



Zentrum  
für integrierte  
Verkehrssysteme

## Nahverkehrsplan Landkreis Cloppenburg 2018

## 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

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>BESTANDSAUFNAHME</b>	<b>3</b>
2.1	Gesetzliche, verkehrspolitische und fachliche Rahmenbedingungen	3
2.1.1	Gesetzliche Grundlagen	3
2.1.2	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	5
2.1.3	Nahverkehrsplan 2003	6
2.1.4	Sonstige Konzepte	7
2.2	Strukturelle Rahmenbedingungen	7
2.2.1	Raumstruktur und Siedlungsentwicklung	7
2.2.2	Bevölkerungsstruktur	8
2.2.3	Wirtschaftsstruktur und Pendlerverkehr	11
2.2.4	Bildungseinrichtungen und Schülerverkehr	12
2.2.5	Freizeiteinrichtungen und Freizeitverkehre	13
2.3	ÖPNV-Organisationsstruktur	14
2.4	ÖPNV-Angebot	15
2.4.1	Schienenpersonennahverkehr	15
2.4.2	Busverkehr	17
2.5	ÖPNV-Infrastruktur	19
2.5.1	Schienenverkehr	19
2.5.2	Busverkehr	20
2.5.3	Intermodalität	22
2.6	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	22
2.7	ÖPNV-Tarife und Vertrieb	23
2.7.1	Schienenverkehr	23
2.7.2	VGC-Linienverkehre	23
2.7.3	Linien anderer Aufgabenträger und Linien außerhalb des VGC-Linienverkehrs	23
2.8	Nachfrage	24
2.9	Finanzierung	25
<b>3</b>	<b>ZIELE UND LEITLINIEN</b>	<b>26</b>
3.1	Politische Ziele	26
3.2	Leitlinien bezüglich Finanzierung des ÖPNV	27
3.3	Leitlinien bei der Gestaltung des ÖPNV	29
<b>4</b>	<b>ANFORDERUNGSPROFIL</b>	<b>31</b>
4.1	Bedeutung des Anforderungsprofils für die Weiterentwicklung des ÖPNV	31
4.2	Organisationsstruktur	31
4.3	Netz- und Linienstruktur	33
4.4	Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität (B+R, P+R)	34

4.5	Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung	35
4.5.1	Erschließungsqualität	35
4.5.2	Verbindungsqualität	37
4.5.3	Beförderungsqualität	38
4.6	Qualitätsstandards	41
4.6.1	Haltestellen	41
4.6.2	Fahrzeuge	45
4.6.3	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit/Marketing	47
4.6.4	Fahrpersonal	49
4.6.5	Tarif und Vertrieb	50
4.6.6	Betriebsablauf	52
4.7	Besondere Anforderungen an den Schülerverkehr	54
4.7.1	Erschließungsqualität	54
4.7.2	Verbindungsqualität	54
4.7.3	Beförderungsqualität	56
4.7.4	Organisation und Verantwortlichkeiten	56
4.8	Qualitätssicherung	56
4.9	Anforderungen an die Barrierefreiheit	58
<b>5</b>	<b>MÄNGEL- (CHANCEN-) ANALYSE</b>	<b>60</b>
5.1	Organisationsstruktur	60
5.2	Netz- und Linienstruktur	61
5.2.1	Netzentwicklung	61
5.2.2	Netzebenen	61
5.3	Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität (B+R, P+R)	62
5.4	ÖPNV-Bedienung	63
5.4.1	Erschließungsqualität	63
5.4.2	Verbindungsqualität	64
5.4.3	Beförderungsqualität	66
5.5	Qualitätsstandards	67
5.5.1	Haltestellen	67
5.5.2	Fahrzeuge	69
5.5.3	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit/Marketing	69
5.5.4	Tarif und Vertrieb	70
5.5.5	Betriebsablauf	71
5.5.6	Schülerverkehre	71
5.5.7	Qualitätssicherung/ -management	72
5.5.8	Barrierefreiheit	72

<b>6</b>	<b>MAßNAHMENKONZEPT</b>	<b>73</b>
6.1	Maßnahmenkatalog	73
6.2	ÖPNV-Organisationsstruktur	75
6.3	Netz- und Linienstruktur	75
6.4	Förderung der Intermodalität	78
6.5	ÖPNV-Bedienung	79
6.6	Haltestellen	80
6.7	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	81
6.8	Tarif und Vertrieb	82
6.9	Betriebsablauf	83
6.10	Weiterentwicklung der Netzebene 2b (Schülerverkehr)	83
6.11	Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement	84
6.12	Linienbündelung	84
<b>7</b>	<b>MAßNAHMENPLAN</b>	<b>85</b>
7.1	Maßnahmen der Priorität 1	85
7.2	Maßnahmen der Priorität 2	86
7.3	Maßnahmen der Priorität 3	88
<b>8</b>	<b>MAßNAHMENWIRKUNGEN UND BEWERTUNG</b>	<b>89</b>
8.1	Maßnahmen in Bezug auf Ziele und Leitlinien des NVP	89
8.2	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen	91
8.3	Wirtschaftliche Bewertung der Maßnahmen	93
8.4	Abschätzung des entstehenden Aufwands	95
<b>9</b>	<b>ANHÖRUNGS- UND BETEILIGUNGSVERFAHREN</b>	<b>98</b>
<b>10</b>	<b>ANLAGEN</b>	<b>99</b>

## BILDER

Bild 1	Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Cloppenburg [ <a href="http://www.lkclp.de">www.lkclp.de</a> ]	8
Bild 2	Prozentualer Anteil der Altersklassen je Gemeinde im Landkreis Cloppenburg (2014) [ <a href="http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de">http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de</a> ]	9
Bild 3	Bevölkerungsentwicklung nach LSN-Online: Tabelle K1010013	9
Bild 4	Anteil der Altersklassen im Landkreis Cloppenburg in den Jahren 2020, 2025 und 2030 [ <a href="http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de">http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de</a> ]	10
Bild 5	Organisationsstruktur Landkreis Cloppenburg	14
Bild 6	Haltepunkte NordWestBahn, eigene Darstellung, Kartengrundlage MapInfo	16
Bild 7	Liniennetzplan RE18 [ <a href="https://www.nordwestbahn.de/de/liniennetz">https://www.nordwestbahn.de/de/liniennetz</a> ]	19

