

Eckpunkte des neuen Nahverkehrsplans (NVP) des Landkreises Cloppenburg

18.04.2018

Agenda

Funktion des NVP

Inhalte des NVP

Politische Ziele

Anforderungsprofil

Maßnahmenkonzept

Funktion des NVP I

- Rahmenvorgaben des Aufgabenträgers für den ÖPNV (Landkreis Cloppenburg) zur Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV in seinem Gebiet; Rahmenplan für 5 Jahre; kann jederzeit fortgeschrieben werden.
- Begründet keinen Rechtsanspruch Dritter.
- Landkreis bekundet im NVP, welches ÖPNV-Angebot (Quantität und Qualität) er auf seinem Gebiet haben möchte.
- Der NVP wird vom Landkreis beschlossen; insofern ist er Vorgabe zur Eigenverpflichtung.

Funktion des NVP II

- Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren (Verkehre in der Regie des Landkreises, derzeit nur die neuen Rufbusse) wird er damit zwangsläufig zur Grundlage weiterer Planungen.
- Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren (Verkehre in der Regie von Verkehrsunternehmen) ist der NVP von der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) im Rahmen der Konzessionsvergabe (Konzessionsverlängerungen, neue Konzessionsanträge) zu berücksichtigen; NVP stellt aber kein „Diktat“ für LNVG dar.

Inhalte des NVP

Bestandsaufnahme

Leitbild und Ziele

Anforderungsprofil

Mängel-Chancen-Analyse

Maßnahmenkonzept

Maßnahmen- und Finanzierungsplan

Politische Ziele

basieren auf Vorgesprächen mit den Bürgermeisterern im
Landkreis und auf Klausurtagung 2015

wurden Ende 2016 vom Kreistag beschlossen

Politische Ziele I

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

2. Auf der Basis wirtschaftlicher Machbarkeit sollen alle Einwohnerinnen und Einwohner und alle Besucherinnen und Besucher im Landkreis Cloppenburg entsprechend ihren Bedürfnissen
 - a. sich selbst versorgen,
 - b. ihre Ausbildungs- und Arbeitsstätte erreichen,
 - c. wichtige Institutionen, Freizeiteinrichtungen und Orte von öffentlichem Interesse aufsuchen und
 - d. am wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben in ihrer Stadt oder Gemeinde und im Landkreis teilnehmen können.

Politische Ziele II

3. 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.
4. Das Mobilitätssystem soll die besonderen Herausforderungen des demografischen Wandels mit einer alternden Bevölkerung und ihren Mobilitätsansprüchen mit berücksichtigen.
5. 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.

