



Projekt „moobil+“

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von
moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Zwischenbericht

Stand: 12. April 2021

vorgelegt durch das

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH
Geschäftsführung: Prof. Dr. Stefan Siedentop, Michael Paul
Forschungsgruppe Mobilität und Raum

Brüderweg 22 - 24
D-44135 Dortmund

www.ils-forschung.de



Autorinnen und Autoren

Dr. Thomas Klinger (Projektleitung ILS)
Tel.: (0231) 9051-264
E-Mail: thomas.klinger@ils-forschung.de

Mona Sendtko, M. Sc. (Projektbearbeitung)
Tel.: (0231) 9051-269
E-Mail: mona.sendtko@ils-forschung.de

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg (Projektleitung Planersocietät)
Tel.: (0231) 589696-0
E-Mail: steinberg@planersocietaet.de

Gregor Korte, M. Sc. (Projektbearbeitung)
Tel.: (0231) 589696-12
E-Mail: korte@planersocietaet.de



Dortmund, 12. April 2021

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	i
Abbildungsverzeichnis	ii
Tabellenverzeichnis	iii
1. Ausgangslage, Rahmenbedingungen	1
1.1 Grunddaten: Raumstruktur und ÖPNV-Angebot im Landkreis Cloppenburg	4
1.2 Herangehensweise und Stand der Analysen	7
1.3 Mobilitätsverhalten im Landkreis Cloppenburg (Haushaltsbefragungen im Vergleich)..	8
2. Evaluation von moobil+: Erfolgsfaktoren und Hemmnisse	13
2.1 Verkehrsangebot	13
2.1.1 Linienerfolg	16
2.1.2 Bedarfsorientierter Linienverkehr	30
2.1.3 Anschlusssicherung	34
2.2 Organisation des Angebots	35
2.2.1 Buchung	35
2.2.2 Werbung und Marketing	36
2.2.3 Mobilitätszentralensystem	36
2.3 Qualität des Betriebs	37
2.3.1 Fahrzeuge	38
2.3.2 Fahrer/innen	38
2.3.3 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	39
2.4 Zielgruppen und Nutzungsprofile	40
2.4.1 Schüler/innen und Auszubildende	40
2.4.2 Senior/innen	41
2.4.3 Familien	43
2.4.4 Berufstätige	44
2.4.5 Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer	45

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

3. Handlungsfelder und erste Handlungsansätze	46
3.1 Mobilitätsmanagement, Marketing	47
3.2 Planung des Verkehrsangebots	55
3.3 Organisation des Angebots	68
3.4 Qualität des Betriebs	68
3.5 Orientierung und Information	69

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitstrahl zum Betrieb von moobil+ unter Pandemiebedingungen. Quelle: Eigene Darstellung	2
Abbildung 2: Räumliche Gliederung des Landkreises Cloppenburg. Quelle: Eigene Darstellung	5
Abbildung 3: Liniennetz moobil+. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von https://www.moobilplus.de/fahrinfo/	7
Abbildung 4: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) im Landkreis Cloppenburg im Vergleich. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020	9
Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) nach Wegezweck. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020	10
Abbildung 6: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) für ausgewählte Altersklassen. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020	11
Abbildung 7: Übliche Verkehrsmittelnutzung. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020	12
Abbildung 8: Neuregistrierungen für moobil+. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	13
Abbildung 9: Anteil Touren mit min. einer beförderten Person. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	15
Abbildung 10: Anteil gefahrener Kilometer ohne Fahrgäste je Linie. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	16
Abbildung 11: Durchschnittliche wöchentliche Fahrgastzahlen je Linie. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	17
Abbildung 12: Erfolg nach Fahrgastzahlen im Liniennetz moobil+. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von https://www.moobilplus.de/fahrinfo	19

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Abbildung 13: Buchungen und Ticketverkäufe. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'.....	20
Abbildung 14: Besetzungsgrad pro Woche und Linie. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	21
Abbildung 15: Die erfolgreichsten Start- und Zielhaltestellen nach Linientouren mit mind. einem gebuchten Fahrgast. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von https://www.moobilplus.de/fahrinfo	24
Abbildung 16: Die erfolgreichsten Verbindungen nach Fahrtenwünschen im Liniennetz von moobil+. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von https://www.moobilplus.de/fahrinfo	29
Abbildung 17: Anteil der Bedarfsfahrten je Linie. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	31
Abbildung 18: Anteil der Fahrten mit Daueraufträgen. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	32
Abbildung 19: Auszug aus dem Linienfahrplan der Linie M01. Quelle: https://www.moobilplus.de/fahrinfo/	71
Abbildung 20: ‚Linienweg‘ der M10 bei Fahrtenwunsch Kellerhöhe - Ambühren. Quelle: Fahrplanauskunft unter https://www.moobilplus.de/fahrinfo/	72
Abbildung 21: Topographischer Liniennetzplan der VGC. Quelle: https://www.bus-clp.de/liniennetz/	74
Abbildung 22: Fahrplanauskunft mit Liniennetzplan. Quelle: https://www.moobilplus.de/fahrinfo/	75
Abbildung 23: Schematischer Liniennetzplan für moobil+. Quelle: https://www.moobilplus.de/fahrinfo/	76
Abbildung 24: Eingabemaske der Haltestellensuche. Quelle: https://www.moobilplus.de/fahrinfo/	79