## TABELLEN

<a href="#">Tabelle 1</a>	Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Cloppenburg [Landkreis Cloppenburg (2016)]	13
<a href="#">Tabelle 2</a>	Fahrtenangebot RE18 (NordWestBahn) für Fahrplanjahr 2017/18 abgerufen unter: <a href="https://www.nordwestbahn.de/de/weser-ems/unsere-region/streckennetz/linie/re-18">https://www.nordwestbahn.de/de/weser-ems/unsere-region/streckennetz/linie/re-18</a>	15
<a href="#">Tabelle 4</a>	Buslinien im Landkreis Cloppenburg (Stand: 13.09.2017)	18
<a href="#">Tabelle 5</a>	Haltestellen > 200 Ein- und Aussteiger/Tag, Grundlage: Fahrgasterhebung 2016, GVS	21
<a href="#">Tabelle 6</a>	Übersicht der P+R bzw. B+R Plätze an den Umsteigepunkten zur NWB	22
<a href="#">Tabelle 7</a>	Aufteilung der Verkehrsnachfrage nach Fahrtzweck, Quelle: Fahrgasterhebung 2016	24
<a href="#">Tabelle 12</a>	Linienverkehre nach Netzebene	61
<a href="#">Tabelle 15</a>	Ausstattung der Bushaltestellen an Zugangspunkten der NordWestBahn [ <a href="http://daten.zvbn.de">http://daten.zvbn.de</a> ]	67
<a href="#">Tabelle 16</a>	Fahrgastinformation VGC	70
<a href="#">Tabelle 18</a>	Maßnahmen der Priorität 1	86
<a href="#">Tabelle 19</a>	Maßnahmen der Priorität 2	87
<a href="#">Tabelle 20</a>	Maßnahmen der Priorität 3	88
<a href="#">Tabelle 21</a>	Handlungsfelder mit zugeordneten Zielen und Leitlinien.	90
<a href="#">Tabelle 22</a>	Bewertung der verkehrlichen Wirkung	92
<a href="#">Tabelle 23</a>	Bewertung der wirtschaftlichen Wirkung	94
<a href="#">Tabelle 24</a>	Abschätzung des Aufwands	97

## 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](http://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 Aufgabenträger. 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 Workshops<sup>1</sup> zum Anforderungsprofil durchgeführt.

Anmerkung:

Im vorliegenden Nahverkehrsplan werden für eine bessere Lesbarkeit personenbezogene Substantive nur in der männlichen und nicht auch in der weiblichen Form verwendet. Es sind stets beide Geschlechter gemeint.

---

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

## 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 Unternehmern führen; die vorhandenen Verkehrsstrukturen sind zu beachten.

- ist der Nahverkehrsplan unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer 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 Verkehrsunternehmer 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 tragen<sup>2</sup>.
- 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.

### 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.

---

<sup>2</sup> 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, CO<sub>2</sub>-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.

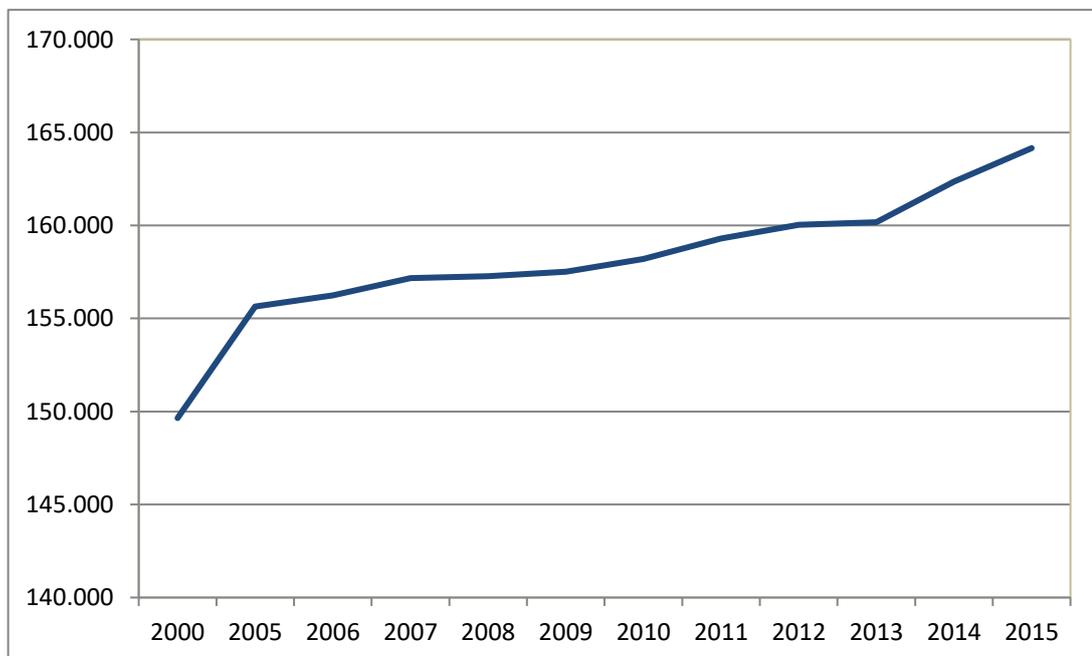
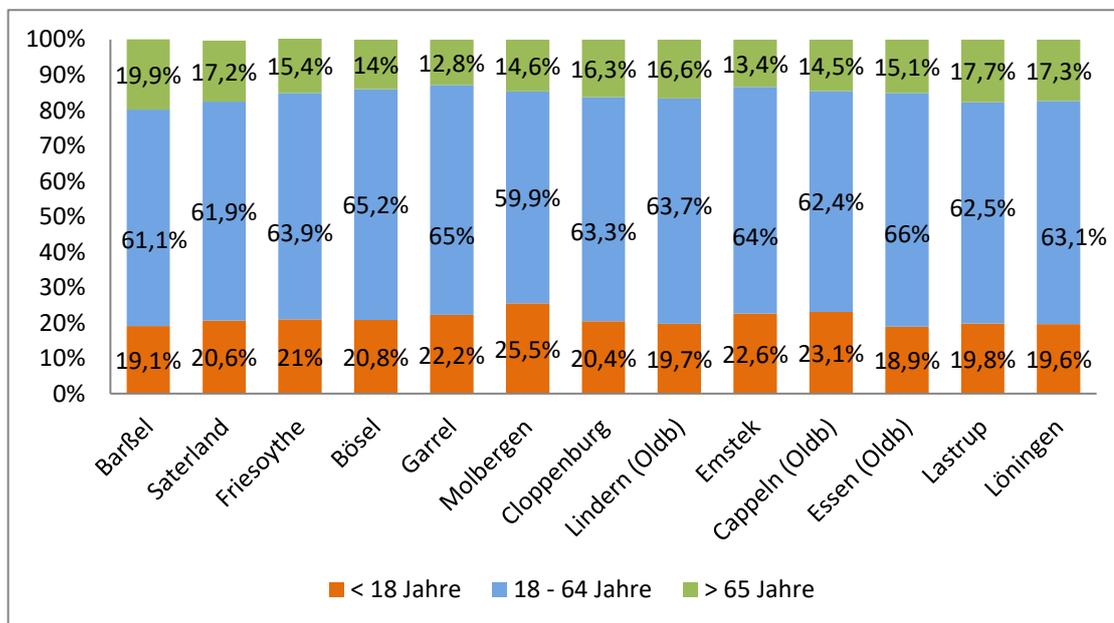


