im Rahmen des planerischen Ermessens über den Zuschnitt der Linienbündel die neutrale Auswahl der Linien für die einzelnen Linienbündel mit transparenter Methodik eine wichtige Voraussetzung. Hierfür ist eine diskriminierungsfreie Bearbeitung auf der Basis quantifizierbarer Kriterien erforderlich.

2.2 Allgemeine Anforderungen an die Linienbündelungen

Die Linienbündelung soll gemäß dem geltenden Rechtsrahmen und entsprechender Rechtsprechung folgende Anforderungen erfüllen:

Integration der Bedienung

Der Aspekt der Integration der Bedienung dient einem möglichst geringen Abstimmungsbedarf zwischen den Unternehmen zum Beispiel zur Koordinierung der Linien, zu einem einheitlichen Marktauftritt, zur Anschlussplanung zwischen den Linien oder zu tariflichen Fragen. Diese Integration ist nur begrenzt durch direkt quantitativ messbare Größen darstellbar, sie manifestiert sich jedoch in Kriterien wie räumlicher Nähe oder gemeinsamen Umsetzpunkten oder gemeinsam bedienten Schulen.

Berücksichtigung verkehrlicher Verflechtungen der Linien

Hier sind fahrgastbezogene Kriterien zu berücksichtigen, insbesondere Umsteigebeziehungen zwischen Linien. Linien, zwischen denen starke Umsteigeströme bestehen, sollen soweit wie möglich dem gleichen Bündel angehören. Hierdurch wird die Abstimmung der Anschlüsse sowohl in der Planung der Abfahrtszeiten als auch im Störungsmanagement vereinfacht, da diese innerhalb eines Unternehmens gehandhabt werden können.

Berücksichtigung wirtschaftlicher Verflechtungen von Linien

Auch wirtschaftliche Abhängigkeiten beruhen zumeist auf Umsteigerzahlen zwischen zwei Linien. Wenn ein Großteil der Fahrgäste einer Linie auf eine bestimmte andere Linie umsteigt, ist sie als Zubringerverkehr direkt von dieser Linie abhängig.

Betriebliche Optimierung

Für die betriebliche Optimierung ist zu beachten, dass die Umlaufplanung innerhalb eines Bündels so sinnvoll wie möglich gewährleistet werden kann. Dafür werden Linienkombinationen mit gemeinsamen Umsetzpunkten sowie generell die räumliche Nähe von Linien in Linienbündeln angestrebt. Außerdem werden dadurch auch Vorgänge wie Fahrerwechsel / Fahrzeugeinsatz oder Störungsmanagement erleichtert.

Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen Linien

Der wirtschaftliche Querausgleich zwischen den Linien dient dazu, Unternehmen daran zu hindern, Konzessionen für wirtschaftlich rentable Linien zu erlangen und wirtschaftlich schwache Linien dem Ausschreibungswettbewerb zu überlassen („Rosenpickerei“).

Sinnvolle Größe der Bündel

Die Größe der Bündel muss so bemessen sein, dass sie folgenden Zielen dient:

- Angemessene Berücksichtigung der Interessen von mittelständischen Unternehmen
- Förderung des Wettbewerbsgedankens und
- Vermeidung von Monopolen

Linienbündel sollen daher weder zu klein oder zerrissen sein, noch darf durch zu große Bündel mittelständischen Unternehmen der Zugang verwehrt werden.

Das zu wählende Verfahren zur Generierung der Linienbündel ist sehr stark von den Eingangsdaten abhängig. Für den Landkreis Cloppenburg liegen folgende Daten vor, die in der Linienbündelung genutzt werden können:

- ÖV-Nachfragedaten (Erhebungsdaten)
- Linienführung und Fahrplan je Linie einschließlich der damit verbundenen betrieblichen Kenngrößen, die durch ein Verkehrsmodell ermittelt werden können
Der Fahrplan 2017 ist im Verkehrsmodell hinterlegt mit Bezug zu einem georeferenzierten Straßennetz.

Spezifische Erlösdaten und Betriebskosten für den Status quo liegen nicht vor.

Somit wird für die Ermittlung der Linienbündel für den Landkreis Cloppenburg ein Verfahren angewandt, das unter Berücksichtigung der vorhandenen Eingangsdaten sowohl die lokalen Gegebenheiten berücksichtigt, als auch ein Verfahren zur Generierung von Bündeln ermöglicht.

Eine rein manuelle Festlegung von Linienbündeln verschiedener Varianten ist nur schwierig möglich. Sie steht vor dem Problem, dass grundsätzlich eine sehr hohe Zahl an Kombinationsmöglichkeiten besteht, da theoretisch das Maß der Zusammengehörigkeit von Linien für jede Linie mit allen Kombinationen der anderen Linien ermittelt werden muss. Aus diesem Grund wird zusätzlich ein Verfahren angewandt, bei dem die automatisierte Erstellung von Vorschlägen für optimale Linienbündel berücksichtigt wird, wobei diese im Vorfeld nicht festgelegt sind. Diese sind:

- wählbaren Spannweiten von Bündelgrößen - es wird angegeben, welcher Anteil an der Gesamtkilometerzahl aller Linien für je ein Bündel minimal und maximal zulässig ist. Hiermit kann gesteuert werden, ob alle Bündel etwa gleich groß sein sollen, oder ob etwas größere Unterschiede zu Gunsten größerer Synergien möglich sein sollen,
- quantifizierten Auswertungen des Nutzens über vordefinierte Indikatoren.
- Daneben werden lokalen Gegebenheiten berücksichtigt, wie:
 - Raumstruktur
 - Art der Verkehrsbedienung
 - Linienführungen
 - Aufgaben der Linien
 - Ausrichtung der Verkehrsströme

Auswahl und Ermittlung der relevanten Kriterien und der Nutzenmatrizen für das Generierungsverfahren

Zur Linienbündelung wurden unterschiedliche nachfrage- und angebotsseitige Kriterien untersucht, die dazu dienen, die Erfüllung der rechtlichen Vorgaben zu prüfen. Sie gehen in die Findung oder Bewertung von Bündelungsvarianten ein.

Im Verlauf der Analyse und unter Berücksichtigung der verkehrlichen Verflechtungen wurden mehrere Bündelungsentwürfe entwickelt. Aus diesen wurden nach eingehender Bewertung einige Varianten ausgewählt. Diese dienen teilweise als Vergleichsvarianten, um die Bewertung im Vergleichsfall zu ermöglichen. Zur Bewertung dieses Linienbündels wurde ein an die Nutzwertanalyse angelehntes Verfahren durchgeführt, bei dem ausgewählte Kriterien in die Nutzwertbetrachtung einfließen.

Zur Gewährleistung der genannten rechtlichen Vorgaben zur Linienbündelung wurden die entsprechenden Kriterien in einer Linienmatrix dargestellt und mittels eines Punkteschemas zunächst gewichtet. Da die Kriterien teilweise nicht operationalisierbar sind (z. B. räumliche Nähe), bezieht sich der Erfüllungsgrad auf die erreichten Punktzahlen bei der jeweiligen Kombination von Linien. Wichtiger als die daraus entstehenden absoluten Werte ist der Anteil an der Gesamtpunktzahl, den die Bündelvarianten jeweils erreichen (siehe nachfolgende Abbildung 1).

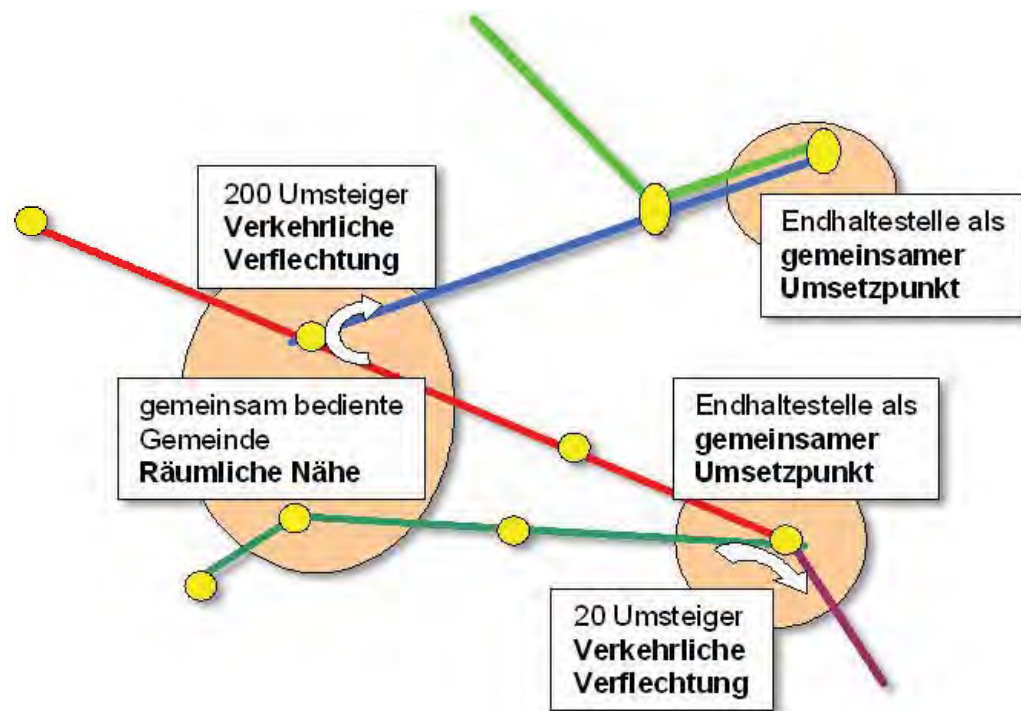


Abbildung 1: Beispiele für Kriterien zur Punktevergabe bei Linienbündeln

Nach der Definition und Festlegung der zu berücksichtigenden Kriterien:

- Umsteiger (verkehrsliche Verflechtung)
- gemeinsam bedienter Raum (z.B. Gemeindegebiet)
- gemeinsam genutzte Endhaltestellen (betriebliche Verflechtung)
- gemeinsam bediente Schulstandorte

werden die Nutzenmatrizen erstellt. Für jedes der vier Kriterien werden die Verflechtungen der Linien untereinander ermittelt:

- Es werden Umsteiger zwischen Linien erfasst. Hohe Umsteigeströme deuten auf eine hohe verkehrsliche Verflechtung hin, die betrieblich zu berücksichtigen sind (z.B. Anschlusssicherung). Allerdings sind die Bus-Bus-Umsteigerzahlen im Landkreis Cloppenburg insgesamt eher gering, da die meisten Schülerverkehre die Fahrgäste direkt ans Ziel bringen oder Anschlüsse an den SPNV realisiert werden.
- Die räumliche Nähe wird durch gemeinsam bediente Gemeindegebiete festgestellt.
- Besitzen zwei Linien die gleiche Endhaltestelle, so wird dies positiv in der entsprechenden Nutzenmatrix festgehalten, denn durch die Nutzung der gleichen Endhaltestelle können betrieblich optimierte Prozesse entstehen (z.B. Umlaufbildung).

- Aufgrund der großen Bedeutung des Schülerverkehrs bei den Regionalbuslinien im Landkreis Cloppenburg, wird das Kriterium der Bedienung von Verkehrsbezirken mit Schulstandorten ausgewertet und berücksichtigt.

Anschließend wird eine Gewichtung vorgenommen und daraus die Nutzwertpunkte für das Verhältnis jeweils zweier Linien zueinander ermittelt. Die so entstehenden Nutzwertmatrizen werden zu einer Nutzwert-Gesamtmatrix addiert. Dieses Vorgehen wird in folgender Abbildung grafisch dargestellt.

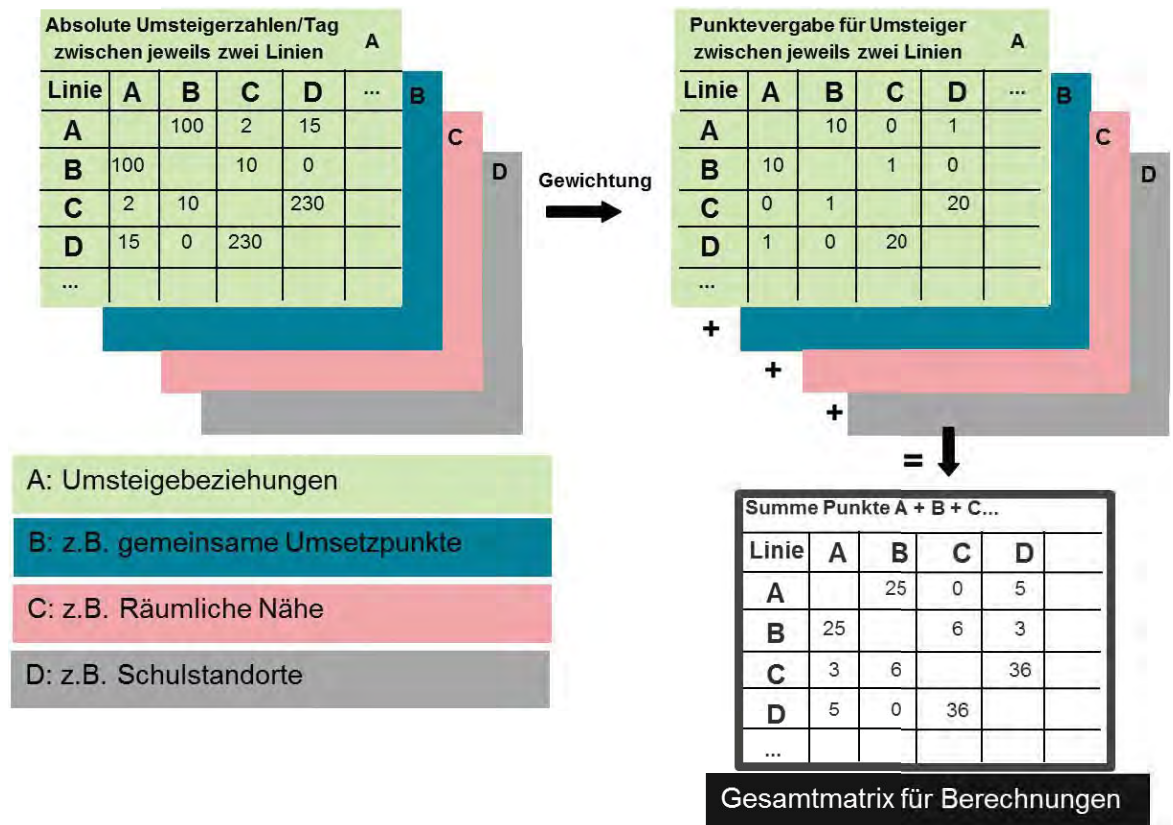


Abbildung 2: Beispiel zur Ermittlung der Gesamtnutzenmatrix

Aus dieser Nutzwert-Gesamtmatrix ergibt sich, dass für einen angenommenen Betrieb des gesamten Busnetzes im Landkreis Cloppenburg ein 100%iger Nutzen entsteht, da alle Umsteiger auf Linien des gleichen Verkehrsunternehmens umsteigen, alle Linien optimal aufeinander umsetzen können und alle Linien in jeweils der gleichen Gemeinde auch im gleichen Bündel sind und ebenso alle Linien, die den gleichen Schulstandort bedienen. Dieser optimale Fall mit nur einem Bündel würde kleineren Unternehmen keine wettbewerbliche Chance geben und scheidet daher aus, er wird jedoch als Vergleichsvariante dargestellt.

Erarbeitung von Bündelungsvorschlägen

Das Verfahren zur Generierung von Linienbündeln sichert ein mathematisch fundiertes heuristisches Vorgehen, welches um das planerische und lokale Know-how ergänzt wird, das nötig ist, um den Input von Kriterien und deren Gewichtungen sachgerecht zu erstellen und die Ergebnisse zu modifizieren.

Zur Bestimmung der für die Nutzwertanalyse erforderlichen Teilindikatoren wird in einer Matrix jede Linie mit jeder anderen kombiniert. Anschließend werden die Nutzwerte der entworfenen Linienbündel hinsichtlich jedes einzelnen Kriteriums berechnet.

3 Linienbündelung Landkreis Cloppenburg

3.1 Eingangsdaten für die Generierung der Bündel

3.1.1 Linienauswahl

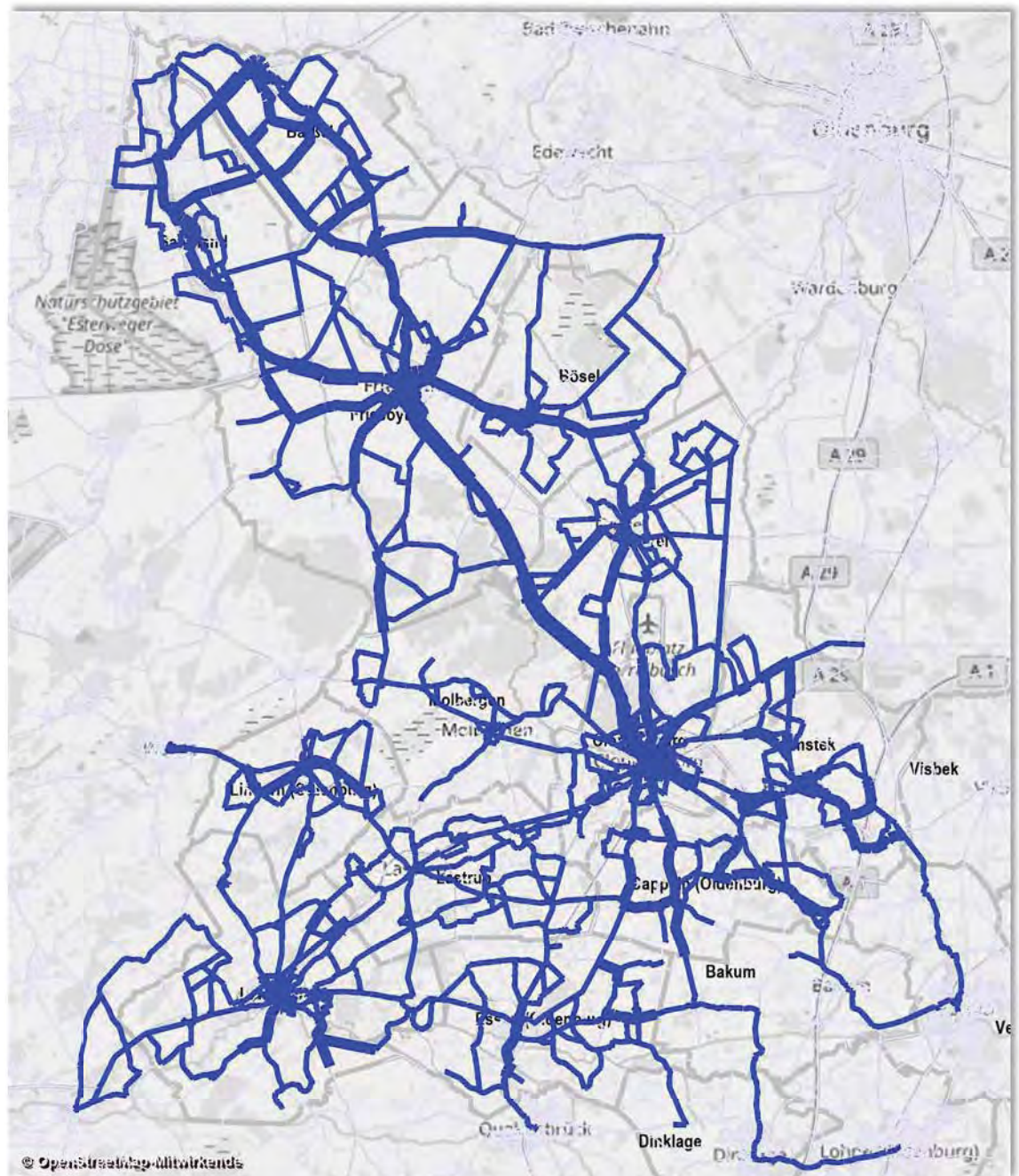
Die Linienbündelung soll die Linien umfassen, für die der Landkreis Cloppenburg Aufgabenträger ist. Diese wurden vorab abgestimmt und stellen für die folgenden Untersuchungen das Gesamtnetz dar.

Zum Angebot, für das der Landkreis Cloppenburg Aufgabenträger ist (Fahrplanstand 2017), gehören folgende 40 Linien, die in den verschiedenen Varianten der Linienbündelung untersucht werden:

Regionalbuslinien			
S90	911	929	940
900	913	930	945
901	915	931	950
902	916	932	951
903	917	933	952
904	924	935	953
905	925	936	954
906	926	937	955
907	927	938	965
908	928	939	970

Tabelle 1: Linienauswahl Gesamtnetz

Im Nachgang zur Bearbeitung und Auswahl der Varianten wurden die Linien 900a (eine Fahrt) und die Linie 918 noch in die Bündel einbezogen. Grundlage ist die enge räumliche Verbindung der Linien zu den übrigen Linien. Eine Auswertung des Nutzens und aller Leistungskennzahlen wurde nicht mehr durchgeführt.



Quelle: Eigene Darstellung PTV; Hintergrund: Open Streetmap Mitwirkende

Abbildung 3: Linienauswahl Gesamtnetz Landkreis Cloppenburg

3.1.2 Daten zur wirtschaftlichen Bewertung von Linien

Zur Ermittlung der wirtschaftlichen Stärke oder Schwäche Linien und der Stadtverkehre liegen keine direkten Daten (zum Beispiel Erlöse) vor. Im Folgenden werden Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017 dargestellt, bezogen auf einen mittleren Werktag (Montag-Freitag). Sie dienen zum einen der Darstellung der dort erfragten Fahrzwecke bzw. Fahrscheinarten, wodurch die Bedeutung der Linie für Schüler, Studierende und andere ermittelt werden kann.

Zum anderen wird als Indikator der wirtschaftlichen Stärke oder Schwäche der Linien dargestellt, wie viele Personenkilometer je Fahrplankilometer der Linie realisiert werden. Dies ermöglicht es, die Stärke einer Linie an den Fahrgastzahlen zu bemessen, wobei auch die Reiseweiten eingehen und in Relation zur Leistung der Linie gesetzt werden. Die Personenkilometer werden aus der Zahl der Fahrgäste je Linie und ihrer mittleren Reiseweite ermittelt. Datengrundlage ist die Erhebung 2016 sowie die Auswertung der Kilometerleistung der Linien aus dem Modell (Tabelle 2):

Linie	Fahrgäste mittlerer Montag-Frei- tag	davon			Personenkilometer pro Fahrplan-km
		Schüler	Studierende	Andere	Pkm/Fpl-km
900	1.522	84%	0%	16%	15,9
901	351	99%	0%	1%	11,1
902	619	100%	0%	0%	25,8
903	306	100%	0%	0%	15,6
904	148	100%	0%	0%	7,5
905	618	98%	0%	2%	13,6
906	441	100%	0%	0%	10,8
907	418	100%	0%	0%	24,6
908	4	100%	0%	0%	Keine Reiseweite aus- gewiesen
911	254	100%	0%	0%	9,1
913	308	99%	0%	1%	11,7
915	601	99%	0%	1%	25,5
916	111	100%	0%	0%	2,7
917	500	99%	0%	1%	10,2
924	96	96%	0%	4%	10,2
925	267	77%	1%	22%	13,3
926	340	100%	0%	0%	20,7
927					Keine Fahrgastzahl aus- gewiesen
928	257	100%	0%	0%	12,1
929	324	100%	0%	0%	9,3
930	1.014	86%	0%	14%	27,6
931	434	100%	0%	0%	12,7
932	588	100%	0%	0%	13,7
933	235	100%	0%	0%	7,5
935	146	100%	0%	0%	18,2
936	599	98%	0%	2%	23,8
937	84	100%	0%	0%	6,9

Linie	Fahrgäste mittlerer Montag-Frei- tag	davon			Personenkilometer pro Fahrplan-km
		Schüler	Studierende	Andere	Pkm/Fpl-km
938					Keine Fahrgastzahl aus- gewiesen
939	197	100%	0%	0%	7,4
940	456	99%	0%	1%	27,6
945	227	100%	0%	0%	8,1
950	256	98%	0%	2%	10,1
951	334	87%	13%	0%	4,1
952					Keine Fahrgastzahl aus- gewiesen
953	269	100%	0%	0%	7,2
954	399	100%	0%	0%	23,7
955	783	89%	0%	11%	35,8
965	420	99%	0%	1%	31,1
970	157	87%	1%	11%	8,2
S90	179	41%	1%	58%	5,7

Tabelle 2: Fahrgäste an einem mittleren Werktag (Mo.-Fr.), Verteilung auf Fahrtzweck und Fahrgastzahl pro Fahrplankilometer (Fahrplanstand 2017)

3.2 Festlegung der Anzahl Linienbündel

Die rechnerische Ermittlung der Anzahl möglicher Linienbündel reicht von „Alle Linien in einem Bündel“ bis hin zu „Jede Linie in einem eigenen Bündel“.

Da die heutige Betreiberstruktur berücksichtigt werden soll, orientiert sich die Anzahl der Bündel daran. Würden sich alle Linien in einem Bündel befinden, so wäre dies aufgrund der hohen Synergien, wie bereits beschrieben, die betrieblich und nutzen-seitig beste Variante. Diese Variante ist aber nicht praktikabel, da die heutige Betreiberstruktur berücksichtigt werden soll. Heute werden die Linien von insgesamt neun konzessionierten Verkehrsunternehmen bedient, hierbei gibt es jedoch Bündel, die unter einem Prozent der Gesamtleistung im Kreis beinhalten. Drüber hinaus wird eine Reihe von Subunternehmen eingesetzt, so dass heute insgesamt 16 betriebliche Bündel bestehen (Stand Fahrplan 2017). Daher wird eine Variante des Gesamtnetzes nur als Vergleichsfall zur Darstellung des Optimums ausgewiesen, um eine Lösung zu finden, die sich möglichst weit an dieses Optimum annähert.

Die gewählte Anzahl soll jedoch 3 bis 5 Bündel nicht übersteigen, um sowohl hohe Synergien zu nutzen als auch mehrere Unternehmen zu berücksichtigen.

3.3 Bündelungsvarianten – Auswahl der Varianten

Geprüft wurden Varianten, die auf Grundlage der ermittelten Linienmatrizen generiert bzw. manuell angepasst wurden.

Nach der Nutzenberechnung wurde für jedes Bündel im Modell einzeln eine Umlaufbildung gerechnet und damit der modellhafte Fahrzeugbedarf, Fahrkilometer und anfallende Leerzeiten ermittelt.

Die Varianten, die im Arbeitskreis letztlich weiterverfolgt wurden, sind in Tabelle 3 dargestellt, Abbildungen dazu finden sich in Kapitel 6.

Variante	Variante - Bündelgröße	Bündel- und Linienzahl
Gesamt	Gesamtnetz (Vergleichsfall)	1 Bündel
Betreiber	Heutiges BetreiberNetz aus 9 Bündeln	9 Bündel
Sub-Betreiber	Heutiges BetreiberNetz bezogen auf die heutigen 16 Sub-Unternehmer-Netze	16 Bündel
Empfohlene Variante	Generierte Variante mit planerischen Anpassungen nach Abstimmung mit dem Aufgabenträger	4 Bündel

Tabelle 3: Final dargestellte Varianten für den Regionalbusverkehr

Die Varianten mit ihren Linien sind in Tabelle 4 dargestellt, Abbildungen dazu finden sich in Kapitel 6.

Gesamtnetz		Alle Linien in einem Netz														
Betreibernetz	Hanekamp	Weser-Ems-Bus	Wilmering	Kalmer	Krümberg	Kuper	Schomaker	Weser-Ems-Bus, Brünemeyer	Weser-Ems-Bus, Janßen							
	C01	C02	C03	C04	C05	C06	C07	C08	C09							
	926	905	938	945	928	936	965	903	900							
	927	908	939			937		904	901							
	929	911	970					906	902							
	931	913						907								
	932	915						917								
	933	916														
	935	924														
	940	925														
	950	930														
	951	S90														
	952															
	953															
	954															
	955															
Sub-Betreiber-netz	Baumann, Brünemeyer	Brünemeyer	Feldhaus	Hanekamp	Hanekamp, Brünemeyer	Hanekamp, Wilmering	Janßen	Kalmer	Krümberg	Kuper	Meyer, Brünemeyer, Ruder, Weber	Schomaker	Stutenkemper, Hanekamp	Tholen, Brünemeyer	WEB	Wilmering
	C01	C02	C03	C04	C05	C06	C07	C08	C09	C10	C11	C12	C13	C14	C15	C16
	903	906	916	926	917	931	900	945	913	908	904	965	911	907	905	938
				927			901		928	936					915	939
				929			902			937					924	970
				932											925	
				933											930	
				935											S90	
				940												
				950												
				951												
				952												
				953												
				954												
				955												

Empfohlene Variante	C01	C02	C03	C04
	906	913	911	900
	907	916	924	901
	908	925	929	902
	915	926	930	903
	936	927	931	904
	937	928	932	905
		940	933	917
		945	935	S90
			938	
			939	
			950	
			951	
			952	
			953	
			954	
			955	
			965	
			970	

Tabelle 4: Linienzuordnung der Varianten für den Busverkehr

Die Varianten und die jeweiligen Bündel sind in Tabelle 5 mit ihren Kenngrößen dargestellt.

Bezeichnung	Anzahl Bündel	Bündel	km-Leistung/a	Bündelgrößen		Fahrzeuge	Gesamt-Nutzen	Umsteiger-Nutzen	Schulort-nutzen
			<i>Fahrplan-km/a</i>	<i>Anteil an der Gesamtleistung der einbezogenen Linien</i>		<i>Regionalbus</i>	<i>Aneil am Nutzen des Gesamtnetzes aller 40 Linien</i>		
Gesamtnetz CLP	1 Bündel		3.158.000	100%	100%	126	100%	100%	100%
Betreiber-netz 9 Bdl	9 Bündel		3.158.000		1% - 31%	142	30%	15%	27%
		C-01	659.000	21%					
		C-02	964.000	31%					
		C-03	202.000	6%					
		C-04	84.000	3%					
		C-05	44.000	1%					
		C-06	88.000	3%					
		C-07	30.000	1%					
		C-08	274.000	9%					
		C-09	813.000	26%					
Sub-Betrei-bernetz 16 Bdl	16 Bündel		3.158.000		1% - 26%	148	23%	10%	20%
		C-01	37.000	1%					
		C-02	65.000	2%					
		C-03	56.000	2%					
		C-04	594.000	19%					
		C-05	124.000	4%					
		C-06	65.000	2%					
		C-07	812.000	26%					
		C-08	84.000	3%					
		C-09	97.000	3%					
		C-10	96.000	3%					
		C-11	33.000	1%					
		C-12	30.000	1%					
		C-13	83.000	3%					
		C-14	16.000	1%					
		C-15	764.000	24%					
		C-16	202.000	6%					
Empfohlene Variante	4 Bündel		3.158.000		8% - 45%	130	66%	41%	64%
		C-01	242.000	8%					
		C-02	442.000	14%					
		C-03	1.057.000	33%					
		C-04	1.417.000	45%					

Tabelle 5: Kenngrößen der Varianten für den Busverkehr Landkreis Cloppenburg

Zur Berechnung ist folgendes anzumerken:

Fahrzeugzahl: Die Berechnung der notwendigen Fahrzeugzahl ist rein rechnerisch und kann daher im Absolutwert von der Realität abweichen. Dies ist darin begründet, dass zunächst der gleiche Fahrzeugtyp für alle Fahrzeuge angenommen wird. Außerdem wird nicht berücksichtigt, welche realen Bedingungen sonst noch Einfluss

auf den Fahrzeugbedarf haben wie Depots, Ersatzfahrzeuge, Dienstplanung etc. Außerdem wird auch für Bündelvarianten, deren Umsetzung stets in der Zukunft liegt, der Fahrplan des Status quo angesetzt. Anpassungen, die die Unternehmen vornehmen werden, sind daher nicht abgebildet. Insgesamt mag daher der Fahrzeugbedarf in der Realität etwas höher liegen. Aussagekräftig ist aber in jedem Fall das Verhältnis der Fahrzeugbedarfe zwischen den Varianten. Damit lässt sich gesichert nachweisen, welche Variante betrieblich wirtschaftlicher ist. Aus diesem Grund wurde auch darauf verzichtet, zwischen Standardlinienbussen und Standardgelenkbussen zu unterscheiden. Die Einbindung in die Umläufe kann auf unterschiedliche Weise geschehen und auch Linienwechsel betreffen oder es betrieblich notwendig machen, auch wenig genutzte Fahrten mit Gelenkbussen zu bedienen. Daher wird auf diese Auswertung verzichtet, da sie je nach Bündelgröße die Ergebnisse verzerren.

Umsteigernutzen: Bei der gesonderten Auswertung des Umsteigernutzens, wurden die Quell-Ziel-Matrizen zunächst im Netzmodell umgelegt. Die sich ergebenden Umsteigerzahlen zwischen den Linien wurden für diese Auswertung ungewichtet betrachtet.

Alle anderen Kenngrößen hier genannten wurden in ihrer gewichteten Form betrachtet.

3.4 Bewertung der Varianten

Nutzenbewertung

Variante: Gesamtnetz als ein Bündel

Das Gesamtnetz ist die Vergleichsvariante zu den folgenden Varianten. Der Nutzen ist hier optimiert (100%), die Fahrzeugeinsparungen gegenüber den anderen Varianten deutlich. Allerdings ist die Bildung eines so großen Bündels nicht zu empfehlen, da damit die heutige Betreiberstruktur nicht ausreichend abgebildet würde und kleine Unternehmen wenig Möglichkeiten der Teilnahme am Wettbewerb hätten.

Variante: 9 Bündel entsprechend den heutigen Netzen der Verkehrsunternehmen („Betreibernetz“)

Die Abbildung des heutigen Betreibernetzes (Siehe Kap 6) mit insgesamt 9 Bündeln zeigt, dass heute schon teilweise geschlossene Bündel vorhanden sind. In einigen Fällen ist das Bedienungsgebiet jedoch nicht verbunden oder zieht sich über einen Großteil des Landkreises. Der Nutzen ist gegenüber den letztlich ausgewählten Vergleichsvariante deutlich geringer. Die Bündelgrößen variieren sehr stark, vor allem, da drei Bündel nur 1% - 3% der Gesamtleistung aufweisen.

Variante: 16 Bündel entsprechend den heutigen Netzen der Subunternehmen („Sub-Betreibernetz“)

Hier werden die heute real betriebenen Bündel betrachtet, wobei nicht eingeht, dass teilweise mehrere Bündel vom selben Verkehrsunternehmen betrieben werden.

Auch wenn hier seitens der Verkehrsunternehmen von einem betrieblichen optimierten Einsatz von Subunternehmen auszugehen ist und es auch nicht 16 verschiedene Betreiber sein müssen, ist der Nutzen gegenüber der Variante der Betreiberbündel noch etwas geringer und deutlich geringer als bei den erarbeiteten Vergleichsvarianten. Der Fahrzeugbedarf liegt hier am höchsten von allen Vergleichsvarianten.

Die Bündelgrößen variieren auch hier stark, 12 der Bündel weisen zwischen unter 1% und 4% der Gesamtleistung des Netzes auf, die beiden größten Bündel bedienen jeweils etwa ein Viertel der Gesamtleistung.

Empfohlene Variante: 4 Bündel

Die Variante wurde zunächst nach dem beschriebenen Verfahren generiert und nach Abstimmung mit dem Landkreis modifiziert, wodurch ein Fahrzeug eingespart werden konnte, der Nutzen etwa gleich bleibt und nur die Bündelgrößen verändert wurden. Sie sind insgesamt etwas weniger ausgeglichen mit einer Spannweite von 8%-45%. Die Größe des größten Bündels C_03 ist damit begründbar, dass hier die Verkehre innerhalb von Cloppenburg sowie alle Linien der umgebenden Gemeinden nach Cloppenburg und deren Binnenverkehre enthalten sind, die eine sinnvolle Einheit bilden, was sich im hohen Nutzen der Variante niederschlägt.

Insgesamt kann diese Variante daher empfohlen werden.

Die nachträglich geprüften Linien 900a und 918 können sinnvoll dem Bündel C04 (gelb) zugeschrieben werden.

Stärkere und schwächere Linien - Wirtschaftlicher Querausgleich

Als Indikator der wirtschaftlichen Stärke oder Schwäche der Bündel wird für die Varianten je Bündel ausgewertet, wie viele Personenkilometer je Fahrplankilometer des Bündels realisiert werden. Dies ermöglicht ein vergleichbares Maß der Fahrgastzahlen, in die auch deren Reiseweiten und die Leistung der Linie eingeht. Die Personenkilometer werden aus der Zahl der Fahrgäste je Linie und ihrer mittleren Reiseweite ermittelt, so wie sie in den Auswertungen der Erhebung 2016 zu entnehmen sind. Dieses Verfahren kann die wirtschaftliche Stärke einer Linie immer nur näherungsweise abbilden.

Ausgewertet wird dies für die Varianten Betreibernetz (9 Bündel), Sub-Betreibernetz (16 Bündel) und die empfohlene Variante mit 4 Bündeln.

Hinsichtlich dieses Indikators für die Stärke oder Schwäche der Linien zeigt sich, dass innerhalb der Variante 4 in jedem Bündel sowohl stärkere als auch schwächere Linien vorhanden und ausgewogen verteilt sind (Tabelle 6). Es zeigt sich, dass die Bündel in dieser empfohlenen Variante deutlich ausgeglichener sind als im Betreibernetz und im Subbetreibernetz, wo auch „Bündel“ ausschließlich mit schwachen oder mit starken Linien vorhanden sind.

Einbindung der Regiolinien

Wie der Tabelle 2 zu entnehmen ist, sind die Regiolinien S90, 900, 905 und 930 nicht zwangsläufig starke Linien. Sie sprechen durch ihre Funktion, auch über längere Strecken Regionen zu verbinden verstärkt Fahrgäste an, die nicht Schüler sind, jedoch tritt dies auch bei anderen Linien auf. Da sie jedoch auch hohe Kilometerleistungen erbringen verursachen sie hohe Kosten. Dennoch sind nach Auswertung der Pkm-Leistung bezogen auf die Fahrplan-km-Leistung die Linien 930, 900 und 905 als vergleichsweise stärkere Linien einzustufen.

Sie sind auf die einzelnen Bündelvarianten wie folgt verteilt (Analysestand 2017):

Variante: 9 Bündel entsprechend den heutigen Netzen der Verkehrsunternehmen („Betreibernetz“)

Die Regiolinien befinden sich alle in den beiden Bündeln „Weser-Ems-Bus“ und „Weser-Ems-Bus Janßen“

Variante: 16 Bündel entsprechend den heutigen Netzen der Subunternehmen („Sub-Betreibernetz“)

Bei der Betrachtung der Sub-Unternehmen werden die Linien 905, 930 und S90 von Weser-Ems-Bus und die Linien 900 von der Firma Janßen betrieben

Empfohlene Variante 4 Bündel - modifiziert

In der modifizierten Fassung liegen drei der Regionallinien im Bündel C_04, eines im Bündel C_03.

	„Bündel“	Pkm/ Fpl-km	"Stärker" > 20	"Mittel" 10-20	"Schwächer" < 10	k.A. *	Linien ges.	Schüleranteil
Pkm/Fpl-km [Anzahl Linien]								
"Betreiber-Netz"								
Hanekamp	C01	17,24	4	4	4	2	14	97%
Weser-Ems-Bus	C02	13,92	2	4	4		10	90%
Wilmering	C03	7,82			2	1	3	95%
Kalmer	C04	8,06			1		1	100%
Krümborg	C05	12,12		1			1	100%
Kuper	C06	20,06	1		1		2	98%
Schomaker	C07	31,12	1				1	99%
Weser-Ems-Bus, Fa. Brünemeyer	C08	11,72	1	3	1		5	100%
Weser-Ems-Bus, Fa. Janßen	C09	16,26	1	2			3	90%
"Subbetreiber-Netz"								
Baumann, Brünemeyer	C01	15,60		1			1	100%
Brünemeyer	C02	10,85		1			1	100%
Feldhaus	C03	2,73			1		1	100%
Hanekamp	C04	17,81	4	3	4	2	13	97%
Hanekamp, Brünemeyer	C05	10,17		1			1	99%
Hanekamp, Wilmering	C06	12,68		1			1	100%
Janßen	C07	16,26	1	2			3	90%
Kalmer	C08	8,06			1		1	100%
Krümborg	C09	11,91		2			2	100%
Kuper	C10	20,06	1		2		3	98%
Meyer, Brünemeyer, Ruder, Weber	C11	7,51			1		1	99%
Schomaker	C12	31,12	1				1	99%
Stutenkemper, Hanekamp	C13	9,08			1		1	100%
Tholen, Brünemeyer	C14	24,60	1				1	100%
WEB	C15	15,71	2	3	1		6	88%
Wilmering	C16	7,82			2	1	3	95%
Variante 02: 4 Bündel modifiziert								
Bündel 1	C01	18,67	3	1	2		6	99%
Bündel 2	C02	13,82	2	3	2	1	8	96%
Bündel 3	C03	16,27	4	5	7	2	18	95%
Bündel 4	C04	13,30	1	5	2		8	91%

*Linien 927, 938 und 952 ohne Fahrgastzahlen – keine Auswertung möglich

Tabelle 6: Wirtschaftliche Stärke der Bündel

Bewertung von Kostenfaktoren

Da es nicht Ziel der Linienbündelung ist, Kosten einzusparen, sondern Bündel zuzuschneiden, die gemeinsam einen optimierten Betrieb gewährleisten, wird hier darauf verzichtet, Kosten direkt zu ermitteln und einander gegenüberzustellen. Die realen Kosten würden sich von modellhaft ermittelten zwangsläufig unterscheiden, da

- Overheadkosten des Unternehmens hinzukommen,
- weitere Kosten durch Ersatzfahrzeuge etc. entstehen,
- die Kostensätze in den einzelnen Unternehmen unterschiedlich sein werden und spezielle Faktoren wie die zum Beispiel die Dienstplanung der Unternehmen keine Berücksichtigung finden.

Andererseits lassen sich durch Fahrplanoptimierungen innerhalb der Bündel auch noch bessere Zuschnitte der Umläufe erreichen und damit Kosten sparen.

Daher sollen nur die Kostenfaktoren, die den wirtschaftlichen Betrieb von Linienbündeln verdeutlichen, dargestellt und für die Varianten verglichen werden.

Dazu gehört neben dem bereits genannten Fahrzeugbedarf auch der Bedarf an Kilometerleistung durch Umsetzfahrten und mögliche Leerzeiten sowohl durch Umsetzfahrten als auch durch Zeiten, in denen (vor allem im Schülerverkehr) lange Standzeiten zwischen Linienfahrten zu Schulbeginn und Schulende entstehen. Sie wurden modellhaft ermittelt.

Mittels einer modellhaften Umlaufbildung jedes Bündels wird die Fahrzeugzahl, die geleistete Fahrleistung (Fahrplankilometer und Leerkilometer für notwendige Umsetzfahrten) sowie die Fahrzeiten und entstehende Leerzeiten berechnet. Durch optimierten Zuschnitt der Bündel und die Beachtung von Faktoren wie gemeinsame Umsetzpunkte kann der Betrieb so wirtschaftlich wie möglich gestaltet werden.

Auch hier gilt, dass dies am besten im Gesamtnetz möglich ist, da hier der Fahrzeug- und Fahrereinsatz optimal gestaltet werden kann.

Da alle Auswertungen für einen mittleren Werktag durchgeführt wurden, wurde das Ergebnis auf ein Jahr hochgerechnet. Hierfür wurde das Fahrtenangebot jeder Linie zusätzlich für einen Ferientag, einen Samstag und einen Sonntag ermittelt und hieraus der Hochrechnungsfaktor gebildet.

Bewertung der Leerzeiten

Für die Leerzeiten und deren kostenseitige Bewertung ergab sich folgendes Problem.

Aufgrund der bei vielen Linien vorherrschenden Ausrichtung auf den Schülerverkehr ergeben sich sehr lange Standzeiten (zum Beispiel zwischen der letzten Fahrt am Morgen zur Schule und der ersten Fahrt mittags für die Rückfahrt). Daher sind diese theoretischen langen Standzeiten zwar berechnet und ausgewiesen, in der Realität werden sie nicht vollständig so entstehen. Mögliche gängige Nutzungen dieser Leerzeiten für das Personal wären Folgende:

- Andere Fahraufgaben für den Fahrer, zum Beispiel als Ausflugsfahrten,
- Freizeit für die Fahrer durch geteilte Dienste,
- Morgendliche Fahrten durch Werkstatt-/ Verwaltungspersonal, das nur in der HVZ als Fahrer tätig wird und danach in ihre übliche Tätigkeit zurückkehrt.

Eine kostenseitige Bewertung der vollständigen Leerzeiten wäre daher unrealistisch, auch wenn die Bedienung der Schülerverkehre die Verkehrsunternehmen in die schwierige Situation versetzen, dass das Fahrpersonal in den langen Pausen beschäftigt werden muss.

Ergebnis Kostenfaktoren

Variante	Anzahl Bündel	Fahrzeuge	Leer-km/a (Umsetzen)	Leerzeiten h/a gesamt*
Betreibernetz	9	142	322.000	182.000
4 Bündel empfohlen	4	130	327.00	165.000
Gesamtnetz	1	126	293.000	152.000

* nur rechnerisch, nicht in Gänze mit Personalkosten zu bewerten (geteilte Dienste, andere Aufgaben, Pausen)

	unwirtschaftlichstes Ergebnis
	⇕
	wirtschaftlichstes Ergebnis

Tabelle 7: Bewertung der Kostenfaktoren

Es zeigt sich, dass das Gesamtnetz bei Fahrzeugzahl und Leerzeiten und Leerkilometern das wirtschaftlichste Ergebnis erreicht.

Da das Gesamtnetz aber nur einen Betreiber erlauben würde, was der heutigen Unternehmensstruktur kleiner und mittelständischer Unternehmen widerspricht, soll es nicht umgesetzt werden.

Daher ist letztlich das heutige Betreibernetz mit der empfohlenen Variante mit 4 Bündeln zu vergleichen.

Auch hier liegen die Fahrzeugzahlen niedriger als im Betreibernetz und ebenso die Leerzeiten. Auch hier geht diese Reduzierung notwendiger Fahrzeuge zu Lasten etwas weiterer Strecken für Umsetzwege, was die Leer-Kilometer leicht erhöht.

Aber hier wäre die Einsparung an Fahrzeugkosten durch eine optimierte Bündelbildung deutlich größer als die Kosten durch die dadurch notwendigen zusätzlichen Kilometer. Unter der Annahme, dass ein Fahrzeug (SL) unter Berücksichtigung von Zinsen und Abschreibung etwa 28.000 Euro im Jahr kostet und die Kilometerkosten für Treibstoff, Werkstatt etc. mit ca. 0,8 €/km zu bewerten sind, würde die Differenz von 12 Fahrzeugen eine Einsparung von 336.000 € bewirken, die 5.000 zusätzlichen Leerkilometer aber nur zusätzliche Kosten von 4.000 €.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Fahrpläne heute optimiert an das BetreiberNetz angepasst sind, so dass ein neuer Zuschnitt von Bündeln durch weitere kleine Anpassungen des Fahrplanes betrieblich weiter optimiert werden könnte.

Aus Kostensicht kann die Variante mit 4 Bündeln daher empfohlen werden.

4 Beteiligung der Verkehrsunternehmen

Am 09.09.2019 wurden die Verkehrsunternehmen (alle derzeitigen Konzessionsinhaber) zu einer Veranstaltung in die Kreisverwaltung Landkreis Cloppenburg eingeladen. Das Gutachterbüro PTV Transport-Consult stellte die Ergebnisse der Untersuchung vor mit einer Empfehlung für die auch hier präferierte Variante mit 4 Bündeln.

Nach Klärung von Verständnisfragen wurden die Verkehrsunternehmen gebeten, ihre Anmerkungen innerhalb von ca. 3 Wochen schriftlich einzureichen, damit sie noch geprüft werden können.

Bis zum Ende der Frist gingen jedoch keine schriftlichen Einwände oder Anmerkungen ein.

5 Zusammenfassende Empfehlung

Als Ergebnis der Untersuchung wird unter den gegebenen Bedingungen eine Empfehlung für die hier im Bericht erläuterte **Variante mit vier Bündeln** ausgesprochen. Sie ist sowohl hinsichtlich des erreichten Nutzens als auch des Querausgleichs und hinsichtlich der Kostenfaktoren die beste Variante und erfüllt gleichzeitig den Anspruch, auch geeignete Bündel für mittlere und kleinere Unternehmen zur Verfügung zu stellen. Noch kleinere Bündel hätten hingegen einen deutlich niedrigeren Nutzen und wären weniger wirtschaftlich zu betreiben. Dies wurde in einem ersten Schritt ebenfalls geprüft.

Der Bezug auf das Fahrplanjahr 2017, das der Untersuchung zu Grunde liegt, ist unschädlich, da sich die grundsätzliche Struktur des Angebots nicht geändert hat und auch voraussichtlich in den kommenden Jahren nicht grundlegend ändern wird. Die Optimierung des historisch gewachsenen und damit bislang nur in Teilen an die Strukturen angepassten Zuschnitts des Liniennetzes eröffnet Möglichkeiten, das Angebot entsprechend der Anforderungen der nächsten Jahre anzupassen. Auch eine Verbesserung oder Ausweitung des Angebots ist auf der Grundlage dieses Zuschnitts möglich.

Derzeitiges Ziel der Linienbündelung ist es, zunächst eine **Harmonisierung der Linienlaufzeiten** zu ermöglichen, um zum nächsten Vergabezeitraum eine gemeinsame Vergabe der einzelnen Netze zu erreichen.

Dies wird sich auf Grund der noch laufenden Linienverkehrsgenehmigungen noch mehrere Jahre hinziehen. Bis dahin mögliche deutliche Veränderungen, die zum Beispiel durch Entwicklungen in der Schulstruktur oder durch die Entstehung von Neubaugebieten nötig werden, können dann in einer begründeten Anpassung der Linienbündel berücksichtigt werden.

Die vier Bündel weisen folgende Ausrichtungen, die eine deutliche Orientierung auf die Gemeinde- und Schulstruktur im Landkreis widerspiegelt:

Bündel C_01:

- Ausrichtung auf Friesoyte, weitgehende Beschränkung auf dieses Gemeindegebiet mit Anbindung der Orte an die Schulen in Friesoyte.

Bündel C_02:

- Ausrichtung auf Lönigen und die dortigen Schulen sowie Bedienung der Binnenverkehre in den Gemeinden Essen, Lindem und Lastrup.

Bündel C_03

- Bündel mit den meisten Linien, das die Gemeindebinnenverkehre von Cloppenburg, Lastrup, Cappeln, Emstek, Garrel, Molbergen, Essen umfasst sowie
- die Linien, die diese umliegenden Gemeinden von Cloppenburg mit der Stadt Cloppenburg und deren Schulen verbinden.

- Einige Linien schaffen Verbindungen auch in den Landkreis Vechta
- Linie 930 zusätzliche auch nach Lönigen und Lindem ausgerichtet, sie verbindet Cloppenburg mit den beiden Gemeinden.

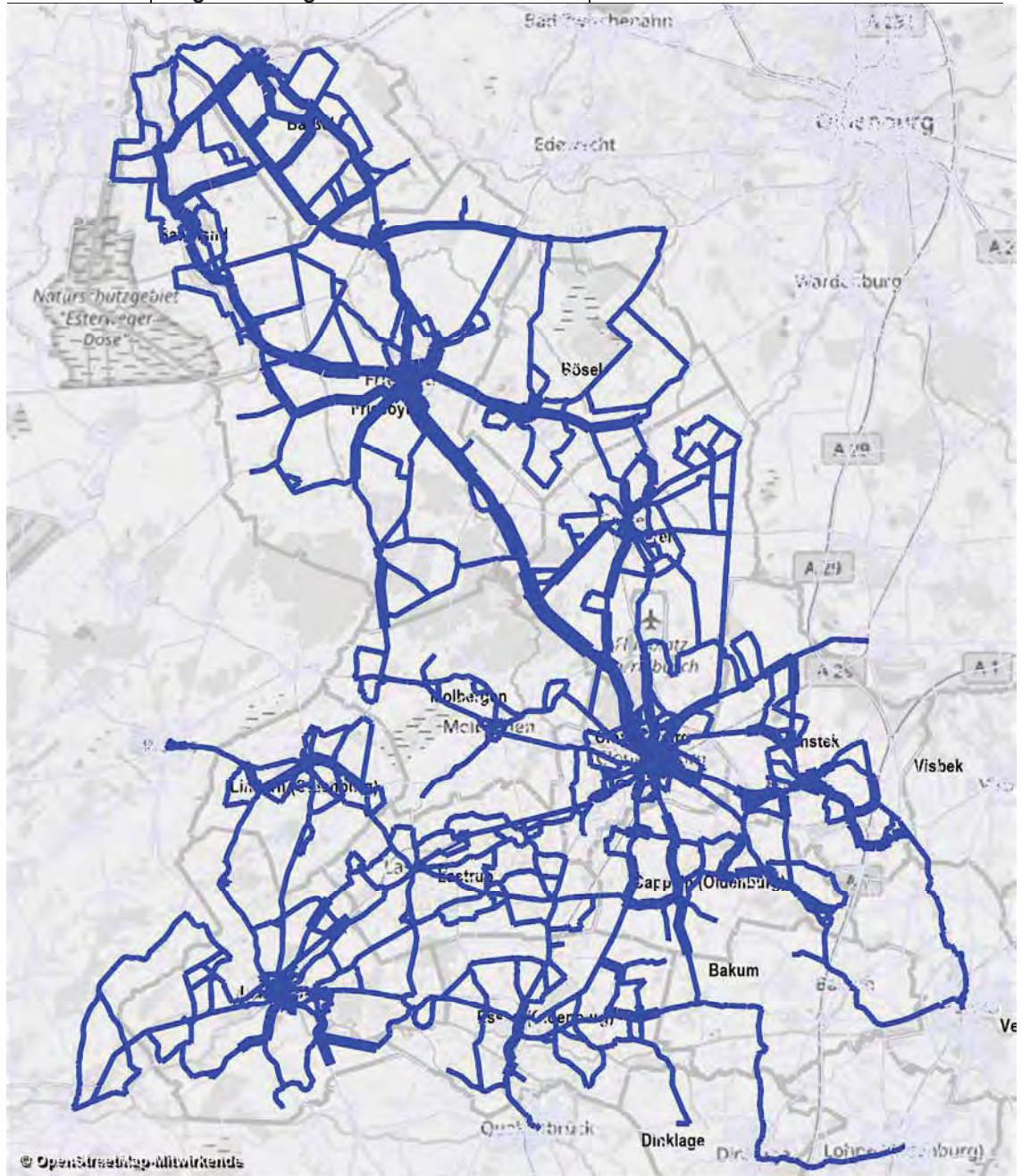
Bündel C_04:

- Binnenverkehre der Gemeinden Saterland, Barßel und Bösel mit Ausrichtung zusätzliche auf Friesoyte
- Anbindung nach Cloppenburg über von Barßel und Saterland aus mit den Linien S90 und 900.

Ein Beschluss für eine Linienbündelung ist notwendige Voraussetzung, um die Harmonisierung zu gewährleisten. Hierfür liegt mit den vorgeschlagenen Bündel ein gut begründeter Vorschlag vor.