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Die erfolgreichsten Verbindungen nach Fahrgastzahlen. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	18
Tabelle 2: Die erfolgreichsten Haltestellen nach Tourenstarts. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	22
Tabelle 3: Die erfolgreichsten Haltestellen nach Tourenzielen. Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von 'T.DiMo'	23

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Tabelle 4: Die erfolgreichsten Verbindungen nach Fahrtenwünschen. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'	27
Tabelle 5: Bedarfsfeld Erreichbarkeit von Einrichtungen des Gesundheitswesens	57
Tabelle 6: Bedarfsfeld Anbindung von Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern	58
Tabelle 7: Bedarfsfeld Ausweitung der Bedienungszeiträume	59
Tabelle 8: Bedarfsfeld Anbindung der zentralen Innenstadtbereiche in Cloppenburg, Friesoythe und Lönigen	60
Tabelle 9: Bedarfsfeld Freizeitverkehr und touristische Nutzungen	61
Tabelle 10: Bedarfsfeld Zweite Netzebene und Anschlusssicherung	62
Tabelle 11: Bedarfsfeld moobil+ auf Achsen von Buslinien.....	64
Tabelle 12: Bedarfsfeld Optimierung der Erschließung.....	64
Tabelle 13: Bedarfsfeld Kreisübergreifende Angebote.....	65

1. Ausgangslage, Rahmenbedingungen

Bei diesem Zwischenbericht handelt es sich um die Fortschreibung des ersten Zwischenberichts, der dem Landkreis Cloppenburg am 18. Februar 2021 zugesandt wurde. Für den vorliegenden Bericht wurden weitere Daten aus dem Buchungssystem T.DiMo sowie weitere Interviews ausgewertet und analysiert, er enthält aber auch weiterhin alle Informationen des ersten Zwischenberichts. Alle in dem vorliegenden Bericht verschriftlichten vorläufigen Ergebnissen und daraus folgenden Handlungsempfehlungen für den Landkreis Cloppenburg in Bezug auf das neue Angebot moobil+ sind vor dem Hintergrund der aktuellen COVID-19-Pandemie zu betrachten und zu bewerten. Dies bedeutet, dass die Analysen und Aussagen sich auf einen Zeitraum beziehen, der besonderen Umständen unterliegt. Dazu gehören neben temporären Lockdowns, die gekennzeichnet sind durch Schließungen von Geschäften, Schulen etc., unter anderem auch die durchschnittliche Verminderung der Mobilität der Bevölkerung deutschlandweit sowie die Verlagerung von Verkehren weg vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und hin zu Individualverkehrsmitteln (vgl. Hagen et al.). **Aufgrund dieser besonderen Umstände wird davon ausgegangen, dass die Zahl der Fahrgäste des moobil+ Angebots sich am unteren Ende der Möglichkeiten bewegt. Das Potenzial bezüglich des neuen Angebots moobil+ wird mit einer großen Wahrscheinlichkeit derzeit nicht annähernd ausgeschöpft.** Um die Geschehnisse besser einordnen zu können, ist in Abbildung 1 ein Zeitstrahl dargestellt, der die wichtigsten Ereignisse abbildet. Dabei wird in drei Ebenen unterschieden. Die oberste Ebene (orange) bezieht sich auf Phasen des allgemeinen Pandemiegesehens in Deutschland. Die zweite Ebene (grün) beinhaltet wichtige Termine von moobil+ und Veränderungen. Die dritte Ebene (blau) stellt wichtige Aktivitäten des Marketings für moobil+ dar. Die drei Ebenen sind zur besseren Unterscheidung in drei verschiedenen Farben gestaltet. Zudem sind einige Ereignisse zusammengefasst worden. Unterhalb der Abbildung werden die Inhalte der drei Ebenen chronologisch genauer erläutert.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Seit Mitte Februar 2021 dürfen in Niedersachsen Gartencenter, Blumengeschäfte und Gartenabteilungen von Baumärkten wieder öffnen. Ab Anfang März 2021 dürfen auch Frisöre wieder Kunden und Kundinnen bedienen.

