



Nahverkehrsplan Landkreis Cloppenburg 2018

Erste Fortschreibung

Stand: 17.10.2019

Impressum



Landkreis Cloppenburg

Eschstraße 29

49661 Cloppenburg



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

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
1.1	Anlass der ersten Fortschreibung	2
2	BESTANDSAUFNAHME	4
2.1	Gesetzliche, verkehrspolitische und fachliche Rahmenbedingungen	4
2.1.1	Gesetzliche Grundlagen	4
2.1.2	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	6
2.1.3	Nahverkehrsplan 2003	7
2.1.4	Sonstige Konzepte	8
2.2	Strukturelle Rahmenbedingungen	8
2.2.1	Raumstruktur und Siedlungsentwicklung	8
2.2.2	Bevölkerungsstruktur	9
2.2.3	Wirtschaftsstruktur und Pendlerverkehr	12
2.2.4	Bildungseinrichtungen und Schulverkehre	13
2.2.5	Freizeiteinrichtungen und Freizeitverkehre	14
2.3	ÖPNV-Organisationsstruktur	15
2.4	ÖPNV-Angebot	16
2.4.1	Schienenpersonennahverkehr	16
2.4.2	Busverkehr	18
2.5	ÖPNV-Infrastruktur	20
2.5.1	Schienenverkehr	20
2.5.2	Busverkehr	21
2.5.3	Intermodalität	24
2.6	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	24
2.7	ÖPNV-Tarife und Vertrieb	24
2.7.1	Schienenverkehr	25
2.7.2	VGC-Linienverkehre	25
2.7.3	Linien anderer Aufgabenträger und Linien außerhalb des VGC-Linienverkehrs	25
2.8	Nachfrage	25
2.9	Finanzierung	27
3	ZIELE UND LEITLINIEN	28
3.1	Politische Ziele	28
3.2	Leitlinien bezüglich Finanzierung des ÖPNV	29
3.3	Leitlinien bei der Gestaltung des ÖPNV	31
3.4	Verwendung der Mittel entsprechend § 7a und § 7b des NNVG	32
3.5	Linienbündelung	33
4	ANFORDERUNGSPROFIL	34
4.1	Bedeutung des Anforderungsprofils für die Weiterentwicklung des ÖPNV	34

4.2	Organisationsstruktur	34
4.3	Netz- und Linienstruktur	36
4.4	Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität (B+R, P+R)	37
4.5	Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung	38
	4.5.1 Erschließungsqualität	38
	4.5.2 Verbindungsqualität	40
	4.5.3 Beförderungsqualität	41
4.6	Qualitätsstandards	44
	4.6.1 Haltestellen	44
	4.6.2 Fahrzeuge	48
	4.6.3 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit/Marketing	50
	4.6.4 Fahrpersonal	52
	4.6.5 Tarif und Vertrieb	53
	4.6.6 Betriebsablauf	55
4.7	Besondere Anforderungen an Schulverkehre	57
	4.7.1 Erschließungsqualität	57
	4.7.2 Verbindungsqualität	57
	4.7.3 Beförderungsqualität	59
	4.7.4 Organisation und Verantwortlichkeiten	59
4.8	Qualitätssicherung	59
4.9	Anforderungen an die Barrierefreiheit	61
5	MÄNGEL- (CHANCEN-) ANALYSE	63
5.1	Organisationsstruktur	63
5.2	Netz- und Linienstruktur	64
	5.2.1 Netzentwicklung	64
	5.2.2 Netzebenen	64
5.3	Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität (B+R, P+R)	65
5.4	ÖPNV-Bedienung	66
	5.4.1 Erschließungsqualität	66
	5.4.2 Verbindungsqualität	67
	5.4.3 Beförderungsqualität	69
5.5	Qualitätsstandards	70
	5.5.1 Haltestellen	70
	5.5.2 Fahrzeuge	72
	5.5.3 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit/Marketing	72
	5.5.4 Tarif und Vertrieb	73
	5.5.5 Betriebsablauf	74
	5.5.6 Schulverkehre	74
	5.5.7 Qualitätssicherung/ -management	75
	5.5.8 Barrierefreiheit	75

6	MAßNAHMENKONZEPT	76
6.1	Maßnahmenkatalog	76
6.2	ÖPNV-Organisationsstruktur	78
6.3	Netz- und Linienstruktur	78
6.4	Förderung der Intermodalität	81
6.5	ÖPNV-Bedienung	82
6.6	Haltestellen	83
6.7	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	84
6.8	Tarif und Vertrieb	85
6.9	Betriebsablauf	86
6.10	Weiterentwicklung der Netzebene 2b (Schulverkehre)	86
6.11	Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement	87
6.12	Linienbündelung	87
7	MAßNAHMENPLAN	89
7.1	Maßnahmen der Priorität 1	89
7.2	Maßnahmen der Priorität 2	90
7.3	Maßnahmen der Priorität 3	92
8	MAßNAHMENWIRKUNGEN UND BEWERTUNG	93
8.1	Maßnahmen in Bezug auf Ziele und Leitlinien des NVP	93
8.2	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen	95
8.3	Wirtschaftliche Bewertung der Maßnahmen	97
8.4	Abschätzung des entstehenden Aufwands	99
9	ANHÖRUNGS- UND BETEILIGUNGSVERFAHREN	102
10	ANLAGEN	103

BILDER

Bild 1	Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Cloppenburg [www.lkclp.de]	9
Bild 2	Prozentualer Anteil der Altersklassen je Gemeinde im Landkreis Cloppenburg (2014) [http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de]	10
Bild 3	Bevölkerungsentwicklung nach LSN-Online: Tabelle K1010013	10
Bild 4	Anteil der Altersklassen im Landkreis Cloppenburg in den Jahren 2020, 2025 und 2030 [http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de]	11
Bild 5	Organisationsstruktur Landkreis Cloppenburg	15
Bild 6	Haltepunkte NordWestBahn, eigene Darstellung, Kartengrundlage MapInfo	17
Bild 7	Liniennetzplan RE18 [https://www.nordwestbahn.de/de/liniennetz]	20

TABELLEN

Tabelle 1	Schulen und Zahlen der Schülerinnen und Schüler im Landkreis Cloppenburg [Landkreis Cloppenburg (2016)]	14
Tabelle 2	Fahrtenangebot RE18 (NordWestBahn) für Fahrplanjahr 2017/18 abgerufen unter: https://www.nordwestbahn.de/de/weser-ems/unsere-region/streckennetz/linie/re-18	16
Tabelle 4	Buslinien im Landkreis Cloppenburg (Stand: 13.09.2017)	20
Tabelle 5	Haltestellen > 200 Ein- und Aussteigende/Tag, Grundlage: Fahrgasterhebung 2016, GVS	23
Tabelle 6	Übersicht der P+R bzw. B+R Plätze an den Umsteigepunkten zur NWB	24
Tabelle 7	Aufteilung der Verkehrsnachfrage nach Fahrtzweck, Quelle: Fahrgasterhebung 2016	26
Tabelle 12	Linienverkehre nach Netzebene	64
Tabelle 15	Ausstattung der Bushaltestellen an Zugangspunkten der NordWestBahn [http://daten.zvbn.de]	70
Tabelle 16	Fahrgastinformation VGC	73
Tabelle 18	Maßnahmen der Priorität 1	90
Tabelle 19	Maßnahmen der Priorität 2	91
Tabelle 20	Maßnahmen der Priorität 3	92
Tabelle 21	Handlungsfelder mit zugeordneten Zielen und Leitlinien.	94
Tabelle 22	Bewertung der verkehrlichen Wirkung	96
Tabelle 23	Bewertung der wirtschaftlichen Wirkung	98
Tabelle 24	Abschätzung des Aufwands	101

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.

DRC (2009): Anbindung des Gewerbegebietes Eschborn Süd an die Landesstraßen L 3005 / L 3006 – Fortschreibung.

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.

OSM (2013):

www.openstreetmap.org

[Stand: 14. März 2013. Zugriff:]

PBEFG (2007): Personenbeförderungsgesetz. Art. 27 G v. 7.9.2007 I 2246.
Bundesministeriums der Justiz

STRASSENENTWURF, AG (Hrsg.) (2010): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen.
Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen e.V.

TUD (2011): Leitfaden zur Erstellung von Störfallprogrammen der DB. Darmstadt :

VERKEHRSMANAGEMENT, AG (Hrsg.) (2010): Richtlinien für Lichtsignalanlagen. Köln :
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

1 Einleitung

Der Nahverkehrsplan (NVP) zeigt als Rahmenplan die strategische Ausrichtung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für die nächsten fünf Jahre auf. 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 Aussagen und Kenndaten des SPNV-Angebots nachrichtlich aufgeführt, um so das Gesamtangebot darstellen zu können.

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan 2018 (NVP 2018) wird der vorherige Nahverkehrsplan formal fortgeschrieben. Inhaltlich geht der Nahverkehrsplan 2018 mit der erstmaligen Definition eines qualifizierten Anforderungsprofils und der daraus abgeleiteten umfassenden Maßnahmenkonzeption zur Weiterentwicklung des ÖPNV jedoch deutlich über Darstellungsumfang und -tiefe des vorherigen NVPs hinaus, so dass vor diesem Hintergrund der Nahverkehrsplan 2018 als Neuschreibung einzustufen ist.

Im Einzelnen gliedert sich der Nahverkehrsplan 2018 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 NVP 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.

- 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 Empfehlungen 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.
- Der Maßnahmenplan (Kap. 7) dient dazu, die umzusetzenden Maßnahmen zu priorisieren und in ein zeitliches Verhältnis zueinander zu bringen.
- Die Maßnahmenwirkung (Kap. 8) wird in Bezug auf Ziele und Leitlinien bzw. die verkehrliche Wirkung in tabellarischer Übersicht beschrieben. Außerdem werden die Auswirkungen auf die Steigerung der Wirtschaftlichkeit und die Effizienz abgeschätzt und es erfolgt eine Abschätzung des mit einer Maßnahme verbundenen internen und externen Aufwandes.
- Abschließend wird das Beteiligungs- und Anhörungsverfahren dargestellt. Entsprechend der Zielsetzung, den ÖPNV im Landkreis Cloppenburg in einem transparenten Prozess sowie konstruktiven Dialog weiter zu entwickeln, wurden bereits während der Erarbeitung des NVP neben bilateralen Gesprächen insgesamt drei Workshops¹ zum Anforderungsprofil durchgeführt.

1.1 Anlass der ersten Fortschreibung

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (Stand 17.10.2019) wurde aus den folgenden Gründen durchgeführt:

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

¹ 02. und 03.02.2017, Kreishaus des Landkreises Cloppenburg, Teilnehmende: Verkehrsunternehmen des Landkreises Cloppenburg, Vertreterinnen und Vertreter der Städte und Gemeinden, Benachbarte Aufgabenträger, Landesnahverkehrsgesellschaft mbH – Büro Oldenburg, Taxi- und Mietwagenunternehmen des Landkreises Cloppenburg, Interessenvertreterinnen – und Vertreter (Behindertenbeirat, IHK Oldenburg, VCD, Koordinierungsstelle Frauen und Wirtschaft Oldenburger Münsterland etc.)

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG, aktueller Stand 03.05.2017) 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.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Gesetzliche, verkehrspolitische und fachliche Rahmenbedingungen

2.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Gesetzliche Grundlage für den Nahverkehrsplan sind das Personenbeförderungsgesetz [PBefG 2013] sowie das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz [NNVG 2004].

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) 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 Nahverkehrsplan wird die Einhaltung bestehender Bundes- und Landesgesetzgebungen (z.B. Niedersächsisches Tariftreue- und Vergabegesetz - NTVergG) vorausgesetzt.

2.1.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die zu beachtenden Ziele der Raumordnung und Landesplanung werden durch das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen [LROP 2012] und das Regionale Raumordnungsprogramm [RROP 2005] festgelegt.

Gemäß LROP

- ist der ÖPNV zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind.
- sind Siedlungsstrukturen zu sichern und zu entwickeln, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden.
- soll die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf ÖPNV und auf den Fahrradverkehr durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.

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.

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.
- sollen wichtige über-/regionale Busverbindungen aufgebaut bzw. gestärkt werden.
- sind alternative Bedienungsformen zu untersuchen.
- ist die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz durch den ÖPNV zu verbessern.
- 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 PBefG § 8 (3) im Rahmen ihrer Befugnisse und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen hat.

2.1.3 Nahverkehrsplan 2003

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Cloppenburg aus dem Jahr 2003 enthält eine umfassende Bestandsanalyse des Angebots, der Fahrzeuge und der Infrastruktur. Außerdem wird ein Überblick über die Tarifstruktur, sowie die bestehenden Fahrgastinformationen hergestellt. Eine Darstellung der Liniennetzstruktur und wichtiger Verknüpfungspunkte komplettieren die Bestandsaufnahme der Fortschreibung.

In Kapitel 4, des NVP 2003, „Ziele und Maßnahmen zur Entwicklung des ÖPNV“ werden allgemeine Handlungsziele und angestrebte Standards zu folgenden Angebotsaspekten des öffentlichen Personennahverkehrs dargestellt:

- Weiterentwicklung des Angebots im straßengebundenen ÖPNV (zusätzliche Fahrten in Nebenverkehrszeiten, an Ferientagen und Wochenenden)
- Untersuchung zum Einsatz alternativer bzw. flexibler Bedienungsformen
- Verbesserung der Beförderungsqualität und Haltestellenausstattung
- Abstimmung und Verbesserung des Marketings innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Cloppenburg

Die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV-Angebots wird seitens der Verkehrsunternehmen durch Beförderungsentgelte, Ausgleichzahlungen nach §45a PBefG und §62 SchwbG sichergestellt. Ein Ausgleich von Kostendefiziten durch den Landkreis Cloppenburg wird im Nahverkehrsplan 2003 nicht vorgesehen.

Ziel war es, den Ausbau von Haltestellen überwiegend durch GVFG-Mittel, durch kommunale Mittel der betroffenen Städte und Gemeinden sowie dem Landkreis Cloppenburg zu finanzieren.

Eine Bilanzierung der zwischenzeitlich erfolgten Umsetzung von Maßnahmen im engeren Sinne ist nicht möglich, da die ausformulierten Handlungsoptionen wohl Ziele, aber keine konkreten Maßnahmen/-konzepte (mit Umsetzungshorizont) darstellen.

2.1.4 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,
- Erprobung von flexiblen Verkehrsformen (z.B.: Rufbus), 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 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 2015 konnte ein Zuwachs um 9 % verzeichnet werden, wohingegen die Bevölkerungszahl in Deutschland insgesamt im gleichen Zeitraum rückläufig war.

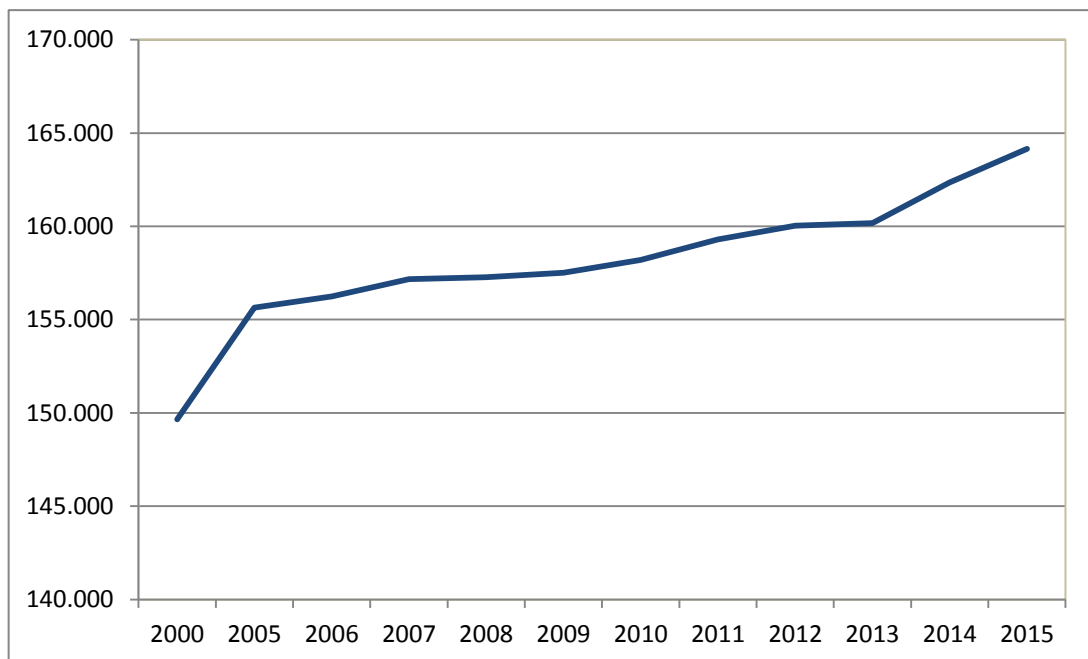


Bild 1 Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Cloppenburg [www.lkclp.de]

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 derzeit eine prozentual anteilig „junge“ Bevölkerung auf (Bild 2).

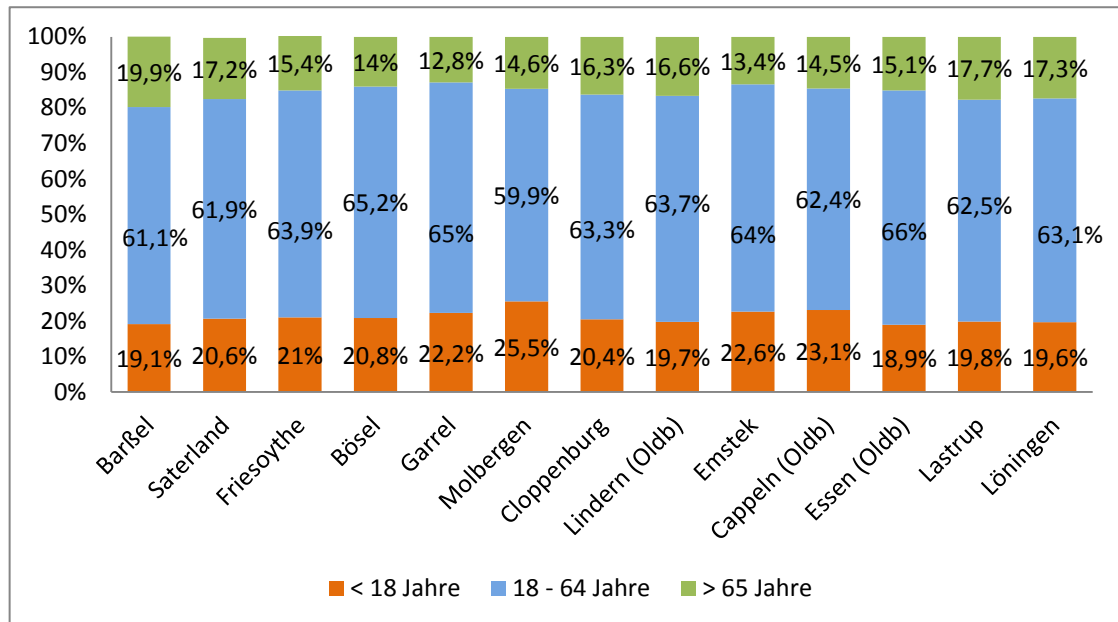


Bild 2 Prozentualer Anteil der Altersklassen je Gemeinde im Landkreis Cloppenburg (2014) [http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de]

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).

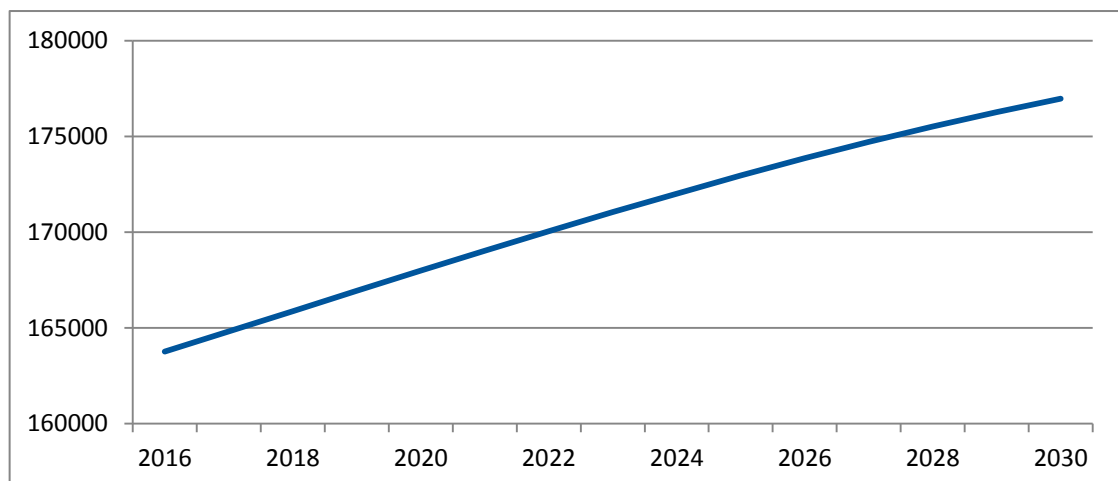


Bild 3 Bevölkerungsentwicklung nach LSN-Online: Tabelle K1010013

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 abnimmt und im Jahr 2030 nur minimal unter dem heutigen Niveau liegen wird (Bild 4).

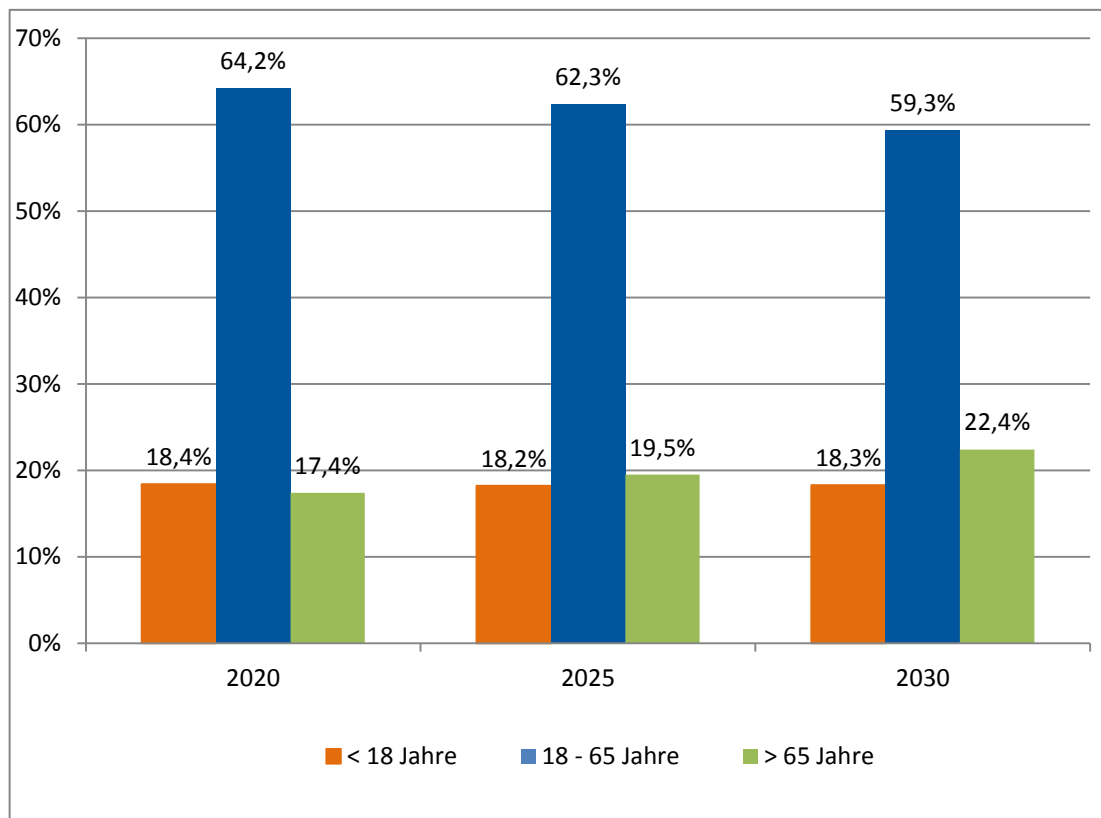


Bild 4 Anteil der Altersklassen im Landkreis Cloppenburg in den Jahren 2020, 2025 und 2030
[<http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de>]

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
- Cloppenburg
- Emstek
- Essen
- Friesoythe
- Garrel
- Lönigen
- 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 ÖPNVs, 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 2015/16
Grundschule	49	7.125
Hauptschule	3	563
Realschule	4	1.906
Oberschule	12	5.462
Gymnasium	5	4.599
Integrierte Gesamtschule	1	80
Förderschulen	11	776
Berufsbildende Schule (BBS)	5	3.055 (Vollzeit)
		3.700 (Teilzeit)
Gesamt	90	27.266

Tabelle 1 Schulen und Zahlen der Schülerinnen und Schüler im Landkreis Cloppenburg [Landkreis Cloppenburg (2016)]

Sowohl die Entwicklung der Schulstandorte als 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 Freizeiteinrichtungen und Freizeitverkehre

Im Landkreis Cloppenburg bieten Radwege, verkehrsarme Nebenstraßen sowie land- und forstwirtschaftliche Wege ein dicht geknüpftes Radwegenetz. Neben thematisierten Radtouren besteht ein ortsvernetzendes 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

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 (Schul- und Kulturamt), umgesetzt.

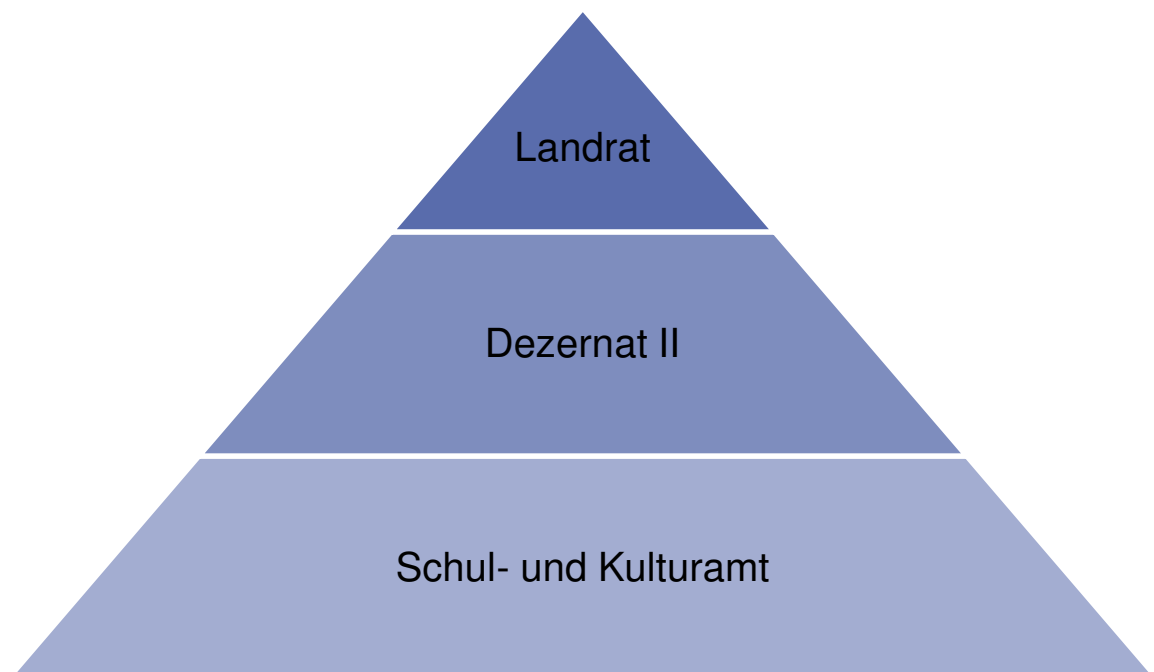


Bild 5 Organisationsstruktur Landkreis Cloppenburg

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) für Fahrplanjahr 2017/18 abgerufen unter: <https://www.nordwestbahn.de/de/weser-ems/unsere-region/streckennetz/linie/re-18>

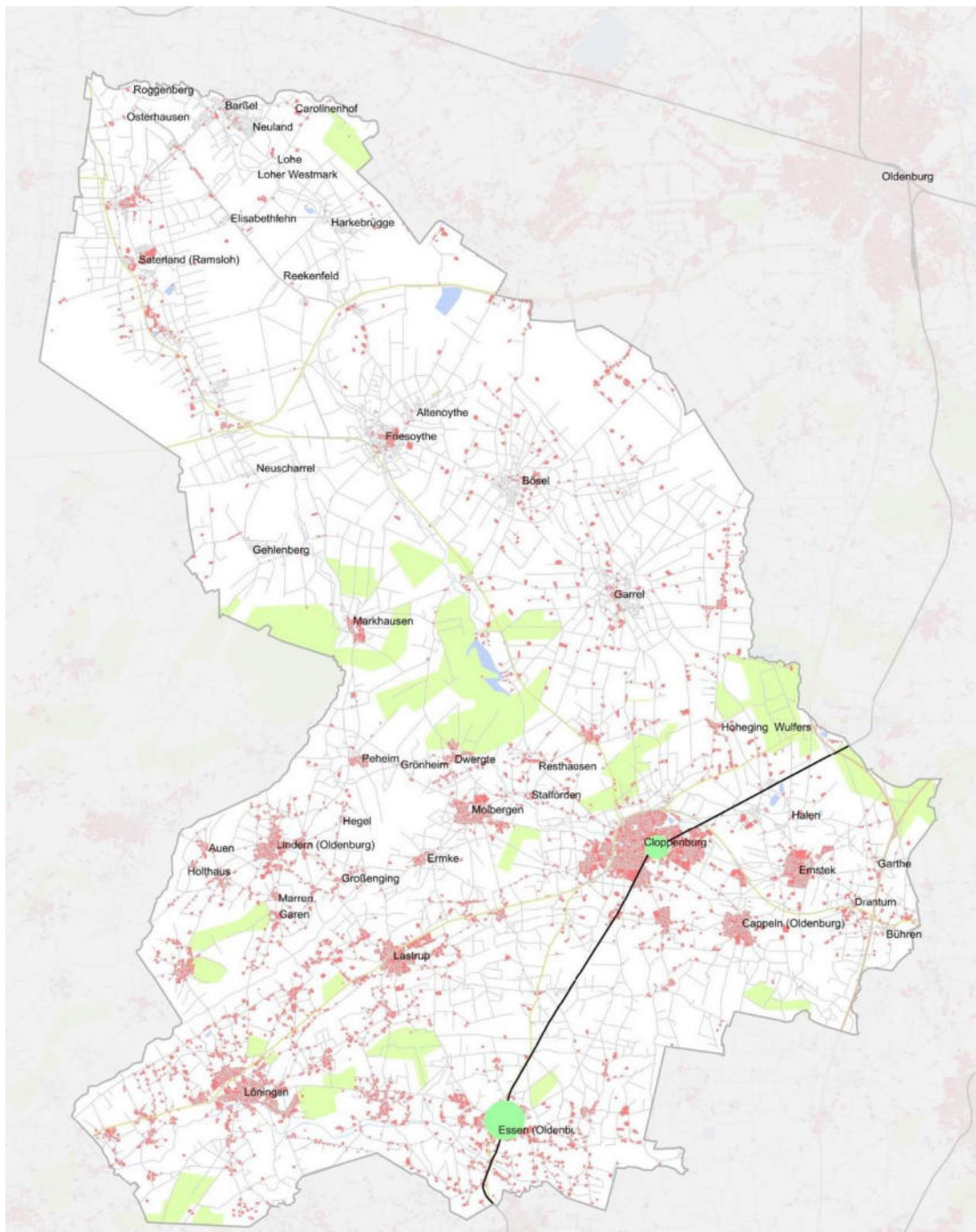


Bild 6 Haltepunkte NordWestBahn, eigene Darstellung, Kartengrundlage MapInfo

2.4.2 Busverkehr

Linienverkehr

Das Angebot des konventionellen Linienverkehrs im Landkreis Cloppenburg ist in Bezug auf Fahrplan (-ausgestaltung) im Wesentlichen auf die Belange des Schulverkehrs ausgerichtet. Die meisten Linien haben unregelmäßige Abfahrtszeiten sowie unterschiedliche Start- und Endhaltestellen bzw. variierende Routen je nach Fahrt oder auch Fahrtrichtung. Außerhalb der Schultage besteht auf den meisten Linien kein oder nur ein reduziertes Angebot. Die Ausnahme stellen die Regionallinien dar.³

Linie	Fahrstrecke
356	Rostrup - Ocholt
360	Barßel - Westerstede
375	Bad Zwischenahn - Edewechterdamm
380	Oldenburg - Barßel
600	Ahlhorn - Lohne
689	Ocholt - Veenhusen
694	Essen (Oldb.) - Vechta
900	Cloppenburg - Barßel
901	Wittensand – Ramsloh
902	Sedelsberg - Ramsloh
903	Gemeindeverkehr Barßel
904	Gemeindeverkehr Barßel
905	Barßel - Friesoythe
906	Altenoythe - Friesoythe
907	Altenoythe - Friesoythe
908	Neuscharrel - Friesoythe
910	Oldenburg - Friesoythe
911	Gemeindeverkehr Lastrup
913	Norwegen - Bunnan
915	Neulorup - Friesoythe

³ Eine Zuordnung zu Netzebenen erfolgt in Tabelle 12

Linie	Fahrstrecke
916	Gemeindeverkehr Essen
917	Gemeindeverkehr Bösel
924	Felde - Cloppenburg
925	Löningen - NordWestBahn ⁴
926	Gemeindeverkehr Lindern
927	Wachstum - Benstrup
928	Böen – Winkum - Ehren
929	Gemeindeverkehr Cappeln
930	Werlte / Löningen - Ahlhorn
931	Gemeindeverkehr Emstek
932	Gemeindeverkehr Garrel
933	Gemeindeverkehr Molbergen
935	Nikolausdorf - Cloppenburg
936	Markhausen - Friesoythe
937	Friesoythe - Grundschule Markhausen
938	Vechta - Cloppenburg
939	Gemeindeverkehr Essen
940	Wachstum - Löningen
945	Haselünne - Löningen
950	Emstekerfeld - Cloppenburg
951	Cloppenburg - Stapelfeld
952	Cloppenburg - Resthauser Straße
953	Cloppenburg - Kellerhöhe
954	Cloppenburg - Sternbusch
955	Markhausen - Cloppenburg
965	Lohne - Cloppenburg
970	Vechta - Cloppenburg
S90	Cloppenburg - Barßel
N35	Oldenburg – Bad Zwischenahn – Edeweicht - Friesoythe

⁴ Hierbei handelt es sich um die offizielle Linienbezeichnung. Damit ist die Verbindung von Löningen zum Bahnhof in Essen gemeint.