6 Abbildungen der Varianten und Zuordnung der Linien

Gesamtnetz	Vergleichsfall gesamtes Netz ein Bündel	1 Bündel aus 40 Linien
------------	---	------------------------



Quelle: Eigene Darstellung PTV; Hintergrund: Open Streetmap Mitwirkende
Abbildung 4: Variante Gesamtnetz

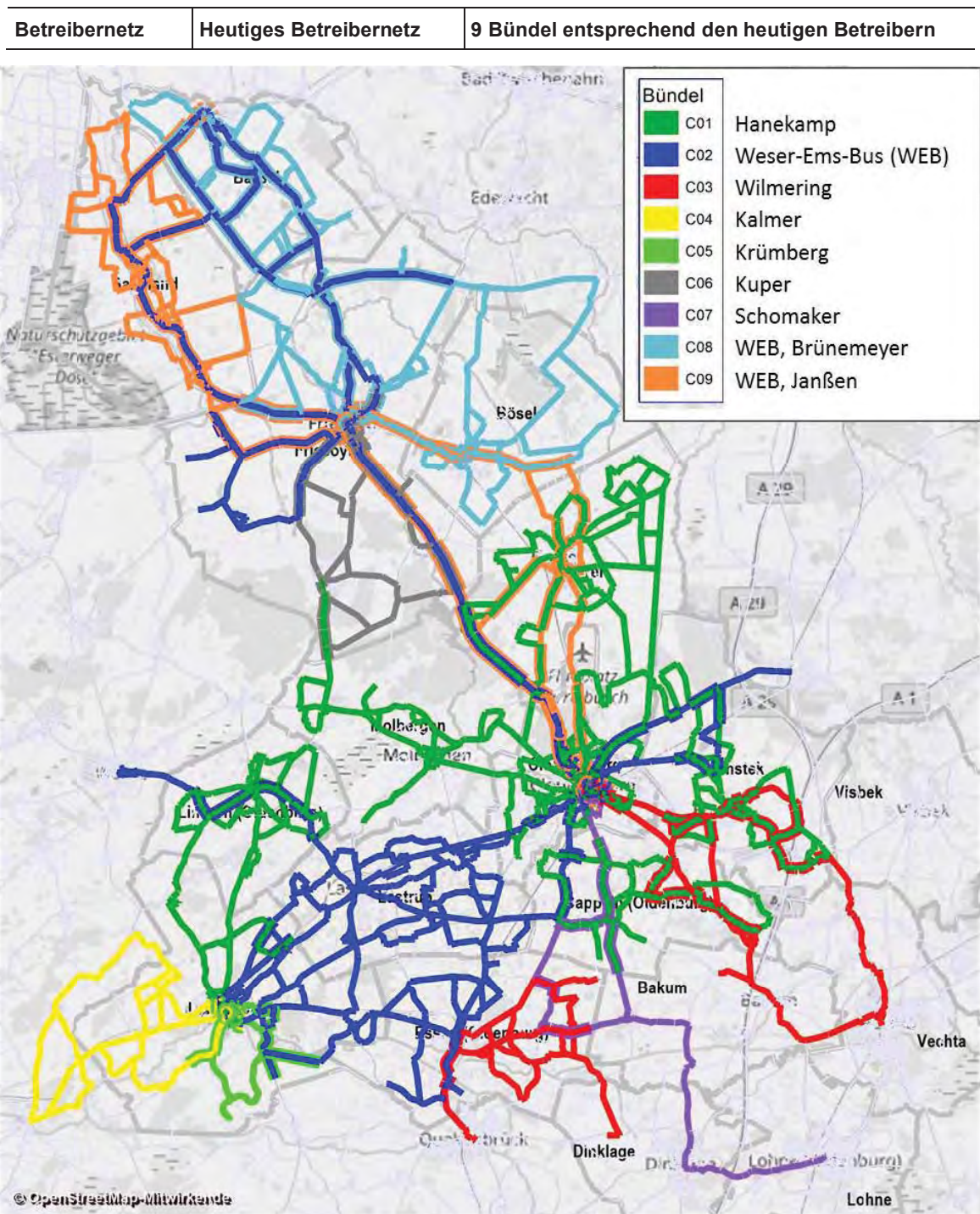
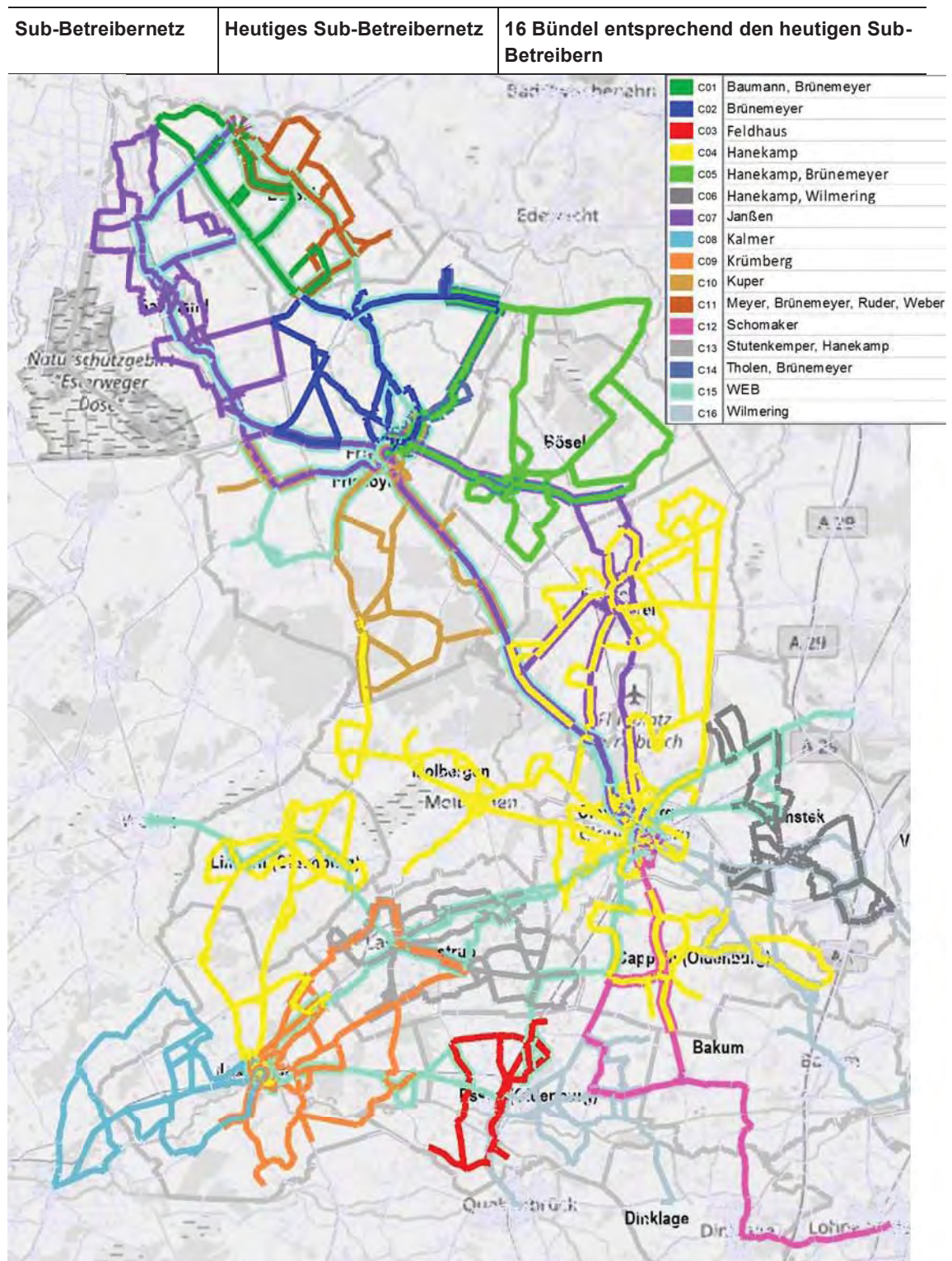
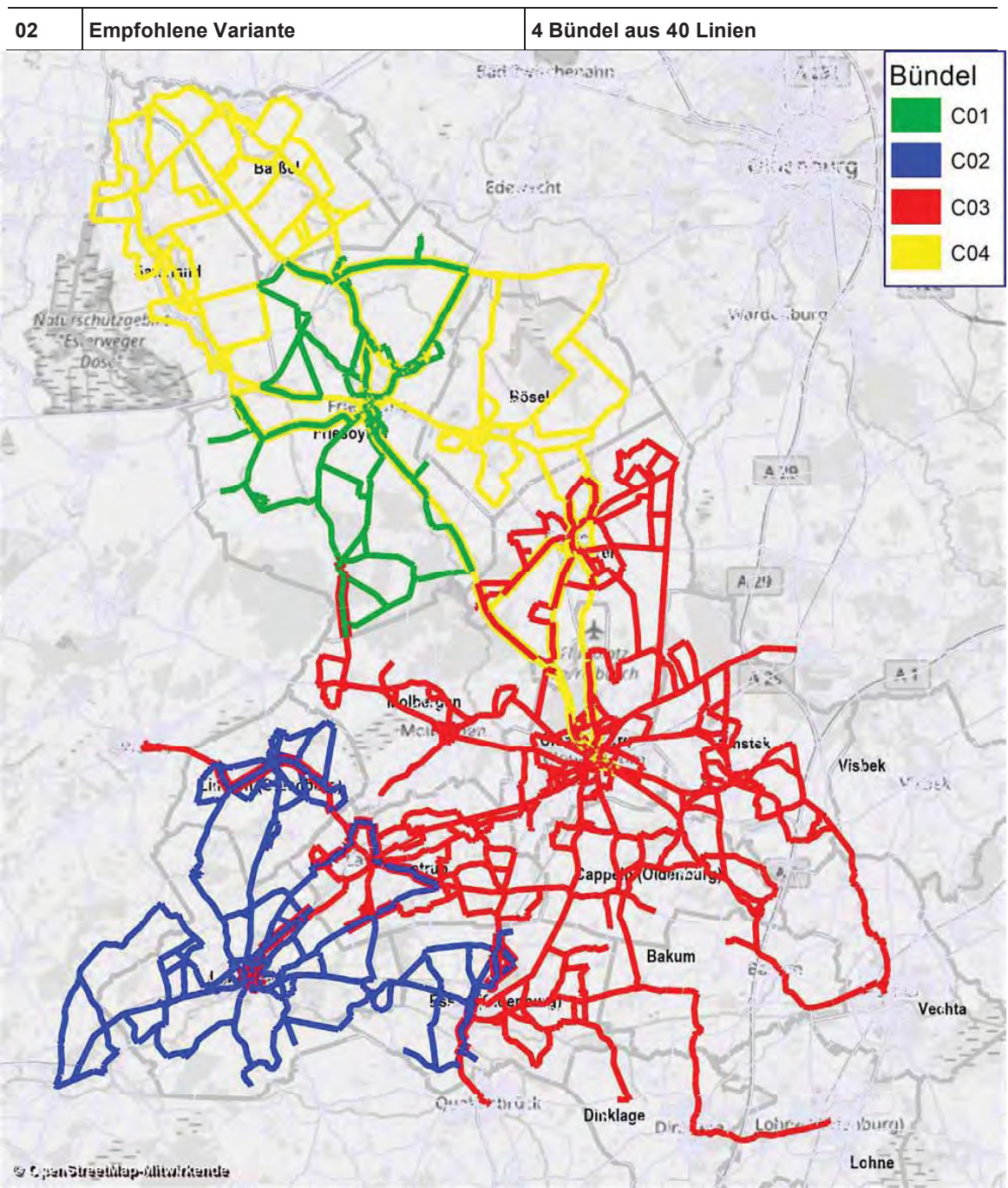


Abbildung 5: Variante Netz der heutigen Verkehrsunternehmen („Betreibernetz“)



Quelle: Eigene Darstellung PTV; Hintergrund: Open Streetmap Mitwirkende
Abbildung 6: Variante Netz der heutigen Subunternehmen („Sub-Betreibernetz“)



Quelle: Eigene Darstellung PTV; Hintergrund: Open Streetmap Mitwirkende

Abbildung 7: Empfohlene Variante – 4 Bündel

Anlage 11 – Endbericht wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Endbericht

Autor*innen:

Dr. Thomas Klinger, Mona Sendtko, Carolina Krome, Alexander Sklorz, Julian Meise (ILS)
Gregor Korte, Rolf Alexander, Amina Moschner (Planersocietät)



Impressum

Herausgeber

ILS Research gGmbH
Brüderweg 22 – 24
44135 Dortmund

Telefon +49 (0)231 90 51–0
Telefax +49 (0)231 90 51–155

www.ils-research.de
poststelle@ils-forschung.de März 2023

Dortmund, Deutschland,
© ILS 2022, alle Rechte vorbehalten.

In Zusammenarbeit mit



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
www.planersocietaet.de

Autor*innen

Dr. Thomas Klinger
Gregor Korte
Mona Sendtko
Carolina Krome
Rolf Alexander
Alexander Sklorz
Julian Meise
Amina Moschner

Fotos

ILS/Carolina Krome (Titelseite)

Über die Autor*innen

Dr. Thomas Klinger ist Leiter der Forschungsgruppe Mobilität und Raum beim ILS.
Gregor Korte ist Projektleiter und -manager im ÖPNV-Team der Planersocietät.
Mona Sendtko ist wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe Mobilität und Raum (ILS).
Carolina Krome ist wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe Mobilität und Raum (ILS).
Rolf Alexander ist Projektleiter im ÖPNV-Team der Planersocietät.
Alexander Sklorz ist studentische Hilfskraft in der Forschungsgruppe Mobilität und Raum (ILS).
Julian Meise ist studentische Hilfskraft in der Forschungsgruppe Mobilität und Raum (ILS).
Amina Moschner ist wissenschaftliche Hilfskraft im ÖPNV-Team der Planersocietät.

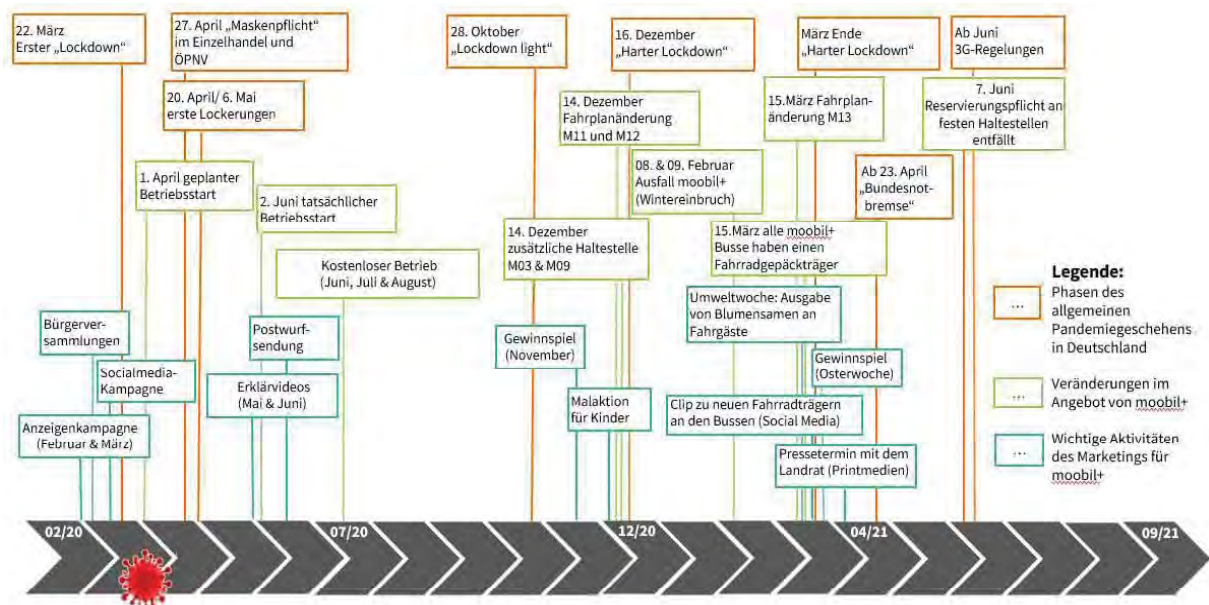
Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage, Rahmenbedingungen.....	3
1.1 Grunddaten: Raumstruktur und ÖPNV-Angebot im Landkreis Cloppenburg.....	6
1.2 Herangehensweise und Stand der Analysen	8
1.3 Mobilitätsverhalten im Landkreis Cloppenburg (Haushaltsbefragungen im Vergleich).....	9
2 Evaluation von moobil+: Erfolgsfaktoren und Hemmnisse	30
2.1 Verkehrsangebot.....	30
2.1.1 Neuregistrierungen bei moobil+.....	30
2.1.2 Fahrgastzahlen und Besetzungsgrad	30
2.1.3 Linientouren	34
2.1.4 Fahrtenwunschtouren	35
2.1.5 Erfolg nach Relationen.....	39
2.1.6 Haltestellennachfrage.....	41
2.1.7 Bedarfsorientierter Linienvkehr	45
2.1.8 Erweiterung des Angebots: Fahrten am Wochenende und Stundentakt.....	47
2.1.9 Fahrplananpassungen von April 2022	49
2.1.10 Anschlusssicherung.....	51
2.2 Organisation des Angebots	54
2.2.1 Buchung.....	54
2.2.2 Tickets (Bestehende Tickets, Tarifieden, 9€-Ticket)	56
2.2.3 Werbung und Marketing.....	59
2.2.4 Mobilitätszentralensystem.....	61
2.3 Qualität des Betriebs	64
2.3.1 Fahrzeuge.....	64
2.3.2 Fahrer*innen.....	65
2.3.3 Haltestellen.....	69
2.4 Zielgruppen und Nutzungsprofile	69
2.4.1 Schüler*innen und Auszubildende	70
2.4.2 Senior*innen.....	71
2.4.3 Familien	73
2.4.4 Berufstätige.....	74
2.4.5 Gelegenheitsnutzer*innen	75
2.4.6 Menschen mit Einschränkungen	76
2.4.7 Geflüchtete / Ukrainer*innen	76
3 Handlungsfelder und Handlungsansätze	78

3.1	Mobilitätsmanagement, Marketing.....	78
3.2	Planung des Verkehrsangebots.....	83
3.3	Organisation des Angebots	95
3.4	Qualität des Betriebs	96
3.5	Orientierung und Information.....	97
4	Fazit.....	104
5	Literatur.....	106
	Abbildungsverzeichnis.....	108
	Tabellenverzeichnis	110

1 Ausgangslage, Rahmenbedingungen

Bei diesem Endbericht zur wissenschaftlichen Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg handelt es sich um die Fortschreibung des zweiten Zwischenberichts, der dem Landkreis Cloppenburg im April 2021 zugesandt wurde. Für den vorliegenden Bericht wurden weitere Daten aus dem Buchungssystem T.DiMo sowie aus zwei repräsentativen Haushaltsbefragungen ausgewertet. Zudem wurden weitere Interviews mit Fahrgästen und Fahrer*innen sowie weiteren Angestellten der Verkehrsunternehmen und des Landkreises geführt und ausgewertet. Der Endbericht enthält aber auch weiterhin alle Informationen des ersten und zweiten Zwischenberichts. Die Textbausteine aus dem ersten und zweiten Zwischenbericht sind ausgegraut dargestellt, um eine Differenzierung zwischen alten und neuen Inhalten zu ermöglichen.



Besonders die Ergebnisse aus dem ersten und zweiten Zwischenbericht sind vor dem Hintergrund der COVID-19- Pandemie zu betrachten und zu bewerten. Dies bedeutet, dass die Analysen und Aussagen sich auf einen Zeitraum beziehen, der besonderen Umständen unterlag. Dazu gehören neben temporären Lockdowns, die gekennzeichnet sind durch Schließungen von Geschäften, Schulen etc., unter anderem auch die durchschnittliche Verminderung der Mobilität der Bevölkerung deutschlandweit sowie die Verlagerung von Verkehren weg vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und hin zu Individualverkehrsmitteln (vgl. Hagen et al. 2020). **Aufgrund dieser besonderen Umstände kann davon ausgegangen werden, dass sich die Zahl der Fahrgäste des moobil+ Angebots während der Pandemie teilweise am unteren Ende der Möglichkeiten bewegte.** In Abbildung 1 werden wichtige Ereignisse und Einflussfaktoren seit der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg im Zeitverlauf dargestellt. Dabei wird in drei Ebenen unterschieden. Die oberste Ebene (orange) bezieht sich auf Phasen des allgemeinen Pandemiegeschehens in Deutschland. Die zweite Ebene (grün) bezieht sich auf wichtige

Veränderungen im Angebot von moobil+. Die dritte Ebene (blau) stellt wichtige Aktivitäten des Marketings für moobil+ dar. Zudem sind einige Ereignisse für eine übersichtlichere Darstellung zusammengefasst worden..

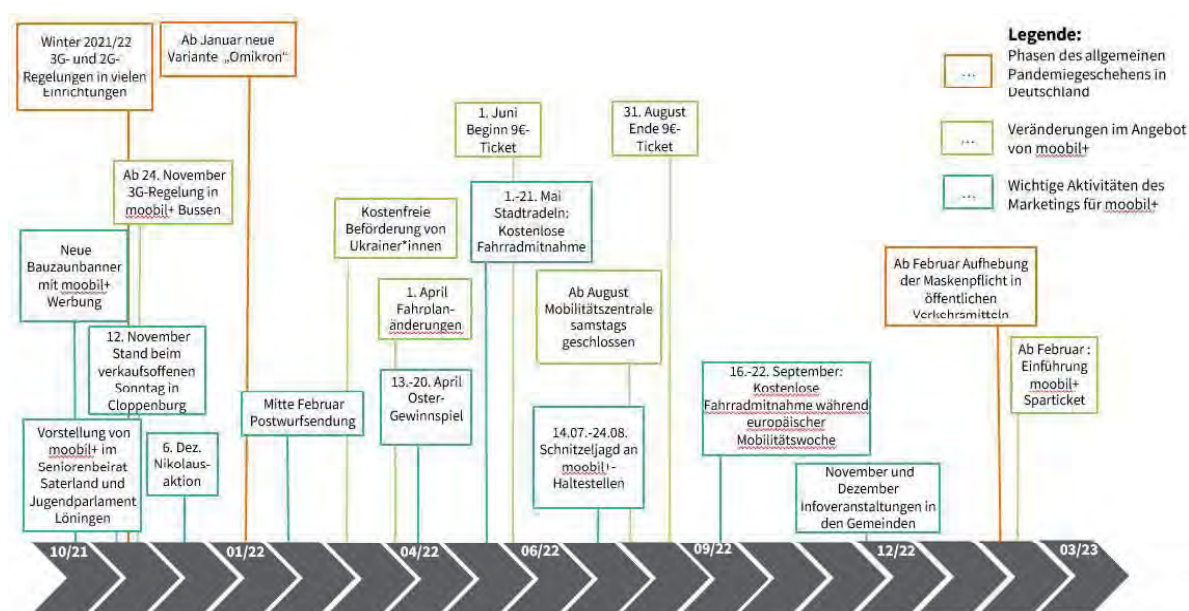


Abbildung 1: Zeitstrahl zum Betrieb von moobil+. Quelle: Eigene Darstellung

Pandemiegeschehen in Deutschland

Am 22. März 2020 wird der erste „Lockdown“ in Deutschland verhängt. Geschäfte, Restaurants, Kitas und Schulen sind geschlossen. Es gibt strenge Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen, viele Millionen Menschen in Deutschland arbeiten im Home-Office oder gar nicht mehr. Am 20. April 2020 treten deutschlandweit erste Lockerungen in Kraft. Größere Geschäfte dürfen teilweise wieder öffnen. Am 27. April 2020 wird deutschlandweit eine Pflicht zum Tragen einer Mund-Nase-Maske für Einkäufe sowie in Bussen und Bahnen eingeführt. Am 6. Mai 2020 gibt es weitere Lockerungen, einige Tage zuvor wurden Lockerungen für Zoos, Museen, Spielplätze und Gotteshäuser beschlossen. Entsprechend des am 28.10.2020 beschlossenen „Lockdown light“ müssen Kultureinrichtungen, die Tourismus- und Gastronomiebranche von Anfang November an erneut schließen. Am 3. Dezember 2020 verständigen sich die Länder und der Bund auf einen harten Lockdown, vorerst bis zum 18. April 2021. Seit Ende Januar 2021 müssen Arbeitgeber ihren Arbeitnehmenden, wenn es möglich ist, erlauben, vom Home-Office aus zu arbeiten. Diese Regelung gilt vorerst bis zum 30. April 2021. Seit Mitte Februar 2021 dürfen in Niedersachsen Gartencenter, Blumengeschäfte und Gartenabteilungen von Baumärkten wieder öffnen. Ab Anfang März 2021 dürfen auch Frisöre wieder Kunden und Kundinnen bedienen.

Auch wenn es Ende 2022 nur noch wenige Corona-Maßnahmen gibt, ist die Pandemie noch nicht vorbei, wirkt sich mittlerweile jedoch vermutlich weniger auf die Fahrgastzahlen von moobil+ aus. Zum Ende des Pilotbetriebs von moobil+ erfolgt die Fortschreibung des Berichts von April 2021, um weitere aktuelle Entwicklungen einbeziehen zu können. Auch im Jahr 2022 wurde der Betrieb von moobil+ von verschiedenen Ereignissen beeinflusst. Neben der Coronapandemie wirkten sich der Ukraine-Krieg, die Energiekrise, das 9€-Ticket sowie eine umfassende Fahrplananpassung im April 2022 auf den Betrieb von moobil+ aus. In dieser Fortschreibung werden diese Ereignisse im Zusammenhang mit moobil+ reflektiert.

Marketing für moobil+

Ende Februar und Anfang März 2020 fanden insgesamt fünf Bürgerversammlungen in der Stadt Friesoythe und den Gemeinden Lastrup, Lindern, Bösel sowie Essen (Oldenburg) statt. Parallel gab es

im Februar und März 2020 acht Wochen lang eine Anzeigenkampagne. Am 4. und am 9. März 2020 wurden spezielle Posts auf sozialen Plattformen wie Instagram und Facebook gepostet (moobil+ LK Cloppenburg und LK Vechta im neuen, einheitlichen Design und Beginn eines Countdowns). Im Mai und Juni 2020 wurden verschiedenen Erklärvideos in den sozialen Netzwerken gepostet. Im Juni 2020 gab es eine Postwurfsendung (für alle HH im LK) mit einem großen DIN A3-Flyer. Im November 2020 wurde jede Woche ein Gewinnspiel bei Instagram veranstaltet. Im Dezember gab es einen Malwettbewerb für Kinder. Als regelmäßige Marketingaktion werden in der Regel wöchentlich die sozialen Netzwerke mit drei Posts bespielt. Zudem werden 2-mal im Monat Anzeigen in den lokalen Zeitungen geschaltet. In der Kalenderwoche 12 fand die „Umweltwoche“ in den Landkreisen Vechta und Cloppenburg statt. Währenddessen erhielt jeder Fahrgast von Montag, 22.03.2021 bis einschließlich Freitag, 26.03.2021 eine Tüte Blumensamen bei jeder Fahrt mit moobil+. Zudem wurde am Mittwoch, 24.03.2021 ein Clip auf den sozialen Kanälen veröffentlicht, in dem die neuen Fahrradgepäckträger an den Bussen thematisiert wurden. Ebenso fand in dieser Woche ein Pressetermin mit Herrn Landrat Wimberg statt. Ein zugehöriger Artikel mit einem Foto von Herrn Landrat Wimberg und den neuen elektrisch höhenverstellbaren Fahrradgepäckträgern wurde in den Printmedien veröffentlicht, um auch die Bevölkerung anzusprechen, die nicht in den sozialen Medien aktiv ist. In der Osterwoche, ab dem 29. März 2021, fand zudem auf den sozialen Kanälen (Facebook und Instagram) ein Gewinnspiel von moobil+ statt. In der Zusammenschau der Ereignisse wird deutlich, dass die Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg vom Pandemiegeschehen überlagert wurde. Es ist davon auszugehen, dass das Verkehrsangebot sowie begleitende Marketing-Aktionen bei Weitem nicht ihre volle Wirkung entfalten konnten.

2022 wurde ein Teil der Veranstaltungen nachgeholt. So wurden verschiedene Marketingaktionen auf Veranstaltungen und in Einkaufsstraßen im Landkreis durchgeführt, bei denen ein moobil+-Fahrzeug gezeigt wurde und die Social-Media-Kanäle wurden weiter aktiv betrieben. Die stetigen Veränderungen zeigen, dass moobil+ andauernd verbessert werden kann und die Kommunikation mit Beteiligten und Fahrgästen wichtig ist, um den Betrieb zu optimieren und ein umfassendes, zufriedenstellendes Angebot zu schaffen

moobil+ Einführung und Veränderungen

Für den 1. April 2020 war der Betriebsstart des neuen Angebots moobil+ geplant. Dieser wurde jedoch pandemiebedingt verschoben. Das Angebot von moobil+ startete am 2. Juni 2020 und war bis zum Ende der Sommerferien (26.08.2020) für die Fahrgäste kostenlos. Am 14. Dezember 2020 sowie am 15. März 2021 wurden auf den Linien M03, M09, M11, M12 und M13 kleinere Änderungen vorgenommen. Dies betraf im wesentlichen die Einrichtung neuer Haltestellen sowie die Schaffung von Umsteigerelationen zwischen den Linien M03 und M09 sowie zwischen den Linien M11 und M12. Zudem wurden zu Mitte März 2021 alle moobil+ Busse mit einem elektrisch höhenverstellbaren Gepäckträger für Fahrräder ausgestattet. Jeder Bus kann jetzt zwei Fahrräder und zusätzlich einen Rollstuhl/Kinderwagen oder Rollatoren mitnehmen.

Im April 2022 erfolgten weitere, umfassende Fahrplananpassungen, bei denen alle Linien verändert und neue Verbindungen zwischen den Linien geschaffen wurden. Die Änderungen waren ein zentrales Thema in den 2022 geführten Interviews und werden im Laufe des Berichts vertiefend analysiert.

1.1 Grunddaten: Raumstruktur und ÖPNV-Angebot im Landkreis Cloppenburg

Der Landkreis Cloppenburg ist räumlich geprägt durch die beiden Mittelzentren Cloppenburg und Friesoythe. Hinzu kommen die elf Grundzentren Barßel, Bösel, Cappeln (Oldenburg), Emstek, Essen (Oldenburg), Garrel, Lastrup, Linder (Oldenburg), Lönigen, Molbergen und Saterland (Abbildung 2).

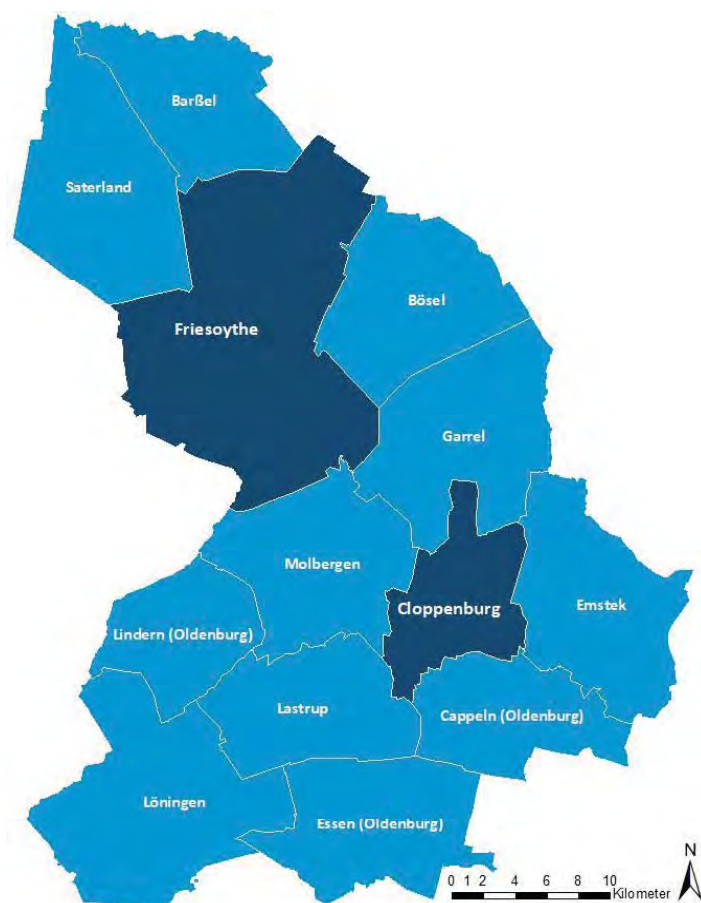


Abbildung 2: Räumliche Gliederung des Landkreises Cloppenburg. Quelle: Eigene Darstellung

Das Mobilitätsangebot besteht größtenteils aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV), dem regionalen und lokalen Busverkehr inkl. moobil+. Als zentrale SPNV-Achse verkehrt die Regional-Express-Linie 18, die von Osnabrück über das Grundzentrum Essen (Oldenburg), Cloppenburg nach Oldenburg und Wilhelmshaven verkehrt. Acht regionale Bus- und eine Sprinter-Linien schaffen u.a. Verbindungen nach Cloppenburg, Friesoythe und Oldenburg:

- Linie S90 – (Augustfehn -) Barßel – Saterland – Friesoythe – Cloppenburg
- Linie 360 – Barßel – Apen – Westerstede
- Linie 380 – Barßel – Harkebrügge – Edeweicht – Oldenburg
- Linie 900 – Barßel – Friesoythe – Bösel – Garrel – Cloppenburg
- Linie 905 – Barßel – Elisabethfehn – Harkebrügge – Kampe – Friesoythe
- Linie 910 – (Oldenburg -) Süddorf – Friesoythe

- Linie 925 – Lönigen – Essen (Oldb.)
- Linie 930 – Werlte / Lönigen – Lastrup – Cloppenburg – Ahlhorn

Lokallinien übernehmen die weitere Anbindung, sind aber vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Das Angebot von moobil+ übernimmt die weitere Feinerschließung. Alle Gemeinden verfügen über mindestens eine moobil+ Linie, davon sind die Linien M03 und M04 auf Friesoythe ausgerichtet, die Linien M05, M10, M11 und M12 auf Cloppenburg. Mit den Linien M01 in Westrauderfehn (Landkreis Leer) sowie den Linien M11 nach Langförden und M12 nach Bakum (beide Landkreis Vechta) bestehen auch Kreisgrenzen überschreitende Angebote (Abbildung 3). Das Angebot besteht montags bis freitags von 7 bis 19 Uhr, teilweise auch von 5:30 bis 21:00 Uhr, überwiegend im Zweistundentakt. Die Linien von moobil+ verkehren über einen festen Linienweg. Auf Bestellung werden abseits dieses Weges gelegene Bedarfshaltestellen angefahren. Potentielle Bedarfshaltungen sind in den Abfahrtszeiten der Haltestellen auf dem regulären Linienweg berücksichtigt. In Abbildung 3 sind die Liniennetze von moobil+ vor und nach den Fahrplananpassungen von April 2022 vergleichend dargestellt. Es wird deutlich, dass die moobil+ Linien nun deutlich stärker untereinander vernetzt sind und neue Orte angefahren werden. So wurde die flächenhafte Erschließungswirkung von moobil+ deutlich verbessert. Zudem bestehen nun neue feste Verbindungen über Landkreisgrenzen hinaus, zum Beispiel nach Quakenbrück und Bakum.

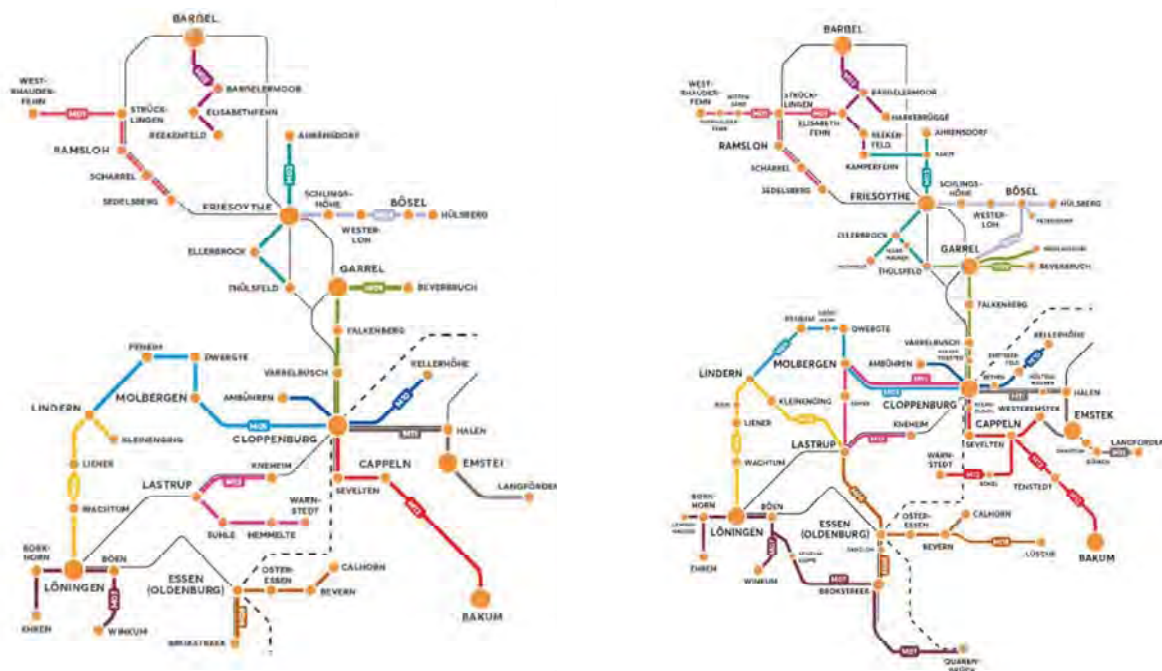


Abbildung 3: Liniennetz moobil+ 2020 und 2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von <https://www.moobilplus.de/fahrinfo/>

1.2 Herangehensweise und Stand der Analysen

Das Projektteam aus ILS und Planersocietät verfolgt eine integrative Herangehensweise und kombiniert dabei Ansätze der Verkehrsplanung und der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung (Wilde und Klinger 2017). Das bedeutet, Netz- und Liniengestaltung sowie betriebliche Abläufe werden genauso in den Blick genommen wie die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer. Dieser Sichtweise folgend, ist für den Erfolg von moobil+ neben den technisch-funktionalen Aspekten auch entscheidend, inwiefern das Angebot von den Bürgerinnen und Bürgern im Alltag wahrgenommen, akzeptiert und in Anspruch genommen wird. Empirisch folgt aus dieser integrativen Vorgehensweise, dass sowohl betriebliche Daten ausgewertet werden als auch Befragungen von Fahrtgästen und Projektbeteiligten des moobil+ Angebotes durchgeführt werden. Insgesamt wurden folgende Analysen durchgeführt:

- Auswertungen der im Februar/März 2020 und Anfang September bis Mitte Oktober 2022 von Omnitrend im Auftrag des Landkreis Cloppenburg durchgeführten Haushaltsbefragungen. Schwerpunkt der Auswertungen war die Verkehrsmittelnutzung (Modal Split), differenziert nach Wegezwecken und Bevölkerungsgruppen, sowie die Abschätzung des verkehrsbezogenen CO₂-Verbrauchs. In der Befragung 2022 wurde auch gezielt nach der Nutzung von moobil+ gefragt.
- Auswertungen der Daten im Buchungssystems T.DiMo:Zu diesem Zweck hatte das Projektteam in der ersten Dezemberwoche 2020, in der zweiten Märzwoche 2021 sowie Anfang 2023 Zugang zu den anonymisierten Daten des moobil+ Buchungssystems.
- Telefonische Gruppeninterviews mit fünf Mitarbeiterinnen der Mobilitätszentrale 2020 und 2022 sowie schriftliche Befragung der Angestellten von 13 kommunalen Mobilitätspunkten im Jahr 2020.
- Telefonische Befragung der Geschäftsführungen der vier für moobil+ im Landkreis Cloppenburg tätigen Verkehrsunternehmen 2020 und 2022.
- Telefonische Interviews mit 14 Busfahrerinnen und Busfahrern in 2020 und mit 22 Busfahrerinnen und Busfahrern in 2022.
- Telefonische Interviews mit 17 Nutzerinnen und Nutzern des moobil+ Angebots in 2020 und mit 14 Nutzerinnen und Nutzern in 2022.
- Persönliche Gespräche mit Nicht-Nutzer*innen des moobil+ Angebots sind aufgrund der Corona-Pandemie bisher nicht durchgeführt worden.

1.3 Mobilitätsverhalten im Landkreis Cloppenburg (Haushaltsbefragungen im Vergleich)

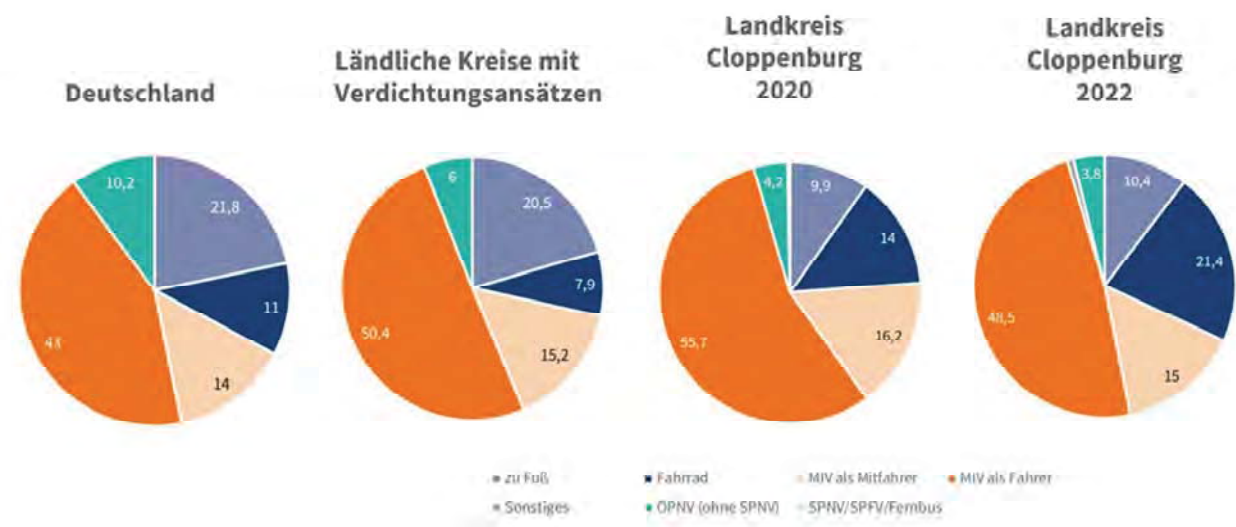


Abbildung 4: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) im Landkreis Cloppenburg im Vergleich. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020, 2022

Abbildung 4 veranschaulicht die alltägliche Verkehrsmittelnutzung (Modal Split nach Wegen) für den Landkreis Cloppenburg zu den Zeitpunkten Februar 2020 und Oktober 2022 im Vergleich zur Referenzkategorie „Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen“ sowie zu Deutschland insgesamt. Die Angaben zu den Vergleichsräumen stammen aus der bundesweit repräsentativen Befragung „Mobilität in Deutschland 2017“, die Angaben zum Landkreis Cloppenburg aus den von Omintrend durchgeführten Haushaltsbefragungen (siehe oben) und wurden jeweils mit einem Wegetagebuch an einem zufällig bestimmten Stichtag erfasst. Dabei wird deutlich, dass die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Landkreis Cloppenburg (55,7% als Fahrer, 16,2% als Mitfahrer) im Februar 2020 deutlich über dem gesamtdeutschen Niveau (43,0%, 14,0%) und auch höher als in anderen ländlichen Räumen Deutschlands (50,4%, 15,2%) lag. Es ist also ein hohes Verlagerungspotential auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel vorhanden. Weiterhin auffällig ist der hohe Anteil des Radverkehrs, der mit 14,0% über den Werten in den Vergleichskategorien lag. Insbesondere für eine ländliche Region ist dieser Wert bemerkenswert und wirft die Frage auf, wie Radverkehrsinfrastruktur und das ÖPNV-Angebot sinnvoll aufeinander abgestimmt werden können. Aus methodischer Sicht ist darauf hinzuweisen, dass für die Daten zur Verkehrsmittelnutzung im Landkreis Cloppenburg ein Vorbehalt geltend gemacht werden muss. Der niedrige Anteil an Fußwegen (9,9%) sowie die mit 2,1 Wegen pro Person und Tag geringe Mobilitätsrate, die in der zu Grunde liegenden Haushaltsbefragung ermittelt wurden, legen die Vermutung nahe, dass nicht alle Fußwege angegeben wurden und daher die Anteile der Auto-, Fahrrad- sowie der ÖPNV-Nutzung leicht überschätzt worden sind. Es kann dennoch davon ausgegangen werden, dass im Vergleich zum Bundesschnitt im Landkreis Cloppenburg überdurchschnittlich oft auf das Auto und das Fahrrad zurückgegriffen wird.

Im Modal Split von 2022, der auf der Haushaltsbefragung von September und Oktober 2022 basiert, zeigt sich im Vergleich zu 2020 eine deutliche Abnahme der mit dem Auto zurückgelegten Wege und gleichzeitig eine deutliche Zunahme der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege. Zudem zeigt sich eine leichte Zunahme bei den zu Fuß zurückgelegten Wegen. Auch der Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege sinkt von 4,2 auf 3,8 %.

Als Gründe für die Verlagerungen können verschiedene Einflussfaktoren angenommen werden. So ist auch im Jahr 2022 sicherlich noch von einigen „Corona-Effekte“ auszugehen. Durch die Arbeit im Home-Office werden möglicherweise weniger lange und häufiger kürzere Wege zurückgelegt, sodass statt des Autos häufiger das Fahrrad genutzt oder zu Fuß gegangen werden kann. Auch die leicht gesunkene ÖPNV-Nutzung lässt sich vermutlich mit der Corona-Pandemie begründen. Die während des Erhebungszeitraums weiterhin im ÖPNV geltende Maskenpflicht und die Ansteckungsgefahr durch die Nähe zu fremden Personen halten möglicherweise einige Menschen von der ÖPNV-Nutzung ab. Obwohl moobil+ erst nach der Haushaltsbefragung 2020 eingeführt wurde, hat das neue Angebot den ÖPNV-Anteil nicht erhöht. Die geringe Sichtbarkeit von moobil+ im gesamten Modal Split lässt sich mit den vergleichsweise geringen Kapazitäten der Busse und dem 2-Stunden-Takt erklären. Selbst wenn die Busse voll ausgelastet wären, würden diese einen geringen Anteil an Wegen im Landkreis ausmachen. Anhand einer annahmegestützten Hochrechnung ergibt sich ein derzeit maximal möglicher Anteil von moobil+ an allen im Landkreis Cloppenburg zurückgelegten Wegen von rund 1,5 %. Hier wird von 32 Fahrgästen pro Stunde und Linie ausgegangen. In KW 10 im Jahr 2023 betrug der Wegeanteil von Wegen, die mit moobil+ zurückgelegt wurden an allen Wegen, die im Landkreis Cloppenburg zurückgelegt werden, ca. 0,1 %. Das Angebot braucht noch etwas Zeit, um sich weiter zu etablieren und dessen Erfolg kann nicht nur auf der quantitativen, sondern auch auf der qualitativen Ebene gemessen werden (vgl. 2.5 und 2.6). Eine kontinuierlich steigende Nachfrage, wie sie bereits auf den meisten moobil+-Linien zu beobachten ist kann perspektivisch Angebotsausweitungen (z.B. Taktverdichtungen, größere Fahrzeuge) rechtfertigen, die dann auch zu messbaren Verlagerungswirkungen führen können.

Die Verlagerung von zuvor mit dem MIV zurückgelegten Wegen auf den Radverkehr lässt sich neben dem „Corona-Effekt“ mit saisonalen Effekten erklären. Das Wetter war im September und Oktober 2022 noch warm und es lagen vergleichsweise gute Bedingungen zum Radfahren vor. Auch in anderen Studien wird deutlich, dass Witterungsbedingungen einen starken Einfluss auf den Radfahranteil am Modal Split haben können (Hudde 2023), der Anstieg um sieben Prozentpunkte kann u.E. aber nicht alleine damit erklärt werden. Eine verstärkte Nahraumorientierung und Fahrradnutzung in Folge erhöhte Home-office-Nutzung kann als wahrscheinlich gelten.

Zusammenfassend zeigt sich, dass der MIV auch 2022 noch eine hohe Bedeutung für das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Landkreis Cloppenburg aufweist. Daneben hat auch das Radfahren eine hohe Relevanz und könnte zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen. Der ÖPNV dagegen muss in seiner Qualität noch verbessert werden, damit er häufiger genutzt wird.

Betrachtet man die Verkehrsmittelnutzung differenziert nach Wegezweck (s. Abbildung 5), so wird deutlich, dass die Autonutzung über alle drei Raumkategorien (Deutschland, ländliche Kreise, LK Cloppenburg 2020 und 2022) hinweg, jeweils auf dem Weg zur Arbeit am stärksten und im Bereich der Freizeitmobilität am geringsten ausgeprägt ist. Bei Einkaufswegen liegt die Autonutzung im Vergleich im mittleren Bereich. Bei Freizeitwegen spielen außerdem Fußwege und Pkw-Mitfahrten eine überdurchschnittlich große Rolle.

2022 zeigt sich im Landkreis Cloppenburg bei allen Wegezwecken im Vergleich zu 2020 eine Abnahme des MIV-Anteils (Fahrer) und damit eine Annäherung an die Vergleichswerte in Deutschland insgesamt bzw. in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen. Beim Wegezweck Arbeit ist nimmt dieser Anteil mit drei Prozentpunkten etwas weniger stark ab als bei den Wegezwecken Einkaufen (-7 Prozentpunkte) und Freizeit (-6 Prozentpunkte). Gleichzeitig zeigt sich bei den Zwecken Einkaufen (+8 Prozentpunkte) und Freizeit (+14 Prozentpunkte) ein starker Anstieg der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege. Dieser Anteil liegt damit jeweils deutlich höher als in den deutschlandweiten Vergleichsräumen. Der ÖPV hat im Landkreis Cloppenburg auch 2022 anteilig an allen Wegen eine relativ geringe Bedeutung. Bei allen Wegezwecken weisen die mit dem ÖPV im Landkreis Cloppenburg zurückgelegten Wege einen geringeren Anteil als in den deutschlandweiten Vergleichsräumen auf, unter den verschiedenen Wegezwecken

wird der ÖPV zu Arbeits- und Freizeitzeiten ungefähr gleich häufig genutzt (ca. 2 %). Beim Wegezweck Einkaufen hat der ÖPV 2022 weiterhin keinen nennenswerten Anteil.

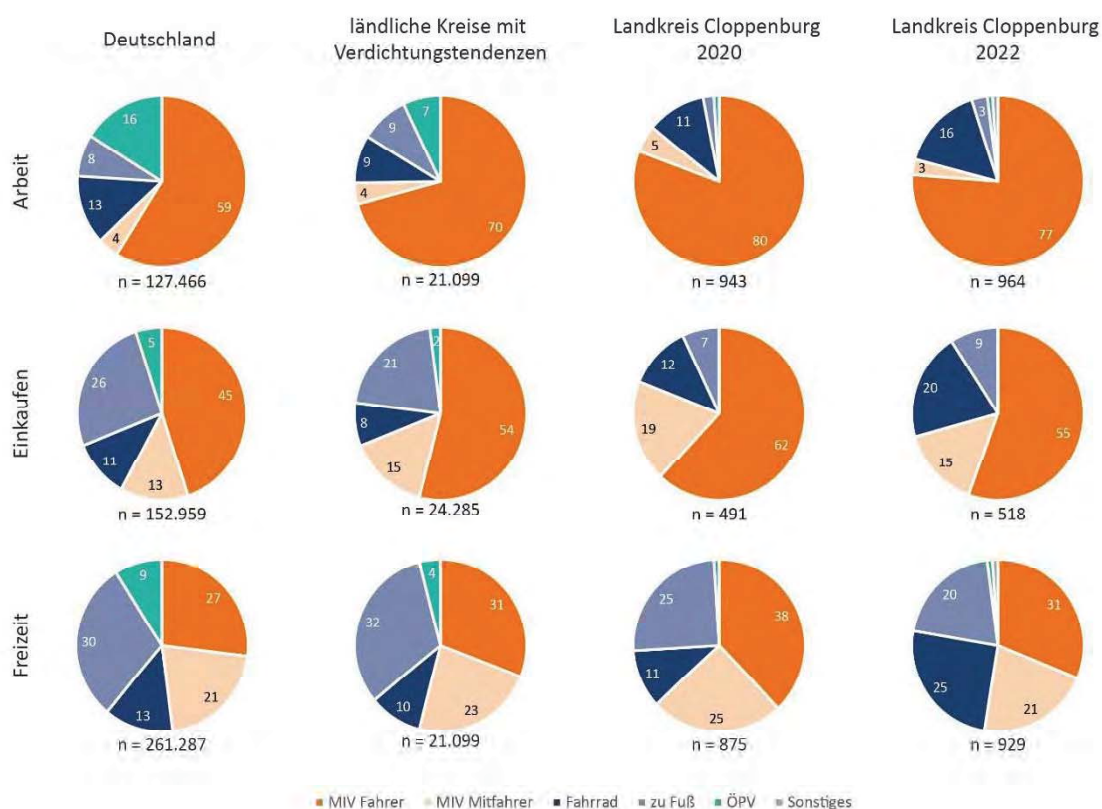


Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) nach Wegezweck. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020 und 2022

Abbildung 6 zeigt die Anteile der Verkehrsmittelnutzung junger und älterer Menschen (14-20 Jahre bzw. älter als 65 Jahre) in den drei bekannten Raumkategorien. Dabei fällt auf, dass bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Landkreis Cloppenburg die Autonutzung durch einen vergleichsweise geringen Anteil an Selbstfahrten und einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Mitfahrten gekennzeichnet ist. Die Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen im Landkreis Cloppenburg zeigt dagegen im Vergleich zum Bundesschnitt und zu den ländlichen Landkreisen keine Auffälligkeiten. Auch bei diesen Analysen ist auf die bedingte Vergleichbarkeit der Haushaltsbefragungen hinzuweisen.

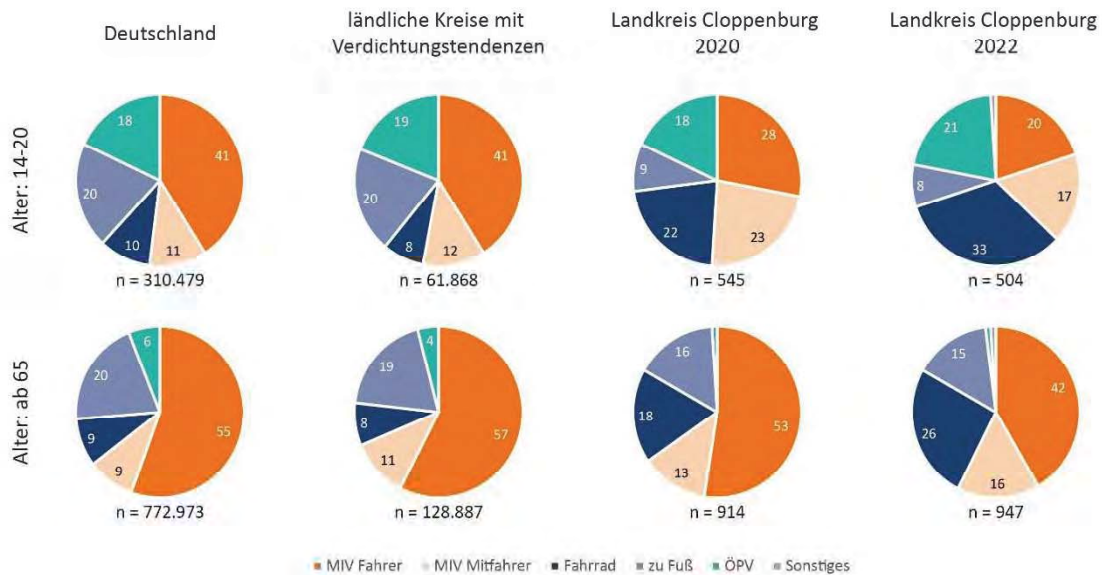


Abbildung 6: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) für ausgewählte Altersklassen. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020 und 2022

Besonders in der Altersgruppe der 14-20-Jährigen zeigt sich 2022 im Vergleich zu 2020 eine deutliche Abnahme in der Pkw-Nutzung (als Fahrende und Mitfahrende). In dieser Altersgruppe wurden im Jahr 2022 37 % der Wege mit dem Pkw als Fahrende oder Mitfahrende zurückgelegt, dieser Wert ist deutlich geringer als in gesamt Deutschland (52 %) oder in ländlichen Kreisen mit Verdichtungstendenzen (53 %). Dagegen ist der Fahrradanteil im Landkreis Cloppenburg in dieser Altersgruppe im deutschlandweiten Vergleich und im Vergleich zu den Werten aus dem Landkreis Cloppenburg von 2020 deutlich höher (33 %). Dies verdeutlicht, dass das Fahrrad für viele junge Menschen im Landkreis ein wichtiges Verkehrsmittel ist. Zudem hat auch der ÖPV-Anteil in dieser Altersgruppe von 2020 auf 2022 um drei Prozentpunkte auf 21 % zugenommen, dies weist auf die hohe Bedeutung des ÖPV für diese Altersgruppe hin.

In der Altersgruppe ab 65 ist der Anteil der Pkw-Nutzung (MIV-Fahrende und MIV-Mitfahrende) von 2020 auf 2022 um acht Prozentpunkte zurückgegangen. Auch im Vergleich zu Deutschland insgesamt und den ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen war der Pkw-Anteil im Landkreis Cloppenburg 2022 geringer. Der Fahrrad-Anteil war bei den über 65-Jährigen sowohl im Vergleich zu 2020 als auch den Referenzkategorien deutlich höher, was auf gute Bedingungen zum Radfahren selbst im höheren Alter hinweist. Der Anteil der mit dem ÖPV zurückgelegten Wege ist 2022 ähnlich wie schon 2020 gering und damit weiterhin geringer als in den Vergleichsräumen.

Um die ermittelten Häufigkeiten der Verkehrsmittelnutzung weiter zu verifizieren, wird nachfolgend zusätzlich auf die übliche Nutzung des Autos, des ÖPNV und des Fahrrades eingegangen. Im Unterschied zum Wegetagebuch werden die Probanden hier direkt nach der Häufigkeit ihrer Verkehrsmittelnutzung gefragt. Diese Befragungsform ist hilfreich, weil sie die jeweiligen Verkehrsmittel für sich genommen erfasst und somit relative Verschiebungen in Folge der Untererfassung von Fußwegen vermieden werden können. Die Befragungsergebnisse bestätigen die Angaben aus den Wegetagebüchern im Grundsatz (s. Abbildung 7).



Abbildung 7: Übliche Verkehrsmittelnutzung. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020

Bereits im Jahr 2020 waren die Auto- und Fahrradnutzung im Landkreis Cloppenburg stärker ausgeprägt als im Bundesschnitt und auch im Vergleich zu den ländlichen Landkreisen. 93,4% der Befragten greifen mindestens einmal pro Woche auf das Auto zurück, im Vergleich zu 76,5% und 85,4% in Deutschland insgesamt bzw. in den ländlichen Kreisen. Das Fahrrad wird im Landkreis Cloppenburg von 51,7% mindestens wöchentlich genutzt und damit deutlich häufiger als im Bundesschnitt (34,9%) und in den ländlich strukturierten Landkreisen (31,9%). Umgekehrt gilt für Bus und Bahn, dass sie weniger genutzt werden als in den Vergleichsräumen (8,5% mind. wöchentliche Nutzung im Vergleich zu 23,5% auf Bundesebene und 12,0% auf Ebene der ländlichen Kreise). Die übliche Häufigkeit des zu Fuß Gehens wurde in der Befragung für den Landkreis Cloppenburg nicht abgefragt und kann daher auch nicht mit den bundesweiten Angaben verglichen werden.

Bei der Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel zeigen sich 2022 überwiegend ähnliche Ergebnisse wie 2020. Während der Pkw weiterhin von mehr als 90 % der Befragten mindestens einmal pro Woche genutzt wird, wird der ÖPNV zu beiden Befragungszeitpunkten von rund 8 % mindestens einmal pro Woche genutzt. Der Anteil der Befragten, die den ÖPNV seltener als monatlich genutzt haben, ging von 2020 auf 2022 um neun Prozentpunkte zurück, während der Anteil der Befragten, die den ÖPNV nie nutzen, um acht Prozentpunkte anstieg. Hier zeigt sich eine Abkehr vom ÖPNV bei Gelegenheitsnutzer*innen. Eine weitere Verschiebung zwischen den Jahren 2020 und 2022 zeigt sich bei der Fahrradnutzung. So hat der Anteil der Personen, die das Fahrrad mehrmals pro Woche nutzen, deutlich zugenommen (+9 Prozentpunkte) und weniger Befragte nutzen das Fahrrad 1-3 Tage pro Monat (-5 Prozentpunkte) bzw. seltener als monatlich (-6 Prozentpunkte). Der Anstieg der Häufigkeit der Fahrradnutzung lässt sich auch hier möglicherweise mit einer stärkeren Nahraumorientierung sowie mit saisonalen Effekten erklären.

Nutzung der ÖPNV-Angebote im Landkreis Cloppenburg im Vergleich der Befragungen 2020 und 2022

Die Nutzung des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg wird anhand der folgenden Abbildungen detailliert untersucht, um Auskunft über Nutzungsmuster und die Nutzendenstruktur geben und Handlungsansätze ableiten zu können. In Abbildung 8 werden die Nutzungshäufigkeiten des ÖPNV aus den Haushaltsbefragungen von 2020 und 2022, differenziert nach NordWestBahn, Linienbussen und moobil+ Bussen, dargestellt. Dabei zeigt sich, dass die Nutzungshäufigkeit bei der NordWestBahn und den

Linienbussen jeweils abgenommen hat. Hier zeigt sich möglicherweise ein „Corona-Effekt“, der ÖPNV hat seine ursprüngliche Auslastung noch nicht wieder erreicht. Dies kann sowohl mit der Arbeit im Home-Office als auch mit der in Teilen der Bevölkerung weiterhin vorhandenen Zurückhaltung und Angst vor Ansteckung zusammenhängen. Da es den Rufbus moobil+ zum ersten Befragungszeitpunkt im Jahr 2020 noch nicht gab, kann zu den zeitlichen Veränderungen in der Nutzung von moobil+ keine Aussage getroffen werden.



Abbildung 8: Nutzungshäufigkeiten des ÖPNV in den vergangenen 12 Monaten; Jahresvergleich 2020/2022; in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2020, 2022

Beim Vergleich der Nutzungshäufigkeiten zeigen sich verschiedene Nutzungsintensitäten. So wird die NordWestBahn im Vergleich der ÖPNV-Angebote von den meisten Menschen genutzt (28,2 %, s. Abb. 8), rund 25 % nutzen diese seltener als einmal im Monat. Linienbusse dagegen werden nur von 20 % der Befragten überhaupt genutzt, dafür nutzen rund 5 % diese täglich oder fast täglich und weitere 3 % bis zu mehrmals im Monat. Beim Rufbus moobil+ ist der Nutzendenanteil am geringsten. Nur rund 4 % nutzen moobil+ überhaupt und nur rund 1 % nutzen moobil+ regelmäßig (bis zu einmal im Quartal oder häufiger). Es wird deutlich, dass nur wenige Menschen im Landkreis Cloppenburg den ÖPNV im Alltag nutzen. Vor allem der Rufbus moobil+ wird bisher von einem im Vergleich geringen Anteil genutzt. Hier besteht also weiterhin ein hohes Nutzungs- und Verlagerungspotenzial.

Abbildung 9 stellt die Nutzungshäufigkeit der verschiedenen ÖPNV-Angebote 2020 und 2022 differenziert nach Geschlechtern dar. Bei allen Angeboten zeigt sich, dass Frauen häufiger den ÖPNV nutzen als Männer. Zudem zeigt sich, anschließend an die Aussagen zu Abbildung 8, eine Abnahme des Anteils zwischen den Befragungszeitpunkten nur bei männlichen Personen, bei weiblichen Personen zeigt sich teilweise sogar eine Zunahme der Nutzungshäufigkeit. Diese Ergebnisse decken sich mit den bekannten Rollenmustern der Alltagsmobilität von Frauen und Männern. So legen Frauen im Alltag

tendenziell häufig mehrere kurze Wege zurück und können dafür nicht immer auf ein Auto zurückgreifen, während Männer häufiger einen längeren Weg zur Arbeit mit dem Auto zurücklegen. Daran zeigt sich, dass der ÖPNV gerade für Frauen, die kein eigenes Auto besitzen, eine wichtige Möglichkeit zur Fortbewegung ist.