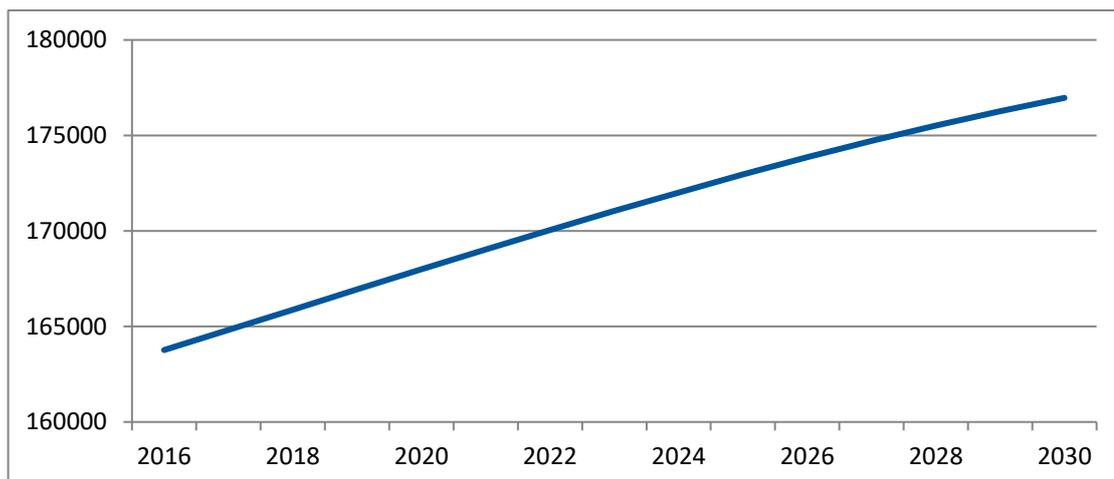
Bild 1 Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Cloppenburg [www.lkclp.de]

Für die Nachfrage im ÖPNV ist insbesondere die Entwicklung der Altersstruktur relevant. Bezogen auf die im ländlichen Raum wichtige Zielgruppe „Schüler/Auszubildende“ weist der Landkreis Cloppenburg derzeit eine prozentual anteilig „junge“ Bevölkerung auf (Bild 2).



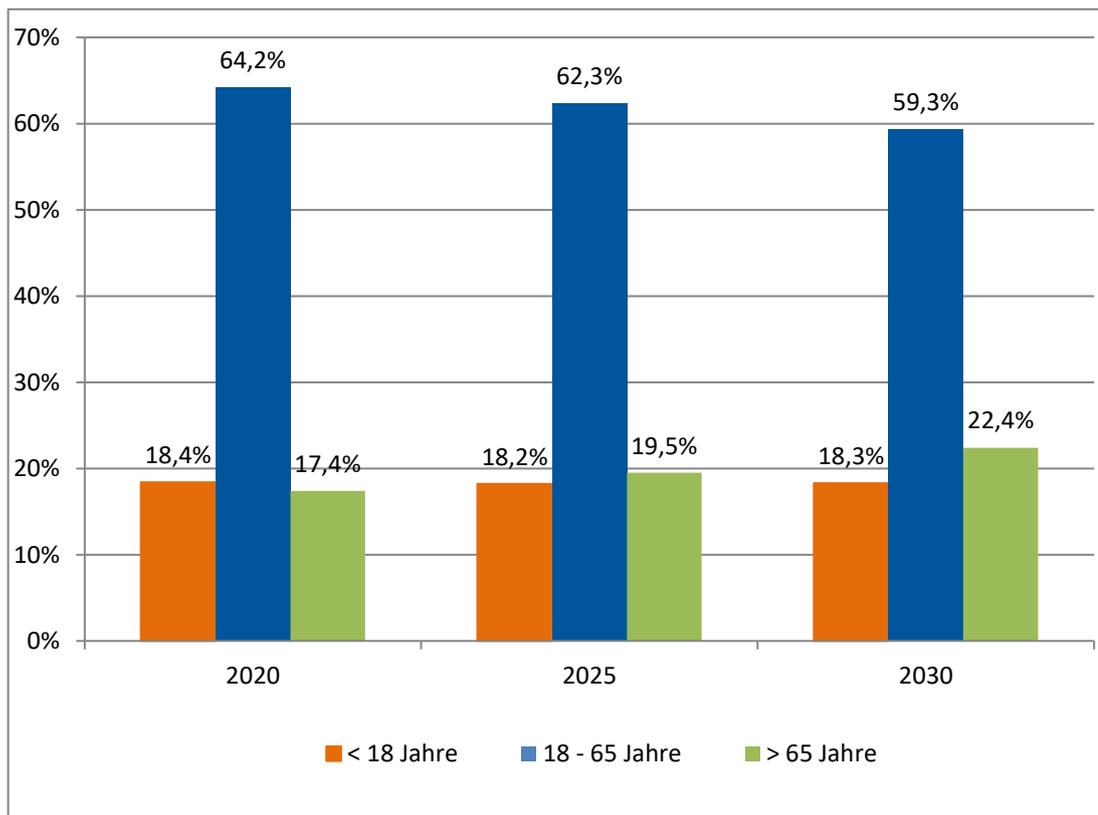
**Bild 2** Prozentualer Anteil der Altersklassen je Gemeinde im Landkreis Cloppenburg (2014) [http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de]