moobil+ Einführung und Veränderungen

Für den 1. April 2020 war der Betriebsstart des neuen Angebots moobil+ geplant. Dieser wurde jedoch pandemiebedingt verschoben. Das Angebot von moobil+ startete am 2. Juni 2020 und war bis zum Ende der Sommerferien (26.08.2020) kostenlos. Am 14. Dezember 2020 wurden die Fahrpläne für die Linien M11 und M12 angepasst. Insgesamt wurden einige Haltestellen sowie bei der Linie M11 eine Fahrt früh morgens um 6 Uhr hinzugefügt. Der frühere Fahrtbeginn wurde aufgrund von Pendlerbedürfnissen ergänzt. Unter anderem gibt es jetzt einen Umsteigepunkt zwischen den beiden Linien (Autohof Otto-Hahn-Straße). Zudem wurde am 14. Dezember 2020 eine neue Haltestelle ‚Garrel-Petersfeld, Jugendherberge‘ im Linienvorlauf der Linien M03 und M09 hinzugefügt. Dort befindet sich das Impfzentrum. Mögliche Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Nachfrage konnten im ersten Berichtszeitraum noch nicht erfasst werden, eine Überlagerung durch pandemiebedingte Fahrgastrückgänge kann aber als wahrscheinlich gelten. Am 15. März 2021 trat ein aktualisierter Fahrplan für die Linie M13 in Kraft. Durch den neuen Fahrplan wird die Linie um 19 Haltestellen, z. B. die Haltestelle ‚Essen, Bahnhof‘, erweitert. Drei Haltestellen wurden aus dem neuen Fahrplan gestrichen, da die Nachfrage zu gering war. Zudem wurden zu Mitte März 2021 alle moobil+ Busse mit einem elektrisch höhenverstellbaren Gepäckträger für Fahrräder ausgestattet. Jeder Bus kann jetzt 2 Fahrräder und zusätzlich einen Rollstuhl/Kinderwagen oder Rollatoren mitnehmen.

Marketing für moobil+

Ende Februar und Anfang März 2020 fanden insgesamt fünf Bürgerversammlungen in der Stadt Friesoythe und den Gemeinden Lastrup, Lindern, Bösel sowie Essen (Oldenburg) statt. Parallel gab es im Februar und März 2020 acht Wochen lang eine Anzeigenkampagne. Am 4. und am 9. März 2020 wurden spezielle Posts auf sozialen Plattformen wie Instagram und Facebook gepostet (moobil+ LK Cloppenburg und LK Vechta im neuen, einheitlichen Design und Beginn eines Countdowns). Im Mai und Juni letzten Jahres wurden verschiedenen Erklärvideos in den sozialen Netzwerken gepostet. Im Juni 2020 gab es eine Postwurfsendung (für alle HH im LK) mit einem großen DIN A3-Flyer. Im November 2020 wurde jede Woche

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

ein Gewinnspiel bei Instagram veranstaltet. Im Dezember gab es einen Malwettbewerb für Kinder. Als regelmäßige Marketingaktion werden in der Regel wöchentlich die sozialen Netzwerke mit drei Posts bespielt. Zudem werden 2-mal im Monat Anzeigen in den lokalen Zeitungen geschaltet. In der Kalenderwoche 12 fand die „Umweltwoche“ in den Landkreisen Vechta und Cloppenburg statt. Währenddessen erhielt jeder Fahrgast von Montag, 22.03.2021 bis einschließlich Freitag, 26.03.2021 eine Tüte Blumensamen bei jeder Fahrt mit moobil+. Zudem wurde am Mittwoch, 24.03.2021 ein Clip auf den sozialen Kanälen veröffentlicht, in dem die neuen Fahrradgepäckträger an den Bussen thematisiert wurden. Ebenso fand in dieser Woche ein Pressetermin mit Herrn Landrat Wimberg statt. Ein dazugehöriger Artikel mit einem Foto von Herrn Landrat Wimberg und den neuen elektrisch höhenverstellbaren Fahrradgepäckträgern wurde in den Printmedien veröffentlicht, um auch die Bevölkerung anzusprechen, die nicht in den sozialen Medien aktiv ist. In der Osterwoche, ab dem 29. März 2021, fand zudem auf den sozialen Kanälen (Facebook und Instagram) ein Gewinnspiel von moobil+ statt.

In der Zusammenschau der Ereignisse wird deutlich, dass die Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg vom Pandemiegeschehen überlagert wurde. Es ist davon auszugehen, dass das Verkehrsangebot sowie begleitende Marketing-Aktionen bei Weitem nicht ihre volle Wirkung entfalten konnten.

1.1 Grunddaten: Raumstruktur und ÖPNV-Angebot im Landkreis Cloppenburg

Der Landkreis Cloppenburg ist räumlich geprägt durch die beiden Mittelzentren Cloppenburg und Friesoythe. Hinzu kommen die elf Grundzentren Barßel, Bösel, Cappeln (Oldenburg), Emstek, Essen (Oldenburg), Garrel, Lastrup, Lindern (Oldenburg), Löningen, Molbergen und Saterland (Abbildung 2).