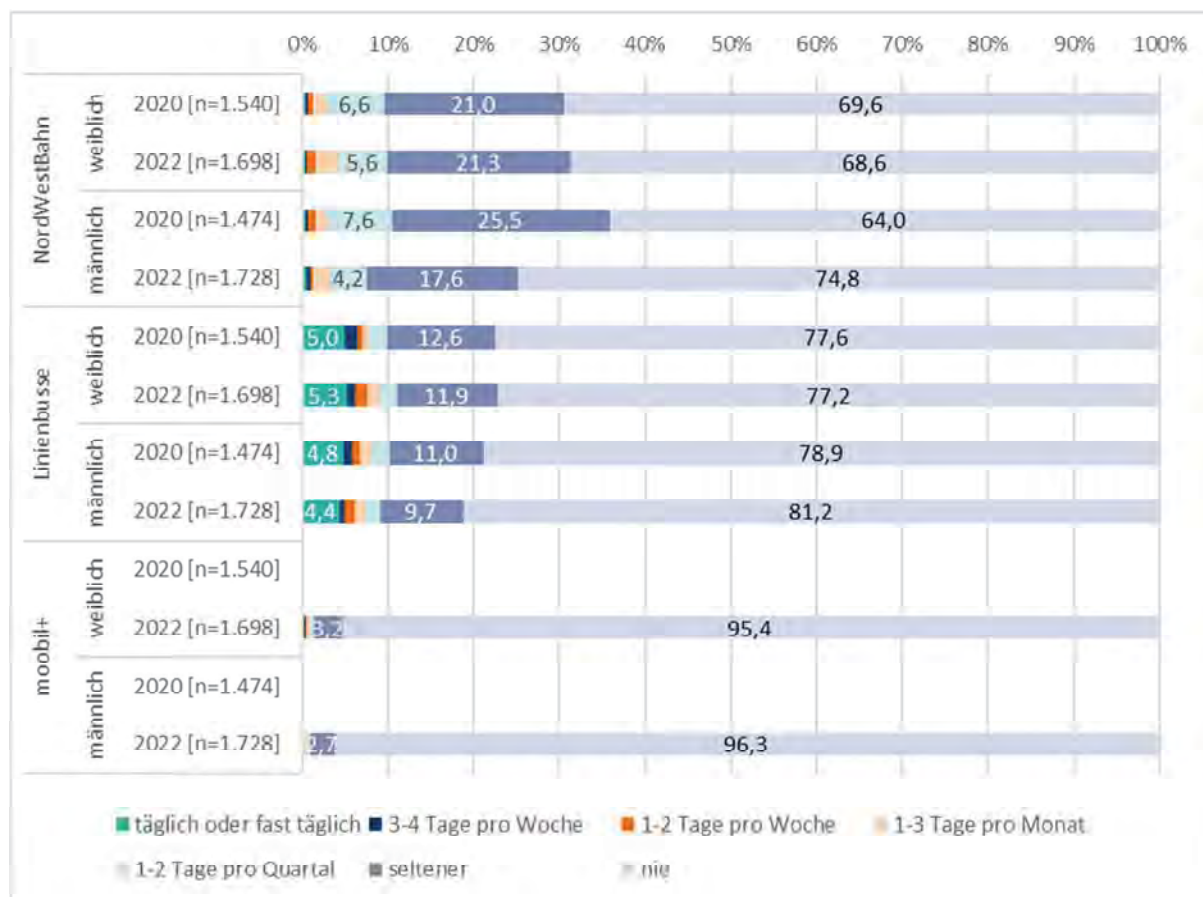


Abbildung 9: Nutzungshäufigkeiten des ÖPNV in den vergangenen 12 Monaten; Jahresvergleich 2020/2022 nach Geschlecht, in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2022

Im Folgenden wird die Nutzungshäufigkeit verschiedener Altersgruppen nach den drei ÖPNV-Angeboten Bahn, Linienbus und Rufbus im Vergleich von 2020 und 2022 dargestellt.

Abbildung 10 zeigt die Nutzungshäufigkeiten der NordWestBahn nach Altersgruppen. Unter den Altersgruppen bestehen erkennbare Unterschiede, so ist der größte Anteil von Nutzer*innen innerhalb der Altersgruppe von 18 bis 25 Jahren zu beobachten, gefolgt von der nächst jüngeren und nächst älteren Altersgruppe. Rund 10 % der 18-25-Jährigen nutzen die NordWestBahn mindestens einmal wöchentlich und rund 46 % nutzen die NordWestBahn nie. In allen anderen Altersgruppen ist der Anteil der regelmäßigen, mindestens wöchentlichen Nutzung der NordWestBahn deutlich geringer (<4%). Es ist zu vermuten, dass die NordWestBahn vor allem von Studierenden genutzt wird, die mit dem Semesterticket zur

Universität (z. B. nach Osnabrück oder Oldenburg) fahren. Beim Vergleich der Befragungen von 2020 und 2022 zeigt sich eine Zunahme des Nutzungsanteils bei allen Altersgruppen unter 26 Jahren. Bei allen Altersgruppen ab 26 Jahren zeigt sich eine Abnahme der Nutzungshäufigkeit der NordWestBahn. Dies könnte mit verzögertem Führerscheinerwerb bei jungen Erwachsenen und Corona-Effekten bei berufstätigen Personen zusammenhängen.

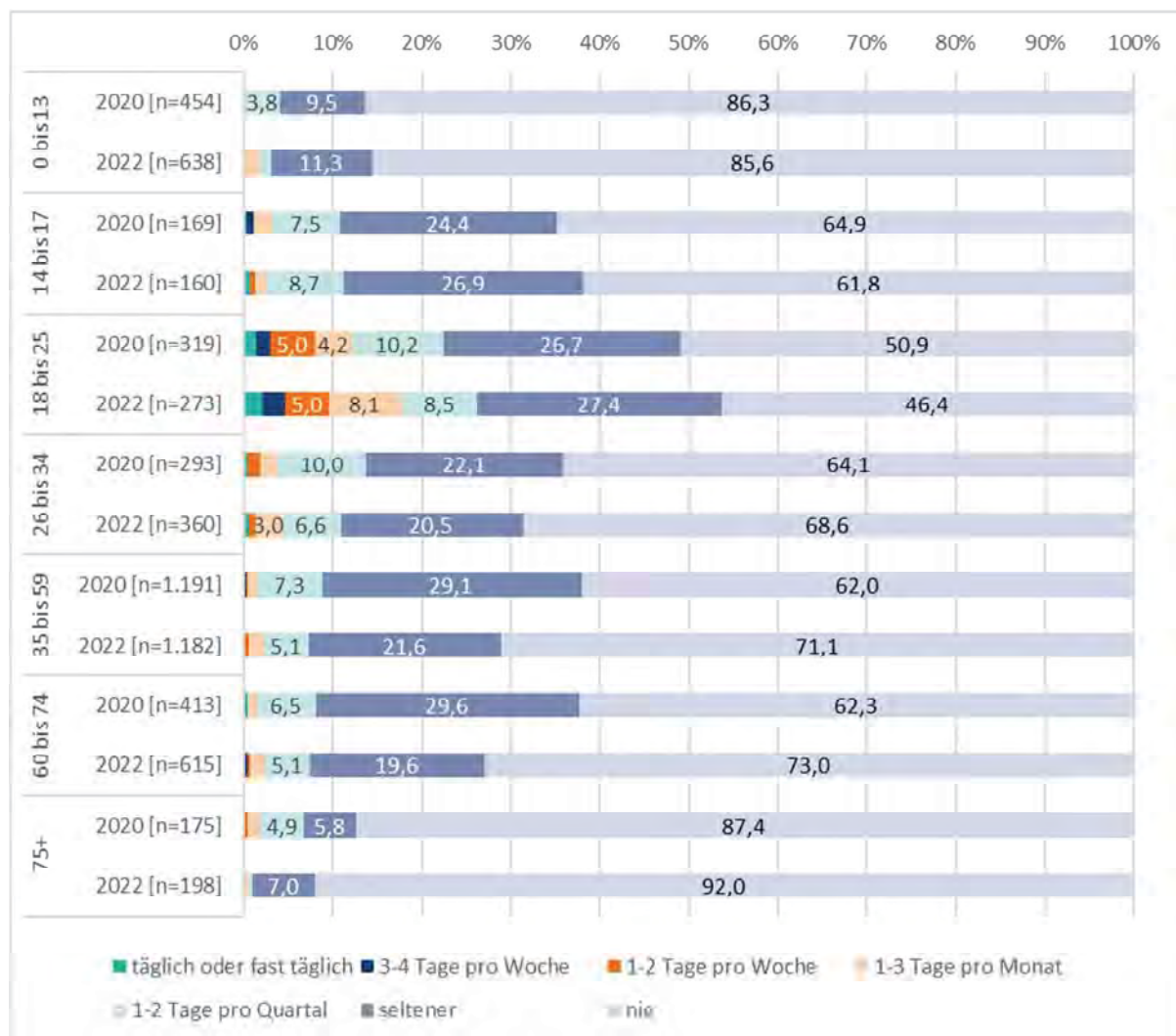


Abbildung 10: Nutzungshäufigkeiten der NordWestBahn in den vergangenen 12 Monaten; Jahresvergleich 2020/2022 nach Geschlecht, in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2022

Abbildung 11 stellt die die Nutzungshäufigkeiten von Linienbussen nach Altersgruppen dar. Hier gibt es mit Abstand den größten Anteil von Nutzer*innen in der Altersgruppe 14-17 Jahre (ca. 45 % nutzen den Linienbus mindestens einmal wöchentlich), gefolgt von der Altersgruppe 0-13 Jahre. Auch der Anteil der 18-25-Jährigen Nutzenden ist immer noch hoch, ab einem Alter von 26 Jahren ist eine deutliche Abnahme der Nutzungshäufigkeit von Linienbussen zu verzeichnen. 26-34-Jährige nutzen Linienbusse nur sehr selten regelmäßig (<5%). In der Altersgruppe von 60 bis 74 Jahren wäre eine Zunahme des Anteils erwartbar, diese bleibt aber aus und nimmt mit steigendem Alter sogar ab. Anhand dieser Ergebnisse ist erkennbar, dass der Linienbusverkehr im Landkreis Cloppenburg deutlich auf Schulbusse ausgerichtet ist und von der älteren Bevölkerung kaum noch genutzt wird (siehe qualitative Interviews in Abschnitt 2.6). An diesen Altersunterschieden in der Nutzung zeigt sich möglicherweise ein fehlendes Angebot an Buslinien, die für alle Altersgruppen attraktiv sind. Die Auswertung der Fahrgast-Interviews (vgl.

2.6) macht jedoch deutlich, dass moobil+ gerade für ältere Menschen das Potenzial hat, diese Defizite auszugleichen.



Abbildung 11: Nutzungshäufigkeiten von Linienbussen in den vergangenen 12 Monaten; Jahresvergleich 2020/2022 nach Geschlecht, in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2022

Abbildung 12 zeigt die Nutzungshäufigkeit des Rufbusses moobil+ nach Altersgruppen auf Grundlage der Befragung aus dem Jahr 2022. Der größte Anteil von Nutzer*innen ist in der Altersgruppe 14-17 Jahre zu beobachten, gefolgt von Altersgruppe der 18-25-Jährigen. Hier ist moobil+ möglicherweise eine Nahverkehrsergänzung für Personen ohne Führerschein bzw. Auto. Zudem haben die sogenannten „Digital Natives“ eventuell eine geringere Hemmschwelle, etwas Neues auszuprobieren und im Vorhinein über die App oder telefonisch zu buchen. In allen anderen Altersgruppen ist die Nutzungshäufigkeit von moobil+ deutlich geringer. Auch die erwartbare Zunahme des Anteils bei Personen ab 60 Jahren bleibt aus. Hier besteht gegebenenfalls eine Hemmschwelle durch die Notwendigkeit einer Vorab-Buchung, mangelnde technische Affinität sowie ein fehlendes Verständnis für die Funktionsweise des Systems. Die Auswertung der qualitativen Interviews (s. Abschnitt 2.6) macht jedoch deutlich, dass das moobil+-Angebot gerade von älteren Menschen sehr geschätzt wird, nachdem diese Hemmschwelle überwunden und die Funktionsweise nachvollzogen worden ist. Insgesamt wird deutlich, dass moobil+ noch nicht bei der breiten Bevölkerung als selbstverständliches Mobilitätsangebot angekommen ist. Der neben den anderen beiden ÖPNV-Angeboten vergleichsweise geringe Anteil der Angabe „seltener“ weist darauf hin, dass moobil+ bei vielen Menschen noch keine Option in Sondersituationen (z. B. wenn das Auto ausfällt) oder zu Freizeit Zwecken ist.



Abbildung 12: Nutzungshäufigkeiten des Rufbusangebots moobil+ in den vergangenen 12 Monaten; 2022, nach Geschlecht, in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2020, 2022

Auch zwischen Menschen mit verschiedenen Tätigkeiten unterscheidet sich die ÖPNV-Nutzung deutlich (s. Abbildung 13). Vor allem Personen in Ausbildung nutzen die verschiedenen ÖPNV-Angebote, darunter werden Linienbusse am häufigsten und regelmäßigsten genutzt. Die NordWestBahn wird weniger regelmäßig und moobil+ wird noch deutlich seltener im Alltag genutzt. Bei den Nicht-Erwerbstätigen sind die Nutzungshäufigkeiten des ÖPNV am geringsten und bei den Erwerbstätigen am höchsten. Unter den Erwerbstätigen nutzen dennoch wenige den ÖPNV mindestens einmal pro Woche. Es wird deutlich, dass der ÖPNV im Landkreis Cloppenburg vorwiegend von Personen in der Ausbildung genutzt wird und bei den Erwerbstätigen vor allem als Ergänzungs- oder Ersatzverkehrsmittel eine Rolle spielt.

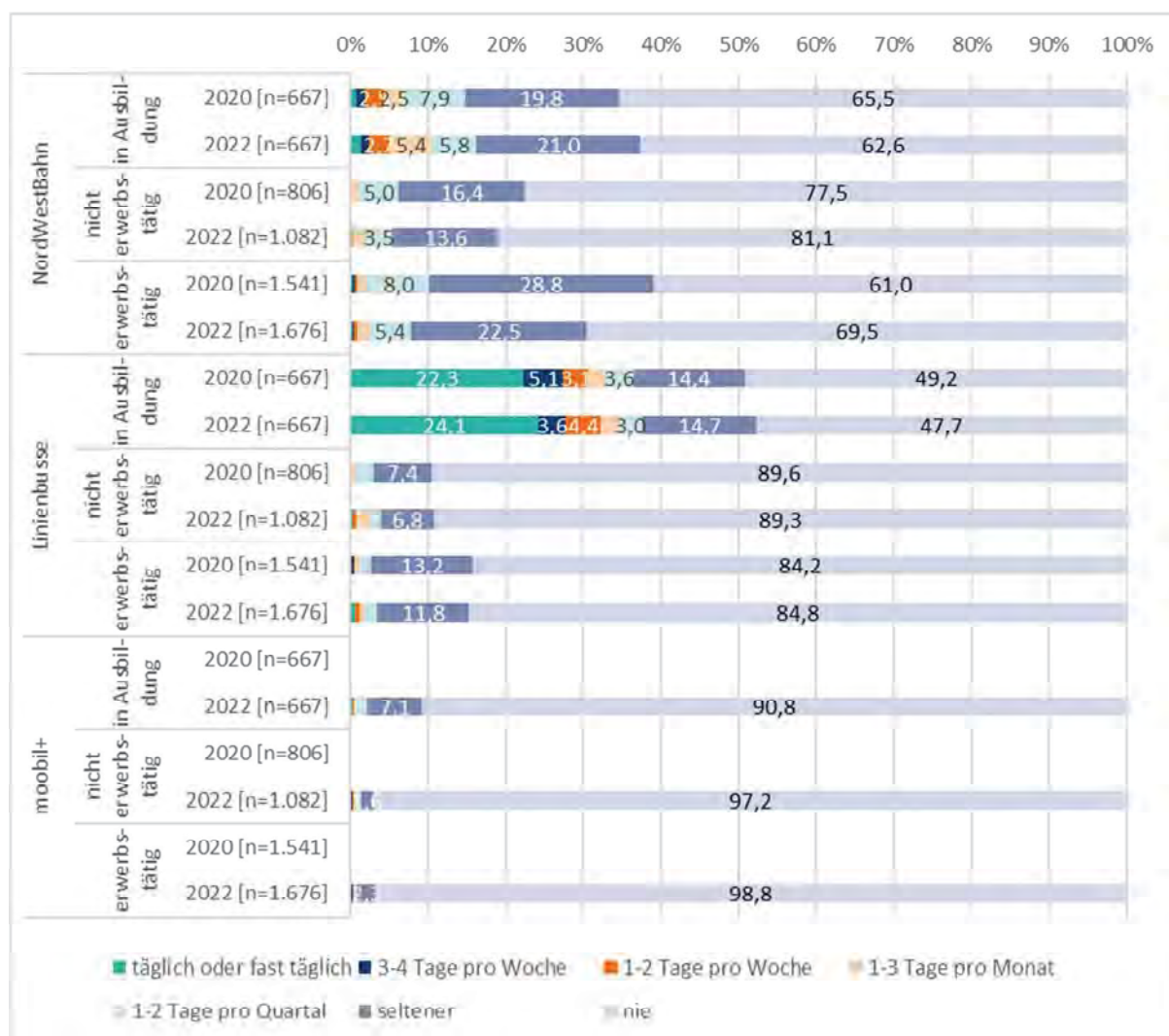


Abbildung 13: Nutzungshäufigkeiten des ÖPNV in den vergangenen 12 Monaten; Jahresvergleich 2020/2022 nach Tätigkeit, in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2020, 2022

Personen mit Mobilitätseinschränkung nutzen öffentliche Verkehrsmittel insgesamt zu geringeren Anteilen als Personen ohne Mobilitätseinschränkung (s. Abbildung 14). Zwischen den Befragungszeitpunkten 2020 und 2022 erfolgte eine Abnahme bei der NWB und eine Zunahme bei der Nutzungshäufigkeit von Linienbussen. Der Unterschied in der Nutzungshäufigkeit von Personen mit und ohne Mobilitätseinschränkung ist bei moobil+ am geringsten, hier ist die Nutzungshäufigkeit von Personen mit Mobilitätseinschränkung sogar leicht höher. Hier wird deutlich, dass moobil+ für mobilitätseingeschränkte Personen vergleichsweise gut zu nutzendes ÖPNV-Angebot ist und zukünftig noch einen besseren Beitrag zur Inklusion dieser Personengruppe leisten könnte.

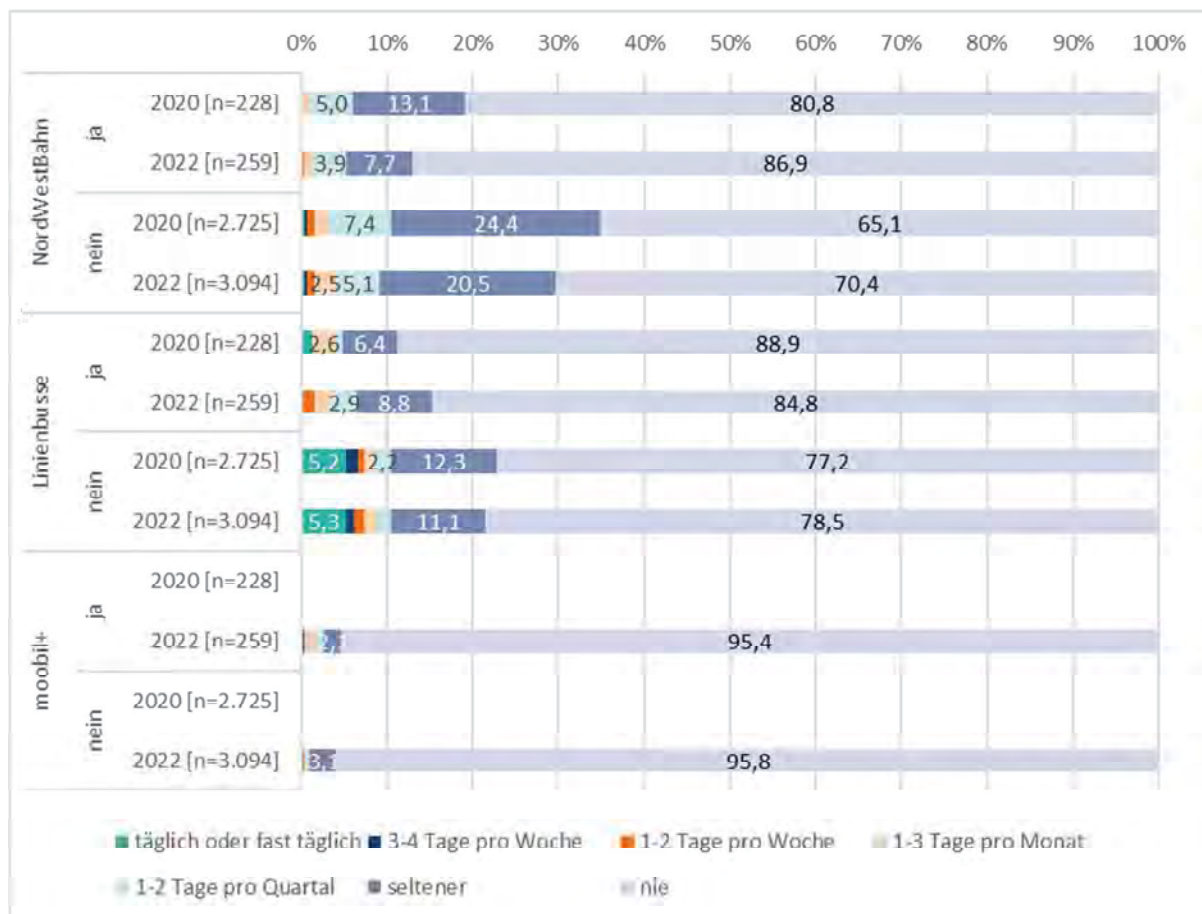


Abbildung 14: Nutzungshäufigkeiten des ÖPNV in den vergangenen 12 Monaten; Jahresvergleich 2020/2022 nach Vorhandensein einer Mobilitätseinschränkung, in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2020, 2022

Da der Rufbus moobil+ auch 2022 noch ein relativ neues Mobilitätsangebot im Landkreis Cloppenburg war, wurde nach der Kenntnis von moobil+ gefragt. Insgesamt kennen rund 62 % der Befragten das Angebot (s. Abbildung 15). Dies verdeutlicht, dass moobil+ noch nicht die gesamte Bevölkerung erreicht hat. Zwar gibt es Personen, die sich nicht für den ÖPNV interessieren und diesen nicht nutzen würden und Kinder, die noch zu jung sind, um moobil+ zu kennen. Dennoch sind unter den 38,2 % der Befragten, die moobil+ noch nicht kennen, vermutlich auch einige, die zu potenziellen Nutzer*innen werden könnten. Bei Betrachtung der Angaben nach Geschlecht zeigt sich, dass deutlich mehr Frauen moobil+ kennen. Dies hängt möglicherweise mit der häufigeren Nutzung des ÖPNV durch Frauen, wie auch schon zu Abbildung 9 beschrieben, zusammen.

Darüber hinaus zeigt sich ein Widerspruch zwischen Bekanntheit und Nutzung. moobil+ wird in den Alterssegmenten, in denen das Angebot am bekanntesten ist, am wenigsten genutzt. So wissen ältere Menschen tendenziell eher über moobil+ Bescheid, aber nutzen es seltener als beispielsweise 18-25-Jährige. Es zeigt sich, dass das Marketing bisher besser bei älteren Menschen ankommt (vermutlich durch Presseberichte und Mund-zu-Mund-Propaganda), gegebenenfalls kann versucht werden, junge Menschen besser und über andere Kanäle zu erreichen (z. B. durch Werbung in den sozialen Medien, s. Kapitel 3).

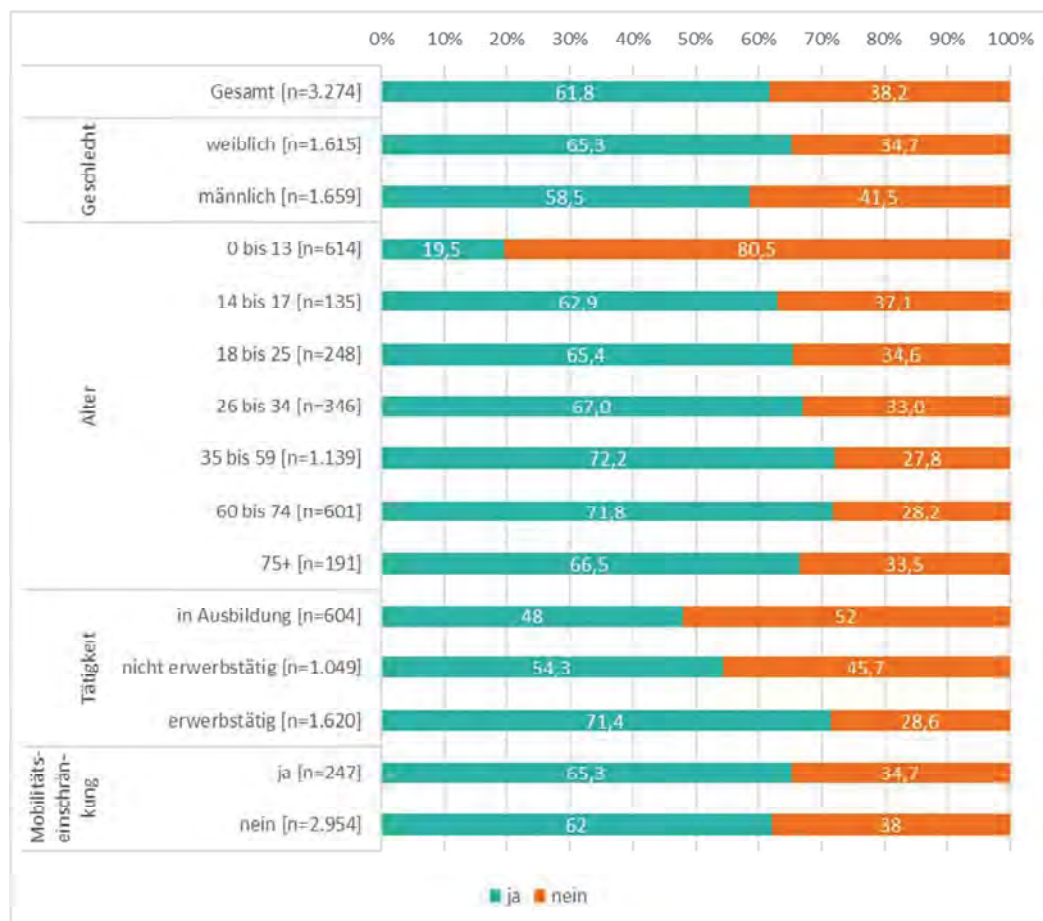


Abbildung 15: Kenntnis des Rufbusangebots „moobil+“; in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen; nur Befragte, welche „moobil+“ nicht nutzen. Quelle: Omnirend 2022

Neben der Kenntnis von moobil+ wurden die Befragten auch nach ihren zukünftigen Nutzungsabsichten von moobil+ gefragt. Insgesamt geben rund 73 % an, moobil+ eher nicht nutzen zu wollen, 17 % sind sich noch unsicher und 10 % werden moobil+ wahrscheinlich nutzen (s. Abbildung 16). Ein Bevölkerungsanteil von bis zu 27 % könnte also vergleichsweise einfach für eine Nutzung von moobil+ motiviert werden, wenn der Zugang entsprechend einfach und niedrigschwellig gestaltet wird.

Bei Betrachtung der Nutzungsabsichten nach Altersgruppen zeigen sich deutliche Unterschiede. So gibt es besonders hohe Nutzungsabsichten bei den über 60-Jährigen und den größten Anteil der Nennung von „sehr wahrscheinlich“ bei den über 75-Jährigen. Damit gibt es zumindest laut angegebener Bereitschaft große, noch nicht aktivierte Potenziale in den ältesten beiden Altersgruppen. Diese steht in starkem Kontrast zur tatsächlichen Nutzung in den genannten Altersgruppen (s. Abbildung 12). Möglicherweise können sich einige Menschen vorstellen, moobil+ künftig häufiger zu nutzen, wenn sie nicht mehr Auto oder Fahrrad fahren können. Möglicherweise wird moobil+ als zukünftige Alternative zum eigenen Auto angesehen und kann dazu beitragen, älteren Menschen soziale Teilhabe zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang ist moobil+ ein inklusives Verkehrsangebot, das insbesondere für Personen mit eingeschränkten Mobilitätsoptionen einen Beitrag zur Daseinsvorsorge leisten kann. Auch wenn

moobil+ anteilmäßig nicht das bedeutendste Verkehrsmittel im Landkreis Cloppenburg ist, kann es für einige Menschen einen bedeutenden Unterschied machen und deren Erreichbarkeit und Lebensqualität deutlich verbessern.

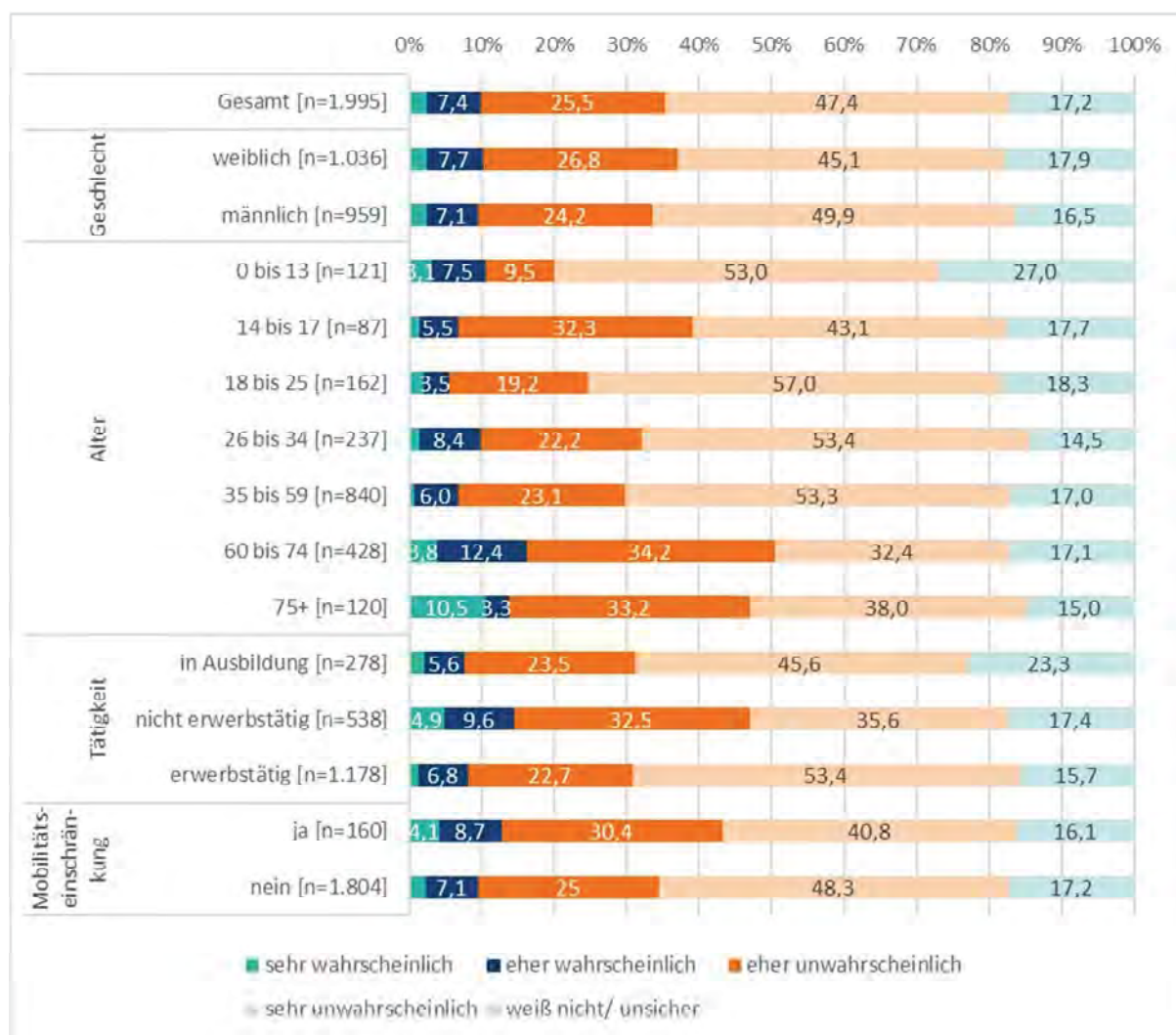


Abbildung 16: Nutzungswahrscheinlichkeit des Rufbusangebots „moobil+“; in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen; nur Befragte, welche das Rufbusangebot „moobil+“ kennen. Quelle: Omnitrend 2022

Um herauszufinden, was die Bevölkerung im Landkreis Cloppenburg von der moobil+ Nutzung abhält, wurde nach Gründen zur Nichtnutzung gefragt (s. Tabelle 1). Rund ein Drittel der Befragten gibt an, dass die Fahrtziele und der Streckenverlauf nicht attraktiv sind. Vermutlich erscheint es vielen Menschen unattraktiv umzusteigen, wenn sie ein Ziel außerhalb der eigenen Gemeinde erreichen wollen oder sie haben noch nicht verstanden, wie das flexible Nahverkehrsangebot genau funktioniert. Da die meisten Menschen verschiedene Ziele haben, ist es möglicherweise schwer, alle Ziele mit moobil+ zu erreichen. Als zweithäufigster Grund zur Nichtnutzung wird mit 17,6 % „Ablehnung bzw. kein Bedarf“ genannt. Da viele Bewohner*innen des Landkreises Cloppenburg über ein eigenes Auto verfügen, empfinden sie damit vermutlich ihre Mobilitätsbedürfnisse als ausreichend abgedeckt, dies geben zudem 3,1 % unter dem Aspekt „Pkw-Nutzung vorteilhafter“ an. Als dritthäufigsten Grund zur Nichtnutzung nennen 13,7 % der Befragten, dass die Taktung nicht attraktiv ist. Als vierthäufigsten Grund zur Nicht-Nutzung geben die Befragten an, dass die Bedienzeiten nicht attraktiv sind. Dies hängt eng mit dem 2-Stunden-Takt auf vielen Relationen zusammen. Gerade in den Stoßzeiten morgens und abends könnte daher über eine Taktverdichtung nachgedacht werden. Auffällig ist, dass die Fahrtkosten nur von 4,8% der Befragten als

zu hoch und damit als Grund zur Nichtnutzung eingestuft werden. Somit scheint moobil+ einen akzeptablen Preis zu haben und die geringe Inanspruchnahme des Angebots vorrangig andere Gründe zu haben.

Tabelle 1: Gründe für die Nichtnutzung von moobil+. In Spalten-%, gewichtet, n=ungewichtete Fallzahl Antworten; nur Befragte, welche moobil+ wahrscheinlich zukünftig nicht nutzen werden oder diesbezüglich unsicher sind; Mehrfachantworten möglich. Quelle: Omnitrend 2022

	%-Anteil der Antworten	%-Anteil Zustimmung zur Antwort
Fahrtziele, Streckenverlauf nicht attraktiv	34,3	48,0
Fahrtkosten zu hoch	4,8	6,7
Bedienzeiten nicht attraktiv	12,7	17,8
Taktung nicht attraktiv	13,1	18,3
Buchung zu kompliziert	6,4	9,0
Fahrzeuge nicht attraktiv	4,5	6,3
gesundheitliche Gründe	1,6	2,3
Ablehnung bzw. kein Bedarf	17,6	24,6
Altersgründe (zu jung)	0,5	0,7
PKW-Nutzung vorteilhafter	3,1	4,4
Rufbussystem zu umständlich/ unflexibel	1,2	1,6
n (Personen/Antworten)	1.815	2.538

Hol- und Bringwege

Da moobil+ sich durchaus eignet, um Hol- und Bringwege (mit dem Auto) zu ersetzen, werden diese in den Abbildungen 17, 18 und 19 genauer untersucht. In Abbildung 17 sind die Anteile der Wege nach Wegezweck 2020 und 2022 dargestellt. Es zeigt sich eine Zunahme von Hol- und Bringwegen mit dem Zweck Ausbildung und eine Abnahme von Freizeitwegen. Dies könnte ein möglicher Corona-Effekt sein, da Aktivitäten in Vereinen und weitere Freizeitaktivitäten eventuell noch nicht wieder das Niveau von vor der Pandemie erreicht haben. Auch die bereits erwähnte Saisonalität könnte bei Hol- und Bringwegen eine Rolle spielen, da bei gutem Wetter Freizeitwege eher eigenständig mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt wurden.



Abbildung 17: Anteil der Wege nach Wegezweck bei Hol- und Bringwegen; Jahresvergleich 2020/2022; in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Wege; es sind nur Wege berücksichtigt, bei denen Personen geholt oder gebracht werden; ohne Wege nach Hause, Dienstwege, sonstige Wege. Quelle: Omnitrend 2022

Abbildung 18 stellt den Anteil der Wege nach Geschlecht bei Hol- und Bringwegen 2020 und 2022 dar. Hier zeigt sich, dass diese Wege überwiegend Frauen übernehmen, mit einer leicht rückläufigen Tendenz im Jahr 2022. Eventuell könnte das darauf zurückzuführen sein, dass mehr Väter im Homeoffice arbeiten und entsprechend mehr Zeit für Hol- und Bringwege haben.

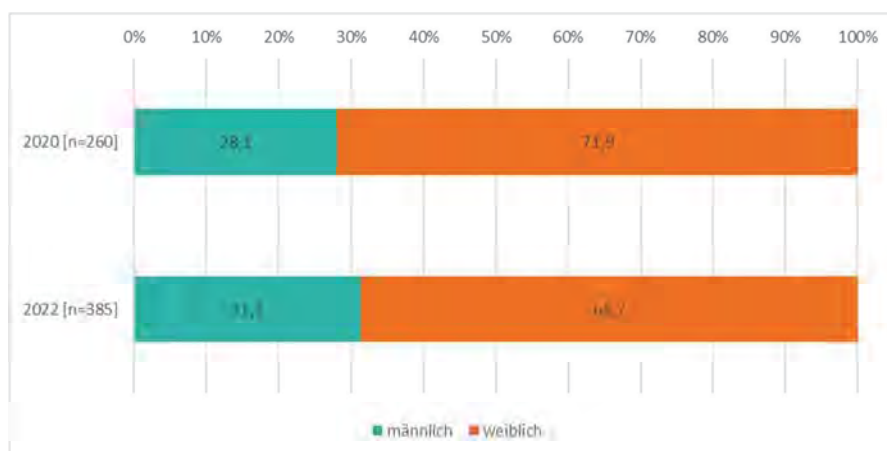


Abbildung 18: Anzahl der Wege nach Geschlecht bei Hol- und Bringwegen; Jahresvergleich 2020/2022; in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Wege; es sind nur Wege berücksichtigt, bei denen Personen geholt oder gebracht werden. Quelle: Omnitrend 2022

Abbildung 19 stellt den Modal Split auf Hol- und Bringwegen mit dem Zweck Ausbildung im Jahresvergleich von 2020 und 2022 dar. Auf diesen Hol- und Bringwegen ist der MIV das am häufigsten eingesetzte Verkehrsmittel, der ÖPNV in beiden Befragungen eine sehr geringe Bedeutung, 2022 ist der Anteil noch geringer als 2020. Zwischen den Befragungszeitpunkten gibt es zudem eine deutliche Verschiebung vom MIV auf aktive Mobilitätsformen. Dies lässt sich vermutlich wie bereits erläutert mit der gestiegenen Nahraumorientierung in Folge erhöhter Homeoffice-Nutzung sowie dem besseren Wetter im Befragungszeitraum 2022 erklären.

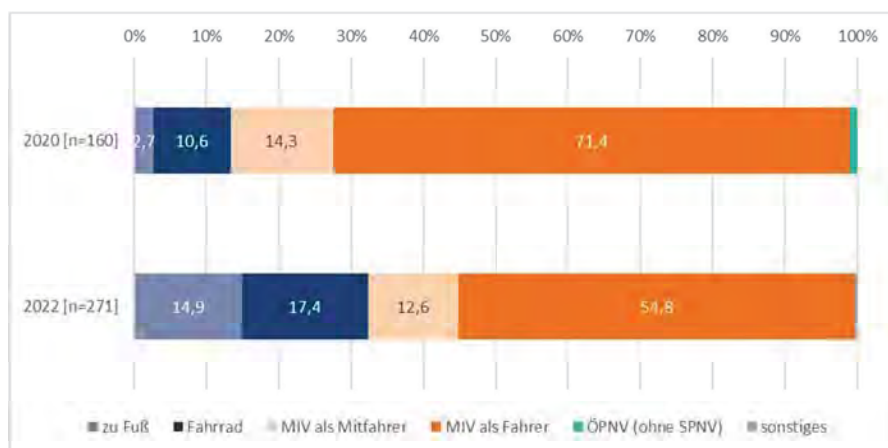


Abbildung 19: Modal Split auf Hol-&Bringwegen mit dem Zweck Ausbildung; Jahresvergleich 2020/2022; in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Wege; es sind nur Wege berücksichtigt, bei denen Personen geholt oder gebracht werden. Quelle: Omnitrend 2022

Ein Ziel von moobil+ ist es, die Erreichbarkeit im gesamten Landkreis zu verbessern und dazu beizutragen, dass Menschen alle Wege, die sie gerne zurücklegen würden, auch zurücklegen können. Im Jahresvergleich von 2020 und 2022 bestätigt sich jedoch nicht, dass die Einführung von moobil+ zur Erreichung dieses Ziels beitragen konnte. So stieg der Anteil nicht zurückgelegter Wege leicht von 3,3 % auf 3,8 % aller Wege (s.

Abbildung 20). Die Gründe hierfür können vielfältig sein und sind nicht zweifelsfrei zu ermitteln.

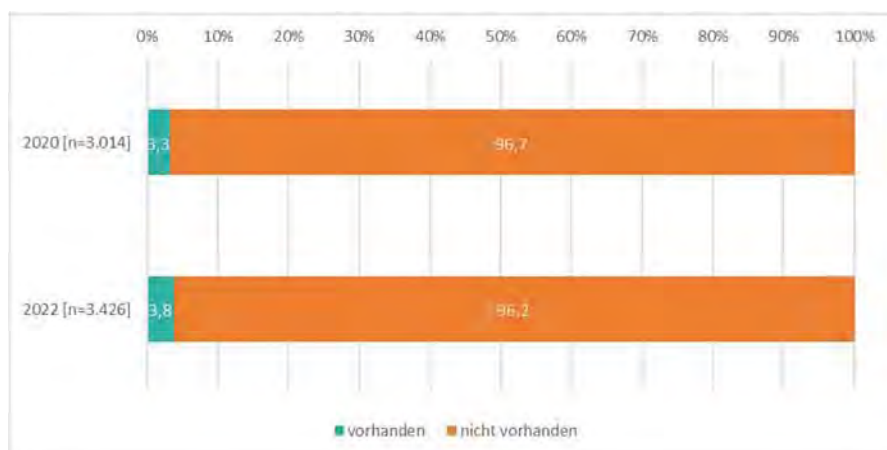


Abbildung 20: Vorhandensein nicht zurückgelegter Wege; Jahresvergleich 2020/2022; Spalten-%; gewichtet, n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2022

Abbildung 21 stellt die Gründe dafür dar, dass diese Wege nicht realisiert werden konnten. Der Grund „kein Verkehrsmittel zur Verfügung“, bei dem moobil+ ansetzen soll, wird in rund 20 % der Fälle angegeben. Die leichte Abnahme von 2020 auf 2022 der Angabe „kein Verkehrsmittel zur Verfügung“ könnte auf eine erhöhte Mobilität bzw. ein verringertes Defizit durch moobil+ hindeuten, was aber schwer eindeutig zu belegen ist. Daneben spielen auch „Krankheit“ oder „keine Zeit“ als Gründe für das Nicht-Zurücklegen von Wegen eine wichtige Rolle. Im Jahresvergleich zeigen sich einige Veränderungen in den Gründen dafür, dass Wege nicht zurückgelegt worden sind. So gibt es eine auffällige Abnahme im Bereich „keine Zeit / andere Termine / Arbeit“. Diese lässt sich vermutlich durch mehr Homeoffice / digitale Angebote und der daraus resultierenden Vereinbarkeit mit anderen Aktivitäten erklären. Gleichzeitig gibt es eine auffällige Zunahme im Bereich „keine Lust / kein Bedarf“. Hier könnte der gleiche Erklärungsansatz verwendet werden: Termine müssen durch digitale Angebote nicht mehr persönlich wahrgenommen werden, sodass weniger Wege aufgrund von Zeitmangel ausfallen müssen.

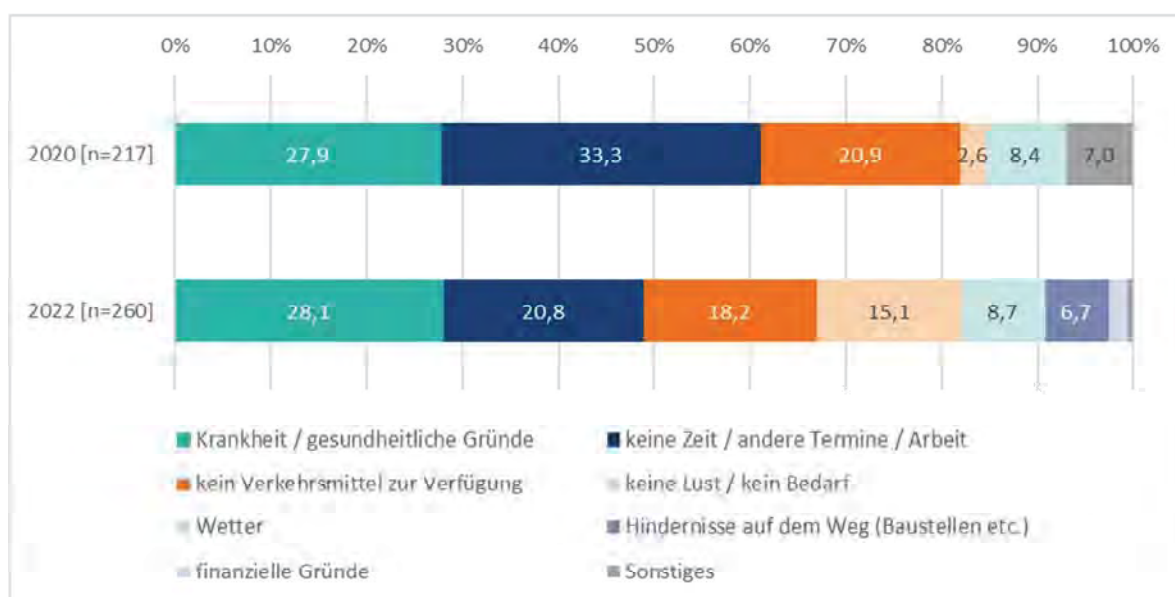


Abbildung 21: Gründe für nicht zurückgelegte Wege; Jahresvergleich 2020/2022; in %, gewichtet, n = ungewichtete Fallzahl nicht erfolgreicher Wege. Quelle: Omnitrend 2022

Abbildung 22 stellt den Wegezweck der nicht erfolgten Wege dar. Es wird deutlich, dass 2022 ein eher kleinerer Teil der Wege, die nicht zurückgelegt werden konnten, Wege zur Arbeit oder Ausbildung waren. Hier gibt es von 2020 nach 2022 eine auffällige Verschiebung. Ein Grund dafür könnte die pandemische Lage sein. So gab es zum Beispiel in Folge der Pandemie eine höhere Verfügbarkeit digitaler Angebote und digitaler Teilhabe und in der Ausbildung mehr digitalen Unterricht, Seminare und Homeschooling. Beim Einkaufen wurde eine stärkere Nutzung des Onlinehandels möglich und es entstanden neue Formen von Bring- und Bestelldiensten. Somit ist es möglich, dass Wege nicht zurückgelegt wurden, weil diese nicht mehr notwendig waren. Daneben ist auffällig, dass rund die Hälfte der nicht zurückgelegten Wege Freizeitwege sind. Diese finden häufig freiwillig statt und werden möglicherweise häufig aus dem Grund "keine Lust" nicht durchgeführt.

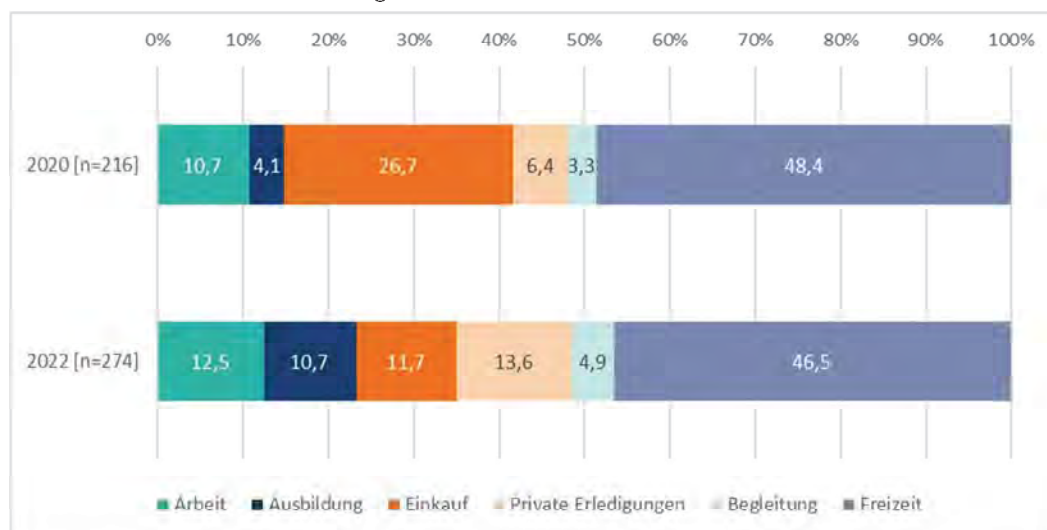


Abbildung 22: Wegezweck nicht erfolgter Wege; Jahresvergleich 2020/2022; in %, gewichtet, n = ungewichtete Fallzahl nicht erfolgter Wege; ohne Wege nach Hause, Dienstwege, sonstige Wege; geringe Fallzahl beachten. Quelle: Omnitrend 2020, 2022

Abschätzungen der durch die Verkehrsmittelnutzung im Landkreis Cloppenburg verursachten CO₂-Emissionen

Zur Berechnung der CO₂-Emissionen (bzw. der Differenz zwischen beiden Ergebnissen der Haushaltsbefragungen in den Jahren 2020 und 2022) werden die zurückgelegten Wege an beiden Stichtagen hinsichtlich ihrer Länge betrachtet. In den Erhebungen waren diese im Rahmen des Wegetagebuchs abgefragt worden, allerdings wurde nur die Gesamtstrecke erfasst. Diese liegt in den Datensätzen im Falle intermodaler Fortbewegung zwar mit einer Auflistung aller genutzten Verkehrsmittel vor, den einzelnen Verkehrsmitteln können jedoch keine Teilstrecken zugeordnet werden. Für die Auswertung wurde entsprechend das Hauptverkehrsmittel, also das Verkehrsmittel, mit dem der größte Teil des Weges zurückgelegt wurde, gewählt. Die daraus resultierende Unschärfe geht vor allem zu Lasten des nicht motorisierten Verkehrs, wodurch sich unter anderem die Untererfassung der Fußwege im Modal Split (vgl. Kap. 1.2) erklären lässt.

Tabelle 2: Summe Kilometer / Wege je Verkehrsmittel; gewichtet; MiD 2017 nur Raumkategorie "ländlicher Kreis mit Verdichtungstendenzen"

	CLP 2020		CLP 2022		MiD 2017	
n	3014		3426		44754	
	Kilometer	Wege	Kilometer	Wege	Kilometer	Wege
zu Fuß	883,88	605	929,55	667	45711,89	28894
Fahrrad	2616,32	850	5320,42	1372	43685,50	11199
MIV Mitfahrer	13435,42	989	19219,58	968	415571,13	21838
MIV Fahrer	60249,71	3389	54845,21	3121	1183233,33	72298
ÖPNV (ohne SPNV)	3099,90	235	3032,04	222		
SPV	1892,21	19	4805,01	25		
Sonstiges			1027,74	55		
ÖPV (MiD)					220370,00	8347
keine Angabe (MiD)					8235,16	403
Gesamt	82177,44	6086	89179,55	6428	1930193,74	143695
pro Person	27,27	2,02	26,03	1,88	43,13	3,21

Tabelle 2 spiegelt weitestgehend die bereits bei den Ausführungen zum Modal Split gemachten Beobachtungen wider. Auffällig ist insbesondere der Fahrradanteil, der nicht nur bei der Anzahl der Wege (+7,3 Prozentpunkte / +52%), sondern auch bei der absolut zurückgelegten Strecke und entsprechend der Länge der Wege (+2,8 Prozentpunkte / +87,5%) stark an Bedeutung gewinnt. Eine weitere Auffälligkeit stellen die MIV-Mitfahrenden dar, deren Anteil an den Wegen abnimmt (-1,2 Prozentpunkte / -7,5%), deren absolut zurückgelegte Strecke aber deutlich zunimmt (+5,3 Prozentpunkte / +32,5%). Ebenfalls auffällig ist die Veränderung im Bereich Schienenpersonenverkehr (SPV), hier kann allerdings als Begründung die geringe Stichprobengröße (n=25) sowie von einzelnen Extremwerten („Ausreißer“) ausgegangen werden.

Insgesamt nimmt die Anzahl der Wege und die absolut zurückgelegte Strecke pro Person zwischen den Stichtagen ab. Ein möglicher Erklärungsansatz dafür ist erneut die COVID-19-Pandemie, in deren Folge sich der Arbeitsalltag von Teilen der Bevölkerung dahingehend verändert hat, dass Pendelwege seltener zurückgelegt werden müssen und als Resultat möglicherweise eine stärkere Nahraumorientierung stattfindet.

Verglichen mit den Ergebnissen der MiD 2017-Erhebung wird deutlich, dass im Kreis Cloppenburg an beiden Stichtagen deutlich weniger Wege und Kilometer pro Person erfasst wurden. Hier spielen sicherlich viele Faktoren hinein, die Unterschiede sind aber so groß (rund 50%), dass von einem methodischen Unterschied und (höchstwahrscheinlich) einer Untererfassung in Cloppenburg auszugehen ist.

Tabelle 3: Emissionsfaktoren je Verkehrsmittel; Quelle: infras HBEFA / ifeu TREMOD

Emissionsfaktoren	
Bezugsjahr 2019	
	[g CO ₂ /pkm]
Pkw	154
Bus	83
SPNV	54
SPFV	29
Fernbus	29
Straßen-/Stadt-/U-Bahn	55
Fuß/Rad	0

Die Berechnung der CO₂-Emissionen erfolgt auf Basis der verkehrsmittelspezifischen Emissionsfaktoren aus infras HBEFA / ifeu TREMOD (vgl. Tab. 3). Als Bezugsjahr wurde 2019 (und damit das letzte vollständige Jahr vor der Corona-Pandemie) gewählt, da im Bezugsjahr 2020 starke Einschränkungen (Lock-downs, Hygienevorschriften, etc.) wirken, die zu beiden Stichtagen noch nicht bzw. bereits nicht mehr vorhanden waren. Die prä-pandemischen Rahmenbedingungen, bezogen auf die Emissionen pro Personenkilometer und den Besetzungsgrad von Verkehrsmitteln, dürften die Realität zu den Stichtagen eher abbilden, wenngleich die Werte des Stichtags 2022 möglicherweise zu Gunsten den ÖPV leicht verfälscht sind. Fuß- und Radwege werden in HBEFA/TREMOD nicht dargestellt, in der Berechnung wird von keinen (lokalen) Emissionen ausgegangen, auch wenn dies Emissionen, die durch das Laden von e-Bikes und Pedelecs verursacht werden, außen vorlässt.

Tabelle 4: Summe der CO₂-Emissionen an den Stichtagen, verglichen mit MiD 2017; gewichtet; MiD 2017 nur Raumkategorie "ländlicher Kreis mit Verdichtungstendenzen"

CO ₂ -Emissionen [t] nach Verkehrsmittel am Stichtag			
	CLP 2020	CLP 2022	MiD 2017
n	3014	3426	44754
	CO ₂ [t]	CO ₂ [t]	CO ₂ [t]
zu Fuß	0	0	0
Fahrrad	0	0	0
MIV Mitfahrende	1,0345	1,4799	31,9990
MIV Fahrende	9,2785	8,4462	182,2179
ÖPNV (ohne SPNV)	0,2573	0,2517	
SPV	0,1022	0,2595	
Sonstiges			
ÖPV (MiD)			18,2907
keine Angabe (MiD)			
Gesamt	10,6725	10,4372	232,5076
pro Person	0,0035	0,0030	0,0052

Im Ergebnis (s. Tab. 4) zeigt sich, dass durch die Veränderung im Verkehrsverhalten zwischen den Stichtagen (begründet durch Saisonalität und geänderte Rahmenbedingungen (Corona, New Work, gestiegene Treibstoffpreise, 9€-Ticket, etc.)) im Landkreis Cloppenburg pro Person und Tag rund 500g CO₂-Emissionen vermieden werden konnten. Für MIV-Mitfahrende wurde, aufgrund nicht vorhandener Daten zum Fahrzeugbesatz, mit einem Faktor von 0,5 gerechnet (Fahrgemeinschaften >2 Personen werden dabei ebenso außen vor gelassen wie mögliche Verzerrungen durch bereits erfasste MIV-Fahrende und Umwege, die durch verschiedene Zielorte entstehen).

Tabelle 5: Hochrechnung auf Kreisebene

CO ₂ -Emissionen [t]; Hoch- / Umrechnung Kreisebene, Vergleich 2020 / 2022 CLP			
Bevölkerung Kreis CLP (2020) (Quelle: BBSR INKAR.de): 172632			
	2020	2022	Differenz
pro Person und Tag	0,0035	0,0030	-0,0005
pro Person und Jahr	1,2925	1,1120	-0,1805
Kreis CLP pro Tag	611,283003	525,917887	-85,3651
Kreis CLP pro Jahr	223118,296	191960,029	-31158,2672

Hochgerechnet auf Kreisebene (mithilfe der Bevölkerungsdaten aus BBSR INKAR) ergibt sich eine tägliche CO₂-Emissionsvermeidung von rund 85 Tonnen.

Ausgehend von einem Faktor von 365 (der stark vereinfacht ist und Aspekte wie z. B. Saisonalität nicht berücksichtigt, für eine Näherung aber ausreicht) ergibt sich eine CO₂-Emissionsvermeidung von rund 180 kg pro Einwohner*in und Jahr, was einer Reduktion von etwa 14 % entspricht. Bezogen auf die durchschnittlichen jährlichen Gesamtemissionen in Deutschland (10,8 t CO₂ pro Person; Quelle: UBA 2022) entspricht dies einer Reduktion von etwa 1,5 %, bezogen auf die durchschnittlichen jährlichen Emissionen im Mobilitätsbereich (2,2 t CO₂ pro Person; Quelle: UBA 2022) ergeben sich etwa 8 %.

2 Evaluation von moobil+: Erfolgsfaktoren und Hemmnisse

Um Aussagen zur Entwicklung von moobil+ seit der Einführung des Systems im Landkreis Cloppenburg 2020 treffen zu können, werden im Folgenden die Daten des Buchungssystems und die Ergebnisse der qualitativen Interviews mit Projektbeteiligten und Fahrgästen vorgestellt. Dazu wird auf verschiedene Aspekte eingegangen, anhand deren Erfolgsfaktoren und Hemmnisse des Systems abgeleitet werden können.

2.1 Verkehrsangebot

2.1.1 Neuregistrierungen bei moobil+

Die Neuregistrierungen im System von moobil+ schwanken seit Betriebsbeginn zwar bezogen auf die Monate, steigerten sich aber bislang mit wenigen Ausnahmen kontinuierlich. Während die meisten Neuregistrierungen in den Jahren 2020 und 2021 in den Sommermonaten festzustellen sind (August bzw. Juni) registrierten sich 2022 die meisten Fahrgäste im November und Dezember (s. Abbildung 23). Im Januar 2023 registrierten sich doppelt so viele Fahrgäste neu wie im Januar 2021. Über den gesamten Betriebszeitraum haben sich insgesamt 1.516 Menschen bei moobil+ registriert.