Tabelle 4 Buslinien im Landkreis Cloppenburg (Stand: 13.09.2017)

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 7 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 (Zweirichtungsgelenktriebwagen 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 2018 nicht relevant. Der Landkreis Cloppenburg sowie die Städte und Gemeinden unterstützen seit einigen Jahren die Reaktivierung der Bahnstrecken

- Friesoythe – Cloppenburg und
- Meppen – Essen

für den Schienenpersonennahverkehr.

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr plant die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken für die Wiedereinführung des Schienenpersonennahverkehrs. In diesem Rahmen wurden in den Jahren 2013 und 2014 umfangreiche Untersuchungen durchgeführt und es wurden erste Strecken für eine SPNV-Reaktivierung ausgewählt. Hierzu gehörten zunächst nicht die vom Landkreis Cloppenburg angestrebten Strecken.

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. 700 Haltestellen bedient. Die Haltestellen mit übergeordneten Rollen im Netz (z.B.: wichtige Verknüpfungspunkte zur NordWestBahn, Knotenpunkte der Beförderung von Schülerinnen und Schülern und Umsteigepunkte) werden in Tabelle 5 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 5 Haltestellen > 200 Ein- und Aussteigende/Tag, Grundlage: Fahrgasterhebung 2016, GVS

Bezüglich der infrastrukturellen und barrierefreien Ausstattung der Bushaltestellen sind keine aktuellen Daten verfügbar.

Fahrzeuge

Im VGC-Linienverkehr 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 Fahrgasterhebung 2016 zeigt, dass die Busse in der Hauptverkehrszeit (HVZ) stellenweise bis zu 110% (Sitz- und Stehplätze) ausgelastet sind.

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%)⁵ 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).

Standort	P+R-Plätze	B+R-Plätze		
		mit Witterungsschutz	ohne Witterungsschutz	Fahrradbox
Cloppenburg Bf	32	112	34	X
Essen (Oldb.) Bf	105	128	30	X

Tabelle 6 Übersicht der P+R bzw. B+R Plätze an den Umsteigepunkten zur NWB

2.6 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

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.

2.7 ÖPNV-Tarife und Vertrieb

Die Verkehrsgemeinschaft Cloppenburg (VGC) agiert im Landkreis Cloppenburg als Tarifgemeinschaft. Anschlussstarife an Nachbarlandkreise bestehen derzeit nicht.

Das Niedersachenticket wird im kompletten VGC Bereich nicht anerkannt und kann in den Bussen auch nicht erworben werden⁶.

⁵ Quelle: Fahrgasterhebung 2016, Methodenbericht und Auswertung, GVS

⁶ Quelle: <http://www.hanekamp-reisen.de/de/linienverkehr/tarife.html>, abgerufen Oktober 2017

2.7.1 Schienenverkehr

Auf der NordWestBahn gelten die Tarife der Deutschen Bahn AG/ Niedersachsentarif (NITAG). Ein Anschlussstarif zum Busverkehr im Rahmen der Anschlussmobilität des Niedersachsentarifs besteht im Landkreis Cloppenburg nicht.

2.7.2 VGC-Linienverkehre

Die Zoneneinteilung 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. 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 Mitnahmeregelung.

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

Der Transport von Fahrrädern ist kostenpflichtig.

2.7.3 Linien anderer Aufgabenträger und Linien außerhalb des VGC-Linienverkehrs

Für die einbrechenden Linien anderer Aufgabenträger (z.B. Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen) und Linien außerhalb des VGC-Linienverkehrs gelten die jeweils festgelegten Tarife dieser Verkehre. Die Nachtlinie N35 zwischen Friesoythe und Oldenburg verkehrt zum Sondertarif von 5 Euro die Nacht.

Ein Anschlussstarif zum Busverkehr im Rahmen einer Anschlussmobilität besteht im Landkreis Cloppenburg nicht.

2.8 Nachfrage

Laut Hochrechnung der Fahrgasterhebung 2016 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 7) ergibt sich ein deutlicher Schwerpunkt im Bereich Schulverkehre (Fahrten zwischen Wohnung und Schule). An Samstagen ist der Freizeitverkehr der überwiegende Fahrzweck.

Fahrzweck	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 7 Aufteilung der Verkehrsnachfrage nach Fahrzweck, Quelle: Fahrgasterhebung 2016⁷

⁷Fahrgasterhebung 2016 für den Landkreis Cloppenburg, Methodenbericht und Auswertung, GVS Hannover Tabelle 11

2.9 Finanzierung

Der öffentliche Personennahverkehr des Landkreises Cloppenburg finanziert sich über folgende Quellen:

- Erlöse des Fahrscheinverkaufs,
- dem Erwerb von Sammelzeitkarten für berechnigte Schülerinnen und Schüler gem. Schülerbeförderungssatzung durch den Landkreis,
- Ausgleichsleistungen nach § 148 SGB IX,
- bis Ende 2016: Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG in Verbindung § 7 NNVG durch das Land Niedersachsen
- ab 1.1.2017: durch Mittel des Landkreises basierend auf einer Allgemeinen Vorschrift für die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtung im Ausbildungsverkehr zurückzuführen sind,⁸
- sowie Regionalisierungsmittel des Bundes.

⁸ Hierzu werden dem Landkreis die Mittel vom Land zur Verfügung gestellt, die für bisherige Ausgleichsleistungen für Verkehre im Gebiet des Landkreises vom Land aufzubringen waren. Es handelt sich dabei um sogenannte „7a-Mittel“ in Anlehnung an § 7a NNVG, in dem die Ausgleichsleistungen für die Aufgabenträger geregelt sind.

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 Einwohnerinnen und Einwohner und dessen Besucherinnen 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 nachfolgend aufgeführten Ziele und Leitlinien (außer dem Ziele der Linienbündelung in Kapitel 3.5) 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.⁹

Mit der Version 1.1 des Nahverkehrsplans wurde das Ziel der Linienbündelung (siehe Kapitel 3.5) 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

- sich selbst versorgen,
- ihre Ausbildungs- und Arbeitsstätte erreichen,

⁹ Besondere Aspekte bei der Optimierung des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg, 2015, kreamobil.

- 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, Lönigen 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)

Das Mobilitätssystem wird 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 beteiligen. (Hiervon unbenommen sind die Kosten für die Angebote der Verkehrsunternehmen, die eigenwirtschaftlich erbracht werden.)

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“). Hierfür soll ein einheitliches Konzept erstellt werden.

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. Daneben soll ein neues Mobilitätssystem etabliert werden, das aus den bestehenden regionalen Verbindungen und neuen 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, Städten und Gemeinden richten.

Ziele außerhalb des Landkreises (L9)

Um Handel und Versorgungseinrichtungen auf dem Gebiet des Landkreises zu unterstützen, werden Ziele außerhalb des Landkreises nur in besonderen Ausnahmefällen (z.B. LK Vechta / Verbund Oldenburger Münsterland) angefahren.

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 alle Komponenten der Nutzungsschnittstelle.

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 „Werkverkehre“) 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.

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.

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

Die dem Landkreis Cloppenburg zustehenden Mittel entsprechen § 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 entsprechen § 7b NNVG werden zur Attraktivitätssteigerung und für Leistungsverbesserungen des straßengebundenen ÖPNV eingesetzt. Insbesondere sollen sie für den Aufbau und den Betrieb des neuen Rufbussystems im Landkreis Cloppenburg verwendet werden.

3.5 Linienbündelung

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 zu realisierenden Linienbündelung findet sich im Abschlussbericht der PTV GmbH in der Anlage.

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.

Leitbild und Zielvorstellungen für die Gestaltung des ÖPNV 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 die Förderung des Fahrradverkehrs bzw. die Organisation alternativer Verkehre (Bürgerbus, Mitnahmeverkehre, Fahrgemeinschaftsverkehre) 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: Lokale Verbindungen

Lokale Verbindungen von Ortsteilen zum jeweiligen Ortszentrum (Grundzentrum oder Mittelzentrum) sichern die flächenhafte Feinerschließung der Siedlungsgebiete.

Netzebene 2a:

- Entsprechend der dispersen Siedlungsstruktur und Nachfrage wird der bestehende Linienverkehr mit flexiblen Elementen der Bedarfsbedienung kombiniert werden, um eine auch wirtschaftlich tragbare ÖPNV-Erschließung im Jedermannverkehr zu sichern.

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. Im Gegensatz zum freigestellten Schulverkehr steht das Angebot aber auch allen anderen Reisenden zur Verfügung¹⁰.
- Linien des Schulverkehrs werden dadurch gekennzeichnet, dass während der Schulferien das Fahrtenangebot um mindestens 50 % reduziert wird und/oder unter dem Mindestwert von 6 Fahrtenpaaren 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 Nutzendengruppen 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)

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

- möglichst kurze und sichere Umsteigewege (Lage und Ausgestaltung der Haltestellen),
- möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten (Abstimmung der Fahrplanzeiten an Verknüpfungspunkten),
- Anschlusssicherung und Anschlussbindung (Betriebssteuerung),
- unternehmensübergreifende Fahrplan- und Reisendeninformation,
- attraktive Tarifgestaltung.

¹⁰ Verkehre nach Freistellungsverordnung und Schulfahrten im Rahmen der Sonderbeförderung sind nicht Gegenstand des NVP.

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 einzurichten:

- 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 abschließbaren Fahrradboxen langfristig auch Ladestationen für Elektrofahrräder vorgesehen werden.

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).

4.5 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 Umwegefaktor 1,2 und Gehgeschwindigkeit 1,2 bis 1,0 m/sec*

Tabelle 8 Haltestelleneinzugsbereich

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 ¹¹ (Punkt-Punkt- Verbindung)	Mo.-Fr.	4.00/5.00- 0.00/1.00	60 Min.	Regionalbus (SPNV nachrichtlich)
	Sa.	6.00/7.00 - 0.00/1.00	60 Min.	
	So./ Feiertage	7.00/8.00 - 0.00/1.00	60 Min.	
Netzebene 2a Überörtliche + Lokale Verbindungen (Flächen- erschließung)	Mo.-Fr.	6.00/7.00 - 18.00/19.00	120 Min.	Konventioneller Linienbus / Rufbus / AST
		Linienbezogene Ausweitung von Betriebszeiten bzw. Taktverdichtung entsprechend der Nachfrage		
Netzebene 2b und 3 (Schulverkehre + Sonderverkehre)	Linienbezogene Festlegung entsprechend Nachfragepotentialen und spezifischen Anforderungen			Konventioneller Linienbus (für Sonderverkehre: auch Rufbus/AST)

Tabelle 9 Kenngrößen der Verbindungsqualität

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

¹¹ Die Richtwerte für die Bedienungszeiten beziehen sich nicht auf den SPNV.

- Ortsteil – nächstes Ortszentrum (Grundzentrum / Mittelzentrum)
- Grundzentrum – nächstes Mittelzentrum und Kreisstadt Cloppenburg
- Mittelzentrum – nächstes Oberzentrum

Es sind mindestens sechs Fahrten 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 / Tag (Mo – Fr) = sehr gute Bedienung
- 13 – 16 Fahrten / Tag (Mo – Fr) = gute Bedienung
- 9 – 12 Fahrten / Tag (Mo – Fr) = mittlere Bedienung
- 6 – 8 Fahrten / Tag (Mo – Fr) = ausreichende Bedienung
- weniger als 6 Fahrten / 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 (AST) 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 VDV abgeleitet, die hier als „Stand der Technik“ in der Verkehrsplanung gelten¹²:

- Bei der Ermittlung der Stehplatzzahl sind $0,25 \text{ m}^2/\text{Stehplatz}$ anzusetzen. Dies entspricht 50 % der gem. StZVO ausgewiesenen Stehplätze¹³.
- 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.

¹² 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).

¹³ 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 Sonderverkehr 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, insbes. 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).

Für folgende Relationen muss eine umsteigefreie Verbindung mit ganzjährig mindestens 6 Fahrten je Tag (Mo – Fr) je Richtung bestehen:

- Ortsteil – nächstes Ortszentrum (Grundzentrum/Mittelzentrum)
- Grundzentrum – nächstes Mittelzentrum und Kreisstadt Cloppenburg
- Mittelzentrum – nächstes Oberzentrum

4.6 Qualitätsstandards

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 Ortslinienverkehrs¹⁴.

¹⁴ Linienverkehr, der innerhalb der Gemarkungsgrenzen einer Gemeinde betrieben wird.

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) bestimmte Ausstattungsmerkmale definiert. Die folgenden Tabellen beinhalten die Kategorisierung der Haltestellen (Tabelle 10) sowie die Zuordnung der Mindestausstattung zu den Haltestellenkategorien (Tabelle 11).

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 10 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 11 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 überschreiten¹⁵. Dieses ist durch bauliche und/oder fahrzeugeitige Ausstattung sicherzustellen:

- An Haltestellen der ersten oder zweiten Kategorie oder Haltestellen mit besonderer Bedeutung für die Barrierefreiheit¹⁶ 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.

¹⁵ Gemäß den anerkannten Regeln der Technik ist ein Maß von jeweils maximal 5 cm ohne besondere Erschwernis überrollbar.

¹⁶ 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, ggf. Drängelgitter, 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 ist eine aktuelle und strukturierte Datenbasis in Form eines Haltestellenkatasters erforderlich. Hierfür und auch für die elektronische Fahrplanauskunft sind eindeutige Haltestellenbezeichnungen eine Voraussetzung.

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:

- Infrastruktur zur Anschlusssicherung/Betriebskommunikation bzw. ggf. für den Einsatz als Fahrzeug-Client im Mobilitätssystem,
- 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): elektr. Fahrtzielanzeige- und Laufwegsanzeige nach BO Kraft, Bordmikrofon und Lautsprecheranlage,
- Ausreichende Anzahl Haltewunschtaster (insbesondere unmittelbar an Sondernutzungsflächen sowie an Sitzplätzen für Schwerbehinderte).

Durch Anforderungen in der Anschlusssicherung, im Störungsmanagement sowie zur automatischen Erkennung von 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 und 2a maximal 12 Jahre, in Netzebene 2b und 3 maximal 15 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.

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
- Tarifinformationen für alle weiteren ÖPNV-Angebote im Landkreis
- 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.

Zum Zwecke der verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsberatung, des Mobilitätsmanagements und des Vertriebs sowie zur Sicherung des barrierefreien Systemzugangs sollten personalbediente Mobilitätszentralen im Kreisgebiet vorgehalten werden. Diese geben Auskunft zum ÖPNV-Angebot (Fahrplan, Tarif). Zur Nutzung von Synergien können Mobilitätszentralen in einer bereits bestehenden

Einrichtung (z.B. Verkehrsbüro, Touristeninformation) untergebracht werden. Die Mobilitätszentralen sollten 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).

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.

Das eingesetzte Fahrpersonal muss:

- die deutsche Sprache angemessen beherrschen,
- einen sicheren und ausgeglichenen Fahrstil praktizieren,
- den Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen),
- über die grundsätzlichen Merkmale des ÖPNV-Angebots, insbesondere die Tarifbestimmungen und die Beförderungsbedingungen, Auskunft geben können,
- Auskünfte zu den Anschlüssen geben können sowie
- sich freundlich und serviceorientiert verhalten, 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 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.¹⁷

¹⁷ 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.

4.6.5 Tarif und Vertrieb

Tarifliche Grundätze

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 Kundschaft 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.
- 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.

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.

Bei Fahrten mit dem Niedersachsen-Ticket wird die vorhergehende und/oder nachfolgende Fahrt mit den ÖPNV-Angeboten vom Startort bzw. zum Zielort im Vor- und/oder Nachlauf zur SPNV-Fahrt im gesamten Gebiet des Landkreises Cloppenburg ermöglicht.

Vertriebliche Grundsätze

Der Vertrieb muss sowohl nutzungsfreundlich als auch wirtschaftlich sein.

Der Vertrieb muss für alle Kundinnen und 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 Bindung von Kundinnen und 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 Vorverkaufsstellen sowie elektronisch. Der elektronische Vertrieb bietet die Möglichkeit nutzungsfreundlicher Angebote, z.B. Bestpreisabrechnung.

Zur Fahrkartenkontrolle gilt im Busverkehr das Fahrgastflussprinzip¹⁸: 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

¹⁸ 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. Der Aufgabenträger als die für das Haltestellenmanagement zuständige Institution 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 der Aufgabenträger als für das Haltestellenmanagement zuständige Institution 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 Reisende über die Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen der Störungen sowie die ergriffenen Abhilfemaßnahmen unverzüglich zu informieren.

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.

4.7 Besondere Anforderungen an Schulverkehre

4.7.1 Erschließungsqualität

Für die Wohnorte der Schülerinnen und 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 Schülerinnen und 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.

Als zumutbare Beförderungszeiten gelten¹⁹:

- a) bei Schulformen gemäß § 5 Abs. 2 Ziffern 1 a – f und i NSchG (Grundschule, Hauptschule, Realschule, Oberschule, Gymnasium, Gesamtschule und Förderschule) für Schülerinnen und Schüler im Primarbereich und Sekundarbereich I:
nicht mehr als 45 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung.
- b) für Schülerinnen und Schüler des Sekundarbereichs II:
nicht mehr als 90 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung.

Abweichend hiervon gilt für Schülerinnen und Schüler an:

- Schulen mit besonderem Bildungsgang, der nicht regelmäßig in der für die Schülerin oder den Schüler nächsten Schule angeboten wird in öffentlicher oder privater Trägerschaft,
- Ersatzschulen im Sinne der §§ 142, 154 NSchG, Ergänzungsschulen im Sinne der §§ 160, 161 NSchG,
- Schulen, deren Einzugsbereich das gesamte Kreisgebiet umfasst,
- Schulen, die nicht identisch sind mit den nach Schulbezirkseinteilung zu besuchenden Schulen und für deren Besuch gemäß § 63 Abs. 3 S. 4 NSchG oder gemäß § 137 NSchG eine Genehmigung erteilt wurde,
- Schulen, die als Folge eines nach § 63 Abs. 4 NSchG in Anspruch genommenen Wahlrechts besucht werden:

für den Primarbereich nicht mehr als 60 Minuten, in den übrigen Bereichen nicht mehr als 90 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung.

Als zumutbare Wartezeiten vor/nach den Unterrichtszeiten gelten²⁰:

- vor Schulbeginn 30 Minuten für alle Schülerinnen und Schüler
- vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende bei Schülerinnen und Schülern des Primarbereiches: 1 Zeitstunde, bei Schülerinnen und Schülern der übrigen Bereiche: 2 Zeitstunden.

¹⁹ Entsprechend der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Cloppenburg in der Fassung vom 01.08.2017

²⁰ Entsprechend der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Cloppenburg in der Fassung vom 01.08.2017

Bei der Beförderung der Schülerinnen und Schüler im öffentlichen Personennahverkehr, bei dem der Buseinsatz zu fahrplanmäßig vorgegebenen Zeiten erfolgt, sind auch längere Wartezeiten zumutbar, wenn eine Verlegung der fahrplanmäßig vorgegebenen Fahrzeiten von der Trägerschaft der Beförderung von Schülerinnen und Schülern nicht erreicht werden kann oder aufgrund öffentlicher Interessen nicht zu vertreten ist.

Die Wartezeiten müssen in Abstimmung mit den ggf. notwendigen Aufsichtspflichten und daraus resultierenden Aufsichtszeiten der Schulen definiert werden.

4.7.3 Beförderungsqualität

Durch Staffelung der Schulanfangszeiten und Koordination von Stundenplanlagen mit dem Nahverkehrsangebot besteht die Möglichkeit, den Besetzungsgrad der Fahrzeuge und die Wartezeiten zu reduzieren, ohne zusätzliche Fahrzeuge einsetzen zu müssen.

4.7.4 Organisation und Verantwortlichkeiten

Die Beförderung von Schülerinnen und 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 Schülerinnen und Schülern und den Schülerinnen und 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 Schülerinnen und Schülern. Dementsprechend definiert er die nötigen Prozesse zur Kommunikation mit den Schülerinnen und 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 Kundinnen und 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 Anschlussicherung)
- 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, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu erreichen. 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 Haltestellenkante²¹ 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:
 - 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

²¹ Als „stufenfrei“ gilt ein Restspalt bzw. eine Resthöhe von max. 5 cm.

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

5 Mängel- (Chancen-) Analyse

5.1 Organisationsstruktur

Die Rolle des Aufgabenträgers für den ÖPNV wird im Landkreis Cloppenburg von der Kreisverwaltung, Dezernat II, Schul- und Kulturamt, wahrgenommen.

Zur Koordinierung zwischen Aufgabenträger und den relevanten Akteuren (VGC, Verkehrsunternehmen, LNVG, Schulträger/Schulen etc.) bestehen derzeit keine strukturierten und regelmäßigen Abstimmungsprozesse. Insbesondere die Rolle der Städte und Gemeinden sowie der beförderten Personen im Gestaltungs- und Weiterentwicklungsprozess des öffentlichen Personennahverkehrs ist nicht ausreichend definiert.

Tätigkeitsfelder, die einer kontinuierlichen und systematischen Bearbeitung bedürfen, sind u. a.:

- die systematische Erhebung, Aufbereitung und Interpretation von relevanten Datengrundlagen für die strategische Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots,
- konzeptionelle Angebotsplanung in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen,
- Mobilitätsmanagement und intermodale Verknüpfung,
- Fahrgastinformation, Öffentlichkeitsarbeit und Werbung,
- Weiterentwicklung des Tarifs,
- Qualitätsmanagement,
- Einbindung der Kundinnen und Kunden durch einen Fahrgastbeirat.

Die Veränderungen bei der Zuweisung von Finanzierungsmitteln nach § 45a PBefG in Verbindung mit §7 NNVG und die damit einhergehende Stärkung der Rolle des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger stellt neue Anforderungen an den Landkreis Cloppenburg und dessen interne Organisationsstruktur.

Im Sinne des Nahverkehrsplans gilt es, Personal- und Organisationsstruktur mittelfristig weiterzuentwickeln.

5.2 Netz- und Linienstruktur

5.2.1 Netzentwicklung

Die Netzentwicklung wird derzeit nicht systematisch durch den Aufgabenträger betrieben. Linien(-äste) werden überwiegend einzeln gesehen und nicht in Bündeln, wobei der Fokus auf der Befriedigung der Bedürfnisse im Schulverkehre liegt. Die Initiative zur Entwicklung des Netzes liegt bisher hauptsächlich bei den Verkehrsunternehmen.

5.2.2 Netzebenen

Die im Landkreis Cloppenburg vorhandenen Linienverkehre werden in Tabelle 12 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	Regionalbahn RE18, 360, 380, 900, 910, 930, S90.
Netzebene 2a: Lokale Verbindungen (Jedermannverkehre)	<i>geplantes Rufbussystem</i>
Netzebene 2b: Lokale Verbindungen	288, 356, 375, 689, 694, 901, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 911, 913, 915, 916, 917, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 931, 932, 933, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 945, 948, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 965, 970.
Netzebene 3: Sonstige Verbindungen	Stoppelmarktverkehre, City-Fest Cloppenburg, Kramermarkt Oldenburg, Nachtbuslinie Oldenburg-Friesoythe, Werder-Stadion-Bus und Schützenfestverkehre.

Tabelle 12 Linienverkehre nach Netzebene

Im Landkreis Cloppenburg ist zwar ein strukturiertes ÖPNV-Netz mit überregionalen und regionalen Verbindungen vorhanden, ein lokales Angebot für alle ist derzeit jedoch nicht vorhanden.

Die Verbindungen der ersten Netzebene binden Städte und Gemeinden an Mittelzentren, die Kreisstadt Cloppenburg, das nächstgelegene Oberzentrum

Oldenburg, sowie weitere Points-of-Interest (POIs) inner- und außerhalb des Landkreises Cloppenburg an.

In der Netzebene 2a besteht Handlungsbedarf. Flexible, bedarfsorientierte Verkehre, wie Rufbusse, Anruf-Linien-Taxen oder Anruf-Sammel-Taxen zur flächenhaften Feinerschließung sind nicht vorhanden. Die Realisierung eines Rufbussystems befindet sich bereits in der Umsetzungsphase; es wird künftig die Lücke der Netzebene 2a schließen.

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.

Die Anbindung von Großveranstaltungen (City-Fest Cloppenburg, Kramermarkt Oldenburg, Stoppelmarkt Vechta, diverse Schützenfeste u.v.m.) werden in dritten Netzebene eingeordnet.

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

Die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Angeboten wird in den entsprechenden themenbezogenen Kapiteln behandelt:

- Umsteigehäufigkeit und Verknüpfung (Kap. 5.4.3)
Hier ist darauf hinzuweisen, dass die Möglichkeiten zur Abstimmung von Anschlüssen und Wartezeiten bei Linien der Netzebene 2b eingeschränkt sind, da die Rahmenbedingungen für den Fahrplan durch die Schulzeiten vorgeben werden.
- Fahrplan- und Reisendeninformation (Kap. 5.5.3)
- Tarifgestaltung (Kap. 5.5.4)
- Betriebsablauf (Kap. 5.5.5)

Darüber hinaus ist die bauliche Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte relevant, die auf Basis der Stationssteckbriefe [<http://daten.zvbn.de/ssb/liste.php>] analysiert wurden. An den Verknüpfungspunkten Bus – SPNV, in Cloppenburg und Essen (Oldb.), sind je nach Umsteigebeziehung durchaus Wege von ca. 100 bis 200 m zurückzulegen, was eine Fußwegdauer von ca. 5 – 7 min für Mobilitätseingeschränkte (bei ca. 2 km/h) bedeutet.

In Bezug auf die Intermodalität ist die Verknüpfung zwischen Fahrradverkehr und ÖPNV bzw. SPNV von besonderer Bedeutung. Eine Vielzahl an Haltestellen verfügt bereits über Fahrradabstellanlagen (mit und ohne Witterungsschutz) und wird durch

hochwertige Radwege erschlossen. Über den Bestand von abschließbaren Fahrradboxen kann keine Aussage getroffen werden. Der genaue Bestand, von Fahrradabstellanlagen ist im Rahmen der Datenerhebung für ein elektronisches Haltestellenkataster zu ermitteln. Der Bedarf zur Weiterentwicklung/Ausbau ist zu untersuchen, der konkrete Handlungsbedarf leitet sich aus den Anforderungen an die Haltestellenausstattung ab (vgl. Tabelle 11).