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg



Abbildung 2: Räumliche Gliederung des Landkreises Cloppenburg. Quelle: Eigene Darstellung

Das Mobilitätsangebot besteht größtenteils aus dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV), dem regionalen und lokalen Busverkehr inkl. moobil+. Als zentrale SPNV-Achse verkehrt die Regional-Express-Linie 18, die von Osnabrück über das Grundzentrum Essen (Oldenburg), Cloppenburg nach Oldenburg und Wilhelmshaven verkehrt. Acht regionale Bus- und eine Sprinter-Linie schaffen u.a. Verbindungen nach Cloppenburg, Friesoythe und Oldenburg:

- Linie S90 – (Augustfehn -) Barßel – Saterland – Friesoythe – Cloppenburg
- Linie 360 – Barßel – Apen – Westerstede
- Linie 380 – Barßel – Harkebrügge – Edeweicht – Oldenburg
- Linie 900 – Barßel – Friesoythe – Bösel – Garrel – Cloppenburg
- Linie 905 – Barßel – Elisabethfehn – Harkebrügge – Kampe – Friesoythe

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

- Linie 910 – (Oldenburg –) Süddorf – Friesoythe
- Linie 925 – Lönningen – Essen (Oldb.)
- Linie 930 – Werlte / Lönningen – Lastrup – Cloppenburg – Ahlhorn

Lokallinien übernehmen die weitere Anbindung, sind aber vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet.

Das Angebot von moobil+ übernimmt die weitere Feinerschließung. Alle Gemeinden verfügen über mindestens eine moobil+ Linie, davon sind die Linien M03 und M04 auf Friesoythe ausgerichtet, die Linien M05, M10, M11 und M12 auf Cloppenburg. Mit den Linien M01 in West-rhauderfehn (Landkreis Leer) sowie den Linien M11 nach Langförden und M12 nach Bakum (beide Landkreis Vechta) bestehen auch Kreisgrenzen überschreitende Angebote (Abbildung 3). Das Angebot besteht montags bis freitags von 7 bis 19 Uhr, teilweise auch von 5:30 bis 21:00 Uhr, überwiegend im Zweistundentakt.

Die Linien von moobil+ verkehren über einen festen Linienweg. Auf Bestellung werden abseits dieses Weges gelegene Bedarfshaltestellen angefahren. Potentielle Bedarfsfahrten sind in den Abfahrtszeiten der Haltestellen auf dem regulären Linienweg berücksichtigt.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg



Abbildung 3: Liniennetz moobil+. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von <https://www.moobilplus.de/fahrinfo/>

1.2 Herangehensweise und Stand der Analysen

Das Projektteam aus ILS und Planersocietät verfolgt eine integrative Herangehensweise und kombiniert dabei Ansätze der Verkehrsplanung und der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung (Wilde und Klinger 2017). Das bedeutet, Netz- und Liniengestaltung sowie betriebliche Abläufe werden genauso in den Blick genommen wie die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer. Dieser Sichtweise folgend, ist für den Erfolg von moobil+ neben den technisch-funktionalen Aspekten auch entscheidend, inwiefern das Angebot von den Bürgerinnen und Bürgern im Alltag wahrgenommen, akzeptiert und in Anspruch genommen wird. Empirisch folgt aus dieser integrativen Vorgehensweise, dass sowohl betriebliche Daten

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

ausgewertet werden als auch Befragungen von Fahrgästen und Projektbeteiligtes des moobil+ Angebotes durchgeführt werden.

Zum aktuellen Zeitpunkt (März 2021) wurden folgende Analysen durchgeführt:

- Auswertungen der im Februar/März 2020 von Omnitrend durchgeführten Haushaltsbefragung. Schwerpunkt der Auswertungen war die Verkehrsmittelnutzung (Modal Split), differenziert nach Wegezwecken und Bevölkerungsgruppen. Weitere Auswertungen folgen im Jahr 2021, ggf. auch ein Vergleich mit den Ergebnissen einer zweiten, geplanten Haushaltsbefragung im Landkreis Cloppenburg.
- Auswertungen der Daten im Buchungssystem T.DiMo: Das Projektteam hatte in der ersten Dezemberwoche 2020 und in der zweiten Märzwoche 2021 Zugang zu den anonymisierten Daten des moobil+ Buchungssystems. Es wurden Auswertungen u.a. zur Inanspruchnahme von Linien, Verbindungen und Haltestellen durchgeführt.
- Telefonisches Gruppeninterview mit fünf Mitarbeiterinnen der Mobilitätszentrale sowie schriftliche Befragung der Angestellten von 13 kommunalen Mobilitätspunkten. Der Rücklauf zur Befragung der Mobilitätspunkte ist noch nicht abgeschlossen. Bisher wurden die Erhebungsbögen von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von 12 der insgesamt 13 Mobilitätspunkte ausgefüllt, zurückgeschickt und ausgewertet.
- Telefonische Befragung der Geschäftsführungen der vier Verkehrsunternehmen, die moobil+ Leistungen erbringen, telefonische Interviews mit 14 Busfahrerinnen und Busfahrern.
- Telefonische Interviews mit 17 Nutzerinnen und Nutzern des moobil+ Angebots.
- Persönliche Gespräche mit Nicht-Nutzer/innen des moobil+ Angebots sind aufgrund der Corona-Pandemie bisher nicht durchgeführt worden.