Anforderungsprofil

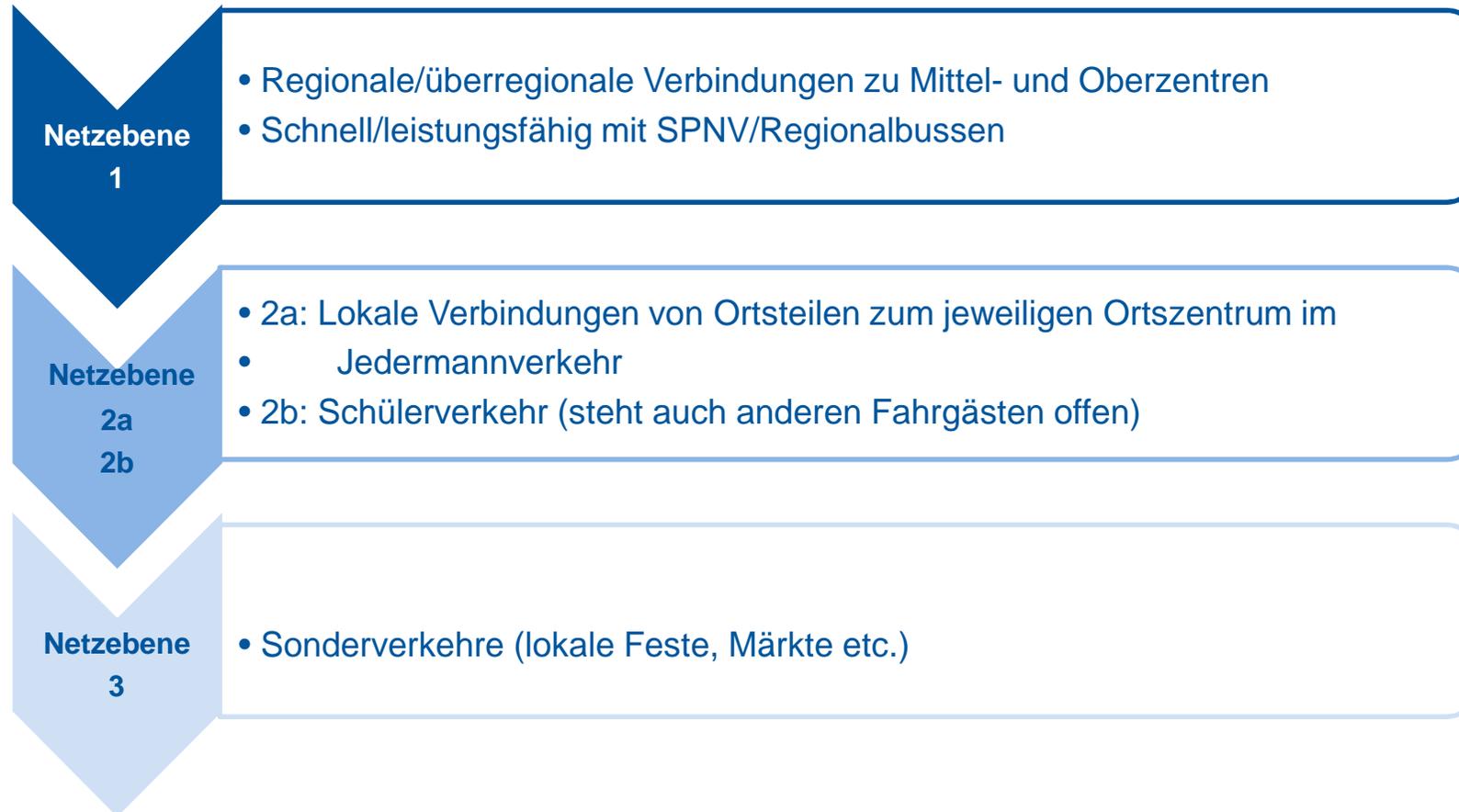
Kernelemente Anforderungsprofil

Anforderungsprofil

= handlungsorientierte Zielvorstellungen zu Umfang und Qualität des ÖPNV

- Organisationsstruktur
- Netz- und Linienstruktur
- Verknüpfung zwischen ÖPNV-Angeboten, Intermodalität (B+R, P+R)
- Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung
- Qualitätsstandards
- Anforderungen an Schülerverkehre
- Qualitätssicherung
- Barrierefreiheit im ÖPNV

Kernelemente Anforderungsprofil: Netz- und Linienstruktur



Kernelemente Anforderungsprofil: Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung Erschließungsqualität

Siedlungsgebiete und Infrastruktur
sollen innerhalb des fußläufigen
Einzugsbereiches des ÖPNV liegen

| Maximaler Fußweg zur Haltestelle (Richtwert) | Mittelzentrum | Grundzentrum/ Ortsteil |
|--|-----------------------------|-------------------------------|
| straßengebundener ÖPNV | 400 m* / 7 – 8 Minuten** | 600 m* / 10 – 12 Minuten** |

* Luftlinienentfernung

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

Kernelemente Anforderungsprofil

Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung

Verbindungsqualität

| Verbindungen | Betriebstage | Betriebszeiten | Grundtakt / Fahrtenfolge | Verkehrsmittel |
|---|--|---|--------------------------|-----------------------------|
| Netzebene 1 Regionale/ Überregionale Verbindungen | Mo.-Fr. Sa. So./Feiertage | 4.00/5.00 6.00/7.00 7.00/8.00 jeweils - 0.00/1.00 | 60 Minuten | SPNV / Regionalbus |
| Netzebene 2a Lokale Verbindungen | Mo.-Fr. | 6.00/7.00 - 18.00/19.00 | 120 Minuten | Linienbus / Rufbus / AST |
| Netzebene 2b Sonderverkehre | linienbezogene Festlegung entsprechend Nachfrage und spezifischen Anforderungen | | | |