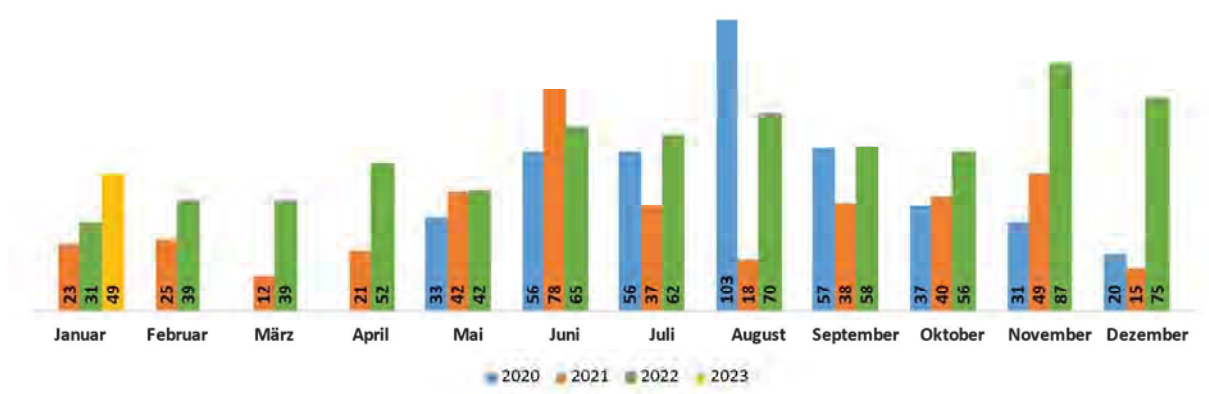


Abbildung 23: Vollregistrierungen moobil+ 05.2020-01.2023. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Diese Zahlen beziehen sich auf Kund*innen, die sämtliche Pflichtfelder bei der Anmeldung ausgefüllt und somit eine moobil+ Kundenkarte erhalten haben (‚Vollregistrierung‘). Die reale Zahl der Kund*innen, die sich in jeder Woche im System neu registrieren lassen, ist vermutlich deutlich höher (‚einfache Registrierung‘). Da Anmeldungen, die lediglich Namen und Telefonnummer umfassen, nicht als Vollregistrierung gelten, werden die Kund*innen mit einer ‚einfachen Registrierung‘ in den zuvor genannten Zahlen nicht erfasst.

2.1.2 Fahrgastzahlen und Besetzungsgrad

Bei Betrachtung der gesamten Fahrgastzahlen aller Linien zeigt sich, dass insbesondere 2022 viele neue Fahrgäste gewonnen werden konnten (s. Abbildung 24). Zu Beginn des Jahres bewegten sich die Fahrgastzahlen mit rund 700 Fahrgästen pro Woche auf einem vergleichsweise geringen Niveau, die neuen Fahrpläne und Linienführungen ab April 2022 gaben möglicherweise einen Anstoß für die Steigerung der Fahrgastzahlen. Ab diesem Zeitpunkt stiegen die Fahrgastzahlen bis Juli kontinuierlich an. Neben den Fahrplananpassungen führte vermutlich auch der Ukraine-Krieg und die kostenlose Beförderung

von Geflüchteten aus der Ukraine für einen Anstieg der Fahrgastzahlen. Ab Juni sorgte zudem die Einführung des 9 €-Tickets für einen starken Anstieg der Fahrgastzahlen. Diese haben sich in manchen Wochen im Vergleich zu den Wochen vorher sogar verdoppelt (bis zu 2.150 Fahrgäste pro Woche). Nach dem Ende des Gültigkeitszeitraums des 9€-Tickets, Ende August, gehen die Zahlen wieder deutlich zurück, bleiben aber leicht über dem Niveau von vor der Einführung des 9€-Tickets. Ab September 2022 gab es vergleichsweise konstante Fahrgastzahlen von ca. 1.300 Fahrgästen pro Woche.



Abbildung 24: Übersicht der Fahrgastzahlen pro Woche im Jahr 2022. Quelle: Buchungssystem moobil+ 'T.DiMo' 2022

Bei Betrachtung der Fahrgastzahlen pro Linie im Jahresvergleich von 2020, 2021 und 2022 zeigt sich, dass im Jahr 2022 die Fahrgastzahlen auf allen Linien deutlich gesteigert werden konnten (s. Abbildung 25). Besonders die M08 und die M13 hatten im Jahr 2022 deutlich mehr Fahrgäste zu verzeichnen, hier machen sich die Fahrplananpassungen und Linienverlängerungen vermutlich besonders positiv bemerkbar. Diese beiden Linien waren 2020 und 2021 die Linien mit den geringsten Fahrgastaufkommen und konnten 2022 ihre Fahrgastzahlen vervielfachen. Auch viele weitere Linien wurden bis Ende November 2022 von mehr Fahrgästen in Anspruch genommen als in den Jahren 2020 und 2021 zusammen. Dies deutet darauf hin, dass sich moobil+ schon besser etabliert hat und hängt in gewissem Maße vermutlich auch mit dem von Juni bis August 2022 angebotenen 9€-Ticket zusammen. Beim Vergleich der Fahrgastzahlen der einzelnen Linien sind weiterhin deutliche Unterschiede in den Auslastungen zu verzeichnen. So sind die Linien in bzw. nach Cloppenburg und Friesoythe am erfolgreichsten: Auf der M05 ist mit mehr als 20.000 Fahrgästen bisher das mit Abstand höchste Fahrgastaufkommen zu verzeichnen. Darauf folgen die M11 (12.997) sowie die M03 (11.020) und M12 (10.905). Am wenigsten frequentiert werden dagegen die Linien, die in den kleineren Gemeinden am Rand des Landkreises verkehren. Dazu gehören die M07 in Lönningen, die M06 in Lastrup und die M01 im Saterland. Dennoch haben auch auf diesen Linien im Jahr 2022 das Fahrgastaufkommen im Vergleich zu den Vorjahren deutlich zugenommen. Da in diesen Gemeinden auch die Bevölkerungszahl und die Bevölkerungsdichte geringer sind, entsprechen die geringeren Fahrgastzahlen im kommunalen Vergleich den Erwartungen. Auch diese Linien tragen einen Teil zur Erreichbarkeit und Daseinsvorsorge im Landkreis Cloppenburg bei.

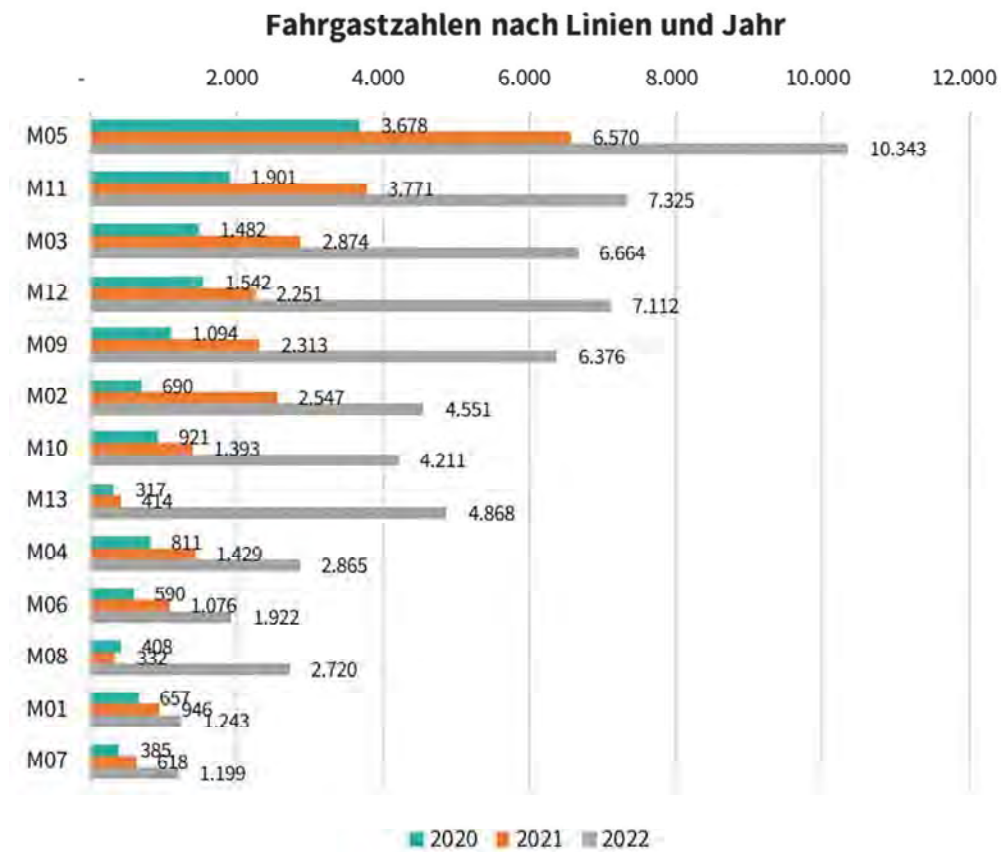


Abbildung 25: Übersicht der Fahrgastzahlen nach Linien und Jahr. Quelle: Buchungssystem moobil+ 'T.DiMo' 2022

Ergänzend zu den Fahrgastzahlen wird in Abbildung 26 der Besetzungsgrad nach Linien im Jahresvergleich von 2020, 2021 und 2022 dargestellt. Dieser spiegelt ein ähnliches Bild wie die absoluten Fahrgastzahlen wider. Gleichzeitig gibt der Besetzungsgrad auch Auskunft darüber, wie viele Fahrgäste durchschnittlich pro Fahrt mitgefahren sind. Der Besetzungsgrad lag 2022 auf allen Linien im Durchschnitt bei 1,34. Somit ist auf jeder Fahrt im Durchschnitt mehr als ein Fahrgast mitgefahren. Während sechs von 13 Linien noch einen Besetzungsgrad von unter 1 aufweisen, haben sieben Linien einen Besetzungsgrad von mehr als einer Person pro Fahrt. Es wird deutlich, dass moobil+ zunehmend nachgefragt wird und der Anteil an Leerfahrten sinkt.

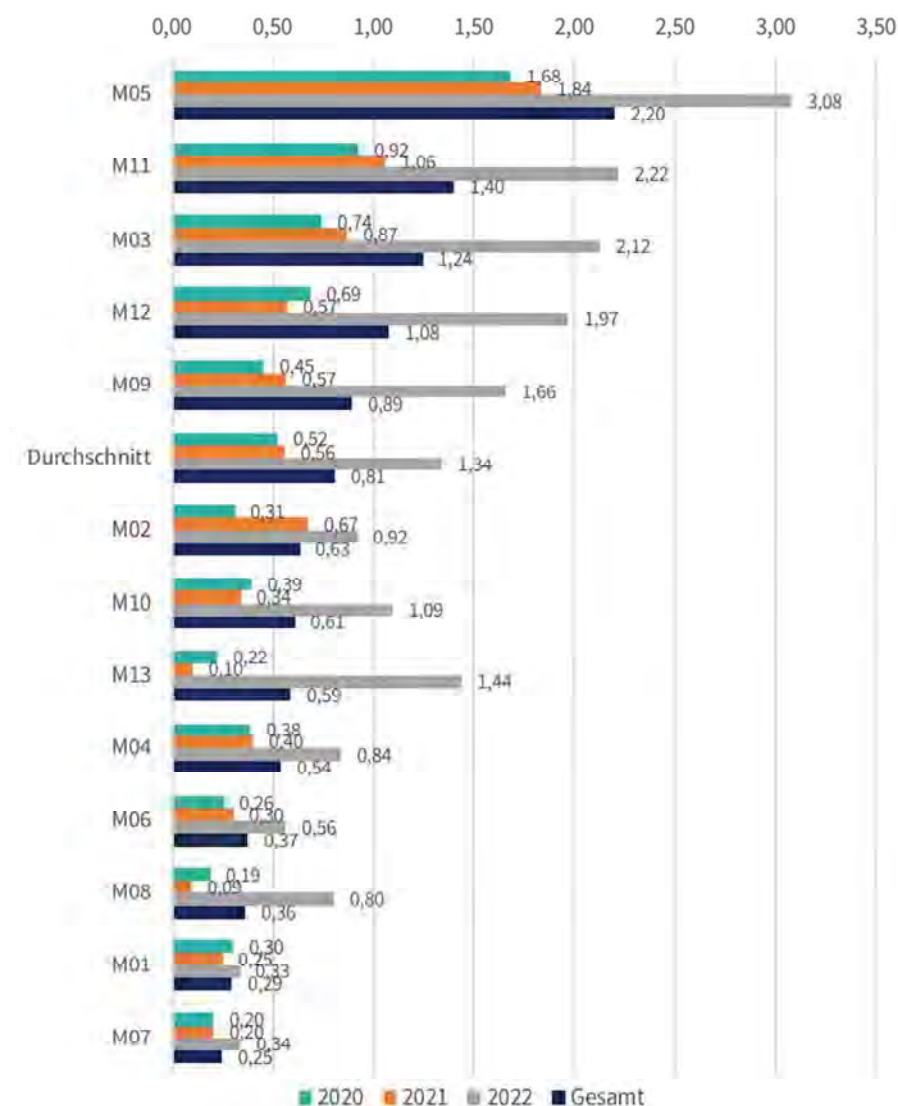


Abbildung 26: Besetzungsgrad der moobil+ Linien. Quelle: Buchungssystem moobil+ 'T.DiMo' 2022

In Abbildung 27 ist die Fahrgastverteilung seit Betriebsbeginn nach Wochentagen dargestellt. Freitags war im Durchschnitt das höchste Fahrgastaufkommen zu verzeichnen, während das Angebot montags insgesamt am wenigsten nachgefragt wurde. Von Dienstag bis Donnerstag waren die Fahrgastzahlen vergleichbar und lagen im mittleren Bereich. Da moobil+ freitags am meisten genutzt wird, könnte dies ein Hinweis darauf sein, dass auch am Wochenende ein Nutzungsinteresse besteht.



Abbildung 27: Fahrgastverteilung nach Wochentagen. Quelle: Buchungssystem moobil+ 2022

2.1.3 Linientouren

Die Daten der Linientourliste aus dem Buchungssystem ‚T.DiMo‘ geben u.a. Aufschluss über die zurückgelegten Fahrten im Linienbetrieb sowie die Anzahl an Personen, die potenziell eine Tour gebucht haben. Der Begriff ‚Tour‘ bezeichnet hier eine Fahrt zwischen zwei Haltestellen. Als ‚Linientour‘ werden hier alle Fahrten von Tourenstart-Haltestelle zur Tourenziel-Haltestelle erfasst. Als ‚gebucht‘ gelten Fahrten, die von registrierten oder anonymen Kund*innen oder durch die Mobilitätszentrale in Auftrag gegeben wurden. Bucht kein Fahrgast eine Fahrt, wird diese durch das System automatisch in Auftrag gegeben, damit diese auf dem festen Linienweg stattfindet. In der Regel sind daher als Tourenstart-/Tourenzielhaltestellen die jeweils linienbezogenen (festen) Endhaltestellen erfasst. Auf manchen Linien sind die letzten Haltestellen Bedarfshalte, wie auf den Linien M01, M06 oder M10. Wird beispielsweise auf der Linie M01 keine Fahrt zur Bedarfsendhaltestelle ‚VLL Busbahnhof‘ in Westrauderfehn gebucht, endet die Linientour in Strücklingen an der festen Endhaltestelle ‚Ort Niehaus‘. Bucht ein Fahrgast eine konkrete Fahrt, kann somit die Tourenstart-/Tourenzielhaltestelle abweichen. Daraus kann so auch abgeleitet werden, wie viele Kilometer die Linien von moobil+ mit und ohne Fahrgäste zurückgelegt haben. Die Betrachtung bezieht sich auf den Zeitraum vom Betriebsstart am 02.06.2020 bis zum 31.12.2022.

Im Weiteren erfolgte eine Filterung der Touren, bei denen mindestens eine Person im System als gebucht hinterlegt ist. Erfasst wurden somit sowohl im Voraus gebuchte Touren als auch Fahrten, bei denen Fahrgäste an festen Haltestellen ‚spontan‘ einsteigen. Das Fahrpersonal wurde im Vorfeld geschult dies zu erfassen. Die Anzahl der Touren stieg von 28.127 im Jahr 2020 auf 44.339 im Jahr 2022. Der Anteil der Touren, bei der mindestens eine Person befördert wurde, steigt dabei ebenfalls: Von 29 % (2020) auf 52 % (2022). Dabei sind deutliche Unterschiede zwischen den Linien festzustellen (s. Abbildung 28). So liegen die erfolgreichsten Linien M05 und M11 hier bei 85 % bzw. 80 % aller Fahrten, auf den Linien M01 (19 %), M07 (24 %), M06 (30 %) und M08 (36 %) liegt dieser Wert unter 50 % der gefahrenen Touren. Bei vielen Linien kann von 2021 auf 2022 eine zum Teil deutliche Steigerung festgestellt werden. Insbesondere die Linie M13 hat massiv von der Linienreform profitiert und konnte ihren Anteil von Touren mit mindestens einer beförderten Person von 8 % in den Jahren 2020 und 2021 auf 49 % in 2022 steigern. Auch auf den schwächer nachgefragten Linien M06, M07 und M08 ist trotz weiterhin niedriger Fahrgastzahlen ein Anstieg zu beobachten. Lediglich die Linie M01 zeigt in 2022 keine Steigerungen gegenüber den Vorjahren.

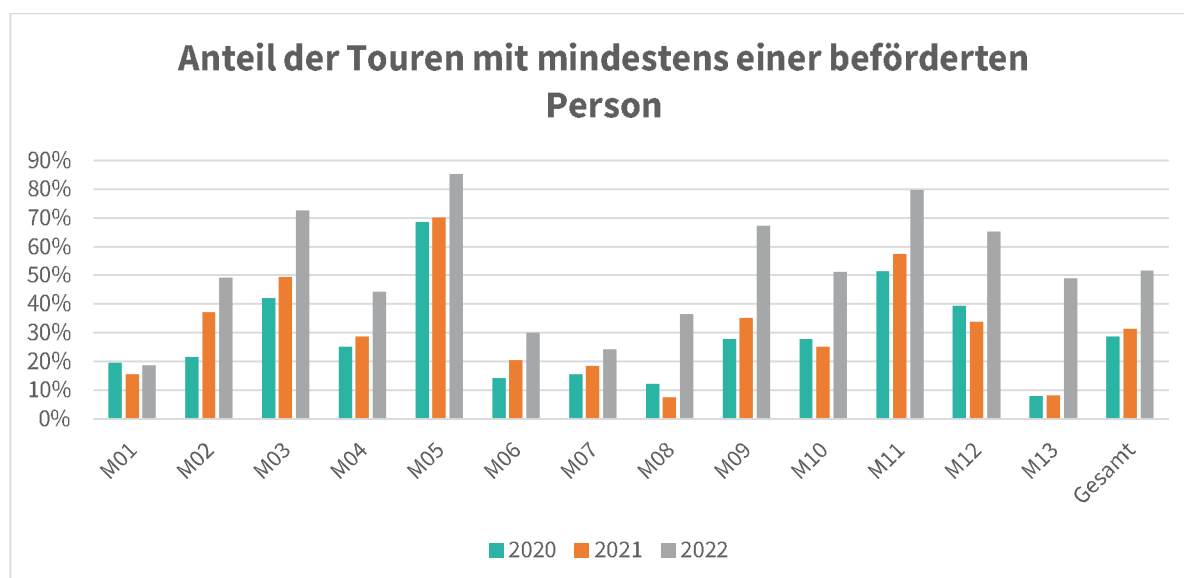


Abbildung 28: Anteil der Linientouren 2020-2022 mit mind. einer beförderten (gebuchten) Person. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems ‚T.DiMo‘

Von hoher Bedeutung für die Auswertung ist zudem die Besetzung bezogen auf gefahrene Kilometer (s. Abbildung 29). Wurden in 2020 noch 604.156 km insgesamt zurückgelegt, von denen 37 % ohne Fahrgast gefahren wurden, steigerte sich dieser Wert in 2022 auf insgesamt 966.786 zurückgelegte Kilometer. Von diesen wurden lediglich 12 % ohne Fahrgäste zurückgelegt. In diesem Kontext ist der Erfolg der Linie M01 hervorzuheben. Wurden hier 2020 noch 43 % aller gefahrenen Kilometer ohne Fahrgäste zurückgelegt, weist die Linie 2022 mit lediglich 9 % Leerfahrten bezogen auf die Gesamtfahrleistung gemeinsam mit den Linien M04 (8 %) sowie M10 und M11 (beide 9 %) das beste Ergebnis auf. Auch die hinsichtlich der Linientouren mit mindestens einer beförderten Person als schwach gewerteten Linien M06 und M07 liegen mit 12 % bzw. 11 % im Durchschnitt. Lediglich die Linie M08 hat mit 17 % einen vergleichsweise hohen Anteil an Leerkilometern. Hier muss allerdings darauf verwiesen werden, dass die Leerkilometer seit 2020 um insgesamt 27 Prozentpunkte gesenkt werden konnten. Die nach Anzahl der Fahrgäste erfolgreichste Linie M05 war 2020 hinsichtlich der Leerkilometer mit 26 % Spitzenreiter unter allen moobil+ Linien, konnte diesen Wert in 2022 allerdings ‚lediglich‘ auf 15 % senken und liegt damit in dieser Auswertung über dem Gesamtdurchschnitt. Den größten Anteil Leerkilometer legte in 2022 die Linie M12 zurück, aber auch hier sank der Anteil seit 2020 um mehr als zehn Prozentpunkte. Insgesamt zeichnete sich im Jahr 2022 ein deutlicher Trend zu weniger Leerkilometern ab.

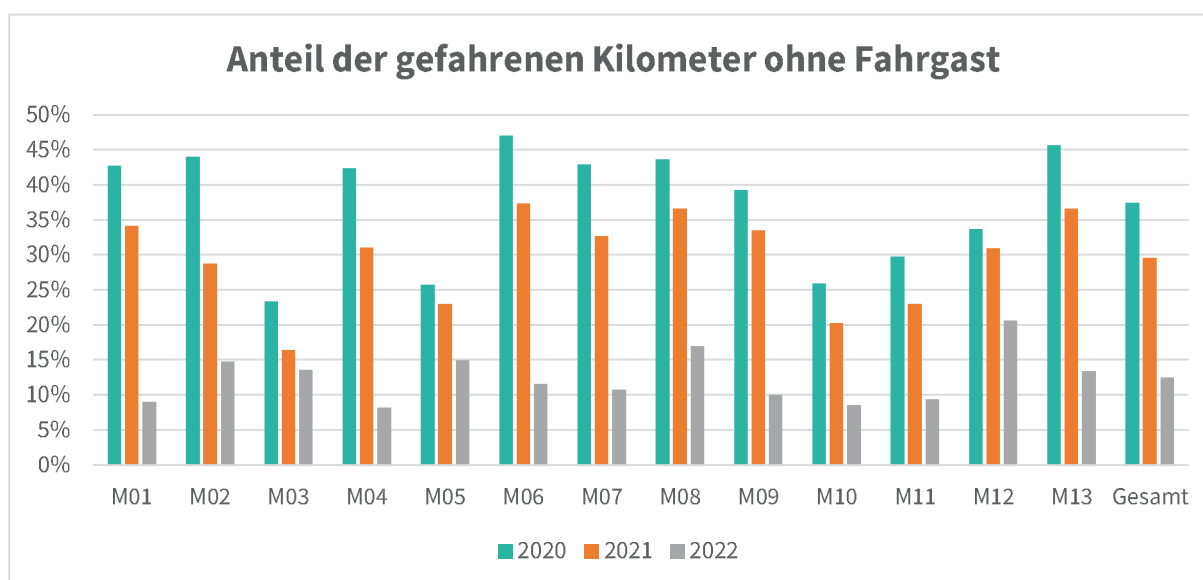


Abbildung 29: Anteil der gefahrenen Kilometer 2020-2022 ohne Fahrgast. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

2.1.4 Fahrtenwunschtouren

Die Fahrtenwunschliste des Buchungssystems enthält alle gefahrenen Touren zwischen zwei Haltestellen für den Zeitraum vom 02.06.2020 bis 31.12.2022. Erfasst werden hier im Vergleich zu den ‚Linientouren‘ alle Touren zwischen zwei Haltestellen. Dies können somit auch mehrere ‚Fahrtenwunschtouren‘ innerhalb einer Linientour sein. Dabei ist im System hinterlegt, ob die Fahrtenwunschtouren gebucht wurden, für wie viele Personen gebucht wurde und wie viele Personen schlussendlich gefahren sind. Wie oben beschrieben erfolgt ein automatischer Auftrag durch das System – und somit auch ein Fahrtenwunsch – wenn kein Fahrgast bucht. Fahrten ohne Vorabbuchung zwischen festen Haltestellen werden durch das Fahrpersonal erfasst.

Beispiel: Am 02.06.2020 wurde die Linientour mit der ID 451428 auf der Linie M01 gefahren. Für diese Linientour, die sich von ‚Westrhauderfehn, VLL Busbahnhof‘ bis ‚Sedelsberg, Koloniestraße / Blumenstraße‘ erstreckt, sind insgesamt Fahrtenwünsche für drei Personen erfasst, die hier auch mitgefahren

sind. Diese Tour wurde in der Linientourliste als auch in den darauf aufbauenden Auswertungen einmal erfasst. Innerhalb der Fahrtenwunschliste ist diese Linientour dreimal hinterlegt:

- Ein Fahrtenwunsch für die Strecke ‚Westrhauderfehn, VLL Busbahnhof‘ nach Sedelsberg, ‚Koloniestraße / Blumenstraße‘ für eine Person
- Ein Fahrtenwunsch für die Strecke ‚Westrhauderfehn, VLL Busbahnhof‘ nach Sedelsberg, ‚Koloniestraße / Blumenstraße‘ für zwei Personen
- Ein (automatisch generierter) Fahrtenwunsch für die Strecke ‚Strücklingen, Ort Niehaus‘ nach ‚Scharrel, Grundschule‘ (ohne gebuchte Fahrgäste)

Für die Auswertung der erfolgreichsten Start- und Zielhaltestellen nach Linientourliste werden die Haltestellen Westrhauderfehn, VLL Busbahnhof und Seldesberg, Koloniestraße jeweils einmal erfasst. Für die Auswertung der erfolgreichsten Relationen nach Fahrtenwunschliste wird die Verbindung zwischen diesen beiden Haltestellen zweimal gewertet. Die nicht gebuchte Fahrt zwischen Strücklingen und Scharrel geht nicht in die Auswertung ein, da diese von keinem Fahrgast gebucht wurde. Aus diesem Grund bestehen mehr Verbindungen nach Fahrtenwunschliste als nach Linientourliste.

Gebuchte und gefahrene Fahrtenwunschtouren

Wurden im Jahr 2020 insgesamt 16.627 Fahrtenwunschtouren durchgeführt, die sowohl gebucht als auch von mindestens einer Person als Fahrgast befahren wurde, stieg dieser Wert 2022 auf insgesamt 65.004 gebuchte und gefahrene Fahrtenwunschtouren an. Die meisten Buchungen und durchgeführten Fahrtenwunschtouren fanden seit 2020 in jedem Jahr auf der Linie M05 statt, zuletzt 12.123 im Jahr 2022 (s. Abbildung 36). Im Mittelfeld bewegten sich in 2022 die Linien M03, M09, M10, M11, M12 und M13 mit über 4.500 Fahrtenwünschen, am wenigsten gebucht und gefahren wurde auf den Linien M01 sowie M06, M07 und M08 mit unter 3.000 Fahrtenwünschen. Im Vergleich zu den Vorjahren stieg die Anzahl der Fahrtenwünsche auf der Linie M13 besonders stark an. Hier konnten 2021 482 Fahrtenwünsche und 2022 5172 Fahrtenwünsche festgestellt werden. Auch die Linien M08 und M09 legten im Vergleich zu 2021 deutlich zu.

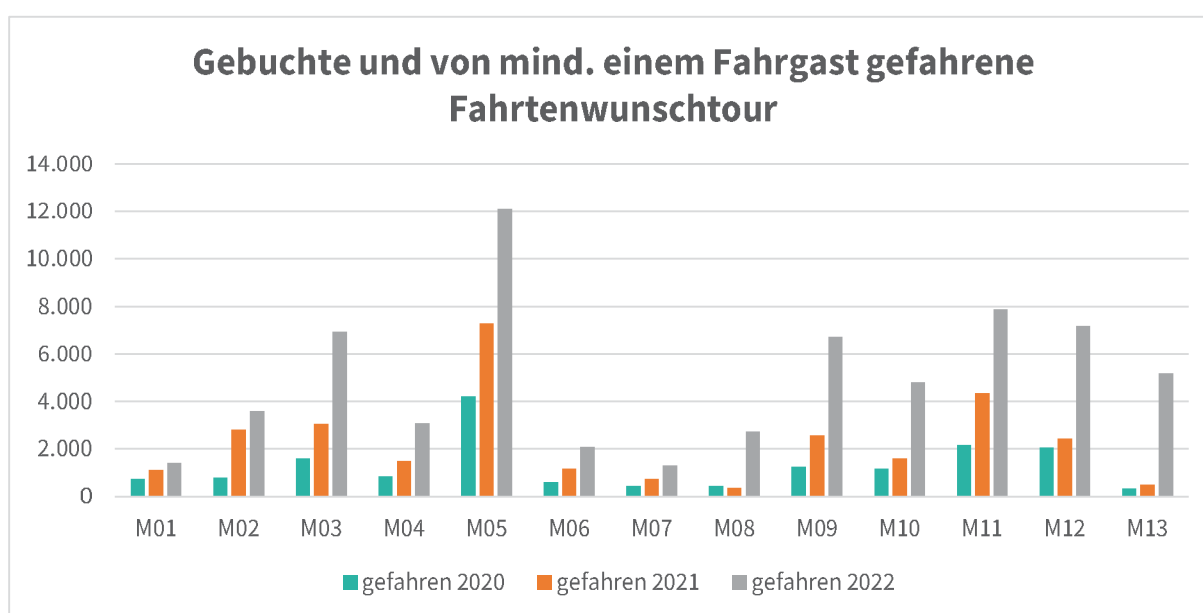


Abbildung 30: Anzahl der gebuchten und mit mind. einem Fahrgast gefahrenen Fahrtenwunschtouren 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Buchungen

Die Anzahl der Buchungen nach Fahrtenwunschliste beinhaltet neben den Fahrten der obigen Auswertung auch die Buchungen, bei denen schlussendlich kein Fahrgast erschienen und mitgefahren ist. Die Zahlen zeigen dabei vor allem die Monate, in denen die meiste theoretische Nachfrage abzulesen ist. Zu sehen in Abbildung 31 ist dabei insbesondere die stark gesteigerte Nachfrage nach Fahrten in den Sommermonaten. Die bislang erfolgreichste Woche seit Betriebsstart war die Kalenderwoche 30 im Jahr 2022 (25.07.-29.07.) mit insgesamt 2.690 Buchungen. Ein Einbruch der Buchungszahlen ist zuletzt mit Beginn der Kalenderwoche 50 im Jahr 2022 (12.12.-16.12.) festzustellen. Waren es in der Vorwoche noch 1.223 Buchungen, gingen diese auf 128 zurück und sanken im Verlauf des Dezembers 2022 weiter.

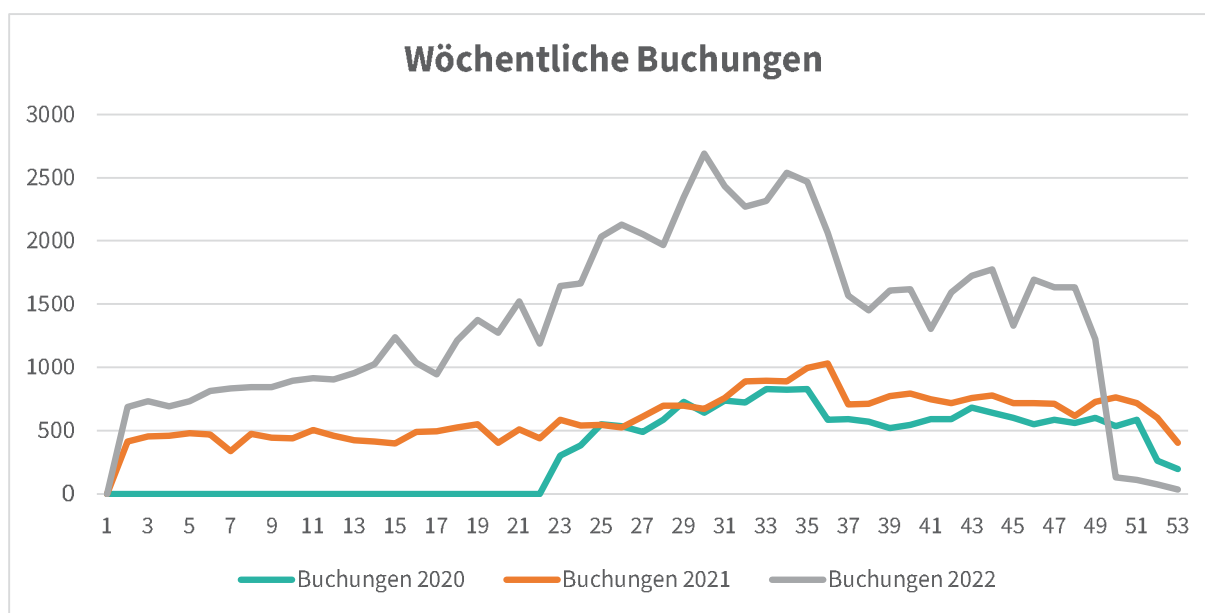


Abbildung 31: Wöchentliche Buchungen von moobil+ Fahrten 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Daueraufträge

Für Fahrgäste ist es möglich, Daueraufträge für Verbindungen abzuschließen, wenn sie diese regelmäßig nutzen möchten. Der Anteil der Dauerauftragsfahrten an allen Fahrtenwunschtouren liegt auf alle Linien bei 8 % über alle Vergleichsjahre 2020-2022 hinweg. Das Wachstum der Daueraufträge je Linie ist dabei in manchen Teilen identisch mit dem Wachstum der Fahrgastzahlen. So stieg der Anteil der Daueraufträge bei der stärksten Linie M05 von insgesamt 810 in 2020 auf 3.027 in 2022 mit einem gleichbleibenden Anteil an den Fahrtwünschen von ca. 34/35 % auf dieser Linie (s. Abbildung 32). Ein Anstieg lässt

sich auf der Linie M11 bereits seit 2021 feststellen. Bei den Angeboten der Linien M01, M06 und M08 bewegt sich die Anzahl der Daueraufträge auf einem im Vergleich niedrigen Niveau von unter 150.

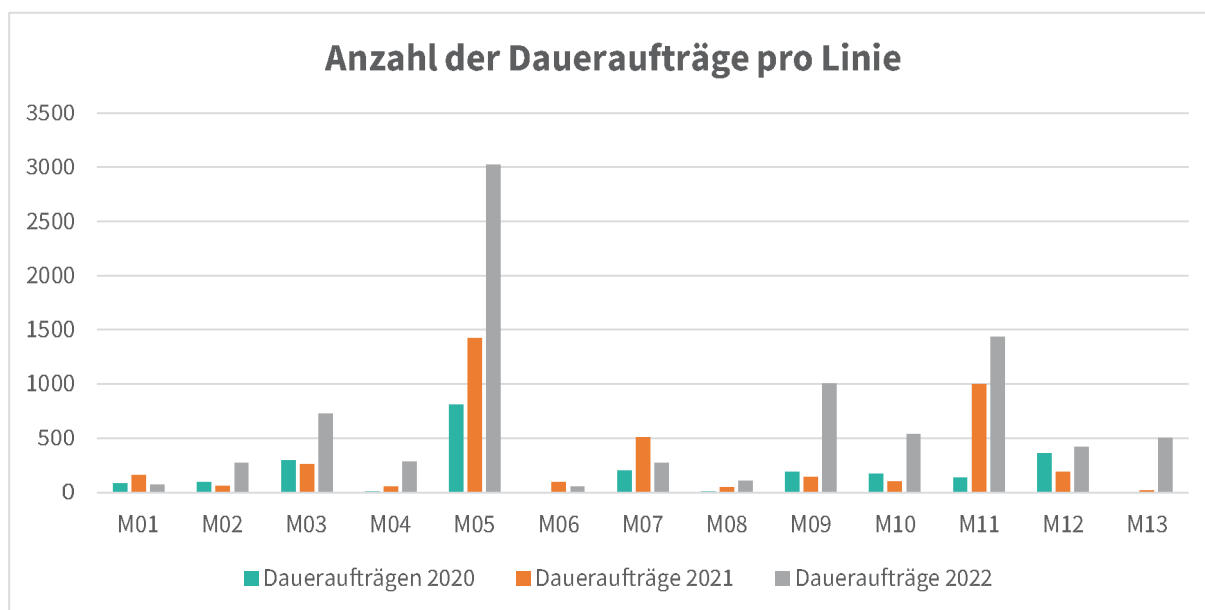


Abbildung 32: Anzahl der Daueraufträge nach Linien 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Abbildung 33 zeigt, wie sich die Daueraufträge über den Tag verteilen. Die meisten Daueraufträge mit erkennbarem Anstieg von 2020-2022 sind für die Stunde 7:00-7:59 Uhr gebucht worden (insgesamt 26 % aller Daueraufträge in 2022). Die weiteren Daueraufträge verteilen sich mit einem Anteil von jeweils 10 % auf die Zeiträume 8:00-8:59, 13:00-13:59 sowie 17:00-17:59 in 2022. Ein klarer Bezug zu den Hauptverkehrszeiten des Berufs- und Ausbildungsverkehrs ist erkennbar.

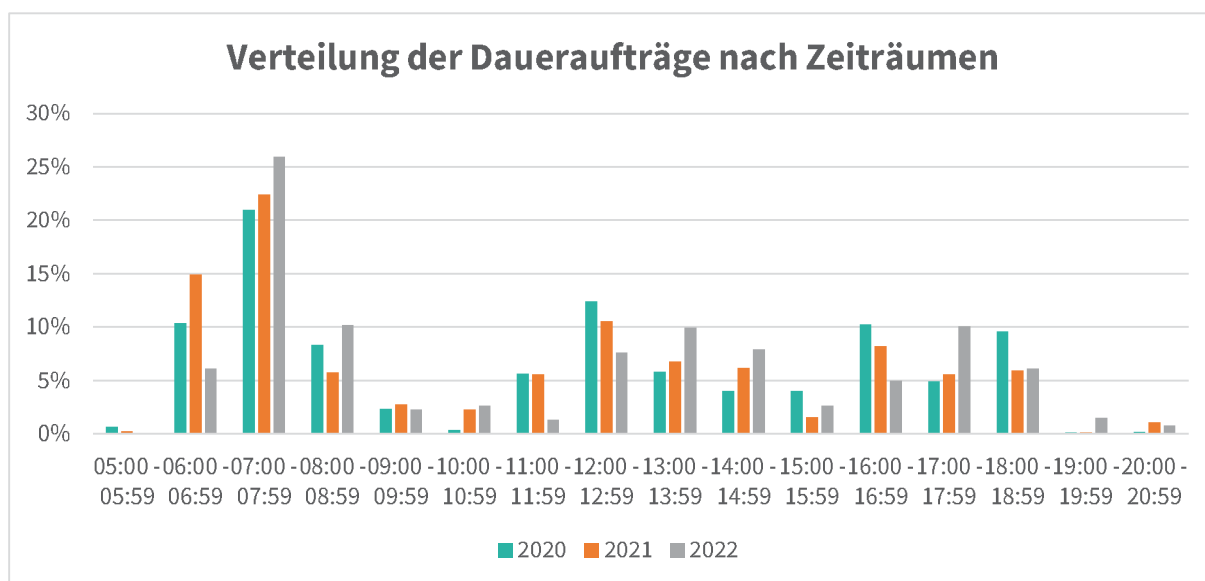


Abbildung 33: Verteilung der Daueraufträge nach Linien 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

2.1.5 Erfolg nach Relationen

Relationen nach Gebietskörperschaften

In Bezug auf die am häufigsten gewünschten Fahrten zwischen oder in den Gebietskörperschaften des Landkreises Cloppenburg werden jene am meisten nachgefragt, welche die gleichnamige Kreisstadt anbinden, wie Tabelle 6 zeigt. Führen die meisten Personen in 2020 noch von Cloppenburg nach Lindern und zurück (951 bzw. 932) entwickelten sich die Verbindung von Molbergen nach Cloppenburg und zurück (3.793 bzw. 3.400) sowie Verbindungen innerhalb der Kreisstadt (2.352) zu den erfolgreichsten Relationen. Die Verbindung von Cloppenburg nach Lindern und zurück gehört aber auch weiterhin zu den erfolgreichsten Relationen (2.317 bzw. 2.127) und konnte sich gegenüber 2020 nochmals deutlich steigern. Insgesamt wurden 2022 665 verschiedene Relationen mindestens einmal nachgefragt, davon 122 über 100mal.

Tabelle 6: Die erfolgreichsten Relationen nach Gebietskörperschaften 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

2020		2021		2022	
Verbindung	Gefahrene Personen	Verbindung	Gefahrene Personen	Verbindung	Gefahrene Personen
Cloppenburg > Lindern	951	Molbergen > Cloppenburg	1.770	Molbergen > Cloppenburg	3.793
Lindern > Cloppenburg	932	Cloppenburg > Molbergen	1.389	Cloppenburg > Molbergen	3.400
Molbergen > Cloppenburg	602	Cloppenburg > Lindern	1.345	Cloppenburg > Cloppenburg	2.352
Cloppenburg > Molbergen	572	Lindern > Cloppenburg	1.166	Cloppenburg > Lindern	2.317
Cloppenburg > Cappeln	535	Emstek > Cloppenburg	944	Lindern > Cloppenburg	2.127
Emstek > Cloppenburg	504	Cloppenburg > Emstek	934	Cloppenburg > Cappeln	2.120
Cappeln > Cloppenburg	498	Cappeln > Cloppenburg	798	Cloppenburg > Garrel	2.113
Cloppenburg > Garrel	498	Cloppenburg > Cappeln	724	Cappeln > Cloppenburg	2.059
Cloppenburg > Emstek	469	Garrel > Cloppenburg	717	Garrel > Cloppenburg	1.898

Relationen nach Haltestellen

Daneben wurden nachgefragte Relationen zwischen zwei Haltestellen ausgewertet. Insgesamt liegen hier für 2020 1.367 Einzelrelationen vor, die mindestens einmal gebucht wurden. Für 2022 steigerte sich dieser Wert auf 3.318 Einzelrelationen, wodurch auch die Rolle von moobil+ im Flächenverkehr deutlich wird. Dabei zeigt sich beispielsweise in Bezug auf die Relation von Cloppenburg nach Lindern und zurück die Verteilung auf verschiedene Haltestellen in Cloppenburg. Auch auf andere Relationen von und aus der Kreisstadt ergibt sich eine differenzierte Nachfrage der Haltestellen Bahnhof und Marktplatz. Einen Überblick gibt Tabelle 7.

Tabelle 7: Die erfolgreichsten Relationen nach Haltestellen 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

2020		2021		2022	
Verbindung	Gefahrene Personen	Verbindung	Gefahrene Personen	Verbindung	Gefahrene Personen
Cloppenburg, Marktplatz > Lindern, Postagentur	554	Cloppenburg, Bahnhof > Lindern, Postagentur	572	Cloppenburg, Bahnhof > Lindern, Postagentur	1.468
Lindern, Postagentur > Cloppenburg, Marktplatz	550	Cloppenburg, Marktplatz > Lindern, Postagentur	571	Lindern, Postagentur > Cloppenburg, Bahnhof	1.214
Emstek, Grundschule > Cloppenburg, Bahnhof	332	Cloppenburg, Marktplatz > Molbergen, Am Schützenplatz	542	Molbergen, Am Schützenplatz > Cloppenburg, Marktplatz	964
Cloppenburg, Bahnhof > Lindern, Postagentur	315	Lindern, Postagentur > Cloppenburg, Bahnhof	510	Cloppenburg, Marktplatz > Molbergen, Am Schützenplatz	900
Cloppenburg, Bahnhof > Emstek, Grundschule	311	Lindern, Postagentur > Cloppenburg, Marktplatz	542	Cloppenburg, Bahnhof > Cappeln, Marktplatz	859
Lindern, Postagentur > Cloppenburg, Bahnhof	303	Molbergen, Am Schützenplatz > Cloppenburg, Marktplatz	510	Calhorn, Schierholt > Essen, Bahnhof	830
Cloppenburg, ZOB > Bakum (Kr Vechta) Rathaus	270	Cappeln, Marktplatz > Cloppenburg, OB	466	Cloppenburg, Marktplatz > Lindern, Postagentur	791
Cloppenburg, ZOB > Lindern, Postagentur	259	Lindern, Postagentur > Cloppenburg, ZOB	458	Cappeln, Marktplatz > Cloppenburg, Bahnhof	670
Bakum (Kr Vechta) Rathaus > Cloppenburg, ZOB	258	Emstek, Grundschule > Cloppenburg, Bahnhof	398	Molbergen, Ort > Cloppenburg, Marktplatz	656
Lindern, Postagentur > Cloppenburg, ZOB	227	Cloppenburg, ZOB > Lindern, Postagentur	380	Lindern, Postagentur > Cloppenburg, Marktplatz	652

Anteil der Bedarfsfahrten

Charakteristisch für das moobil+ Angebot ist der sogenannte Richtungsbandbetrieb, d. h. die Kombination aus Linienverkehr und Bedarfsorientierung. Bestimmte Haltestellen werden immer angefahren, andere nur bei Bedarf, d. h. wenn mit einer Buchung über die Mobilitätszentrale oder über die moobil+ App ein Haltewunsch angemeldet wird.

Der Anteil der Bedarfsfahrten ist insbesondere auf den stärker frequentierten Linien vergleichsweise hoch. So fanden die relativ gesehen meisten Bedarfsfahrten mit ca. 81 % in 2022 auf der Linie M05 statt, gefolgt von den Linien M03 und M12 (beide 79 % der Fahrten; Abbildung 34). Den geringsten Anteil an Bedarfsfahrten bezogen auf alle Fahrten gab es 2022 auf den Linien M07 (29 %), M01 (32 %) und M06 (42%). Alle anderen Linien wiesen einen Anteil von mind. 50 % Bedarfsfahrten auf. Insgesamt steigerte sich die Anzahl der Bedarfsfahrten von 26.895 (44 %) in 2020 auf 69.008 in 2022, was einen Mittelwert für alle Linien von 73 % bedeutet. Bezogen auf die absoluten Zahlen war in den vergangenen Jahren der größte Zuwachs auf der Linie M05 zu verzeichnen: Die Anzahl der Bedarfsfahrten legte von 6.064 in 2020 auf 14.976 in 2022 zu (11 Prozentpunkte Zuwachs). Im Hinblick auf die relativen Anteile legte die M13 mit einem Zuwachs von 2.615 auf 7.518 Bedarfsfahrten und damit von ursprünglich 13% auf 69% am meisten zu.

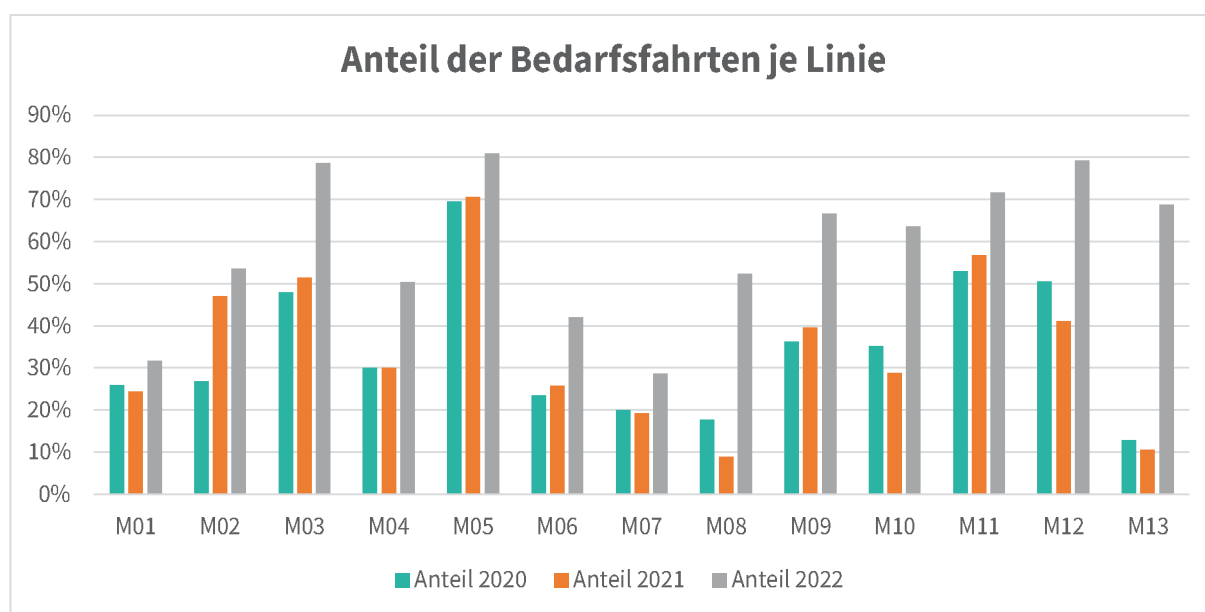


Abbildung 34: Anteil der Bedarfsfahrten je Linie 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

2.1.6 Haltestellennachfrage

Die Linientourliste gibt zunächst Auskunft darüber, von welchen Haltestellen die meisten Touren bereits mit mindestens einem gebuchten Fahrgast gestartet sind. Die Auswertung umfasst keine Einstiege im Verlauf der Fahrt. Starteten 2020 von 28.127 Touren lediglich 8.010 Touren mit mindestens einem Fahrgast (ca. 28 %), waren die Linientouren im Jahr 2022 bereits in ca. 52 % der Fälle von Anfang an mit einer mitfahrenden Person besetzt. Die diesbezüglich bedeutensten Haltestellen im Netz waren Bahnhof und Marktplatz in Cloppenburg sowie die Endhaltestelle Postagentur der Linie M05 in Lindern. 2022 etablierten sich zudem die Haltestellen Pfarrer-Götting-Platz in Lastrup sowie Marktplatz in Markhausen als auch Kirche in Harkebrügge unter den am häufigsten nachgefragten Haltestellen. Insbesondere bei letzterer Haltestelle war ein Anstieg von nur einer gebuchten Linientour in 2020 auf 629 gebuchte Starts in 2022 festzustellen. Eine Übersicht der TOP 10 nach Jahren ist in Tabelle 8 dargestellt.

Tabelle 8: TOP 10 Haltestellen der Linientourstarts mit mind. einer Person. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

TOP 10 Haltestellen der Linientourstarts mit mind. einer Person					
2020		2021		2022	
Haltestelle	Anzahl der Linientouren mit mind. einer Person	Haltestelle	Anzahl der Linientouren mit mind. einer Person	Haltestelle	Anzahl der Linientouren mit mind. einer Person
Cloppenburg, Bahnhof	2.096	Cloppenburg, Bahnhof	2.062	Cloppenburg, Bahnhof	4.479
Lindern, Postagentur	527	Cloppenburg, Marktplatz	2.059	Cloppenburg, Marktplatz	2.454
Friesoythe, Ellerbrockerstr.	301	Lindern, Postagentur	892	Lindern, Postagentur	1.279
Garrel, Abzw. Bösel	273	Garrel, Abzw. Bösel	617	Lastrup, Pfarrer-Götting-Platz	1.217
Cloppenburg, Marktplatz	265	Friesoythe, Ellerbrockerstr.	579	Bakum (Vechta) Rathaus	899
Friesoythe, Hansaplatz	249	Peheim, Molberger Str.	513	Friesoythe, Ellerbrockerstr.	877
Emstek, Grundschule	232	Elisabethfehn, Schule Süd	449	Garrel, Abzw. Bösel	870
Elisabethfehn, Schule Süd	216	Cappeln, Marktplatz	437	Löningen, Bahnhof	858
Cappeln, Marktplatz	216	Ellerbrock, Grotegeers	434	Markhausen, Marktplatz	652
Peheim, Molberger Str.	208	Friesoythe, Hansaplatz	392	Harkebrügge, Kirche	629

Werden die gebuchten Fahrtenwunschtouren hinzugenommen, kann die Liste der erfolgreichsten Haltestellen um einige Bedarfshaltestellen und zwischen den Endstellen liegende Halte ergänzt werden. Tabelle 9 enthält alle Haltestellen, die bis 2022 mindestens 1.000 Fahrtenwünsche für den Start einer Tour aufweisen, sortiert nach dem Erfolg im Jahr 2022.

Tabelle 9: Die erfolgreichsten Haltestellen nach Fahrtenwünschen 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Starthaltestelle Fahrtenwunsch	Anzahl 2020	Anzahl 2021	Anzahl 2022
Hst: Cloppenburg, Bahnhof	7.716	9.619	16.872
Hst: Cloppenburg, Marktplatz	2.128	7.853	9.189
Hst: Lindern, Postagentur	2.074	3.636	3.993
Hst: Friesoythe, Hansaplatz	1.594	3.094	3.990
Hst: Friesoythe, Ellerbrockerstr.	1.476	2.701	3.875
Hst: Cappeln, Marktplatz	1.382	2.518	3.096
Hst: Emstek, Grundschule	1.373	2.471	3.003
Hst: Barßel, Bahnhof	1.342	2.352	2.886
Hst: Cloppenburg, ZOB	1.331	2.350	2.472
Hst: Strücklingen, Ort Niehaus	1.267	2.205	1.995
Hst: Lastrup, Schulzentrum	1.265	2.188	1.847

Starthaltestelle Fahrtenwunsch	Anzahl 2020	Anzahl 2021	Anzahl 2022
Hst: Bösel, Kath. Kirche	1.257	2.179	1.846
Hst: Garrel, Abzw. Bösel	1.243	2.119	1.813
Hst: Lönningen, Bahnhof	1.240	2.095	1.771
Hst: Warnstedt, ehem. Schule	1.207	1.912	1.527
Hst: Essen, Bahnhof	1.173	1.872	1.487
Hst: Peheim, Molberger Str.	1.120	1.817	1.425
Hst: Bevern, Kirche	1.106	1.805	1.401
Hst: Scharrel, Grundschule	1.092	1.556	1.378
Hst: Elisabethfehn, Schule Süd	1.068	1.538	1.368
Hst: Ellerbrock, Grotegeers	915	1.530	1.342
Hst: Borkhorn, Siedlung	906	1.524	1.337
Hst: Böen, Eichenallee	900	894	1.218
Hst: Molbergen, Am Schützenplatz	384	558	1.152
Hst: Bakum (Kreis Vechta) Rathaus	343	430	1.121

Die TOP 10 der Haltestellen, an denen Linientouren mit mind. einer Person (gebucht) in den Jahren 2020 bis 2022 geendet haben, entspricht weitestgehend der Liste der Starthaltestellen und wird in Tabelle 10 gezeigt.

Tabelle 10: TOP 10 Haltestellen der Linientourenziele mit mind. einer Person. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

TOP 10 Haltestellen der Linientourzielen mit mind. einer Person					
2020		2021		2022	
Haltestelle	Anzahl der Linientouren mit mind. einer Person	Haltestelle	Anzahl der Linientouren mit mind. einer Person	Haltestelle	Anzahl der Linientouren mit mind. einer Person
Cloppenburg, Bahnhof	1.936	Cloppenburg, Marktplatz	1.981	Cloppenburg, Bahnhof	3.945
Lindern, Postagentur	529	Cloppenburg, Bahnhof	1.948	Cloppenburg, Marktplatz	2.105
Cloppenburg, Marktplatz	287	Lindern, Postagentur	946	Lastrup, Pfarrer-Götting-Platz	1.308
Garrel, Abzw. Bösel	284	Garrel, Abzw. Bösel	565	Lindern, Postagentur	1.302
Friesoythe, Hansaplatz	227	Peheim, Molberger Str.	497	Bakum (Kreis Vechta) Rathaus	1.079
Friesoythe, Ellerbrockerstr.	226	Friesoythe, Hansaplatz	486	Garrel, Abzw. Bösel	957
Peheim, Molberger Str.	212	Barßel, Bahnhof	457	Lönningen, Bahnhof	810
Bösel, Kath. Kirch	197	Friesoythe, Ellerbrockerstr.	439	Harkebrügge, Kirche	680
Emstek, Grundschule	197	Elisabethfehn, Schule Süd	408	Friesoythe, Ellerbrockerstr.	586

TOP 10 Haltestellen der Linientourzielen mit mind. einer Person					
2020		2021		2022	
Haltestelle	Anzahl der Linientouren mit mind. einer Person	Haltestelle	Anzahl der Linientouren mit mind. einer Person	Haltestelle	Anzahl der Linientouren mit mind. einer Person
Cappeln, Marktplatz	190	Löningen, Bahnhof	364	Markhausen, Marktplatz	577

Tabelle 11: Die erfolgreichsten Haltestellen nach Fahrtenwünschen 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Zielhaltestelle Fahrtenwunsch	Anzahl 2020	Anzahl 2021	Anzahl 2022
Hst: Cloppenburg, Bahnhof	7.390	9.368	14.349
Hst: Cloppenburg, Marktplatz	2.243	7.785	9.232
Hst: Lindern, Postagentur	2.112	3.616	4.238
Hst: Cappeln, Marktplatz	1.513	3.220	3.731
Hst: Löningen, Bahnhof	1.410	2.653	3.415
Hst: Friesoythe, Ellerbrockerstr.	1.403	2.439	3.354
Hst: Emstek, Grundschule	1.357	2.253	3.125
Hst: Friesoythe, Hansaplatz	1.353	2.235	2.657
Hst: Lastrup, Schulzentrum	1.282	2.227	2.613
Hst: Bösel, Kath. Kirch	1.275	2.202	2.124
Hst: Garrel, Abzw. Bösel	1.268	2.191	1.982
Hst: Hemmelte, Bahnhof	1.263	2.188	1.833
Hst: Scharrel, Grundschule	1.240	2.123	1.800
Hst: Elisabethfehn, Schule Süd	1.211	2.088	1.794
Hst: Barßel, Bahnhof	1.169	2.056	1.741
Hst: Cloppenburg, ZOB	1.164	1.830	1.455
Hst: Essen, Bahnhof	1.138	1.829	1.411
Hst: Strücklingen, Ort Niehaus	1.111	1.828	1.333
Hst: Peheim, Molberger Str.	1.105	1.788	1.329
Hst: Bevern, Kirche	1.070	1.699	1.300
Hst: Ellerbrock, Grotegeers	1.057	1.528	1.277
Hst: Borkhorn, Siedlung	909	1.527	1.237
Hst: Böen, Eichenallee	903	822	1.221
Hst: Molbergen, Am Schützenplatz	391	480	1.219
Hst: Bakum (Kr Vechta) Rathaus	334	406	1.026
Hst: Garrel, Süd	185	400	1.022
Hst: Peheim, Elbers	183	297	1.001

Bei der Erschließung des Landkreises durch Haltestellen von moobil+ zeigt sich insgesamt eine hohe Abdeckung. Das moobil+ Angebot leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Daseinsvorsorge, indem auch Räume mit geringer Nachfrage an den ÖPNV angeschlossen werden und eine Fahrtmöglichkeit in das nächste Zentrum gewährleistet wird. Dabei besteht auch in den nicht von Linienbussen bedienten Bereichen eine hohe Haltestellendichte zur Feinerschließung der Siedlungsbereiche. Es verbleiben

wenige Siedlungsbereiche wie Neuscharrel, in denen kein Angebot von moobil+ zu finden sind, bei denen die Einrichtung von Haltepunkten in Abhängigkeit einer betrieblichen Umlaufplanung zu prüfen ist. In diesem Kontext sind auch die bestehenden Linienbusverkehre zu beachten. Zu empfehlen ist in diesem Zusammenhang, bei Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine integrierte Erschließungsanalyse durchzuführen, die auch die Bedienungshäufigkeit mitberücksichtigt, sodass auf dieser Grundlage Erschließungsdefizite sichtbar werden und abgewogen werden können. In diesem Zusammenhang bietet sich eine Prüfung an, inwiefern moobil+ in weiteren an den Landkreis angrenzenden Siedlungsräumen (z.B. Hilkenbrook) eingesetzt werden kann. Gerade mit Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 ist mit mehr Nachfrage nach tarifgrenzenüberschreitendem ÖPNV zu rechnen.