1.3 Mobilitätsverhalten im Landkreis Cloppenburg (Haushaltsbefragungen im Vergleich)

Abbildung 4 veranschaulicht die alltägliche Verkehrsmittelnutzung (Modal Split nach Wegen) für den Landkreis Cloppenburg im Vergleich zur Referenzkategorie „Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen“¹ sowie zu Deutschland insgesamt. Die Angaben stammen aus zwei unterschiedlichen Haushaltsbefragungen² und wurden jeweils mit ein Wegetagebuch an zu-

¹ Definiert als „Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mind. 50%, aber einer Einwohnerdichte unter 150 E./km², sowie Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50% mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mind. 100 E./km²“ (BBSR 2018)

² BMVI 2019 und Omnitrend 2020

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

fällig bestimmten Stichtag erfasst. Dabei wird deutlich, dass die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Landkreis Cloppenburg (55,7% als Fahrer, 16,2% als Mitfahrer) deutlich über dem gesamtdeutschen Niveau (43,0%, 14,0%) und auch höher als in anderen ländlichen Räumen Deutschlands (50,4%, 15,2%) liegt. Es ist also ein hohes Verlagerungspotential auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel vorhanden. Weiterhin auffällig ist der hohe Anteil des Radverkehrs, der mit 14,0% über den Werten in den Vergleichskategorien liegt. Insbesondere für eine ländliche Region ist dieser Wert bemerkenswert und wirft die Frage auf, wie Radverkehrsinfrastruktur und das ÖPNV-Angebot sinnvoll aufeinander abgestimmt werden können. Aus methodischer Sicht ist darauf hinzuweisen, dass für die Daten zur Verkehrsmittelnutzung im Landkreis Cloppenburg ein Vorbehalt geltend gemacht werden muss. Der niedrige Anteil an Fußwegen (9,9%) sowie die mit 2,1 Wegen pro Person und Tag geringe Mobilitätsrate, die in der zu Grunde liegenden Haushaltsbefragung ermittelt wurden, legen die Vermutung nahe, dass nicht alle Fußwege angegeben wurden und daher die Anteile der Auto-, Fahrrad- sowie der ÖPNV-Nutzung leicht überschätzt worden sind. Es kann dennoch davon ausgegangen werden, dass im Vergleich zum Bundesschnitt im Landkreis Cloppenburg überdurchschnittlich oft auf das Auto und das Fahrrad zurückgegriffen wird.

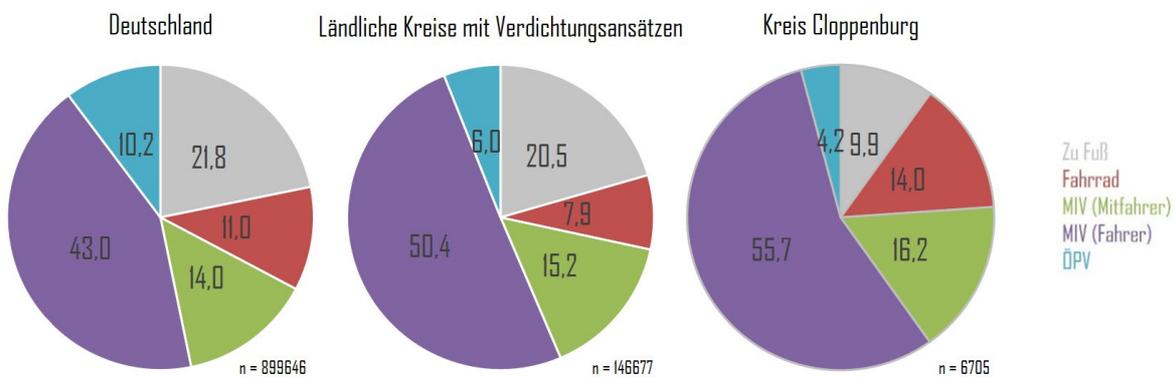


Abbildung 4: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) im Landkreis Cloppenburg im Vergleich. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020

Betrachtet man die Verkehrsmittelnutzung differenziert nach Wegezweck (Abbildung 5), so wird deutlich, dass die Autonutzung über alle drei Raumkategorien (Deutschland, ländliche Kreise, LK Cloppenburg) hinweg, jeweils auf dem Weg zur Arbeit am stärksten und im Bereich der Freizeitmobilität am geringsten ausgeprägt ist. Bei Einkaufswegen liegt die Autonutzung im Vergleich im mittleren Bereich. Bei Freizeitwegen spielen außerdem Fußwege und Pkw-Mitfahrten eine überdurchschnittlich große Rolle.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