Bei Regionalbuslinien: Abweichungen von Betriebszeiten möglich, Orientierung an SPNV

Bei lokalen Verbindungen: linienspezifische Ausweitung / Verdichtung je nach Nachfrage möglich

Kernelemente Anforderungsprofil

Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung

Verbindungsqualität

- Direktverbindung mit mind. 6 Fahrten je Richtung/Werktag, ganzjährig, zwischen
 - Ortsteil – Grundzentrum
 - Grundzentrum – nächstes Mittelzentrum + Kreisstadt Cloppenburg
 - Mittelzentrum – nächstes Oberzentrum
- Umsteigezeiten:
 - Zielwert 10 Minuten (muss in 80% der Fälle eingehalten werden)
 - Grenzwert 20 Minuten
- Anschlusssicherung

Kernelemente Anforderungsprofil

Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung

Beförderungsqualität

Platzangebot in ÖPNV-Fahrzeugen - maximaler Belegungsgrad

Alle Fahrzeuge mit Sitz- und Stehplatzangebot

Netzebene 1 und 2a

- Hauptverkehrszeit max. 65 % der Sitz- und Stehplätze belegt
- Normalverkehrszeit max. 50 % der Sitz- und Stehplätze belegt

Netzebene 2b

- Schülerverkehr max. alle Sitzplätze + 50 % Stehplätze belegt

Fahrzeuge mit ausschließlich Sitzplätzen

- max. 100 % der Sitzplätze belegt



Kernelemente Anforderungsprofil

Qualitätsstandards

- Haltestellen
- Fahrzeuge
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Fahrgastinformation, -betreuung, Öffentlichkeitsarbeit / Marketing
- Fahrpersonal
- Tarif und Vertrieb
- Betriebsablauf

Kernelemente Anforderungsprofil

Qualitätsstandards: Haltestellenkategorie

| 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 Bedarfsthaltestelle | Bedienung nur bei Fahrtwunsch-Anmeldung |

Kernelemente Anforderungsprofil

Qualitätsstandards: Haltestellenausstattung

| 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 | | | | |

2. Kernergebnisse Anforderungsprofil

Qualitätsstandards: Fahrzeuge

Fahrzeuge

Alter

- Netzebene 1 und 2a: max. 12 Jahre
- Netzebene 2b und 3: max. 15 Jahre

Zustand / Ausstattung

- barrierefreier Einstieg
- akustische und visuelle Fahrgastinformationen
- Sondernutzungsflächen
- ausreichende Anzahl Haltewunschtaster
- Klimatisierung der Fahrzeuge erwünscht



Kernelemente Anforderungsprofil

Barrierefreiheit



Zielerreichung im Rahmen des NVP

- stufenfreier Einstieg bzw. stufenfreie Erreichbarkeit der Haltestellenkante
- stark frequentierte Haltestellen/wichtige Umsteigehaltestelle
 - Hochbord
 - taktiler Leitsystem
- Umbau bestehender Haltestellen entsprechend Priorisierung („Positivliste“ in Anlage 1)
- Diskriminierungsfreie Fahrgastinformation durch Print- und Internetmedien sowie persönlich/ telefonisch durch Mobilitätszentrale und Fahrpersonal
- Gestaltung der Fahrgastinformationen berücksichtigt Bedürfnisse von Sehbehinderten

Maßnahmenkonzept

Maßnahmenkonzept

Insgesamt 26 Maßnahmen vorgesehen

Maßnahmen sollen alle im Laufe der nächsten 5 Jahre umgesetzt oder zumindest eingeleitet werden.