2.1.7 Bedarfsorientierter Linienverkehr

Eine Besonderheit von moobil+ ist der bedarfsorientierte Linienverkehr. Um deren Akzeptanz und Funktionsweise zu untersuchen, wurde dieser in den qualitativen Interviews thematisiert.

Im Spiegel der im Jahr 2020 geführten Gespräche wird deutlich, dass sowohl Nutzerinnen und Nutzer als auch die Verkehrsunternehmen vielfach das Konzept bzw. die Umsetzung des bedarfsorientierten Linienverkehrs noch nicht vollständig angenommen haben. So wird in den Interviews mit den Fahrgästen beispielsweise mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass die Angabe von Abfahrtszeiten insbesondere auf der moobil+ Website für Irritationen sorgt. Dort werden im Gegensatz zu den gedruckten Fahrplänen minutengenaue Abfahrtszeiten angegeben, was in der Wahrnehmung der Nutzerinnen und Nutzer unrealistische Fahrtzeiten zur Folge hat:

„[...] dann braucht der von da [Bösel-Vidam, Feldstraße] bis zur Petersdorf, Eichenstraße laut Fahrplan eine Minute für 10 km. Das geht gar nicht.“ (72 Jahre, m, M04)

Zur Frage, inwieweit das Verhältnis zwischen Linien- und Bedarfsorientierung angemessen ist, gehen die Meinungen auseinander. So wird aus Fahrgastperspektive mehrfach eine stärkere Ausrichtung an einer festen Route angeregt, etwa wenn auf die Frage nach Verbesserungsvorschlägen entgegnet wird:

„Also, erstens einmal die Abschaffung der Bedarfshaltestellen, sondern ein regulärer Busverkehr“ (>60 Jahre, m, M10)

Dieses Beispiel verdeutlicht, dass die Akzeptanz der für viele Kundinnen und Kunden ungewohnten Bedarfsorientierung nach ausbaufähig ist. Umgekehrt sehen manche Vertreter/innen der Verkehrsunternehmen Vorteile in dieser Angebotsvariante und befürworten teilweise eine Ausweitung der Bedarfsorientierung.

„Ich will die erste und letzte Haltestelle fest haben und zwischendurch bedarfsorientiert.“ (VU2)

Zusammenfassend werden die Vorteile des bedarfsorientierten Linienverkehrs in den im Jahr 2020 geführten Interviews zwar anerkannt, hinsichtlich der genauen Ausgestaltung, insbesondere Anordnung und Verteilung von Fest- und Bedarfshaltestellen werden jedoch Verbesserungspotentiale identifiziert. Auch die Unterscheidung zwischen festen und Bedarfshaltestellen gelingt offensichtlich nicht immer, etwa wenn im Einzelfall ein Kunde an einer Bedarfshaltestelle vergeblich auf den Bus wartet, weil er sich nicht bewusst ist, dass er die Fahrt hätte anmelden müssen (MZ 2020).

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

In den 2022 geführten Interviews wird deutlich, dass das Konzept des bedarfsorientierten Linienverkehrs für viele Erst- und Gelegenheitsnutzer*innen weiterhin komplex und schwer durchschaubar ist. Zudem

berichten die Befragten auch von Personen aus ihrem Bekanntenkreis, die vor einer Nutzung des Angebots zurückschrecken, weil sie es nicht verstehen.

„Also das ist sehr, sehr, sehr kompliziert gemacht für jemand, der ständig mit dem Bus fährt ist das überhaupt kein Problem, aber wir wollen ja Leute haben, die sonst nicht so die Möglichkeit haben für die ist das nicht. Also die können da ganz schlecht mit umgehen und wenn die das schon sehen, dann sagen nö, dann lass mich mal lieber. Das darf nicht so kompliziert sein.“ (BF M02_220811)

„Wir haben auch jetzt immer noch viele Fragen, weil viele immer noch gar nicht verstanden haben, was wir sind.“ (BF M03_220816)

Gleichzeitig berichten mehrere Fahrgäste, dass sie das Konzept am Anfang sehr kompliziert fanden, aber seitdem sie es einmal verstanden haben, sinnvoll finden. Daher ist zu empfehlen, die Außendarstellung von moobil+ nochmal zu überprüfen und möglichst verständlicher zu gestalten. Diese Rückmeldungen machen deutlich, dass die Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen noch stärker auf die Schwelle zwischen Nutzungsinteresse und eigentlicher Nutzung ausgerichtet werden sollten (vgl. Abschnitt 3.1).

Auffällig ist zudem, dass die Verteilung von festen und Bedarfshaltestellen von den Befragten unterschiedlich bewertet wird. So wünschen sich manche Befragte deutlich mehr feste Haltestellen (beide Fahrer M01), damit mehr Leute auch spontan mitfahren können, andere wünschen sich mehr oder ausschließlich Bedarfshaltestellen (BF M10, M12, M13), damit Wege vermieden werden, die nach Aussage der Fahrer*innen wenig frequentiert sind (M12 nach Bakum). Von Seiten der Verkehrsunternehmen wird zudem angemerkt, dass die Auswahl von festen Haltestellen stärker am tatsächlichen Fahrgastpotenzial ausgerichtet werden könnte. Im Bereich des Linienbündels Ost lägen einige feste Haltestellen etwa an viel befahrenen Bundesstraßen ohne angrenzende Siedlungsbereiche, wohingegen einige Siedlungsschwerpunkte und Ortszentren nur über Bedarfshaltestellen angebunden seien. Neben dem geringen Fahrgastpotenzial gingen die festen Haltestellen an Bundesstraßen zudem mit einem erhöhten Unfallrisiko einher, weil die Haltestellen langsam angefahren werden müssen und die Vorbeifahrt im Tablet dokumentiert werden müsse (VU 4).

Einige Fahrer*innen merken an, dass manchmal Fahrgäste ohne vorherige Buchung an einer Bedarfshaltestelle einsteigen wollen, dann aber nicht abgeholt werden, weil das Fahrpersonal keine Kenntnis von dem Fahrtwunsch hat. Teilweise fahren die Fahrer*innen an den Fahrgästen (an Bedarfshaltestellen auf der Route) vorbei und können die Fahrgäste nicht mitnehmen, da diese im Vorhinein nicht gebucht haben (BF M01_220720, BF M04_220727).

Unter den Fahrgästen, die moobil+ häufig nutzen, zeigt sich, dass mehrere in unmittelbarer Nähe zu einer Haltestelle wohnen (>250m) und dadurch auf moobil+ aufmerksam geworden sind. Dies bestätigt die Annahme, dass es sinnvoll ist, die große Zahl an Bedarfshaltestellen beizubehalten, da so ein flächendeckendes, weitreichendes Angebot besteht und viele potenzielle Fahrgäste erreicht werden können. Dennoch wird von einigen Busfahrer*innen angesprochen, dass sie einige Bedarfshaltestellen noch nie angefahren haben. Die Interviewpartner*innen stellen diesbezüglich einen Zusammenhang zu der hohen Autobesitzrate in der Bevölkerung im Landkreis Cloppenburg her.

„Ich habe mal irgendwann gehört, in Vechta hat es sieben Jahre gedauert, bis die Leute es soweit angenommen haben auch von den Fahrgastzahlen also da ist für den Landkreis und Angebot natürlich klar immer wieder Veränderungen und Anpassungen wichtig, wenn es so 10 Jahre bleibt, dann wird sich nichts verbessern. Also da muss immer wieder gestellschraubt werden, ich hoffe, dass die Fahrgastzahlen dann bisschen hoch gehen“ (BF M10, 12, 13_220810)

Darüber hinaus wird kritisiert, dass die beauftragten Verkehrsunternehmen bei der Planung von Linienverläufen und der Festlegung von festen und Bedarfshaltestellen, etwa im Rahmen der Fahrplanumstellung im April 2022, noch stärker hätten beteiligt werden können, um von der Ortskenntnis von Geschäftsleitungen und Fahrpersonal zu profitieren (VU 4).

Zusammenfassend werden die Vorteile des bedarfsorientierten Linienverkehrs anerkannt, auch wenn hinsichtlich der genauen Ausgestaltung, insbesondere Anordnung und Verteilung von Fest- und Bedarfshaltestellen noch Verbesserungspotenziale identifiziert werden. Auch die Unterscheidung zwischen festen und Bedarfshaltestellen gelingt offensichtlich nicht immer, etwa wenn im Einzelfall ein Kunde an einer Bedarfshaltestelle vergeblich auf den Bus wartet, weil er sich nicht bewusst ist, dass er die Fahrt hätte anmelden müssen (MZ).

2.1.8 Erweiterung des Angebots: Fahrten am Wochenende und Stundentakt

Die von den Fahrgästen in den Interviews 2022 am häufigsten genannten Verbesserungsvorschläge für moobil+ sind die Einführung eines Fahrtangebotes am Wochenende sowie eines Stundentakts an Werktagen. Viele Fahrgäste finden moobil+ nicht flexibel und regelmäßig genug und wünschen sich daher ein taktverdichtetes Angebot. Zudem äußern mehrere Befragte, dass sie moobil+ samstags auf jeden Fall nutzen würden und dass sie dadurch deutlich mobiler wären. Es wird außerdem darauf hingewiesen, dass durch ein Angebot am Samstag neue Fahrgäste gewonnen werden könnten, die moobil+ zu Freizeit Zwecken oder zum Einkaufen nutzen würden.

„Die [Fahrgäste] möchten ja auch gerne noch samstags fahren. Der Wunsch wird sage ich mal in 99,9 % der Gespräche geäußert.“ (BF M05_220727_1)

„Die sagen alle, die möchten das lieber am Wochenende haben, weil gerade die Kinder dann am Wochenende gerne noch mal einkaufen wollen.“ (BF M04_220727)

„Das fällt mir grad noch ein was ich ganz, ganz viel höre von den Kunden ist ‚Warum fahrt ihr nicht Samstag?‘, weil das ist so ganz, ganz viele die sagen, dann könnte man in Ruhe einkaufen fahren und so weiter und so fort, und das ist bei ganz, ganz vielen ne Sache und das wäre sicherlich auch nochmal ein richtiger Aufschwung für diesen Bus.“ (BF M03_220816)

„Es ist heutzutage normal, dass der öffentliche Nahverkehr nicht mehr von Montag bis Freitag geht. Das war früher einmal. Heutzutage fahren die Leute samstags und sonntags mehr als in der Woche.“ (FG M09_220906)

„Ich find, dass es so einen Einsatzbus sage ich mal geben sollte abends und auch am Wochenende [...]. Eventuell nicht stündlich aber wenigstens, dass man die Möglichkeit hat zum Bahnhof oder so zu fahren für Leute, die jetzt zum Beispiel nicht mobil sind oder so.“ (FG M10_220915)

„Dass vielleicht am Wochenende noch gefahren wird, weil hier kommt man echt gar nicht weg am Wochenende, weil auch die großen Busse nicht fahren.“ (FG M05,06,13_220829)

„Es wurde schon oft gefragt, ob wir samstags fahren können. [...] Es muss ja nicht den ganzen Tag gefahren werden, um Kosten zu sparen. Man kann die Kernzeit von zehn bis 14 Uhr machen.“ (BF M01_220726)

„Also wenn man darauf angewiesen ist, ist das Nicht-Fahren am Wochenende schon ziemlich doof.“ (FG M12_220830)

„Was mich eigentlich ein bisschen stört, das die nicht Samstag fahren, Sonntag wäre auch super, aber Samstag vor allen Dingen.“ (FG M02_220830)

Auch die Verkehrsunternehmen können sich Fahrten am Wochenende durchaus vorstellen und sehen darin eine Verbesserung des Angebots. Zudem wird ein stärker bedarfsorientiertes Angebot am Wochenende angesprochen (VU 1). Auf die Frage, ob ein Angebot am Wochenende organisatorisch möglich wäre, gibt es verschiedene Reaktionen. Während zwei Unternehmen es als möglich ansehen, neue Fahrer*innen einzustellen, sieht ein anderes Unternehmen dies gerade am Wochenende als Herausforderung.

Daneben würde im Spiegel der geführten Gespräche ein Stundentakt die Attraktivität von moobil+ deutlich steigern. Während eine Wartezeit von zwei Stunden vielen der befragten Fahrgäste deutlich zu lang ist und dieser Takt häufig nicht mit Erledigungen und Terminen vereinbar ist, wird ein Stundentakt als deutlich angemessener angesehen.

„Naja, also ein Veränderungswunsch wäre dafür, dass die Linie häufiger fahren würde, so eine höhere Taktung wäre schön, weil das dann doch eher wäre, das zu nutzen, glaube ich. Was sicherlich auch ganz schön wäre, wären auch zusätzlich Fahrten am Wochenende.“ (FG M07_220830)

“Moobil+, dass es das jetzt gibt, ist super, aber irgendwie immer diese zwei Stunden warten, das ist das Problem, auch für viele ältere Herrschaften.” (FG M10, 11, 12)

„Ich muss sagen was für mich wünschenswert wäre der Abstand von 2 Stunden ist ja relativ lang. Wenn man dann, ich sag mal, einen Termin hat und das passt mit dem 2 Stunden Fenster nicht oder hat das gerade verpasst, wartet man nochmals 2 Stunden ja, das macht das ein bisschen unattraktiv.“ (FG M10_220831)

„Das ist halt immer blöd, wenn man 2 Stunden sozusagen warten muss, weil die halt alle 2 Stunden fahren das ist echt nervig. Aber wenn dann zum Beispiel Züge Verspätung haben, dann passt das auch nicht [...] Wenn da sogar jede Stunde einer fährt wäre das halt viel praktischer, weil wenn man zum Beispiel um 11 einen Termin hat oder na ja.“ (FG M10_220915)

“Das Problem sind diese zwei Stunden, wenn ich wüsste, der fährt jede Stunde wäre alles tutti. Alle zwei Stunden, dann haben die sich schon lange irgendwas anderes überlegt.” (VU1)

Ein Stundentakt wird auch von den Verkehrsunternehmen als attraktiv angesehen. Hier werden die Optionen diskutiert, die Linien dafür “zusammenzustauchen” oder die Fahrzeugflotte zu verdoppeln. Beide Möglichkeiten, insbesondere letztere, wären für die Verkehrsunternehmen denkbar. Diese schlagen vor, den Stundentakt auf den gut frequentierten Linien auszuprobieren (z.B. M03, M10). Beim Vorschlag, Linienführungen stärker zu komprimieren, ist dagegen zu beachten, dass dann die großflächige Bereitstellung des Angebots eingeschränkt werden müsste, was dem Ziel der Daseinsvorsorge entgegensteht. Ein Stundentakt kann auf Teilabschnitten zudem durch die Zusammenlegung einzelner Linien erreicht werden. Ein Beispiel hierfür ist die Verlängerung der Linie M13 im Zuge der Fahrplananpassungen im April 2022, wodurch Molbergen jetzt mit zwei Linien an Cloppenburg angebunden ist (M05, M13).

“Also, wenn das natürlich in einer Ausschreibung gefordert wird oder langfristig bezahlt wird [Stundentakt], auf jeden Fall klar und meines Erachtens könnte man das auch samstags und sonntags probieren. Weil das wäre dann auch mal so ne Idee. Samstags und sonntags sind die Verkehre alle Regionalverkehre, ja auch unsere, sind ja sehr dünn, sehr dünn getaktet.” (VU3)

Zusammenfassend besteht ein verbreitetes Interesse an der Ausweitung des Angebots auf das Wochenende und an der Einführung eines Stundentakts. Da es verschiedene Vorstellungen von der konkreten

Umsetzung gibt, bietet sich eine vergleichende Machbarkeitsstudie an, mit der alle Optionen (Taxibetrieb, Bündelung von Linien etc.) geprüft werden. Dabei sind auch die finanziellen Kapazitäten des Landkreises zu berücksichtigen.

2.1.9 Fahrplananpassungen von April 2022

Nachdem u.a. in der letzten Befragungswelle viele Änderungsvorschläge generiert worden sind, wurden zum 1. April 2022 umfassende Fahrplananpassungen im gesamten moobil+-System vorgenommen. Dabei wurden Anschlüsse unter den moobil+-Linien und zu Regionalbuslinien (vgl. Abbildung 3) geschaffen, weitere Ortsteile und Siedlungen (z.B. Neuvrees und Nikolausdorf) angebunden und ehemalige Bedarfshaltestellen zu festen Haltestellen umgewandelt.

In Tabelle 12 sind für die einzelnen Linien typische Aussagen aus den geführten Interviews zu den Fahrplanänderungen aufgeführt. Es wird deutlich, dass neben wenigen kritischen Stimmen die Fahrplananpassungen weitgehend als sinnvoll erachtet werden.

Tabelle 12: Aussagen zu den Fahrplananpassungen nach Linien. Quelle: Interviews 2020

Linie	Typische Aussagen zu den Fahrplananpassungen
M01	„Längerer Fahrtweg, aber ist okay“ (BF)
M02	„Linie insgesamt besser, aber an einigen Stellen zu wenig Zeit“ (BF)
M03	„Ne 3 Minus für die Anpassungen, es wurde aber einiges umgesetzt, das im Vorfeld vorgeschlagen wurde“ (BF)
M04	„Verbindung nach Garrel Kirche ist sehr gut und wird gut angenommen“ (FG)
M05	M05 läuft gut, weil es ausreichend feste Haltestellen gibt, Linie ist jetzt gut, sinnvolle zusätzliche Stationen, durch M13 unterstützt (BF)
M06	„Die Route passt so“ (BF)
M07	Verbindung nach Quakenbrück ist gut, ein paar neue Fahrgäste durch Erweiterung nach Quakenbrück, Änderungen noch bekannter machen (FG, BF)
M08	Vorher lange Wartezeiten für Busfahrer, durch die Anpassungen besser, nicht mehr so langweilig, Linie funktioniert gut, Hemmelte Bhf und Hemmelte Grundschule werden oft angefahren (BF)
M09	Vor den Anpassungen lief die Tour etwas geregelter, seit den Anpassungen häufiger 5-10 Minuten Verspätung, durch das Anfahren von Bedarfshaltestellen (BF)
M10	Gut, dass jetzt eine neue Haltestelle an der Ausgabestelle der Tafel Cloppenburg ist (FG), bei vielen Buchungen ist der Umlauf in der vorgegebenen Zeit nicht zu schaffen, lange Standzeit am Bahnhof macht Weiterfahrt in die Innenstadt unattraktiv (MZ)
M11	Viele neue feste Haltestellen auf der M11, funktioniert zeitlich (BF)
M12	„Feste Haltestelle in Bakum lohnt sich nicht: Spritverschwendung, zeitlich sehr knapp“ (BF), zu wenig Zeit in Cappel, Studentakt wäre sinnvoll (FG)

M13	„Erweiterungen nach Lastrup und Cloppenburg gut, feste Haltestelle in Molbergen Ort fehlt noch“ (FG)
------------	--

Von Seiten der Fahrgäste werden die Fahrplananpassungen hinsichtlich der neuen Umstiegsmöglichkeiten zwischen den moobil+-Linien für gut befunden. Die meisten Fahrgäste haben von den Fahrplanänderungen gehört, aber nicht alle haben diese auf den Linien, die sie regelmäßig nutzen, wahrgenommen. Die neu entstandenen Verbindungen, z.B. zwischen Lindern bzw. Molbergen und Lastrup oder nach Quakenbrück werden positiv bewertet, ermöglichen einigen Fahrgästen neue Einkaufsmöglichkeiten und verringern die Fahrtdauer oder die Anzahl der Umstiege. Einige Fahrgäste geben jedoch an, dass sich einige zeitliche Verschiebungen auf ihre persönliche Planung negativ auswirken und sie mit moobil+ nicht mehr pünktlich zur Arbeit kommen (M02) oder nicht mehr ausreichend Zeit für kürzere Erledigungen haben (M12 in Cappeln, vorher 30 jetzt 20 Minuten Aufenthaltszeit). Ein weiterer Fahrgast schildert, dass er nun früher bei der Arbeit ist, dies aber aufgrund der Gleitzeit nicht so schlimm ist. Dies verdeutlicht, dass Fahrplanänderungen immer auch einen Kompromiss bedeuten, der einzelne Kund*innen entweder bevorzugt oder benachteiligt.

Von Seiten der Busfahrer*innen werden die Fahrplananpassungen überwiegend als sinnvoll bewertet, die meisten Linien sind nun besser aufgebaut, haben weniger Wartezeiten auf der Strecke und sind besser mit anderen Linien verknüpft. Auch hinzugekommene feste Haltestellen werden als gut bewertet. Dennoch sehen die Busfahrer*innen weiterhin Verbesserungsbedarf. Ein Aspekt, der von Fahrer*innen verschiedener Linien angesprochen worden ist, sind unpassende Fahrtzeiten. So benötigen die Fahrer*innen für einige Stecken bei hohem Fahrgastaufkommen mehr Zeit als eingeplant, während sie auf anderen Strecken deutlich zu viel Zeit haben.

„Dann habe ich für diese Tour fünf Minuten und wenn sie das nur bei Google eingeben und dann sind sie mit hundert Prozent bei elf oder zwölf Minuten, das heißt, das passt hinten und vorne nicht“ (BF M03_220816)

Dies wurde vor allem auf den Linien M02, M03, M04, M10 und M12 geschildert. Hier wäre es empfehlenswert, alle tatsächlichen Fahrtzeiten mit den im Fahrplan angegebenen Fahrtzeiten abzugleichen.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen werden die Fahrplananpassungen überwiegend positiv aufgefasst. So wurden die meisten Linien wesentlich verbessert und die Fahrer*innen sind motivierter, da sie mehr zu tun haben. Die Verknüpfung der moobil+-Linien wird als sehr sinnvoll erachtet.

“Hauptthema ist nur die 01, der Rest funktioniert und läuft auch ja, also der Rest [M02, M03, M04] wurde jetzt so weit verbessert, dass es jetzt gut ist” (VU)

Dennoch kommen noch weitere Verbesserungsvorschläge seitens der VU. Es wird vorgeschlagen, die Linien M01 und M03 in Neuscharrel zu verbinden, um die Linie M01 zu stärken und der Bevölkerung im Saterland eine bessere und komfortablere Verbindung nach Friesoythe anzubieten. Der Umstieg in den Regionalbus ist einigen zu umständlich, während ein gesicherter Umstieg mit moobil+ und der direkten Anfahrt zum Ziel in Friesoythe (z. B. zum Krankenhaus) deutlich attraktiver sei (VU). Dieser Vorschlag ist jedoch hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Planungsgrundsatz, dass längere Parallelverkehre zwischen moobil+-Linien und Regionalbuslinien zu vermeiden sind, zu überprüfen.

Zudem wird angemerkt, dass alle vorhandenen Schulbushaltestellen im Landkreis Cloppenburg von moobil+ mindestens als Bedarfshaltestellen angefahren werden könnten, so wie es bereits auf der M06 und M07 gemacht wurde. Damit würde ein einheitliches System geschaffen. Zudem wird argumentiert, dass viele Bewohner*innen ihre Schulbushaltestelle von früher kennen und so einen Anlaufpunkt

hätten, um moobil+ zu nutzen. So wäre die flächendeckende Erreichbarkeit im Landkreis Cloppenburg noch besser gewährleistet (VU1).

“Jeder hier ist mal mit dem Bus irgendwo zur Schule gefahren, diese Bushaltestellen kennt jeder, wenn man wüsste, dass die auch angefahren werden von moobil+, dann würde das, glaub ich, auch eine höhere Akzeptanz im Landkreis Cloppenburg haben.” (VU1)

Die Vertreter*innen der Verkehrsunternehmen weisen darauf hin, dass sie dem Landkreis Cloppenburg ebenfalls ein Konzept zur Restrukturierung des kreisweiten Liniennetzes vorgeschlagen haben (VU 1, VU 4), das aber nur für die Linien M06 und M07 übernommen worden sei (VU 4). Das habe zur Folge, dass der Verlauf einzelner Linien, etwa der M06 und M13 in Lastrup, nicht gut aufeinander abgestimmt sei.

“Es wäre schon, wenn das, was damals vorgeschlagen wurde, umgesetzt werden könnte. Das war sehr gut, das wäre, glaub ich, wirklich eine Optimierung.” (VU1)

Zusammenfassend können die Fahrplananpassungen als erfolgreich angesehen werden, seitens der Befragten wurden eher kleinere Kritikpunkte und einige weitere Verbesserungsvorschläge genannt (s. Tabelle im Anhang). Insgesamt wurden jedoch deutlich weniger Verbesserungsvorschläge genannt als in der letzten Befragungswelle, was darauf hindeutet, dass das Angebot zunehmend bedarfsgerecht gestaltet wird und hinsichtlich der Verbesserungsvorschläge ein gewisser Sättigungseffekt eintritt.

2.1.10 Anschlusssicherung

Das On-Demand-Angebot moobil+ ist als zweite Netzebene und Zubringer zu Linienbus- und Zugverbindungen konzipiert. Mit der Fahrplanumstellung im April 2022 wurde die zweite Netzebene so weiterentwickelt, dass zahlreiche gemeindeübergreifende Verbindungen sowie weitere Umstiegsmöglichkeiten zwischen moobil+-Linien hinzugekommen sind. Deshalb wurde dem Thema der Anschlusssicherung in den Interviews besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Die Darstellung der Gesprächsinhalte ist daher zweigeteilt. Während zunächst die Rückmeldungen aus den im Jahr 2020 geführten Interviews dokumentiert werden, die sich grundsätzlich auf die Funktionsweise und die Zuverlässigkeit von Anschlüssen im moobil+-System beziehen, wird im zweiten Teil des Kapitels der Schwerpunkt auf die Situation nach den Fahrplananpassungen im Frühjahr 2022 gelegt.

Interviews mit Fahrgästen und Projektbeteiligten im Jahr 2020 - Zentrale Ergebnisse

Im Spiegel der Gespräche ergibt sich ein ambivalentes Bild. Die Umsteigerrelationen zwischen moobil+ Linien werden als zuverlässig wahrgenommen, etwa an der Haltestelle „Lindern, Postagentur“, an der die Linien M05 und M06 halten: „Die kommen fast zeitgleich, aber die Zentrale sagt dann auch immer: Ich rufe den Busfahrer an und die warten dann“ (30 Jahre, w, M05, M06)

An einigen Abschnitten des Liniennetzes verkehren moobil+ Fahrzeuge und Linienbusse parallel. Von den Fahrgästen wird das zum Teil als willkommene Taktverdichtung empfunden, etwa zwischen Petersdorf und Bösel:

„[Im Normalfall] bin ich immer mit der 918 hingefahren und mit M04 wieder zurück, weil ich dann eine gute halbe Stunde mehr Zeit hatte zum Einkaufen. Das war eigentlich der Grund dafür, [...] dann habe ich nur die Rückfahrt gebucht.“ (72 Jahre, m, M04)

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen wird die Effizienz dieser Parallelverkehre dagegen teilweise in Zweifel gezogen, gerade wenn die Fahrplantakt nicht aufeinander abgestimmt zu sein scheint und die Busse fast zeitgleich in dieselbe Richtung fahren (B7, M04 und 918). Die Anbindung an die NordWestBahn in Cloppenburg wird dagegen auch aus Sicht der Verkehrsunternehmen als wichtig und gut funktionierend

bewertet. Für die Verknüpfung von moobil+ und Regionalbuslinien sei dies dagegen nicht immer der Fall, beide Angebote seien zudem auf jeweils andere Zielgruppen ausgerichtet:

„Das find' ich auch sind unterschiedliche Systeme, die muss man, das kann man vielleicht einfach so stehen lassen“ (VU1)

Andernorts wird das moobil+ Angebot durchaus als Zubringer zu Regionalbuslinien genutzt, etwa in Barßel zum Umstieg auf die Linie 380 nach Oldenburg oder die Linien 905 und S90 in Richtung Friesoythe, allerdings wird die Umsteigezeit in Richtung Oldenburg als eher knapp empfunden (82 Jahre, w), wohingegen die Verbindungen in Richtung Friesoythe mitunter ohne ersichtlichen Grund ausfallen oder deutlich vom Takt abweichen würden (23 Jahre, m).

Interviews mit Fahrgästen und Projektbeteiligten im Jahr 2022 - Zentrale Ergebnisse

Im Spiegel der im Jahr 2022 durchgeführten Fahrgastinterviews zeigt sich, dass sich der Betrieb und die Nutzung von moobil+ seit 2020 zunehmend eingespielt haben. Generell nutzen einige Fahrgäste moobil+ in Kombination mit anderen Bussen und der NordWestBahn, während andere moobil+ ausschließlich in der eigenen Gemeinde nutzen. Mehrere Fahrgäste berichten, dass der Anschluss gut funktioniert hat und bei kleineren Verspätungen auf sie gewartet wurde.

„Ich sage es immer dabei und die warten (Anm. d. Red. Anschluss zum Zug). Es gab bisher noch keine große Verspätung. Bei ein paar Minuten haben die Busfahrer auch gewartet.“ (FG M09_220906)

Auch viele Fahrer*innen bestätigen, dass sie sich bemühen zu warten, wenn jemand den Anschluss bei der Buchung angegeben hat und der Zug eine Verspätung hat, die im Fahrtablauf von moobil+ wieder eingeholt werden kann. Diese Möglichkeit der Angabe des Umstieges könnte noch besser beworben werden, sodass alle Fahrgäste wissen, dass ein Anschluss auch bei Verspätungen von bis zu einigen Minuten sichergestellt werden kann.

Somit kann der Anschluss von NordWestBahn mit moobil+ als überwiegend gut funktionierend und das Warten der moobil+-Busse bis zu gewissen Verspätungen als besonderes Qualitätsmerkmal angesehen werden. Die Verbindung von moobil+ mit den Regionalbussen wurde auch in dieser Befragungswelle wiederholt kritisiert. Hier sollte eine bessere, transparentere Kommunikation erfolgen, sodass Fahrgäste die Gewissheit haben, dass auch bei knappen Umstiegszeiten auf sie gewartet wird.

Durch die Fahrplananpassungen im April 2022 wurden neue Anschlüsse zwischen den moobil+-Linien (z. B. M01 und M02 in Kamperfehn, M03 und M04 in Friesoythe, M06, M08 und M13 in Lastrup) sowie zum Bahnverkehr (M07 bis zum Bahnhof Quakenbrück) ermöglicht. Dies wurde von einigen Fahrgästen positiv aufgefasst und auch viele Fahrer*innen halten die neuen Verbindungen für sinnvoll. Bei den Anschlüssen unter den moobil+-Linien bestehen jedoch noch einige Unklarheiten. So ist einigen Fahrgästen nicht bewusst, dass sie entsprechende Verbindungen vorab buchen müssen, da die Umstiege teilweise an Bedarfshaltestellen stattfinden. In diesen Fällen telefonieren die Fahrer*innen verschiedener Linien untereinander, um die Anschlüsse zu organisieren. Daher funktionieren die neuen Anschlüsse überwiegend gut. Von einem Fahrgast wurde angemerkt, dass die Linien an solchen Orten verknüpft werden sollten, an denen eine gute Aufenthaltsqualität gegeben ist. So wurde beispielsweise vorgeschlagen, den Anschluss zwischen den Linien M01 und M02 am Altersheim in Bollingen stattfinden zu lassen und nicht nur am Kanalweg in Elisabethfehn.

„Zum Kanalweg zu fahren und da umzusteigen, das ist ganz aus der Richtung, 5km in die andere Richtung und da steht man dann also auf weiter Flur. Hier am Altersheim da ist ein ordentlicher Halteplatz, Hütte ist auch noch nicht, das mag auch noch kommen.“ (FG M02_220901)

Als ein weiterer möglicher Umstiegsort zwischen den Linien M01 und M02 wird das Dorfgemeinschaftshaus in Elisabethfehn vorgeschlagen (VU3). Hier sei eine bessere Infrastruktur zum Warten und ein größerer Warteplatz vorhanden.

Teilweise wird auch die Zubringerfunktion von moobil+ kritisiert, gerade älteren Menschen ist es wichtig, möglichst komfortabel zum Ziel zu gelangen. Für diese sind moobil+ Busse deutlich angenehmer und sie würden bevorzugen, von einem moobil+ Bus in den nächsten zu steigen statt mit dem Regionalbus zu fahren. Dies wird vor allem für die Strecke zwischen Sedelsberg und Friesoythe angesprochen, hier könnte eine Verbindung zwischen den Linien M01 und M03 in Neuscharrel einen Umstieg einsparen.

“Das kann ich Ihnen gar nicht so richtig begreiflich machen, wir sagen immer wieder Regionalverkehr Regionalverkehr. Das ist schon schwierig, natürlich da umzusteigen, weil da sind viele Kunden, ältere Kunden bei, die wollen nicht von dem einen Bus in den anderen steigen, und stehen irgendwo an einem fremden Ort, wo die warten müssten. Und gerade auf der M03, die zum Krankenhaus Friesoythe fährt, wo alle umliegenden Dörfer hinfahren, dann müsste es einen Umstieg geben auf die M01. Eigentlich ganz klar. Das muss gemacht werden.” (VU3)

Derartige Aussagen legen nahe, mittelfristig ein Gesamtkonzept zur Koordination des Regionalbusverkehrs und des moobil+-Angebots zu entwickeln. Insgesamt wurde von vielen Fahrgästen und Fahrer*innen erneut angesprochen, dass gerade über die Landkreisgrenzen hinaus nicht ausreichend qualitative Anschlüsse vorhanden sind. Diese Aussagen erhalten insbesondere im Hinblick auf die flächendeckende Einführung des Deutschlandtickets eine erhöhte Bedeutung.

“Meine Mutter könnte auch nach Oldenburg fahren. Sie kommt gar nicht mehr nach Oldenburg. Das muss man sich mal vorstellen. Was das für alte Menschen bedeutet. Als ich sie mal im Krankenhaus besuchen wollte, was schön an der Bushaltestelle in Oldenburg liegt, ging es nicht, weil zwischen Nikolausdorf und Littel, diese drei, vier Kilometer nichts mehr fährt.” (FG M09_220906)

Die Busse, die über die Landkreisgrenzen hinausfahren, verkehren nach Ansicht der Befragten häufig zu unregelmäßig und sind schlecht mit moobil+ verknüpft, sodass dieses ÖV-Angebot für Viele nicht attraktiv erscheint (VU1, VU3, FG M02_220901). So berichten einige Fahrer*innen und Fahrgäste von zwei bis vier Stunden Fahrtzeit für Strecken, die mit dem Auto in einer halben Stunde zurückzulegen sind.

„Noch weiter, also landkreisübergreifend, nicht nur von Friesoythe nach Garrel, sondern auch in den Landkreis Vechta, oder zum Emsland hin. Von hier aus, wo ich wohne, gibt's gar keine Möglichkeit Richtung Friesoythe, das sind vier Stunden im Bus, wenn du nach Friesoythe willst.“ (BF M04_220727)

Da viele Menschen Bekannte oder Arbeitsplätze auch in anderen Gemeinden und anderen Landkreisen haben, sollte auch moobil+ perspektivisch darauf ausgelegt sein, als Zubringer für Verbindungen aus dem Landkreis hinaus zu fungieren.

“Man muss in Mobilitätsketten denken und nicht immer nur innerhalb seines Landkreises oder Busses, sondern natürlich in der Vernetzung. Das ist natürlich die Zukunft. Da tut sich eigentlich wenig. Das heißt: Die Anschlüsse zu den Zügen müssen durchdacht sein und dass Leute von ihrem Haus zum nächsten Bahnhof gut kommen. Innerhalb der Orte wird es noch das geringste Problem sein.” (FG M09_220906)

Gerade im Regionalbusverkehr zeigt sich deutliches Optimierungspotenzial, insbesondere bei den Verbindungen über die Landkreisgrenzen hinaus.

Neue Mobilitätsangebote / Sharing-Angebote

Neben Zügen und dem Regionalbusverkehr können auch Sharing-Angebote als Anschluss und Ergänzung zu moobil+ fungieren und die Erreichbarkeit verbessern. In den Interviews wurden die Fahrgäste auch zu ihrer Meinung und Nutzungsabsicht von neuen Mobilitätsangeboten gefragt (z. B. Carsharing, Bikesharing, E-Scootersharing). Während einige, insbesondere jüngere Fahrgäste stark daran interessiert sind und diese bei günstigen Tarifen auch nutzen würden, wären diese für andere keine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV. Carsharing-Angebote werden dagegen von allen Altersgruppen für eine Nutzung in Erwägung gezogen.

“Ja, E-Scooter eventuell so, wie sie es in manchen Großstädten so machen. Wenn es nicht so teuer ist, würde ich es schon nutzen.” (FG M10_220915)

“Wenn dann höchstens das Carsharing, das wäre vielleicht noch eine Überlegung, das würde ich dann vielleicht nutzen, wenn ich kein Auto, gar kein eigenes Auto mehr habe und ich mit dem Zug zur Arbeit fahren könnte und mein Auto verkaufen kann und dann eventuell ab und zu mal ein Auto bräuchte, dann könnte ich mir Carsharing vorstellen.” (FG M07_220830)

“So diese Mietroller oder sowas, die wären cool, die in der Innenstadt auch rumstehen und so die man dann mit einer App nehmen kann, irgendwo stehen lassen kann und bezahlen kann und fertig ist. Das wäre schon ganz cool, dann würde man auch mal so von A nach B kommen.” (FG M05, 06, 13_220829)

“Als Miet-E-Bike quasi sowas na, dass man nicht so einen Roller hat, sondern so ein Ebike halt zum Ausleihen” (FG M05, 06, 13_220829)

“Carsharing. Ich fahr nicht mehr, also ich, ich hab jetzt meinen Führerschein noch. Ja, hab ich in der Brieftasche immer dabei, aber ich fahr nicht mehr Auto. Ich denke mal meine Reaktionszeit ist auch langsamer geworden, so langsam merkt man doch das Alter, da sollte man sich etwas zurückhalten.” (FG M09, M10, M12_220915)

Als Zwischenfazit kann festgehalten werden, dass die Verknüpfung zwischen erster und zweiter Netzebene sowohl in betrieblicher Hinsicht (Parallelverkehre, Zuverlässigkeit, Anschlusssicherung) als auch in Bezug auf Wahrnehmung und Akzeptanz („unterschiedliche Zielgruppen“) noch weiter verbessert werden könnte. So sollten die Anschlüsse von moobil+ an die Regionalbusse, die Züge und Sharingangebote noch ausgebaut werden, auch um die Erreichbarkeit über die Landkreisgrenzen hinaus zu verbessern und den Regionalbusverkehr zu stärken.

2.2 Organisation des Angebots

Im Folgenden wird auf zentrale organisatorische Abläufe und Kommunikationsprozesse eingegangen, die für die Bereitstellung des moobil+ Angebots notwendig sind. Im Spiegel der Gespräche wurden für den Erfolg von moobil+ insbesondere die Buchungsprozesse, Werbe- und Marketingmaßnahmen sowie die Arbeit der Mobilitätszentrale und Mobilitätspunkte als wesentlich angesehen.

2.2.1 Buchung

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2020

Die Buchung von Fahrten mit moobil+ ist in vielfacher Weise auf das Zusammenspiel von Mensch und Technik angewiesen. Buchungen können per App oder telefonisch in der Mobilitätszentrale vorgenommen werden. Die Mitarbeiterinnen dort geben die Buchungen dann über das Buchungs- und Mobilitätsleitsystem an die Fahrerinnen und Fahrer weiter. Wenn notwendig, erfolgt eine telefonische

Rücksprache zwischen Mobilitätszentrale und Fahrpersonal. Diesbezüglich wird auch von Seiten der Fahrerinnen und Fahrer mehrfach die Kommunikation mit der Mobilitätszentrale positiv hervorgehoben:

„Also die da [in der Mobilitätszentrale] sitzen, das läuft immer sehr gut.“ (B3)

Eine Herausforderung stellt dagegen teilweise die technische Umsetzung des Buchungsprozesses dar. Zunächst wird angemerkt, dass die Buchung per App intuitiver und einfacher funktionieren könnte:

„Die App ist umständlich [...] da muss man sich ja richtig mit auseinandersetzen.“ (MZ).

Gleichzeitig wird von den Mitarbeiterinnen der Mobilitätszentrale deutlich gemacht, dass man hierzu bereits im Austausch sei mit „Trapeze“, dem zuständigen SoftwareUnternehmen. Auch beim Betrieb des Buchungs- und Mobilitätsleitsystems in den Fahrzeugen kann es zu Herausforderungen kommen, insbesondere weil verschiedene Geräte und Technologien funktionieren und aufeinander abgestimmt werden müssen.

„Das ist das, was glaube ich auch ab und zu übersehen wird oder ich glaube fast vielleicht vom Landkreis sogar unterschätzt wird. [...] Da ist eine Fahrtzielanlage drin, die bedient werden muss, da ist ein hochmoderner Drucker, der bedient werden muss. Und das Tablet muss halt auch irgendwie bedient werden. Das sind drei technische Geräte, [...] die alle erstmal funktionieren müssen.“ (VU1)

Hinzu kommt, dass in einigen Teilen des Landkreises die Netzabdeckung der Mobilfunkanbieter lückenhaft ist, so dass es notwendig wird, einen zweiten Mobilfunkvertrag abzuschließen sowie ggf. das System manuell zu bedienen.

„Wenn Sie dann noch irgendwie Ausfall von Vodafone haben da sind ja dual [...] SIM-Karten halt irgendwie drin [...] dann sollte theoretisch dann die andere Karte halt einspringen, aber die Netzabdeckung im Landkreis Cloppenburg ist auch [...] schwierig.“ (VU1)

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Die Buchung von moobil+ hat sich nach zwei Jahren bei den Fahrgästen etabliert und wird von den meisten als sinnvoll angesehen. Gleichzeitig wird die Buchung von Menschen, die moobil+ noch nie oder nur gelegentlich genutzt haben, weiterhin als umständlich wahrgenommen. Viele Befragte berichten von einer Hemmschwelle, wenn es notwendig ist, vorher anzurufen oder online zu buchen, um mit dem Bus zu fahren.

“Aber ich glaube, so einige können sich das noch gar nicht vorstellen, wenn ich dann gefragt werde, du fährst da mit, klappt das dann auch wirklich, dann muss man halt immer wieder erzählen. Dass man die Busse bucht und dass das dann ein fester Termin ist und dass man dann auch mitgenommen wird, also Busfahren ist für einige hier vom Land schon schwierig.“ (FG M10, 11, 12_220915)

Zudem würden sich einige Fahrgäste wünschen, dass moobil+ zukünftig ohne vorherige Buchung nutzbar ist, sind sich dabei aber bewusst, dass hierfür ein Systemwechsel von einem flexiblen Angebot auf einen regulären Linienbetrieb notwendig wäre (FG M10, M11, M12_220915).

Das Herzstück des Buchungssystems bildet die Mobilitätszentrale in Cloppenburg. Sowohl die Busfahrer*innen als auch die Fahrgäste sind in der zweiten Befragungswelle sehr zufrieden mit der Arbeit der Mobilitätszentrale. Die Mitarbeiter*innen werden als sehr engagiert und hilfsbereit beschrieben und können auch bei kurzfristigen Problemen souverän weiterhelfen. Die digitalen Buchungsmöglichkeiten

über die App und die Website von moobil+ werden dagegen als störungsanfällig beschrieben. So berichten mehrere Fahrgäste von Problemen bei der Buchung.

„Ganz so oft kommt es jetzt auch nicht vor, aber in letzter Zeit war das öfter mal, dass die App irgendwie mal einen Fehler hatte.“ (FG M10_220831)

Hier sollte geprüft werden, woran die Probleme liegen und wie diese vermieden werden können. Auch im Rahmen der vom ILS durchgeführten Mystery Shopping-Aktion (ILS 2023) wurde deutlich, dass einzelne Verbindungen per App nicht gebucht werden konnten, wohingegen eine telefonische Buchung über die Mobilitätszentrale möglich war. Probleme mit der Buchung können potenzielle Fahrgäste von der Nutzung abhalten und dem sollte daher vorgebeugt werden. Eine Nutzerin schildert, dass sie der App nicht mehr vertraut und sich lieber mündlich bei der Mobilitätszentrale absichert.

“Ja, das ist einfach so in der App eben ganz ehrlich, ich traue es der App gar nicht zu, sowas. Dass das dann wirklich registriert wurde, da haben Sie das lieber mündlich abgesichert. Ich hab da schon mit einigen gesprochen, bei denen hat das überhaupt nicht funktioniert.” (FG M10, 11, 12_220915)

Daneben nennen einige Fahrgäste Verbesserungsvorschläge für die digitale Buchung. So wäre es hilfreich für mehrere Personen gleichzeitig buchen zu können, ohne die gleichen Angaben mehrfach eingeben zu müssen. Zudem wird, vor allem für geflüchtete Personen, die häufig über kein Auto verfügen und demnach besonders häufig auf moobil+ angewiesen sind, die Buchung auf anderen Sprachen vorgeschlagen. Auf der Website gibt es zwar die Option, die Sprache zu ändern, nach Auswahl einer anderen Sprache als Deutsch werden die Fahrplanauskunft sowie die Buchung aber dennoch auf Deutsch angezeigt.

Auch das System des bargeldlosen Bezahlens und die automatische Bestpreisabbuchung vom Konto erscheint einer Nutzerin, die dies verwendet, trotzdem unübersichtlich (FG M10, 11, 12_220915).

Von Seiten mehrerer Fahrer*innen wird Kritik an der Möglichkeit anonym zu buchen geäußert. Es komme häufiger vor, dass Fahrten gebucht wurden, die dann nicht angetreten wurden. Teilweise konnten andere Fahrgäste nicht mitgenommen werden, da Plätze gebucht waren, die letztendlich doch frei geblieben sind. Hier wäre es gut, wenigstens eine E-Mail-Adresse eingeben zu müssen, auch wenn man sich nicht registrieren möchte, um die Verbindlichkeit der Buchung zu erhöhen (BF M02_220811, BF M03_220316, BF M05_220727_2).

Zusammenfassend verläuft die Nutzung des Buchungssystems auch aufgrund der Unterstützung durch die Mobilitätszentrale routiniert und überwiegend reibungslos, gerade bei der Online-Buchung und der bargeldlosen Bezahlung besteht jedoch noch deutlicher Verbesserungsbedarf (vgl. auch ILS 2023).

2.2.2 Tickets (Bestehende Tickets, Tarifieden, 9€-Ticket)

Zur Auswertung der Tickets wird zunächst die Nachfrage nach Tickets betrachtet. Das wichtigste Ticket, mit denen Leistungen von moobil+ genutzt wurden, ist die einfache Erwachsenen-Fahrkarte mit 51 % Anteil an den Tickets in 2020 und knapp 34 % in 2021. An zweiter bzw. dritter Stelle in diesen Jahren rangieren die einfachen Schüler-/Azubi-Tickets sowie die Tageskarten für Erwachsenen. Im Jahr 2022 sticht das 9-Euro-Ticket hervor, dass 27,3 % der Fahrgäste bei einer Fahrt mit moobil+ bereits besaßen. Der Anteil verkaufter 9-Euro-Tickets machte hingegen lediglich 1,5 % aus. Weitere 7,1 % der Tickets wurden 2022 darüber hinaus über eine Ticket-Sonderaktion verkauft (insgesamt 4.628). Auffällig ist, dass es von 2020 auf 2021 einen Wechsel von einfachen Fahrkarten zu Tages- oder Wochenkarten gab. Dies ist sowohl bei den Erwachsenen als auch den Schülern festzustellen. Trotz 9-Euro-Ticket und Sonderticket-

Aktion in 2022 stieg die Anzahl der verkauften Tickets der beliebtesten Segmente weiter an, auch wenn insgesamt die Anteile sanken und die Nachfrage sich sowohl 2021 als auch 2022 deutlicher nach verschiedenen Fahrkarten-Arten differenziert als es 2020 noch der Fall gewesen ist. Einen Überblick über die wichtigsten, für Fahrten mit moobil+ verwendeten Tickets gibt Tabelle 13. Aufgeführt werden alle Tickets, die mind. in einem Jahr einen Anteil von 2% oder mehr an den insgesamt genutzten Fahrkarten aufweisen.

Tabelle 13: Die wichtigsten Tickets für Fahrten mit moobil+ 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Fahrkarte	2020		2021		2022	
	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %	Anzahl	Anteil in %
Erwachsene	8.529	51,3	9.965	33,8	13.187	20,3
Tageskarte Erwachsene	1.718	10,3	4.476	15,2	5.689	8,8
Wochenkarte Erwachsene	90	0,5	1.065	3,6	1.110	1,7
Monatskarte Erwachsene	1.082	6,5	2.379	8,1	4.378	6,7
Schwerbehinderte	488	2,9	1.628	5,5	2.832	4,4
Kinder <3	412	2,5	909	3,1	1.353	2,1
Kinder 3-11	383	2,3	24	1,4	854	1,3
Schüler/Azubi	2.901	17,4	3.676	12,5	6.528	10,0
Tageskarte Schüler	385	2,3	1.406	4,8	1.649	2,5
Monatskarte Schüler	336	2,0	284	1,0	1.858	2,9
Semesterticket	61	0,4	1.249	4,2	96	0,1
9-Euro-Ticket (vorhanden)	-	-	-	-	17.754	27,3
Sonderaktion	-	-	-	-	4.628	7,1

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Das Ticketangebot von moobil+ ist bereits differenziert und umfangreich. Dennoch machen die Befragten dazu einige Verbesserungsvorschläge. So wünschen sich mehrere Befragte einheitliche Monatsickets, die sie auch in anderen Bussen nutzen können, sowie die Möglichkeit, Fahrten mit moobil+ und Regionalbussen und -bahnen gemeinsam zu buchen und zu bezahlen. Auch die verschiedenen Tarife in moobil+- und weiteren Linienbussen sind für einige Befragte nicht nachvollziehbar und sollten aus ihrer Sicht vereinheitlicht werden. Angesprochen wurde auch die Regelung, dass eine Fahrt pro überfahrener Gemeindegrenze 1€ teurer wird. Hier wäre es laut eines Fahrgasts fairer, die Preise nach der zurückgelegten Distanz zu staffeln.

Überdies wurde vorgeschlagen, Kartenzahlung im Bus anzubieten. Dies ist in vielen anderen Ländern bereits üblich und könnte gerade für jüngere Fahrgäste attraktiv sein und das vergleichsweise komplexe System des bargeldlosen Bezahlens ablösen.

9€-Ticket

Im Sommer 2022 wurde in den Monaten Juni, Juli und August das 9€-Ticket angeboten. Dieses war deutschlandweit in Bussen und Bahnen gültig, unter anderem auch in moobil+-Bussen und ersetzte aufgrund der guten Konditionen einen großen Teil des sonstigen Ticketangebots von moobil+. Während des Gültigkeitszeitraums des 9€-Tickets stieg das Fahrgastaufkommen bei moobil+ deutlich an (s. Abbildung 24). Auch die Fahrer*innen bestätigten ein höheres Fahrgastaufkommen, einige Linien waren vor allem in den Morgenstunden häufiger ausgebucht und konnten nicht allen Fahrtwünschen gerecht werden (z. B. auf den Linien M03, M05, M09). Dies kam vor allem im Raum Cloppenburg häufiger vor, die meisten Fahrgäste bemerkten das höhere Fahrgastaufkommen jedoch kaum oder fühlten sich nicht dadurch gestört. Sowohl die Fahrer*innen als auch die Fahrgäste befürworteten das 9€-Ticket. Neben dem günstigen Preis schätzten Fahrer*innen und Fahrgäste die Einfachheit eines einheitlichen Tarifs.

Auch die Mitarbeiter*innen der Mobilitätszentrale schätzten das Angebot des 9€-Tickets, weil die Buchungsvorgänge in dieser Zeit im Durchschnitt deutlich schneller und unkomplizierter bearbeitet werden konnten (MZ 2022).

„Mit dem 9€ Ticket, ich würde mir das selber weiter wünschen, weil es für uns Fahrer einfacher ist, dass man die Ticketarten vereinfacht. Na zum Beispiel, hier hast du ein günstiges Ticket für den kompletten Monat vom kompletten Regionalverkehr.“ (BF M10, 12, 13_220810)

„Wir haben so viele verschiedene Ticketarten, die wir nicht bräuchten, wenn es ein vernünftiges Ticket für alle gibt.“ (BF M10, 12, 13_220810)

„Ich habe noch Tagestickets immer und es wäre schon schön, wenn es wieder günstiger würde, so wie mit dem 9-€-Ticket.“ (FG M12_220921)

Unter anderem für Familien war das 9€-Ticket preislich attraktiv. Mit mehreren Kindern ist eine moobil+ Fahrt schon etwas teurer, das 9€-Ticket hat das Fahren mit Kindern deutlich attraktiver gemacht. So schildert eine Kundin:

„Jetzt, was ich auch noch sagen muss, durch das 9€-Ticket habe ich moobil+ öfters mit meinen Kindern genutzt. Da schreckt der Preis ja dann schon ein bisschen ab. Ich habe 3 Kinder und die Jüngste ist erst 3 dann muss ich es nicht bezahlen, aber für meine beiden Großen, das ist dann schon teurer.“ (FG M05,06,13_220829)

Auch Fahrer*innen schildern, dass manche Fahrgäste mit dem 9€-Ticket häufiger mit moobil+ gefahren sind als vorher. So haben sie moobil+ für zusätzliche Freizeit- oder Einkaufsfahrten genutzt.

„Die Leute, die sonst ein Tagesticket hatten oder die sonst ein einfaches, normales Ticket hatten, die haben jetzt das 9€-Ticket und gerade jetzt auch im Sommer, wo viele eben auch nicht das Geld haben, um noch in Urlaub zu fahren, fahren manche eben jeden Tag einmal oder auch teilweise manche Leute zwei- oder dreimal am Tag nach Friesoythe und wieder zurück“ (BF M03_220816)

„Einige haben gesagt, sie fahren [ohne das 9€-Ticket] gar nicht, weil die fahren zum Beispiel jetzt nach Garrel zum Einkaufen oder so oder auch privat mehr anzutreffen und die sagen ja, wenn das 9€-Ticket nicht mehr da ist, dann bleibe ich eben zu Hause.“ (BF M09_220815)

Die Fahrer*innen bestätigen, dass manche Leute ohne das 9€-Ticket häufiger zuhause bleiben, da sie das 9€-Ticket auch zu Freizeit Zwecken nutzen. Im Allgemeinen ist der Fahrpreis von 2€ innerhalb einer Gemeinde, und jeweils 1€ mehr pro überfahrener Gemeindegrenze, akzeptiert und wird von den meisten Fahrgästen als fair eingeschätzt. Jedoch werden die Ticketpreise für die Kombination mit weiteren Bussen und Zügen oft als teuer wahrgenommen, gerade bei längeren Mobilitätsketten kann der ÖV

hinsichtlich Preis und Fahrdauer aus Sicht der Befragten nicht mit dem eigenen Auto mithalten. Ein ÖV, der günstiger als das Auto ist, könnte ein Anreiz sein, der nicht zu unterschätzen ist.

Auch aus Sicht der Verkehrsunternehmen kann das 9€-Ticket gute Anreize zum Busfahren schaffen. In der Zeit des 9€-Tickets haben deutlich mehr Fahrgäste moobil+ zu Freizeit Zwecken sowie zu anderen Zwecken genutzt oder es einmal ausprobiert. Diese Anreize kann das 49€-Ticket aus Sicht eines Verkehrsunternehmens nicht bieten (VU1).

“Also für 9 Euro da holt man sich auch mal ein Ticket, ob das jetzt für 49 Euro der Fall ist, weiß ich nicht” (VU1)

“Wenn man wirklich die Leute auf den ÖPNV haben möchte, dann wird man nichts anderes machen können, um ehrlich zu sein, dann wird man mit so etwas [Anm. 9€-Ticket] arbeiten müssen.“ (VU1)

Während ein Verkehrsunternehmen keinen deutlichen betrieblichen Mehraufwand durch das 9€-Ticket erkennen konnte, erwähnen andere Verkehrsunternehmen, dass das 9€-Ticket organisatorisch und finanziell eine gewisse Herausforderung dargestellt hat (VU3, VU4). So gehen die Meinungen zum 9€-Ticket auseinander, grundsätzlich konnten aber alle Verkehrsunternehmen den Mehraufwand stemmen.

Es wird deutlich, dass ein günstiges Ticket Nutzungsanreize für den ÖPNV schafft und einigen Menschen eine bessere gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht.

2.2.3 Werbung und Marketing

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2020

Umfangreiche und zielgruppenspezifische Werbe- und Marketingmaßnahmen werden von allen Projektbeteiligten als wesentlich angesehen. Mit den Worten „Werbung, Werbung, Werbung!“ bringt ein Verkehrsunternehmer (VU 3) diese Forderung auf den Punkt. Der Vertreter eines anderen Verkehrsunternehmens (VU 2) verweist auf die Erfahrungen im Landkreis Vechta und betont dabei insbesondere zielgruppenorientierte Ansätze sowie die Aktivierung persönlicher Netzwerke. Beispielsweise nennt er Vorträge bei Seniorennachmittagen sowie die „Mobilitätspaten“, ehrenamtliche Helferinnen und Helfer, die in Ihrem Bekanntenkreis das moobil+ Angebot vorstellen. Im Gegenzug erhalten sie ein Nutzungskontingent für moobil+ als Aufwandsentschädigung. Entsprechende Maßnahmen sind auch für den Landkreis Cloppenburg geplant, wurden aber in Folge der Corona-Pandemie bisher nicht umgesetzt. Ein*e Verkehrsunternehmer*in (VU 3) weist jedoch darauf hin, dass Werbung in regionalen Printmedien und Radiosendungen bereits jetzt realisiert werden könnte.

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Umfangreiche und zielgruppenspezifische Werbe- und Marketingmaßnahmen werden auch nach zwei Jahren Laufzeit von allen Projektbeteiligten weiterhin als wichtig angesehen. Viele Befragte sind der Meinung, dass das Potenzial von moobil+ noch nicht ausgeschöpft ist und weiterhin Werbung notwendig ist, um mögliche Fahrgäste zu erreichen (vgl. auch Abbildung 15 zur Bekanntheit von moobil+).

„Es wäre gut, wenn moobil+ mehr publik gemacht werden würde, dann könnte bestimmt eine Auslastung von 70-80% erreicht werden.“ (BF M05, 06, 07_220728)

„Es [moobil+] könnte schon noch bekannter werden, nur sind die Leute hier auch ziemlich stur, es geht nichts über das Auto, zB in meiner Firma gab es einen Typen (...), der ist in seinem ganzen Leben, 60 Jahre, noch nie mit Bahn oder Bus gefahren.“ (FG M09, 10, 12_220915)

„Wir müssen unbedingt was tun, an Werbung, ganz, ganz wichtig. Weil die Fahrgäste, die wir haben wollen. Die sitzen noch zu Hause und das heißt, dass ich sie erreichen muss. Diejenigen, die sowieso Bus fahren, die Älteren und auch die Menschen, die auf Busse angewiesen sind, die kennen sich mit allem aus.“ (BF M02_220811)

So wird auch in dieser Befragungswelle die persönliche Ansprache in Vereinen, Verbänden oder weiteren Organisationen von mehreren Befragten angeregt und als effiziente Möglichkeit eingeschätzt, um Fahrgäste zu gewinnen.