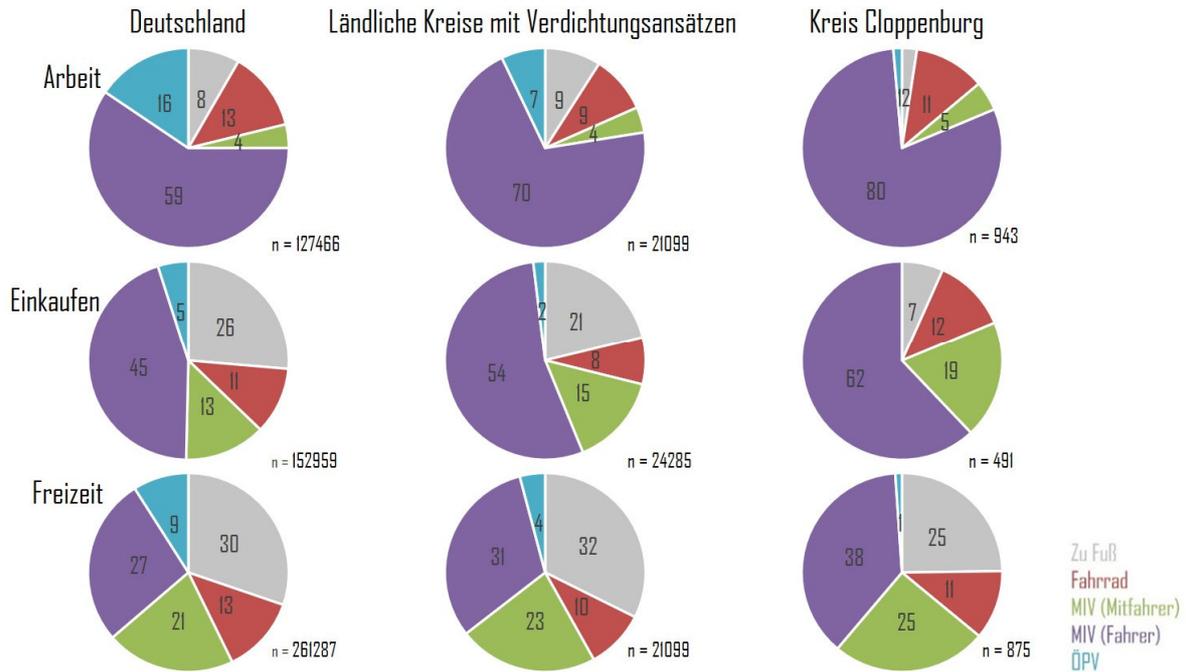


Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) nach Wegezweck. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020

Abbildung 6 zeigt die Anteile der Verkehrsmittelnutzung junger und älterer Menschen (14-20 Jahre bzw. älter als 65 Jahre) in den drei bekannten Raumkategorien. Dabei fällt auf, dass bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Landkreis Cloppenburg die Autonutzung durch einen vergleichsweise geringen Anteil an Selbstfahrten und einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Mitfahrten gekennzeichnet ist. Die Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen im Landkreis Cloppenburg zeigt dagegen im Vergleich zum Bundesschnitt und zu den ländlichen Landkreisen keine Auffälligkeiten. Auch bei diesen Analysen ist auf die bedingte Vergleichbarkeit der beiden Haushaltsbefragungen hinzuweisen.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

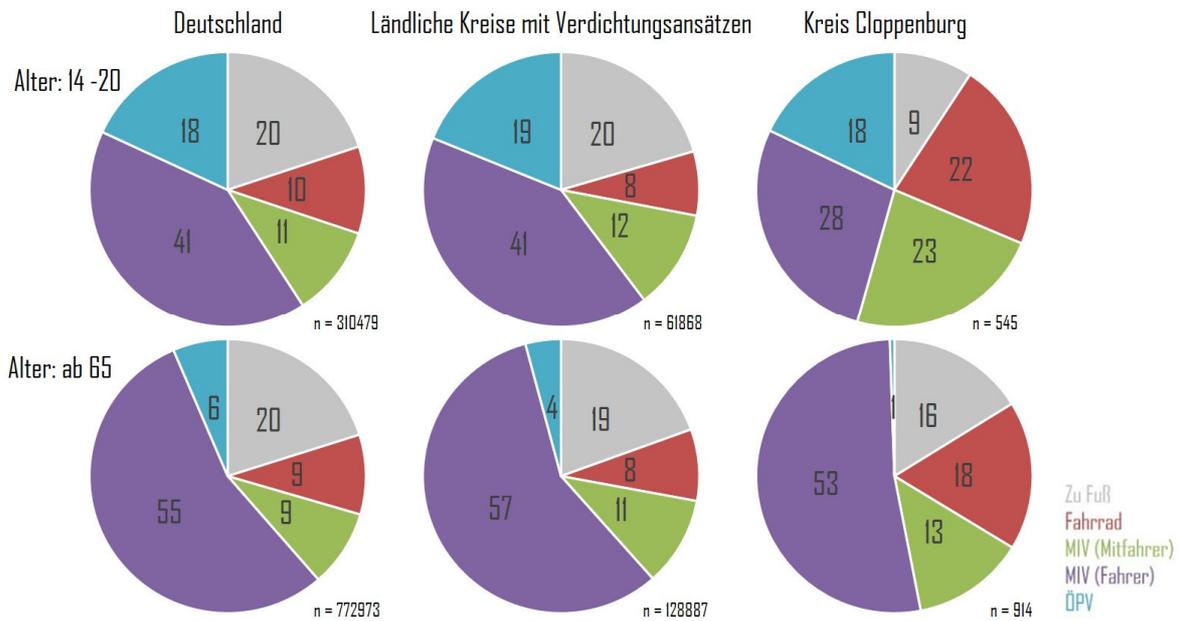


Abbildung 6: Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) für ausgewählte Altersklassen. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020