M1 Prüfung der internen Leistungsfähigkeit

Prüfung, inwiefern die bestehenden internen Organisationsstrukturen des Landkreises angesichts zukünftiger Anforderungen – insbesondere auch auf Basis des NVP – weiterentwickelt werden müssen.

Hierbei auch Prüfung nach Synergiemöglichkeiten mit dem Landkreis Vechta.

M2 Beteiligung

Stärkere Einbindung von Städten, Gemeinden, Interessenvertreter unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen und die im Landkreis Cloppenburg aktiven Verkehrsunternehmen in die zukünftigen Planungsvorhaben des Landkreises.

M3 Beobachtung der Nachfrageentwicklung

Durchführung von Fahrgasterhebungen in regelmäßigen Abständen (mindestens einmal pro 5 Jahre).

Hierbei auch Erfassung von Quelle-Ziel-Beziehungen, genutzte Ticketarten, Pendlerverflechtungen und Umsteigebeziehungen.

M4 Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien

Erarbeitung von Entwicklungsszenarien zur Weiterentwicklung der regionalen Verbindungen.

Langfristige Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und Prüfung der Förderfähigkeit.

Prüfung für den Status als eigenwirtschaftliche Linien und Prüfung einer Überführung in gemeinwirtschaftliche Linien.

Insbesondere auch Entwicklungsszenarien für eine verbesserte Anbindung an die Mittel- und Oberzentren außerhalb des Landkreises (auch als „landesbedeutsame Linien“).