„Ich finde, auch wenn wir den Leuten einfach nur den Fahrplan in die Hand drücken ja, hier habt ihr den Fahrplan. Da steigen die nicht durch, da hab ich auch lange für gebraucht den zu kopieren und wenn man den erklärt kriegt, dann ist das schon wieder eine ganz andere Sache“ (BF M02_220815)

„Ist immer noch so, dass man schnell dann doch immer ins Auto steigt, weil man das gar nicht auf dem Schirm hat, ach da fährt ja auch ein Bus. Das ist das Problem und da ist die Frage wie kann man das nochmal mal näherbringen und ich glaub das geht wahrscheinlich nur über die persönliche Ansprache.“ (FG M07_220830)

Darüber hinaus werden in den Interviews noch weitere Werbemaßnahmen vorgeschlagen, um möglichst viele Menschen zu erreichen. So wird angeregt, eine Postwurfsendung im gesamten Landkreis zu wiederholen, beispielsweise mit Postkarten, auf denen die Buchung von moobil+ möglichst simpel erklärt wird. Damit könnten alle Haushalte nochmal über moobil+ informiert werden. So wissen gerade in kleineren Orten noch nicht alle über moobil+ Bescheid, vor allem nicht in den Bereichen, die nun nach den Fahrplananpassungen besser angebunden sind (FG M07_220830).

„Ich glaube, dass in ganz Brokstreek keiner weiß, dass wir die mitnehmen können nach Quakenbrück.“ (BF M07_220728)

Auch in den sozialen Medien könnte es mehr Werbung für moobil+ geben. Bei der heutigen Informationsdichte ist es notwendig, Angebote mehrmals zu sehen, bevor man diese wirklich wahrnimmt und gegebenenfalls darauf reagiert.

„Normalerweise müsste man eigentlich ein bisschen mehr Präsenz zeigen, ab und zu mal so eine kleine Aktion starten das reicht, glaube ich, nicht, dann muss jedenfalls zwei, dreimal in der Woche irgendwo ne Mitteilung haben oder irgendwo präsent sein, dass die Bürger das immer vor Augen haben.“ (BF M07_220730)

Bei Werbung in den sozialen Medien ist die Verlinkung zur Website und zur Buchung direkt möglich, so könnten potenzielle Fahrgäste animiert werden, moobil+ einmal auszuprobieren. Gegebenenfalls können auch Freifahrten als Anreiz verschenkt oder verlost werden. Zudem wird angeregt, dass die Inhalte auf den Social-Media-Kanälen weniger spielerisch und dafür informativer sein sollten:

„Also, da muss mehr gemacht werden. Da müssen Bilder von den Fahrzeugen auf der Straße gemacht werden, wo diese jetzt fahren, das muss jeden Tag groß gemacht werden. Wo fährt der Bus hin, welche Ziele hat der Bus und wo gibt es Umsteigemöglichkeiten? Was kostet ein Ticket? Sowas muss auf Instagram und auf Facebook gemacht werden und nicht Bilder gepostet werden, wo man den Bus vielleicht auf nem Spielbild finden kann. Instagram und Facebook ist heutzutage so wichtig.“ (VU 3)

Aus Sicht der befragten Verkehrsunternehmen sollten alle wichtigen Fragen beantwortet und täglich etwas gepostet werden (VU 3). Jedoch sollte bei Social-Media-Werbung berücksichtigt werden, dass hier schwerpunktmäßig jüngere Leute erreicht werden, andere Werbung, z. B. in der Zeitung, sollte daher nicht vernachlässigt werden.

Darüber hinaus deutet ein Verkehrsunternehmen an, dass es bereit wäre, an den Werbeaktionen des Landkreises mitzuwirken und dass sicherlich noch mehr möglich wäre, wenn gemeinsam am Marketing gearbeitet werden würde. Mit besserer Kooperation könnte das Marketing noch optimiert werden (VU 1).

Zudem wurde angeregt, die Sichtbarkeit von moobil+ im ländlichen Raum zu erhöhen. So würden viele Menschen gar nichts davon mitbekommen. Beispielsweise könnten Banner und Plakate an Dorfplätzen, Supermärkten oder Sportlerheimen, also an Orten, die bisher meist mit dem Auto aufgesucht werden, mit einer einfachen Erklärung von moobil+ und der Telefonnummer aufgehängt werden.

Zusammenfassend wird Werbung für moobil+ von vielen Interviewten als wichtig und weiterhin ausbaufähig angesehen. Gerade die persönliche Ansprache, ein intensiverer Social-Media-Auftritt und eine prä-sentere Darstellung der Telefonnummer der Mobilitätszentrale sollten verstärkt zum Marketing genutzt werden.

2.2.4 Mobilitätszentralensystem

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2020

Die Arbeit und Dienstleistungen der Mobilitätszentrale werden sowohl von den Kundinnen und Kunden als auch von den Mitarbeiterinnen der Mobilitätszentrale selbst als durchgehend positiv bewertet. Aus Sicht der Fahrgäste werden die Zuverlässigkeit sowie die routinierte und persönliche Ansprache hervorgehoben:

„und dann morgens ist immer Christine dran lacht [...] ja die kennt mich jetzt durchaus schon [...] mit dem Personal bin ich sehr zufrieden. Man kennt sich inzwischen auch“ (66 Jahre, m, M10)

Umgekehrt ist auch unter den Mitarbeiterinnen ein hohes Maß an Identifikation mit Ihrer Arbeit sowie die Herausbildung von Teamgeist und Kollegialität festzustellen:

„Ich möchte noch sagen, dass die Arbeit wirklich Spaß macht, dass wir alle hier alle hier richtig energiege-laden dabei sind. [...] echt eine tolle Sache“ (Mitarbeiterin MZ).

Aus unserer Sicht vielerorts noch nicht vollständig aktiviert sind dagegen die Mobilitätspunkte, d.h. die Auskunft- und Servicestellen, die in den 13 Gemeinden über das moobil+ Angebot informieren sollen. Hierzu wird etwa in einer Gemeinde angegeben:

„Der Stellenwert der Aufgaben von ‚moobil+‘ ist in unserer Behörde zweitrangig“ (Mitarbeiterin Mobilitäts-punkt).

Anderorts wird auf die schwache Nachfrage verwiesen: *„Weder Beratung usw. noch das Material wer-den fast überhaupt nicht in Anspruch genommen“* (Mitarbeiter Mobilitätspunkt).

In wenigen Mobilitätspunkten wird das Service-Angebot dagegen bereits im Jahr 2020 gut angenom-men, was dessen Potenzial verdeutlicht. In allen befragten Mobilitätspunkten ist genug Informations-material vorhanden. Bei den stärker frequentierten Mobilitätspunkten wurde die Kundenkommunika-tion aufgrund der Corona-Pandemie und des Lockdowns von persönlichen Gesprächen zu telefonischer

Beratung umgestellt. So erläutert eine Mitarbeiterin, dass interessierte Personen anrufen und das Informationsmaterial, wie Linienpläne den Personen nach Hause geschickt werden. In Lönningen wird die Ausschilderung des Mobilitätspunktes bemängelt. In Cloppenburg wird der Mobilitätspunkt nur selten aufgesucht, weil Interessierte oft direkt den Kontakt zur dortigen Mobilitätszentrale suchen. In einigen Mobilitätspunkten wird von den Mitarbeitenden ein direkter Zugriff auf das Buchungssystem vermisst.

„So könnte man die Interessenten gleich einbuchen“ erläutert ein Mitarbeiter.

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Der Service der Mobilitätszentrale wird von Seiten der Fahrgäste auch in der Befragungswelle 2022 positiv bewertet. Bei Fragen aller Art oder Problemen bei der Buchung fühlen sich die Fahrgäste gut beraten.

„Man muss sich schon selber ein bisschen einlesen, ne wie es ist, aber wie gesagt, ich hab immer bei moobil+ angerufen und man hat mir immer sehr gut weitergeholfen.“ (FG M09, 10, 11, 12_220915)

Auch die Fahrer*innen sind in hohem Maße mit der Arbeit und Organisation der Mobilitätszentrale zufrieden. Ein Fahrer wünscht sich darüber hinaus noch engeren Kontakt zwischen den Kolleginnen und Kollegen und schlägt eine Whatsapp-Gruppe mit der Mobilitätszentrale vor. Zudem wird berichtet, dass bei Anrufen bei der Mobilitätszentrale die Wartezeiten teilweise recht lang sind, dies sollte nochmal überprüft werden, gegebenenfalls könnten die Zentren von Cloppenburg und Vechta bei Bedarf bzw. noch öfter als bisher schon auch für den jeweils anderen Landkreis Buchungen durchführen.

Die Verkehrsunternehmen schildern, dass die Mobilitätszentrale ihnen einen hohen Arbeitsaufwand abnimmt und sind generell zufrieden mit der Organisation. Ein Verkehrsunternehmen merkt an, dass die Mitarbeitenden noch etwas besser geschult sein könnten und einmal mit den Fahrer*innen die Routen abfahren sollten, damit sie einen besseren Eindruck von allen Linien haben (VU4). Dies wird auch in einer Aussage einer Mitarbeiterin der Mobilitätszentrale bestätigt. Sie gibt an, dass sie sich in Cloppenburg sehr gut auskennt, aber beispielsweise in Barßel dagegen einen weniger guten Überblick über den Linienverlauf hat (MZ 2022).

Die Arbeitsabläufe in der Mobilitätszentrale haben sich nach zwei Jahren gut eingespielt. Die Mitarbeitenden kennen sich sehr gut mit dem System von moobil+ aus. Während die in den Interviews vor zwei Jahren angemerkten Wünsche zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen erfüllt wurden (Drucker, Headset, Räumlichkeiten), wird die Software des Buchungssystems weiterhin als teilweise kompliziert und in der Bedienung wenig intuitiv bemängelt. Dennoch haben die Mitarbeitenden einen guten Umgang damit gefunden. (MZ 2022)

Zudem bestätigen die Mitarbeitenden die weiterhin hohe Relevanz der Mobilitätszentrale für das gesamte System von moobil+. So werden nach eigener Aussage ungefähr 80 % der Buchungen bei der Mobilitätszentrale durchgeführt. Dies liegt vor allem daran, dass die App störanfällig ist und es häufiger zu Buchungsproblemen gekommen ist. Viele Kund*innen sichern die Buchung daher lieber persönlich mit einem Anruf bei der Mobilitätszentrale ab. Ein zuverlässiges App-Angebot könnte der hohen Auslastung der Mobilitätszentrale entgegensteuern. Die Mitarbeiter*innen erwähnen, dass eine Stelle zwischenzeitlich nicht besetzt ist und sie nicht für alle Aufgaben ausreichend Zeit haben. So würden sie gerne mehr für das Marketing von moobil+ tun. (MZ 2022)

Insgesamt sind die Mitarbeiter*innen mit ihrer Arbeitssituation zufrieden, als Verbesserungsmöglichkeit nennen sie kürzere Öffnungszeiten, wie zum Beispiel von 7-18 Uhr statt von 6-19 Uhr, da die Buchungen, die dann getätigt werden, auch zu anderen Zeiten getätigt werden könnten. Häufig rufen zu diesen Randzeiten nur vereinzelt Stammkunden an.

Insgesamt übernimmt die Mobilitätszentrale in verschiedenen Sondersituationen die Kommunikation und Problemlösung und klärt die Fahrgäste über die Funktionsweise des Systems auf. Aufgrund der bereits beschriebenen Komplexität des Systems von moobil+ trägt die Mobilitätszentrale bedeutend zur Verbreitung von Informationen bei. Außerdem schildern die Mitarbeiter*innen, dass viele Kund*innen den persönlichen Kontakt schätzen. So kann die Mobilitätszentrale als ein wichtiger Baustein und Verknüpfungspunkt von moobil+ angesehen werden.

2.3 Qualität des Betriebs

Im folgenden Kapitel wird die Qualität des Betriebs thematisiert. Dies wird schwerpunktmäßig anhand der Aspekte Fahrzeuge, Fahrer*innen, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Kundenzufriedenheit sowie Haltestellen genauer betrachtet.

2.3.1 Fahrzeuge

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2020

Zu den Erfolgsfaktoren im Bereich Fahrzeuge kann zum einen die Ausstattung der Fahrzeuge genannt werden. Viele Fahrgäste sind zufrieden mit den eingesetzten Fahrzeugen und stellen keine gesonderten Anforderungen an die Fahrzeuge, die nicht erfüllt werden. Zudem haben die Fahrzeuge einen hohen Wiedererkennungswert. So wird in mehreren Interviews von den ‚kleinen Bussen‘, in Abgrenzung zu den großen Linien- und Schulbussen gesprochen (> 60 Jahre, m, M10; 23 Jahre, m, M02).

Ein Hemmnis, das nicht nur seitens der Nutzer*innen vorgetragen, sondern ebenfalls von Busfahrer*innen genannt wird, stellt die Mitnahme von Fahrrädern dar. „Wir haben ja leider nur Platz für ein Fahrrad“ (Mitarbeiterin MZ).

Dieses Hemmnis wurde durch das Anbringen von elektrisch höhenverstellbaren Fahrradgepäckträgern an die Busse zwischenzeitlich behoben. Nun kann jeder Bus zwei Fahrräder mitnehmen. Ein weiterer kritischer Punkt ist die Mitnahme von großen E-Rollstühlen. Diese Problematik wird seitens der Nutzer*innen und seitens der Busfahrer*innen angesprochen. So bringt es ein Busfahrer im Interview auf den Punkt:

„Einen großen E-Rollstuhl bekommen wir nicht in den moobil+ Bus“ (B3). Der Aspekt der technischen Ausstattung im Bus (Drucker, Scanner, Tablet) wird in mehreren Interviews von den Verkehrsunternehmen sowie von den Busfahrer*innen angesprochen (vgl. auch 2.2.1). So gibt und gab es einige technische Schwierigkeiten. Zum Teil liegt dies an einer schwachen Netzabdeckung in Teilbereichen des Landkreises. So erzählt ein/e Busfahrer/in:

„Also den W-LAN Code gebe ich eigentlich gar nicht mehr raus, weil sonst ist mein Tablet nur am Suchen, am Suchen, am Suchen. Das müsste dringend verbessert werden, dass der Empfang, der W-LAN Empfang verbessert wird“ (B1)

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Im Spiegel der im Jahr 2022 geführten Interviews wurde insbesondere die Aufenthaltsqualität in den Fahrzeugen positiv hervorgehoben. So wird konstatiert, dass die eingesetzten Fahrzeuge komfortabler als Schulbusse sind. Ein Hemmnis stellt die Größe der Fahrzeuge dar. So war die Fahrgastkapazität der Fahrzeuge während des 9€-Tickets morgens auf einigen Strecken regelmäßig ausgeschöpft, sodass Fahrgästen, die zu einem späteren Zeitpunkt zusteigen wollten, der Zutritt verwehrt werden musste.

„Die Größe? Ja. Okay, unsere Tour ist ja jetzt, ich würde sagen, bei weitem die Beste, die sehr gut läuft. Ich weiß nicht, was die da vom Landkreis noch mal vorhaben. Ob sie da vielleicht noch einen etwas größeren Bus einsetzen. Das würde sich eventuell, ich denke mal, über die Jahre wohl lohnen.“ (BF M05_220727_2)

„Ich meine, die haben da acht Sitzplätze, manchmal habe ich gedacht na ja, wenn's 12 wären, wäre es auch nicht schlecht.“ (FG M09, 10, 12_220915)

Darüber hinaus sorgt die Mitnahme von Fahrrädern für Diskussionen und Verbesserungsvorschläge. Einzelne Fahrer*innen verfügen nicht über die benötigten Kenntnisse zur Bedienung der Fahrradgepäckträger, daher regt ein Fahrer eine Schulung dazu an (BF M10, 12, 13_220810). Auf der anderen Seite stellt ein Busfahrer fest, dass das Aufladen von Fahrrädern auf den Fahrradgepäckträger umständlicher sei als die Mitnahme im Innenraum des Busses, sodass eine Nutzung dieser Transportmöglichkeit von Fahrgästen ausbleibt:

„Benutzt wird es sowieso nicht, weil es viel zu lange dauert, viel zu umständlich ist und man kann besser die Fahrräder in den Bus stellen“ (BF M10, 12, 13_220810)

Weiterhin wurde in den Interviews angemerkt, dass der Kühlungseffekt der Klimaanlage verbesserungswürdig ist. Von einer Fahrer*in wurde der Wunsch nach Bussen mit Elektroantrieb geäußert. So könnte moobil+ sich als noch umweltfreundlicher positionieren. Bei Anschaffung der Busse wurden die Kosten und die Auflademöglichkeiten bereits untersucht und als zu hoch bewertet. Aufgrund des technischen Fortschritts im Bereich von Elektrofahrzeugen sollte dies im Falle von Neuanschaffungen nochmal überprüft werden und über emissionsfreie Fahrzeuge nachgedacht werden (BF M09_220815). Nach mehr als zwei Jahren Laufzeit berichten die Verkehrsunternehmen, dass die Busse schon über 200.000 Kilometer gefahren sind und es häufiger zu Ausfällen und Reparaturen kommt (alle VU). Ein Verkehrsunternehmen berichtet, dass ein Bus kaputt ist und ein neuer Bus erst im Juni 2023 geliefert werden kann. Daher muss ein kleinerer Ersatzbus eingesetzt werden, der nicht barrierefrei ist. Hier sollte sichergestellt sein, dass ausreichend einsetzbare Ersatzfahrzeuge vorhanden sind, die den Anforderungen von moobil+ entsprechen und rechtzeitig über Neuanschaffungen nachgedacht wird, sodass die Qualität von moobil+ weiterhin gewährleistet ist.

2.3.2 Fahrer*innen

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2020

In Bezug auf die Fahrer*innen wird in den Gesprächen mit den Nutzer*innen deutlich, dass ein Serviceunterschied zwischen dem moobil+ Angebot und den Regionalbussen wahrgenommen wird. Viele Nutzer*innen berichten in den Interviews positiv über ihre Kontakte zu den Fahrer*innen der moobil+ Busse. Dies wird durch die folgende Aussage illustriert:

„Also der Ticketkauf funktionierte eigentlich recht gut und die Mitarbeiter sind eigentlich immer recht freundlich und man kann sich auch super mit denen unterhalten. Also die Persönlichkeit finde ich gut, die die Fahrer da an [den] Tag [...] legen“ (23 Jahre, m, M02)

Was zuvor aus Sicht der Nutzer*innen positiv geschildert wird (Freundlichkeit der Busfahrer/inne), wird aus der Sicht der Mobilitätszentrale differenziert dargestellt. In dem dort geführten Interview wird deutlich, dass es neben den hilfsbereiten, freundlichen und kompetenten Busfahrer*innen auch Fahrer*innen gibt, die „einfach unseren moobil+ [...] nicht ganz ernst nehmen oder nicht [...] so dahinterstehen, wie es eigentlich besser wäre.“ Die Mitarbeiterin der Mobilitätszentrale ergänzt:

„Aber es gibt immer so ein zwei Busfahrer, wo ich auch denke so, der macht das auch nicht mit Liebe.“ (MZ)

Ähnlich ambivalent wird die Kompetenz der Busfahrer*innen beschrieben. Wie oben erwähnt empfinden die Nutzer*innen die Fahrer*innen der moobil+ Busse als kompetent. Im Grundsatz stimmen die Mitarbeiterinnen der Mobilitätszentrale diesem Eindruck zu, berichten aber auch von Ausnahmen: „Es gibt wirklich Busfahrer, die werden auf diesen Bus draufgesetzt: so und mach! Und der hat keine

Ahnung, der weiß nicht mal wie der das Lesegerät benutzen muss, dann muss der Kunde ihm sagen, „ja du musst das aber erst einstöpseln.“ (MZ)

Zum Thema Busfahrer*innen werden von den Mitarbeiter*innen der Mobilitätszentrale zusätzliche Schulungen, u.a. bezüglich des Routenverlaufs, der Bedienung von Drucker, Scanner und Tablets im Bus, angeregt.

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

In den im Jahr 2022 durchgeführten Befragungen bestätigt sich weitestgehend das Bild der letzten Befragung. Viele Fahrgäste finden die Fahrer*innen kompetent und hilfsbereit und schätzen den persönlichen Kontakt. Auch in den Interviews mit den Fahrer*innen zeigt sich, dass viele Fahrer*innen motiviert sind und sich bemühen die Wünsche der Kund*innen zu erfüllen. Auch der innovative und fortschrittliche Ansatz von moobil+ motiviert die Fahrer*innen, da sie so das Gefühl haben, dabei mitzuhelfen, den ÖPNV im Landkreis auf eine neue Qualitätsstufe zu heben

„Aber so, so ein neues Kind groß zu machen, das ist schon cool.“ (BF M01_220720)

„Wir waren ja, sage ich mal, die Fahrer der ersten Stunde und haben das ja von Anfang an mitbekommen, ist ja auch schön, wenn man mal so was hatte. Ich habe noch keinen Tag bereut.“ (BF M05_220727_1)

Auch die Kommunikation unter den Fahrer*innen funktioniert weitestgehend gut. Bei den durch die Fahrplananpassungen neu entstandenen Verbindungen telefonieren einige Fahrer*innen miteinander, um den Fahrgästen den Umstieg zu ermöglichen, wenn es zu Verspätungen oder Buchungsproblemen kommt.

„Wenn wir nicht telefonieren würden zwischendurch, würden die Fahrgäste nicht durch die Gegend kommen. Jetzt von Friesoythe nach Barßel zum Beispiel, das läuft dann wirklich nur über uns Fahrer und dass wir anrufen und sagen, kannst du eben kommen nach Kamperfehn.“ (BF M02_220811)

Von Seiten der Mobilitätszentrale werden wiederholt bessere Schulungen der Fahrer*innen vorgeschlagen. So würden einige Fahrer*innen nicht alle Haltestellen auf ihrer Linie kennen oder nicht ausreichend über die verschiedenen Tickets Bescheid wissen (z. B. über Wertmarken für Schwerbehinderte). Besonders Aushilfsfahrer*innen seien nicht ausreichend genug geschult und sollten besser über den Betrieb von moobil+ informiert werden. Zudem schlägt die Mobilitätszentrale vor, Informationsmaterialien für die Fahrer*innen mit allen wichtigen Informationen zu moobil+ sowie dem Fahrplan zur Verfügung zu stellen.

Die Verkehrsunternehmen sind mit ihren Fahrer*innen zufrieden und berichten, dass viele Fahrer*innen von Beginn an dabei sind und es eine geringe Fluktuation gibt. Der Betriebsablauf habe sich in allen Unternehmen gut eingespielt.

Bei den geführten Interviews wurde deutlich, dass einzelne Fahrer*innen über eingeschränkte Deutschkenntnisse verfügen. Hier sollte sichergestellt werden, dass die Fahrer*innen Sprachkurse machen, um ihr Deutsch möglichst zeitnah zu verbessern. Einige Fahrgäste äußern sich zudem kritisch zu den Fahrer*innen. Laut einem Fahrgast im Raum Cloppenburg fahren die Fahrer*innen „nach Lust und Laune“ (FG M09, M10 M12_220915). Es komme häufiger zu Verspätungen, da Fahrpläne nicht eingehalten werden. Zudem wird angemerkt, dass es hilfreich wäre, wenn die Fahrer*innen besser über mögliche Anschlussverbindungen Bescheid wissen oder bei Fragen dazu kurz im Internet recherchieren und dies als ihre Aufgabe ansehen. Derartige Mängel wurden vereinzelt auch im Rahmen der im November 2022 durchgeführten Mystery Shopping-Aktion dokumentiert (ILS 2023).

Zusammengefasst leisten die Fahrer*innen gute Arbeit und werden von den Fahrgästen geschätzt. Zwischendurch sollten häufiger Schulungen durchgeführt werden, die dazu dienen, eine hohe Qualität des Betriebs von moobil+ sicherzustellen und den Austausch untereinander zu verbessern.

Arbeitsbedingungen der Fahrer*innen

Die meisten Fahrer*innen wurden von den verantwortlichen Verkehrsunternehmen für moobil+ neu angestellt. Viele der Fahrer*innen nennen als Grund, sich für moobil+ als Arbeitgeber entschieden zu haben, die vergleichsweise guten Arbeitsbedingungen. Die geregelten Arbeitszeiten und die körperlich nicht so anstrengende Arbeit machen die Arbeit als Fahrer*in bei moobil+ im Vergleich zu den vorherigen Jobs der Fahrer*innen attraktiv. Vorteilhaft ist außerdem, dass kein Busführerschein für die moobil+-Busse erforderlich ist und allein ein Führerschein der Klasse B und ein Personenbeförderungsschein ausreicht, um die Busse zu fahren.

Dennoch wurden in den geführten Interviews im Bereich Arbeitsbedingungen mehrere Kritikpunkte deutlich. Demnach werden die geringen Möglichkeiten der WC-Benutzung sowohl von Fahrer*innen als auch von den Verkehrsunternehmen und die Anzahl und Länge der Pausen bemängelt. Es wird angeregt, dass es auf jeder Schicht eine feste Pause geben sollte. Seit den Fahrplananpassungen sei auf einigen Linien kaum noch Zeit etwas zu essen. Darüber hinaus wird eine ausreichende Bezahlung der Arbeitskräfte als wichtiges Kriterium für attraktive Arbeitsbedingungen hervorgehoben. So fügt ein Busfahrer hinzu, dass die derzeitige Entlohnung hemmend auf die Arbeitsatmosphäre wirkt:

„Das ist eigentlich das Wichtigste, dass man gute Arbeitsbedingungen hat, dass man einen vernünftigen Umgang miteinander pflegt und dass man auch dementsprechend bezahlt wird.“ (BF M05_220727_1)

„Irgendwann hat man dann auch weniger Bock seine Arbeit zu machen, weil manche Leute mit Hartz 4 haben mehr als ich.“ (BF M01_220720)

Auch die, von Busfahrer*innen benutzten Tablets sind teilweise defekt oder verfügen über kleine Tasten, die zu Schwierigkeiten in der Bedienung bei Zeitdruck führen. Eine Fahrerin merkt außerdem an, dass sie während der Fahrt zu häufig von der Mobilitätszentrale angerufen werde und sich dadurch manchmal nicht so gut auf die Fahrt konzentrieren könne.

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2020

Hinsichtlich Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit wird das moobil+ Angebot von den Nutzer*innen durchgehend positiv bewertet. Viele Nutzer*innen berichten, dass die Busse im Regelfall pünktlich sind (>60 Jahre, m, M10; 66 Jahre, m, M11). So schildert eine Nutzerin „da ist noch nie einer zu spät gekommen (30 Jahre, w, M05/M06) und weiter führt die Dame aus: „moobil+ ist einfach zuverlässiger und fährt regelmäßiger“ (30 Jahre, w, M05/M06).

Insgesamt werden die moobil+ Busse im Vergleich zu den Regional- und Schulbussen als pünktlicher und zuverlässiger beschrieben (23 Jahre, m, M02). Jedoch wird mindestens in einem Interview erwähnt, dass der moobil+ Bus teilweise zu früh abfährt. So erzählt ein Herr im Interview folgendes:

„Die nehmen das nicht ganz genau. Die fahren manchmal zu früh ab vom Bahnhof“ (>60 Jahre, m, M10)

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Wie bereits in der ersten Befragung bewerten Fahrgäste die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des moobil+-Angebotes weitgehend positiv. Insbesondere bei geringem Kundenaufkommen ist mit einer pünktlichen Abfahrt von der Haltestelle zu rechnen. Auf Seiten der Busfahrer*innen erfolgte eine Lernkurve, bei der die Mitarbeiter*innen sukzessiv ein besseres Verständnis für den Streckenverlauf und die Haltestellen entwickelten. So berichtet ein Busfahrer:

„Die Fahrzeiten und das funktioniert. Mittlerweile sage ich mal, hat sich das wunderbar eingespielt.“ (BF M05_220727_1)

„Wir tüfteln uns das schon immer so aus, dass wir an einer Stelle dann halt ein bisschen länger stehen bleiben. So dass man das dann letztendlich, dass man nachher wieder pünktlich an den Haltestellen ist.“ (BF M02_220815)

Allerdings werden auch einige Kritikpunkte deutlich. So kommt es beim Warten auf angemeldete Fahrgäste, die mit dem Zug anreisen, bei zunehmender Verspätung der Bahn zu Konflikten. Fahrer*innen müssen selbst oft zwischen einer verlängerten Wartezeit auf umsteigende Fahrgäste oder der pünktlichen Abfahrt ohne diese Fahrgäste abwägen. Weiterhin berichten Nutzer*innen mehrfach von Verspätungen auf der Linie M10. Bei der Buchung mehrerer Bedarfshaltestellen und aufgrund von Baustellen wird die Einhaltung des Fahrplans wiederum als schwierig bis unmöglich erachtet (Interview MZ). Dies wird insbesondere auf der Linie M04 beobachtet. Auch auf der M03 und M12 komme es manchmal zu Verspätungen, da bereits die Route entlang der festen Haltestellen knapp getaktet ist.

Kundenzufriedenheit

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Das Thema „Kundenzufriedenheit“ wurde in dieser allgemeinen Form nur in den Interviews im Jahr 2022 angesprochen. In den Interviews mit den Fahrgästen wurde deutlich, dass die meisten Fahrgäste sehr zufrieden mit moobil+ sind und die Fahrt als sehr komfortabel wahrnehmen. Gerade ältere Menschen schätzen, dass es im Bus ruhig ist und ein Sitzplatz garantiert ist. Auch die Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollatoren wird als problemlos geschildert. Generell kann die Kundenzufriedenheit als hoch eingestuft werden, dies wird auch von den Fahrer*innen so wahrgenommen.

„Die [Kunden] sind auch sehr zufrieden mit uns und mit allem. Die freuen sich, dass es sowas gibt.“ (BF M02_220815)

„Die Kunden sagen das ja auch alle, das ist ganz toll, gerade die, die jetzt gerade zum ersten Mal einsteigen, die das gar nicht wussten, dass es den Bus gibt. Das ist wirklich klasse.“ (BF M04_220727)

Da die Zufriedenheit generell hoch ist, ist es denkbar, dass die Auslastung zukünftig gesteigert werden kann, da immer mehr Fahrgäste hinzukommen. Diese Vermutung stimmt auch mit den Jahr für Jahr gestiegenen Fahrgastzahlen von moobil+ überein (s. Kap. 2.1).

2.3.3 Haltestellen

Da sich viele Aussagen zu Haltestellen aus den im Jahr 2020 geführten Interviews auf einen Zustand beziehen, der inzwischen so nicht mehr zutreffend ist, werden diese Aussagen hier nicht mehr aufgeführt.

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

In der Befragung 2022 wurden von verschiedenen Personen Verbesserungsbedarfe an Haltestellen angesprochen. So wird die Ausstattung einer Vielzahl der Haltestellen als ausbaufähig bewertet. Neben einer guten Beleuchtung an allen moobil+-Haltestellen im Landkreis besteht der Wunsch nach mindestens wettergeschützten und an viel frequentierten Haltestellen, wie z. B. am Bahnhof in Cloppenburg, auch geschlossenen Warteräumen:

„Die Gemeinden sollten mal in die Haltestellen investieren, an vielen Haltestellen stehen die Leute im Regen. Auch an festen Haltestellen und an vielen Bedarfshaltestellen sowieso, mit guten Haltestellen könnte man noch mehr Zulauf bekommen.“ (BF M05, 06, 07_220728)

„Im Sommer sind diese Haltestellen okay, da kann man sich ja auch geschützt hinsetzen. Aber im Winter sieht das dann schon ganz anders aus, wenn man da 20 Minuten warten muss. Also man hat hier [Anm. Cloppenburg Bahnhof] überhaupt keine Möglichkeit geschützt zu sitzen, ich habe einmal beim Gewitter dagestanden, das ist nicht schön.“ (FG M10, 11, 12_220915)

Schließlich kann die Position der Haltestelle in Verbindung mit den örtlichen Gegebenheiten für das Fahrpersonal einen Störfaktor darstellen. Insbesondere auf schmalen Straßen ohne Ausbuchtungen für den Busverkehr können die Fahrzeuge zum Auslöser für einen Stau werden. Demnach schildert eine Fahrerin:

„Auf dem Weg von Bösel nach Friesoythe gibt es Bushaltestellen, die haben überhaupt nichts, nur die Straße und dieses Schild, das wars. Kann man nicht richtig halten. Ich blockiere dann die ganze Straße.“ (BF M04_220728)

Aus diesem Grund regen mehrere Fahrer*innen an, dass Wartezeiten der Busse nur an Standorten geplant werden sollten, an denen ausreichend Platz ist und der moobil+-Bus nicht im Weg steht. Es wäre u. a. sinnvoll, die Standorte Ellerbrocker Straße, Friesoythe und Barßel Kirche dahingehend nochmal zu überprüfen. Von mehreren interviewten Personen wurden Probleme mit Ersatzhaltestellen geschildert, die etwa in Folge von Baustellen eingerichtet werden (M02, M04). Diese seien oft nicht ausgeschildert und müssten gesucht werden oder würden erst nach Aufforderung durch die Fahrer*innen überhaupt aufgestellt.

2.4 Zielgruppen und Nutzungsprofile

In diesem Kapitel wird die Nutzung des moobil+ Angebots aus Sicht ausgewählter Zielgruppen hinsichtlich der spezifischen Erfolgsfaktoren und Hemmnisse genauer betrachtet, um daraus in Kapitel 3 erste Handlungsfelder und Handlungsansätze abzuleiten.

2.4.1 Schüler*innen und Auszubildende

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2020

Eine Zielgruppe des moobil+ Angebots im Landkreis Cloppenburg sind Jugendliche und junge Erwachsene und darunter insbesondere Schüler*innen und Auszubildende. In den durchgeführten Interviews werden verschiedene Erfolgsfaktoren angesprochen. Das moobil+ Angebot wird sowohl als Standardlösung als auch als Rückfalloption in Anspruch genommen und dabei aufgrund seiner Zuverlässigkeit geschätzt. Somit ist das moobil+ Angebot eine Alternative zu anderen Verkehrsmitteln im Landkreis Cloppenburg. Die meisten Schüler*innen und/oder Auszubildende wurden durch ihren Bekanntenkreis, das heißt durch ihre Eltern und/oder Freunde auf das neue Angebot aufmerksam. Als ein weiterer Erfolgsfaktor können die Ticketpreise genannt werden. Dies unterstreicht auch das folgende Zitat einer Auszubildenden: „Aber jetzt fahre ich zur Arbeit mit dem Bus und auch zurück [...], weil moobil+ ist günstiger“ (18 Jahre, w, M01, Monatskarte) Zumindest auf Teilstrecken ist das Angebot von moobil+ günstiger als der Linienbus. Einen weiteren Pluspunkt können die moobil+ Busse durch ihre Ausstattung bei der jungen Zielgruppe sammeln. Die Möglichkeit ein Handy aufzuladen und das WLAN zu nutzen spielt eine Rolle für Schüler*innen und Auszubildende.

Durch die Nutzung der Schülerkarten in den Ferienzeiten können Schüler*innen im Landkreis in den Ferienzeiten, wenn die Linienbusse nicht fahren, kostengünstig den ÖPNV nutzen. Eine veränderte Nutzung des Angebots aufgrund der COVID-19-Pandemie lässt sich, nach eigenen Aussagen, nicht feststellen. Denn oben erläuterten Erfolgsfaktoren stehen jedoch einige Hemmnisse gegenüber. Allgemein ist das Auto als erste Verkehrsmittelwahl sehr präsent bei dieser Zielgruppe. So antwortet eine junge Dame, die derzeit noch keinen Führerschein besitzt, auf die Frage, was sich nach dem Führerscheinwerb ändern würde: „dann würde ich wahrscheinlich mit [dem] Auto fahren“ (18 Jahre, w, M01, Monatskarte). Diese Aussage unterstreicht die Wichtigkeit und den Status des Pkws im ländlich strukturierten Landkreis Cloppenburg. Als ein weiteres Hemmnis werden die Verbindungen genannt. So wünschen sich jüngere Menschen zum Teil Direktverbindungen in die Zentren wie Cloppenburg und Friesoythe. Insbesondere im Sommer (Sommerferienzeit, ohne alternative Schulbusverbindungen) und vor Weihnachten werden diese Verbindungen gewünscht, um beispielsweise Freizeitaktivitäten nachgehen zu können. Dabei wird auch der Wunsch nach einem Fahrtenangebot am Samstag geäußert, um in der nächstgrößeren Stadt einkaufen gehen zu können: „drei [Anrufer*innen] wollten heute gerne mit dem Bus fahren aber dann musste ich denen sagen, dass heute [Anm.: Samstag] kein Bus fährt, obwohl das auch dann immer ein bisschen schade ist. [...] genau die kleinen Mädchen wollten shoppen heute.“ (MZ)

Auf der Seite der Verkehrsunternehmen heben einige interviewte Personen hervor, dass Sport- und Freizeitziele nur unzureichend angebunden sind. Diese Aussage wird von den Verkehrsunternehmen u.a. mit der folgenden Aussage bekräftigt: „[Dass] Orte, die eigentlich Haltestellen haben müssten, keine haben. [...] Das Hallenbad in Lönigen z.B. da hat keine Haltestelle, oder das Freibad, oder in Lastrup [dass]5 Freibad hat auch keine Haltestelle, noch nicht einmal eine Bedarfshaltestelle.“ (VU1) Als letztes Hemmnis, welches auch besonders für die jüngere Zielgruppe, die auf den Bus angewiesen ist, entscheidend ist, werden die Wartezeiten und Umwegfahrten genannt. Zum einen scheint nicht allen Personen ersichtlich zu sein, warum der Bus wartet oder nicht den direkten Weg fährt. Zum anderen führt dies dazu, dass Hol- und Bringverkehre mit dem Auto, die durch den Bus ersetzt werden könnten, trotzdem stattfinden. Als Beispiel wird ein Fußballtraining genannt, bei dem die Hinfahrt zum Sportplatz circa eine Stunde dauert, das Training dagegen 1 ½ Stunden, die Rückfahrt dauert wieder circa eine Stunde (B2). Hier wird ersichtlich, warum das neue Angebot des moobil+ Busses noch nicht von allen potentiellen Nutzergruppen in Anspruch genommen wird.

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Schüler*innen und Auszubildende stellen auch im Jahr 2022 eine wesentliche Zielgruppe für das moobil+ Angebot dar. In den Interviews wird ersichtlich, dass sich moobil+ für die tägliche Nutzung vieler Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende eignet. Dabei herrscht eine generelle Zufriedenheit mit dem Angebot innerhalb dieser Kundengruppe. Dennoch stehen diesem positiven Eindruck einige Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge gegenüber. Die Taktung von zwei Stunden wird auch von dieser Gruppe als Beeinträchtigung für eine flexiblere Nutzung bewertet. Darüber hinaus besteht ebenfalls der Wunsch nach einem Angebot am Wochenende. Insbesondere Fahrtangebote in den Abendstunden würden zur eigenständigen Ausübung von Freizeitaktivitäten dieser Zielgruppe beitragen, die Jugendlichen wären dann auch für diese Fahrtzwecke nicht mehr auf das Eltern-Taxi angewiesen.

2.4.2 Senior*innen

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2020

Bei Seniorinnen und Senioren handelt es sich um eine Zielgruppe, die spezielle Ansprüche an ein neues Mobilitätsangebot richtet. Alle aus dieser Zielgruppe befragten Personen haben von dem neuen Angebot durch Bekannte oder Verwandte erfahren oder zusätzlich im Rahmen eines lokalpolitischen Engagements. Das moobil+ Angebot ermöglicht eine eigenständige Mobilität und wird von älteren Personen gegenüber den größeren Linienbussen bevorzugt genutzt. Dieses Argument wird auch von den Verkehrsunternehmen belegt, wie die folgende Aussage aufzeigt:

„[In] de[n] moobil+ Bus trauen sich auch eher ältere Leute halt rein. [...] Die benutzen nicht den Schulbus oder [...] selbst den Linienbus [nicht].“ (VU1)

Ein weiterer Erfolgsfaktor aus Sicht dieser Zielgruppe, der nicht zu unterschätzen ist, lässt sich als Möglichkeit zur sozialen Teilhabe umschreiben. Viele ältere interviewte Menschen schätzen den persönlichen Kontakt zu den Busfahrer*innen und Gespräche, die im moobil+ Bus mit anderen Fahrgästen stattfinden. So schildert ein älterer Herr (72 Jahre) folgendes:

„Sonst bin ich auch wohl zwei, dreimal gefahren. Auch wenn ich nicht unbedingt musste, dann kommt man mal aus dem Haus.“ (72 Jahre, m, M04)

Dieses Zitat belegt, wie wichtig der Aspekt der sozialen Teilhabe in dieser Zielgruppe ist und hebt zudem einen wesentlichen Unterschied zu den Linienbussen hervor. Viele der befragten älteren Personen sind zudem auf den moobil+ Bus angewiesen. Aufgrund ihres Alters und damit einhergehende körperlichen Einschränkungen, beispielsweise nachlassende Sehstärke, fahren Sie nicht mehr selbst Auto. Diese Gesprächspartner*innen heben hervor, dass sie moobil+ nutzen um einkaufen zu gehen sowie für Erledigungen, bei denen eine persönliche Anwesenheit erforderlich ist, wie beispielsweise ein Arzttermin, ein Besuch im Sanitätshaus oder ein Termin bei der Krankgymnastik (82 Jahre, w, M02/ 72 Jahre, m, M04). Den Erfolgsfaktoren gegenüber stehen jedoch Hemmnisse und Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt. Viele ältere Personen, die moobil+ bereits nutzen, erzählen von (gleichaltrigen) Freunden und Bekannten, die ‚Angst vor dem ersten Schritt haben‘. Zudem hatte die COVID-19-Pandemie in dieser Zielgruppe spürbare Auswirkungen. So schildert eine ältere Dame:

„Ich bin so am überlegen, die [der Bekanntenkreis] sind alle unheimlich unflexibel muss ich sagen. [...] Ich habe hier in der Nachbarschaft eine Frau und die wollte auch schon mal mit mir [moobil+] fahren. [...] wenn das jetzt hier nicht mit Corona wäre, hätte ich die schon alle überredet“ (82 Jahre, w, M02)

Ein weiteres Hemmnis für diese Zielgruppe stellt die Kontaktaufnahme beziehungsweise Buchung und der gedruckte Fahrplan dar. Entsprechend der Aussagen der interviewten Personen besteht der Wunsch nach einer einfach zu merkenden Telefonnummer für die Mobilitätszentrale (82 Jahre, w, M02). Zudem wird in den geführten Interviews öfter die Aufbereitung des Fahrplans bemängelt (82 Jahre, w, M02/ 72 Jahre, m, M04). Zu diesem Punkt hinzuzufügen ist der Aspekt der Lesbarkeit der Aushangfahrpläne. So äußert sich ein älterer Herr erregt zu diesem Thema: „[Die] Anbringung der Fahrpläne an den Haltestellenmasten [...] Das geht überhaupt so nicht“ (>60 Jahre, m, M10). Er bemängelt insbesondere die Höhe der Anbringung. Aufgrund bereits ausgehängter Busfahrpläne (Regionalbusverbindungen) sind die moobil+ Fahrpläne zum Teil offenbar oberhalb dieser angebracht, so dass sie teilweise, besonders für ältere Personen, nicht oder nur schwer lesbar sind.

Auswertung der Interviews im Jahr 2022

In der zweiten Befragungswelle 2022 wurden von älteren Fahrgästen weitere Vorteile von moobil+ erwähnt. So wird das moobil+-Angebot von älteren Personen als eine ruhigere und angenehmere Alternative zu größeren Linienbussen insbesondere zu den Stoßzeiten wahrgenommen:

„Und ja, vor allem viele ältere Leute, die meinen auch nee, in den Schulbus, da quetsche ich mich nicht rein. Dann fahren die doch lieber mit diesem Bus.“ (FG M11_220909)

Die Fahrt mit einem moobil+-Bus stellt für viele Fahrgäste dieser Zielgruppe ein Begegnungsort dar, der zur sozialen Teilhabe und zum Austausch mit verschiedenen Alters- und Bevölkerungsgruppen beiträgt:

„Ich habe viele Bekannte hier kennengelernt, die dann schon drin waren und die ich auch von früher kannte, also wie gesagt, die Kommunikation ist schon sehr schön, da kommt man wieder ins Gespräch.“ (FG M12_220921)

„Man lernt Leute kennen und ich muss sagen, auch sehr hilfsbereit, also selbst junge Leute. Die helfen dann mit dem Rollator und ich kann's nur befürworten.“ (M12_220921)

Vor allem von eingeschränkt mobilen Nutzergruppen wird moobil+ als eine positive Erweiterung des Mobilitätsangebotes im ländlichen Raum wahrgenommen. Für Seniorinnen und Senioren, die das Angebot bereits seit einiger Zeit nutzen, hat sich moobil+ zu einem festen Bestandteil ihres Mobilitätsverhaltens entwickelt:

„Ich find das schon schön, ich wäre auch sehr traurig, wenn dieses Projekt sterben sollte, das muss ich ganz ehrlich sagen, weil das wirklich eine Chance ist, ich meine, im Moment nur für ein paar Leute, aber das wird kommen, denke ich“ (FG M02_220901)

Neben den aufgeführten positiven Aspekten des Mobilitätsangebots kristallisieren sich jedoch auch Herausforderungen und Verbesserungspotenziale heraus. So wird das Rufbussystem insbesondere von älteren Fahrgästen, die den öffentlichen Personennahverkehr nur sporadisch nutzen, noch als zu kompliziert wahrgenommen.

„Eine Oma, die möchte nicht online gehen und eine Oma, die möchte auch nicht telefonieren“ (BF M01_220720)

Ein weiteres mögliches Nutzungshemmnis stellen die Fahrpläne von moobil+ dar. Die kleine Schriftgröße ist für ältere Menschen oftmals schwer zu lesen. Auch die kompakte Darstellung der Abfahrtszeiten gestaltet sich für einige Seniorinnen und Senioren unverständlich, da sie die Abfahrtszeiten ausrechnen und gegebenenfalls mit Umstiegsverbindungen abgleichen müssen. Darüber hinaus mangelt es für Fahrgäste mit Rollatoren oder Rollstühlen an einer Rampe, welche sich automatisch ausfahren lässt.

2.4.3 Familien

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2020

Die Zielgruppe der Familien zeichnet sich durch eine Fülle von Ansprüchen an das moobil+ Angebot aus (Kindersitz, Platz für einen Kinderwagen, Familienticket). Zu den Erfolgsfaktoren bei dieser Zielgruppe zählt die persönliche Ansprache und Unterstützung durch die Busfahrer*innen. So schildert eine interviewte Mutter mit drei Kindern folgenden Fall: Sie nutzt moobil+, um von Großenging nach Cloppenburg zu fahren. Bei dieser Strecke muss sie die Linie wechseln (zuerst M06, dann M05). Bei den ersten Fahrten hat sie immer beide Wege einzeln bezahlt, was mit drei Kindern sehr teuer ist. Daher hat sie die Busfahrer (M05/M06) gefragt, ob es ‚irgendwie‘ eine andere Möglichkeit gäbe. Diese haben sich dann erkundigt und nun zahlt die Dame nur noch die Strecke von Lindern nach Cloppenburg (30 Jahre, w, M05, M06). Diese Erzählung unterstreicht die Bedeutung von motiviertem Personal, welches gut geschult ist.

Als ein weiterer Erfolgsfaktor kann bei dieser Zielgruppe die Ausstattung der Busse benannt werden. So wurde der Kindersitz und die Möglichkeit Kinderwagen mitzunehmen positiv hervorgehoben (30 Jahre, w, M05, M06). Schließlich kann auch die Taktung der moobil+ Linien im Gegensatz zur Taktung der Regionallinien als Erfolgsfaktor bezeichnet werden. So erzählt eine Frau: „Und auch weil der Linienbus hier nicht wirklich regelmäßig fährt, der fährt nur zweimal am Tag. Und wenn man dann Termine mit den Kindern hat, ist das ein bisschen schwieriger. Da ist moobil+ schon besser, weil der halt alle zwei Stunden fährt“ (30 Jahre, w, M05, M06). Durch diese regelmäßige Taktung und die Möglichkeit der kurzfristigen und flexiblen Buchungen (Bedarfshaltestelle) stellt der moobil+ Bus eine gute Alternative zum Regionalverkehr für die Zielgruppe der Familien dar. Wie zuvor angedeutet wurde, gibt es auch spezifische Hemmnisse, die zu einer verringerten Nutzung des moobil+ Angebots durch die Zielgruppe der Familien führen kann. Da es bei moobil+ (noch) keine Familienkarten gibt, müssen auch Kinder und Teenager ein Ticket kaufen. Dies wird nicht nur seitens der Nutzer*innen als zu teuer empfunden (30 Jahre, w, M05/M06). Im Interview mit der Mobilitätszentrale wurde diese Thematik durch die folgende Erfahrung illustriert:

„Wir hatten eine junge Familie aus Friesoythe, kein Auto, auf den Bus auch angewiesen. Die sind gerne, als wir diese [...] Zeit hatten, wo man umsonst fahren konnte, sind die immer mitgefahren, mit zwei kleinen Kindern, Kinderwagen und zwei Erwachsenen, und ein Jugendlicher. Und danach ist sie nicht weitergefahren. Und dann hat sie mich angerufen mal und sagte, das ist zu teuer [...]“ (MZ)

Durch die zuvor geschilderten Hemmnisse wird verdeutlicht, dass das moobil+ Angebot ein großes Potential bei Familien hat, welches derzeit noch nicht vollständig ausgeschöpft wird.

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Auch in der zweiten Runde der Befragung bestätigt sich, dass moobil+ für Familien ohne Auto eine attraktive Mobilitätsoption ist und sich einige Besorgungen damit besonders gut erledigen lassen. So schildert eine Mutter, dass moobil+ gerade für Familieneinkäufe komfortabel ist:

„Also ich werde es auch also mindestens 2 - 3 mal die Woche weiterhin nutzen, weil ich auch einfach den Einkauf mache, weil es auch einfach angenehmer ist mal einen etwas größeren Einkauf im Bus zu schleppen als mit dem Fahrrad. Und dann noch wieder fünf Kilometer zurück zu müssen.“ (FG M05,06,13_220829)

Die befragten Busfahrer*innen berichten von einigen Familien, die Stammkunden bei moobil+ sind und mehrmals die Woche mitfahren. Auch die Mitnahme von Kinderwagen funktioniert jeweils gut und wird als komfortabler als in den Linienbussen beschrieben. Dennoch werden auch familienspezifische Verbesserungswünsche genannt. So wünschen sich viele Familien, dass moobil+ auch am Wochenende

verkehrt. So können Ausflüge im Landkreis oder Fahrten nach Cloppenburg zum Bahnhof ermöglicht werden. Ergänzend zu moobil+ finden Familien auch weitere Mobilitätsangebote wünschenswert. E-Rollersharing und E-Bike-Sharing könnten gerade am Wochenende gut mit dem öffentlichen Verkehr kombiniert werden. Neben der gemeinsamen Nutzung von moobil+ kann dies bei älteren Kindern auch zur Entlastung der Eltern beitragen, das Abholen und Bringen mit dem Auto ersetzen oder Wege ermöglichen, die ansonsten nicht angetreten hätten werden können.

2.4.4 Berufstätige

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2020

Die Zielgruppe der Berufstätigen zeichnet sich durch ihre Heterogenität aus. Für diese Gruppe spielt der Aspekt der Zuverlässigkeit eine besondere Rolle beim Angebot des ÖPNV:

„[...] die Uhrzeiten so bleiben wie bisher, weil das in Ordnung ist, weil ich um 12 Uhr anfangen zu arbeiten und um 16 Uhr Feierabend habe sonst müsste ich auf den Bus warten“ (weiblich, Alter und Linie unbekannt)

Zudem können sich im Rahmen von arbeitsbezogener Mobilität verschiedene Sondersituationen ergeben, in denen die Nutzung eines flexiblen ÖPNV-Angebots wie moobil+ naheliegt. So erklärt ein interviewter Herr, dass er den moobil+-Bus nur für den Hinweg zum Arbeitsplatz nutzt, da seine Tätigkeit darin besteht, Fahrzeuge auszuliefern, sodass er auf dem ‚Rückweg‘ selbst mit einem Fahrzeug unterwegs ist (66 Jahre alt, m, M11). Aus Sicht der Verkehrsunternehmen stellt das neue moobil+-Angebot einen wichtigen Wirtschafts- und Standortfaktor dar. So wird in den Interviews berichtet, dass einige Betriebe im Landkreis Vechta ihren Auszubildenden die Fahrt mit moobil+ zur Arbeitsstelle bezahlen (VU2). Das neu geschaffene Angebot des moobil+ Busses im Landkreis Cloppenburg bietet dementsprechend ein großes Potential für den Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Als Hemmnisse und Herausforderungen bei der Zielgruppe der Berufstätigen sind zwei Aspekte besonders hervorzuheben. Zum einen ist die Taktung häufig nicht auf die Schichtzeiten in den ansässigen Betrieben abgestimmt. So schildert eine Dame:

„Meine Idee war, ob ich hin und wieder damit zur Arbeit fahre (Garrel - Cloppenburg), dies ließ sich leider mit den Zeiten aber nicht vereinbaren.“ (weiblich, keine Altersangabe, M09)

Dieser Aspekt wird auch durch die Gespräche mit den Verkehrsunternehmen bestätigt. In einem Gespräch wurde ein großes Unternehmen genannt, bei dem viele Personen arbeiten, die das moobil+ Angebot gut nutzen könnten. Jedoch fährt früh morgens der erste moobil+-Bus auf dieser Strecke zu spät, um rechtzeitig zum Beginn der Frühschicht den Arbeitsplatz zu erreichen (VU1). In einem anderen Interview mit einem Verkehrsunternehmen wird ergänzt, dass einige Gewerbegebiete nicht angefahren werden (VU3).

„Haltestellen im Gewerbegebiet oder an Gewerbegebieten, hätte ich jetzt schon drei, vier Haltestellen, die unbedingt mit rein müssen.“ (VU3)

Der zweite wichtige Aspekt, der als Hemmnis und Herausforderung für die Zielgruppe der Berufstätigen angegeben wird, sind die verlängerten Fahrtzeiten durch das bedarfsorientierte System des moobil+ Angebots. Anhand dieser beiden Hemmnisse und Herausforderungen, ist es offensichtlich, dass das moobil+ Angebot derzeit nur einen kleinen Teil seines Potentials ausschöpft.

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Die Nutzung des moobil+ Angebots kann eine komfortable Möglichkeit für Berufstätige bieten, zu ihrer Arbeitsstätte zu gelangen. In einem Interview hebt ein Fahrgast den geringen Belegungsgrad während der Fahrt in den Morgenstunden hervor, währenddessen die Linienbusse überwiegend von Schüler*innen genutzt werden:

“Ich fahr meistens morgens schon die erste Linie um 06:15 Uhr. Da fährt kaum jemand anderes” (FG M10_220831)

Dennoch werden Hemmnisse erwähnt, die bereits in der ersten Erhebung identifiziert werden konnten. So erweist sich die 2-Stunden-Taktung für viele Erwerbstätige als zu unflexibel, um rechtzeitig ihre Arbeit zu erreichen und auf dem Rückweg nicht zu lange Wartezeiten zu haben. Darüber hinaus verlängern die durch die Bedarfshaltestellen bedingten Umwege und minutenlangen Wartezeiten an den Haltestellen die Reisezeit, was das Angebot in der Summe für einige im Vergleich zum Auto unattraktiv macht. Auch die mangelnde Flexibilität, falls man länger arbeiten sollte oder nach der Arbeit noch einen Termin hat und dann zwei Stunden länger unterwegs ist, erscheint vielen im Alltag nicht praktikabel.

2.4.5 Gelegenheitsnutzer*innen

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2020

In einigen Interviews ist deutlich geworden, dass viele Nutzerinnen und Nutzer das moobil+ Angebot unregelmäßig und nur zu spezifischen Gelegenheiten nutzen. Dies umfasst einerseits Anlässe, die nur sporadisch auftreten und andererseits Nutzungen, bei denen moobil+ als Back-up für die Standardlösung fungiert. Sporadische Anlässe können berufsbezogen sein, etwa wenn in Folge von Überführungsfahrten das Dienstfahrzeug nur für die Hin- oder Rückfahrt zur Verfügung steht, wie es etwa bei den Beschäftigten eines Spezialunternehmens für den Umbau von Müllfahrzeugen in Emstek immer wieder vorkommt (66 Jahre, m, M11). Ein anderer Anlass, das Angebot gelegentlich zu nutzen, sind zudem private Besuche, etwa wenn einzelne Familienmitglieder inzwischen aus dem Landkreis Cloppenburg fortgezogen sind und nun für Familienbesuche in den Landkreis zurückkehren. Eine Nutzung des moobil+ Angebotes kommt dann insbesondere für Personen in Frage, die in ihrem Alltag über kein Auto verfügen, etwa weil sie in einer Großstadt mit einem gut ausgebauten ÖPNV-Angebot leben (58 Jahre, w, M08 und 62 Jahre, m, M09).

„Ja, ich lebe in Berlin, das war das Entscheidende. Ich lebe und arbeite in Berlin, aber ich habe meine Eltern halt hier in [Bauernschaft im LK CLP] und deshalb, weil die ein bisschen älter sind, fahre ich die Strecke häufiger (...). Das ist ja dann kein Thema. (...) In Berlin fahre ich nur Nahverkehr oder Fahrrad. Also von daher ist mir das jetzt nicht fremd.“ (58 Jahre, w, M08)

Ein Beispiel für die Nutzung von moobil+ als Ersatz für die Standardlösung ist die Schilderung eines jungen Mannes, der nur dann auf moobil+ zurückgreift, wenn ein Bekannter, in dessen privatem Pkw er üblicherweise zur Berufsschule mitgenommen wird, krankheits- oder urlaubsbedingt verhindert ist (23 Jahre, m, M02). In einem anderen Fall wird moobil+ quasi als Schienenersatzverkehr genutzt. Anlass ist die vorübergehende Streckensperrung auf einer ansonsten genutzten Schienenverkehrsverbindung.

„Das war beruflich bedingt, weil die Verbindung, die ich normalerweise mit dem Zug benutze, da nicht zu benutzen war, die schneller ist im Prinzip, aber die war leider nicht zu benutzen und da musste ich ja auch irgendwie nach Hause kommen und dann habe ich halt / bin ich mit dem moobil+ gefahren.“ (45 Jahre, m, M12)

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Auch in den Interviews 2022 schildern einige Befragte eine gelegentliche Nutzung von moobil+, unter anderem zu Freizeitzwecken. Ein Fahrgast würde sich ein Angebot am Wochenende in den Abendstunden wünschen, da es zu dieser Zeit schwierig sei, ohne Auto wegzukommen (FG M07_220830). Zudem kommen einige Besucher*innen beispielsweise mit der Bahn aus anderen Orten und fahren dann mit moobil+ weiter. Hier wird eine bessere Buchungsmöglichkeit des gesamten Tickets (z. B. in Kombination mit der NordWestBahn) gewünscht und auch die Qualität der ÖPNV-Verbindungen über die Landkreisgrenzen hinaus kritisiert.

2.4.6 Menschen mit Einschränkungen

Diese Gruppe wurde in der ersten Befragungswelle nicht vertieft untersucht.

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Menschen mit körperlichen Einschränkungen richten ebenfalls spezielle Ansprüche an moobil+. Die Anforderungen sind je nach Art und Grad der Einschränkung vielfältig. Positiv hervorzuheben ist, dass das moobil+ Angebot schon jetzt für diese Nutzungsgruppe eine selbstbestimmte Mobilität ermöglicht. Dies gilt vor allem für Personen, die nicht in der Lage sind, einen Pkw zu nutzen, wie es ein Fahrgast mit Sehbehinderung bestätigt:

“Das ist die einzige Möglichkeit für mich von hier aus nach Cloppenburg zu kommen außer im Linienbus, der ja hier auch hab ich zweimal am Tag fährt, aber mehr oder weniger für Schüler ist und sonstigen Dingen gar nicht fährt, sonst hat man keine Möglichkeit hier von meinem Standort in die Stadt rein zu kommen.” (FG M10_220831)

„Wir tun der Umwelt ja auch mal was Gutes, ich will mein Auto verkaufen, ich bin auch krank, also aus dem Grunde, kommt mir das alles schon sehr gut ja, entgegen.“ (FG M12_220921)

Einer einwandfreien Mobilität für Menschen mit verschiedenen Einschränkungen stehen allerdings noch einige Hemmnisse entgegen. So sind die Fahrzeuge von moobil+ nach Aussage eines Fahrgasts nicht vollständig barrierefrei, da es einige Stufen in der Nähe der Sitzplätze gibt. Für viele Fahrgäste mit einem größeren Elektrorollstuhl ist eine Nutzung des moobil+ Angebots nicht möglich, da die Rollstühle i.d.R. aufgrund der Größe der Fahrzeuge nicht in den Bus passen. Auch der Zustand einiger Haltestellen stellt für Fahrgäste im Rollstuhl ein Hemmnis dar. Dies gilt insbesondere, wenn der Boden nicht befestigt ist.