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 Schülerverkehr 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 Auspendlern bis zu 100 km Entfernung und Binnenpendlern (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 Pendlerverflechtungen 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 Schülerverkehr

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	Schülerzahlen 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)
<b>Gesamt</b>	<b>90</b>	<b>27.266</b>

Tabelle 1 Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Cloppenburg [Landkreis Cloppenburg (2016)]

Sowohl die Entwicklung der Schulstandorte als die flexiblere Gestaltung der Ganztagsbetreuung können die räumliche und zeitliche Verteilung der Schülerverkehre verändern, was wiederum Auswirkungen auf die Angebotsplanung im ÖPNV zur Folge haben kann. Relevant sind darüber hinaus Bildungseinrichtungen, wie private Bildungsträger, 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 ortsvernetztes ca. 1.600 Kilometer langes Radwegeleitsystem, abseits der Hauptverkehrsstraßen [Landkreis Cloppenburg, Radverkehr, ([www.lkclp.de](http://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 Schützenfest 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 Entscheidungsträger 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.

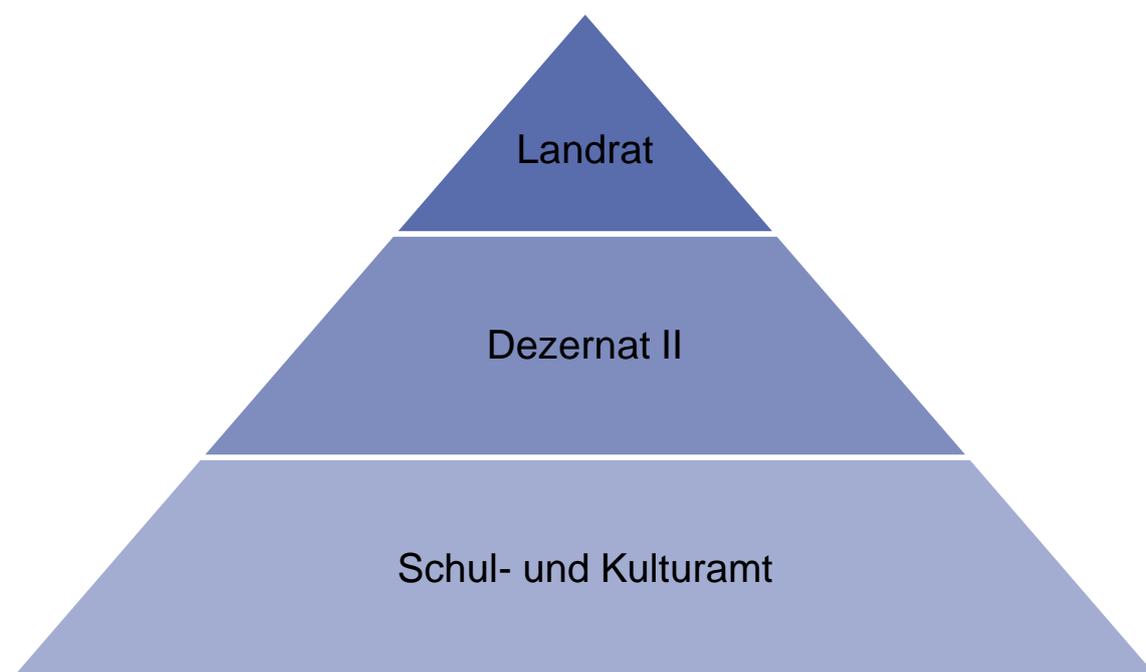


Bild 5 Organisationsstruktur Landkreis Cloppenburg

## 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 werktags als auch an Wochenenden und Feiertagen in einem Grundtakt von 60 Minuten, der werktags 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>