Die Haltepunkte des SPNVs bzw. die Bahnhöfe innerhalb des Landkreises Cloppenburg ermöglichen generell durch Verknüpfungspunkte zum ÖPNV, P+R und B+R eine intermodale Nutzung. Die Auslastung, das Nutzungsverhalten und der daraus resultierende Bedarf sind zu erheben bzw. festzustellen.

Der Handlungsbedarf für eine Aufwertung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme (Untersuchung des Potentials) besteht, besondere Aufmerksamkeit sollte dem Tarif und der technischen Umsetzung zu Teil werden. Bisher sind zu diesen Themenbereichen keine einheitlichen Ansätze, oder Vorgaben bekannt.

Eine Verknüpfung mit dem überregionalen Fernbusnetz besteht derzeit nicht, hier besteht Handlungs- bzw. Prüfbedarf.

5.4 ÖPNV-Bedienung

5.4.1 Erschließungsqualität

Die grafische Analyse der Haltestelleneinzugsbereiche zeigt in den Anlagen.

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:

- Cappel-Süd
- Cloppenburg-Ost
- 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, die Haltestellen der straßengebundenen ÖPNV können diese Anforderung an Schultagen teilweise erfüllen.

5.4.2 Verbindungsqualität

Das Analyseergebnis der Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) zwischen den Grundzentren und dem nächsten Mittelzentrum sowie der Kreisstadt Cloppenburg zeigen Tabelle 13 (Schulzeit) und Tabelle 14 (Ferienzeit).

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. Allerdings ist häufig nur eine ausreichende Bedienung vorhanden (6 – 8 Fahrten / Tag (Mo – Fr)), die auf die Belange bestimmter Gruppen oder Verkehrszwecke zugeschnitten und damit nur eingeschränkt im Alltags- / Jedermannverkehr nutzbar sind. Gute und sehr gute Bedienungen (vgl. Kap. 4.5.2) sind die Ausnahme.

Schulzeit	Mittelzentren	
	Cloppenburg	Friesoythe
Grundzentren	Fahrtenanzahl	Fahrtenanzahl
Emstek	7/9	-
Cappeln (Oldenburg)	3/2	-
Essen (Oldenburg)	23/24	-
Löningen	10/10	-
Lastrup	13/12	-
Lindern (Oldenburg)	2/1	-
Molbergen	7/8	-
Garrel	17/15	14/13
Bösel	13/14	13/13
Saterland (Ramsloh)	11/14	17/18
BarBel	9/13	13/17
Mittelzentren	Fahrtenanzahl	Fahrtenanzahl
Cloppenburg	-	21/19
Friesoythe	19/21	-

Grün: Fahrtenhäufigkeit mindestens 6 Fahrten je Tag (Mo – Fr) je Richtung

Rot: Keine Fahrtenhäufigkeit von mind. 6 Fahrten je Tag (Mo – Fr) je Richtung

Tabelle 13 Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) in der Schulzeit (Fahrplanjahr 2015/16)

Die Mindest-Anforderungen der ganzjährigen Bedienung mit mindestens sechs Fahrten je Richtung und Tag (Mo – Fr) wird für folgende Verbindungen nicht erfüllt:

- Cloppenburg – Cappeln (Oldenburg)
- Cloppenburg – Lindern (Oldenburg)

Ferienzeit	Mittelzentren	
	Cloppenburg	Friesoythe
Grundzentren	Fahrtenanzahl	Fahrtenanzahl
Emstek	4/3	-
Cappeln (Oldenburg)	3/3	-
Essen (Oldenburg)	23/24	-
Löningen	6/6	-
Lastrup	7/7	-
Lindern (Oldenburg)	2/1	-
Molbergen	3/3	-
Garrel	12/13	13/12
Bösel	12/13	13/12
Saterland (Ramsloh)	9/9	12/11
Barbel	8/9	17/17
Mittelzentren	Fahrtenanzahl	Fahrtenanzahl
Cloppenburg	-	13/12
Friesoythe	12/13	-

Grün: Fahrtenhäufigkeit mindestens 6 Fahrten je Tag (Mo – Fr) je Richtung

Rot: Keine Fahrtenhäufigkeit von mind. 6 Fahrten je Tag (Mo – Fr) je Richtung

Tabelle 14 Fahrmöglichkeiten (Direktverbindungen) in der Ferienzeit (Fahrplanjahr 2015/16)

Die Mindest-Anforderungen der ganzjährigen Bedienung mit mindestens sechs Fahrten je Richtung und Tag (Mo – Fr) (Ferienzeit) wird für folgende Verbindungen nicht erfüllt:

- Cloppenburg – Emstek
- Cloppenburg – Cappeln (Oldenburg)
- Cloppenburg – Lindern (Oldenburg)
- Cloppenburg – Molbergen

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), welche die Anforderung von mindestens 6 Fahrten je Tag (Mo – Fr) je Richtung erfüllen würden, bestehen überwiegend nicht (detaillierte Darstellung der Binnenverbindungen als Anlage).

Zu dem Ergebnis, dass die Mindeststandards ganzjährig nur für die Grundzentren Barßel, Essen, Bösel und Saterland, sowie die Mittelzentren Cloppenburg und Friesoythe eingehalten werden, kam 2015 auch eine detaillierte Untersuchung der Perspektiven für die Optimierung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Cloppenburg.²²

Künftig kann dieser Mangel durch das derzeit entstehende Rufbusangebot behoben werden.

5.4.3 Beförderungsqualität

Auslastung/Platzangebot VGC-Verkehre

In der Hauptverkehrszeit (HVZ) sind laut Erhebung von Reisenden 2016²³ einige Linien bis zu 110 % (Sitz- und Stehplätze) ausgelastet. Die Sitzplätze sind in der HVZ deutlich über 100 % ausgelastet.

Umsteigeverbindungen und Verknüpfung

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 Anwendung des Umsetzungskonzepts Rufbus wird die Verknüpfung zwischen Netzebene 1 und der Netzebene 2a maßgeblich verbessert.

Es besteht Bedarf in Einzelfällen zu prüfen, ob die Übergangszeiten, im Hinblick auf die Barrierefreiheit, ausreichend sind, hierzu sind die Verbände für Menschen mit Behinderung Behindertenverbände bzw. entsprechende Beauftragte und Verkehrsunternehmen einzubinden.

²² Landkreis Cloppenburg, Perspektiven für die Optimierung des ÖPNV-Angebots, Untersuchungsergebnis, Kapitel 3.4.1 - 3.4.1 ÖPNV-Erschließung im Landkreis (Netzstruktur und Verbindungsqualität zu übergeordneten Zentren), 2015.

²³ Fahrgasterhebung 2016 für den Landkreis Cloppenburg, Methodenbericht und Auswertung, GVS Hannover, 2017.

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), ist eine systematische Bestandsanalyse unter Beachtung von Haltestellenstellenkategorien und der zugehörigen Ausstattungsstandards durchzuführen.

Die Ausstattung der Bushaltestellen an Zugangspunkten (Bahnhöfe / Stationen) der NordWestBahn zeigt Tabelle 15.

Übergang VGC - NWB	Ausstattung PBefG/BOKraft	Barrierefreiheit	befestigte Wartefläche	Beleuchtung	Witterungsschutz	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 15 Ausstattung der Bushaltestellen an Zugangspunkten der NordWestBahn
[<http://daten.zvbn.de>]

Für eine Analyse der übrigen Haltestellen im Landkreis liegen keine aktuellen Daten vor. Eine Vielzahl an Haltestellen verfügt zwar über Ausstattung nach PBefG/BOKraft, sowie eine Art von Witterungsschutz, eine detaillierte Übersicht über Ausstattung und Beschaffenheit einzelner Haltestellen ist jedoch nicht vorhanden.

Es besteht Handlungs- bzw. Untersuchungsbedarf.

Haltestellenmanagement

Im Rahmen der Gründung der Verkehrsgemeinschaft Cloppenburg (VGC) wurden die Haltestellenbezeichnungen aller Linien vereinheitlicht.

Für Haltestellen innerhalb des Landkreises Cloppenburg bestehen über die Bestimmungen des PBefG bzw. BOKraft hinausgehend keine expliziten Regelungen.

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.

Haltestellenkataster

Die vorhandenen Haltestellenlisten sind in Teilbereichen nicht aktuell. Es fehlt eine Zuordnung zu den zugehörigen Tarifzonen, Linien und Geokoordinaten. Die Namensgebung der Haltestellen ist z. T. nicht kompatibel, es fehlt eine einheitliche Systematik.

Neben der Systematik der Haltestellenbezeichnungen, ist auch die Aktualität der Haltestellenlisten zu überprüfen. Ein einheitliches, kreisweites Haltestellenkataster ist nicht vorhanden.

5.5.2 Fahrzeuge

Netzebene 1

Im SPNV werden moderne und barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt. Die Fahrradmitnahme ist in der Regel möglich. Im straßengebundenen ÖPNV werden unterschiedliche Fahrzeugtypen eingesetzt, eine valide Bewertung der Qualität ist daher nicht möglich.

Netzebene 2b und 3

Für die Personenbeförderung in den Netzebenen 2b und 3 werden überwiegend Gelenk-, Solo- und Midibusse als Fahrzeuge eingesetzt. Ob Fahrzeuge nach Größe und Fahrzeugtyp dem Einsatzzweck regelmäßig angepasst werden, ist nicht bekannt.

Der barrierefreie Ein- und Ausstieg der Reisenden ist nicht vollständig gewährleistet. Klassische Reisebusse (Hochdeckerfahrzeuge) werden in Teilen eingesetzt, obwohl sie nicht den ÖPNV-Standards entsprechen.²⁴

Die Vollständigkeit der definierten Mindest-Ausstattungsmerkmale kann nicht valide festgestellt werden, da unterschiedlichste Fahrzeugtypen eingesetzt werden. Die Fahrzeuge sind nicht vollständig klimatisiert und verfügen nicht über WLAN oder sonstige Sonderausstattung.

Ein durchschnittliches Flottenalter ist nicht bekannt. Langfristig gilt es einen zeitgemäßen und attraktiven Fuhrpark unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Situation der Verkehrsunternehmen zu erhalten.

In den Bussen der VGC-Verkehrsunternehmen können grundsätzlich bis zu 2 Fahrräder im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazität transportiert werden. Fahrradträger kommen derzeit nicht zum Einsatz. Der Bedarf der Fahrradmitnahme ist zu untersuchen, Möglichkeiten zur Verbesserung des Status Quo (besonders für Freizeitverkehre) sind zu prüfen.

5.5.3 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit/Marketing

Für das ÖPNV-Angebot im Landkreis Cloppenburg gibt es derzeit keine einheitliche, umfassende Kommunikationsstrategie. Als zentrale Informationsquelle für das Angebot der VGC dient das Internet, da Printdokumente wenig/nicht vorhanden sind. Einen Überblick über die Vollständigkeit und Aktualität zeigt Tabelle 16.

²⁴ Erkenntnis aus einer Stichprobe (Testkundenfahrt).

Fahrgastinformation Verkehrsgemeinschaft Cloppenburg		
Informationsmedium	Vorhanden?	Auf dem aktuellen Stand?
Persönliche Auskunft	X	X
Website	X	-
Elektronische Fahrplanauskunft	X	X
Print Medien		
• Fahrpläne	-	-
• Netzpläne	-	-
• Tarifübersicht	-	-

Tabelle 16 Fahrgastinformation VGC

Insgesamt ist Handlungsbedarf in Hinblick auf eine Standardisierung der Gestaltung und die Qualitätssicherung (Vollständigkeit, Verständlichkeit, Aktualität) des VGC-Internetauftritts zu erkennen.

Die Internetauftritte der einzelnen Verkehrsunternehmen sind qualitativ sehr unterschiedlich. Als weitere wichtige Plattform neben der Website der VGC ist der Internetauftritt der Weser-Ems-Bus GmbH einzustufen. Die Informationen orientieren sich an den über-/regionalen Interessen des Unternehmens und beinhalten dabei nur bedingt Informationen für Nutzende im Landkreis Cloppenburg.

Eine medienübergreifende Corporate Identity (kurz: CI) ist innerhalb des Landkreises nicht vorhanden.

5.5.4 Tarif und Vertrieb

Der Tarif im Landkreis Cloppenburg ist sehr differenziert; die Einteilung ist mit 14 Tarifzonen innerhalb des Landkreises kleinteilig. Die korrekte Ermittlung der bei einer Fahrt zu durchfahrenden Tarifzonen ist anhand der bestehenden Informationen für Reisende nicht einfach nachvollziehbar. In Hinblick auf die Verständlichkeit der Fahrpreisermittlung besteht Handlungsbedarf, auch die Tarifzonendifferenzierung sollte hinsichtlich ihrer Nachvollziehbarkeit überdacht werden.

Aus Sicht der Kundinnen und Kunden schwer nachvollziehbar erscheinen die Preissprünge im Übergang der Zonen. Die Preispanne zwischen zwei benachbarten Zonen variiert von 0,20€ bis 1,05€ (detailliert als Anlage dargestellt). In Hinblick auf Verständlichkeit und Logik besteht dringender Handlungsbedarf.

5.5.5 Betriebsablauf

Organisation

Für die Betriebssteuerung und das Störungsmanagement sind derzeit keine Prozesse und Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten definiert. Hier besteht dringend Handlungsbedarf.

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Der Landkreis Cloppenburg setzt sich in seiner Rolle als Aufgabenträger im informellen Austausch mit den Verkehrsunternehmen für die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit ein; systematische Erfassungen von Schlechtleistungen, Nachforschungen und Mängelrügen finden derzeit jedoch nicht statt.

In der systematischen, übergreifenden Erfassung und Auswertung von Daten zur Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit besteht deutlicher Nachbesserungsbedarf.

Umgang mit Störungen

Im Umgang mit Störungen, planbar oder ungeplant, verfügt der Landkreis Cloppenburg derzeit über kein einheitliches Konzept oder Störfallmanagement. Notbedienungen, Ersatzverkehre, Verlegungen von Haltestellen und Informationen für Kundinnen und Kunden werden derzeit durch die Verkehrsunternehmen individuell erbracht.

Zuständigkeiten für Störfälle sind nur im Bereich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern eindeutig definiert.

Die Informationen für Kundinnen und Kunden im Falle von Störungen ist insgesamt verbesserungswürdig und sollte zuverlässig von einer zuständigen Stelle koordiniert werden, um Fehlinformationen zu vermeiden.

Umgang mit Beschwerden

Beschwerden von Reisenden werden derzeit hauptsächlich durch die zuständigen Verkehrsunternehmen entgegengenommen und nicht zentral systematisch erfasst oder ausgewertet. Der Aufgabenträger muss künftig den Umgang mit Beschwerden und Feedback definieren, damit Zuständigkeiten eindeutig definiert und Informationen auswertbar sind.

5.5.6 Schulverkehre

Erschließungsqualität

Bezüglich der Erschließungsqualität ist festzustellen, dass alle Schulstandorte innerhalb der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche liegen bzw. dass Haltestellen

in unmittelbarer Nähe der Schulen vorhanden sind, so dass hier kein Handlungsbedarf besteht.

Beförderungsqualität

Die Ziel- und Grenzwerte des Anforderungsprofils in Bezug auf die Auslastung werden nicht eingehalten (vgl. Kap. 5.4.3). Es besteht Handlungsbedarf, da die Extremwerte in der HVZ durch das hohe Reisendenaufkommen im Schulverkehre zustande kommen.

5.5.7 Qualitätssicherung/ -management

Ein strategisch ausgerichtetes Qualitätsmanagement mit einheitlichen, kreisweiten Qualitätsstandards ist momentan nicht vorhanden. Derzeit werden Abweichungen, Beschwerden und Unregelmäßigkeiten lediglich in Einzelfällen durch den Aufgabenträger aufgenommen und bearbeitet, jedoch nicht einheitlich dokumentiert und nachbereitet. Hier besteht Handlungsbedarf. Künftig müssen alle Aktivitäten im Bereich des Qualitätsmanagements durch den Aufgabenträger koordiniert und dokumentiert werden.

5.5.8 Barrierefreiheit

Haltestellen

Mit Ausnahme der Haltestellen des SPNV sind keine Aussagen zur barrierefreien Ausstattung von Haltestellen möglich (Kap. 5.5.1). Ein aktuelles und vollständiges Kataster der Haltestellenausstattung existiert nicht. Hier besteht Handlungsbedarf.

Fahrzeuge

Es erfolgt kein systematischer Einsatz von Niederflurfahrzeugen und / oder barrierefreien Fahrzeugen. Hier besteht Handlungsbedarf.

Fahrgastinformation

Im HAFAS-Verbindungsplaner sind die Optionen zur Textansicht der Fahrplanauskunft und zur manuellen Einstellung der Umsteigezeit positive Aspekte für eine barrierefreie Nutzung. Der Hinweis auf eingesetzte Niederflurfahrzeuge ist sehr sinnvoll, jedoch nicht konsequent umgesetzt.

Der VGC-Tarifzonenplan ist für Nutzende schlecht lesbar und nicht in „leichter Sprache“ erläutert.

6 Maßnahmenkonzept

6.1 Maßnahmenkatalog

Maßnahme		Handlungsfeld	Kapitel
M1	Prüfung der internen Leistungsfähigkeit	ÖPNV-Organisationsstruktur	6.2
M2	Beteiligung		
M3	Beobachtung der Nachfrageentwicklung	Netz- und Linienstruktur	6.3
M4	Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien		
M5	Umsetzung des Rufbuskonzepts		
M6	Reaktivierung der Bahnstrecken (nachrichtlich)		
M7	Prüfung von Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehre		
M8	Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen	Förderung der Intermodalität	6.4
M9	Prüfung zur Weiterentwicklung von Bike+Ride		
M10	Prüfung zur Weiterentwicklung von Park+Ride		
M11	Verknüpfung mit dem Fernbusverkehr		
M12	Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität	ÖPNV-Bedienung	6.5
M13	Aufbau eines Haltestellenkatasters	Haltestellen	6.6

M14	Auflegen eines Haltestellenprogramms		
M15	Vereinheitlichung der Fahrgastinformation	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	6.7
M16	Aufbau einer Mobilitätsplattform für alle ÖPNV-Angebote		
M17	Erkundung Vertriebskooperation und Anschlussstarif mit der NITAG	Tarif und Vertrieb	6.8
M18	Erkundung Vertriebskooperation mit Regionalbuslinien		
M19	Erkundung ÖPNV-Anschlussfahrten		
M20	Aufbau einer Mobilitätszentrale	Betriebsablauf	6.9
M21	Weiterentwicklung des Störfallszenarios		
M22	Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs	Weiterentwicklung der Netzebene 2b (Schulverkehr)	6.10
M23	Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten		
M24	Prüfung zu Koordination von gestaffelten Schulzeiten		
M25	Einführung eines Qualitätsmanagementsystems	Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement	6.11
M26	Bildung von Linienbündeln	Linienbündelung	6.12

Tabelle 17 Maßnahmenkatalog

6.2 ÖPNV-Organisationsstruktur

M1 Prüfung der internen Leistungsfähigkeit

Über die bestehenden Pflichten des Aufgabenträgers hinaus, soll der ÖPNV des Landkreises Cloppenburg im Sinne des Nahverkehrsplans optimiert und erweitert werden. Es wird geprüft, inwiefern die bestehende interne Organisationsstruktur des Landkreises weiterentwickelt werden muss, um die zunehmende Anzahl anfallender Aufgaben mittelfristig bewerkstelligen zu können.

Hierbei soll danach unterschieden werden, inwiefern Aufwände im Rahmen von Entwicklungsprojekten oder bei der Aufrechterhaltung und Verwaltung bestehender Verkehre und Einrichtungen anfallen.

Dieser Prüfauftrag soll auch mögliche Synergieeffekte im Rahmen einer Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vechta identifizieren.

Mit der Maßnahme soll für den Landkreis eine Entscheidungsgrundlage bezüglich der Weiterentwicklung der internen Strukturen im ÖPNV-Bereich geschaffen werden.

M2 Beteiligung

Bei künftigen Planungsvorhaben sollen Städte, Gemeinde, Interessenvertretende unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen und die im Landkreis Cloppenburg aktiven Verkehrsunternehmen noch stärker eingebunden werden.

Die entsprechenden Gremien werden im Rahmen ihrer turnusmäßigen Treffen (z.B.: städtische Ausschüsse, VGC-Mitgliederversammlung, Seniorenbeiratstreffen, usw.) durch den Aufgabenträger informiert. Darüber hinaus werden Interessenvertretende (insbesondere für Menschen mit körperlichen oder geistigen Einschränkungen) gezielt zu Planungsvorhaben angehört, um den besonderen Bedürfnissen der von ihnen vertretenen Personen gerecht werden zu können.

6.3 Netz- und Linienstruktur

M3 Beobachtung der Nachfrageentwicklung

Um mögliche Veränderungen von Linienbelastungen und Nutzungsverhalten feststellen zu können, werden in regelmäßigen Abständen (mindestens im Fünf-Jahres-Rhythmus zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans) Reisendenerhebungen durchgeführt.

Betrachtet werden neben den Zahlen der beförderten Personen unter anderem auch die Quelle-Ziel-Beziehungen, die genutzten Ticketarten, Pendelverflechtungen und Umsteigebeziehungen. Zur Durchführung eines fortlaufenden Monitorings ist es wichtig, dass die Erhebungen untereinander vergleichbar sind. Im Jahr 2016 fand

eine Erhebung im Landkreis Cloppenburg statt; die nachfolgenden Erhebungen sollen sich an der Leistungsbeschreibung, den Ergebnissen der Befragung und deren Darstellung zum Aufzeigen längerfristiger Entwicklungen orientieren.

Die Erhebungsergebnisse dienen anschließend auch als Grundlage für weitere Planungsvorhaben.

Es ist geplant, dass das Mobilitätsleitsystem für das Rufbussystem auch markante Eckwerte des Betriebs (z.B. Besetzungsgrad auf einer Linie) und deren Entwicklung aufzeichnet. Die Ergebnisse der Erhebungen sind mit den Indikatoren des Mobilitätsleitsystems abzugleichen, um so eine Gesamtübersicht zu erhalten.

M4 Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien

Um die bestehenden Regionallinien der Netzebene 1 als Rückgrat des ÖPNVs im Landkreis Cloppenburg und darüber hinaus weiterentwickeln zu können, sollen Entwicklungsszenarien erarbeitet und deren Förderfähigkeit (für Aufwände von Entwicklungsprojekten und für den späteren laufenden Betrieb) durch den Landkreis, das Land Niedersachsen oder weitere Fördergebende überprüft werden. Die Entwicklungsszenarien sollen sowohl auf der Basis des aktuellen Status der Linien als eigenwirtschaftlich konzessionierte Verkehre als auch auf Möglichkeiten zur Überführung dieser Linien in gemeinwirtschaftliche Verkehre erarbeitet werden. Hierbei sind insbesondere auch der Bedarf und die Möglichkeiten für Verbindungen über die Landkreisgrenzen hinweg zu den wichtigen Mittel- und Oberzentren zu erkunden und entsprechende Sondierungsgespräche mit den Konzessionsinhabenden der relevanten Linien und den betreffenden benachbarten Aufgabenträgern zu führen.

Neben der Weiterentwicklung der bestehenden Linien sollen auch der Bedarf und die Möglichkeiten zur Einführung neuer Linien geprüft werden. Um den Anschluss des Nordkreises an das Oberzentrum Oldenburg zu wahren, wird derzeit schon ein Zubringerverkehr zu Buslinie 280 entwickelt.

Mittelfristig gilt es zu prüfen, ob die politischen Ziele und Leitlinien angepasst werden müssen, um zu definieren, welche Art von ein- bzw. ausbrechenden Verkehren von übergeordneter Bedeutung sind und in welcher Form bzw. in welchem Umfang sie herzustellen sind.

Angestrebt wird eine Aufnahme in das Programm zur Förderung von „landesbedeutsamen Buslinien“. Vom Land wurden im Rahmen einer ersten Studie die Verbindungen Papenburg - Friesoythe, Friesoythe - Cloppenburg, Oldenburg - Friesoythe und Meppen - Cloppenburg vorgeschlagen. In Betracht zu ziehen sind

aber auch die Verbindungen Westerstede - Ocholt - Cloppenburg und Cloppenburg - Vechta.²⁵

Hierbei ist neben der grundsätzlichen Förderfähigkeit insbesondere auch die langfristige Finanzierbarkeit der Angebote vor dem Hintergrund des erkundeten Bedarfs zu prüfen.

M5 Umsetzung des Rufbuskonzepts

Das Rufbussystem stellt in Zukunft die Netzebene 2a und die Schnittstelle zu überregionalen Verkehren dar. Bei dessen Realisierung sind die durch den Kreistag beschlossenen Ziele des Umsetzungsprojektes zu realisieren.

Die wesentlichen Ziele²⁶ des Umsetzungsprojektes sind:

- systematische Öffentlichkeitsarbeit
- Erkundung möglicher Synergien mit dem Landkreis Vechta
- Feinplanung des neuen Angebots
- Vergabe im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens (diskriminierungsfrei)
- Erarbeiten eines Marketingkonzepts
- Erarbeiten eines Mobilitätsmanagementkonzepts, um möglichst vielen Personen den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das neue Rufbussystem ermöglichen zu können
- Beschaffung eines Mobilitätsleitsystems zur Verwaltung und Disposition der Verkehrsleistungen und zur Buchung und Bezahlung einzelner Rufbusfahrten.
- Beschreibung aller relevanten Aspekte (und rechtssichere Vergabe der Leistungen) für den Betrieb einer Mobilitätszentrale
- Wissenschaftliche Begleitung des Projekts
- Einrichtung der Haltestellen
- Kooperationspartner akquirieren

Durch die Umsetzung des Rufbuskonzepts wird die Erschließungs- und Verbindungsqualität (siehe Kap. 5.4.1 und Kap. 5.4.2) maßgeblich gesteigert werden.

²⁵<https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/landesbusliniennetz/?L=LK%23c456Uta>

²⁶Informell übernommen aus Kreistagsbeschluss 20.12.2016, Vorlagen-Nr.: V-VERK/16/120, Tagesordnungspunkt „ÖPNV-Optimierung im Landkreis Cloppenburg Projektplan und Ausgaben- und Finanzierungsplan Rufbussystems im Landkreis Cloppenburg“

Der Projektplan zur Einführung eines Rufbussystems im Landkreis Cloppenburg liegt als Anlage bei.

M6 Reaktivierung der Bahnstrecken (nachrichtlich)

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. werden auch künftig politisch, planerisch und ggf. auch finanziell unterstützt.

Die Reaktivierungsbestrebungen sind für alle Planungsvorhaben zu berücksichtigen, um Konkurrenz bzw. Parallelität zwischen den Verkehrsangeboten zu vermeiden. Dies gilt insbesondere auch bei der Entwicklung zukünftiger Szenarien im Regionalverkehr (siehe hierzu M4)

M7 Prüfung von Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehren

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 in einer festen Linienbedienung als auch durch Rufbusse (ggf. ergänzt durch AST, ALT oder organisierte Mitfahrgelegenheiten) erbracht werden. Spezielle Anforderungen an Ausstattung (Fahrradmitnahme, Mitnahme von Gehhilfen, Gruppenbeförderung von Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern) oder Kapazität der Fahrzeuge gilt es fallweise zu prüfen.

Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehre könnten als Erweiterung des entstehenden Rufbussystems realisiert werden, oder unabhängig von Verkehren zwischen Montag und Freitag, ein eigenständiges Abend-, Freizeit-, oder Wochenendnetz bilden.

Die Prüfung soll auf den Erkenntnissen in der Pilotphase des Rufbussystems aufbauen. Sie ist zeitlich mit dem Projektverlauf des Rufbussystems zu synchronisieren. Darüber hinaus werden Erkenntnisse aus dem Betrieb der Nachtbuslinie N35 herangezogen.

6.4 Förderung der Intermodalität

M8 Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen

Im entstehenden Rufbussystem (M5 Umsetzung des Rufbuskonzepts) wird die Fahrradmitnahme ermöglicht und tariflich integriert. Auch in den Linien der VGC ist die Fahrradmitnahme vorgesehen. Es ist zu prüfen, ob die Kapazitäten zur bedarfsgerechten Beförderung von Fahrrädern mit den Fahrzeugen im ÖPNV des

Landkreises ausreichen. Wo dies nicht der Fall sein sollte, sind Möglichkeiten zum Erreichen der benötigten Kapazitäten zu erkunden.

M9 Prüfung zur Weiterentwicklung von Bike+Ride

Für Haltestellen der ersten und zweiten Kategorie ist der Bestand von Bike+Ride-Anlagen festzustellen und der Bedarf für eine qualitative und quantitative Weiterentwicklung der Bike+Ride-Anlagen (B+R) konkret zu prüfen.

M10 Prüfung zur Weiterentwicklung von Park+Ride

An zentralen Verknüpfungspunkten (z.B. Cloppenburg Bahnhof, Essen (Oldb.) Bahnhof, Friesoythe Hansaplatz) ist der Bestand von P+R-Plätzen festzustellen und die Notwendigkeit zur qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung der Anlagen zu prüfen.

M11 Verknüpfung mit dem Fernbusverkehr

Um ÖPNV-Nutzenden eine überregionale Anbindung per Fernbus ermöglichen zu können, sollen nach Möglichkeit Fernbushaltestellen im Rahmen der Umsetzung des Rufbuskonzepts in Kombination mit den bestehenden Regionalverbindungen bedarfsgerecht erschlossen werden. Hierbei soll das Ziel verfolgt werden, dass die Fernbushaltestellen von möglichst allen Stellen im Landkreis Cloppenburg per ÖPNV erreicht werden können.

6.5 ÖPNV-Bedienung

M12 Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität

Im Zuge der Realisierung des Rufbussystems (M5 Umsetzung des Rufbuskonzepts) wird eine Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität erreicht.

Das bestehende Verkehrsangebot wird durch das zusätzliche Angebot ergänzt. Weitere Angebotsanpassungen müssen, je nach Bedarf, während der Pilotphase des Rufbussystems geprüft und durchgeführt werden.

Die Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität ist im regionalen Bereich auch in Zusammenhang mit Maßnahme M4 zu prüfen.

6.6 Haltestellen

M13 Aufbau eines Haltestellenkatasters

Als Basis für das Haltestellenprogramm und den damit verbundenen barrierefreien Ausbau ist ein kreisweites Haltestellenkataster aufzubauen. Die Bestrebungen des Landes Niedersachsen zum Aufbau eines landesweiten Haltestellenkatasters sind zu berücksichtigen, ggf. sind Schnittstellen zur Verknüpfung herzustellen.