Um die ermittelten Häufigkeiten der Verkehrsmittelnutzung weiter zu verifizieren, wird nachfolgend zusätzlich auf die übliche Nutzung des Autos, des ÖPNV und des Fahrrades eingegangen. Im Unterschied zum Wegetagebuch werden die Probanden hier direkt nach der Häufigkeit ihrer Verkehrsmittelnutzung befragt. Diese Befragungsform ist hilfreich, weil sie die jeweiligen Verkehrsmittel für sich genommen erfasst und somit relative Verschiebungen in Folge der Untererfassung von Fußwegen vermieden werden können. Die Befragungsergebnisse bestätigen die Angaben aus den Wegetagebüchern im Grundsatz (Abbildung 7).

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

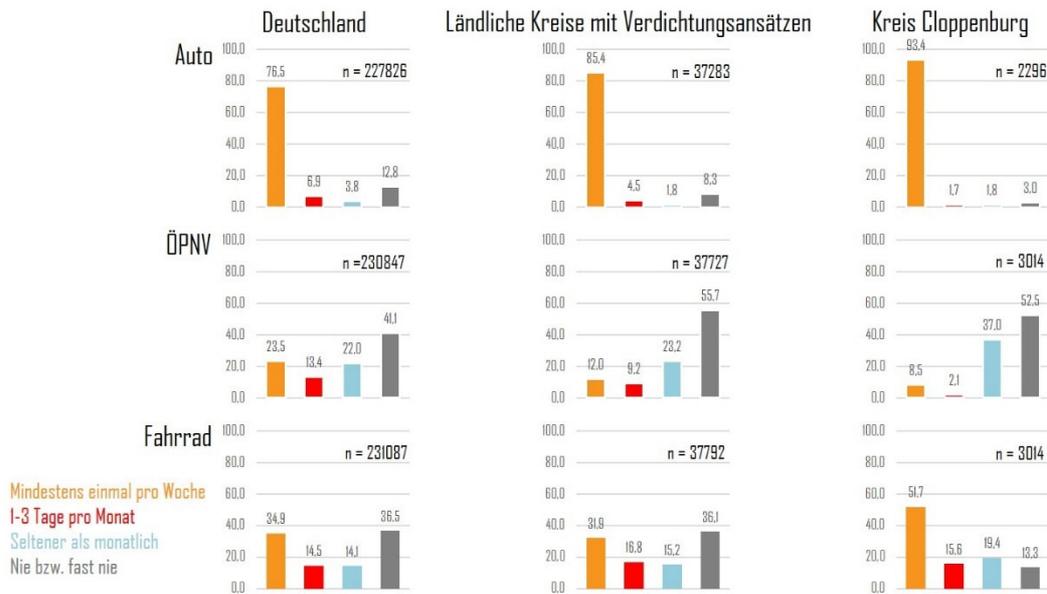


Abbildung 7: Übliche Verkehrsmittelnutzung. Quelle: BMVI 2019, Omnitrend 2020

Die Auto- und Fahrradnutzung sind im Landkreis Cloppenburg stärker ausgeprägt als im Bundesschnitt und auch im Vergleich zu den ländlichen Landkreisen. 92,4% der Befragten, greifen mindestens einmal pro Woche auf das Auto zurück, im Vergleich zu 76,5% und 85,4% in Deutschland insgesamt bzw. in den ländlichen Kreisen. Das Fahrrad wird im Landkreis Cloppenburg von 51,7% mindestens wöchentlich genutzt und damit deutlich häufiger als im Bundesschnitt (34,9%) und in den ländlich strukturierten Landkreisen (31,9%). Umgekehrt gilt für Bus und Bahn, dass sie weniger genutzt werden als in den Vergleichsräumen (8,5% mind. wöchentliche Nutzung im Vergleich zu 23,5% auf Bundesebene und 12,0% auf Ebene der ländlichen Kreise).

Die übliche Häufigkeit des zu Fuß Gehens wurde in der Befragung für den Landkreis Cloppenburg nicht abgefragt und kann daher auch nicht mit den bundesweiten Angaben verglichen werden.

2. Evaluation von moobil+: Erfolgsfaktoren und Hemmnisse

2.1 Verkehrsangebot

Neuregistrierungen

Die Neuregistrierungen im System von moobil+ schwanken seit Betriebsbeginn stark, gehen allerdings im Mittel kontinuierlich zurück. Insbesondere in den Kalenderwochen 27 und 33 2020 finden sich Steigerungen, die zunächst nicht zu erklären sind. Startete das System in Kalenderwoche 23 des Jahres 2020 noch mit 19 Registrierungen, gingen die durchschnittlichen wöchentlichen Neuregistrierungen seit Beginn des kostenpflichtigen Betriebs in Kalenderwoche 35 kontinuierlich zurück und bewegen sich seit Dezember 2020 bei unter fünf. In den ersten zehn Kalenderwochen des Jahres 2021 registrierten sich insgesamt elf neue Fahrgäste, durchschnittlich sind es seit Betriebsstart im Juni 2020 fünf Fahrgäste pro Woche (Abbildung 8).