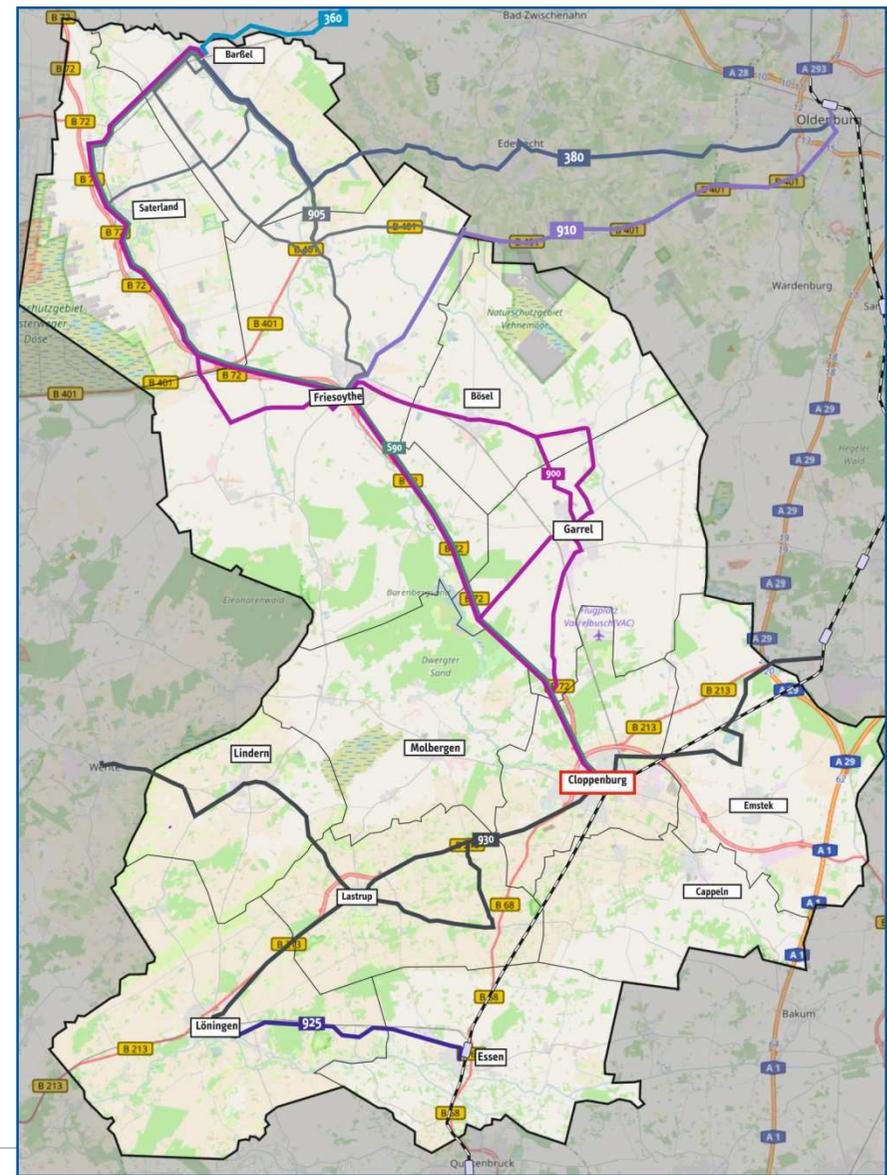
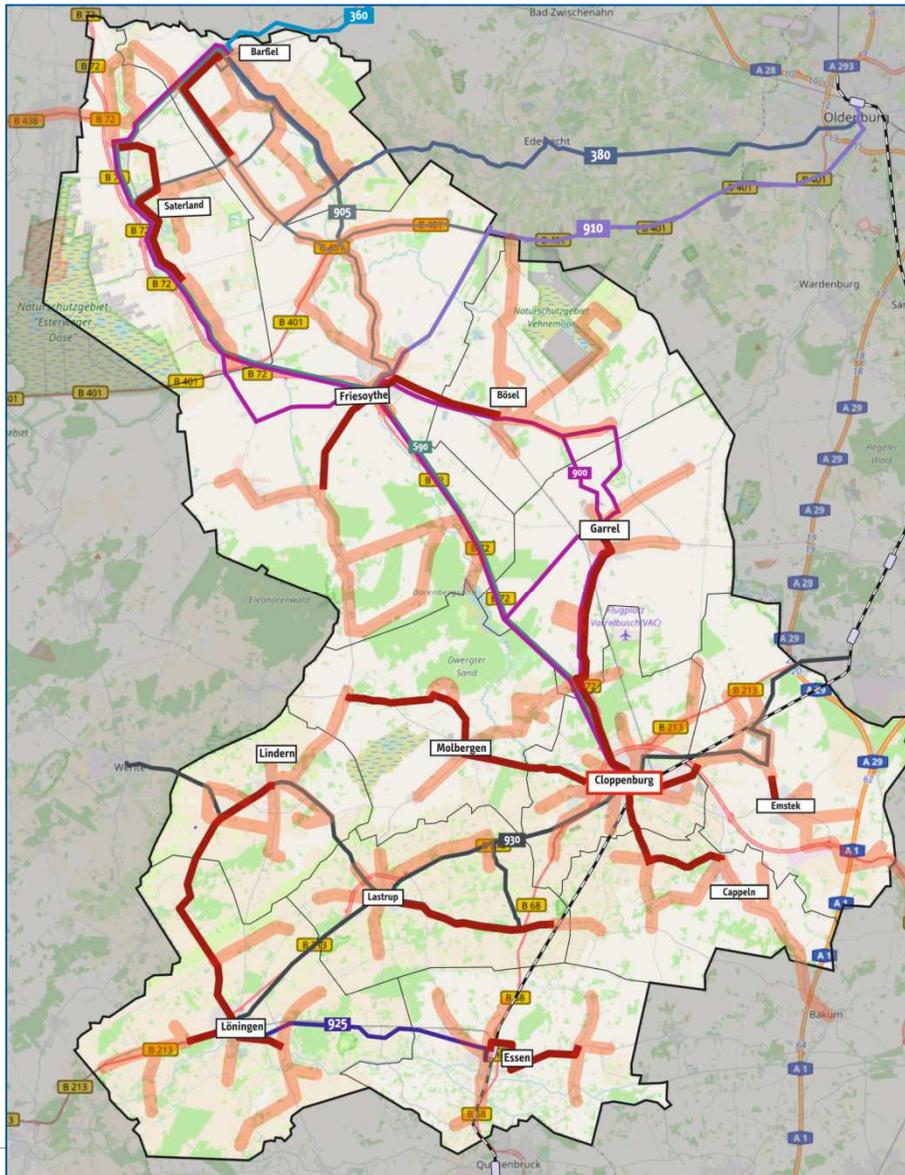
M5 Umsetzung des Rufbuskonzepts

Schaffung der Netzebene 2a und der nötigen Schnittstelle zu überregionalen Verkehren.