Das Kataster selbst sollte mindestens folgende Attribute enthalten:

- Stammdaten der Haltestelle (für jede Halteposition / Mast): Kürzel, Straße, Ort, Postleitzahl, Kreis, Gemeinde, Ortslage (innerorts, außerorts), Zuständigkeit
- Linien mit betreibendem Unternehmen und Ziel
- Lage der Haltestelle
- Fotodokumentation
- Namen der Haltestelle
- Details der Haltestellenausstattung
- Vermerk(e) zur Haltestellenumgebung

Darüber hinaus gilt es, die Zu- und Abwege auf Aspekte der Barrierefreiheit, Länge und Sicherheit zu untersuchen und die Ergebnisse innerhalb des Haltestellenkatasters zu erfassen.

M14 Auflegen eines Haltestellenprogramms

Um den Infrastrukturausbau und die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen mittel- und langfristig bewältigen zu können, wird ein kreisweites Haltestellenprogramm aufgelegt. Innerhalb des Haltestellenprogramms gilt es den Ausbau- und Erneuerungsbedarf entsprechend der Priorisierung von Haltestellen (siehe Tabelle 10) sowie die Fördermöglichkeiten zu prüfen und einen detaillierten Zeitplan im Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit zu erarbeiten. Hierfür gilt:

- Oberste Priorität haben die in der Positivliste genannten Haltestellen. Bezüglich dieser Haltestellen muss zeitnah Konsens mit den betreffenden Städten und Gemeinden hergestellt werden. Ziel ist die Umsetzung bis 2022.
- Die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen zweiter Priorität erfolgt im Rahmen der wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten, ggf. auch über 2022 hinaus (Priorisierung ggf. dann entsprechend der Reisendennachfrage).

- 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 bis 2022 voranzutreiben, wird der Landkreis im Einvernehmen mit den Städten und Gemeinden die Federführung bei der weiteren Planung und Realisierung übernehmen. Hierzu gehört u.a. die Zusammenarbeit mit der LNVG hinsichtlich Fördergelder und Antragsverfahren und die Vorbereitung von Vergabeverfahren zur Erbringung der nötigen Leistungen zur Planung und Realisierung der Baumaßnahmen.

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

6.7 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

M15 Vereinheitlichung der Fahrgastinformation

In Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Landkreis wird eine einheitliche, barrierefreie Gestaltung der Fahrgastinformation insbesondere in Form der Aushangfahrpläne geprüft und nach Möglichkeit realisiert. Dies mit dem Ziel, einem einheitlichen und barrierefreien Zugang zu allen ÖPNV-Angeboten im Landkreis näher zu kommen.

Fahrgastinformationen werden in einfacher deutscher Sprache formuliert und an einer zentralen Stelle zur Verfügung gestellt, um künftig die leichte Übersetzbarkeit in andere Sprachen zu ermöglichen.

M16 Aufbau einer Mobilitätsplattform für alle ÖPNV-Angebote

Im Rahmen der Umsetzung des Rufbuskonzepts wird eine Online-Mobilitätsplattform aufgebaut, über die sowohl die elektronische Fahrplanauskunft als auch das Mobilitätsleitsystem für die Rufbusse erreicht werden kann. Gemeinsam mit den im Landkreis aktiven Verkehrsunternehmen ist zu prüfen, inwiefern diese Plattform mittelfristig auch als Plattform für alle anderen ÖPNV-Angebote im Landkreis dienen kann.

6.8 Tarif und Vertrieb

M17 Erkundung Vertriebskooperation und Anschlussstarif mit der NITAG

Mit der Niedersachsentarif GmbH (NITAG) sollen Möglichkeiten zur tariflichen Kooperation erkundet werden. Das Ziel soll hierbei einerseits darin bestehen, über die neue Rufbus-Internetplattform komplette Reiseketten bestehend aus ÖPNV- und SPNV-Angeboten bargeldlos abrechnen zu können (Vertriebskooperation).

Andererseits sollen für Kundinnen und Kunden der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Landkreis Cloppenburg Zu- und Abbringerverkehre mit dem ÖPNV zu den Bahnhöfen in Cloppenburg und Essen auf Basis der Bahntickets und des Niedersachsen-Tickets ermöglicht werden. Hierzu wird der Landkreis die von ihm zu tragenden Kosten zur Anerkennung des Niedersachsen-Tickets übernehmen.²⁷ Es müssen entsprechende Verträge (Vertrag für eine räumliche Tarifkooperation zur Verbesserung der tariflichen Integration Bahn/Bus und Vertrag über die Anerkennung des Niedersachsen-Tickets) mit der NITAG geschlossen werden.

M18 Erkundung Vertriebskooperation mit Regionalbuslinien

Mit den Konzessionsinhabenden der starken regionalen Linien im Landkreis Cloppenburg sollen die Möglichkeiten erkundet werden, Fahrkarten für Fahrten mit den Regionalbussen zusammen mit zu- oder abbringenden Rufbusfahrten bezahlen zu können. Weiter sollen die Möglichkeiten erkundet werden, auch in den Regionalbussen Fahrkarten für nachfolgende Rufbusfahrten mit abrechnen zu können. Hierbei gilt es insbesondere auch den bargeldlosen Verkauf von Fahrkarten zu unterstützen.

M19 Erkundung ÖPNV-Anschlussfahrten

Es sollen die Möglichkeiten für Anschlussfahrten für Kundinnen und Kunden des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg in benachbarten Tarifgebieten und für solche von diesen Gebieten in den Landkreis Cloppenburg erkundet werden. Das Ziel liegt zum einen darin, beförderten Personen des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg die Möglichkeit zu bieten, mit dem Erwerb einer Fahrkarte im Landkreis auch die Berechtigung zur Weiterfahrt mit den ÖPNV-Angeboten in den benachbarten Tarifgebieten zu erhalten. Umgekehrt sollen Reisende aus benachbarten Tarifgebieten die Möglichkeit erhalten, mit ihrer Fahrkarte auch eine Berechtigung zur Weiterfahrt mit den ÖPNV-Angeboten innerhalb des Landkreises zu bekommen.

²⁷ Diese Kosten ermittelt die NITAG basierend auf tatsächlichen ÖPNV-Nutzenden aus den SPNV-Erhebungsdaten multipliziert mit dem ÖPNV-Preis vor Ort.

6.9 Betriebsablauf

M20 Aufbau einer Mobilitätszentrale

Im Rahmen der Realisierung des Rufbuskonzepts wird eine Mobilitätszentrale aufgebaut, die neben ihrer Auskunftsfunktion auch Aufgaben der Disposition und Betriebssteuerung übernimmt.

Die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale zu einer kreisweiten Informationszentrale bezüglich aller Mobilitätsbelange im Landkreis soll geprüft werden. Hierbei sollen auch 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.

M21 Weiterentwicklung des Störfallszenarios

Das bestehende Störfallszenario und die dazugehörige Informationskette aus dem Bereich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern des Landkreises soll auf alle Verkehre innerhalb des Landkreises ausgeweitet werden. Hierzu sollen die Möglichkeiten erkundet und wo möglich genutzt werden.

Zur Weiterbeförderung im Störfall wird in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen ein Katalog mit „geeigneten Maßnahmen“ entwickelt.

6.10 Weiterentwicklung der Netzebene 2b (Schulverkehre)

M22 Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs

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.

M23 Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten

Die Wartezeiten vor Schulanfang bzw. nach Schulanfang und die Beförderungszeiten der Schulbesuchenden sind systematisch zu prüfen und mit den Planungswerten (siehe Kap. 4.7.3) abzugleichen. 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.

M24 Prüfung zu Koordination von gestaffelten Schulzeiten mit dem ÖPNV-Angebot

Durch die Koordination von gestaffelten Schulzeiten mit dem ÖPNV-Angebot könnten sich Optionen ergeben, parallel stattfindende Linienfahrten derart zu optimieren, dass sie nacheinander durchgeführt werden können. Die hierdurch frei gewordenen Kapazitäten könnten dann zur weiteren Verbesserung des ÖPNV genutzt werden. Darüber hinaus könnten Überlastungen in der Hauptverkehrszeit vermieden werden (vgl. Kap. 5.5). Durch eine übersichtliche Ermittlung des Optimierungspotenzials ist zu prüfen, ob die Beförderungsstrukturen im Untersuchungsraum für eine derartige Anpassung geeignet sind.

6.11 Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement

M25 Einführung eines Qualitätsmanagementsystems

Der Aufgabenträger baut ein Qualitätsmanagementsystem im Rahmen des Rufbussystems auf, um die Einhaltung der vertraglich zugesicherten Standards überprüfen zu können. Die Möglichkeiten für eine Ausweitung des Systems auf alle ÖPNV-Angebote im Landkreis sind zu prüfen.

6.12 Linienbündelung

M26 Bildung von Linienbündeln

In der Version 1.0 des Nahverkehrsplans 2018 des Landkreises Cloppenburg war als Maßnahme M26 vorgesehen, dass das zum damaligen Zeitpunkt in Auftrag gegebenen Linienbündelungskonzept ausgewertet werden sollte und die weiteren Optionen des Landkreises zu prüfen sind.

Diese Maßnahme kann mit dem Vorliegen des abgeschlossenen Bündelungskonzeptes als durchgeführt gelten. Die Zielsetzung wurde dementsprechend in der vorliegenden Version des Nahverkehrsplans in Kapitel 3.5 ergänzt. Das Bündelungskonzept befindet sich in der Anlage.

7 Maßnahmenplan

In den Kapiteln 4 - 6 wurden die Maßnahmen thematisch gebündelt. Losgelöst von der bisherigen Kapitelstruktur werden nun in Kapitel 7 die Maßnahmen gemäß ihrer Wichtigkeit eingeordnet:

- **Priorität 1:** große Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg,
- **Priorität 2:** mittlere Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg,
- **Priorität 3:** nachgeordnete Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg.

Die jeweiligen Maßnahmen werden teilweise mit einer Bemerkung versehen, um Abhängigkeiten zwischen den Maßnahmen hervorzuheben. Generell sind die Maßnahmen der ersten Priorität vorrangig anzustoßen bzw. fortzuführen. Um die Maßnahmen der zweiten oder dritten Priorität anzustoßen bzw. fortzuführen, müssen die Maßnahmen der ersten Priorität nicht zwingend vollständig umgesetzt sein. Die Bearbeitungszeiträume der Maßnahmen werden sich durch unterschiedliche Bearbeitungsdauer überlappen.

7.1 Maßnahmen der Priorität 1

Maßnahme		Kapitel	Bemerkung
M5	Umsetzung des Rufbuskonzepts	6.3	Basismaßnahme für M7, M8, M11, M12, M16, M20
M11	Verknüpfung mit dem Fernbusverkehr	6.4	Wird teilweise im Rahmen von M5 umgesetzt.
M12	Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität	6.5	Wird teilweise im Rahmen von M5 umgesetzt.
M13	Aufbau eines Haltestellenkatasters	6.6	Basismaßnahme für M14

M14	Auflegen eines Haltestellenprogramms	6.6	Baut teilweise auf M13 auf
M16	Aufbau einer Mobilitätsplattform für alle ÖPNV-Angebote	6.7	Baut auf M5 auf
M20	Aufbau einer Mobilitätszentrale	6.9	Baut auf M5 auf

Tabelle 18 Maßnahmen der Priorität 1

7.2 Maßnahmen der Priorität 2

Maßnahme		Kapitel	Bemerkung
M1	Prüfung der internen Leistungsfähigkeit	6.2	-
M2	Beteiligung	6.2	-
M3	Beobachtung der Nachfrageentwicklung	6.3	Basis für langfristiges Monitoring
M4	Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien	6.3	Baut u.a. auf M26 auf
M7	Prüfung von Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehre	6.3	Baut auf M5 auf.
M8	Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen	6.4	Wird im Rahmen von M5 teilweise umgesetzt.

M9	Prüfung zur Weiterentwicklung von Bike+Ride	6.4	-
M10	Prüfung zur Weiterentwicklung von Park+Ride	6.4	-
M17	Erkundung Vertriebskooperation und Anschlussstarif mit der NITAG	6.8	Wird im Rahmen von M5 teilweise umgesetzt.
M18	Erkundung Vertriebskooperation mit Regionalbuslinien	6.8	Baut u.a. auf M5 auf.
M19	Erkundung ÖPNV-Anschlussfahrten	6.8	Baut u.a. auf M5 auf.
M21	Weiterentwicklung des Störfallszenarios	6.9	-
M22	Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs	6.10	-
M25	Einführung eines Qualitätsmanagementsystems	6.11	Wird im Rahmen von M5 teilweise umgesetzt.
M26	Bildung von Linienbündeln	6.13	Basis für M4

Tabelle 19 Maßnahmen der Priorität 2

7.3 Maßnahmen der Priorität 3

Maßnahme		Kapitel	Bemerkung
M6	Reaktivierung der Bahnstrecken (nachrichtlich)	6.3	Ist bei M4 mit zu berücksichtigen
M15	Vereinheitlichung der Fahrgastinformation	6.7	-
M23	Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten	6.10	-
M24	Prüfung zu Koordination von gestaffelten Schulzeiten	6.10	-

Tabelle 20 Maßnahmen der Priorität 3

8 Maßnahmenwirkungen und Bewertung

8.1 Maßnahmen in Bezug auf Ziele und Leitlinien des NVP

Der Landkreis Cloppenburg als ÖPNV-Aufgabenträger, sowie die Gemeinden und Städte des Landkreises haben auf Basis des NNVG (Grundsätze und Ziele § 2 (4)) mit der Festlegung von Zielen und Leitlinien den strategischen Orientierungsrahmen für den NVP definiert (siehe Kap. 3).

Ziele und Leitlinien (vgl. Kap. 3) sind damit auch Richtschnur zur Bewertung der Maßnahmen und lassen sich den Handlungsfeldern zuordnen.

Handlungsfeld	Kapitel	Zugeordnete Ziele (Z) und Leitlinien (L) aus Kap. 3
ÖPNV-Organisationsstruktur	6.2	Schaffung der Grundlagen (L3) Verantwortung als Aufgabenträger (L4) Bestellung von Verkehrsleistungen (L5) Schonung der Ressourcen (L15)
Netz- und Linienstruktur	6.3	Nahversorgung (Z2) Verbesserung der Standortqualität (Z3) Erreichbarkeit der nächstgelegenen Zentren (Z5) Grundstruktur (L7) Orientierung am Bedarf (L8) Ziele außerhalb des Landkreises (L9) Besondere Mobilitätsbedürfnisse (L12) Bedienungsangebot (L13) Nachfrageorientierung (L16)
Förderung der Intermodalität	6.4	Verlagerung des Modalsplits (Z1) E-Bikes als Komponente des ÖPNV (L14)
ÖPNV-Bedienung	6.5	Nahversorgung (Z2) Verbesserung der Standortqualität (Z3)

		Demografischer Wandel (Z4) Erreichbarkeit der nächstgelegenen Zentren (Z5) Grundstruktur (L7) Bedienungsangebot (L13) Nachfrageorientierung (L16)
Haltestellen	6.6	Erscheinungsbild (L10)
Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	6.7	
Tarif und Vertrieb	6.8	Tarif und Vertrieb (L17)
Betriebsablauf	6.9	Schaffung der Grundlagen (L3) Schonung der Ressourcen (L15)
Weiterentwicklung der Netzebene 2b (Schulverkehr)	6.11	Grundstruktur (L7) Schonung der Ressourcen (L15) Nachfrageorientierung (L16)
Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement	6.12	Verantwortung als Aufgabenträger (L4)
Linienbündelung	6.12	Langfristige Finanzierbarkeit (L1) Bestellung von Verkehrsleistungen (L5) Schonung der Ressourcen (L15) Nachfrageorientierung (L16)

Tabelle 21 Handlungsfelder mit zugeordneten Zielen und Leitlinien.

8.2 Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen

Für die konzipierten Maßnahmen werden die unmittelbaren verkehrlichen Wirkungen dargestellt. Dies geschieht in Form einer Abschätzung, ob die Maßnahme unmittelbar zu einer geringen (↗) oder zu einer erheblichen Verbesserung (↑) des Verkehrsangebots führt oder ob sie keine direkten Auswirkungen (→) auf das Verkehrsangebot hat.

Viele Maßnahmen führen zunächst zu keiner direkten verkehrlichen Wirkung. Dies betrifft vor allem Maßnahmen, bei denen das weitere Vorgehen zunächst nur geprüft bzw. erkundet werden soll. Solche Maßnahmen können aber gleichwohl (indirekt verkehrlich) im Nachgang von großer Bedeutung sein, da sie den ÖPNV in seiner Gesamtheit kurz-, mittel- und auch langfristig erheblich beeinflussen können.

Maßnahme		Verkehrliche Wirkung
M1	Prüfung der internen Leistungsfähigkeit	→
M2	Beteiligung	→
M3	Beobachtung der Nachfrageentwicklung	→
M4	Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien	→
M5	Umsetzung des Rufbuskonzepts	↑
M6	Reaktivierung der Bahnstrecken (nachrichtlich)	→
M7	Prüfung von Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehre	→
M8	Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen	↑
M9	Prüfung zur Weiterentwicklung von Bike+Ride	→
M10	Prüfung zur Weiterentwicklung von Park+Ride	→
M11	Verknüpfung mit dem Fernbusverkehr	↗

M12	Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität	↑
M13	Aufbau eines Haltestellenkatasters	→
M14	Auflegen eines Haltestellenprogramms	↗
M15	Vereinheitlichung der Fahrgastinformation	↗
M16	Aufbau einer Mobilitätsplattform für alle ÖPNV-Angebote	↑
M17	Erkundung Vertriebskooperation und Anschlussstarif mit der NITAG	→
M18	Erkundung Vertriebskooperation mit Regionalbuslinien	→
M19	Erkundung ÖPNV-Anschlussfahrten	→
M20	Aufbau einer Mobilitätszentrale	↑
M21	Weiterentwicklung des Störfallszenarios	→
M22	Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs	→
M23	Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten	→
M24	Prüfung zu Koordination von gestaffelten Schulzeiten	→
M25	Einführung eines Qualitätsmanagementsystems	↗
M26	Bildung von Linienbündeln	→

Tabelle 22 Bewertung der verkehrlichen Wirkung

8.3 Wirtschaftliche Bewertung der Maßnahmen

Die Maßnahmen werden dahingehend eingeschätzt, ob sie mittel- und langfristig dazu beitragen, ein kostengünstiges und wirtschaftlich effizientes ÖPNV-System im Landkreis Cloppenburg zu realisieren. Kurzfristig erfordern alle Maßnahmen finanzielle und personelle Aufwendungen; daher ist es essenziell, die mittel- und langfristige wirtschaftliche Wirkung auf das gesamte ÖPNV-System im Landkreis Cloppenburg zu bewerten.

Dies geschieht in Form einer Abschätzung, ob die Maßnahme zu einer geringen (↗) oder zu einer erheblichen Verbesserung (↑) der Wirtschaftlichkeit führt oder ob sie keine direkten Auswirkungen (→) auf die Wirtschaftlichkeit hat.

Maßnahme		Wirtschaftliche Wirkung
M1	Prüfung der internen Leistungsfähigkeit	↑
M2	Beteiligung	→
M3	Beobachtung der Nachfrageentwicklung	↑
M4	Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien	↗
M5	Umsetzung des Rufbuskonzepts	↑
M6	Reaktivierung der Bahnstrecken (nachrichtlich)	→
M7	Prüfung von Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehre	↗
M8	Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen	↑
M9	Prüfung zur Weiterentwicklung von Bike+Ride	↗
M10	Prüfung zur Weiterentwicklung von Park+Ride	↗
M11	Verknüpfung mit dem Fernbusverkehr	↗

M12	Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität	↗
M13	Aufbau eines Haltestellenkatasters	→
M14	Auflegen eines Haltestellenprogramms	→
M15	Vereinheitlichung der Fahrgastinformation	→
M16	Aufbau einer Mobilitätsplattform für alle ÖPNV-Angebote	↗
M17	Erkundung Vertriebskooperation und Anschlussstarif mit der NITAG	↗
M18	Erkundung Vertriebskooperation mit Regionalbuslinien	↗
M19	Erkundung ÖPNV-Anschlussfahrten	↗
M20	Aufbau einer Mobilitätszentrale	↗
M21	Weiterentwicklung des Störfallszenarios	→
M22	Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs	↑
M23	Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten	↗
M24	Prüfung zu Koordination von gestaffelten Schulzeiten	↑
M25	Einführung eines Qualitätsmanagementsystems	↑
M26	Bildung von Linienbündeln	↑

Tabelle 23 Bewertung der wirtschaftlichen Wirkung

8.4 Abschätzung des entstehenden Aufwands

Die Maßnahmen aus Kapitel 6 werden in Bezug auf den damit zu erwartenden internen und externen Aufwand eingeschätzt. Hierbei handelt es sich allerdings zunächst nur um eine erste grobe Schätzung, da die nötigen Grundlagen für eine fundierte Abschätzung noch nicht vorhanden sind (z.B. Leistungsbeschreibungen für externe Leistungen) und entsprechende Angebote erst noch eingeholt werden müssen. Darüber hinaus basieren die Abschätzungen auf Annahmen bezüglich der Aufteilung des Aufwandes auf interne und externe Ressourcen. Auch diese Annahmen müssen erst noch verifiziert werden.

Maßnahme		Abschätzung des Aufwands	
		Intern	Extern
M1	Prüfung der internen Leistungsfähigkeit	10 Arbeitstage (fortlaufend)	10 Arbeitstage (Organisationsentwicklung)
M2	Beteiligung	10 Arbeitstage (fortlaufend)	3 Arbeitstage (Moderation)
M3	Beobachtung der Nachfrageentwicklung	10 Arbeitstage	50 Arbeitstage
M4	Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien	10 Arbeitstage	60 Arbeitstage
M5	Umsetzung des Rufbuskonzepts	Siehe Projektplan (Anlage 10.6)	Siehe Projektplan (Anlage 10.6)
M6	Reaktivierung der Bahnstrecken (nachrichtlich)	5 Arbeitstage (in Ergänzung zu M4)	20 Arbeitstage (in Ergänzung zu M4)
M7	Prüfung von Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehre	10 Arbeitstage	40 Arbeitstage
M8	Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen	5 Arbeitstage	20 Arbeitstage

M9	Prüfung zur Weiterentwicklung von Bike+Ride	10 Arbeitstage	25 Arbeitstage
M10	Prüfung zur Weiterentwicklung von Park+Ride	10 Arbeitstage	25 Arbeitstage
M11	Verknüpfung mit dem Fernbusverkehr	Innerhalb M5	Innerhalb M5
M12	Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität	5 Arbeitstage	15 Arbeitstage
M13	Aufbau eines Haltestellenkatasters	15 Arbeitstage	70 Arbeitstage
M14	Auflegen eines Haltestellenprogramms	10 Arbeitstage	15 Arbeitstage
M15	Vereinheitlichung der Fahrgastinformation	5 Arbeitstage	15 Arbeitstage
M16	Aufbau einer Mobilitätsplattform für alle ÖPNV-Angebote	5 Arbeitstage	10 Arbeitstage
M17	Erkundung Vertriebskooperation und Anschlussstarif mit der NITAG	10 Arbeitstage	15 Arbeitstage
M18	Erkundung Vertriebskooperation mit Regionalbuslinien	10 Arbeitstage	25 Arbeitstage
M19	Erkundung ÖPNV-Anschlussfahrten	20 Arbeitstage	30 Arbeitstage

M20	Aufbau einer Mobilitätszentrale	15 Arbeitstage	60 Arbeitstage
M21	Weiterentwicklung des Störfallszenarios	5 Arbeitstage	2 Arbeitstage
M22	Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs	15 Arbeitstage	25 Arbeitstage
M23	Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten	10 Arbeitstage (fortlaufend)	30 Arbeitstage (fortlaufend)
M24	Prüfung zu Koordination von gestaffelten Schulzeiten	5 Arbeitstage	30 Arbeitstage
M25	Einführung eines Qualitätsmanagementsystems	10 Arbeitstage	15 Arbeitstage
M26	Bildung von Linienbündeln	15 Arbeitstage	40 Arbeitstage
	Summen²⁸	235 Arbeitstage	650 Arbeitstage

Tabelle 24 Abschätzung des Aufwands

²⁸ Ohne die Aufwände beim Aufbau des Rufbussystems (siehe hierzu Projektplan Rufbus in der Anlage)

9 Anhörungs- und Beteiligungsverfahren

Das NNVG schreibt ein umfassendes Anhörungs- und Beteiligungsverfahren bei der Neuaufstellung eines NVP vor, bei einer Fortschreibung ist lediglich die Mitwirkung oder Beteiligung der davon Betroffenen erforderlich. Da das vorgesehene Arbeitsprogramm über eine Fortschreibung im Sinne einer Aktualisierung vorhandener (Teil-)Aussagen deutlich hinausgeht und insbesondere mit der Entwicklung der Ziele und Leitlinien und dem Anforderungsprofil wesentliche Grundlagen für die Konzeption des ÖPNV-Angebotes erstmalig erarbeitet werden, erfolgt faktisch eine Neuerstellung des NVP. Daher ist die Durchführung des kompletten Anhörungs- und Beteiligungsverfahrens gemäß NNVG mit folgendem Verfahrensablauf erforderlich:

1. Aufstellung unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmen.
2. Einvernehmen mit kreisangehörigen Gemeinden oder Verbandsmitgliedern, soweit diese Aufgabenträger sind, zu den Inhalten, die ihr Aufgabengebiet betreffen.
3. Beteiligung von benachbarten Aufgabenträgern, kreisangehörigen Gemeinden und Samtgemeinden, Verbandsmitgliedern, Straßenbaulastträgern, Verbänden, die Interessen der Fahrgäste vertreten sowie Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH.

In diesem Prozess werden auch die zusätzlichen Verfahrensschritte gemäß PBefG, die im NNVG nicht explizit genannt sind, integriert:

- frühzeitige Beteiligung der vorhandenen Unternehmen.
- soweit vorhanden, von Beauftragten oder Beiräten für Menschen mit Behinderung Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Reisenden und deren Verbände.

10 Anlagen

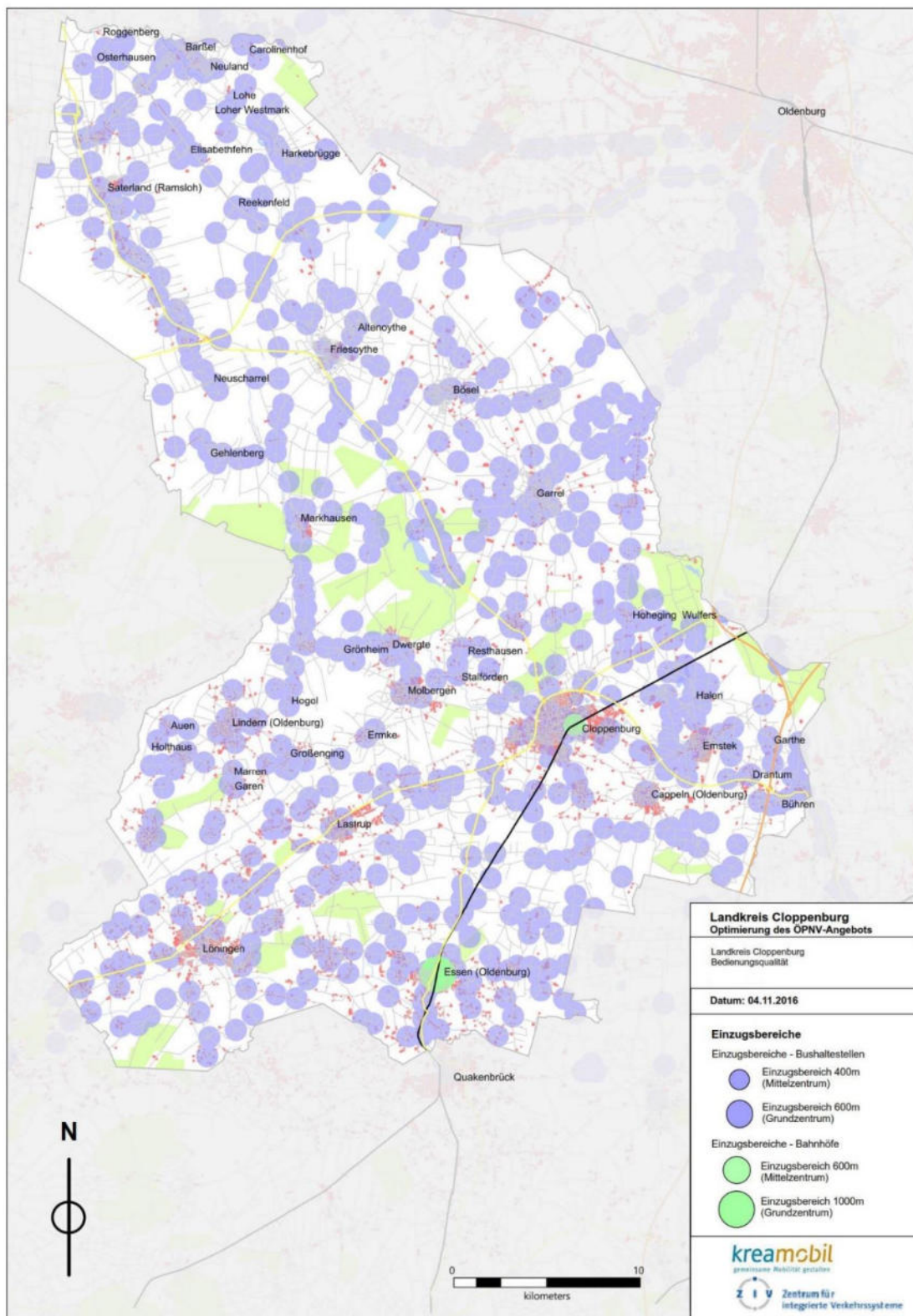
Anlage 1 - Positivliste barrierefreier Haltestellenausbau

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	Bahnhof
	Schulzentrum
	Elisabethfehn Dreibrücken
Bösel	Kath. Kirche (Oldb)
	Schulzentrum (Oldb)
	Ev. Kirche (Oldb)
Cappeln	Elsten Grundschule
	Schulzentrum
	Sevelten Grundschule/KiGa
Cloppenburg	Bahnhof
	Hook
	Schulzentrum
	ZOB
	Galgenmoor RS/HS/GS
	Schulzentrum Lehárstraße
	Sternbusch Thomas-Mann-Ring
Emstek	Schulzentrum/KiGa St. Franziskus
	Grundschule
Essen (OL)	Schulzentrum
Friesoythe	Altenoythe Schulzentrum
	Ellerbrockerstraße
	Hansaplatz
	Schulzentrum
	Thüler Straße/BBS
Garrel	Schulzentrum
	Beverbruch Grundschule/Kindergarten
	Kirche
	Nikolausdorf Grundschule/Kindergarten
	Roslaes Höhe
	Brinkstraße (Kr Cloppenburg)
	Kneheim Siedlung