2.4.7 Geflüchtete / Ukrainer*innen

Diese Nutzer*innengruppe war zum Zeitpunkt der ersten Befragungswelle noch nicht relevant.

Auswertung der Interviews aus dem Jahr 2022

Der im Februar 2022 begonnene Angriffskrieg auf die Ukraine beeinflusst ebenfalls die Mobilität im Landkreis Cloppenburg. So wurden seit März 2022 mehr als 2.600 Geflüchtete im Landkreis aufgenommen (Hemken-Wulf & Elsen 2022). Ukrainische Staatsangehörige erhielten für einige Monate die Möglichkeit, den öffentlichen Nahverkehr sowie das moobil+-Angebot kostenlos zu nutzen. Dementsprechend stellt moobil+ insbesondere für neu angekommene Gruppen ohne eigenen Pkw ein essentielles Fortbewegungsmittel im ländlichen Raum dar. Mit der Ankunft von Kriegsflüchtlingen aus der Ukraine stieg ebenfalls die Auslastung in den moobil+-Bussen. Bei der Akquise von zu interviewenden

Fahrgästen füllten auch mehrere Ukrainer*innen das Formular zur Teilnahme an den Interviews aus und nannten den Wunsch nach Fahrten am Wochenende und einer festen Haltestelle auf der M13 in Molbergen am Schützenplatz. Leider konnten aufgrund der Sprachbarriere keine Interviews mit den Ukrainer*innen durchgeführt werden. Auch die Busfahrer*innen schildern, dass es aufgrund der Sprachbarriere anfangs zu Missverständnissen und Problemen bei der Buchung gekommen ist, da einige Geflüchtete nicht wussten, dass sie im Vorhinein buchen müssen. Die Herausgabe von Flyern auf russisch und ukrainisch hat sich als hilfreich erwiesen, jedoch ist die Buchung weiterhin nur auf Deutsch möglich. Insgesamt zeigt sich, dass moobil+ einen Beitrag zur Integration und gesellschaftlichen Teilhabe von Geflüchteten leisten kann.

3 Handlungsfelder und Handlungsansätze

Ausgehend von den zielgruppenspezifischen Anforderungen gehen wir zunächst auf nachfrageorientierte Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ein (vgl. 3.1). Im Anschluss schlagen wir Maßnahmen zur Verbesserung von Qualität und Organisation des verkehrlichen Angebots vor (vgl. 3.2 - 3.4). Zuerst werden allgemeine Handlungsempfehlungen und -ansätze erläutert und zugehörige Beispiele genannt. Anschließend werden mögliche Handlungsansätze für den Landkreis Cloppenburg dargelegt und nach kurz-, mittel- und langfristiger Umsetzbarkeit kategorisiert. Auch dieses Kapitel wurde gründlich aktualisiert, so wurden bereits umgesetzte Handlungsempfehlungen gekennzeichnet, weiterhin bestehende Handlungsempfehlungen beibehalten und überarbeitet und neue Handlungsempfehlungen ergänzt. Nur die Teile, in denen seit dem letzten Bericht keine wesentlichen Änderungen vorgenommen wurden, sind hier ausgegraut.

3.1 Mobilitätsmanagement, Marketing

Starke Autonutzung – Aktivierung des Verlagerungspotenzials

Die vergleichende Auswertung der Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten auf Bundesebene und im Landkreis Cloppenburg (vgl. 1.3) veranschaulicht die auch für eine ländliche Region überdurchschnittliche Autonutzung. Es ist davon auszugehen, dass eine derart große Bevölkerungsgruppe wie die der regelmäßigen Autofahrer*innen hinsichtlich ihrer Motive für die Autonutzung deutliche Unterschiede aufweist. Die psychologische Mobilitätsforschung unterscheidet hier etwa zwischen einerseits pragmatischen und funktionalen Beweggründen und andererseits emotionalen und statusbezogenen Motiven (Anable 2005, Steg 2006). Dies bedeutet auch, dass ein Teil der Autofahrerinnen und -fahrer vergleichsweise aufgeschlossen gegenüber Alternativen ist, sofern sie bekannt, praktisch und leicht zugänglich sind. Diese Gruppe der pragmatischen Autofahrer*innen stellt daher u. E. eine wichtige Zielgruppe dar. Um diese für moobil+ zu gewinnen, schlagen wir die folgende Handlungsansätze vor:

1. Autofahrer*innen gezielt adressieren: Die gezielte Ansprache von Personen, die im Alltag regelmäßig und routiniert auf das Auto zurückgreifen, ist sinnvoll, weil sie von sich aus möglicherweise nicht proaktiv nach Informationen zu moobil+ suchen würden. Eine einfache Möglichkeit ist etwa, Flyer zu moobil+ hinter die Scheibenwischer von im öffentlichen Raum abgestellten Pkw zu klemmen. Auch Infostände auf regionalen Automessen und Gewerbeschauen bieten sich an. Hier kann moobil+ als sinnvolle Ergänzung zur privaten Autonutzung präsentiert werden, denn auch wenn regelmäßig auf das Auto zurückgegriffen wird, gibt es im Alltag immer wieder Situationen, in denen ein flexibles ÖPNV-Angebot als Rückfalloption sinnvoll ist (z. B. Auto in der Werkstatt, Freizeitaktivität mit Alkoholkonsum etc.).

2. Sichtbarkeit erhöhen: Ein weiterer Ansatz besteht darin, dass die Infrastruktur und betrieblichen Bestandteile des moobil+ Angebots so auffällig und selbstbewusst gestaltet sind, dass auch Nichtnutzer*innen sie nicht übersehen können, sie also quasi „vom vorbeifahrenden Auto aus“ zu erkennen sind. Gut gelöst ist das etwa bei den einheitlich und auffällig gestalteten Fahrzeugen. Ähnlich auffällig könnten etwa auch die Haltestellen des moobil+ Angebots gestaltet werden, wie auch in den Gesprächen mit Projektbeteiligten angemerkt wurde (z. B. VU 4). Dabei sollten wichtige Informationen wie die Liniennummer, die Telefonnummer der Mobilitätszentrale sowie ggf. die Taktfrequenz oder die Abfahrtsminute schon von Weitem erkennbar sein. Zudem könnte gerade an auch von Autofahrer*innen viel frequentierten Orten, z. B. vor Supermärkten, auf Dorfplätzen oder an Vereinsheimen von Sportvereinen mit Werbebannern oder -plakaten auf moobil+ aufmerksam gemacht werden, um die Sichtbarkeit weiter zu erhöhen.

3. Die (probeweise) Abkehr vom Auto kann mit Anreizen unterstützt werden. So könnte ein zeitweiser Autoverzicht mit Incentives wie einem vergünstigten Schnupperangebot oder Freifahrten für moobil+

unterstützt werden. Für eine derartige Kampagne könnten institutionelle Partner*innen wie Krankenkassen oder Kirchen gewonnen werden (Schäffer et al. 2012). Evaluationsstudien zeigen, dass derartige Probeangebote bei einem Teil der Teilnehmenden auch langfristige Verhaltensänderungen nach sich ziehen.

Eine kurzfristig umsetzbare Maßnahme für den Landkreis könnten Flyer und Plakate in Regionalbussen oder Zügen sein. Dies könnte bereits ÖPNV-affine Personen ansprechen, die das Angebot moobil+ noch nicht kennen. Zur Verteilung der Werbematerialien kommen nicht nur die Busse und Züge, die an den Bahnhöfen Essen (Oldenburg) und Cloppenburg halten in Betracht, sondern ebenso die beiden Bahnhöfe selbst sowie der ZOB in Cloppenburg. Bei großen Fahrradabstellanlagen und/oder -plätzen könnten Flyer an die Fahrräder geklemmt werden. Diese sollten Informationen zu den Busverbindungen, Fahrpläne und Mitnahmeregelungen für Fahrräder beinhalten und könnten beispielsweise als Aufhänger den Slogan „Ihre Schlecht-Wetter-Alternative“ nutzen. Auch diese Maßnahme könnte kurzfristig umgesetzt werden. Auf langfristige Sicht wäre eine Analyse für die Verknüpfung von Fahrrad und Busfahrten möglich (siehe auch 3.2). Beispielsweise könnte geprüft werden, inwiefern diebstahlsichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen an wichtigen Haltestellen entlang der moobil+ Linien möglich und sinnvoll wären. Dies könnte einigen Personen den Umstieg und/oder die Kombination von Fahrrad und ÖPNV erleichtern. Zu dieser mittel- bis langfristigen Maßnahme gehören vorgelagerte Nachfrage- und Standortanalysen. Als eine weitere langfristige Maßnahme wird an dieser Stelle die kontinuierliche Bewerbung des Angebots empfohlen. Dies könnte zum einen durch verstärkte, informative Werbung in den sozialen Medien oder zum anderen durch einen Infostand auf den Wochenmärkten im Landkreis, der in regelmäßigen Abständen die Menschen über das Angebot informiert, geschehen. Eine regelmäßige Präsenz auf Wochenmärkten könnte dazu beitragen, dass die Bürger*innen mit dem neuen Angebot vertraut werden und es als selbstverständlich annehmen. Idealerweise wäre der Infostand mindestens einmal im Jahr im öffentlichen Raum in jeder der 13 Gemeinden im Landkreis Cloppenburg vertreten, wenn möglich in Verbindung mit Festen und Märkten, da der Publikumsverkehr dann deutlich höher ist als im Durchschnitt. Auch die Fahrzeuge können zu diesen Gelegenheiten präsentiert werden, wie es auch in den Verträgen mit den Verkehrsunternehmen bereits vorgesehen ist. Zudem könnte zu diesen Anlässen ein spezielles Marktticket angeboten und beworben werden.

Marketing und Mobilitätsmanagement für Erst- und Gelegenheitskund*innen

In den im Herbst 2022 geführten Gesprächen wurde nochmals verstärkt deutlich, dass die Nutzung von moobil+ oft nicht oder nur verzögert stattfindet, weil die Funktionsweise des flexiblen und bedarfsorientierten Angebots nicht unmittelbar verstanden oder als abschreckend wahrgenommen wird. Eine Maßnahme, die auf diese Situation reagiert und vergleichsweise einfach umzusetzen ist, besteht in der Entwicklung einer Beratungsroutine für Erst- und Gelegenheitskund*innen. Dabei sollten das Fahrpersonal und die Mitarbeiter*innen der Mobilitätszentrale so geschult werden, dass sie sich beim Erstkontakt zu neuen Fahrgästen zunächst erkundigen, ob die Funktionsweise von moobil+ bekannt ist. Wird dies verneint, sollten die Besonderheiten des Systems (Unterschied zwischen festen und Bedarfshaltestellen, Buchungsmöglichkeiten etc.) anhand von vorab festgelegten und möglichst knapp und präzise formulierten Sprachregelungen erläutert werden. Die gleichen Sprachregelungen sollten auch beim Kontakt zu Personen, die moobil+ bisher nicht genutzt haben, Anwendung finden, z.B. an Informationsständen oder Volksfesten.

Der anfänglichen Skepsis und dem Unverständnis gegenüber dem System von moobil+ könnte durch bessere und zielgruppenspezifische Informationen entgegengewirkt werden, indem die Buchung unkompliziert in wenigen Schritten erklärt wird. Zudem könnten entsprechende Textbausteine und Sprachregelungen entwickelt werden, die dann im Rahmen von Schulungsmaßnahmen dem Fahrpersonal sowie den Mitarbeiter*innen der Mobilitätszentrale an die Hand gegeben werden. Bei Erstkundenkontakt kann mit Hilfe dieser Textbausteine ein standardisiertes Vorgehen eingeleitet werden.

Marketing über persönliche Ansprache ist zwar ressourcenintensiv, kann jedoch gut funktionieren und sollte daher zielgruppengerecht eingesetzt werden. So sollten gezielt Neukund*innen, Senior*innen, Kinder und Jugendliche sowie größere Firmen angesprochen werden. All diesen Gruppen könnten im Rahmen des Mobilitätsmanagements auf moobil+ aufmerksam gemacht und ihnen können Alternativen zur Autonutzung aufgezeigt werden (z. B. auch die gemeinsame Nutzung von Rad und ÖPNV).

Mobilitätsmanagement für Senior*innen

Senior*innen sind eine wichtige Zielgruppe des moobil+ Angebots. Die Interviews mit älteren Fahrgästen haben deutlich gemacht, dass sowohl die Kenntnissnahme als auch die Inanspruchnahme des Angebots im Fall dieser Bevölkerungsgruppe in besonderem Maße in Verbindung mit persönlichen Kontakten steht. Häufig werden Familienmitglieder, Nachbarn, Bekannte oder lokale Einzelhändler*innen in die Planung der moobil+ Nutzung einbezogen. Hinzu kommt, dass die gute Lesbarkeit des Fahrplans und weiterer Informationen eine wesentliche Rolle spielt. Es bieten sich daher folgende Handlungsansätze an:

1. Aktivierung persönlicher Netzwerke, um das Angebot bekannt zu machen und bei seiner Nutzung zu unterstützen, z. B. durch die ohnehin geplante Rekrutierung von „Mobilitätspaten“ wie im Landkreis Vechta. Als Vorbild können außerdem Projekte wie „Bus&Bahn-Team“ im Enzkreis in Baden-Württemberg (VPE, o.J.) oder das „Patenticket“ der Kölner Verkehrsbetriebe (Holz-Rau et al. 2009) dienen.
2. Aktivierung von Multiplikatoren wie z. B. Arztpraxen oder lokale Einzelhandelsbetriebe. Hier ist etwa denkbar, dass Hausärzte/-ärztinnen für ihre älteren Patientinnen und Patienten eine moobil+ Registrierung durchführen oder dass der Einzelhandel in Partnerschaft mit moobil+ Rabatte anbietet.
3. Die gute Lesbarkeit von Fahrplänen und Informationsmaterial ist für diese Kundengruppe besonders wichtig und wurde auch in den Befragungen 2022 mehrfach angemerkt. Dies betrifft nicht nur die Schriftgröße, die gute Erkennbarkeit der Telefonnummer, sondern auch vielfältige Aspekte der Gestaltung dieser Materialien (z. B. Wortwahl, Bebilderung). Vorbildcharakter hat hier etwa eine im Rahmen des Forschungsprojekts Bahn.Ville 2 am Beispiel der Taunusbahn entwickelte Informationsbroschüre, die gezielt auf die gestalterischen und inhaltlichen Ansprüche dieser Bevölkerungsgruppe eingeht (Bahn.Ville 2-Konsortium 2010, S. 79 - 81).

Eine kurzfristige Maßnahme wäre eine Neuauflage des Fahrplans gezielt für ältere Menschen. Beispielsweise könnte für jede Linie ein ‚Fahrplanplakat‘ gedruckt werden. Dieses Format empfiehlt sich besonders für ältere Menschen, die oftmals in den geführten Interviews die fehlende Übersichtlichkeit der normalen Fahrpläne bemängelten. Die Senior*innen könnten gezielt von der Mobilitätszentrale einen Hinweis auf diese neue Fahrplanart erhalten und diesen zugeschickt bekommen oder direkt von dem*der „Busfahrer*in ihres Vertrauens“ erhalten. Wichtig wäre bei dieser Art von Fahrplan, dass anstelle der platzsparenden Variante „alle 2 Stunden“ jede Uhrzeit genau aufgeführt wird. Da ältere Menschen häufig über die Mobilitätszentrale buchen, sollte zudem die Telefonnummer besonders präsent sein und sowohl auf den gedruckten Fahrplänen und Informationsmaterialien als auch an den Haltestellen deutlich hervorgehoben sein und sofort „ins Auge springen“. Eine weitere kurzfristig umsetzbare Möglichkeit stellt die Umstellung der Kontaktherstellung zur moobil+ Zentrale dar. Für ältere Personen oder Menschen mit einer Sehbehinderung wäre es von Vorteil, wenn sie nicht die „1“ oder die „2“ beim Anruf bei der moobil+ Zentrale drücken müssen, sondern dieses Vorgehen durch eine Sprachbedienung ersetzt werden würde. Mittel- bis langfristig sollte eine große Werbekampagne für die Bewohner*innen in Alten- und Seniorenheimen und deren Besucher*innen sowie über die mobilen Pflegedienste als Multiplikatoren initiiert werden. Dies könnte beispielsweise mit einer Vorstellung des Angebots bei einem sonntäglichen ‚Kaffeeklatsch‘ oder anderen Veranstaltungen in Altenheimen gemacht werden. Eine Möglichkeit wäre auch, mit einem Bus die Altenheime und Seniorenstifte abzufahren und dort jeweils zwei

Stunden den Bus vorzustellen. Dies würde den älteren Personen den „Erstkontakt“ erleichtern und Berührungsängste abbauen. Als kurz- bis mittelfristige Maßnahme sollten verstärkt Flyer in den Alten- und Seniorenheimen ausgelegt werden. Bei dieser Maßnahme sollte ebenfalls an die mobilen Pflegedienste im Landkreis gedacht werden. Diese sollten ebenfalls mit Flyern speziell für den einzelnen Patienten* die einzelne Patientin ausgestattet werden. Die zuvor genannte Maßnahme des Patenmodells wird als mittel- bis langfristige Maßnahme eingestuft. Als weitere mittel- bis langfristige Maßnahme sollte die Kooperation mit Ärzten und ärztlichen Einrichtungen (Physiotherapeuten, Fußpflege etc.) gesucht werden. Dies könnte im ersten Schritt mit der Auslage von Flyern in den Praxen beginnen. Möglicherweise könnte auch auf den Webseiten der Praxen zum Thema Anreise ein Hinweis auf moobil+ eingestellt werden.

Daneben sollten die Informationsmaterialien auf Barrierefreiheit für Seheingeschränkte überprüft werden. So sollte gerade die Telefonnummer der Mobilitätszentrale immer sofort auffallen und ausreichend groß und kontrastreich dargestellt sein, die bisher verwendeten Farben grün, orange und weiß sind teilweise nicht ausreichend voneinander abgestuft. Auch an den Haltestellen, im Internet und auf Werbebannern sollte die Telefonnummer sowie der Link zur Website auffällig und groß genug dargestellt sein. Ziel sollte sein, allen Bevölkerungsgruppen einen möglichst einfachen Zugang zu moobil+ zu ermöglichen.

Mobilitätsmanagement für Jugendliche und junge Erwachsene

Auch wenn moobil+ nicht vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist, so nutzen Schülerinnen und Schüler das Angebot in bestimmten Fällen dennoch, etwa bei unregelmäßigen Schulzeiten in Folge von Stundenausfall (VU2). In diesem Zusammenhang sei auf die zahlreichen Instrumente des schulischen Mobilitätsmanagements verwiesen (ivm Rhein-Main 2010), die aber im Zusammenhang mit moobil+ im Landkreis Cloppenburg keinen Schwerpunkt bilden sollten, als Maßnahme zur Förderung der ÖPNV-Nutzung sowie weiterer umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Schulweg aber durchaus von Interesse sein können. Zudem wird das moobil+ Angebot auch von Auszubildenden genutzt. Als kurz- bis mittelfristige Maßnahme wird eine direkte Einbindung des moobil+ Angebots auf den Websites der VHS oder Kreishandwerkerschaft sowie großer Arbeitgeber vorgeschlagen. Beispielsweise könnte unter der jeweiligen Rubrik „Anfahrt/Anreise“ ein Link oder ein direkter Hinweis auf das moobil+ Angebot hinweisen. Hierzu sollte vorab geklärt werden, ob in unmittelbarer Nähe der Ausbildungsstellen der Kreishandwerkerschaft Bushaltestellen von moobil+ vorhanden sind. Auch in der Haushaltsbefragung 2022 zeigt sich, dass Auszubildende zu den Gruppen gehören, die ein großes Interesse an der Nutzung von moobil+ haben. Dies verdeutlicht, dass es lohnen kann auf Auszubildende, Berufsschulen und Ausbildungsbetriebe zuzugehen und Ihnen die Nutzung von moobil+ für den Weg zur Schule oder zum Arbeitsplatz näher zu bringen.

Mobilitätsmanagement für Berufstätige / Arbeitnehmer*innen

Die Ausrichtung von moobil+ auf die Anforderungen von Berufstätigen wird in den qualitativen Interviews als ausbaufähig beschrieben. Als zentrale Maßnahmen sind hier eine bessere Abstimmung des Fahrplans auf den Schichtbetrieb großer Arbeitgeber*innen (MZ, VU1, 2) sowie die Anbindung von Gewerbegebieten (VU3) zu nennen, sofern dies mit den gegebenen Ressourcen darstellbar ist. Darüber hinaus sollten die Zeiten dahingehend überprüft werden, dass man morgens früh genug in die zentralen Orte (Cloppenburg, Friesoythe, Lönigen) hineinfahren kann. So wäre es beispielsweise sinnvoll, einige Touren anstatt in Cloppenburg an anderen Orten zu beginnen (z. B. in Cappel), sodass die ersten Fahrten am frühen Morgen von den Wohnsiedlungen in die Zentren führen. Perspektivisch bieten sich zudem zahlreiche Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements an, die in den meisten Fällen zwar nicht von der Kreisverwaltung oder der Mobilitätszentrale selbst durchgeführt, aber von ihnen angeregt und vorgeschlagen werden können:

1. Das zuvor erwähnte Patenmodell kann auch innerhalb von Betrieben angewendet werden. Neue Mitarbeiter*innen werden dann von ihren Kolleg*innen über moobil+ und ggf. weitere Mobilitätsangebote informiert. Dies kann mit Schnupperangeboten oder Jobtickets verbunden werden. Entsprechende Initiativen wurden mit dem Schwerpunkt Radverkehr in Hessen etwa im Rahmen des Programms „bike+business“ umgesetzt. Gerade für größere Betriebe kann sich ein solches Engagement auch finanziell lohnen, wenn so etwa die Anzahl der notwendigen Parkplätze reduziert werden kann (VU2).

2. Die Förderung nachhaltiger Mobilität auf dem Weg zur Arbeit oder auf Dienstwegen kann auch über einen inner- und überbetrieblichen Wettbewerbsansatz gefördert werden. Bei dem von ADFC und AOK gemeinsam organisierten Programm „mit dem Rad zur Arbeit“ sammeln etwa Teams, zusammengestellt aus Arbeitskolleg*innen, jeweils möglichst viele Fahrrad-Kilometer. Dieser Ansatz könnte auch auf Angebote wie moobil+ übertragen werden und durch Prämierung der erfolgreichsten Teams durch die Geschäftsführung gefördert werden.

3. Einer der größten öffentlichen Arbeitsgeber im Landkreis ist die Kreisverwaltung selbst. Sie kann im Sinne eines eigenen betrieblichen Mobilitätsmanagements die Nutzung von moobil+ unter ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern fördern. Dies hätte einen enormen Vorbildcharakter im Sinne von „Seht her, wir sind so sehr von unserem eigenen Angebot überzeugt, dass wir es auch selbst nutzen“.

Als mittel- bis langfristige Maßnahme wird vorgeschlagen, an die großen Arbeitgeber*innen in der Region heranzutreten. Dazu könnte unter anderem die Firma Wernsing zählen. Unter anderem sollte auch die Kreisverwaltung als Arbeitgeber für viele Bürger*innen selbst als Vorbild mehr Werbung für das neue Angebot machen. Zum einen könnten personenspezifische Werbeaktionen initiiert werden, wie beispielsweise Plakataktionen mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kreisverwaltung, aber auch einzelnen Bürgermeistern oder sonstigen regional bekannten Personen. Derartige Initiativen können verbunden werden mit der Bekanntmachung bestehender oder geplanter Jobticketangebote. Dies stellt eine gute Werbung und Basis für Gespräche mit anderen Firmen für mögliche Jobticketkontingente dar. Mittel- bis langfristig wäre die Förderung des Mobilitätsmanagements wichtig. Hierzu könnten beispielsweise in der Kreisverwaltung Wettbewerbe gestaltet werden, entweder mit Bezug auf bestehende Konzepte von AOK und ADFC oder in Form eines eigenen, lokal organisierten Wettbewerbskonzepts. So könnten z. B. in Kooperation mit lokalen Gewerbetreibenden Preise für Personen ausgeteilt werden, die eine bestimmte Anzahl von Kilometern mit dem Bus und/oder dem Fahrrad zur Arbeit und an Dienstwegen zurücklegen. Dies stellt nicht nur einen Anreiz für die Beschäftigten der Kreisverwaltung selbst dar, sondern hat auch eine Vorbildfunktion für die Unternehmen im ganzen Landkreis Cloppenburg. Es könnte durchaus ein Wettbewerb der ‚Unternehmen‘ entstehen, dessen Sieger/in an einem „Tag der Mobilität“ bekannt gegeben wird.

Mobilitätsmanagement für Geflüchtete

In den 2022 geführten Interviews konnten Geflüchtete als wichtige Nutzendengruppe von moobil+ identifiziert werden. Um Geflüchteten einen möglichst einfachen Zugang zu moobil+ zu ermöglichen, ist zu empfehlen, die Informationsmaterialien möglichst unkompliziert und einladend zu gestalten, sodass Geflüchtete sich von moobil+ angesprochen fühlen. Die gezielte Ansprache und das Verteilen von Informationsmaterialien über Flüchtlingsheime oder Behörden kann einen Beitrag dazu leisten mehr Geflüchtete für moobil+ zu gewinnen. Neben übersichtlichen Informationsmaterialien, die bereits auf verschiedenen Sprachen verfügbar sind, sollte auch die Online-Buchung mindestens auf Englisch und gegebenenfalls auf anderen Sprachen möglich sein. Derzeit ist es zwar möglich andere Sprachen auf der Website einzustellen, die Buchung ist jedoch nur auf Deutsch möglich. Um Missverständnisse bei der Buchung und nicht erfüllte Fahrtwünsche zu vermeiden, ist eine mehrsprachige Buchungsmöglichkeit zu empfehlen.

3.2 Planung des Verkehrsangebots

Die folgenden Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes sind abgeleitet aus den Rückmeldungen der Projektbeteiligten (Mobilitätszentrale, Verkehrsunternehmen, Fahrerinnen und Fahrer) und der Fahrgäste, wie sie im Rahmen der qualitativen Interviews sowie der Dokumentation von Rückmeldungen durch die Mobilitätszentrale in Cloppenburg erfasst werden konnten. Zudem wurde evaluiert, welche Vorschläge aus den Interviews 2020 bereits umgesetzt wurden bzw. nicht umgesetzt werden konnten. Die Prüfung kann eine systematische Verkehrsplanung nicht ersetzen, dient aber dazu, die Vorschläge der Fahrgäste und Projektbeteiligten ernst zu nehmen und nach Prüfung ggf. auch umzusetzen. Die Rückmeldungen beziehen sich vor allem auf die Linienführung, die Fahrplangestaltung, das Haltestellenangebot sowie die Umsteigebeziehungen zwischen moobil+ Linien untereinander sowie zu den Bus- und Bahnlinien des Regionalverkehrs. Wir haben die eingegangenen Rückmeldungen hinsichtlich Validität und Relevanz geprüft, indem wir sie mit den bestehenden Fahrplänen, Haltestellenstandorten und Linienführungen verglichen haben.

Zudem haben wir festgehalten, wie oft gleiche oder ähnliche Anmerkungen eingegangen sind. Weiterhin haben wir überprüft, inwieweit die jeweilige Rückmeldung mit den Planungskriterien des Feinkonzepts für moobil+ im Landkreis Cloppenburg (mobil:plus 2019) vereinbar ist. Die gilt insbesondere für das dort festgelegte Planungsziel, dass alle Bewohnerinnen und Bewohner des Landkreises einen Bahnhof, ihr Orts- bzw. Stadtzentrum, die Kreisstadt Cloppenburg sowie die jeweils nächstgelegene Stadt im Landkreis (Cloppenburg, Lönigen, Friesoythe) erreichen sollen (ebd., S. 2). In Abwägung dieser Prüfkriterien ergibt sich eine Auswahl und Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Nachfolgend stellen wir die Maßnahmen dar, die nach dem Prüfprozess zur kurz- und mittelfristigen Umsetzung empfohlen werden, geordnet nach strategischen Zielen. In den Interviews 2022 wurden im Vergleich zu den Interviews 2020 deutlich weniger Anpassungsvorschläge vorgebracht, dies verdeutlicht den Erfolg der umfangreichen Fahrplananpassungen von April 2022. Viele Anpassungsvorschläge bezogen sich auf die Änderung von Bedarfshaltestellen zu festbedienten Haltestellen und umgekehrt. Eine ausführliche Auflistung aller Verbesserungsvorschläge inkl. der Prüfung und Priorisierung durch das Projektteam liegt der Auftraggeberin vor. Die aus der ersten Befragungswelle stammenden und vielfach bereits umgesetzten Verbesserungsvorschläge liegen der Auftraggeberin ebenfalls vor.

Linienführung und Haltestellenangebot

a) Anbindung von Einrichtungen des Gesundheitswesens

Es ist auffällig, dass im Zuge der Rückmeldungen zu Linienführung und Haltestellenangebot häufig eine bessere Anbindung von Einrichtungen des Gesundheitswesens, d. h. insbesondere von Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen sowie Arztpraxen, vorgeschlagen wird. Diesem Bedarfsfeld kommt unserer Ansicht nach eine besondere Bedeutung zu, da die genannten Einrichtungen vorrangig von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen und somit einer der zentralen Zielgruppen des moobil+ Angebots aufgesucht werden. Viele der 2020 ermittelten Vorschläge konnten in den Fahrplananpassungen im April 2022 bereits umgesetzt werden. In den Interviews 2022 äußerten sich einige Fahrgäste diesbezüglich positiv. Dennoch wurden vereinzelte weitere Anbindungen gewünscht, in Tabelle 14 sind die Anmerkungen dargestellt, die bei der Prüfung der Wünsche als hoch priorisiert worden sind.

Nach der Verifizierung der eingegangenen Rückmeldungen lassen sich hierzu drei Handlungsansätze ableiten:

1. Im Rahmen der Fahrplananpassungen von April 2022 wurden mehrere Anbindungen an Krankenhäuser und Gesundheitseinrichtungen geschaffen. In den Interviews 2022 wurden zu Anbindungen dieser Art nur wenige Vorschläge gemacht, dies deutet auf einen Erfolg der bestehenden Anbindungen hin. Konkret wurde eine neue Haltestelle Ramsloh Bahnhof vorgeschlagen sowie eine bessere Erreichbarkeit der Haltestelle Innenstadt/Krankenhaus an der M12. Beide Vorschläge wurden als hoch priorisiert. Auch wenn keine weiteren Vorschläge zur Anbindung von Gesundheitseinrichtungen gemacht wurden, sollte diese weiterhin berücksichtigt werden, insbesondere bei Neueröffnungen oder Standortwechseln.

2. Eine zweite Gruppe von Rückmeldungen bezieht sich auf Einrichtungen des Gesundheitswesens, die zwar nicht an das moobil+ Angebot angebunden sind, aber mit Linienbussen angemessen zu erreichen sind. Hier ist kurz- bis mittelfristig eine Anpassung der entsprechenden Kommunikations- und Informationsmaterialien zu empfehlen. Schon die Erstellung eines gemeinsamen Liniennetzplans, der moobil+ und Linienbusangebote auf Kreis- und Gemeindeebene integriert darstellt, sowie Informationsmaterialien, mit denen die Erreichbarkeit von Einrichtungen des Gesundheitswesens in den Mittelpunkt gestellt wird („Mit moobil+ zum Arzt“), etwa in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Trägergesellschaften, können hier hilfreich sein.

3. Einige Rückmeldungen bezogen sich auch auf die Nutzung von moobil+ für Arztbesuche. In den speziellen Fällen haben sich die Anliegen als wenig dringlich erwiesen, etwa weil die genannte Praxis gut mit einem Linienbus erreichbar ist. Trotzdem empfehlen wir die Erreichbarkeit von Haus- und Fachärzten sowie weiteren Einrichtungen des Gesundheitswesens auch langfristig systematisch im Blick zu behalten, gerade vor dem Hintergrund des Ärztemangels in vielen ländlichen Regionen Deutschlands. Hierzu wäre etwa die Definition eines spezifischen Versorgungsziels (z. B. Erreichbarkeit des nächsten Hausarztes mit öffentlichen Verkehrsmitteln in höchstens xx Minuten) sowie eine detaillierte und GIS-gestützte Erreichbarkeitsanalyse zu empfehlen. Dabei sind auch die zukünftigen Entwicklungen der Versorgung mit Einrichtungen und Dienstleistungen zu berücksichtigen (z. B. Szenarien und Prognosen zu Praxisschließungen, Zusammenlegung von Einrichtungen etc.)

Tabelle 14: Bedarfsfeld Erreichbarkeit von Einrichtungen des Gesundheitswesens: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben

Bedarfsfeld: Erreichbarkeit von Einrichtungen des Gesundheitswesens		
seit letztem Bericht umgesetzt	kurz- bis mittelfristig umsetzbar	langfristig umsetzbar
Direkte Anbindung* von - Krankenhaus Friesoythe, M03 - Krankenhaus Lönigen, M07 - Krankenhaus Cloppenburg (200m, M10) - Lindern, Altenheim, Pingel Anton: Angebunden durch Lindern Bahnhof (130m, M06) - Ortsring Caritas (in Cloppenburg) (M10)	- Anbindung von Str. Michaelsstift in Strücklingen (S90) und Altenheim Am Walde in Cloppenburg (M10) ist angemessen, wird aber als z.T. als unzureichend wahrgenommen. - Anpassung der Informationsmaterialien (S90) und Fahrplananpassung (M10) sind zu empfehlen. Strücklingen, Cloppenburg - Gesundheitszentrum (fit, gesund und munter) direkt anfahren: Ein Halt an der Haltestelle Ramsloh Bahnhof wird als sinnvoll eingeschätzt.	- Erreichbarkeit von Einrichtungen des Gesundheitswesens als Planungsziel in das Feinkonzept von moobil+ übernehmen. Durchführung einer Bestandsaufnahme und Erreichbarkeitsanalyse als Grundlage zur systematischen Anpassung des Angebots.

	- M12: Verbesserung der Sichtbarkeit der Haltestelle Krankenhaus/Innenstadt	
--	---	--

*Angabe in Klammern: (nächstgelegene Haltestelle in Metern, wenn vorhanden, moobil+ Linie/n, die zur Anbindung in Frage kommt), Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben

b) Pendlerbezogene Verkehrsangebote (räumliche und zeitliche Angebotsausweitung)

Dieses Bedarfsfeld soll an dieser Stelle aus zwei Perspektiven betrachtet werden. Zuerst wird auf die Anbindung der Gewerbegebiete und großen Arbeitgeber in der Region eingegangen, anschließend wird die Anpassung der Taktung sowie die Anbindung der zuvor genannten Quell- und Zielorte thematisiert. Das Feinkonzept zur Planung von moobil+ stellt entsprechend der Zielvorgaben des Landkreises Cloppenburg die Erreichbarkeit der nächsten Stadt, der Kreisstadt Cloppenburg und des nächsten Bahnhofs in den Mittelpunkt. Als Grundlage für die Entwicklung des Feinkonzepts wurden auch die Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises herangezogen. Zudem ist der Fahrplan von moobil+ teilweise nicht auf den Schichtbeginn großer, teilweise dezentral gelegener Arbeitgeber wie etwa Amazon am Rand von Cloppenburg oder dem Nahrungsmittelhersteller Wernsing in Essen-Addrup abgestimmt. Dies ist im Feinkonzept zum moobil+ Angebot auch nicht vorgesehen. Eine Abweichung von den Vorgaben des Feinkonzepts würde daher andere Nachteile im Falle der rechtzeitigen Anbindung von Wernsing etwa für die Anbindung an die NordWestBahn am Bahnhof Essen mit sich bringen. Systematisch ist dieser Zielkonflikt also nur lösbar im Rahmen einer mittel- bis langfristigen Weiterentwicklung der Zielvorstellungen des Landkreises und damit des Feinkonzepts, etwa durch die Aufnahme weiterer Planungsziele wie der angemessenen Erreichbarkeit von Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern. An vielen Stellen regen Nutzer*innen die Ausweitung der Bedienungszeiträume morgens an. Für diese Fahrgäste werden die ersten moobil+ Fahrten zum Teil zu spät angeboten, um rechtzeitig am Arbeitsplatz zu sein. Eingaben gibt es hierzu u. a. für die Linie M11. Langfristig sollte das Angebot überarbeitet werden, indem Angebote bereits gegen 5:00 Uhr verkehren und eine Verdichtung auf einen 60 Min.-Takt morgens angestrebt wird. So verkehrt beispielsweise zwischen Emstek und Cloppenburg der erste Bus der Linie 970 um 7:20 Uhr, die M11 setzt erst um 8:20 Uhr Richtung Cloppenburg ein. Hier wäre eine frühere Fahrt sinnvoll. Zumal davon auszugehen ist, dass die Lastrichtung morgens Richtung Cloppenburg besteht. Richtung Emstek besteht bereits um 6:00 Uhr eine Fahrmöglichkeit. Es wird vorgeschlagen, die Fahrtrichtung der ersten Fahrt entsprechend zu tauschen. Auch die erste Fahrt der M03 von Garrel in Richtung Friesoythe verkehrt erst gegen 7:35 Uhr. Ähnlich verhält es sich auf der M12. Diese fährt morgens erst um 08:15 von Cappeln nach Cloppenburg, dies ist für viele zu spät, um mit moobil+ den Weg zur Arbeit zurückzulegen.

Tabelle 15: Bedarfsfeld Anbindung von Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben

Bedarfsfeld: Anbindung von Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern		
Seit letztem Bericht umgesetzt	Noch nicht umgesetzt – kurzfristig umsetzbar	mittel- bis langfristig umsetzbar
- Anbindung der Gewerbegebiete in Friesoythe-West und Cloppenburg-Emsteker Straße und Brookweg : neu eingerichtet: Cloppenburg Otto-Hahn-Straße und Cloppenburg Lankumer Ring/Jobcenter - Stadtbus in Cloppenburg auch zum Gewerbegebiet, den südlichen Teil besser abdecken: Eine Bedarfshaltestelle im Bereich Hunterstraße/Westallee wäre anzustreben.	- Cloppenburg, Brookweg: Soll durch Stadtbuserweiterung umgesetzt werden - Scharrel, Hollenbrand (M03): Scharrel Grundschule noch nicht umgesetzt - Neue Haltestellen bei großen Arbeitgebern: Soll durch Stadtbuserweiterung in Cloppenburg umgesetzt werden	- Systematische Anbindung von Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern Soll durch Stadtbuserweiterung in Cloppenburg umgesetzt werdenDieses als Planungsziel in das Feinkonzept aufnehmen: Noch nicht umgesetzt

Tabelle 16: Bedarfsfeld Ausweitung der Bedienungszeiträume, Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben

Bedarfsfeld: Ausweitung der Bedienungszeiträume	
mittelfristig umsetzbar	langfristig umsetzbar
- Überprüfung der Bedienzeiten hinsichtlich der Lastrichtungen. Einsatz von moobil+ morgens Richtung Cloppenburg/Friesoythe gegen 6:00 Uhr (anstatt ersten Fahrens zu dieser Zeit aus Cloppenburg raus): Bis März 2024 erstmal nicht umsetzbar - Alternativ Ausweitung von Bedienzeiten morgens: Bis März 2024 erstmal nicht umsetzbar - M12: In Cappeln um 06:45 anfangen, Kunden wollen morgens nach CLP fahren: Ab Cappeln erste Fahrt um 8:15, sinnvoll wäre eine Ausweitung auf den Zeitraum 6-20 Uhr: Vermutlich bis März 2024 erstmal nicht umsetzbar	- Betriebsstart bereits um 5:00 Uhr: Bis März 2024 erstmal nicht umsetzbar, ggf. bei anschließender Verstetigung umsetzbar, wenn politischen Beschlüsse und Haushalte dafür vorliegen - 60 min.-Takt zu verkehrsstarken Zeiten (voraussichtlich 5:00-8:00 Uhr): Bis März 2024 erstmal nicht umsetzbar, ggf. bei anschließender Verstetigung umsetzbar

c) Anbindung der zentralen Innenstadtbereiche in Cloppenburg, Friesoythe und Lönigen

Im Spiegel der Interviews wurde deutlich, dass in Cloppenburg, Friesoythe und Lönigen die zentralen Bereiche der jeweiligen Innenstadt besser angebunden sein könnten. Beispielsweise liegen die zentralen Haltepunkte in Cloppenburg, der Bahnhof und der ZOB, mehr als 500 m von der Fußgängerzone entfernt. Die Flexibilität der moobil+ Linien sollte dazu genutzt werden, den Fahrgast möglichst nah an

zentrale Orte transportieren zu können. Damit hat der Fahrgast ähnliche Vorteile wie der motorisierte Verkehr, der durch zentrale Parkplätze teilweise eine höhere Erreichbarkeit bietet als der ÖPNV. Für Cloppenburg wird daher zur Prüfung vorgeschlagen, Bedarfshaltestellen an den Ausläufern der Fußgängerzone einzurichten, beispielsweise Mühlenstraße/Bürgermeister-Heukamp-Str., Lange Str./Soester Str. Auch die Mitbedienung der Citybushaltestelle Bahnhofstraße/Mühlenstraße wird in diesem Kontext zur Prüfung vorgeschlagen. Zur Anbindung weiterer zentraler Orte werden des Weiteren (Bedarfs)Haltestellen in Friesoythe, Höhe Lange Straße und in Lönigen am Marktplatz angeregt. Diese Empfehlung erfolgt in dem Bewusstsein, dass gerade in Innenstadtlagen aufgrund des begrenzten Platzangebots und ggf. infolge von Eigentumsverhältnissen Haltestellenstandorte nicht immer am idealen Standort zu realisieren sind. Andererseits können gerade Bedarfshaltestellen minimal invasiv gestaltet werden, so dass eine kurzfristige Realisierung in jedem Fall geprüft werden sollte.

Tabelle 17: Bedarfsfeld Anbindung der zentralen Innenstadtbereiche in Cloppenburg, Friesoythe und Lönigen: Evaluation der Veränderungen seit dem letzten Bericht

Bedarfsfeld: Anbindung der zentralen Innenstadtbereiche in Cloppenburg, Friesoythe und Lönigen		
Seit letztem Bericht umgesetzt	kurzfristig umsetzbar	mittel- bis langfristig umsetzbar
- Durchbindung M11 bis Marktplatz oder ZOB in Cloppenburg - Anbindung Arbeitsagentur, Cloppenburg: Umgesetzt: Neue Haltestelle Lankumer Ring	- Fahrplanänderung (M10) zuerst Innenstadt dann Bahnhof anfahren: Route der M10 ist bereits flexibel, die geplante Stadtbuserweiterung kann hier ggf. für eine weitere Flexibilisierung sorgen	-

d) Freizeitverkehr und touristische Nutzungen

Im Zusammenhang mit Freizeitverkehr, Naherholung und Tourismus wird in den eingegangenen Rückmeldungen immer wieder das Naherholungsgebiet rund um die Thülsfelder Talsperre inkl. Tierpark, Jugendherberge, Campingplätze und weiterer Beherbergungsbetriebe genannt. Die großräumige Erschließung ist durch die Linien S90, 900 sowie die Linien M03 und M09 gewährleistet. Von hier bestehen Direktverbindungen in Richtung Cloppenburg, zum Tierpark und Friesoythe. Zu manchen Zielen in diesem Erholungsgebiet sind aber teilweise noch beträchtliche Fußwege zurückzulegen. Im Rahmen der im Jahr 2022 geführten Gespräche wurde zudem der Wunsch nach einer Anbindung der Gemeinde Saterland an die Thülsfelder Talsperre geäußert. Mittelfristig ist zu prüfen, ob eine solche Verbindung in das bestehende Linienkonzept, etwa durch eine Verknüpfung der Linien M01 und M03, integriert werden könnte. Vor Ort (insbesondere im Bereich der Campingplätze) sollte sichergestellt werden, dass die moobil+ Haltestellen auch von ortsunkundigen Personen durch Ausschilderung gefunden werden können. Die Integration in die Umlaufplanung und die bauliche Realisierbarkeit der Haltestellen in diesem Bereich wäre zu prüfen.

Mittel- bis langfristig ist die Aufnahme des Planungsziels „Anbindung von Freizeitzielen“ in das Feinkonzept von moobil+ zu empfehlen, insbesondere wenn eine Ausweitung des moobil+-Angebots auf das Wochenende in Erwägung gezogen wird.. Bei den vergangenen Fahrplananpassungen konnten bereits mehrere Freizeitziele an moobil+ angebunden werden (s. Tabelle 18). Die Anbindung von Freizeitzielen sollte weiterhin angestrebt und kontinuierlich weiterentwickelt werden. Ebenfalls im Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr zu nennen ist der für verschiedene Relationen vorgebrachte Vorschlag, das

moobil+ Angebot auf das Wochenende auszuweiten. Eine solche Angebotsausweitung ist im Feinkonzept für moobil+ nicht vorgesehen. Langfristig wäre aber zu prüfen, ob ein solches Angebot darstellbar ist, ggf. auch unter Einbindung von Taxiunternehmen und Mitnahmeangeboten. Der Bedarf nach einem Angebot in den Abendstunden und an den Wochenenden wird in den im Jahr 2022 geführten Gesprächen bekräftigt. Es ist zu prüfen, wie ein solches Angebot wirtschaftlich darstellbar ist.

Tabelle 18: Bedarfsfeld Freizeitverkehr und touristische Nutzungen: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben

Bedarfsfeld: Freizeitverkehr und touristische Nutzungen		
Bereits umgesetzt	Kurzfristig umsetzbar	mittel- bis langfristig umsetzbar
- Verknüpfung der Linien M03 und M09 an der Jugendherberge Thülsfelder Talsperre oder bessere Verknüpfung der M03 mit dem Regionalbusverkehr, jeweils mit kurzen Umsteigezeiten aus und nach Cloppenburg [ist mit zusätzlicher Haltestelle auf beiden Linien ab dem 14.12.2020 umgesetzt worden] - Einrichtung einer Bedarfshaltestelle am Freibad in Lastrup (M13) [ist mit Fahrplanänderung der M13 am 15.03.2021 erfolgt] - Anbindung des Hallenbades in Lönningen durch die Linie M07 in den Taktlücken der Linie 928: Mit der Haltestelle Lönningen Schulzentrum Ringstraße angebunden - Anbindung zwischen Lindern und Lönningen (Gymnasium Ringstraße) (M06): Wurde auf die Linie der M06 aufgenommen	- Ausschilderung der Haltestelle „Angelbecker Str./ALDI“ vom Freibad Lönningen aus (M07)	- Systematische Erfassung und Anbindung von Freizeitzielen und Sportstätten als Planungsziel bei Weiterentwicklung des Feinkonzepts: Kontinuierlich in Arbeit - Prüfung einer Erweiterung des moobil+ Angebots um Wochenendverkehre: Erst nach Verstetigung möglich, wenn politische Beschlüsse vorliegen und Haushalt geklärt ist - Prüfung der Bedienung Ambühren – Kellerhöhe am Wochenende (M10): Erst nach Verstetigung möglich, wenn politische Beschlüsse vorliegen und Haushalt geklärt ist - Prüfung Cloppenburg – Langförden (M11) an den Wochenenden anzubieten: Erst nach Verstetigung möglich, wenn politische Beschlüsse vorliegen und Haushalt geklärt ist - Bessere Verbindung von Saterland mit Freizeitzielen im Landkreis: Verknüpfung M01 und M03 / Studentakt S90

e) Konzeption von moobil+ als zweite Netzebene und Anschlusssicherung

Die Umsteigerelationen zwischen dem moobil+ Angebot und den Regionalbussen sowie der NordWest-Bahn werden unterschiedlich bewertet. Im Einklang hiermit hat die Überprüfung der Rückmeldungen von Fahrgästen und Projektbeteiligten ergeben, dass die Anschlusszeiten variieren. Während etwa an den Bahnhöfen in Cloppenburg und Essen meist angemessene Übergangszeiten festgestellt wurden, fällt auf, dass an der Haltestelle „Barßel, Bahnhof“ die Übergangszeiten von der Linie M02 zu den Regionalbussen nach Friesoythe/Cloppenburg (S90), Oldenburg (380) und Westerstede (360)

vergleichsweise lang sind und nach Möglichkeit angepasst werden sollten. Gut bewertet werden dagegen bestehende Übergänge zwischen zwei moobil+ Linien (z. B. M05 und M06 in Lindern).

Die Konzeption als zweite Netzebene sieht vor, dass nur dann Parallelverkehre von Regionalbussen und moobil+ Fahrten möglich sind, wenn sich die Taktzeiten gegenseitig ergänzen. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Bösel und Friesoythe verkehren jedoch die Linien 900 und M04 in kurzen Abständen hintereinander. Hier ist zu prüfen, ob eine Fahrplananpassung zu einer Entzerrung beitragen kann. Langfristig ist zu prüfen, inwiefern die Integration der beiden Netzebenen, z. B. durch einen integralen Taktfahrplan, ein einheitliches Tarifsystem und einen gemeinsamen Liniennetzplan verbessert werden kann. Die bestehenden Regionalbuslinien weisen weiterhin Optimierungspotenzial auf. Besonders über die Landkreisgrenzen hinaus sind die Verbindungen ausbaufähig. Hier sollten taktverdichtete, mit moobil+ abgestimmte Verbindungen geschaffen werden. Insgesamt bestehen durch die NordWestBahn und Buslinien bessere Nord-Süd-Verbindungen als Ost-West-Verbindungen. Die Anbindung an die Nachbarlandkreise im Westen (Landkreis Emsland) und Osten (Vechta) sollte maßgeblich verbessert werden. Die Entwicklung eines integrierten Gesamtkonzepts, das die NordWestBahn, die Regionalbuslinien und das moobil+-Angebot umfasst, ist aus Gutachtersicht die zentrale Zukunftsaufgabe zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Cloppenburg. Dabei sind Netz- und Taktentwicklung, die Vereinheitlichung des Tarifsystems sowie entsprechende Marketing- und Werbemaßnahmen aufeinander abgestimmt fortzuentwickeln.

Tabelle 19: Bedarfsfeld Zweite Netzebene und Anschlusssicherung: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben

Bedarfsfeld: Zweite Netzebene und Anschlusssicherung		
Bereits umgesetzt	kurzfristig umsetzbar / kann nicht umgesetzt werden	mittel- bis langfristig umsetzbar
- Überprüfung der Realisierbarkeit des Lückenschlusses zwischen den Linien M02 und M03 in Kamperfehn [seit 01.04.2022 umgesetzt] - Überprüfung der Realisierbarkeit des Lückenschlusses zwischen Lindern (M05, M06) und Lastrup (M13) in den Taktlücken des dort unregelmäßig verkehrenden Linienbusses. [seit 01.04.2022 umgesetzt] - Prüfung der besseren Anbindung/Verbindung zwischen im Gebiet Barßel, Ramsloh und Elisabethfehn und Friesoythe [ab 01.04.2022 umgesetzt: Verbindungen M01, M02, M03] - Prüfung Linienenerweiterung / neue Linie Lönigen – Cloppenburg ZOB – Emstek (M07/M11): M07 wurde nach Quakenbrück erweitert, Verknüpfung	- Prüfung einer Fahrplananpassung zur Entzerrung des Parallelverkehrs der Linien 900 und M04 zwischen Bösel und Friesoythe: Wird zeitnah umgesetzt - Prüfung einer Fahrplananpassung zur Verbesserung der Umsteigzeit in Langförden von Cloppenburg nach Vechta (Linie M11): Ist umlauftechnisch nicht besser umsetzbar - Prüfung einer Fahrplananpassung zur Verbesserung der Umsteigzeit am Bahnhof in Essen (Oldb.) für den Umstieg in Richtung Osnabrück/Wilhelmshaven (Linie M08): Ist nicht besser umsetzbar - Prüfung Verlängerung M08 von Brookstreek nach Quakenbrück: nicht möglich, da M08 jetzt an Lüsche anbindet	- Anpassung der Übergangszeiten zwischen der Linie M02 und den Regionalbussen nach Friesoythe, Cloppenburg, Oldenburg und Westerstede an der Haltestelle „Barßel Bahnhof“: Ist umlauftechnisch nicht besser umsetzbar - Einführung eines integralen Taktfahrplans mit definierten Verknüpfungspunkten zwischen erster und zweiter Netzebene: In Planung - Bessere Verbindung zwischen Lönigen und Meppen: Neue Regionalbuslinie etablieren - Reaktivierung der Schienenstrecke von Cloppenburg nach Friesoythe: Sinnvoll und schafft damit ein Grundangebot im ÖPNV, wovon der regionale Busverkehr und insbesondere der Flächenverkehr von moobil+ nur profitieren kann. Langfristig

mit M13 erfolgt, die nach Cloppenburg fährt - Prüfung Anbindung an Hemmelte mit der [durch Linienverlängerung M13 seit 15.März 2021 umgesetzt] - Prüfung Anbindung Bevern – Cloppenburg: Bevern Kirche ist angebunden - Prüfung Anbindung Essen, Ortsteil Ah- ausen [ab 01.04.2022 umgesetzt]	- M04 bis zur Haltestellen Rothe Erde verlängern (hinter Petersdorf): Anbindung an 280 nach Oldenburg schaffen - Erlaubnis für moobil+ auch an Haltestellen der 900 oder S90 zu halten, (u.a. auf M01): Regionalbus und Flächenverkehr (moobil+) sollten keine abgeschlossenen eigenen Systeme darstellen, sondern maximal vernetzt sein. Große Kanabalisierungseffekte werden nicht gesehen, vielmehr wird die Chance gesehen, durch gebündeltes Angebot mehr potenzielle Fahrgäste anzusprechen. Es ist zu prüfen, inwieweit eine solche Angebotsausweitung mit dem Feinkonzept von moobil+ in Einklang gebracht werden kann. - Umstieg zwischen M02 und Regionalbussen an Haltestelle Barßel Bahnhof: Die Verbesserung von Anschlüssen in Form kürzerer Umsteigezeiten ist zu prüfen.	sollte auch Friesoythe – Westerstede-Ocholt reaktiviert werden. Die aktuelle Gütertrasse und der abgebaute Abschnitt zwischen Sedelsberg und Frisoythe sollte mindestens gesichert werden (Trasenfriehaltung) - Reaktivierung der Schienenstrecke von Cloppenburg nach Meppen: Sinnvoll, Bahnstrecke geht allerdings trassentechnisch von Essen (Oldenburg) aus und kann nur mit Kopf machen in Essen aus Cloppenburg befahren werden. Als Vorlaufbetrieb ist eine stündliche Buslinie zu empfehlen. - Regelmäßigere Taktung der Regionalbusse, Anbindung über Landkreisgrenzen hinaus: Sinnvoll. Grundtakt von 60 min. mit wenigen starken Achsen als Zulauf auf den SPNV, dazu moobil+ mit 60 min. Takt Mo-So als bedarfsgerechtes und dennoch attraktives Zielszenario.
--	---	--

Die Reaktivierung von Schienenstrecken könnte außerdem dazu beitragen, den ÖV im Landkreis Cloppenburg attraktiver zu machen. Für viele Menschen ist Zug fahren deutlich attraktiver als Bus fahren („Schienenbonus“) Dies hängt möglicherweise mit einer kürzeren Reisezeit oder einem höheren Reisekomfort zusammen. Der Nachteil der vergleichsweise teuren und langwierigen Errichtung der Schieneninfrastruktur fällt bei Streckenreaktivierungen weniger stark ins Gewicht. In Verbindung mit einem guten Regionalverkehr kann sich auch moobil+ weiter etablieren. Zudem äußerten einige Befragte, dass sie häufiger den Zug nutzen und dafür moobil+ als Zubringer verwenden würden. Demnach sollte die Machbarkeit und Umsetzung der Reaktivierung der Strecke von Cloppenburg nach Friesoythe (NWZ 2022) sowie der Strecke von Essen nach Meppen geprüft werden.

Die bisherigen kreisübergreifenden Verbindungen, etwa nach Quakenbrück, werden allein vom Landkreis Cloppenburg finanziert (VU4). Um eine tragfähige Finanzierung auch für weitere kreisübergreifende Verbindungen sicherzustellen, ist ein Ausbau von Finanzierungsvereinbarungen zwischen den Landkreisen zu empfehlen. Dabei ist zu prüfen, inwiefern das Land Niedersachsen hier eine unterstützende und koordinierende Rolle übernehmen kann. Generell zeigt sich, dass die Konzeption der beiden Netzebenen als ein integriertes ÖPNV-System in der Wahrnehmung vieler Nutzerinnen und Nutzer noch nicht vollständig angekommen ist.

f) *moobil+ auf Achsen von Buslinien*

Verschiedene Wünsche beziehen sich auf die Linienenerweiterung auf Achsen, auf denen bereits Buslinien verkehren. Auf einigen dieser Achsen, wie zwischen Elisabethfehn und Friesoythe (Linie 905), Lindern und Lastrup (Linie 930), Bakum (Kreis Vechta) und Essen (Oldenburg) oder dem Essener Ortsteil Ahausen (Linie 916) sind die Angebote nicht durchgehend oder werden nur zu wenigen Tageszeiten betrieben. Im Rahmen der Netzentwicklung und basierend auf den genehmigungsrechtlichen Möglichkeiten sollte geprüft werden, inwiefern auf diesen Korridoren das moobil+-Angebot die Busverkehre zu verkehrsschwachen Zeiten ergänzen kann, damit dort ein ganztägiger Betrieb ermöglicht wird.

Tabelle 20: Bedarfsfeld moobil+ auf Achsen von Buslinien: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit

Bedarfsfeld: moobil+ auf Achsen von Buslinien	
bereits umgesetzt / kann nicht umgesetzt werden	langfristig umsetzbar
- Prüfung der Erweiterung der M06 von Kleinenging nach Lastrup als Ergänzung zur Buslinie 930: Wurde umgesetzt - Prüfung der Erweiterung der M12 oder M13 zur Herstellung einer Verbindung Bakum (Kreis Vechta) – Essen (Oldenb.) Bahnhof: Noch ausstehend - Prüfung der Verlängerung der M02 nach Friesoythe in Zeiten, in denen die Linie 905 nicht fährt: Ist umlauftechnisch nicht umsetzbar	- Entwicklung eines kombinierten Achsensystems aus Busverkehr und moobil+-Angeboten: Nur langfristig umsetzbar

g) *Optimierung der Erschließung*

Konkret wurden auch in den Interviews 2022 einige zusätzliche Haltestellen vorgeschlagen. Manche davon liegen im Einzugsbereich vorhandener Halte und sind daher nicht empfehlenswert. Andere Vorschläge zeigen tatsächliche Erschließungslücken. Diese könnten durch Bedarfshaltestellen von moobil+ geschlossen werden. Es wird an dieser Stelle auf das Bedarfsfeld ‚Innenstadtanbindung‘ verwiesen.

Tabelle 21: Bedarfsfeld Optimierung der Erschließung: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben

Bedarfsfeld: Optimierung der Erschließung	
bereits umgesetzt / nicht umsetzbar	Kurz- bis mittelfristig umsetzbar
- Haltestelle im Bereich Sonnenkämpfe in Friesoythe (M03) zur Erschließung des Pehmetanger Wegs, nächste Haltestelle Ellerbrockerstraße über 1 km entfernt: Haltestelle Sonnenkempe wurde ergänzt - zusätzliche Haltestellen im Bereich Bahnhofstraße/Sevelter Weg in Cloppenburg (M05) zur besseren und fußläufigen	- zusätzliche Bedarfshaltestelle im Bereich des Kindergartens Brunner Straße in Lönigen (M07), Standort liegt zwischen zwei Haltestellen (zu beiden jeweils 600 m Fußweg).