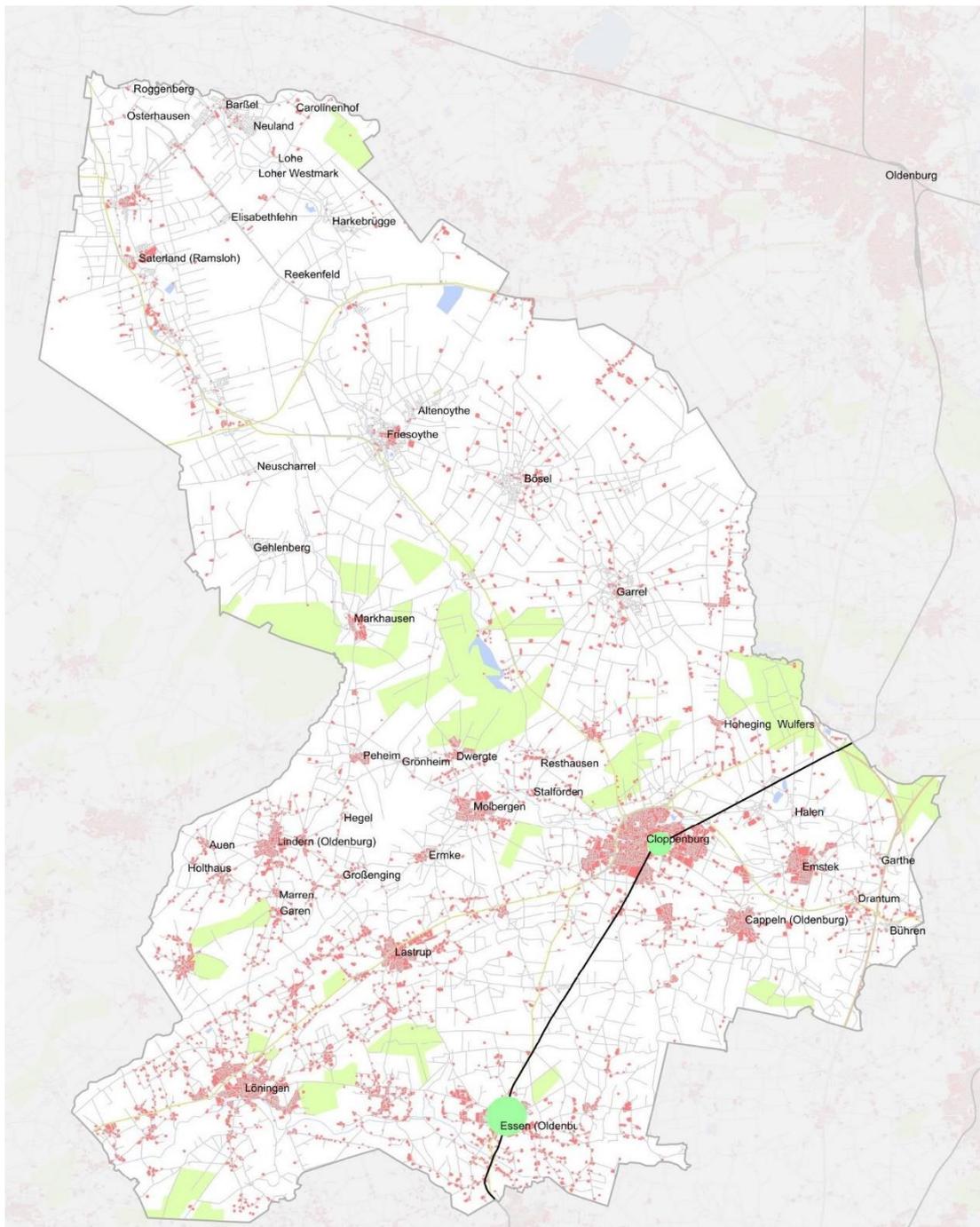


Bild 6 Haltepunkte NordWestBahn, eigene Darstellung, Kartengrundlage MapInfo

## 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 Schülerverkehrs 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.<sup>3</sup>

Linie	Fahrstrecke
356	Rostrup - Ocholt
360	Barßel - Westerstede
375	Bad Zwischenahn - Edewechedamm
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

<sup>3</sup> Eine Zuordnung zu Netzebenen erfolgt in Tabelle 12

Linie	Fahrstrecke
916	Gemeindeverkehr Essen
917	Gemeindeverkehr Bösel
924	Felde - Cloppenburg
925	Löningen - NordWestBahn (?)
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

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 (Fahrgastunterstand) und Fahrgastinformationen (Aushangfahrplan, dynamische Fahrgastinformation) umfasst. Alle Anlagen sind barrierefrei zugänglich (erhöhte Bahnsteige mit niveaugleichem Zugang, sowohl zur Straße als auch in den Zug, taktiles Leitsystem). Die Stationspläne finden sich in Anlage 9.

### Fahrzeuge

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

### Private Schienenverkehre

Die privaten Schienenverkehre im Landkreis Cloppenburg sind für den Nahverkehrsplan 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 Schülerbeförderung und Umsteigepunkte) werden in Tabelle 5 dargestellt.

Ort, Name der Haltestelle	Ein- und Aussteiger/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 Aussteiger/Tag, Grundlage: Fahrgasterhebung 2016, GVS

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

## Fahrzeuge

Im VGC-Liniendienst 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%)<sup>4</sup> 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.

<sup>4</sup> Quelle: Fahrgasterhebung 2016, Methodenbericht und Auswertung, GVS

## 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 werden<sup>5</sup>.

### 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). Darüber hinaus gibt es eine Tageskarte mit Mitnahmeregelung.

Der Fahrausweis kann beim Fahrer oder auch in den Kundenbüros 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.

---

<sup>5</sup> Quelle: <http://www.hanekamp-reisen.de/de/linienverkehr/tarife.html>, abgerufen Oktober 2017

## 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 Schülerverkehr (Fahrten zwischen Wohnung und Schule). An Samstagen ist der Freizeitverkehr der überwiegende Fahrzweck.

Fahrzweck	Montag bis Samstag	
	Personenfahrten pro Jahr	Anteil in %
Schülerverkehr	3.325.500	89,30%
Ausbildungsverkehr	81.569	2,20%
Studentenverkehr	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 2016<sup>6</sup>

<sup>6</sup>Fahrgasterhebung 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 Schülersammelzeitkarten für berechnigte 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,<sup>7</sup>
- sowie Regionalisierungsmittel des Bundes.

---

<sup>7</sup> 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, seine Städte und Gemeinden, seine Unternehmen und Organisationen, seine Einwohnerinnen und Einwohner und seine Gäste einen bestimmten Nutzen zu schaffen. Die Absicht zur Schaffung dieser Nutzen findet sich in klar definierten Zielen der politisch verantwortlichen Akteure 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 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.<sup>8</sup>

### 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,
- wichtige Institutionen, Freizeiteinrichtungen und Orte von öffentlichem Interesse aufsuchen und

---

<sup>8</sup> Besondere Aspekte bei der Optimierung des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg, 2015, kreamobil.

- 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 seine 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 Bewohner des Landkreises sollen einen Bahnhof, ihr Ortszentrum, die Kreisstadt Cloppenburg sowie die für sie nächstgelegene Stadt im Landkreis Cloppenburg (Cloppenburg, Lönningen oder Friesoythe) und die Oberzentren (Oldenburg, Osnabrück) erreichen können.

### 3.2 Leitlinien bezüglich Finanzierung des ÖPNV

#### Langfristige Finanzierbarkeit (L1)

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

#### Kostenverteilung (L2)

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 Nutznießer des ÖPNV sind und von der Beförderung von Fahrgästen 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 Schülerverkehr 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 Nutzerschnittstelle.

#### 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 Nutzerentwicklung 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.

## 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 Akteure 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 Betreiber.

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 Nutzerbedürfnisse 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 Schülerverkehr 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 Schülerbeförderung in Vordergrund. Im Gegensatz zum freigestellten Schülerverkehr steht das Angebot aber auch allen anderen Fahrgästen zur Verfügung<sup>9</sup>.
- Linien des Schülerverkehrs werden dadurch gekennzeichnet, dass während der Schulferien das Fahrtenangebot um mindestens 50 % reduziert wird und/oder unter dem Mindestwert von 6 Fahrtenpaaren/Werktag 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 Nutzergruppen 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 Kundeninformation,
- attraktive Tarifgestaltung.