Lastrup	Schulzentrum (Kr Cloppenburg)
Lastrup	
Lindern	Schulzentrum
	Auen Meyer
Löningen	Bahnhof
	Schulzentrum/Ringstraße
	Bunnen Grundschule
	Lodbergen ehem. Schule
	SZ/Linderner Straße
Molbergen	Am Schützenplatz
	Moorhook
	Schulzentrum
Saterland	Ramsloh Schulzentrum
	Sedelsberg Busbahnhof
	Ramsloh Kirche
	Strücklingen Grundschule

Anlage 2 - Einzugsbereiche



Anlage 3 - Verbindungsqualität

Schulzeit	Mittelzentren	
	Friesoythe	Cloppenburg
Grundzentren	Fahrtenanzahl	Fahrtenanzahl
Emstek		7/9
Cappeln (Ol.)		3/2
Essen (Ol.)		23/24
Löningen		10/10
Lastrup		13/12
Lindern (Ol.)		2/1
Molbergen		7/8
Garrel	14/13	17/15
Bösel	13/13	13/14
Saterland (Ramsloh)	17/18	11/14
Barßel	13/17	9/13
Mittelzentren		
von Cloppenburg	21/19	

Ferienzeit	Mittelzentren	
	Friesoythe	Cloppenburg
Grundzentren	Fahrtenanzahl	Fahrtenanzahl
Emstek		4/3
Cappeln (Ol.)		3/3
Essen (Ol.)		23/24
Löningen		6/6
Lastrup		7/7
Lindern (Ol.)		2/1
Molbergen		3/3
Garrel	13/12	12/13
Bösel	13/12	12/13
Saterland (Ramsloh)	12/11	9/9
Barßel	17/17	8/9
Mittelzentrum		
Cloppenburg	13/12	

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Barßel nach			
Barßelermoor	18/29	7/8	3/4
Carolinenhof	-	-	-
Elisabethfehn	19/28	7/8	3/4
Harkebrügge	23/20	16/16	7/7
Lohe	18/21	16/16	8/8
Loher-Ostmark	-	-	-
Loher-Westmark	-	-	-
Neuland	23/20	16/16	7/7
Neulohe			
Osterhausen			
Reekenfeld	6/9	-/1	1/2
Roggenberg	-	-	-

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Saterland bestehend aus			
Von Ramsloh nach			
Hoheberg	4/1	-	1/1
Raake	-	-	-
Hollen	11/10	7/8	1/1
Hollen-Brend	-	-	-
Hollenermoor	3/-	-	1/1
Von Scharrel nach			
Bätholt	-	-	-
Langhorst	-/1	-/1	-
Neuwall	-	-	-
Heselberg	1/1	-	-
Von Sedelsberg			
Hüllen	2/1	-	-
Fermesand	9/10	7/7	-
Heselberg	5/1	-	1/1
Von Strücklingen			
Bollingen	8/8	8/7	
Utende	-	-	-
Wittensand	5/1	-	-
Bokelesch	5/1	-	-
Von Bösel nach			
Edewechterdamm	7/3	2/2	-
Glaßdorf	2/2	2/2	-
Hülsberg	7/3	2/2	-

Osterloh	7/3	2/2	-
Ostland			
Overlahe	7/3	2/2	-
Petersdorf	13/9	8/8	5/5
Westerloh	15/16	11/10	5/5

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Garrel nach			
Beverbruch	5/3	1/1	-
Bürgermoor-Kellerhöhe	5/2	1/1	-
Falkenberg	4/2	4/2	-
Hinder dem Forde/Kammersand	10/7	6/6	4/4
Kaifort	4/1	-	-
Peterswald	4/1	-	-
Niklausdorf	10/9	7/7	4/4
Petersfeld	1/2	5/2	-
Tweel/Tannenkamp-Amerika	5/2	1/1	-
Varrelbusch	4/2	1/1	-

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Lindern nach			
Auen	5/3	1/2	1/1
Garen	8/4	-	-
Großging	8/3	2/1	1/1
Gingermühlen	8/3	2/1	1/1
Klößbergen	4/3	-	-
Hegel	5/2	-	-
Holthaus	4/1	-	-
Kleinenging	6/2	-	-
Liener	5/3	1/2	1/1
Lienerloh	4/1	-	-
Marren	8/4	-	-
Neuenkämpfen	4/2	-	-
Osterlindern	7/2	2/1	1/1
Garen-Nieholte	1/1	1/1	-
Stühlenfeld	2/3	-	-
Varbrügge	6/2	-	-

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Emstek nach			
Bühren	9/7	2/2	2/2
Drantum	9/7	2/2	2/2
Garthe	9/7	2/2	2/2
Halen	4/1	-	-
Höltinghausen	4/1	-	-
Hoegin	5/1	-	-
Westeremstek	9/9	5/5	2/3

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Cappeln nach			
Bokel	7/5	3/3	1/0
Elsten	3/1	-	-
Mintewede	2/1	-	-
Nutteln/Tegelrieden	1/1	-	-
Schwichteler	6/5	3/3	1/-
Sevelten	3/1	-	-
Tenstedt	6/5	3/3	1/-
Warnstedt	1/1	-	-

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Lastrup nach			
Groß-Roscharden	6/7	1/2	1/1
Klein-Roscharden	6/7	1/2	1/1
Hammel			
Hammesdamm	5/7	2/2	1/1
Hamstrup	8/5	2/2	2/2
Hemmelte	4/3	2/2	-
Kneheim	15/10	7/6	3/3
Matrum	16/11	7/6	3/3
Nieholte	15/10	7/6	3/3
Norwegen	7/2	-	1/-
Oldendorf	12/12	5/6	3/4
Schnelten	14/10	7/6	3/3
Suhle	10/9	3/2	1/1
Timmerlage	4/1	-	-

Gemeinde - Ortsteile	Schultag	Ferientag	Samstag
Von Lönigen nach			
Altenbunnen	13/10	4/4	7/7
Angelbeck			
Augustfeld			
Böen	11/10	4/4	7/7
Benstrup	5/2	-	-
Bokah	-	-	-
Borkhorn			
Duderstadt	5/4	2/2	1/1
Düenkamp			
Ehren			
Elbergen			
Windhorst			
Evenkamp	7/5	-	-
Farwick	4/1	-	-
Hagel	13/10	7/8	4/4
Helmighausen	7/5	-	-
Holthausen	5/4	2/2	1/1
Huckelrieden			
Lewinghausen	7/5	-	-
Lodbergen	5/4	2/2	1/1
Madlage	3/2	-	-
Meerdorf	12/11	8/7	5/4
Neuenbrunnen			
Röpke	9/2		-
Schelmkappe	9/2		-
Steinrieden	12/13	8/7	5/4
Vehrensande	13/4		
Wachtum	9/3		
Werwe	5/4	-	-
Winkum	8/2		-

Anlage 4 - Fahrgastinformation

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.vgc-online.de/ 14.08.17
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/bruns-omnibusverkehr.html 14.08.17
Gerdes 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/ 14.08.17
Hanekamp	ja (bundesweiter Fahrplaner über Fahrplaner des Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen)	ja Link zu DB AG Weser-Ems-Bus	ja	ja	ja	Eventverkehr(Tages und Mehrtagesreisen)	http://www.hanekamp-reisen.de/startseite.html 14.08.17
Kalmer	nein	ja	ja	ja	ja	Gehört zur Unternehmensgruppe Reisefreunde	http://www.reisefreunde.de/reisefreunde/index.php

						Eventverkehr, Tagesfahrten, Busanmietung	p/kalmer-reisen-haseluenne.html 14.08.17
Kuper	nein	nein	nein	nein	ja	Keine eigene Webseite	http://www.bus-vgc.de/internet/page.php?site=8&typ=2 14.08.17
Krümborg	nein	nein	nein	nein	ja	Gehört zur Unternehmensgruppe Reisefreunde	http://www.reisefreunde.de/reisefreunde/index.php/kruemborg-reisen.html 14.08.17
Weser-Ems Bus	ja (bundesweiter Fahrplaner über Fahrplaner des Verkehrsverbunds Bremen/Niedersachsen) und DB-Reiseauskunft	ja	ja nach Verkehrsverbund geordnet	nein	ja	Sicherheitstraining für Schüler Information für Mobilitätseingeschränkte Personen Wohin-Du-Willst Mobilitätsapp Flinc – die Mitfahr-App Sprinterflotte für Schnellbusverbindung Eventverkehr	http://www.weser-ems-bus.de/weserem-sbus/view/index.shtml 14.08.17

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/ 14.08.17
-----------	--	----	----	----	------	---	---

Quelle: Eigene Darstellung

Anlage 5 - Produkte und Preisstufen

Preisstufe	Erwachsene	Kinder	Gruppe Kinder	Tageskarte Mitnahmer egelung	5er Karte	Wochenkarte	Monatskarte	Schüler-Wochenkarte	Schüler-Monatskarte
1	1,55 €	0,75 €	0,40 €	2,80 €	6,40 €	9,60 €	27,40 €	7,30 €	20,60 €
2	1,85 €	0,95 €	0,50 €	3,40 €	7,70 €	13,60 €	38,95 €	10,30 €	29,30 €
3	2,40 €	1,20 €	0,60 €	4,50 €	10,10 €	17,00 €	50,40 €	12,80 €	37,80 €
4	2,75 €	1,40 €	0,70 €	5,10 €	11,60 €	20,50 €	61,30 €	15,60 €	46,10 €
5	3,30 €	1,65 €	0,85 €	6,20 €	14,00 €	24,60 €	71,45 €	18,50 €	53,60 €
6	4,35 €	2,20 €	1,05 €	7,90 €	18,20 €	31,50 €	93,40 €	23,70 €	70,10 €
7	4,65 €	2,35 €	1,15 €	8,65 €	19,55 €	35,00 €	102,20 €	26,30 €	76,65 €
8	4,85 €	2,45 €	1,25 €	9,00 €	20,40 €	37,30 €	108,90 €	28,00 €	81,90 €
9	5,45 €	2,75 €	1,40 €	10,15 €	22,90 €	38,90 €	114,75 €	29,20 €	86,10 €
10	6,10 €	3,05 €	1,55 €	11,35 €	25,70 €	41,90 €	122,50 €	31,50 €	91,90 €
11	6,90 €	3,45 €	1,75 €	12,80 €	29,00 €	44,90 €	130,20 €	33,80 €	97,70 €
12	7,50 €	3,75 €	1,90 €	13,95 €	31,60 €	48,70 €	142,15 €	36,50 €	106,60 €
13	8,60 €	4,30 €	2,15 €	16,00 €	36,20 €	51,40 €	147,30 €	38,60 €	110,50 €
14	9,00 €	4,50 €	2,25 €	16,75 €	37,90 €	56,70 €	165,00 €	42,60 €	123,75 €

Quelle: <http://www.bus-vgc.de/internet/page.php?navilD=11&site=3&typ=2&&rubrik=-1>

Anlage 6 - Projektplan zur Einführung eines Rufbussystems im Landkreis Cloppenburg

Planungsdokument

Projektplan zur Einführung eines Rufbussystems im Landkreis Cloppenburg

KM-PLD-CLP-01
Version 3.0
Datum 02.01.2018

für den Landkreis Cloppenburg

kreamobil GmbH
Dipl.-Ing. Horst Benz
Odenwaldstraße 162 a
64372 Ober-Ramstadt

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Projektziele	1
3	Arbeitspakete während Vorbereitungs- und Einführungsphase	3
3.1	Projektmanagement während Vorbereitungs- und Einführungsphase	3
3.1.1	AP-PM-1 Projektleitung	3
3.1.2	AP-PM-2 Fachliche Projektsteuerung	3
3.1.3	AP-SY-1 Abklären möglicher Synergiepotentiale mit dem LK Vechta	4
3.2	Vorbereitung Vergabeverfahren Verkehrsleistung	4
3.2.1	AP-VV-1 Erarbeitung Verkehrsplanerisches Feinkonzept	4
3.2.2	AP-VV-2 Erarbeitung Qualitätsstandards	5
3.2.3	AP-VV-3 Erarbeitung von Vorgaben zur Betriebsführung	5
3.2.4	AP-VV-4 Erarbeitung von Vorgaben für weitere Zusammenarbeit	6
3.2.5	AP-VV-5 Entwicklung Tarifsysteem für Rufbusse	6
3.2.6	AP-VV-6 Formale Durchführung Vorabbekanntmachung	7
3.3	Vorbereitung Betrieb	7
3.3.1	AP-VV-7 Begleitung Vorabbekanntmachung	7
3.3.2	AP-VV-8 Durchführung Vergabeverfahren	7
3.3.3	AP-VV-9 Abschluss ÖDA	7
3.3.4	AP-MA-1 Erstellung Leistungsbeschreibung Marketing	8
3.3.5	AP-MA-2 Durchführung Ausschreibungsverfahren Marketing	8
3.3.6	AP-MA-3 Erstellung Marketingkonzept	8
3.3.7	AP-PM-A-1 Abnahme Marketingkonzept	8
3.3.8	AP-MA-4 Erstellung Marketingwerkzeuge	8
3.3.9	AP-PM-A-2 Abnahme Marketing-Werkzeuge	9
3.3.10	AP-BU-1 Antrag auf Busförderung erarbeiten	9
3.3.11	AP-BU-2 Busse bestellen	9
3.3.12	AP-BU-3 Drucker, Bordrechner und Hintergrundsystem bestellen	9
3.3.13	AP-FÖ-1 Anträge auf weitere Förderungen stellen	10
3.3.14	AP-MM-1 Erstellung Mobilitätsmanagementkonzeptes	10
3.3.15	AP-VG-1 Entwicklung besonderer Beförderungsbedingungen	11
3.3.16	AP-VG-2 Entwicklung AGBs	11
3.3.17	AP-VG-3 Entwicklung Datenschutzhinweise	11
3.3.18	AP-ML-1 Erstellung Leistungsbeschreibung Mobilitätsleitsystem	11
3.3.19	AP-ML-2 Durchführung Ausschreibungsverfahren Mobilitätsleitsystem	13
3.3.20	AP-PM-A-2 Durchführung Tests und Abnahme Mobilitätsleitsystem	13

3.3.21	AP-MZ-1 Erstellung Leistungsbeschreibung Mobilitätszentrale.....	13
3.3.22	AP-MZ-2 Durchführung Vergabeverfahren Mobilitätszentrale	14
3.3.23	AP-WI-1 Erstellung Konzept Wissenschaftliche Begleitung	14
3.3.24	AP-WI-2 Konzeption Vorher-Befragung	15
3.4	Einführungs-Vorbereitung	15
3.4.1	AP-HSI-1 Infrastruktur/Installation Haltestellen	15
3.4.2	AP-HS-1 Einrichtung Haltestellen	16
3.4.3	AP-HI-1 Erstellung Systembeschreibungen	16
3.4.4	AP-MA-5 Marketing-Aktionen vor Betriebsstart.....	16
3.4.5	AP-MM-2 Anwerben und Schulung Mobilitätspaten	16
3.4.6	AP-MM-3 Erstkontakt Betriebe und stark frequentierte Einrichtungen..	17
3.4.7	AP-MM-4 Info und Schulung Verwaltungen in den Kommunen.....	17
3.4.8	AP-WI-3 Durchführung der Vorher-Befragung	17
3.4.9	AP-WI-4 Auswertung und Analyse der Vorher-Befragung.....	17
3.4.10	AP-DL-1 Unterstützung der Dienstleister vor Betriebsbeginn.....	17
3.4.11	AP-BT-1 Vorbereitung, Durchführung von Auswertung von Betriebstest	17
3.4.12	AP-ST-1 Vorbereitung Starttermin	18
4	Arbeitspakete Pilotbetrieb	18
4.1	Aufrechterhaltung und Entwicklung des Systems	18
4.1.1	AP-PM-3 Projektleitung während Pilotbetrieb	18
4.1.2	AP-PM-2 Fachliche Projektsteuerung während Pilotbetrieb.....	18
4.1.3	AP-WI-5 Analyse Prozesse und Ergebnisse	19
4.1.4	AP-MA-6 Kontinuierliches Marketing	19
4.1.5	AP-MM-5 Durchführung von Info-Veranstaltungen vor Ort in allen OT.	19
4.1.6	AP-MM-6 Kontinuierliches Mobilitätsmanagement.....	19
4.1.7	AP-QS-1 Kontinuierliche Durchführung QS-Maßnahmen.....	20
4.1.8	AP-WI-6 Konzeption und Auswertung Nachher-Befragung	20
4.1.9	AP-WI-7 Durchführung der Nachher-Befragung.....	20
4.1.10	AP-WI-8 Auswertung und Analyse der Nachher-Befragung	20
5	Beschreibung nötiger Beschaffungen	20
5.1	Marketing-Werkzeuge	21
5.2	Mobilitätsleitsystem	21
5.3	Ausstattung der Servicepunkte.....	22
5.4	Einrichtung der Haltestellen	22
6	Zeitplan	22
6.1	Phasen und Arbeitspakete bis Pilotbetrieb.....	22
6.2	Zeitplan vor dem Hintergrund des Vergabeverfahrens	24
6.3	Zeitplan bis zum Beginn des Pilotbetriebs.....	26
6.4	Zeitplan Pilotbetrieb	27

1 Einleitung

Für den Landkreis Cloppenburg wurde ein Konzept zur Optimierung des ÖPNV auf seinem Gebiet (weiter ÖPNV-Konzept) von der kreamobil GmbH (weiter kreamobil) in Zusammenarbeit mit dem Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (weiter ZIV) entwickelt. Wesentlicher Bestandteil dieses Konzeptes stellt ein neues Rufbussystem für den Landkreis Cloppenburg dar.¹

Anschließend wurde ein Projektplan und ein Ausgaben- und Finanzierungsplan zur Finanzierung eines Projektes zum Aufbau und zum Betrieb eines solchen Rufbussystems erstellt, auf dessen Basis der Landkreis Cloppenburg die Einführung des Systems im Dezember 2016 beschlossen hat.

Das hier vorliegende Dokument enthält den aktualisierten Projektplan (Stand Januar 2018) zur Einführung des neuen Systems.

2 Projektziele

Im Folgenden werden die Projektziele dargestellt, wie sie in der Vorbereitungs- und Einführungsphase gesehen werden:

1. Deutliche Positionierung des Projektes nach außen und systematische Öffentlichkeitsarbeit durch Medienpartnerschaften ab der Vorabbekanntmachung während der kompletten Laufzeit.
2. Erkundung möglicher Synergien mit dem Landkreis Vechta und – wo nötig - Schaffung der nötigen vertraglichen Grundlagen zwischen den Landkreisen.
3. Feinplanung des neuen Angebots einschließlich der Festlegung konkreter Fahrpläne, Haltestellen, Qualität der Leistung, Betriebsabläufe, Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und des Tarifs.
4. Rechtskonforme Vergabe klar definierter Verkehrsleistungen im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens, an dem sich auch kleinere Unternehmen beteiligen können sollen.

¹ Siehe hierzu die Dokumente von kreamobil „*Perspektiven für die Optimierung des ÖPNV-Angebots*“ KM-UE-CLP-1, Version 1.0 vom 26.10.2015 und „*Besondere Aspekte bei der Optimierung des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg*“, KM-KD-CLP-1, Version 1.0, 26.10.2015

5. Marketingkonzept, um möglichst viele Bewohnerinnen und Bewohner für das neue Rufbussystem begeistern zu können.
6. Mobilitätsmanagementkonzept, um mittels gezielter Zusammenarbeit mit Kommunen, Betrieben und stark frequentierten Einrichtungen möglichst viele Personen (Mitarbeiter, Kunden, Klienten etc.) für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das neue Rufbussystem gewinnen zu können.
7. Beschreibung aller relevanten Aspekte und rechtssichere Beschaffung eines Mobilitätsleitsystems zur Verwaltung und Disposition der Verkehrsleistungen und zur Buchung und Bezahlung einzelner Rufbusfahrten.
8. Beschreibung aller relevanten Aspekte und rechtssichere Vergabe der Leistungen für den Betrieb einer Mobilitätszentrale. Falls sich der Landkreis dafür entscheiden sollte, die Mobilitätszentrale in eigener Regie zu betreiben, sollen die zu erbringenden Leistungen ebenfalls genau beschrieben werden.
9. Wissenschaftliche Begleitung des Projekts, um die Auswirkungen des neuen Systems zu erkennen, die Prozesse permanent zu verbessern und transparente Ergebnisse vorliegen zu haben.
10. Einrichtung der Haltestellen: Installation neuer Rufbus-Haltestellen und Kenntlichmachung bestehender Haltestellen als Rufbus-Haltestellen.
11. Kommunen, Betriebe und stark frequentierten Einrichtungen als kompetente Kooperationspartner gewinnen.
12. Vorbereitung eines erfolgreichen und öffentlichkeitswirksamen Starts eines mindestens zweijährigen Pilotbetriebs.

Die Projektziele, wie sie während des Pilotbetriebs gesehen werden:

13. Gut informierte und geschulte Öffentlichkeit.
14. Reibungsloser Betriebsablauf.
15. Permanente Verbesserungen des Gesamtsystems.
16. Zufriedene Fahrgäste.
17. Permanenter Anstieg der Fahrgastzahlen.

3 Arbeitspakete während Vorbereitungs- und Einführungsphase

Es folgt eine Beschreibung der Arbeitspakete während der Vorbereitungs- und Einführungsphase, die als nötig erachtet werden, um die oben aufgeführten Projektziele zu erreichen.

3.1 Projektmanagement während Vorbereitungs- und Einführungsphase

3.1.1 AP-PM-1 Projektleitung

Zu den Aufgaben der Projektleitung gehören:

- Offizieller interner und externer Ansprechpartner für das Projekt
- Externe Kommunikation:
 - Aufbau von Medienpartnerschaften
 - Schnittstelle zu Pressestelle
 - Kommunikation mit der LNVG
- Schnittstelle zu anderen Ämtern innerhalb und außerhalb des Landkreises
- Schnittstelle zur Politik:
 - Berichte an den Landrat, die Fachausschüsse und den Kreistag über aktuelle Stände, unvorhergesehene Probleme, Verzögerungen etc.
 - Vorbereitung und Herbeiführung nötiger Entscheidungen durch die politisch Verantwortlichen im Landkreis
- Einberufung und Leitung einer Projektleitungsgruppe, zu der alle beteiligten Akteure eingeladen sind. (u.a. Vertreter der Kommunen, Verkehrsunternehmen, wichtige externe Dienstleister etc.)
- Initiierung von Ausschreibungsverfahren für externe Dienstleistungen
- Beauftragung externer Dienstleister
- Projektcontrolling

3.1.2 AP-PM-2 Fachliche Projektsteuerung

Zu den Aufgaben der fachlichen Projektsteuerung gehören:

- Unterstützung und Vertretung der Projektleitung bei allen oben aufgeführten Aufgaben der Projektleitung
- Weiterentwicklung des Projektplans einschließlich Zeitplan
- Beschreibung und Koordinierung der Aufgaben zum Erreichen der Projektziele
- Leitung von Facharbeitsgruppen
- Projektfortschrittskontrolle
- Inhaltliche Vorbereitung von Ausschreibungen
- Inhaltliche Vorbereitung von Förderanträgen
- Erstellung von Leistungsbeschreibungen
- Behandlung unvorhergesehener Probleme während der Vorbereitungs- und Einführungsphasen, Entwicklung entsprechender Strategien und ggf. Erstellung entsprechender Fachkonzepte zur Lösung der Probleme und zum Erreichen der Projektziele
- Durchführung von Qualitätssicherungsmaßnahmen für die im Projekt erbrachten Leistungen

3.1.3 AP-SY-1 Abklären möglicher Synergiepotentiale mit dem LK Vechta

Alle Arbeiten sind dahingehend zu hinterfragen, inwiefern Gemeinsamkeiten zwischen dem neuen Rufbussystem für den Landkreis Cloppenburg mit dem bestehenden System moobil+ des Landkreises Vechta entweder bereits bestehen oder im Einvernehmen mit dem Landkreis Vechta hergestellt werden könnten. Die dadurch entstehenden Vor- und Nachteile sind für eine Entscheidungsfindung aufzuarbeiten. Eine entsprechende Entscheidung, ggf. unter Einbeziehung der relevanten politischen Entscheidungsträger, ist herbeizuführen. Kooperationsvereinbarungen und weitere vertragliche Grundlagen für die Zusammenarbeit der beiden Landkreise sind vorzubereiten.

3.2 Vorbereitung Vergabeverfahren Verkehrsleistung

3.2.1 AP-VV-1 Erarbeitung Verkehrsplanerisches Feinkonzept

Zur Erarbeitung des verkehrsplanerischen Feinkonzeptes gehören die folgenden Aufgaben:

- Aktualisierung und Verifizierung Grobkonzept basierend auf der Bestandsaufnahme des Nahverkehrsplans und den Ergebnissen der Fahrgastbefragung
- Erarbeitung für jede Rufbuslinie:
 - Linienführung und Haltestellenstandorte

- Fahrpläne unter besonderer Berücksichtigung von Anschlusssicherungen
- Umlaufpläne
- Überprüfung der Möglichkeit zum Einsatz von Elektrobussen und Darstellung der nötigen Ladeinfrastruktur²
- Darstellung Komplettangebot
- Kostenbetrachtungen:
 - Kostenschätzung der Betriebsleistungen differenziert nach Fahrleistung, Personaleinsatz und Fahrzeugeinsatz
 - Erarbeitung der Kostenparameter für Ausgleichszahlungen
 - Schätzung der Gesamtkosten für die Laufzeit von zwei oder von vier Jahren
- Erarbeitung von mehreren Linienbündeln unter Abwägung der Ermöglichung eines Marktzuganges auch für kleiner Unternehmen und der Begrenzung der Verwaltungskosten.

3.2.2 AP-VV-2 Erarbeitung Qualitätsstandards

Erarbeitung von Qualitätsstandards für die zu erbringenden Verkehrsleistungen basierend auf dem Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans. Hierbei sind u.a. zu folgenden Themen Standards zu entwickeln:

- Haltestellen (Ausstattung, Betrieb und Instandhaltung)
- Fahrzeuge (Sicherheit, Alter, Art, Ausstattung, Erscheinungsbild und Zustand)
- Fahrpersonal (Erscheinungsbild, Kompetenzen, Qualifizierung)
- Betriebsdurchführung

3.2.3 AP-VV-3 Erarbeitung von Vorgaben zur Betriebsführung

Erarbeitung von Vorgaben hinsichtlich der Betriebsführung, die Bestandteil der Leistungsbeschreibung zur Erbringung der Verkehrsleistungen werden sollen. Hierzu gehören:

- Vorgaben zur Durchführung einer Fahrt

² Hierbei soll zum einen die vorhandene Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden, zum anderen soll aufgezeigt werden, an welchen Stellen neue Ladestationen benötigt werden würden. Wenn Elektrobusse eingesetzt werden könnten, ist dies bei der Darstellung der Finanzierung des Betriebs mit zu berücksichtigen, da die Kosten aber auch die Fördersätze der LNVG bei der Beschaffung von Elektrobussen höher sind. Gleichzeitig werden die Rahmenbedingungen für den Betrieb von Elektrobussen und deren Kompatibilität mit den üblichen Rahmenbedingungen bei den Verkehrsunternehmen zu bewerten sein (Wartungs- und Reparaturmöglichkeiten etc.)

- Verhalten an Haltestellen (Fahrausweiskontrolle, Umgang mit unangemeldeten Fahrgästen, Tarifänderungen)
- Einhaltung Betriebsangebot
- Pünktlichkeit und Anschlussicherung
- Verfahrensgerechte Mitnahmen von Kindern
- Umgang mit planbaren und nicht planbaren Betriebsstörungen
- Mitnahme von Fahrrädern
- Umgang mit Beschwerden

3.2.4 AP-VV-4 Erarbeitung von Vorgaben für weitere Zusammenarbeit

Erarbeitung von Vorgaben für die Verkehrsunternehmen, die über die reine Erbringung von Verkehrsleistungen hinausgehen:

- Aufgaben im Rahmen des Haltestellenmanagements
- Aufgaben im Bereich des Marketings
- Zusammenwirken Verkehrsunternehmen mit Mobilitätszentrale
- Kooperation der Verkehrsunternehmen untereinander
- Zusammenarbeit mit dem Landkreis
- Mitarbeit in einem Beirat („Nahverkehrsrat“)

3.2.5 AP-VV-5 Entwicklung Tarifsysteem für Rufbusse

Entwicklung eines Tarifsystems für die Nutzung der Rufbusse. Hierbei sind folgende Aspekte zu beachten:

- Geltungsbereiche
- Fahrpreisermittlung (Erstellung Tarifzonenmatrix, Fahrpreistafel)
- Zahlungsmöglichkeiten (Papier-Fahrkarten, bargeldlose Zahlung)
- Beförderung zum ermäßigten Fahrpreis
- Beteiligung von Firmen und Behörden
- Schnittstelle zu sonstigen ÖV-Tarifen und Tarifbestimmungen im Landkreis und darüber hinaus.

Ausgehend von den Ergebnissen der Fahrgasterhebung wird in diesem Zusammenhang noch weiter festzulegen sein, inwiefern eine Tarifkooperation (ggf. vertriebliche Kooperation, gemeinsamer Tarif etc.) zwischen Rufbussystem und VGC-Linien benötigt wird.

Der Tarif soll auch spezielle Belange bei der Förderung des Fahrradverkehrs insbesondere bei der Anmeldung und Mitnahme von Fahrrädern berücksichtigen.

3.2.6 AP-VV-6 Formale Durchführung Vorabbekanntmachung

Erarbeitung des Standardformulars für Bekanntmachungen gemäß Artikel 7.2 der Verordnung 1370/2007, die vor dem Beginn des Ausschreibungsverfahrens im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden müssen.

Hier fließen die Arbeiten aus den AP-VV-1 bis AP-VV-5 ein. Diese werden juristisch geprüft und in die benötigte Form für die Vorabbekanntmachung gebracht.

3.3 Vorbereitung Betrieb

3.3.1 AP-VV-7 Begleitung Vorabbekanntmachung

Juristische Begleitung des Landkreises im Anschluss an die Vorabbekanntmachung, ggf. Behandlung von Einsprüchen und eigenwirtschaftlichen Anträgen.