Deutliche Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität.

Projektplan zur Umsetzung des Rufbuskonzeptes in Anlage 6 des NVP.

Vergleich: (regionales) Liniennetz mit zukünftigem Rufbus & Status Quo (Quelle: plan:mobil)



M6 Reaktivierung der Bahnstrecken

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

Es soll geprüft werden, in welcher Form und in welchem Umfang, Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehre hergestellt werden sollen/können.

Die Prüfung soll auf den Erkenntnissen in der Pilotphase des Rufbussystems aufbauen. Sie ist zeitlich mit dem Projektverlauf des Rufbussystems zu synchronisieren.

M8 Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen

Fahrradmitnahme ist in neuen Rufbussen und bestehenden Verbindungen vorgesehen.

Es soll aktiv geprüft werden, inwiefern Kapazität ausreichend ist.

M9 Prüfung zur Weiterentwicklung von Bike+Ride

Für Haltestellen der Kategorie 1 und 2 ist der Bestand von Bike+Ride-Anlagen festzustellen,
und
der Bedarf für eine qualitative und quantitative Weiterentwicklung der Bike+Ride-Anlagen (B+R) ist konkret zu prüfen.

M10 Prüfung zur Weiterentwicklung von Park+Ride

An zentralen Verknüpfungspunkten (Cloppenburg Bahnhof, Essen Bahnhof, Friesoythe Hansaplatz) ist der Bestand von P+R-Plätzen festzustellen,

und

die Notwendigkeit zur qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung der Anlagen ist zu prüfen.

M11 Verknüpfung mit dem Fernbusverkehr

Fernbushaltestellen sollen im Rahmen der Umsetzung des Rufbuskonzepts in Kombination mit den bestehenden Regionalverbindungen bedarfsgerecht erschlossen werden.

Ziel: Fernbushaltestellen sollen von möglichst allen Stellen im Landkreis Cloppenburg per ÖPNV erreicht werden können.

M12 Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität

Neben M4, M5 und M7 weiterer Fokus auf Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität.

M13 Aufbau eines Haltestellenkatasters

Kataster soll mindestens folgende Attribute enthalten:

- Stammdaten der Haltestelle
- Linien mit Betreiber und Ziel
- Lage der Haltestelle
- Fotodokumentation
- Namen der Haltestelle
- Details der Haltestellenausstattung
- Vermerk(e) zur Haltestellenumgebung

Weiter sollen Zu- und Abwege auf Aspekte der Barrierefreiheit, Länge und Sicherheit erfasst werden.

Haltestellenkataster wird Grundlage eines Haltestellenprogramms zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen sein (siehe M13)

M14 Auflegen eines Haltestellenprogramms

Oberste Priorität haben die in der Positivliste genannten Haltestellen, zeitnahe Konsens mit Städten und Gemeinden ist anzustreben. Ziel: Realisierung 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.

M15 Vereinheitlichung der Fahrgastinformation

Schaffung einer einheitlichen, barrierefreien Gestaltung der Fahrgastinformation (insbesondere Aushangfahrpläne).

Damit Schaffung eines wichtigen Bausteins für einheitlichen und barrierefreien Zugang zu allen ÖPNV-Angeboten im Landkreis.

M16 Aufbau einer Mobilitätsplattform für alle ÖPNV-Angebote

Es soll geprüft werden, inwiefern die Online-Plattform, die für das neue Rufbus-System benötigt wird, auch für alle anderen ÖPNV-Angebote im Landkreis genutzt werden kann.

Damit wäre z.B. eine bargeldlose Nutzung des kompletten ÖPNV im Landkreis möglich.