---

<sup>9</sup> Verkehre nach Freistellungsverordnung und Schülerfahrten 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 Fahrgäste zu beachten. Der Transport von Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen im Fahrzeug sollte Vorrang haben.

Als überregionale Verknüpfung können Fernbusse eine tragende Rolle spielen, eventuelle Haltestellen 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 je Werktag und Richtung bedient wird (Ausnahme: Haltestellen, die ausschließlich Schulstandorte erschließen).

<b>Haltestelleneinzugsbereich (Radius Luftlinienentfernung / Fußwegdauer*)</b>	<b>Mittelzentrum (Kernstadt)</b>	<b>Grundzentrum bzw. Ortsteil</b>
<b>SPNV</b>	600 m / 10 – 12 Minuten	1.000 m / 17 - 20 Minuten
<b>Bus / Rufbus /AST</b>	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 die Nutzer 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 <sup>10</sup> (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 (Schülerverkehre + 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 Werktag bestehen:

<sup>10</sup> 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-, Schüler- 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 / Werktag = sehr gute Bedienung
- 13 – 16 Fahrten / Werktag = gute Bedienung
- 9 – 12 Fahrten / Werktag = mittlere Bedienung
- 6 – 8 Fahrten / Werktag = ausreichende Bedienung
- weniger als 6 Fahrten / Werktag = 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 Fahrgäste 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 gelten<sup>11</sup>:

- Bei der Ermittlung der Stehplatzzahl sind  $0,25 \text{ m}^2/\text{Stehplatz}$  anzusetzen. Dies entspricht 50 % der gem. StZVO ausgewiesenen Stehplätze<sup>12</sup>.
- 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 Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

---

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup>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  $\text{m}^2$  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 Schülerverkehr 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 Richtung und Werktag 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 des Kunden, 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 Verkehrsunternehmer und Verkehrsgemeinschaft, Schild/Fahne, Fahrplantagefel) sowie Abwurfbehältern für gebrauchte Fahrscheine an verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienverkehrs<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> 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 Fahrgastfrequenz (>200 Fahrgäste/Schultag)
2	ZOB / Zentrale Umsteigehaltestelle	wichtiger Netzknoten, räumlich zentral gelegen hohe Linienfrequenz, starke Verknüpfung von Linien, hohe Fahrgastfrequenz (100 – 200 Fahrgäste/Schultag)
3	Haltestelle	mittlere Linienfrequenz, Verknüpfung von Linien, mittlere Fahrgastfrequenz (10-<100 Fahrgäste/Schultag)
4	Haltepunkt	geringe Linienfrequenz, keine / geringe Verknüpfung von Linien geringe Fahrgastfrequenz (< 10 Fahrgäste/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 Fahrgastfrequenz 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 überschreiten<sup>14</sup>. Dieses ist durch bauliche und/oder fahrzeugseitige Ausstattung sicherzustellen:

- An Haltestellen der ersten oder zweiten Kategorie oder Haltestellen mit besonderer Bedeutung für die Barrierefreiheit<sup>15</sup> ist grundsätzlich ein Haltestellenbord (Hochbord) vorzusehen, um einen barrierefreien Einstieg auch ohne Hilfe des Fahrers zu ermöglichen. Hier ist auch ein taktiles Leitsystem für Sehbehinderte (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfeld) vorzusehen, die Ausstattung sollte mit optisch kontrastierenden Merkmalen versehen sein.
- An den übrigen Haltestellen wird der barrierefreie Einstieg grundsätzlich durch die fahrzeugseitige Ausstattung (Niederflurfahrzeuge mit Einstiegshilfen, z.B.

<sup>14</sup> Gemäß den anerkannten Regeln der Technik ist ein Maß von jeweils maximal 5 cm ohne besondere Erschwernis überrollbar.

<sup>15</sup> Haltestellen an besonderen Einrichtungen, wie Alten- und Pflegeheime, Krankenhäuser, Friedhof etc.

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 den Fahrgast blendfreie Eigenbeleuchtung (ggf. auch Solarbeleuchtung) vorzusehen.

Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sind aus Komfortgründen vorzusehen. Ausnahmen sind Haltepunkte mit weniger als 10 Fahrgästen/Werhtag bzw. reine Bedarfshaltestellen. Bei Haltestellen mit 10 – 100 Fahrgästen/Tag 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 Fahrgäste 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.

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 Rollstuhlnutzer, 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 Fahrgasterkennung 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 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 Nutzern 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 Fahrgäste 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. Fußgängerzone, 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 mit weiteren Partnern – 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 Fahrgästen und potenziellen Neukunden 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. Neubürger, Arbeitsplatzwechsler, 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 Kundenkontakt 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 kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten, auch in Konflikt- und Stresssituationen.

Es wird ein gepflegtes Erscheinungsbild des Fahrpersonals erwartet, hierzu gehören das Tragen einer vom Unternehmer vorgegebenen Dienstkleidung sowie eines gut sichtbaren Namensschildes, auf dem der Name des Betreibers für den Kunden erkennbar ist.

Der Verkehrsunternehmer ist dafür verantwortlich, dass das Fahrpersonal alle fahrzeugseitigen Anlagen zur Betriebssteuerung bedienen kann und die hierfür notwendigen Verfahrensweisen beherrscht. Außerdem ist durch den Verkehrsunternehmer eine Schulung gemäß EU VO 181/2011 "Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr" aller im Kundenkontakt stehenden Mitarbeiter von ÖPNV-Unternehmen über die Belange von behinderten Menschen vorzunehmen.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> 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-Fahrgastrecht-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 Fahrgast als gerecht empfunden wird.
- Der Tarif soll für den Kunden 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 Kundengruppen sollten weitgehend einheitliche oder vergleichbare Tarifangebote bestehen.
- Der Tarif soll unter elektronischen Vertriebsbedingungen abbildbar sein.
- Mitarbeiter, 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 kundenorientierten 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), nutzerspezifischer Tarifarten (z. B. Jobtickets, Schülerticket) oder einer „Best-Preis-Garantie“ zu verfolgen.

Fahrgästen 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 kundenfreundlich als auch wirtschaftlich sein.