3.3.2 AP-VV-8 Durchführung Vergabeverfahren

Die Ergebnisse aus den Arbeitspaketen AP-VV-1 bis AP-VV-5 wird zu einer Leistungsbeschreibung nebst Anlagen zusammengefasst und auf ihre Übereinstimmung mit vergaberechtlichen, personenbeförderungsrechtlichen und beihilferechtlichen Vorschriften juristisch geprüft und ggf. angepasst.

Auf dieser Grundlage wird der Verkehrsvertrag erarbeitet. Dieser beinhaltet u. a. Regelungen über die Zu- und Abbestellung sowie über die Abrechnung der Leistungen. Ferner ist das Anschreiben zu erstellen, das u.a. die formalen Anforderungen an die Angebote enthält.

Anschließend ist die europaweite Bekanntmachung zu erstellen und zu veröffentlichen.

Während der Angebotsfrist sind Antworten auf Bewerberanfragen und Rügen inhaltlich und rechtlich zu prüfen und es ist adäquat darauf zu reagieren.

3.3.3 AP-VV-9 Abschluss ÖDA

Nach Ende der Angebotsfrist werden die Angebote verkehrsplanerisch, wirtschaftlich und rechtlich geprüft. Die rechtliche Prüfung umfasst u.a. eine Prüfung auf evtl. Ausschlussgründe sowie eine Prüfung der Rechtsfolgen fehlender Nachweise. Ferner wird die ggf. erforderliche Aufklärung von „ungewöhnlich niedrigen Angeboten“ rechtlich begleitet. Der komplette Prozess der Vergabe ist juristisch zu begleiten. Hierzu gehören u.a. Verfassung der Niederschrift bei der Öffnung der Angebote, die Prüfung der Angebote auf Vollständigkeit und Rechtskonformität, die Prüfung des Vergabevorschlags und die Prüfung der Darstellung der Gründe für die Zuschlagserteilung.

Es sind alle Mitteilungspflichten im Zusammenhang mit der Durchführung des Vergabeverfahrens sicherstellen.

3.3.4 AP-MA-1 Erstellung Leistungsbeschreibung Marketing

Erstellung der Leistungsbeschreibung für die Erarbeitung eines Marketingkonzeptes. Hierzu gehören Festlegungen hinsichtlich:

- Strategische Zielsetzung des Marketings
- Rahmenbedingungen
- Vorgesehene Marketing-Phasen
- Zielgruppenspezifische Ausrichtung des Marketings
- Verhaltensbasierte Interventionen
- Dynamische Nutzung von Entwicklungsindikatoren
- Orientierung an Best-Practice-Beispielen
- Zusammenspiel mit Mobilitätsmanagement
- Online-Marketing
- Planung der Marketing-Maßnahmen
- Dynamische Berücksichtigung besonderer Hemmnisse
- Bereits feststehende Marketing-Werkzeuge
- Entwicklung eigener Ideen
- Vorbereitung und Erstellung Image- und Erklär-Filmen
- Durchführung Online-Betreuung
- Begleitung Marketing-Maßnahmen
- Nutzungsrechte

Die im Konzept zur erarbeitenden Leistungen werden von dieser Agentur dann auch während der kompletten Laufzeit erbracht.

3.3.5 AP-MA-2 Durchführung Ausschreibungsverfahren Marketing

Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens zur Erstellung eines Marketingkonzeptes.

3.3.6 AP-MA-3 Erstellung Marketingkonzept

Erstellung des Marketingkonzeptes entsprechend den in AP-MA-1 erarbeiteten Festlegungen.

3.3.7 AP-PM-A-1 Abnahme Marketingkonzept

Abnahme des Marketingkonzeptes.

3.3.8 AP-MA-4 Erstellung Marketingwerkzeuge

Erstellung der Marketing-Werkzeuge, wie im Marketingkonzept festgelegt.

3.3.9 AP-PM-A-2 Abnahme Marketing-Werkzeuge

Die Erstellung der nötigen Marketing-Werkzeuge, wie z.B. Broschüren, wird von der Agentur begleitet, die auch das Marketingkonzept erstellt. Allerdings wird hier noch Zuarbeit nötig sein und die Abnahme der Werkzeuge muss durchgeführt werden.

3.3.10 AP-BU-1 Antrag auf Busförderung erarbeiten

Der Antrag auf eine Unterstützung bei der Beschaffung der benötigten Busse ist bis spätestens Mai des Jahres zu erarbeiten, das dem ersten Betriebsjahr vorausgeht. Der Antrag ist mit der LNVG abzustimmen. Da zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich die Verkehrsunternehmen noch nicht feststehen, die später die Verkehrsleistung erbringen sollen, ist ein entsprechendes Verfahren mit der LNVG abzustimmen.

3.3.11 AP-BU-2 Busse bestellen

Es kann dazu kommen, dass mit den Verkehrsunternehmen erst sechs Monate vor Betriebsaufnahme die ÖDA abgeschlossen werden können. Da es sich um eine größere Anzahl von Bussen handelt, muss mit entsprechend langen Lieferfristen für die Busse gerechnet werden. Außerdem sind die Busse noch für den Betrieb vorzubereiten, was ebenfalls zeitaufwändig ist. Insofern müssen die Busse wahrscheinlich schon bestellt werden, bevor die Verkehrsunternehmen feststehen. Diese müssen den Verkehrsunternehmen dann später verkauft (oder überlassen) werden, was sich im ÖDA entsprechend niederschlagen muss.

3.3.12 AP-BU-3 Drucker, Bordrechner und Hintergrundsystem bestellen

Für alle Fahrzeuge sind Drucker inklusive Bordrechner und Hintergrundsystem zu beschaffen. Hiermit soll neben dem spontanen Verkauf von Papier-Fahrkarten auch die Kommunikation mit dem Mobilitätsleitsystem erfolgen. Der Fahrer wird mittels Kommunikation zwischen Bordrechner und Leitsystem über alle von ihm zu beachtenden Punkte an einer Haltestelle informiert. Außerdem sollen sich Fahrgäste per Identifikationskarte im Fahrzeug anmelden und bargeldlos zahlen können. Wie bei AP-BU-2 wird es auch hier nötig sein, die nötigen Beschaffungen vor Vergabe der Verkehrsleistung zu tätigen. Diese müssen dann ebenso den Verkehrsunternehmen dann später verkauft (oder überlassen) werden; der ÖDA ist entsprechen zu gestalten.

3.3.13 AP-FÖ-1 Anträge auf weitere Förderungen stellen

Es sind Anträge auf weitere Förderungen bei einzelnen Maßnahmen und Investitionen zum Aufbau des neuen Rufbussystems zu stellen. Im Vorfeld dazu ist eine Recherche hinsichtlich der dann aktuellen Fördermöglichkeiten durchzuführen. Den Anträgen auf Unterstützungen bei einzelnen Maßnahmen und Investitionen zum Aufbau des neuen Rufbussystems müssen in der Regel die politischen Beschlüsse vorausgehen, die ggf. noch vorzubereiten und zu begleiten sind. Hierzu soll ein eigener Plan „Planung Förderanträge Rufbussystem“ erstellt werden.

3.3.14 AP-MM-1 Erstellung Mobilitätsmanagementkonzeptes

Erstellung eines Konzeptes mit dem Ziel, Kommunen, Betriebe und stark frequentierte Einrichtungen (Behörden, Krankenhäuser, Schulen) als Kooperationspartner zur Unterstützung des neuen Rufbussystems zu gewinnen und das Mobilitätsverhalten der Bewohner, Mitarbeiter, Kunden, Besucher etc. dahingehend zu beeinflussen, dass das neue Rufbussystem und somit der ÖPNV von möglichst vielen Fahrgästen in Anspruch genommen wird.

Die hierzu zu entwickelnden Maßnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information und Beratung und sind eng mit entsprechenden Marketingmaßnahmen verzahnt.

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements sollen u.a. auch so genannte „Mobilitätspaten“ in Kommunen, Betrieben und stark frequentierten Einrichtungen etabliert werden. Hierbei handelt es sich um Personen vor Ort, die insbesondere eingebunden in ihren sozialen Netzwerken als Ansprechpartner für das Rufbussystem fungieren sollen.

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements sollen in den Kommunen, die das wünschen, auch so genannte „Servicepunkte“ eingerichtet werden, z.B. in bereits bestehenden Einrichtungen, wie den Touristenbüros. Servicepunkte sollen in begrenztem Umfang über das neue Rufbussystem informieren und Fahrgäste beraten können. Weiter soll es in diesen Stellen auch die Möglichkeit zur Buchung von Fahrtwünschen geben. Weitere Servicepunkte sollen auch in Betrieben und stark frequentierten Einrichtungen etabliert werden.

Der Servicepunkte sollen mit der Mobilitätszentrale zusammen ein möglichst flächendeckendes Netz an Informations- und Anlaufstellen innerhalb des Kreisgebietes darstellen.

3.3.15 AP-VG-1 Entwicklung besonderer Beförderungsbedingungen

Für das neue Rufbussystem gilt grundsätzlich die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV). Nach § 1 Abs. 1 der BefBedV sind entsprechend den besonderen Verhältnissen bei der Beförderung mit den Rufbussen Abweichungen von der BefBedV zu definieren (Besondere Beförderungsbedingungen) und deren Genehmigung bei der LNVG zu beantragen.

3.3.16 AP-VG-2 Entwicklung AGBs

Es sind Nutzungsbedingungen für den Umgang mit der Internetplattform des Rufbussystems, der Mobilitätszentrale und der Identifikationskarte³ sowie allgemeinen Regelungen zur Registrierung⁴ von Nutzern und zum Ausschluss von Personen vom Rufbussystem zu definieren.

3.3.17 AP-VG-3 Entwicklung Datenschutzhinweise

Es sind Hinweise für die Nutzer zu erstellen, wie mit den von ihnen erhobenen Daten umgegangen wird, welche Daten wie lange gespeichert, für welche Zwecke genutzt und an welche Stellen weitergegeben werden.

3.3.18 AP-ML-1 Erstellung Leistungsbeschreibung Mobilitätsleitsystem

Zur effizienten und transparenten Buchung, Disposition, Steuerung und Abrechnung der Rufbusse wird ein Leitsystem benötigt⁵. Dabei sollte das System flexibel hinsichtlich der Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Landkreis sein und auch die Möglichkeit bieten, andere Mobilitätsformen (z.B. Bürgerbusse, Fahrradverkehr) später einbinden zu können. Das zu beschaffene System, das auch das wesentliche Werkzeug der Mobilitätszentrale darstellen wird, sollte u.a. Folgendes leisten bzw. über folgende Eigenschaften verfügen:

³ Es ist vorgesehen, dass alle registrierten Nutzer eine Identifikationskarte erhalten.

⁴ Es ist vorgesehen, dass Nutzer nach einer Registrierung ihre Fahrtkosten bargeldlos begleichen können.

⁵ Je nach Einigung mit dem Landkreis Vechta, könnte es dazu kommen, dass kein neues Leitsystem beschafft, sondern das System von Vechta vom Landkreis Cloppenburg mitbenutzt werden kann. Dies hat verschiedene Vor- und Nachteile, die im Einvernehmen mit dem Landkreis Vechta erst noch geklärt werden müssen. Um sicher zu sein, wird deshalb hier zunächst von einem neuen System ausgegangen.

- Information über Mobilitätsmöglichkeiten im Landkreis Cloppenburg
- Nutzerfreundliche Kommunikationsschnittstelle
- Kommunikationsschnittstelle zu elektronischem Fahrplanauskunftssystem
- Behandlung aller Fahrtwünsche für bedarfsorientierte Bedienformen
- Bündelungsfunktionen auch für reinen Flächenbetrieb
- Möglichkeit der internetbasierten Bedienung des Systems durch mehrere Personen gleichzeitig
- Unterschiedliche rollenspezifische Funktionen
- Kommunikationsmöglichkeit zwischen Zentrale und Fahrzeugen
- Anschlusssicherungsfunktionen
- Automatische Berechnung der Kosten für eine Tour und automatische Erstellung der Abrechnung mit dem Mobilitätsdienstleister
- Möglichkeit zur bedarfsorientierten Einbindung Dritter (Sponsoren) bei der Finanzierung von Fahrten
- Automatische Bestellung einer Tour bei einem Fahrdienstleister
- Frühzeitiges Erkennen von Entwicklungen und Auswertung der Verkehrsdaten in Bezug auf Qualitätsmerkmale
- Funktionen als Vermittlungsdienst für Fahrgemeinschaften⁶
- Funktionen für die Einsatzplanung von Bürgerbus-Fahrern⁷

⁶ Diese Funktion wird für den reinen Rufbusbetrieb nicht benötigt. Allerdings können Fahrgemeinschaften den ÖPNV in verkehrsschwachen Zeiten und auf Relationen ergänzen, die vom ÖV nicht erschlossen sind. Wenn das Leitsystem bereits über entsprechende Funktionen verfügt, können nach entsprechender politischer Beschlussfassung solche Angebote in einem integrierten Gesamtsystem vermittelt werden. Hierbei kann auf die Erfahrungen aus den Projekten „Mobifalt“ des NVV und „Garantiert Mobil!“ der OREG zurückgegriffen werden.

⁷ Diese Funktion wird für den Rufbusbetrieb nicht benötigt. Bürgerbusse können aber das ÖPNV-Angebot in den Randzeiten, als besonderes Service-Angebot für stark mobilitätseingeschränkte Personen (Service-Bus) oder/und zur Anbindung an wichtige Ziele außerhalb des Landkreises (z.B.

- Dokumentation aller Fahrten zur Erlangung von Erstattungsleistungen
- Unterstützung bargeldloser Zahlung und von elektronischem Fahrgeldmanagement

3.3.19 AP-ML-2 Durchführung Ausschreibungsverfahren Mobilitätsleitsystem

Durchführung eines Vergabeverfahrens für die Lieferung des beschriebenen Mobilitätsleitsystems.

3.3.20 AP-PM-A-2 Durchführung Tests und Abnahme Mobilitätsleitsystem

Die Abnahme des Mobilitätsleitsystems ist zu organisieren und durchzuführen. Hierzu gehört die Entwicklung eines Test- und Abnahmekonzeptes und die Organisation und die Durchführung von ausführlichen Tests des Leitsystems.

3.3.21 AP-MZ-1 Erstellung Leistungsbeschreibung Mobilitätszentrale

Ein wesentlicher Baustein des neuen Rufbussystems stellt die Mobilitätszentrale dar. Bei dieser Dienstleistungseinrichtung handelt es sich um die wesentliche Kommunikations-Koordinierungs- und Steuerungsstelle des Systems. Die Mobilitätszentrale dient Fahrgästen dazu, alle zu kommunizierenden Punkte persönlich oder telefonisch abzuhandeln.⁸ Eine weitere Aufgabe der Mobilitätszentrale besteht darin, den Ablauf bei der Durchführung der Rufbusfahren zu überwachen und in besonderen Fällen steuernd einzugreifen. Als wichtigstes Werkzeug zur Durchführung der verschiedenen Aufgaben stellt der Auftraggeber dem Auftragnehmer ein internetbasiertes EDV-System, das Mobilitätsleitsystem, zur Verfügung.

Die für den Betrieb der Zentrale zu erbringenden Leistungen sind zu definieren. Hierzu gehören u.a. folgende Festlegungen hinsichtlich:

Krankenhäuser in benachbarten Landkreisen) ergänzen. Für den Betrieb von Bürgerbussen stellt die Einsatzplanung der Fahrer oft eine besondere Herausforderung dar. Deshalb sollte das Leitsystem bereits über eine Funktion zur Unterstützung dieser Planung verfügen. Nach politischer Beschlussfassung könnten dann Bürgerbusse im Rahmen eines integrierten Angebots eingeführt werden.

⁸ Nutzer sollen immer auch die Möglichkeit erhalten, mit dem Rufbussystem per Internet zu kommunizieren und insbesondere auch ihre Fahrtwünsche dort buchen zu können. Die Mobilitätszentrale dient dann vor allem den Personen, die – aus welchen Gründen auch immer – zu einer Kommunikation per Internet nicht in der Lage sind. Damit ist das System für alle offen und nicht nur eher technikaffinen Personen vorbehalten. Dies stellt ein zentrales Merkmal von ÖPNV dar.

- Grundsätzliche Zielsetzung
- Räumlichkeiten und deren Ausstattung
- Öffnungszeiten
- Technische Einrichtungen, Fehlerbehebung, Wartung und Schutz
- Externe Kommunikation
- Personaleinsatz
- Fähigkeiten und Kenntnisse des Personals
- Aufgaben und die damit verbundenen Arbeitsabläufe (Handbuch)
- Nutzung des Mobilitätsleitsystems
- Leistungen des Auftraggebers
- Vergütung

3.3.22 AP-MZ-2 Durchführung Vergabeverfahren Mobilitätszentrale

Falls sich der Landkreis dafür entscheidet, die Mobilitätszentrale an einen externen Leistungserbringer zu vergeben, ist die Durchführung eines Vergabeverfahrens zur Erbringung der Leistungen für den Betrieb der Zentrale nötig.

3.3.23 AP-WI-1 Erstellung Konzept Wissenschaftliche Begleitung

Die Auswirkungen bei der Einführung des neuen Rufbussystems und der Pilotbetrieb sollen wissenschaftlich begleitet werden. Hierzu ist ein entsprechendes Gesamtkonzept zu erstellen.

Die Ziele bei der Evaluation des neuen Rufbussystems des Landkreises Cloppenburg liegen in der Gewinnung systematischer und valider Erkenntnisse über die Kommunikations- und Betriebsprozesse des neuen Systems sowie über die Akzeptanz bei Kunden und Dienstleistern, um auf diese Weise den Nutzen des neuen Mobilitätsangebots beurteilen und zeitnah Modifikationen vornehmen zu können.

Aus heutiger Sicht werden die folgenden Analysen benötigt:

Vorher-Befragung vor Beginn des Pilotbetriebs: Um Informationen über die Mobilitätskultur, den Mobilitätsbedarf und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Landkreis zu erhalten, ist eine repräsentative quantitative Bevölkerungsbefragung zu konzipieren, durchzuführen und auszuwerten.

Kontinuierliche Erhebungen während des Pilotbetriebs:

- Nutzerbefragungen: Die Nutzer des neuen Rufbussystems werden gezielt bezüglich ihrer Erfahrungen mit dem System befragt.
- Dienstleisterbefragungen: Um die Erfahrungen der Fahrer und der Mitarbeiter in der Mobilitätszentrale zu erfassen, werden diese nach ggf. vorhandenen Schwachstellen und Verbesserungsvorschlägen befragt.
- Kontinuierliche Analyse Prozessdaten: Das neue Mobilitätsleitsystem des Landkreises wird alle Buchungsdetails erfassen und verschiedene Indikatoren zur Entwicklung des Gesamtsystems berechnen. Die hierdurch zur Verfügung stehenden Daten sind kontinuierlich auszuwerten und zu analysieren
- Kontinuierliche Analyse Beschwerden und Anregungen: Beschwerden und Anregungen zum neuen System sind zu analysieren.

Die Ergebnisse der kontinuierlichen Erhebungen sind auch hinsichtlich ihres systemischen Zusammenspiels zu erfassen und zu analysieren und es sind Handlungsempfehlungen für den Landkreis abzuleiten.

Nachher-Befragung nach Abschluss des Pilotbetriebs: Es ist eine repräsentative quantitative Befragung durchzuführen, um im Vergleich mit den Ergebnissen aus der Vorher-Befragung die Auswirkungen des neuen Mobilitätsangebots auf die Mobilitätskultur, den Mobilitätsbedarf und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Landkreis analysieren zu können.

3.3.24 AP-WI-2 Konzeption Vorher-Befragung

Um Informationen über die Mobilitätskultur, den Mobilitätsbedarf und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Landkreis zu erhalten, ist eine repräsentative quantitative Bevölkerungsbefragung durch eine Forschungseinrichtung zu konzipieren.

3.4 Einführungs-Vorbereitung

3.4.1 AP-HSI-1 Infrastruktur/Installation Haltestellen

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 Verkehrsunternehmer und Verkehrsgemeinschaft, Schild/Fahne, Fahrplantafel) sowie Abfallbehältern an verkehrsreichen Haltestellen.

Für die über die Mindestausstattung hinausgehende Infrastruktur sind die Städte und Gemeinden zuständig. Hierfür werden je nach Bedeutung der Haltestelle im NVP bestimmte Ausstattungsmerkmale definiert. Es ist noch zu klären, über welche Merkmale, die über die Mindestausstattung hinausgehen, neu einzurichtende fest angefahrene Rufbus-Haltestellen verfügen sollen. Diese Klärung findet im Rahmen der Neuschreibung des NVP statt.

3.4.2 AP-HS-1 Einrichtung Haltestellen

Vorbereitung, Beauftragung, Hilfestellung und Qualitätssicherung bei der Einrichtung der Haltestellen.

3.4.3 AP-HI-1 Erstellung Systembeschreibungen

Es sind Beschreibungen des Rufbussystems zu erstellen, die über alle relevanten Aspekte bei der Nutzung des Systems informieren. Zu diesen Aspekten gehören u.a. Registrierung, Buchung, Bezahlung und die Stornierung von Fahrten. Diese Beschreibungen können dann einerseits für so genannte FAQs (Frequently Asked Questions, häufig gestellte Fragen) im Frage- Antwortstil genutzt werden, wie sie auf einer Homepage des neuen Systems angeboten werden können. Zum anderen können sie für diverse Marketing-Werkzeuge, wie beispielsweise Erklär-Videos, Info-Veranstaltungen oder Broschüren verwendet werden.

3.4.4 AP-MA-5 Marketing-Aktionen vor Betriebsstart

Durchführung von Marketing-Aktionen zur Einführung des neuen Systems. Die Maßnahmen werden in der Regel von der Agentur begleitet, die auch das Marketingkonzept erstellt hat.

3.4.5 AP-MM-2 Anwerben und Schulung Mobilitätspaten

In den Kommunen sind Mobilitätspaten anzuwerben und zu schulen. Ziel sollte sein, dass es in jedem größeren Ortsteil einen Mobilitätspaten gibt. Auf jeden Fall soll es in der Verwaltung jeder Kommune eine solche Person geben. Weitere Personen können möglichst gut vernetzte Personen aus den Ortsteilen sein, die sich ehrenamtlich für das neue Rufbussystem engagieren möchten. Hierbei sollte es immer auch jüngere und ältere Paten geben.

3.4.6 AP-MM-3 Erstkontakt Betriebe und stark frequentierte Einrichtungen

Es sind Gespräche mit größeren Betrieben und stark frequentierten Einrichtungen (Behörden, Krankenhäuser, größere Arztpraxen, Einzelhandel, Berufsschulen etc.) zu führen. Diese sollen dahingehend für das neue Rufbussystem gewonnen werden,

- dass Sie die Werbung für das neue System unterstützen (Aushang von Plakaten, Auslegen von Broschüren etc.),
- dass es mindestens einen Mobilitätspaten dort geben wird, der Ansprechpartner für die Mitarbeiter und Kunden (Besucher, Klienten etc.) sein kann,
- dass dort ein Servicepunkt eingerichtet werden kann und
- dass dort Job-Tickets verkauft werden können.

3.4.7 AP-MM-4 Info und Schulung Verwaltungen in den Kommunen

Mitarbeiter der Verwaltungen sollen bezüglich des neuen Rufbussystems geschult werden. Hierbei sollen alle Bereiche innerhalb der Gemeinden eingeladen werden, für die Mobilität ein Thema ist.

3.4.8 AP-WI-3 Durchführung der Vorher-Befragung

Die in AP-WI-1 vorbereitete Befragung wird von einem hierfür spezialisierten Dienstleister durchgeführt.

3.4.9 AP-WI-4 Auswertung und Analyse der Vorher-Befragung

Die Ergebnisse der Vorher-Befragung werden ausgewertet und analysiert.

3.4.10 AP-DL-1 Unterstützung der Dienstleister vor Betriebsbeginn

Die Verkehrsunternehmen und die Mobilitätszentrale sind bei der Vorbereitung des Betriebs zu unterstützen. Hierzu gehören z.B. Hilfestellungen bei Beschaffungen oder bei der Schulung des Personals.

3.4.11 AP-BT-1 Vorbereitung, Durchführung von Auswertung von Betriebstest

Um das Gesamt-Zusammenspiel zwischen der Technik (Mobilitätsleitsystem, Einrichtungen in den Fahrzeugen) der Mobilitätszentrale, den Fahrern der neuen Rufbusse und den

Nutzern des neuen Systems zu testen, sind Betriebstests vorzubereiten und durchzuführen. Die Ergebnisse sind auszuwerten und ggf. Modifikationen am System einzuleiten.

3.4.12 AP-ST-1 Vorbereitung Starttermin

Der Starttermin für den Betrieb (1. Rufbusfahrt) ist besonders vorzubereiten. Hierzu gehört die Vorbereitung der Medien, die Gewinnung wichtiger Persönlichkeiten für die Eröffnungsveranstaltung und die Organisation und Durchführung einer öffentlichkeitswirksamen Veranstaltung.

4 Arbeitspakete Pilotbetrieb

Es folgt eine Beschreibung der Arbeitspakete während des Pilotbetriebs, die als nötig erachtet werden, um die Projektziele während dieser Phase zu erreichen.

Die Länge des Pilotbetriebs ist noch zu klären. Zunächst wird von einem zweijährigen Pilotbetrieb ausgegangen.

4.1 Aufrechterhaltung und Entwicklung des Systems

4.1.1 AP-PM-3 Projektleitung während Pilotbetrieb

Zu den Aufgaben der Projektleitung gehören alle für den Pilotbetrieb relevanten Aufgaben, wie sie in AP-PM-1 beschrieben sind. Während des Pilotbetriebs steht die Projektleitung auch im ständigen Kontakt mit den Verkehrsdienstleistern und der Mobilitätszentrale und betreut diese bei allen auftretenden Problemen. Weiter ist mit einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit und dem direkten Kontakt mit Fahrgastgruppen zu rechnen.

4.1.2 AP-PM-2 Fachliche Projektsteuerung während Pilotbetrieb

Zu den Aufgaben der fachlichen Projektsteuerung gehören alle für den Pilotbetrieb relevanten Aufgaben, wie sie in AP-PM-2 beschrieben sind. Daneben hat die Projektsteuerung während des Pilotbetriebs vor allem die Aufgabe, das Gesamtsystem aufrecht zu erhalten und Erkenntnisse über das System permanent zu dessen Verbesserung zu nutzen. Insofern gehören zu den besonderen Aufgaben während dieser Phase:

- Begleitung und Auswertung von Qualitätssicherungsmaßnahmen für alle im Projekt erbrachten Leistungen

- Permanentes Monitoring des Gesamtsystems und Zusammenarbeit mit wissenschaftlicher Einrichtung während Pilotbetriebs
- Konzeption und Begleitung von gezielten Anpassungs- und Verbesserungsmaßnahmen während des Pilotbetriebs

4.1.3 AP-WI-5 Analyse Prozesse und Ergebnisse

Der Pilotbetrieb ist durch kontinuierliche Erhebungen wissenschaftlich zu begleiten. Hierzu gehören:

- Nutzerbefragungen
- Dienstleisterbefragungen
- Kontinuierliche Analyse Prozessdaten
- Kontinuierliche Analyse Beschwerden und Anregungen

4.1.4 AP-MA-6 Kontinuierliches Marketing

Während des gesamten Pilotbetriebs sind kontinuierlich Marketingmaßnahmen durchzuführen. Hierbei spielen insbesondere Marketing-Aktionen vor Ort und Online-Maßnahmen eine große Rolle.

4.1.5 AP-MM-5 Durchführung von Info-Veranstaltungen vor Ort in allen OT

Es sind Info-Veranstaltungen in allen größeren Ortsteilen durchzuführen. Hierbei kann es sich um eigenständige Veranstaltungen handeln, oder es kann ein entsprechender Beitrag bei einer anderen Veranstaltung (wie beispielsweise Bürgerversammlungen oder Weihnachtsfeiern) sein. Erfahrungen bei der Einführung solcher Systeme zeigen, dass es in jedem Ortsteil im Landkreis mindestens eine Info-Veranstaltung geben sollte. Bei solchen Veranstaltungen sollten sich Nutzer auch gleich für das System registrieren können und ein Bus sollte vor Ort gesehen und getestet werden können.

4.1.6 AP-MM-6 Kontinuierliches Mobilitätsmanagement

Während des gesamten Pilotbetriebs sind kontinuierlich Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements durchzuführen. Neben der Fortführung mit Maßnahmen zur Gewinnung weiterer Partner, mit denen bereits vor Betriebsaufnahme begonnen wurde, liegt

eine besondere Aufgabe in der permanenten Betreuung der gewonnenen Mobilitätspaten, Betriebe und stark frequentierten Einrichtungen und der Servicepoints.

4.1.7 AP-QS-1 Kontinuierliche Durchführung QS-Maßnahmen

Während des gesamten Pilotbetriebs sind in regelmäßigen Abständen Maßnahmen zur Sicherung der Qualität in der Zentrale und bei der Erbringung der Verkehrsleistungen durchzuführen.

4.1.8 AP-WI-6 Konzeption und Auswertung Nachher-Befragung

Es wird eine repräsentative quantitative Befragung durchgeführt, um im Vergleich mit den Ergebnissen aus der Vorher-Befragung die Auswirkungen des neuen Mobilitätsangebots auf die Mobilitätskultur, den Mobilitätsbedarf und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Landkreis analysieren zu können. Auch diese Befragung ist zu konzipieren und vorzubereiten.

4.1.9 AP-WI-7 Durchführung der Nachher-Befragung

Die in AP-WI-3 vorbereitete Befragung wird von einem hierfür spezialisierten Dienstleister durchgeführt.

4.1.10 AP-WI-8 Auswertung und Analyse der Nachher-Befragung

Die Ergebnisse der Nachher-Befragung werden ausgewertet und analysiert.

5 Beschreibung nötiger Beschaffungen

Im Rahmen des Aufbaus des neuen Rufbussystems ist mit den im Folgenden dargestellten Beschaffungen zu rechnen.

Hierbei sind keine Beschaffungen zur Einrichtung einer Mobilitätszentrale enthalten, da zunächst davon ausgegangen wird, dass die Dienstleistung für eine Mobilitätszentrale an eine externe Stelle vergeben wird. Die Kosten für deren nötige Beschaffungen sind dann Bestandteil des Dienstleistungsvertrags mit dieser Stelle und werden dort mit aufgeführt. Falls der Landkreis selbst die Mobilitätszentrale betreiben möchte, ist noch abzuklären, in welchem Rahmen dies stattfinden soll (innerhalb der Kreisverwaltung oder zentraler Ort in Cloppenburg usw.). Ausgehend von diesen Entscheidungen sind dann ggf. noch

Beschaffungen zur Durchführung des Betriebs notwendig (Büroausstattung, Rechner, Beraterplatz, Telefonanlage, Beschilderung etc.).