M17 Erkundung Vertriebskooperation und Anschlussstarif mit der NITAG

Erkundung der Möglichkeiten zur tariflichen Kooperation mit der Niedersachsentarif GmbH (NITAG):

1. Ziel: über neue Rufbus-Internetplattform sollen komplette Reiseketten bestehend aus Rufbus und Bahnfahrten bargeldlos abgerechnet werden können.
2. Ziel: Zu- und Abbringerverkehr für Bahngäste auf Basis des normalen Bahntickets und Zeitkarten in Essen und Cloppenburg.
3. Ziel: Zu- und Abbringerverkehr für Bahngäste auf Basis des Niedersachsentickets im kompletten Gebiet des Landkreises Cloppenburg.

M18 Erkundung Vertriebskooperation mit Regionalbuslinien

1. Prüfung der Möglichkeit, Fahrkarten für Fahrten mit den starken Regionalbuslinien zusammen mit zu- oder abbringenden Rufbusfahrten bezahlen zu können.
2. Prüfung, unter welchen Voraussetzungen, auch in den starken Regionalbuslinien Fahrkarten für nachfolgende Rufbusfahrten – idealerweise bargeldlos - mit gekauft werden können.

M19 Erkundung Anschlussfahrten in und aus benachbarten Tarifgebieten

Erkundung von Möglichkeiten für Anschlussfahrten vom ÖPNV in Cloppenburg in benachbarte Tarifgebiete.

Erkundung von Möglichkeiten für Anschlussfahrten vom ÖPNV benachbarter Tarifgebiete in den ÖPNV in Cloppenburg.

Ziel: Fahrgäste des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg sollen die Möglichkeit zur Weiterfahrt mit ÖPNV-Angeboten in den benachbarten Tarifgebieten erhalten und umgekehrt, ohne dafür ein separates Ticket kaufen zu müssen.

M20 Aufbau einer Mobilitätszentrale

Im Rahmen der Realisierung des Rufbuskonzepts wird eine Mobilitätszentrale aufgebaut.

Erkundung von Möglichkeiten zur Weiterentwicklung dieser Zentrale zur Integration

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

Aspekte der Integration: Information, Buchung, Tarif und Abrechnung.

Zusammenarbeit mit den örtlichen Anbietern soll geprüft werden.

M21 Weiterentwicklung des Störfallszenarios

Prüfung, inwiefern bestehendes Störfallszenario bei Schülerbeförderung auf alle Verkehre innerhalb des Landkreises ausgeweitet werden kann.

M22 Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schülerverkehrs

Überprüfung Schülerbeförderungssatzung und die dazugehörigen Formulare bezüglich Möglichkeiten zur Steigerung der Effizienz aller damit verbundenen Prozesse.

Kooperationsvereinbarungen mit allen Beteiligten (Schulen, Verkehrsunternehmen, Schulträger) sollen angestrebt werden.

M23 Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten bei Schülerbeförderung

Wartezeiten vor Schulanfang bzw. nach Schulende und die Beförderungszeiten der Schüler sollen systematisch überprüft werden.

Abgleich mit Planungswerten.

Bei regelmäßigen Überschreitungen der maximalen Wartezeiten oder Beförderungszeiten werden Maßnahmen zur Verbesserung eingeleitet.

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

Ziel: durch gestaffelte Schulanfangszeiten parallel stattfindende Linienfahrten vermeiden; Fahrten sollen auch nacheinander durchgeführt werden können.

Dadurch Verringerung von Überlastungen in den Hauptverkehrszeiten.

M25 Einführung eines Qualitätsmanagementsystems

Mit Rufbussystem wird Qualitätsmanagementsystem aufgebaut.

Die Möglichkeiten für eine Ausweitung des Systems auf alle ÖPNV-Angebote im Landkreis sind zu prüfen.

M26 Auswertung des Linienbündelungskonzepts

Es wird aktuell bereits ein Linienbündelungskonzept für den Landkreis Cloppenburg erarbeitet.

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

Vielen Dank

für Ihre

Aufmerksamkeit!