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

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

Betrug, Fälschungen und Manipulationen müssen durch fälschungssichere Nutzermedien 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 kundenfreundlicher Angebote, z.B. Bestpreisabrechnung.

Zur Fahrkartenkontrolle gilt im Busverkehr das Fahrgastflussprinzip<sup>17</sup>: Die Fahrgäste steigen beim Busfahrer ein, rücken nach hinten durch und steigen an einer der hinteren Türen wieder aus. Der Busfahrer hat bei den einsteigenden Fahrgästen die Fahrtberechtigung auf räumliche und zeitliche Gültigkeit zu prüfen. Die Beförderung von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis ist unzulässig. Ergänzend zur Einstiegskontrolle können Kontrollen durch zivile Prüfer durchgeführt werden, um die trotz Einstiegskontrolle unerkannt gebliebenen Grau- und Schwarzfahrer 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

---

<sup>17</sup> Ausgenommen sind wegen des hohen Fahrgastaufkommens die Fahrten im Schülerverkehr.

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

Der Verkehrsunternehmer 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. Der Unternehmer 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 der Verkehrsunternehmer nach dem rechtzeitigen Bekanntwerden der bevorstehenden Betriebsstörung den Aufgabenträger unverzüglich und die Fahrgäste 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 der Verkehrsunternehmer durch „geeignete Maßnahmen“ für eine Weiterbeförderung aller betroffenen Fahrgäste. Der Unternehmer hat die Mobilitätszentrale und die Fahrgäste über die Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen der Störungen sowie die ergriffenen Abhilfemaßnahmen unverzüglich zu informieren.

## Umgang mit Beschwerden

Beschwerden von Fahrgästen werden von Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger als Anregungen zur Qualitätsprüfung und Optimierung des Angebotes genutzt. Sie werden stets kompetent und kundenfreundlich beantwortet. Absender von Beschwerden erhalten spätestens zwei Wochen nach Eingang 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 Unternehmer direkt an den Kunden zu beantworten. Beschwerden zu grundsätzlichen Fragen des Angebotes werden in Absprache mit dem Aufgabenträger beantwortet.

## 4.7 Besondere Anforderungen an den Schülerverkehr

### 4.7.1 Erschließungsqualität

Für die Wohnorte der Schüler gelten die oben genannten Erschließungskriterien.

Die Schulstandorte sind dort, wo dies verkehrstechnisch möglich ist, über standortnahe Schul-Haltestellen zu erschließen. Bei geringem Schüleraufkommen 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 Schülerverkehr 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 gelten<sup>18</sup>:

- a) bei Schulformen gemäß § 5 Abs. 2 Ziffern 1 a – f und i NSchG  
(Grundschule, Hauptschule, Realschule, Oberschule, Gymnasium,

---

<sup>18</sup> Entsprechend der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Cloppenburg in der Fassung vom 01.08.2017

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 den Schüler oder der Schülerin 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<sup>19</sup>:

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

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

---

<sup>19</sup> Entsprechend der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Cloppenburg in der Fassung vom 01.08.2017

fahrplanmäßig vorgegebenen Fahrzeiten vom Träger der Schülerbeförderung 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 Schülerbeförderung 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 Schülerbeförderung und den Schülern bzw. deren Erziehungsberechtigten sind in der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises geregelt.

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

### 4.8 Qualitätssicherung

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

Eine grundsätzliche Qualitätsverbesserung der Leistungserstellung und eine noch stärkere Ausrichtung auf den Kunden sowie auf die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems stehen im Vordergrund. Gemeinsames Ziel von

Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ist es, dass die vorhandenen Fahrgäste das Verkehrsangebot akzeptieren und neue Kunden gewonnen werden können.

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

Das QM-System fließt als Standard in die Verkehrsverträge mit dem Leistungsverzeichnis ein, die präzise die Qualität der Leistungen beschreiben und die Qualitätssicherung über ein Bonus-Malus-System regeln. Bonus-Malus-Regelungen werden nur für gemeinwirtschaftliche Verkehre im Rahmen der Verkehrsverträge getroffen. Bei der Vergabe (Neuvergabe und Verlängerung) von eigenwirtschaftlichen Verkehren werden die Qualitätsstandards und die Beteiligung an einem kreisweiten Qualitätsmanagement im Rahmen der Entscheidungskompetenz der Genehmigungsbehörde beachtet. Folgende Kriterien werden unmittelbar für die Qualitätssicherung berücksichtigt:

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

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

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

Die im Rahmen des Qualitätsmesssystems notwendigen Erfassungen (objektive Qualitätskriterien) und Kundenbefragungen (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 Fahrgäste, 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 Haltestellenkante<sup>20</sup> 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 Rollstuhlfahrer,
  - behindertengerechte Zuwegung.
- Die Umsetzung ggf. erforderlicher Ausbaumaßnahmen im Bestand erfolgt entsprechend einer in Abstimmung mit den Behindertenverbänden bzw. dem

---

<sup>20</sup> 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 Sehbehinderten 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 Fahrgäste 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.

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 Schülerverkehr 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, 905, 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 Jedermann 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 Schülerverkehr nur eingeschränkt für Jedermann 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 Kundeninformation (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 Werktag 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 die Nutzer (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 / Werktag), die auf die Belange bestimmter Nutzergruppen 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
Barßel	9/13	13/17
Mittelzentren	Fahrtenanzahl	Fahrtenanzahl
Cloppenburg	-	21/19
Friesoythe	19/21	-

Grün: Fahrtenhäufigkeit mindestens 6 Fahrten je Werktag je Richtung

Rot: Keine Fahrtenhäufigkeit von mind. 6 Fahrten je Werktag 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 Werktag bzw. Schultag wird für folgende Verbindungen nicht erfüllt:

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

Ferienzeit	Mittelzentren	
	Cloppenburg	Friesoythe
<b>Grundzentren</b>	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
Barßel	8/9	17/17
<b>Mittelzentren</b>	Fahrtenanzahl	Fahrtenanzahl
Cloppenburg	-	13/12
Friesoythe	12/13	-

Grün: Fahrtenhäufigkeit mindestens 6 Fahrten je Werktag je Richtung

Rot: Keine Fahrtenhäufigkeit von mind. 6 Fahrten je Werktag je Richtung

Tabelle 14 Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) in der Ferienzeit

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

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

An Samstagen und Sonntagen werden die Anforderung 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 Werktag 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.<sup>21</sup>

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 Fahrgasterhebung 2016<sup>22</sup> 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 Behindertenverbände bzw. Behindertenbeauftragten und Verkehrsunternehmen einzubinden.