Weiter sind hier keine Beschaffungskosten für die Busse und deren besondere Ausstattungselemente (auch Drucker) aufgeführt. Die Kosten hierfür werden bei der Kalkulation der Fahrdienstleistungen, die per Ausschreibung vergeben werden, mit aufgeführt. Sie sind Teil der Beschaffungskosten der Busse⁹.

5.1 Marketing-Werkzeuge

Die Erstellung verschiedenster Marketing-Werkzeuge ist vor Betriebsstart in Auftrag zu geben. Hierzu gehören u.a.

- Basisbroschüren
- Broschüren für Betriebe und stark frequentierter Einrichtungen
- Broschüren für Mobilitätspaten
- Haltestelleninformationen
- Großflächen-Plakate
- Identifikations-Karte
- Informationsstand
- Powerpoint-Basis-Präsentation des neuen Systems

Darüber hinaus sind auch während des Pilotbetriebs weitere Marketing-Werkzeuge zu beschaffen, um Marketing-Aktionen durchführen zu können.

5.2 Mobilitätsleitsystem

Die Lizenz zur Nutzung des geeigneten Mobilitätsleitsystems ist zu erwerben. Daneben ist ein Wartungs- und Hotline-Vertrag mit dem Systemlieferanten abzuschließen.

⁹ An dieser Stelle muss noch geklärt werden, ob die Fahrzeugausstattung vom Lieferanten der Busse mit angeboten werden kann. Wenn dies der Fall wäre, würde auch die Ausstattung der Busse über die Busförderung des Landes Niedersachsen mit bezuschusst werden können.

5.3 Ausstattung der Servicepunkte

Die Servicepunkte sollen mit entsprechenden Hilfsmitteln so ausgestattet werden, dass sie in der Lage sind, ihre Aufgaben selbstständig durchzuführen. Hierzu gehört u.a. ein Internet-Anschluss, ein Laptop mit Monitor und Ständer für die verschiedenen Broschüren und Beratungs- und Informationsmaterialien.

5.4 Einrichtung der Haltestellen

Bei den Haltestellen für das Rufbussystem handelt es sich teilweise um bereits bestehende Haltestellen, an den zusätzlich ein Schild zur Kennzeichnung als Rufbus-Haltestelle angebracht wird. Daneben sind weitere feste Haltestellen und Bedarfshaltestellen einzurichten. Bei den neu einzurichtenden Haltestellen können entweder bestehende Laternenpfähle oder ähnliche, bereits vorhandene Masten genutzt werden, oder es sind neue Masten aufzustellen.

Die Haltestellen sind mit der gesetzlich festgelegten Grundausstattung auszurüsten. Hierzu sind grundsätzlich die mit der Linienkonzession beauftragten Verkehrsunternehmen verpflichtet. Da die Verkehrsleistung aber im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens vergeben werden soll, und die Kosten zur Einrichtung der Haltestellen dem Landkreis 1:1 angerechnet werden würden, werden die Kosten zur Einrichtung der Haltestellen in diesem Dokument explizit ausgewiesen.

6 Zeitplan

6.1 Phasen und Arbeitspakete bis Pilotbetrieb

Hier werden die Arbeitspakete des Projektmanagements während der Vorbereitung und Einführung des Systems und alle Arbeitspakete bis zum Beginn des Pilotbetriebs dargestellt.

AP-PM-1	Projektmanagement während Vorbereitung und Einführung	Projektleitung während Vorbereitungs- und Einführungsphase
AP-PM-2		Fachliche Projektsteuerung während Vorbereitungs- und Einführungsphase
AP-SY-1		kontinuierliches Abklären von Synergiepotentialen mit LK Vechta

AP-VV-1	Vorbereitung Vergabeverfahren Verkehrsleistungen	Verkehrsplanerisches Feinkonzept
AP-VV-2		Erarbeitung Qualitätsstandards
AP-VV-3		Erarbeitung von Vorgaben zur Betriebsführung
AP-VV-4		Erarbeitung von Vorgaben für weitere Zusammenarbeit
AP-VV-5		Entwicklung Tarif für Rufbussystem
AP-VV-6		Formale Durchführung Vorabbekanntmachung

AP-VV-7	Vorbereitung Betrieb	Begleitung Vorabbekanntmachung
AP-VV-8		Durchführung Vergabeverfahren
AP-VV-9		Abschluss ÖDA
AP-MA-1		Erstellung Leistungsbeschreibung Marketing
AP-MA-2		Durchführung Ausschreibungsverfahren Marketing
AP-MA-3		Erstellung Marketingkonzept und Vorbereitung Marketing
AP-PM-A-1		Abnahme Marketingkonzept
AP-MA-4		Erstellung Marketingwerkzeuge
AP-PM-A-2		Abnahme Marketingwerkzeuge
AP-BU-1		Antrag auf Busförderung erarbeiten
AP-BU-2		Bestellung der Busse und deren Vorbereitung
AP-BU-3		Bestellung Drucker, Bordrechner und Hintergrundsystem
AP-FÖ-1		Anträge für weitere Förderungen stellen
AP-MM-1		Erstellung Mobilitätsmanagementkonzept
AP-VG-1		Entwicklung Besondere Beförderungsbedingungen
AP-VG-2		Entwicklung AGBs
AP-VG-3		Entwicklung Datenschutzhinweise
AP-ML-1		Erstellung Leistungsbeschreibung Mobilitätsleitsystem
AP-ML-2		Durchführung Ausschreibungsverfahren Mobilitätsleitsystem
		Kosten Mobilitätsleitsystem
AP-PM-A-2		Durchführung Tests und Abnahme Mobilitätsleitsystem
AP-MZ-1		Erstellung Leistungsbeschreibung Mobilitätszentrale
AP-MZ-2		Durchführung Vergabeverfahren für Mobilitätszentrale
		Kosten für Infrastruktur Zentrale
		Kosten für Infrastruktur Servicepunkte
AP-WI-1		Erstellung Konzept Wissenschaftliche Begleitung
AP-WI-2		Konzeption Vorher-Befragung

AP-HSI-1	Einführungs-Vorbereitung	Infrastruktur/Installation Haltestellen
AP-HS-1		Einrichtung der Haltestellen
AP-HI-1		Erstellung Systembeschreibungen für Fahrgäste
AP-MA-5		Marketing-Aktionen vor Betriebsstart
AP-MM-2		Anwerben und Schulung von Mobilitätspaten
AP-MM-3		Erstkontakt Betriebe und stark frequentierte Einrichtungen
AP-MM-4		Info und Schulung Verwaltungen in Kommunen
AP-WI-3		Durchführung Vorher-Befragung
AP-WI-4		Auswertung und Analyse Vorher-Befragung
AP-DL-1		Unterstützung der Dienstleister vor Betriebsaufnahme
AP-BT-1		Vorbereitung, Durchführung und Auswertung von Betriebstests
AP-ST-1		Vorbereitung Start-Termin

Zum Abschluss der Phasen sind folgende Meilensteine vorgesehen:

M1	Abschluss Vorbereitung Vergabeverfahren Verkehrsleistungen, Start Vorabbekanntmachung
----	--

M2	Abschluss Vorbereitung Betrieb
----	---------------------------------------

M3	Abschluss Einführungs-Vorbereitung
----	---

6.2 Zeitplan vor dem Hintergrund des Vergabeverfahrens

Bei der Projektplanung sind die folgenden zeitlichen Vorgaben zwingend zu berücksichtigen, die sich aus den gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Durchführung des Vergabeverfahrens ergeben:

Zeitpunkt	Aktivität
34 Monate vor Betriebsbeginn:	exakte Festlegung der gewünschten Verkehrsleistung
27 Monate vor Betriebsbeginn:	Vorabbekanntmachung der Ausschreibung
15 Monate vor Betriebsbeginn:	Ausschreibung der Leistungen und Auswertung der Angebote
6 Monate vor Betriebsbeginn:	Endphase der Betriebsvorbereitung

Die Gesamtlaufzeit des Umsetzungsprojekts beträgt dementsprechend 34 Monaten. Sie kann sich beim Ausbleiben von Rechtsstreitigkeiten während des Vergabeverfahrens ggf. um ca. 6 Monate verkürzen.

6.4 Zeitplan Pilotbetrieb

Hier werden die Arbeitspakete des Projektmanagements und alle weiteren Arbeitspakete während eines zweijährigen Pilotbetriebs dargestellt.

Es sind folgende Arbeitspakete vorgesehen:

AP-PM-3	Pilotbetrieb (zwei Jahre)	Projektleitung während Pilotbetrieb
AP-PM-4		Fachliche Projektsteuerung während Pilotbetrieb
AP-WI-5		Analyse Prozesse und Ergebnisse
AP-MA-6		Kontinuierliches Marketing
AP-MM-5		Durchführung von Info-Veranstaltungen vor Ort in allen OT
AP-MM-6		Kontinuierliches Mobilitätsmanagement
AP-QS-1		Kontinuierliche Durchführung QS-Maßnahmen Gesamtsystem
AP-WI-6		Konzeption Nachher-Befragung
AP-WI-7		Durchführung Nachher-Befragung
AP-WI-8		Auswertung und Analyse Nachher-Befragung

Der Pilotbetrieb wird mit dem Meilenstein

M4	Abschluss Pilotbetrieb
----	-------------------------------

abgeschlossen.

Zeitliche Gliederung der Arbeitspakete während des zweijährigen Pilotbetriebs:

Projektphase		2020												2021												2022		
		Apr 20	Mai 20	Jun 20	Jul 20	Aug 20	Sep 20	Okt 20	Nov 20	Dez 20	Jan 21	Feb 21	März 21	Apr 21	Mai 21	Jun 21	Jul 21	Aug 21	Sep 21	Okt 21	Nov 21	Dez 21	Jan 22	Feb 22	März 22			
AP-Nr.	1 2 3 4																											
M-Nr.		38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61			
AP-PM-3																												
AP-PM-4																												
AP-WI-5																												
AP-QS-1																												
AP-MA-6																												
AP-MM-5																												
AP-MM-6																												
AP-WI-6																												
AP-WI-7																												
AP-WI-8																												
M4																												

Rechtzeitig vor Ablauf des Pilotbetriebs ist zu klären, ob der Betrieb über den 31. März 2022 hinaus durchgeführt werden soll. Hierfür sind zu gegebener Zeit noch entsprechende Arbeitspakete zur politischen Entscheidungsfindung und zur Verlängerung der vertraglichen Grundlagen (ÖDA, Verkehrs-Konzessionen, Konzession und Verträge Leitsystem, Mobilitätszentrale etc.) vorzusehen.

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: Zählrohdaten
Hochrechnung: keine

Anhang 2 – Kursbelastungslisten (pdf)

Datengrundlage: Zählrohdaten
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 Abgangsmittel (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 Befragungrohdaten

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 Feldbüro 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 Zählwerten, 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 Linienverläufen, 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 Fahrtverläufen 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 Linienverlauf 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 Wegeketten 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 festzustellen, 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 Wegeketten 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 Probleme 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 Wochentagtypen

- Montag bis Freitag,
- Samstag
- und sofern sinnvoll für einen durchschnittlichen Jahreswert (Montag bis Samstag)

vorgenommen.

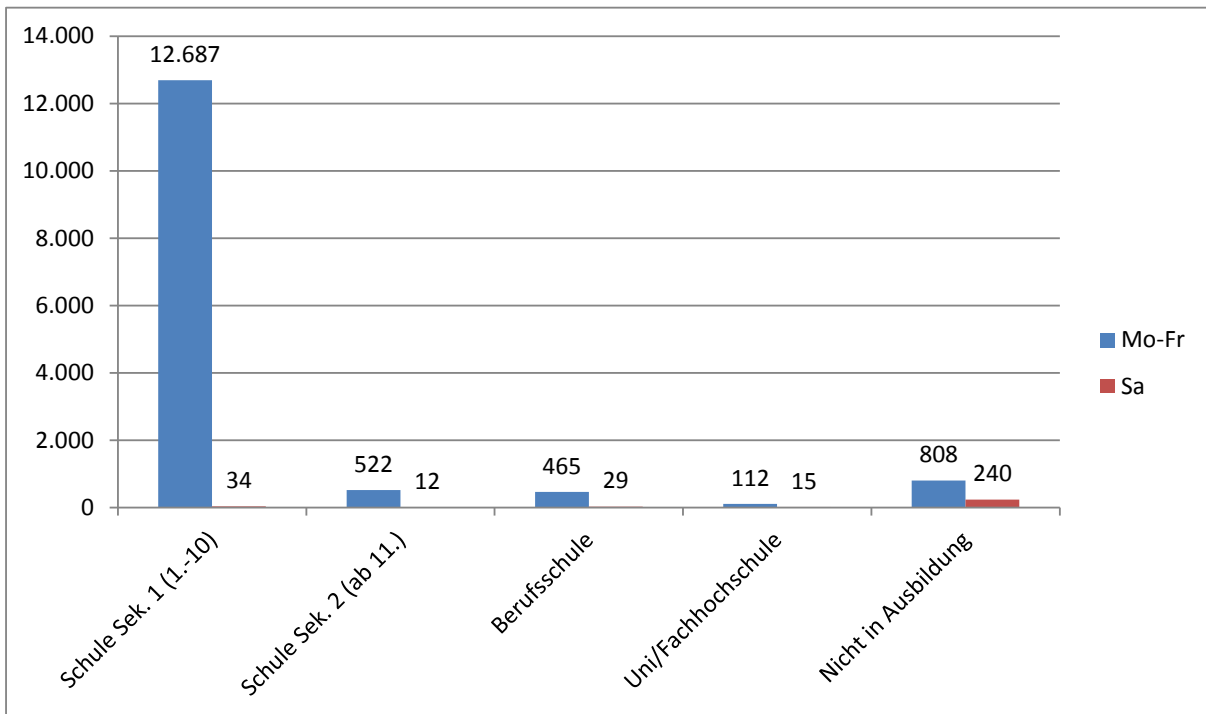
Dort wo es der Übersichtlichkeit dient, werden die differenzierten Ergebnisse je Linie und Fahrt im Anhang in Excel dargestellt. Auch bei den nach Linie/Fahrt differenzierten Ergebnissen kann es zu rundungsbedingten Abweichungen kommen. Darüber hinaus ist zu beachten, dass bei den Fahrten- und Linienresultaten 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 Wochentagtyp im Anhang 4 zu finden.

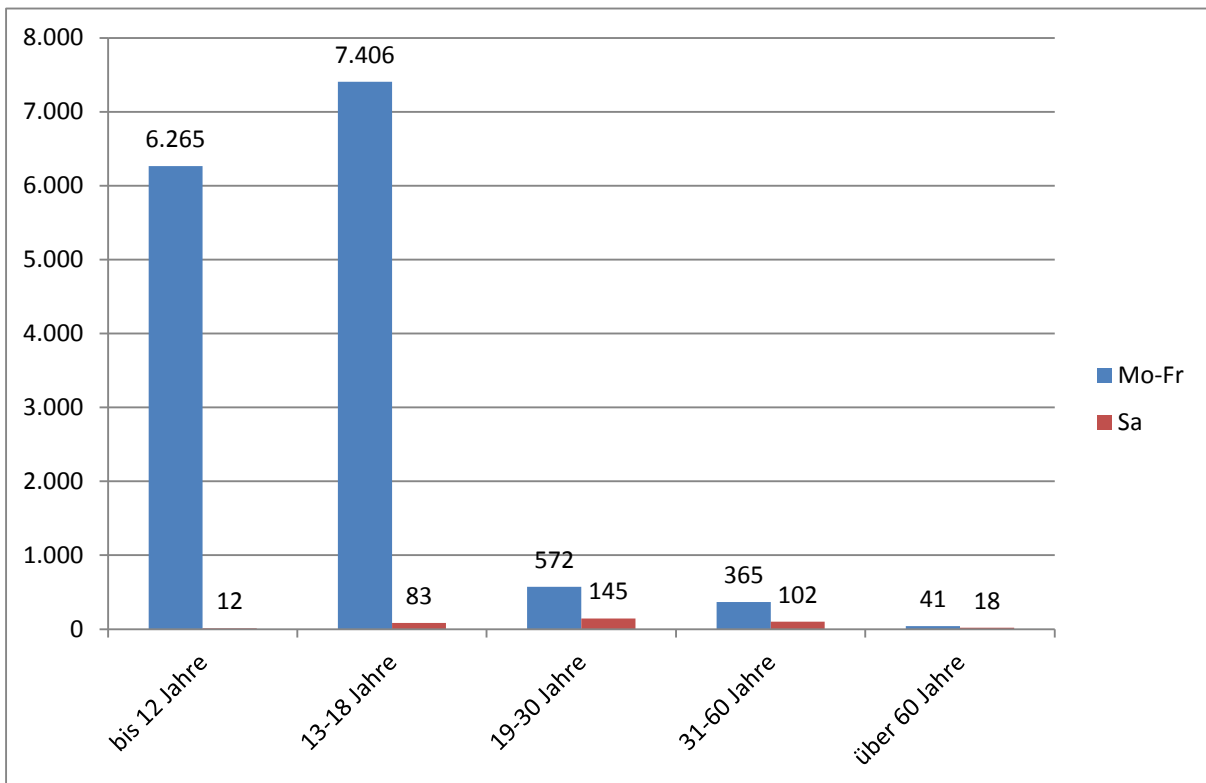
Mit Abstand den größten Anteil an den Fahrgästen haben montags bis freitags die Schüler der Sekundarstufe I. Die Jedermannfahrgäste stellen mit weitem Abstand die zweitgrößte Nutzergruppe dar. Die samstägliche Verkehrsnachfrage ist sehr gering. Samstags sind hauptsächlich Jedermannfahrgäste unterwegs.

Abbildung 3: Fahrgäste differenziert nach Ausbildungsstand (Persf./d)



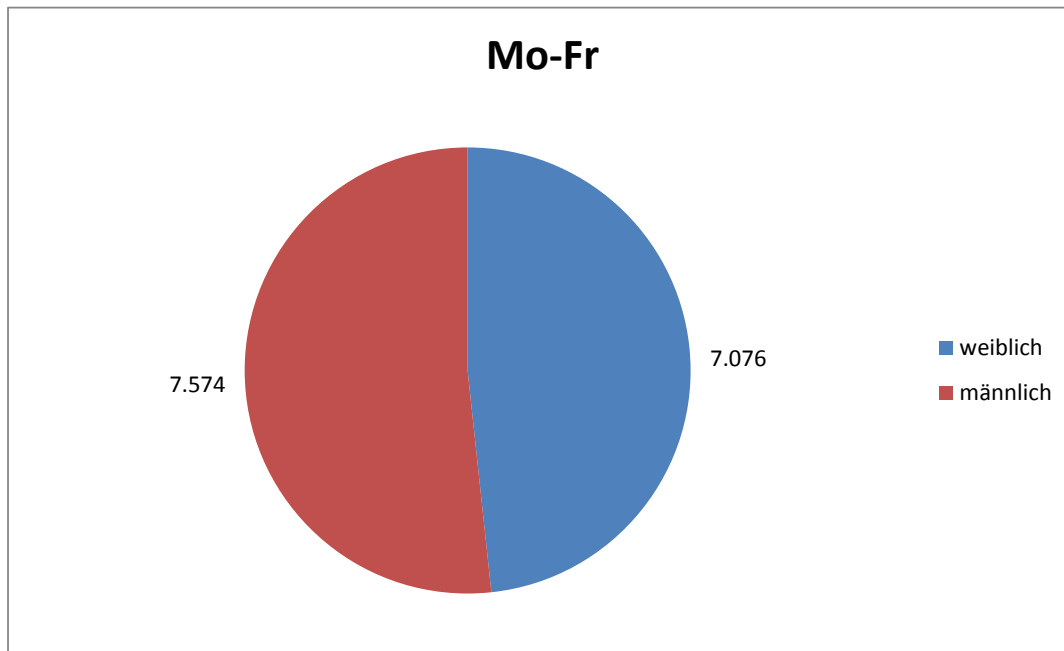
Datengrundlage: Befragungsdaten

Abbildung 4: Fahrgäste differenziert nach Altersklasse (Persf./d)



Datengrundlage: Befragungsdaten

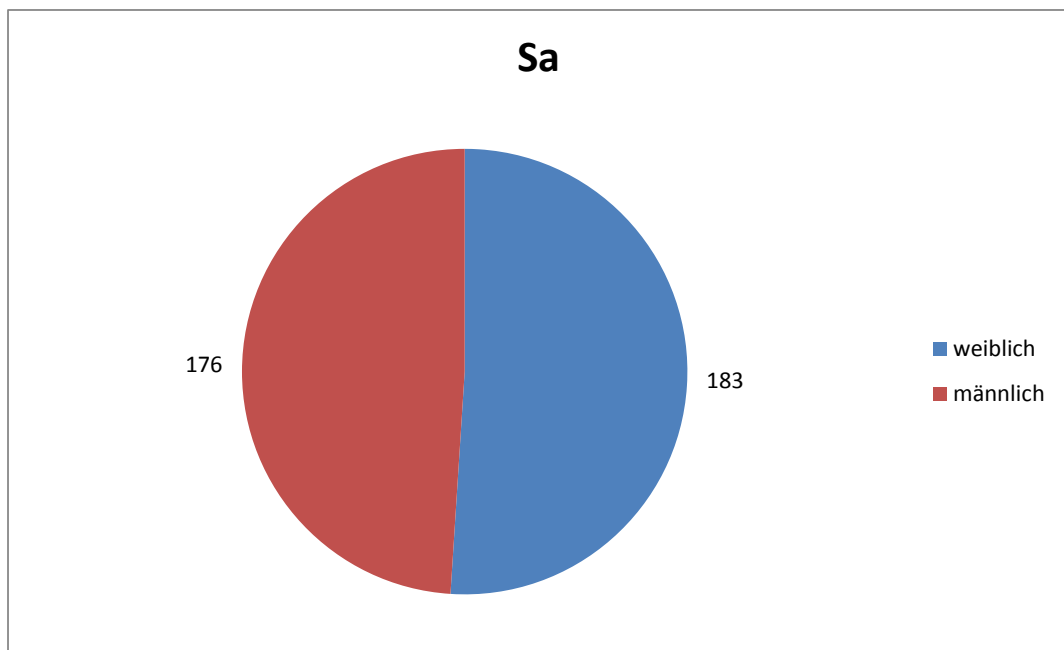
Abbildung 5: Geschlechterverteilung der Fahrgäste, Montag bis Freitag (Persf./d)



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	Edewecht	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 Lehárstraße	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

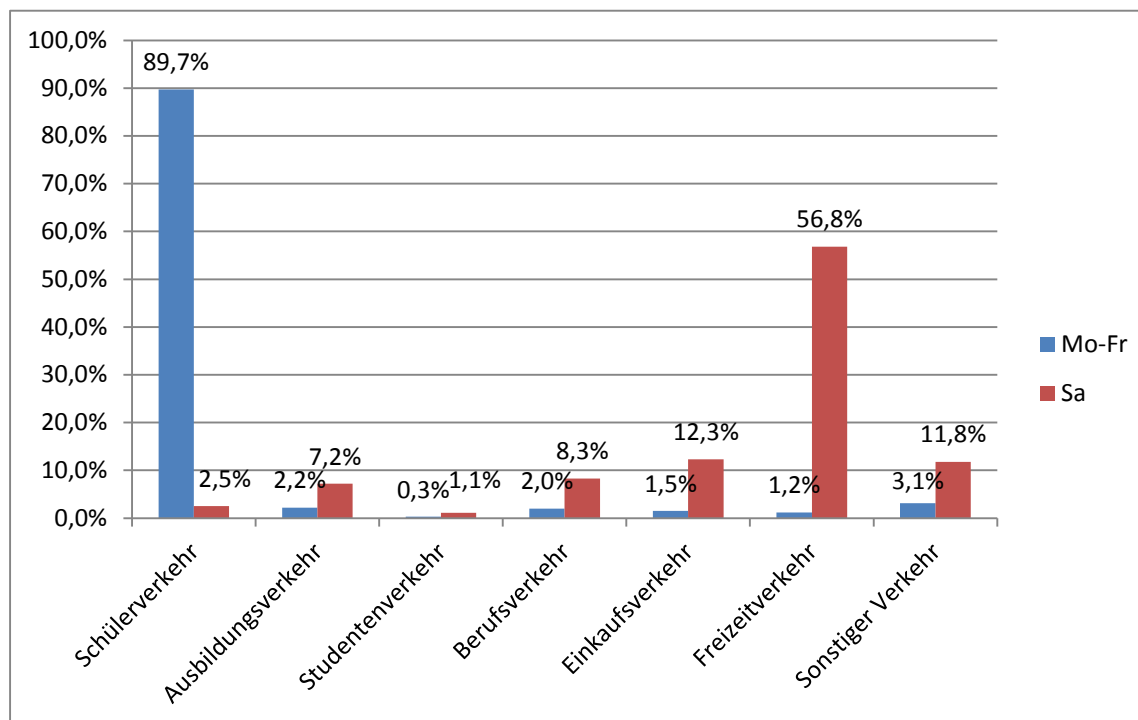
Die quell- und zielbezogen erhobenen Fahrtzwecke wurden für die Auswertung nach der folgenden Definition zu einfach indizierten Fahrtzwecken zusammengefasst:

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 8 - Anforderungen an ein Haltestellenkataster

Als Basis für das Haltestellenprogramm sowie für ein effizientes und systematisches Haltestellenmanagement ist ein fortschreibungsfähiges Haltestellenkataster notwendig. Federführend für Aufbau und Pflege des Katasters ist der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation.

Das Land Niedersachsen beabsichtigt den Aufbau eines landesweiten Haltestellenkatasters, die hierzu erforderlichen Vorarbeiten laufend bereits. Das landesweite Kataster soll Grundlage sein für Betrieb und Pflege der Haltestellen, für Bestandsaufnahme, Planung und Prioritätenreihung von Maßnahmen zur Entwicklung der Haltestelleninfrastruktur (inkl. Herstellung der Barrierefreiheit) sowie für die Definition und Erfassung von Haltestellenmerkmalen, die über landesweite Haltestelleninformationen in Fahrplanauskunftssystemen bereitgestellt werden. Darüber hinaus sollen aber auch durch die jeweiligen Nutzer individuell konfigurierbare Attribute möglich sein. Dies entspricht auch der Zielsetzung des Landkreises Vechta als ÖPNV-Aufgabenträger, so dass der Aufbau eines eigenständigen Katasters nicht sinnvoll wäre.

Das Kataster sollte technisch so gestaltet sein, dass alle Akteure unter der Regie des Aufgabenträgers / der Aufgabenträgerorganisation darauf zugreifen und dieses nach definierten Regelungen eigenständig aktualisieren können (internetbasiert und georeferenziert) und im Idealfall eine Verknüpfung mit Informationen anderer kommunaler und regionaler Daten (z. B. Einwohnerdaten, Fahrgastzahlen, Standorte für besondere Einrichtungen (Schulen, Senioreneinrichtungen, Kliniken, etc.) möglich ist (idealerweise mit Schnittstelle zur Software Terraplan).

Wichtig ist zudem, dass Haltestellendaten über das Kataster auch in Fahrplaninformationssysteme eingespeist werden, damit gerade für mobilitätseingeschränkte Personen entsprechende Informationen oder Reiserouten nach spezifischen Kriterien der Barrierefreiheit (z. B. barrierefreie Start- und Zielhaltestelle) dargestellt werden können.