Erschließung der Innenstadt: Derzeit nicht umsetzbar, neue Möglichkeiten mit neuen Stadtbuslinien - Bedienung von Haltestellen zwischen Westrhauderfehn und dem Kreis (M01), u. a. EKZ Wreesmann in Ostrhauderfehn. Damit keine Konkurrenz zu bestehenden Buslinien besteht, könnten zur Regulierung in Richtung Westrhauderfehn nur Ausstiege und in Richtung Strücklingen nur Einstiege erlaubt sein: Wurde umgesetzt - Verlegung der Haltestelle Maximilian-Kolbe-Schule auf die Böener Straße, Höhe Copernicusstraße (M07) zur gleichmäßigeren Erschließung der Siedlung. Bestehende Haltestelle wurde bislang noch nicht gebucht: Wurde umgesetzt	- Prüfung von zwei weiteren Haltestellen im Bereich Vinner Weg in Lönigen (M07) zur besseren Erschließung von Windhorst: Noch nicht umgesetzt - Molbergen Schützenplatz als feste Haltestelle auf M13 etablieren: Die starke Nutzung der Haltestelle rechtfertigt einen Halt der Linie M13 ergänzend zur Linie M05 und den Schulbussen. - Feste Haltestelle Sevelter Straße (M12, Cloppenburg) stellt Umweg dar, zu Bedarfshaltestellen machen: Die Einrichtung eines Bedarfshalts kann aufgrund der geringen Nutzung geprüft werden. - Reihenfolge der Haltestellen tauschen: Ellerbrocker Straße Friesoythe und Schwimmbad (M03) - Feste Haltestellen Schwichteler Klosterschänke und Schwichteler ehemaliger Bahnhof auf Bedarfshaltestellen umstellen: Geringe Nutzung - Bethen, Kirche (M10): Zeitfenster zwischen Kellerhöhe und Bethen zu groß, Fahrtzeit nur 3-4 anstatt 10 Minuten-Angestrebt werden sollte, dass die Linien M01, M02 und M03 mit max. 1 Umstieg miteinander verknüpft werden (siehe auch nächste Anmerkung) - Neuscharrel ist das letzte "größere" Siedlungsgebiet, in dem moobil+ nicht verkehrt. Verlängerung M01 anzustreben, möglicherweise bis Gehlenberg. Alternativ Verlängerung M03 von Gehlenberg nach Neuscharrel und Verknüpfung mit M01. - Innerhalb Cloppenburgs sollte ein dichter Takt sowie direktere Anschlüsse ohne Standzeiten zu den Innenstadt-Haltestellen geboten werden. -
---	--

h) Konzept von zwei Verkehrsunternehmen zur flächendeckenden Erreichbarkeit des Landkreises Cloppenburg

In den Interviews mit den Verkehrsunternehmen wurde ein alternatives Konzept zum Linienaufbau von moobil+ angesprochen, das darauf basiert, möglichst viele Bedarfshaltestellen anzubieten und somit eine flächendeckende Erreichbarkeit zu ermöglichen. Dieses Konzept wurde in dieser Form auf den Linien M06 und M07 umgesetzt, auf den anderen Linien wurde das Konzept eines Planungsbüros realisiert. In der Folge dieses Vorgehens seien einige Umsteigebeziehungen zwischen einzelnen moobil+-Linien nicht optimal aufeinander abgestimmt, etwa in Lastrup, wo jetzt am Pfarrer-Götting-Platz

mehrere moobil+-Linien (M06, M08, M13) und eine Regionalbuslinie (930) halten, die Aufstellfläche aber nicht ausreichend groß sei, um auf die anderen Busse zu warten (VU 4). Es wird empfohlen, den Hinweis der Verkehrsunternehmen und eventuelle Anpassungen der Haltestellensituation in Lastrup zu prüfen.

Für zukünftige Anpassungen von Fahrplan und Liniennetz ist zu empfehlen, die Verkehrsunternehmen stärker in den Planungsprozess einzubinden, etwa im Rahmen von Workshops, die ein Planungsbüro mit den Verkehrsunternehmen durchführen kann. So können der fachliche Blick von außen und die Berücksichtigung von übergeordneten Planungs- und Erreichbarkeitskriterien einerseits sowie die Erfahrungen aus der Praxis und die detaillierten Ortskenntnisse andererseits in einem abgestimmten Gesamtkonzept zusammengeführt werden.

Kreisübergreifende Angebote

In den Interviews im Jahr 2020 wurde deutlich, dass für die moobil+ Nutzerinnen und Nutzer nicht immer nachvollziehbar ist, warum das Angebot an der Landkreisgrenze endet. Da mit den Linien M01 nach Westrhaderfehn sowie M11 und M12 in den Kreis Vechta bereits damals drei kreisgrenzenüberschreitende Angebote existierten. Weitere Verkehre könnten die Vernetzung zu umliegenden Gemeinden und Ortschaften weiter verbessern. U. a. wurde die Schließung der Netzlücke nach Wardenburg angeregt, die durch den Wegfall der Linien 280 und 288 entstanden ist. Derzeit besteht nur eine nicht ganztägig angebotene Umsteigeverbindung mit langen Wartezeiten zwischen den Linien 900 und 918 ab Garrel. Es wird empfohlen, auf der Achse der ehemaligen Regionallinie 280 ein bedarfsgesteuertes Angebot zu etablieren, das durch die Erweiterung der Linie M09 ermöglicht werden könnte. Eine andere angesprochene Verbindung ist Lönigen – Quakenbrück. Zwar besteht hier nun eine neue Verbindung, allerdings könnte das bedarfsgesteuerte Angebot in Kooperation mit dem Landkreis Osnabrück mit Anbindung von Menslage und Bottorf ausgeweitet werden. Auch eine Direktverbindung zwischen den Kreisstädten Cloppenburg und Vechta wurde angeregt. Dies bestätigt den Beschluss der beiden Landkreise zur Einführung einer attraktiven neuen Verbindung zwischen Cloppenburg und Vechta. Hier werden in unregelmäßigen Abständen (>2h) direkte Busverbindungen angeboten, weitere Verbindungen sind nur mit einem Umstieg und teilweise mit moobil+ möglich. Es wird empfohlen hier eine direkte Verbindung aufzubauen, so wäre etwa die Umsetzbarkeit und gemeinsame Finanzierung einer Sprinter-Linie ohne Zwischenhalt zu prüfen.

Tabelle 22: Bedarfsfeld Kreisübergreifende Angebote: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit

Bedarfsfeld: Kreisübergreifende Angebote	
kurzfristig umsetzbar / bereits umgesetzt	langfristig umsetzbar
- Prüfung eines moobil+-Angebots auf der ehemaligen Achse der Linie 280 nach Wardenburg: Noch nicht umsetzbar - Prüfung eines Angebots zwischen Lönigen und Quakenbrück via Menslage und Bottorf: Teilweise umgesetzt - Mögliche Prüfung von zusätzlichen Haltestellen in den Landkreisen Vechta und Leer: Einige Haltestellen wurden bereits ergänzt	- Prüfung einer Schnellbuslinie zwischen Cloppenburg und Vechta im Rahmen einer Fortschreibung der Nahverkehrspläne der beiden Landkreise: In Planung, aktueller Starttermin Dezember 2023 - Prüfung und ggf. Erarbeitung eines kreisübergreifenden Betriebskonzepts für moobil+: Bereits in Umsetzung

*i) Intermodale Angebote**Bike and Ride*

Der hohe Anteil des Fahrrades am Gesamtverkehr im Landkreis Cloppenburg (vgl. 1.3) zeigt die Bedeutung von intermodalen Verknüpfungsstellen zwischen Fahrrad und ÖPNV. An vielen Haltestellen wie etwa „Scharrel Ort“ oder „Dreibrücken“ in Elisabethfehn sind bereits hochwertige Radabstellanlagen vorhanden (mobil:plus 2019, S. 8-9). Mittelfristig könnten ein Bike & Ride-Konzept erstellt und entsprechende Standards für den ganzen Landkreis und Ausbaubedarfe identifiziert werden. Die hohe Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads und die starke Zunahme der Fahrradnutzung im Sommer bietet ein hohes Potenzial, um die Intermodalität im Landkreis Cloppenburg voranzubringen. Bestehen gute Radabstellmöglichkeiten an den Haltestellen und sind gute Wartebedingungen vorhanden, könnte der Einzugsbereich der Haltestellen und damit das Fahrgastpotenzial vergrößert werden. Dass derartige Angebote im Oldenburger Münsterland ein hohes Nutzungspotenzial aufweisen, zeigt die gute Auslastung von bestehenden Radabstellanlagen, etwa am Bahnhof in Cloppenburg.

Sharing-Angebote

Neben der Förderung der Nutzung des eigenen Fahrrads könnten auch Sharing-Angebote im Landkreis Cloppenburg etabliert werden. Diese erhöhen die Flexibilität und können als Ergänzung zu moobil+ fungieren. Auch hier ist eine Potenzialanalyse empfehlenswert. Generell kann durch Sharing-Angebote die Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen verbessert werden, wenn diese an den richtigen Stellen eingesetzt und zu fairen Tarifen angeboten werden. Dies kann etwa gewährleistet werden, indem Aufbau und Betrieb z. B. eines Fahrradverleihsystems öffentlich ausgeschrieben werden. Denkbar wären auch kombinierte Tarife (z. B. Monatstickets), d.h. Zeitkarten für den ÖPNV und moobil+, die zusätzlich ein Nutzungskontingent für Sharing-Angebote enthalten. Dass Fahrradverleihsysteme auch in ländlichen Regionen wirtschaftlich betrieben werden können, zeigt etwa das Beispiel UsedomRad (www.usedomrad.de).

Gerade ältere Menschen ohne Smartphone und Internetkenntnisse sowie Menschen mit Behinderungen (Sehbehinderungen, körperliche Einschränkungen, etc.) können Sharing-Angebote nicht oder nur eingeschränkt nutzen. Daher ist es sinnvoll, neue Mobilitätsangebote als Ergänzung, aber nicht als Ersatz zum ÖPNV zu etablieren. Gerade für Jugendliche oder junge Erwachsene könnten Sharing-Angebote die eigene Mobilität deutlich erhöhen und die Abhängigkeit vom eigenen Auto reduzieren. In Cloppenburg gibt es zwar schon drei Carsharing-Autos, das Angebot könnte jedoch auch auf die anderen Gemeinden des Landkreises ausgeweitet werden, sodass in jeder Gemeinde mindestens ein Fahrzeug stationiert ist und nicht unbedingt ein eigenes Auto gebraucht wird (OM-Online 2020, 2022). Bikesharing und E-Scootersharing gibt es im Landkreis Cloppenburg dagegen noch nicht. Gerade E-Scootersharing ist bei jungen Menschen beliebt und sollte daher zum Beispiel in Cloppenburg getestet und bei entsprechender Akzeptanz und Nutzung ausgeweitet werden. Sharing-Angebote könnten insbesondere in Cloppenburg die Mobilität besser vernetzen. Aus Sicht der Gutachter*innen wird davon ausgegangen, dass sämtliche Angebote (z.B. Carsharing oder Radverleih) derzeit nicht kostendeckend betrieben werden können.

j) Weiterentwicklung des moobil+-Bedienkonzeptes

Hinsichtlich des Angebots im Richtungsbandbetrieb gab es im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung zahlreiche, z. T. widersprüchliche Rückmeldungen. Die Vorschläge reichen von einer Rückkehr zum herkömmlichen Linienbetrieb bis zu einer weitreichenden Flexibilisierung im Sinne eines fahplanlosen Flächenverkehrs. Vor dem Hintergrund der Konzeption von moobil+ als zweiter Netzebene

und der Priorisierung bestimmter Relationen (z. B. zum Ortszentrum, zur nächsten Stadt) halten wir den Richtungsbandbetrieb für grundsätzlich geeignet. Dennoch können die Potenziale flexibler Angebotsformen im Fall von moobil+ unserer Ansicht nach noch besser ausgeschöpft werden. So bestehen Möglichkeiten, die momentan in Folge des flexiblen Bedienkonzepts noch auftretenden Wartezeiten an Haltestellen und in Fahrzeugen zu reduzieren. Diesbezüglich sollten u. E. folgende Handlungsansätze hinsichtlich ihrer betrieblichen Realisierbarkeit vom Landkreis Cloppenburg geprüft werden:

1) Echt-Zeit-Vorhersage der Abfahrtszeiten: Die Abfahrtszeiten der moobil+ Busse sind aktuell für die meisten Haltestellen als Zeitraum angegeben (z. B. 8:00 – 8:20 Uhr). Um die Haltestelle auch tatsächlich in diesem Zeitraum anzufahren, müssen die Fahrzeuge teilweise anderswo warten. Gleichzeitig ist aber spätestens 60 Minuten vor Abfahrt der genaue Routenverlauf der jeweiligen Fahrt in Abhängigkeit der eingegangenen Buchungen bekannt. Über die moobil+ App und dynamische Fahrgastinformationen an den festen Haltestellen kann die dann feststehende Abfahrtszeit an die Fahrgäste weitergegeben werden. Sofern sich die Kundinnen und Kunden vorab online oder per App informieren, wäre es dann nicht mehr notwendig, dass sie sich zu Beginn des im Fahrplan angegebenen Zeitraums zur Haltestelle begeben. Auch die Wartezeiten, die entstehen, um eine Haltestelle nicht zu früh anzufahren, entfallen. Für Fahrgäste, die sich nicht vorab informieren, kann sich der Zeitraum, in dem eine Haltestelle bedient wird, dagegen vergrößern. Eine Akzeptanz für diese Maßnahme kann durch begleitende Werbe- und Schulungsmaßnahmen erreicht werden, indem die Vorteile deutlich gemacht werden. Umgekehrt wurden unter den jüngeren Fahrgästen auch Bevölkerungsgruppen identifiziert, die schon jetzt moobil+ ausschließlich mit der App nutzen.

2) Definition maximaler Wartezeiten: Wartezeiten können begrenzt werden, indem für bestimmte Streckenabschnitte, z. B. bei weit auseinanderliegenden Bedarfshaltestellen die Zahl möglicher Buchungen begrenzt wird. Eine mögliche Vorgabe für sehr selten nachgefragte Bedarfshalte könnte etwa sein: „Buchung für Bedarfshaltestelle A ist nur möglich, wenn nicht gleichzeitig eine Buchung für Bedarfshaltestelle B vorliegt“. Hierdurch kann für die Anfahrt dieser Haltestellen die maximal benötigte Zeit begrenzt werden. In der Folge kann auch die Wartezeit, wenn keine dieser Haltestellen angefahren wird, reduziert werden. Auch dieser Vorschlag ist hinsichtlich seiner Vor- und Nachteile (vgl. Begrenzung der Buchungen) im Rahmen der Weiterentwicklung des moobil+ Angebots genau abzuwägen. Die eingeschränkte Buchungsmöglichkeit für sehr selten nachgefragte Bedarfshalte steht dabei der Straffung des Fahrplans und einer Reduzierung der Fahrzeiten gegenüber.

3.3 Organisation des Angebots

Zum Thema Angebotsqualität stellt sich die Ausgangslage wie folgt dar: Bedarfsorientierte Systeme wie das moobil+ Angebot stellen besondere Ansprüche an die Kommunikation zwischen Fahrgästen, Mobilitätszentrale und Fahrer*innen. Da diese Kommunikation, wie in einigen Gesprächen deutlich geworden ist, derzeit noch ausbaufähig ist, sollen einige mögliche Handlungsansätze aufgezeigt werden. Zum einen sollte ein regelmäßiges Treffen (Jour fixe) zwischen den verantwortlichen Personen seitens des Landkreises und den Verkehrsunternehmen in Erwägung gezogen werden (VU1,3), um kurzfristig auf Fahrgastanforderungen (z. B. bzgl. Fahrplan oder Haltestellenanordnung) oder technisch-funktionale Herausforderungen (vgl. technische Geräte im Fahrzeug, Schulung der Fahrer*innen) reagieren zu können.

Des Weiteren sollte das Buchungssystem kontinuierlich weiterentwickelt werden, sodass Schwachstellen und unhandliche Bedienungsabläufe verbessert werden können. Dazu gehört ebenso die Weiterentwicklung der App, bei welcher eine intuitive Nutzung und Menüführung auch zur Gewinnung von weiteren Kunden beitragen kann. Schließlich wird in den geführten Interviews besonders mit den Nutzer*innen oftmals das Thema Tarif- und Ticketoptimierung angesprochen oder das 9€-Ticket als gutes Beispiel benannt. So werden mehrfach Wünsche nach Familienkarten und genannt. Hinsichtlich der

Weiterentwicklung des Mobilitätszentralensystems sind kurzfristig die Sichtbarkeit und Ausschilderung einzelner Standorte, z. B. in Lönigen, zu verbessern. Wenn diese Maßnahmen ohne Erfolg bleiben, ist in Einzelfällen auch die Überprüfung der Standorte von Mobilitätspunkten, z. B. in Cloppenburg, zu empfehlen. Mittelfristig ist zu prüfen, ob den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den Mobilitätspunkten die Möglichkeit gegeben werden soll, selbst Buchungen vorzunehmen.

In den Ferien gibt es eingeschränkte Fahrpläne auf den Regionalbuslinien S90 und 900, hier könnte moobil+ ergänzend eingesetzt werden und in höherer Taktung verkehren. Zudem ist zu prüfen, ob auf bestimmten Linien und Streckenabschnitten ein Stundentakt sowie Fahrten am Wochenende angeboten werden können, da dies sehr häufig angesprochen wurde. Beispielsweise könnte dies auf den am besten angenommenen Linien (M05, M11, M03) für einen begrenzten Zeitraum mit Ersatzbussen oder geliehenen Bussen ausprobiert und entsprechend beworben werden. Zudem deuten die Auswertungen darauf hin, dass moobil+ eine hohe Bedeutung für den Freizeitverkehr hat. Mindestens ein Verkehr an Samstagen, idealerweise auch sonntags ist daher als Testbetrieb zunächst in den Sommermonaten und ggf. an Weihnachten anzustreben. Zudem ist zu prüfen, ob moobil+ sonntags als Ersatz für bestehende Linienverkehre angeboten werden kann. Eine stündliche Taktung würde zudem die Attraktivität deutlich erhöhen und vermutlich deutlich besser in den Alltag vieler Menschen passen, beispielsweise um mit moobil+ zur Arbeit und zurück zu fahren. So würde moobil+ von mehr Menschen als alltäglich nutzbares Angebot wahrgenommen werden. Ein Stundentakt würde das System alltagstauglicher machen und die Reisezeiten durch verbesserte Umsteige- und Anschlussbeziehungen verkürzen. Ebenso müssten die wichtigsten Buslinien im Stundentakt verkehren. Wochenendverkehr und Stundentakt werden als vorrangige Weiterentwicklungsmaßnahmen gesehen.

3.4 Qualität des Betriebs

Beim Thema Qualität des Betriebs werden drei wesentliche Aspekte im Rahmen der Begleitforschung untersucht: die Fahrzeuge, die Fahrer*innen sowie die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Busse. Bei den Gesprächen mit den verschiedenen Gruppen (Nutzer*innen, Busfahrer*innen, Verkehrsunternehmen, Mobilitätszentrale) wird deutlich, dass die Ausstattung der Busse noch ausbaufähig ist. Zum einen wird mehrfach eine fehlende Kompatibilität des Druckers, des Tablets und des Scanners im Bus bemängelt. Bei einer Neuanschaffung dieser technischen Geräte sollte geprüft werden, inwiefern kombinierte Geräte einen sinnvollen Ersatz darstellen. Zum anderen wird in mehreren Gesprächen deutlich, dass die Busse zum Teil zu klein für die Mitnahme mehrerer Fahrräder oder von E-Rollstühlen sind. Das Problem der fehlenden Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder wurde durch die Anbringung von elektrisch verstellbaren Fahrradgepäckträgern an den Bussen bereits gelöst, viele Fahrer*innen berichten jedoch über fehlende Kenntnisse im Umgang damit und dass sich die Nutzung des Fahrradträgers schwer mit den eng getakteten Fahrplänen vereinbaren lässt. Es ist zu prüfen, ob dieser Problemlage durch Schulungsmaßnahmen begegnet werden kann.

In den geführten Interviews wird ersichtlich, dass die Kompetenz der Busfahrer*innen Unterschiede aufweist. Als kurzfristige Maßnahme wird daher an dieser Stelle empfohlen, verpflichtende, regelmäßige und unternehmensübergreifende Schulungen für die Busfahrer*innen aller Verkehrsunternehmen durchzuführen. In diesen Schulungen soll der Umgang mit dem Buchungs- und Mobilitätsleitsystem eingeübt werden. Zum anderen sollten die Verläufe der einzelnen Linien ebenso wie die Standorte der Bedarfshaltestellen Gegenstand der Schulungen sein. Die Busfahrer*innen sollten sich möglichst unabhängig vom Navigationssystem im Landkreis Cloppenburg auskennen und alle Haltestellen der von ihnen bedienten Linien schonmal abgefahren sein. Bei dem Aspekt Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gibt es nur vereinzelt Beschwerden. Als Kritikpunkte werden das zu frühe Abfahren an den Haltestellen sowie die durch die Fahrplananpassungen längeren Strecken und damit zusammenhängende Verspätungen genannt. Dies sollte in den Schulungen für die Busfahrer*innen thematisiert und in den Fahrplänen nach Möglichkeit angepasst werden.

3.5 Orientierung und Information

Fahrpläne und Fahrplanauskunft

Für alle Linien von moobil+ existieren online eigene Linienfahrpläne im PDF-Format¹, die auch in gedruckter Form verfügbar sind. Abbildung 35 zeigt beispielhaft einen Auszug aus dem Plan der Linie M01. Diese Linienfahrpläne enthalten den Zeitraum der (möglichen) Abfahrt an den jeweiligen Haltestellen, differenziert nach festen Haltestellen und Bedarfshaltestellen. Aus Gründen der Übersicht ist jeweils nur die erste und letzte Fahrt enthalten, dazwischen gilt durchgehend der Zweistundentakt. An Haltestellen mit Übergang zum Busverkehr sind die Anschlussverbindungen zum SPNV und Busverkehr dargestellt.

Die Linienfahrpläne verfügen über ein ansprechendes Layout. Den Linien ist jeweils eine eigene Farbe zugeordnet, was die Orientierung insgesamt vereinfacht. Insgesamt könnte die Linienfarbe noch etwas dominanter eingesetzt werden. Der Linienfahrplan setzt Ortskenntnis voraus. So ist einer Person, die den ÖPNV normalerweise nicht nutzt, möglicherweise nicht klar, wo die Haltestellen liegen und wie die Linie im Gesamtliniennetz verortet ist. Empfehlenswert wäre es daher, den Linienfahrplänen einen Liniennetzplan sowie idealerweise einen topographischen Liniennetzplan der bedienten Gemeinde(n) beizufügen, indem neben den Haltestellen von moobil+ auch die Linienverläufe des SPNV und Busverkehrs verzeichnet sind.

Zuweilen irritierend ist die Symbolisierung der festen Haltestellen mit einem Bus- und Telefonsymbol. Das Telefonsymbol soll an dieser Stelle verdeutlichen, dass auch von der festen Haltestelle eine Tour gebucht werden kann. Gleichzeitig suggeriert es allerdings, dass auch an der festen Haltestelle eine Voranmeldung notwendig ist. In diesem Zusammenhang sollte eine stärkere optische Differenzierung in der Darstellung vorgenommen werden, um Interpretationen und mögliche Missverständnisse zu vermeiden. Beispielhaft könnte textlich auf die Möglichkeit der Buchung hingewiesen werden, wodurch auf das Symbol des Telefonhörers bei festen Haltestellen verzichtet werden kann.

Informationen sollten möglichst einfach, eingängig und auf den ersten Blick lesbar sein. Durch die abschließliche Darstellung der ersten und letzten Abfahrt sind potenzielle Fahrgäste gezwungen ‚zu rechnen‘, was die Komplexität erhöht. Anzuraten wären in diesem Falle ein bis zwei Abfahrtszeiten in die Pläne mit aufzunehmen, um die Orientierung zu erleichtern. Dies könnten beispielsweise zusätzliche Abfahrten gegen Mittag sein, um so einen ‚Anker‘ in der Mitte des Fahrplans zu schaffen.

¹ zum Beispiel Fahrplan der Linie M01 unter https://www.moobilplus.de/media/moobil_fahrplan_linie_m01_web.pdf (23.03.2021)

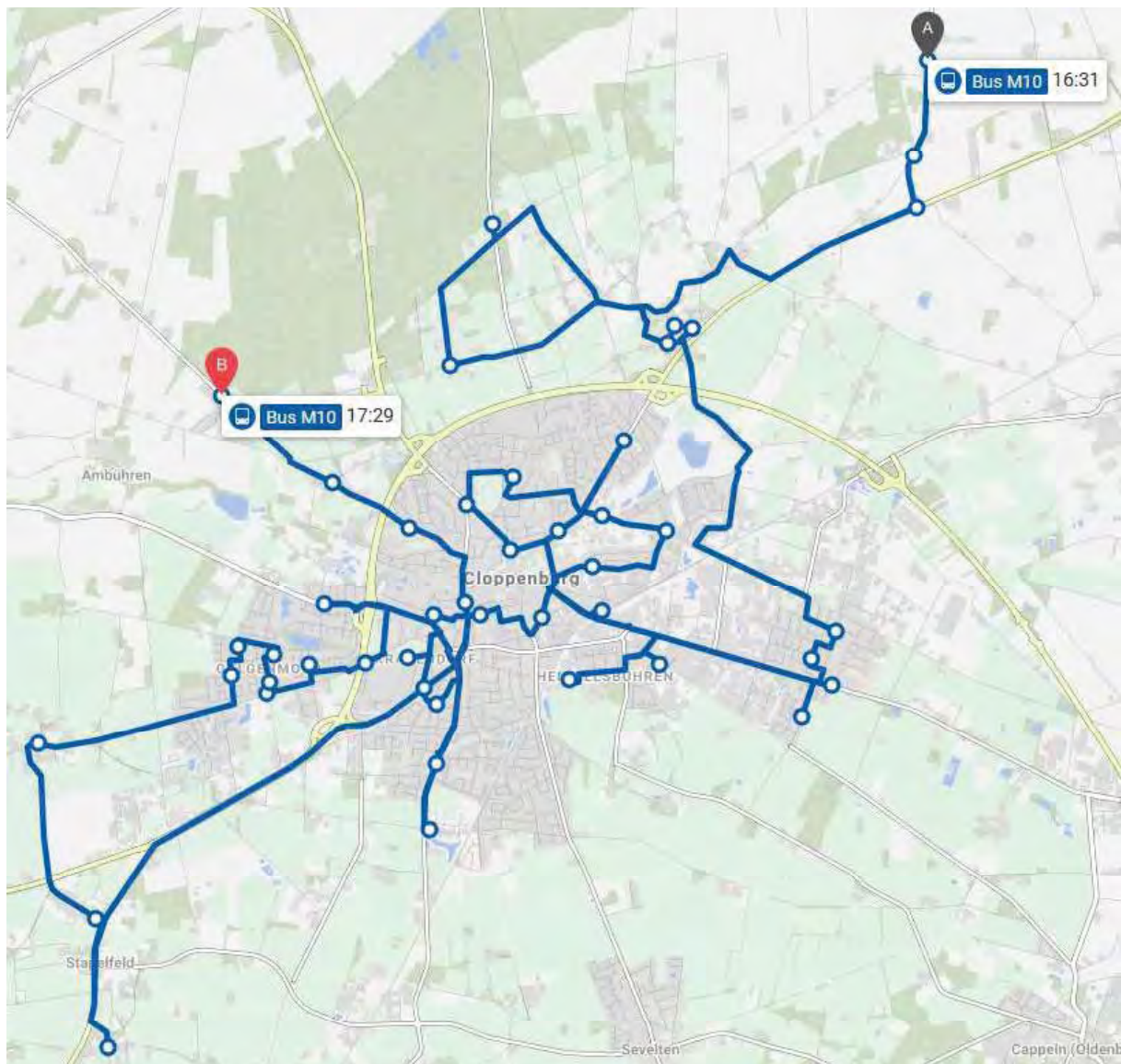


Abbildung 36: ‚Linienweg‘ der M10 bei Fahrtenwunsch Kellerhöhe – Ambühren. Quelle: Fahrplanauskunft unter <https://www.moobilplus.de/fahrinfo/>.

Liniennetzpläne

Einen wesentlichen Beitrag zur Orientierung leisten Liniennetzpläne. Diese können schematisch oder topographisch dargestellt werden. Schematische Liniennetzpläne vereinfachen den Überblick über ein Netz durch eine vereinfachte und nicht örtlich genaue Darstellung.

Das Busnetz des Landkreises Cloppenburg ist in einer topographischen Karte dargestellt, in welcher die Regionallinien in roter Farbe und die Lokallinien in grüner Farbe dargestellt sind. Zusätzlich sind die Namen der Gemeinden und Ortsteile enthalten. Der Plan, der aktuell (Stand: Dezember 2022) über die Seite der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg abgerufen werden kann (<https://www.busc-clp.de/liniennetz/>), stammt aus dem Jahr 2010 und ist mittlerweile veraltet. So zeigt er nicht das aktuelle Liniennetz, das moobil+-System fehlt gänzlich. Die Darstellung ist aus folgenden Gründen ungünstig:

- Es fehlt eine linienscharfe Darstellung (eine Farbe je Linie)
- Die genutzten Farben sind nicht barrierefrei (für Menschen mit Rot-Grün-Schwäche nicht zu unterscheiden)

- Es fehlen ergänzende Darstellungen wie Haltestellenverzeichnis, Linienregister sowie Angaben zu Kundenzentren/Vertriebsstellen oder intermodalen Schnittstellen wie Park and Ride oder Bike and Ride

Ein schematischer Linienplan für das gesamte ÖPNV-Angebot im Landkreis Cloppenburg existiert nicht, ebenso wenig Stadtlinienpläne. Der Liniennetzplan des Busverkehrs ist in Abbildung 37 dargestellt.



Abbildung 37: Topographischer Liniennetzplan der VGC. Quelle: <https://www.bus-clp.de/liniennetz/>.

Für das Netz von moobil+ ist ein optisch ansprechender schematischer Liniennetzplan verfügbar, der in Abbildung 38 dargestellt ist. Dieser Plan ist im Internet unter <https://www.moobilplus.de/fahrinfo/>

abrufbar, auch in den Flyern und Broschüren von moobil+ ist dieser enthalten. Auch hier sind die Linienfarben, die in den Linienfahrplänen enthalten sind, wiederzufinden. Die Karten enthalten keine konkreten Haltestellen, sondern lediglich die bedienten Ortschaften und Gemeinden. Korridore des SPNV und regionaler Busverkehre sind ergänzend dargestellt.

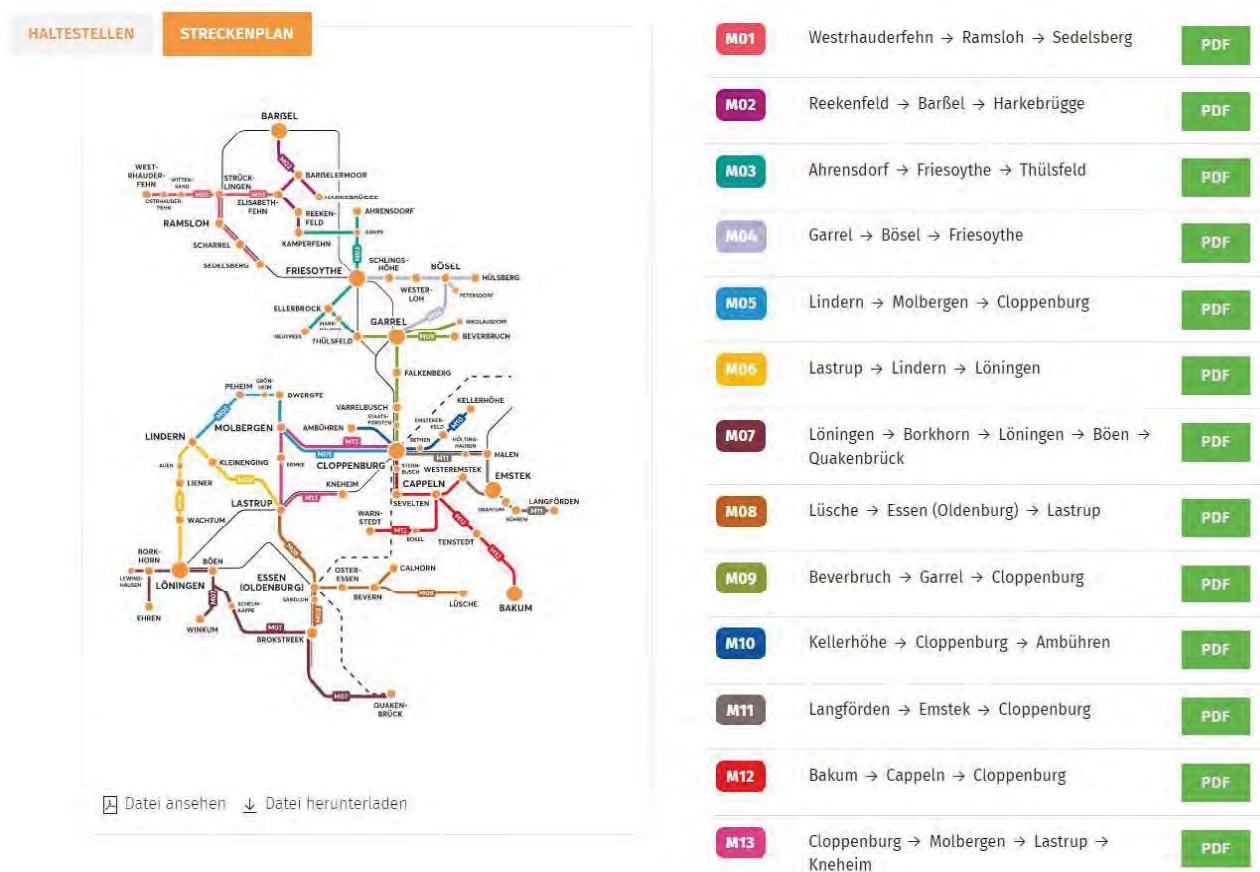


Abbildung 38: Fahrplanauskunft mit aktuellem Liniennetzplan. Quelle: <https://www.moobilplus.de/fahrinfo/> 2022

Das Angebot von moobil+ und die Linien des lokalen und regionalen Busverkehrs bilden gemeinsam ein System mit unterschiedlichen Ebenen. moobil+ fungiert vor allem als Zubringer zum regionalen Busnetz oder verkehrt als Taktergänzung ergänzend zu den Achsen des Linienbussystems. Entsprechend sollten die Informationen über die Linien der unterschiedlichen Angebote auch aus einer Hand verfügbar sein. Während die digitalen Informationen über moobil+ auch Angebote des Busverkehrs enthalten (z. B. als Darstellung der Regionalverkehre im schematischen Liniennetzplan oder in der Fahrplanauskunft) fehlen Informationen über moobil+ seitens der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg (VGC) vollständig. Insbesondere moobil+ leistet in den Gemeinden des Kreises feinräumige Erschließungsaufgaben. Karten für eine bessere Orientierung innerhalb der einzelnen Gemeinden sind bislang allerdings nicht vorhanden.

Als Beispiel sei auf den Liniennetzplan Oldenburg der Verkehr und Wasser GmbH (VWG) verwiesen². Dieser bietet durch die linienscharfe Darstellung und ein hinterlegtes, beschriftetes Straßennetz eine gute Orientierung und Auffindbarkeit.

Die den Kreis Unna bedienende Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) bietet als zweites Beispiel³ einerseits einen für den gesamten Kreis geltenden Liniennetzplan und andererseits auch jeweils gemeindebezogene Pläne. Die Karten der VKU bieten eine linienscharfe Darstellung und führen sämtliche Haltestellen mit Bezeichnung auf. Hervorzuheben ist die Integration von Haltestellen des bedarfsorientierten Angebots ‚TaxiBus‘ in den Gesamtplan. Hierzu ist in der Legende der jeweiligen Karte auch eine Nummer für die Buchung enthalten.

Zur Optimierung der Angebote wird daher empfohlen:

- Aktualisierung des kreisweiten topographischen Liniennetzplanes des Regional- und Lokalbusverkehrs mit Integration der moobil+-Linien (vereinfacht über den festen Linienweg). Linienscharfe Darstellung, Aufnahme von ergänzenden Informationen wie Haltestellenverzeichnis, Linienregister oder Vertriebsstellen,
- Erstellung eines kreisweiten schematischen Liniennetzplanes,
- Aufnahme der Liniennummern des regionalen Busverkehrs in den schematischen Liniennetzplan von moobil+ sowie Aktualisierung des Plans bzgl. der Integration von längeren Linienabschnitten ohne feste Haltestellen sowie bei Anpassungen im Netz wie der Schaffung von neuen Umsteigebeziehungen
- Erstellung von gemeindebezogenen topographischen Liniennetzplänen unter Berücksichtigung der Linienwege des regionalen und lokalen Busverkehrs sowie der festen Linienwege von moobil+ sowie die Verortung von festen, linienbezogen Haltestellen sowie von Bedarfshaltestellen, jeweils mit Bezeichnung.

Haltestellensuche

Über die Homepage von moobil+ existiert eine kartenbasierte Haltestellensuche. Über die Eingabe von Postleitzahl oder Ort, alternativ über die Eingabe einer Straße, lassen sich alle Haltestellen anzeigen. Eine Autovervollständigungsfunktion wie bei der digitalen Fahrplanauskunft besteht nicht, sodass die Eingabe auch hinsichtlich der Rechtschreibung korrekt sein muss. Ansonsten werden keine Ergebnisse angezeigt. Die Eingabemaske ist in Abbildung 39 dargestellt.

Die regulären Haltestellen, die nur vom lokalen oder regionalen Busverkehr bedient werden, sind nicht enthalten. Im Sinne des Systemgedankens sollte bei der Suche aber der gesamte ÖPNV berücksichtigt werden. Sinnvoll wären neben der verkehrenden Linie auch eine Anzeige der nächsten Abfahrt oder ein

² Downloadbar unter: <https://www.vwg.de/Fahrplan-Netzplaene-Tag-und-Nacht.html>

³ Downloadbar unter: <https://www.vku-online.de/fahrtplaene-angebote/liniennetzplan.php>

Link zu einer Buchungsmaske, in die dann die jeweilige Haltestelle automatisch als Start- oder Zielhaltestelle eingetragen wird.

Im Falle einer detaillierten Bereitstellung von kreis- und gemeindebezogenen Liniennetzplänen, die auch in digitaler Form angeboten werden sollten, kann auf dieses Tool verzichtet werden, da die Pläne eine deutlich höhere Informationsdichte liefern. Zudem ist es bereits heute möglich, in die Eingabemaske der sehr guten Fahrplanauskunft statt Haltestellennamen Adressen einzugeben, wodurch hier bereits die für die angefragte Verbindung räumlich nächste Haltestelle angezeigt wird.

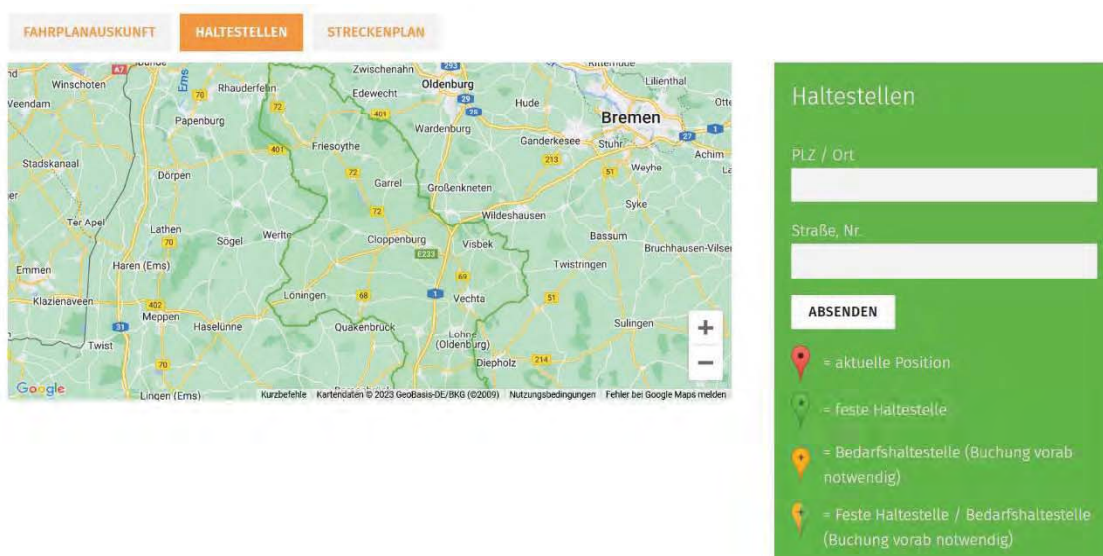


Abbildung 39: Eingabemaske der Haltestellensuche. Quelle: <https://www.moobilplus.de/fahrinfo/>.

4 Fazit

Zusammenfassend hat sich der Betrieb von moobil+ nach mehr als zwei Jahren Laufzeit gut eingespielt. Dies spiegelt sich sowohl in den Aussagen der Beteiligten als auch in den Fahrgastzahlen wider. Die Kunden sind zufrieden mit moobil+ und der Betriebsablauf ist mittlerweile routiniert. Der Ticketverkauf und das Buchungssystem funktionieren überwiegend gut und auch die Kommunikation zwischen den Beteiligten, zum Beispiel mit der Mobilitätszentrale oder zwischen Fahrer*innen und Verkehrsunternehmen ist eingespielt.

Dennoch werden von verschiedenen Seiten einige zentrale Verbesserungsmöglichkeiten von moobil+ angesprochen. Diese könnten dazu beitragen, den Betrieb von moobil+ weiterhin zu verbessern und weitere Fahrgäste zu gewinnen. Dazu gehört eine stündliche Taktung, zumindest auf den stärker frequentierten Linien oder in Stoßzeiten morgens und abends sowie der Betrieb am Wochenende in geeigneter Form. Darüber hinaus sollte weiterhin verstärkt auf verschiedenen Kanälen für moobil+ geworben werden, um die Bekanntheit weiter zu erhöhen und die Hemmschwelle zur Nutzung zu verringern. Wesentlich dabei ist, das Zusammenspiel aus festen und Bedarfshaltestellen sowie die Buchung einfach zu erklären. Gerade für ältere Menschen sollten die Fahrpläne und Informationsmaterialien übersichtlich und in ausreichend großer Schrift gestaltet werden. Außerdem sollte möglichst zeitnah die neue App eingeführt werden, da die Buchung mit der aktuellen App oft nicht problemlos funktioniert und Fahrgäste von der Nutzung abhalten könnte.

Nach der Erfahrung mit dem 9€-Ticket wünschen sich viele Beteiligte ein ähnliches Ticket, da dies viele neue Fahrgäste angesprochen und gleichzeitig die Abläufe vereinfacht hat. Daher sollte geprüft werden, inwieweit das im Februar eingeführte moobil+ Sparticket mit weiteren öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpft werden kann. Überdies ist es wichtig, die Fahrpläne auf reale Fahrzeiten zu überprüfen, um die Pünktlichkeit von moobil+ und damit zusammenhängend die Kundenzufriedenheit zu verbessern. Zudem sollte darauf geachtet werden, dass alle Fahrer*innen ausreichend geschult sind. Dies ist auch beim Einsatz von Ersatzfahrer*innen zu berücksichtigen.

Ein weiterer Punkt ist die bessere Einbindung von moobil+ in Mobilitätsketten. So sollte zum einen die Intermodalität gestärkt werden und ein guter Umstieg von moobil+ auf andere Verkehrsmittel (z. B. Fahrrad, Carsharing) möglich sein. Zum anderen sollten alle weiteren Buslinien im Landkreis Cloppenburg und besonders auch Linien über die Landkreisgrenzen hinaus in ihrer Angebotsqualität deutlich verbessert und mit moobil+ verknüpft werden. Zu einer höheren Attraktivität des ÖPNV könnte auch die Reaktivierung von Schienenstrecken beitragen. Diese sollte geprüft werden und könnte ein Signal für eine bessere Orientierung am ÖPNV im Landkreis Cloppenburg sein.

Aus wissenschaftlicher Sicht ist zu empfehlen, moobil+ weiterzuentwickeln und die empfohlenen Verbesserungen Schritt für Schritt umzusetzen. Moobil+ hat sich im Landkreis Cloppenburg bereits etabliert und die Fahrgastzahlen steigen kontinuierlich. Es ist davon auszugehen, dass das Angebot auch künftig von immer mehr Bürgerinnen und Bürgern genutzt wird, weil Änderungen des Mobilitätsverhaltens oft nicht unmittelbar nach der Einführung eines neuen Mobilitätsangebots eintreten, sondern erst wenn es die persönliche Lebenssituation erforderlich macht (Müggenburg et al. 2015). Aus Perspektive des Landkreises ist daher Geduld und ein „langer Atem“ zu empfehlen.

Das Angebot leistet einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge und Erreichbarkeit im Landkreis Cloppenburg und kann vielen Menschen soziale Teilhabe ermöglichen. Auch wenn derzeit noch keine messbaren CO₂-Einsparungen und Verlagerungen vom MIV auf den ÖPNV erkennbar sind, kann moobil+ eine gute Basis für zukünftige Veränderungen hin zu einer klimaverträglichen und nachhaltigen Mobilität sein. In Kombination mit einem besser ausgebauten Regionalbussystem wird sich die Nutzung des ÖPNV zukünftig weiter erhöhen. Die Integration der verschiedenen ÖPNV-Systeme (NordWestBahn,

Regionalbuslinien, moobil+) ist daher die zentrale Zukunftsaufgabe und sollte auf sowohl im Hinblick auf die Netz- und Fahrplanentwicklung, die Tarifgestaltung und begleitende Marketing-Maßnahmen konsequent vorangetrieben werden.

5 Literatur

- Anable, J. (2005). 'Complacent car addicts' or 'aspiring environmentalists'? Identifying travel behaviour segments using attitude theory. *Transport policy*, 12(1), 65-78.
- Bahn.Ville 2-Konsortium (Hg.) (2010): Die Bahn als Rückgrat einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – Synthesebericht zum Projekt Bahn.Ville 2. München.
- Bamberg, S. (2012): Wie funktioniert Verhaltensveränderung. Das MAX-Selbstregulationsmodell. In: Stiewe, M.; Reutter, U.: *Mobilitätsmanagement. Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis*. Essen: Klartext- Verlag, S. 76-101.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2018): Laufende Raumbeobachtung – Raumabgrenzungen: Siedlungsstrukturelle Kreistypen. Online unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/siedlungsstrukturelle-kreistypen/kreistypen.html> (23.12.2020).
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2019): *Mobilität in Deutschland – MiD 2017: Ergebnisbericht*. Berlin. Online unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf (23.12.2020).
- Hagen, T., Sunder, M., Lerch, E., & Saki, S. (2020): Verkehrswende trotz Pandemie? Mobilität und Logistik während und nach der Corona-Krise. Analysen für Hessen und Deutschland. Online unter: https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Corona_und_Mobilitaet_20200922_final.pdf (29.01.2021)
- Heinze, G.W., & Kluge, B. (2004): Verkehrliche Raumpartnerschaften zwischen Berlin und Usedom: Eine alte Liebe unter neuen Rahmenbedingungen. In: Diemel, H.-L., Meier-Dallach, H.-P., & Schröder, C. (Hg.): *Die neue Nähe: Raumpartnerschaften verbinden Konträräume*. Wiesbaden: Franz Steiner, S. 138-150.
- Hemken-Wulf, R. & Elsen, H. (2022): Flüchtlingswelle durch Ukraine-Krieg: Kreis Cloppenburg muss 1699 weitere Personen aufnehmen. In: *NordWestZeitung* vom 14.10.2022, Online unter: https://www.nwzonline.de/plus-cloppenburg-kreis/cloppenburg-friesoythe-ukraine-krieg-kreis-muss-1699-weitere_a_51,10,867393652.html# (29.12.2022)
- Holz-Rau, C., Kasper, B., & Schubert, S. (2009): Die Mobilität Älterer verbessern mit dem Patenticket: Empfehlungsmarketing für die Generation 60+ erfolgreich getestet. *Der Nahverkehr*, 27(1/2).
- Hudde, A. (2023). It's the mobility culture, stupid! Winter conditions strongly reduce bicycle usage in German cities, but not in Dutch ones. *Journal of Transport Geography*, 106, 103503.
- ILS und Planersocietät (2021): *Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg – Zweiter Zwischenbericht*.
- ILS (2023): Bericht zur Mystery Shopping Aktion im Landkreis Cloppenburg. Dortmund.
- Ivm Rhein-Main (Hg.) (2010): *Schulisches Mobilitätsmanagement – Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche*, bearbeitet von Blees, V., Vogel, J. und Wieskotten G., Frankfurt. Online unter: https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/12/ivm_Schulisches_MM_Handbuch_2013.pdf (23.12.2020)

- Müggenburg, H., Busch-Geertsema, A., & Lanzendorf, M. (2015). Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research. *Journal of Transport Geography*, 46, 151-163.
- NWZ Online 2022: Wird Bahnstrecke Cloppenburg-Friesoythe-Ocholt reaktiviert? Online unter: https://www.nwzonline.de/plus-cloppenburg-kreis/friesoythe-cloppenburg-westerstede-kreis-verkehrsausschuss-riesenchance-fuer-den-laendlichen-raum_a_51,6,41210637.html#
- Omnitrend (2020): Mobilitätsverhalten im Landkreis Cloppenburg, Erhebung März 2020: Bericht vom 31.07.2020. Leipzig.
- Omnitrend (2022): Mobilitätsverhalten im Landkreis Cloppenburg, Erhebung Oktober 2020: Bericht vom 30.11.2022. Leipzig.
- OM-Online (2020): Stadt verhandelt über erstes Carsharing im Kreis Cloppenburg, Online unter: <https://www.om-online.de/om/stadt-verhandelt-uber-erstes-carsharing-im-kreis-cloppenburg-55490> (29.12.2022)
- OM-Online (2022) Carsharing-Angebot wird in Cloppenburg gut angenommen, Online unter: <https://www.om-online.de/wirtschaft/carsharing-angebot-wird-in-cloppenburg-gut-angenommen-98008> (29.12.2022)
- RMV 2022: Ziemlich smart: Kilometerweise sparen. Online unter: <https://sites.rmv.de/de/rmvsmart>
- Schäffer, E., Göpfert-Divivier, W., Schnabel-Bitterlich, M., & Grün, C. (2012): Evaluation der Aktion Autofasten – Abschlussbericht, ISPO-Institut, Saarbrücken.
- Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2-3), 147-162.
- VPE – Verkehrsverbund Pforzheim-Enz (ohne Jahr): Bus&Bahn-Team. Online unter: <https://www.vpe.de/busbahn-team/> (23.12.2020).
- Wilde, M., & Klinger, T. (2017). Deutungshoheit und Praxisrelevanz: Antworten auf die Diskussion um die Grenzen in den Verkehrswissenschaften. *Verkehr und Technik*, 70(8).

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitstrahl zum Betrieb von moobil+. Quelle: Eigene Darstellung.....	4
Abbildung 2: Räumliche Gliederung des Landkreises Cloppenburg. Quelle: Eigene Darstellung	6
Abbildung 3: Liniennetz moobil+ 2020 und 2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von https://www.moobilplus.de/fahrinfo/	7
Abbildung 4: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) im Landkreis Cloppenburg im Vergleich. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020, 2022	9
Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) nach Wegezweck. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020 und 2022	11
Abbildung 6: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) für ausgewählte Altersklassen. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020 und 2022	12
Abbildung 7: Übliche Verkehrsmittelnutzung. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020	13
Abbildung 8: Nutzungshäufigkeiten des ÖPNV in den vergangenen 12 Monaten; Jahresvergleich 2020/2022; in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2020, 2022	14
Abbildung 9: Nutzungshäufigkeiten des ÖPNV in den vergangenen 12 Monaten; Jahresvergleich 2020/2022 nach Geschlecht, in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2022	15
Abbildung 10: Nutzungshäufigkeiten der NordWestBahn in den vergangenen 12 Monaten; Jahresvergleich 2020/2022 nach Geschlecht, in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2022	16
Abbildung 11: Nutzungshäufigkeiten von Linienbussen in den vergangenen 12 Monaten; Jahresvergleich 2020/2022 nach Geschlecht, in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2022	17
Abbildung 12: Nutzungshäufigkeiten des Rufbusangebots moobil+ in den vergangenen 12 Monaten; 2022, nach Geschlecht, in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2020, 2022	18
Abbildung 13: Nutzungshäufigkeiten des ÖPNV in den vergangenen 12 Monaten; Jahresvergleich 2020/2022 nach Tätigkeit, in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2020, 2022	19
Abbildung 14: Nutzungshäufigkeiten des ÖPNV in den vergangenen 12 Monaten; Jahresvergleich 2020/2022 nach Vorhandensein einer Mobilitätseinschränkung, in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2020, 2022	20
Abbildung 15: Kenntnis des Rufbusangebots „moobil+“; in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen; nur Befragte, welche „moobil+“ nicht nutzen. Quelle: Omnitrend 2022	21
Abbildung 16: Nutzungswahrscheinlichkeit des Rufbusangebots „moobil+“; in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Personen; nur Befragte, welche das Rufbusangebot „moobil+“ kennen. Quelle: Omnitrend 2022	22
Abbildung 17: Anteil der Wege nach Wegezweck bei Hol- und Bringwegen; Jahresvergleich 2020/2022; in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Wege; es sind nur Wege berücksichtigt, bei denen Personen geholt oder gebracht werden; ohne Wege nach Hause, Dienstwege, sonstige Wege. Quelle: Omnitrend 2022	23
Abbildung 18: Anzahl der Wege nach Geschlecht bei Hol- und Bringwegen; Jahresvergleich 2020/2022; in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Wege; es sind nur Wege berücksichtigt, bei denen Personen geholt oder gebracht werden. Quelle: Omnitrend 2022	24
Abbildung 19: Modal Split auf Hol-&Bringwegen mit dem Zweck Ausbildung; Jahresvergleich 2020/2022; in %; gewichtet; n = ungewichtete Fallzahl Wege; es sind nur Wege berücksichtigt, bei denen Personen geholt oder gebracht werden. Quelle: Omnitrend 2022	24
Abbildung 20: Vorhandensein nicht zurückgelegter Wege; Jahresvergleich 2020/2022; Spalten-%; gewichtet, n = ungewichtete Fallzahl Personen. Quelle: Omnitrend 2022	25

Abbildung 21: Gründe für nicht zurückgelegte Wege; Jahresvergleich 2020/2022; in %, gewichtet, n = ungewichtete Fallzahl nicht erfolgter Wege. Quelle: Omnitrend 2022.....	25
Abbildung 22: Wegezweck nicht erfolgter Wege; Jahresvergleich 2020/2022; in %, gewichtet, n = ungewichtete Fallzahl nicht erfolgter Wege; ohne Wege nach Hause, Dienstwege, sonstige Wege; geringe Fallzahl beachten. Quelle: Omnitrend 2020, 2022	26
Abbildung 23: Vollregistrierungen moobil+ 05.2020-01.2023. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	30
Abbildung 24: Übersicht der Fahrgastzahlen pro Woche im Jahr 2022. Quelle: Buchungssystem moobil+ 'T.DiMo' 2022	31
Abbildung 25: Übersicht der Fahrgastzahlen nach Linien und Jahr. Quelle: Buchungssystem moobil+ 'T.DiMo' 2022	32
Abbildung 26: Besetzungsgrad der moobil+ Linien. Quelle: Buchungssystem moobil+ 'T.DiMo' 2022.....	33
Abbildung 27: Fahrgastverteilung nach Wochentagen. Quelle: Buchungssystem moobil+ 2022.....	33
Abbildung 28: Anteil der Linientouren 2020-2022 mit mind. einer beförderten (gebuchten) Person. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	34
Abbildung 29: Anteil der gefahrenen Kilometer 2020-2022 ohne Fahrgast. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	35
Abbildung 30: Anzahl der gebuchten und mit mind. einem Fahrgast gefahrenen Fahrtenwunschtouren 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	36
Abbildung 31: Wöchentliche Buchungen von moobil+ Fahrten 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	37
Abbildung 32: Anzahl der Daueraufträge nach Linien 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	38
Abbildung 33: Verteilung der Daueraufträge nach Linien 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	38
Abbildung 34: Anteil der Bedarfsfahrten je Linie 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	41
Abbildung 35: Auszug aus dem Linienfahrplan der Linie M01. Quelle: https://www.moobilplus.de/fahrinfo/	98
Abbildung 36: ‚Linienweg‘ der M10 bei Fahrtenwunsch Kellerhöhe - Ambühren. Quelle: Fahrplanauskunft unter https://www.moobilplus.de/fahrinfo/	99
Abbildung 37: Topographischer Liniennetzplan der VGC. Quelle: https://www.bus-clp.de/liniennetz/	100
Abbildung 38: Fahrplanauskunft mit aktuellem Liniennetzplan. Quelle: https://www.moobilplus.de/fahrinfo/ 2022	101
Abbildung 39: Eingabemaske der Haltestellensuche. Quelle: https://www.moobilplus.de/fahrinfo/	103

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gründe für die Nichtnutzung von moobil+. In Spalten-%, gewichtet, n=ungewichtete Fallzahl Antworten; nur Befragte, welche moobil+ wahrscheinlich zukünftig nicht nutzen werden oder diesbezüglich unsicher sind; Mehrfachantworten möglich. Quelle: Omnitrend 2022.....	23
Tabelle 2: Summe Kilometer / Wege je Verkehrsmittel; gewichtet; MiD 2017 nur Raumkategorie "ländlicher Kreis mit Verdichtungstendenzen".....	27
Tabelle 3: Emissionsfaktoren je Verkehrsmittel; Quelle: infras HBEFA / ifeu TREMOD.....	27
Tabelle 4: Summe der CO ₂ -Emissionen an den Stichtagen, verglichen mit MiD 2017; gewichtet; MiD 2017 nur Raumkategorie "ländlicher Kreis mit Verdichtungstendenzen".....	28
Tabelle 5: Hochrechnung auf Kreisebene.....	28
Tabelle 6: Die erfolgreichsten Relationen nach Gebietskörperschaften 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'.....	39
Tabelle 7: Die erfolgreichsten Relationen nach Haltestellen 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'.....	40
Tabelle 8: TOP 10 Haltestellen der Linientourstarts mit mind. einer Person. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'.....	42
Tabelle 9: Die erfolgreichsten Haltestellen nach Fahrtenwünschen 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'.....	42
Tabelle 10: TOP 10 Haltestellen der Linientourenziele mit mind. einer Person. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'.....	43
Tabelle 11: Die erfolgreichsten Haltestellen nach Fahrtenwünschen 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'.....	44
Tabelle 12: Aussagen zu den Fahrplananpassungen nach Linien. Quelle: Interviews 2020.....	49
Tabelle 13: Die wichtigsten Tickets für Fahrten mit moobil+ 2020-2022. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'.....	57
Tabelle 14: Bedarfsfeld Erreichbarkeit von Einrichtungen des Gesundheitswesens: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben.....	84
Tabelle 15: Bedarfsfeld Anbindung von Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben.....	86
Tabelle 16: Bedarfsfeld Ausweitung der Bedienungszeiträume, Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben.....	86
Tabelle 17: Bedarfsfeld Anbindung der zentralen Innenstadtbereiche in Cloppenburg, Friesoythe und Lönigen: Evaluation der Veränderungen seit dem letzten Bericht.....	87
Tabelle 18: Bedarfsfeld Freizeitverkehr und touristische Nutzungen: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben.....	88
Tabelle 19: Bedarfsfeld Zweite Netzebene und Anschlusssicherung: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben.....	89
Tabelle 20: Bedarfsfeld moobil+ auf Achsen von Buslinien: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit.....	91
Tabelle 21: Bedarfsfeld Optimierung der Erschließung: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit, Vorschläge aus den Interviews 2022 fett hervorgehoben.....	91

Tabelle 22: Bedarfsfeld Kreisübergreifende Angebote: Evaluation der Veränderungen seit letztem Bericht und Einschätzungen zur Machbarkeit	93
---	----