---

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup> 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 Fahrgäste ist nicht vollständig gewährleistet. Klassische Reisebusse (Hochdeckerfahrzeuge) werden in Teilen eingesetzt, obwohl sie nicht den ÖPNV-Standards entsprechen.<sup>23</sup>

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 für Kunden.

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.

---

<sup>23</sup> 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 Information orientieren sich an den über-/regionalen Interessen des Unternehmens und beinhalten dabei nur bedingt Informationen für Nutzer 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 den Kunden nicht einfach nachvollziehbar. In Hinblick auf die Verständlichkeit der Fahrpreisermittlung besteht Handlungsbedarf, auch die Tarifzonendifferenzierung sollte hinsichtlich ihrer Nachvollziehbarkeit für Fahrgäste überdacht werden.

Aus Sicht der 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 Kundeninformationen werden derzeit durch die Verkehrsunternehmen individuell erbracht.

Zuständigkeiten für Störfälle sind nur im Bereich der Schülerbeförderung eindeutig definiert.

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

#### Umgang mit Beschwerden

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

### 5.5.6 Schülerverkehre

#### 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 Fahrgastaufkommen im Schülerverkehr 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

##### Haltstellen

Mit Ausnahme der Haltstellen des SPNV sind keine Aussagen zur barrierefreien Ausstattung von Haltstellen 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 (Kap. 0).

##### 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 den Nutzer 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 Schülerverkehrs	Weiterentwicklung der Netzebene 2b (Schülerverkehr)	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	Auswertung des Linienbündelungskonzepts	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, Interessenvertreter 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 Interessenvertreter (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 Nutzerverhalten feststellen zu können, werden in regelmäßigen Abständen (mindestens im Fünf-Jahres-Rhythmus zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans) Fahrgasterhebungen durchgeführt.

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

eine Fahrgasterhebung 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 Fahrgasterhebungen 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 Fördergeber 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 Konzessionsinhabern 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.

Hierbei ist auch zu prüfen inwiefern die Entwicklungsszenarien im Rahmen einer Förderung sogenannter „landesbedeutsamer Buslinien“ durch das Land Niedersachsen gefördert werden können. Vom Land wurde im Rahmen einer ersten

Studie die Verbindung Oldenburg – Friesoythe als landesbedeutsame Linie vorgeschlagen.<sup>24</sup>

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 Ziele<sup>25</sup> 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.

---

<sup>24</sup><https://www.lnv.de/foerderung/oepnv-foerderung/landesbusliniennetz/?L=LK%23c456Uta>

<sup>25</sup>Informell 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 Rollstuhlfahrern) oder Kapazität der Fahrzeuge gilt es fallweise zu prüfen.

Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehre könnten als Erweiterung des entstehenden Rufbussystems realisiert werden, oder unabhängig vom Werktagverkehr, 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-Nutzern 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 Betreiber 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 zur 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 Fahrgastnachfrage).
- 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 Fahrgäste 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.<sup>26</sup> 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 Konzessionsinhabern 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 Fahrgäste des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg in benachbarten Tarifgebieten und für Fahrgäste von diesen Gebieten in den Landkreis Cloppenburg erkundet werden. Das Ziel liegt zum einen darin, Fahrgästen 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 Fahrgäste aus benachbarten Tarifgebieten die Möglichkeit erhalten, mit ihrer Fahrkarte auch eine Berechtigung zur Weiterfahrt mit den ÖPNV-Angeboten innerhalb des Landkreises zu bekommen.

---

<sup>26</sup> Diese Kosten ermittelt die NITAG basierend auf tatsächlichen ÖPNV-Nutzern 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 den örtlichen Anbietern geprüft werden.

### M21 Weiterentwicklung des Störfallszenarios

Das bestehende Störfallszenario und die dazugehörige Informationskette aus dem Bereich der Schülerbeförderung 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 (Schülerverkehr)

### M22 Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schülerverkehrs

Im Rahmen der Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schülerverkehrs 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 Schüler 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 Schülerverkehre 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. 5.5.6). Durch eine überschlägige 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 Auswertung des Linienbündelungskonzepts

Um mittel- und langfristige Voraussetzung für eine wirtschaftliche, kundengerechte und betrieblich sinnvolle Verkehrsgestaltung zu schaffen, wird derzeit ein Konzept zur Linienbündelung im Landkreis Cloppenburg erarbeitet. Damit wird künftig das Herauslösen wirtschaftlich ertragreicher Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Teilnetzes (sog. „Rosinenpickerei“) verhindert.

Nach Fertigstellung des Konzepts zur Linienbündelung sind die Optionen des Landkreises bei der zukünftigen Gestaltung des Marktzuganges in seinem Gebiet zu prüfen.

## 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 Schülerverkehrs	6.10	-
M25	Einführung eines Qualitätsmanagementsystems	6.11	Wird im Rahmen von M5 teilweise umgesetzt.
M26	Auswertung des Linienbündelungskonzepts	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 (Schülerverkehr)	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 Schülerverkehrs	→
M23	Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten	→
M24	Prüfung zu Koordination von gestaffelten Schulzeiten	→
M25	Einführung eines Qualitätsmanagementsystems	↗
M26	Auswertung des Linienbündelungskonzepts	→

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 Schülerverkehrs	↑
M23	Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten	↗
M24	Prüfung zu Koordination von gestaffelten Schulzeiten	↑
M25	Einführung eines Qualitätsmanagementsystems	↑
M26	Auswertung des Linienbündelungskonzepts	↑

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 Schülerverkehrs	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	Auswertung des Linienbündelungskonzepts	15 Arbeitstage	40 Arbeitstage
	<b>Summen<sup>27</sup></b>	<b>235 Arbeitstage</b>	<b>650 Arbeitstage</b>

Tabelle 24 Abschätzung des Aufwands

<sup>27</sup> 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 Unternehmer.
- soweit vorhanden, von Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräten, Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbänden.

## 10 Anlagen