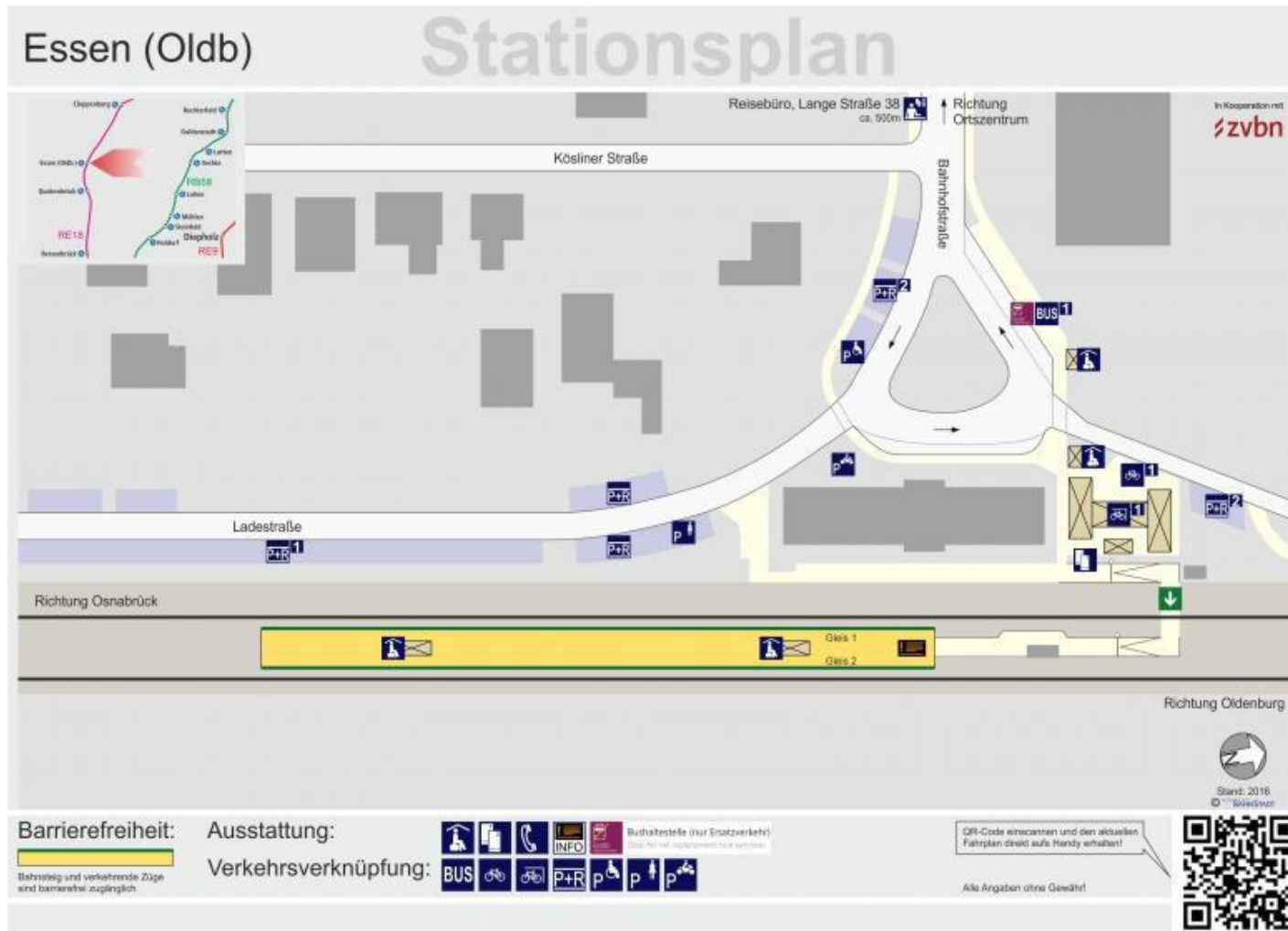
Das Kataster selbst sollte folgende Attribute enthalten:

- Stammdaten der Haltestelle (für jede Halteposition / Mast): Kürzel, Straße, Ort, Postleitzahl, Kreis, Gemeinde, Ortslage (innerorts, außerorts), Zuständigkeit
- Linien (Betreiber, Liniennummer, Ziel)
- Lage der Haltestelle (Lageplan)
- Fotodokumentation
- Namen der Haltestelle entsprechend der verschiedenen Anwendungen (Gesamtname, elektronische Fahrplaninfo, Fahrplan, Aushangfahrplan, Haltestellenschild, Anzeige im Fahrzeug, Linienplan, Drucker)
- Details der Haltestellenausstattung (standardisierte Attribute):
 - Jahr der Förderung
 - Lage innerorts / außerorts
 - Haltestellenschild (Anbringungsort und -höhe, exakte Beschreibung der Ausstattung, Liniennummer, Schildmaß)
 - Haltestellenlage zum Straßenraum (z. B. Mittellage, Kap, Bucht, Fahrbahnrand)
 - Wartefläche (befestigt / unbefestigt, Länge / Breite der Wartefläche, Breite der Durchgänge bzw. Größe der Rangierfläche in Höhe des Einstiegs, Beleuchtung)
 - Taktiles Aufmerksamkeitsfeld und Auffindungstreifen, taktiler Leitstreifen parallel zur Haltestellenkante
 - Haltestellenkante (Bordhöhe, Formstein)
 - Ausstattung für Fahrgastinformation (Mast, Vitrine mit Größe und Soll-Ausstattung, Dynamische Fahrgastinformation mit Angabe der Anzeigeseiten bzw. Zeilenzahl, Lautsprecher, Vorlesefunktion)
 - Witterungsschutz / Unterstand (Art der Gestaltung, Transparenz, Sitzgelegenheit, rollstuhl- / kinderwagengerecht, Innenbeleuchtung, Vitrine) und Bewertung des Zustandes
 - Sitzgelegenheiten (Anzahl, Art)
 - Sonstige Einrichtungen (Uhr, Telefon, Notruf, Kiosk, Abfallbehälter, Bank, Informationen der Städte und Gemeinden)
 - Felder für Anmerkungen (frei formulierbar) und Nachrichten an Betreiber.
- Haltestellenumgebung:
 - Straßensituation (gerade Strecke/Kurve, Lage zur Lichtsignalanlage, Höchstgeschwindigkeit)
 - Zugang zur Haltestelle (z. B. kein regulärer Zugang, Gehweg, Radweg, barrierefrei, Steigungen, Stufen, Aufzug, beleuchtet / unbeleuchtet)

- Querung (Lichtsignalanlage, Zebrastreifen, Querungshilfe, ungesicherte Querung)
- Fahrradabstellplätze (Anzahl, Art, Überdachung, frei abgestellte Fahrräder als Hinweis für zusätzlichen Bedarf)
- Park-and-Ride-Plätze (Anzahl) und Bewertung des Zustandes
- Taxistand (Anzahl)
- Toilette / für Rollstuhlfahrer zugängliche Toilette
- Servicestellen (Mobilitätszentrale, persönlicher Kundendienst)
- Felder für Anmerkungen (frei formulierbar) und Nachrichten an Betreiber
- Datum der letzten Reinigung, Sichtprüfung bzw. Fahrplanaktualisierung
- Erkennbare Mängel an der Haltestelle bzw. Haltestellenumgebung in Hinblick auf Sauberkeit, Intaktheit, Funktionalität und Barrierefreiheit sowie auf Verkehrssicherheit.

Entsprechende Filterfunktionen ermöglichen die effiziente Identifizierung von Ausbaubedarf (insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit) und das Haltestellenmanagement in Bezug auf Instandhaltung und Pflege.

Anlage 9 – Stationspläne SPNV



Quelle: Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN), <http://daten.zvbn.de/ssb/steckbrief.php?hstnr=8001899>



Quelle: Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN), <http://daten.zvbn.de/ssb/steckbrief.php?hstnr=8001337>

LINIENBÜNDELUNG LANDKREIS CLOPPENBURG

ERGEBNISBERICHT

LINIENBÜNDELUNG LANDKREIS CLOPPENBURG

ERGEBNISBERICHT

Auftraggeber:

Landkreis Cloppenburg
Der Landrat
Schul- und Kulturamt | 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 Umsetzungspunkten 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).

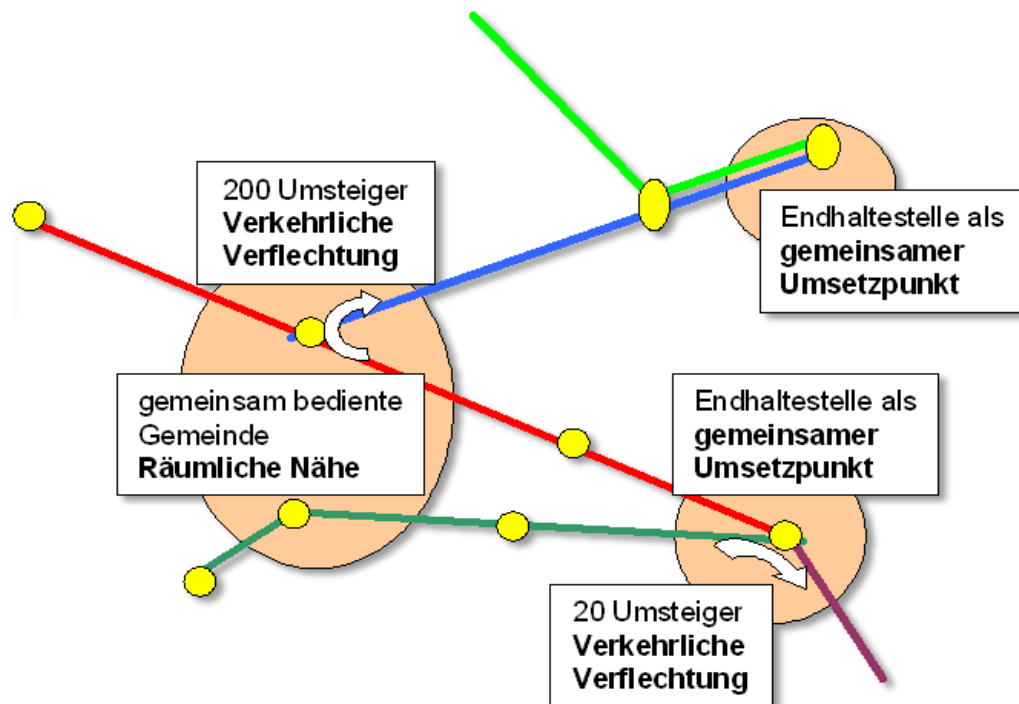


Abbildung 1: Beispiele für Kriterien zur Punktevergabe bei Linienbündeln

Nach der Definition und Festlegung der zu berücksichtigenden Kriterien:

- Umsteiger (verkehrliche 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 verkehrliche 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.

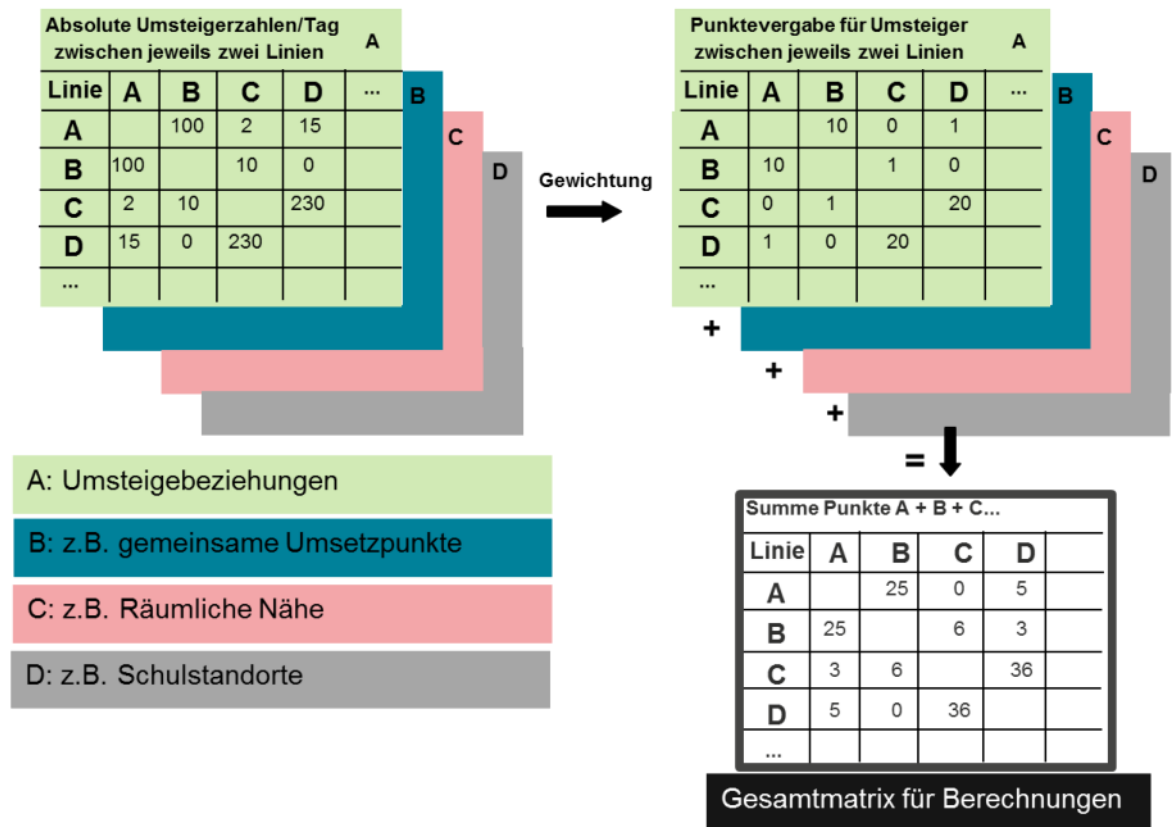


Abbildung 2: Beispiel zur Ermittlung der Gesamtnutzenmatrix

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

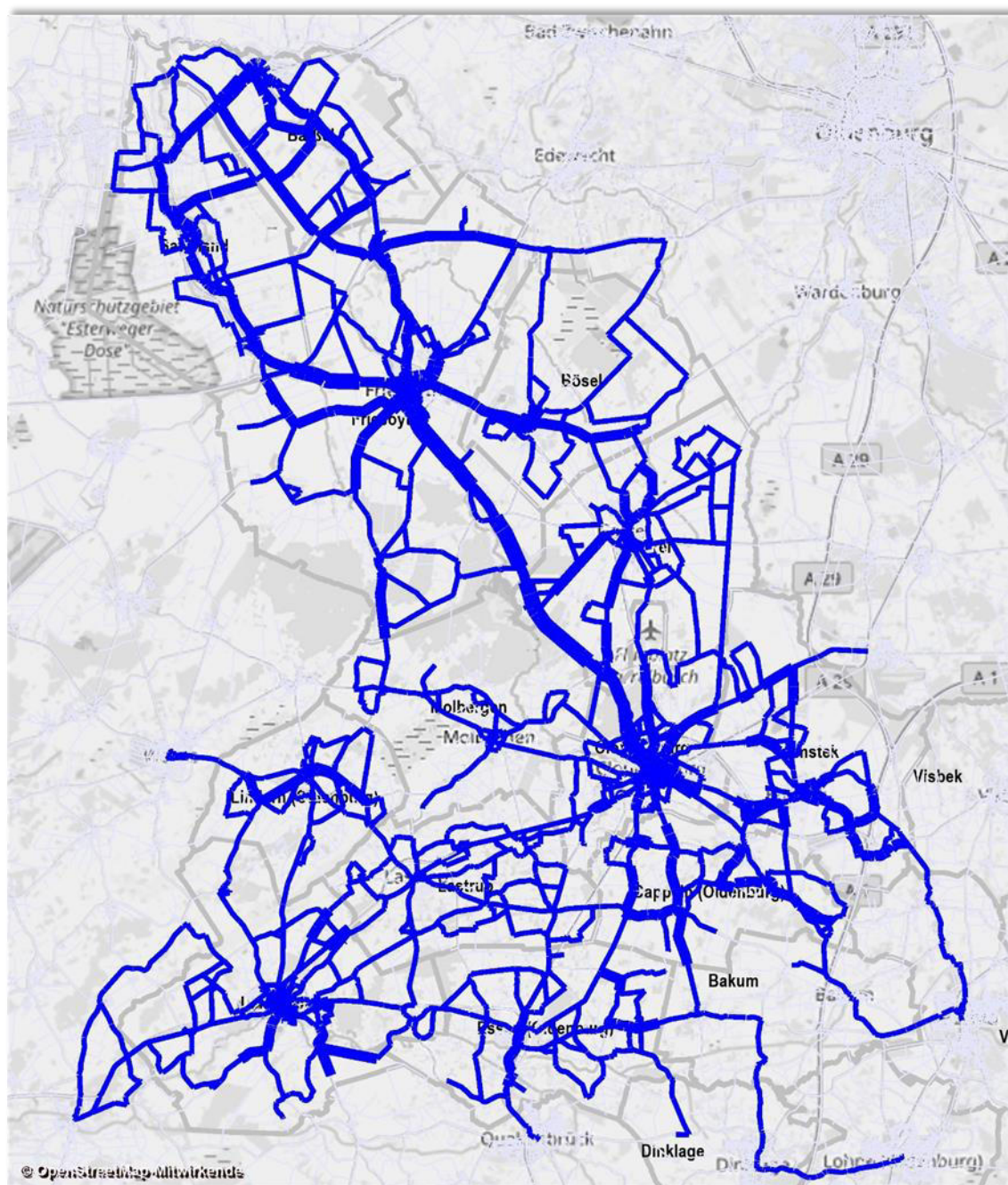
Die Linienbündelung soll die Linien umfassen, für die der Landkreis Cloppenburg Aufgabenträger ist. Diese wurden vorab abgestimmt und stellen für die folgenden Untersuchungen das Gesamtnetz dar.

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
		Summe	Schüler	Studierende	Andere
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
		Summe	Schüler	Studierende	Andere
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														
Betriebernetz	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 Betreiber-netzes (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%
Krümberg	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%
Krümberg	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.

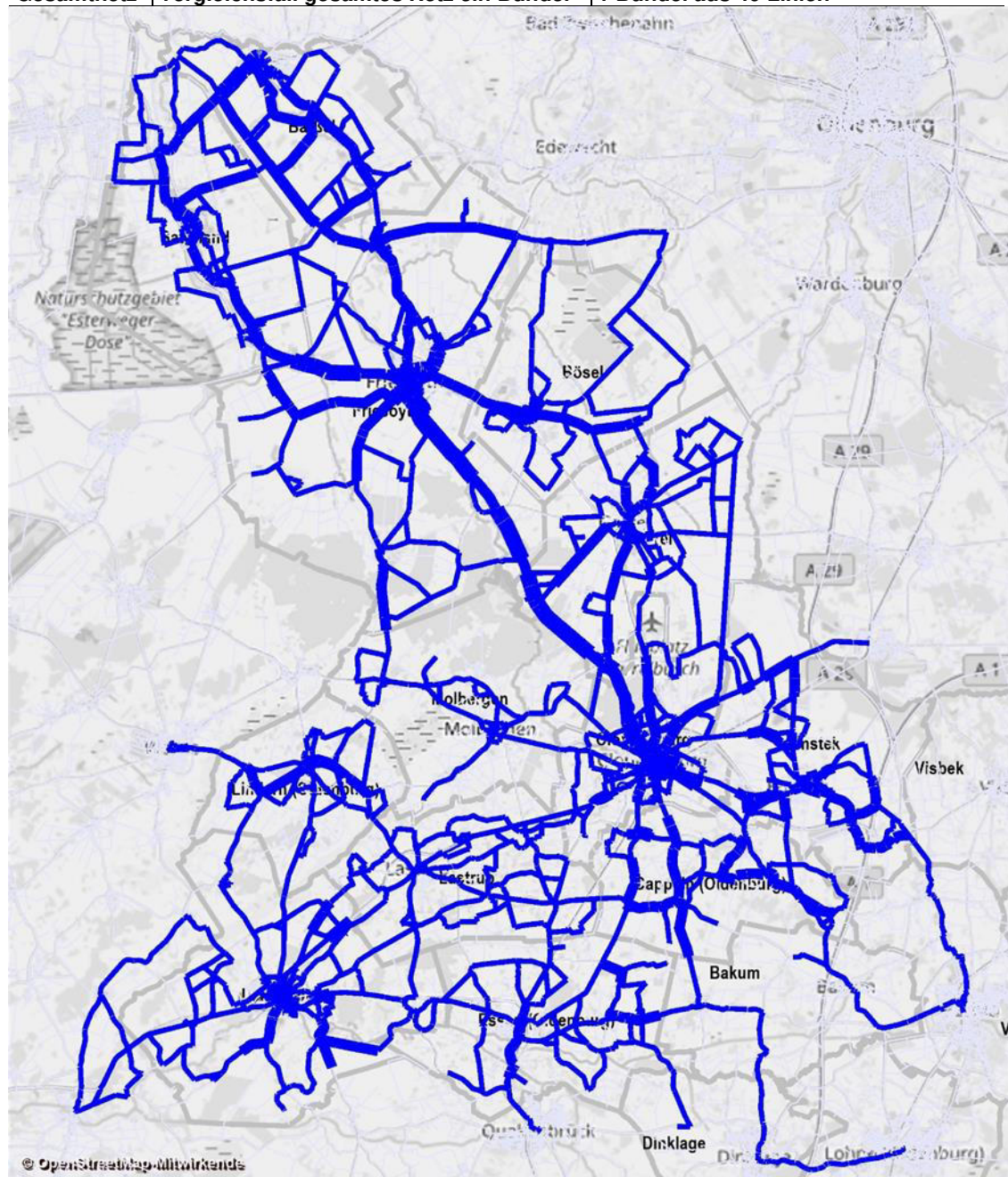
Bündel C_04:

- ▶ 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.

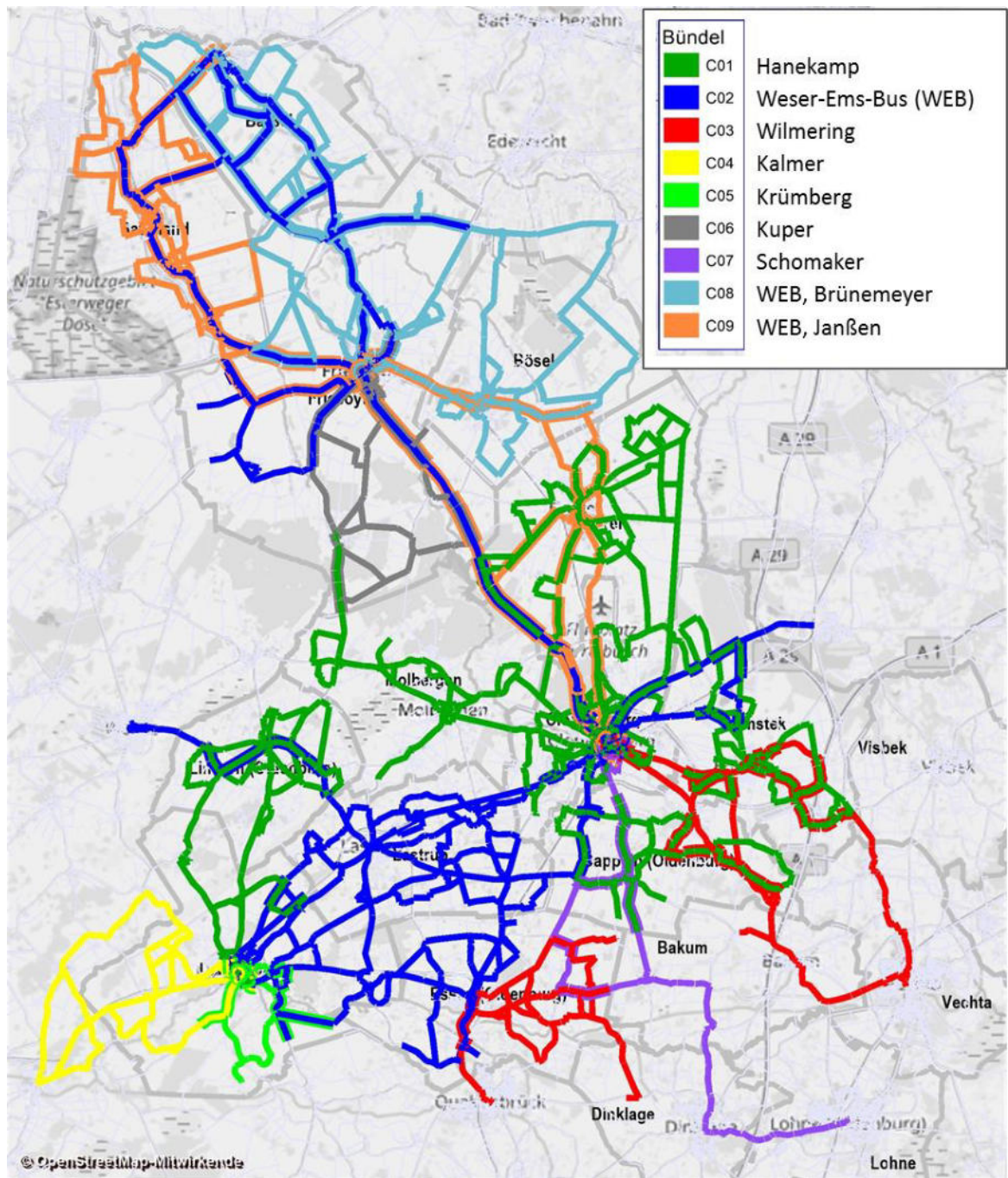
6 Abbildungen der Varianten und Zuordnung der Linien

Gesamtnetz | Vergleichsfall gesamtes Netz ein Bündel | 1 Bündel aus 40 Linien



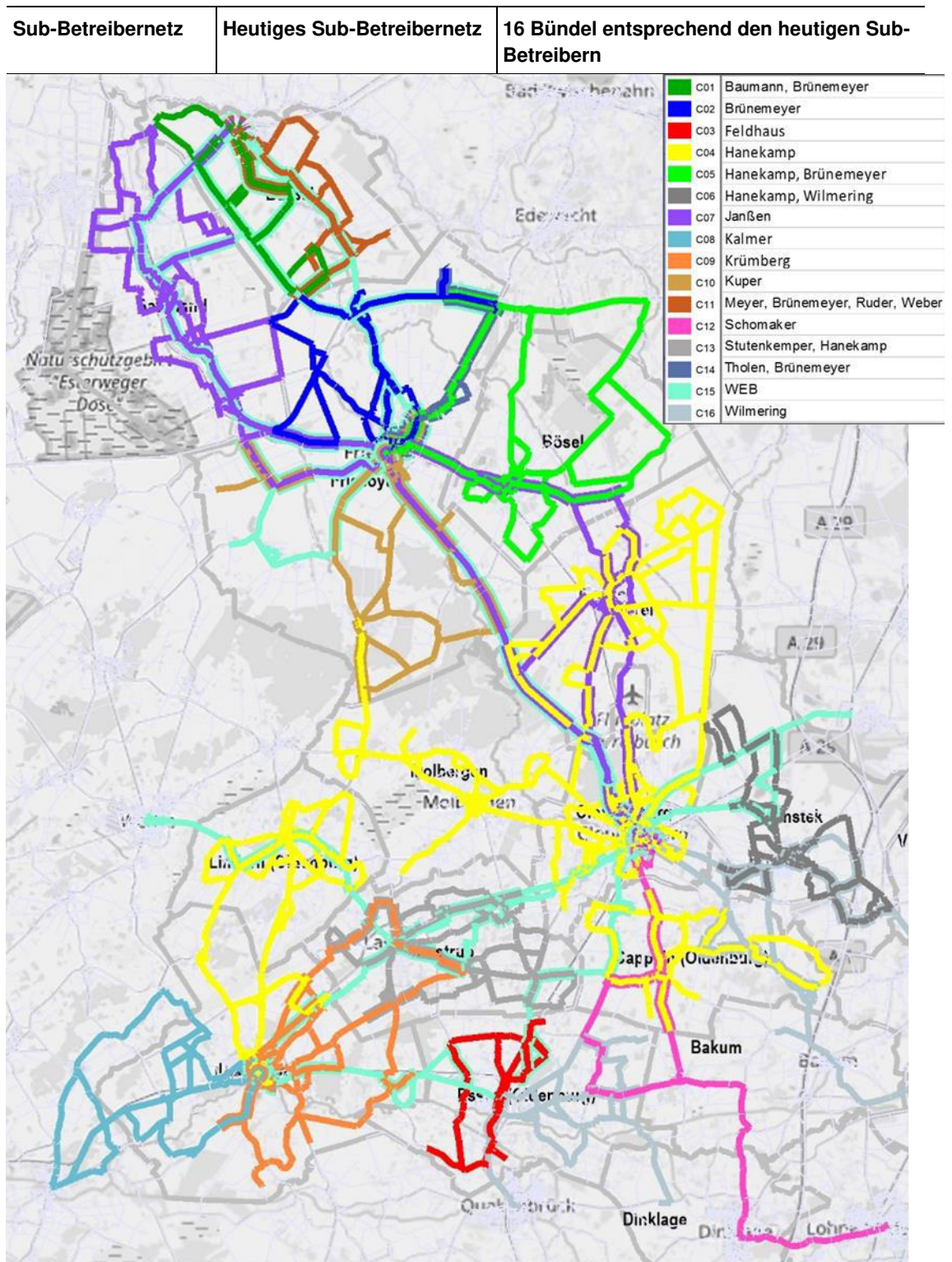
Quelle: Eigene Darstellung PTV; Hintergrund: Open Streetmap Mitwirkende
Abbildung 4: Variante Gesamtnetz

Betreibernetz	Heutiges Betreibernetz	9 Bündel entsprechend den heutigen Betreibern
---------------	------------------------	---

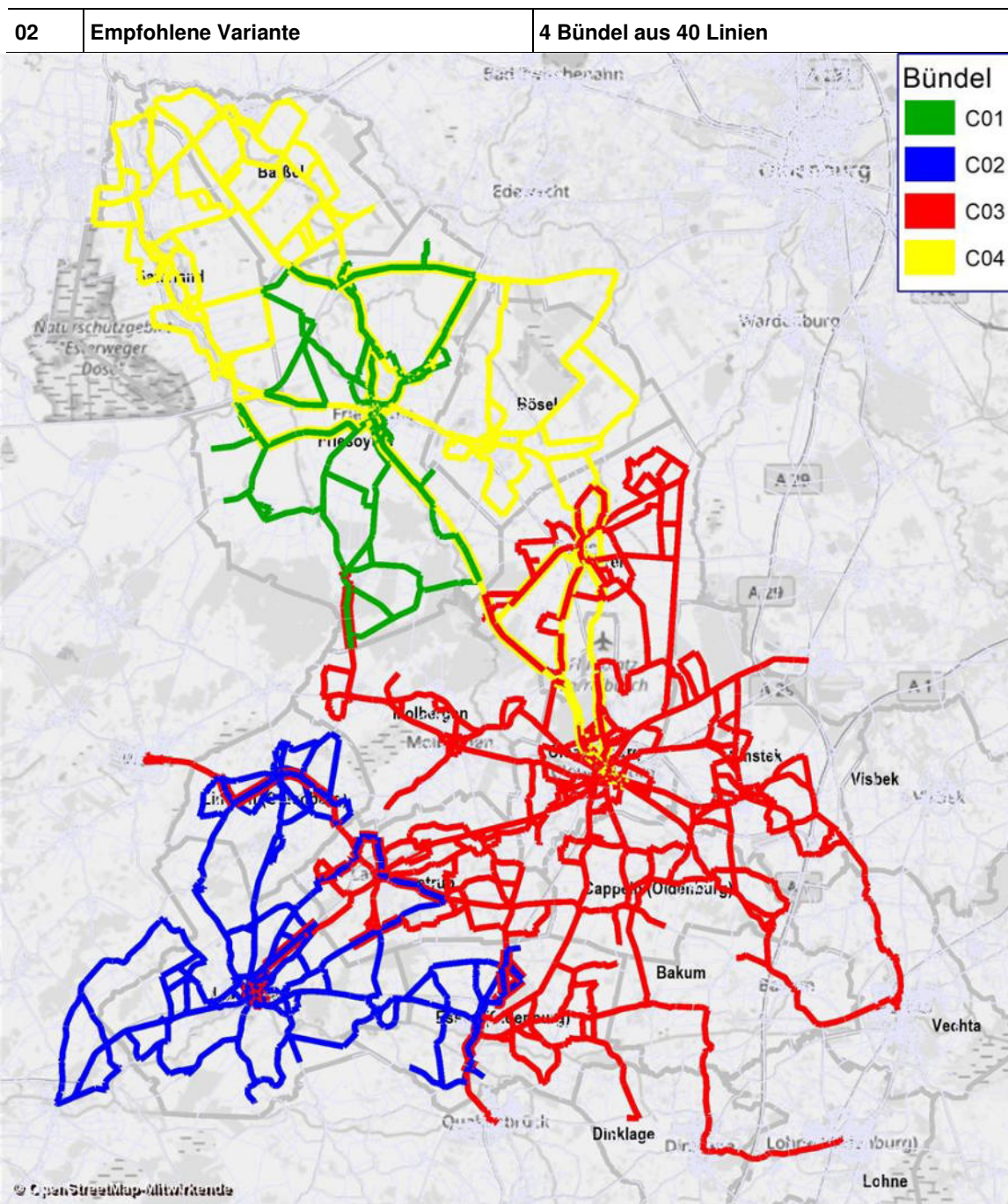


Quelle: Eigene Darstellung PTV; Hintergrund: Open Streetmap Mitwirkende

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