Diese Zahlen beziehen sich auf Kundinnen und Kunden, die sämtliche Pflichtfelder bei der Anmeldung ausgefüllt haben und somit eine moobil+ Kundenkarte erhalten (,Vollregistrierung'). Die reale Zahl der Kundinnen und Kunden, die sich in jeder Woche im System neu registrieren lassen, ist vermutlich deutlich höher (,einfache Registrierung'). Da Anmeldungen, die lediglich Namen und Telefonnummer umfassen, nicht als Vollregistrierung gelten, werden die Kundinnen und Kunden mit einer ,einfachen Registrierung' in den zuvor genannten Zahlen nicht erfasst.

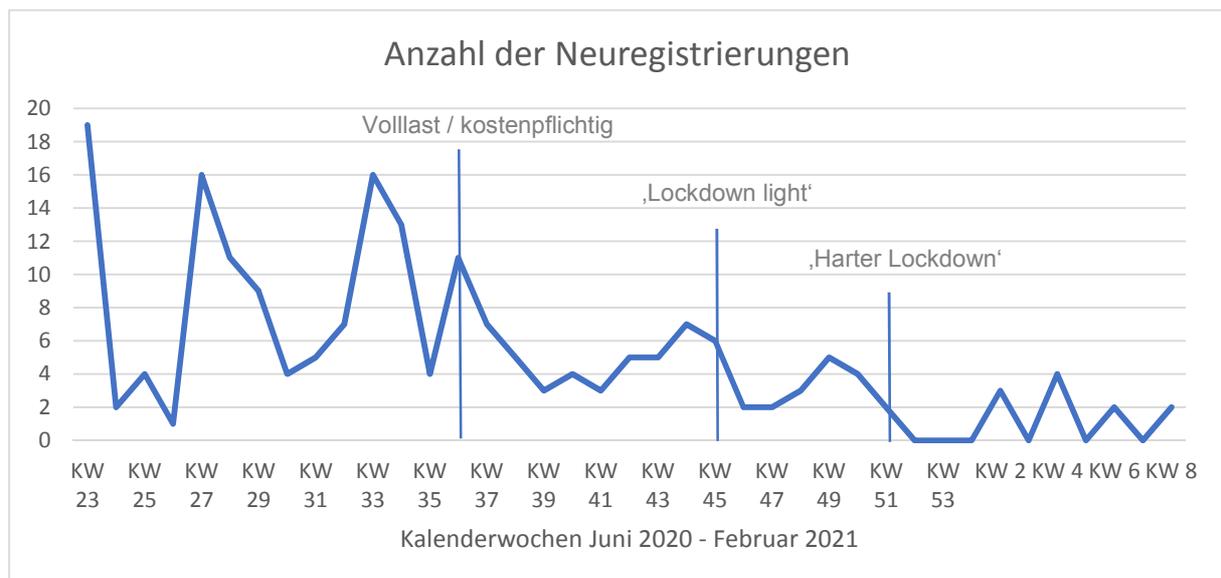


Abbildung 8: Neuregistrierungen für moobil+. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Linientouren

Die Daten der Linientourliste aus dem Buchungssystem ‚T.DiMo‘ geben u. a. Aufschluss über die zurückgelegten Fahrten im Linienbetrieb sowie die Personenanzahl, die eine Tour potenziell gebucht haben. Der Begriff ‚Tour‘ bezeichnet hier eine Fahrt zwischen zwei Haltestellen. Als ‚Linientour‘ werden hier alle Fahrten von Tourenstart-Haltestelle zur Tourenziel-Haltestelle erfasst. Als ‚gebucht‘ gelten Fahrten, die von registrierten oder anonymen Kundinnen und Kunden oder durch die Mobilitätszentrale in Auftrag gegeben wurden. Bucht kein Fahrgast eine Fahrt, wird diese durch das System automatisch in Auftrag gegeben, damit diese auf dem festen Linienweg stattfindet. In der Regel sind daher als Tourenstart-/Tourenzielhaltestellen die jeweils linienbezogenen (festen) Endhaltestellen erfasst. Auf manchen Linien sind die letzten Haltestellen Bedarfshalten, wie auf den Linien M01, M06 oder M10. Wird beispielsweise auf der Linie M01 keine Fahrt zur Bedarfsendhaltestelle ‚VLL Busbahnhof‘ in Westrhauderfehn gebucht, endet die Linientour in Strücklingen an der festen Endhaltestelle ‚Ort Niehaus‘. Bucht ein Fahrgast eine konkrete Fahrt, kann somit die Tourenstart-/Tourenzielhaltestelle abweichen. Daraus kann so auch abgeleitet werden, wie viele Kilometer die Linien von moobil+ mit und ohne Fahrgäste zurückgelegt haben. Die Betrachtung bezieht sich auf den Zeitraum vom 02.06.2020 – 28.02.2021.

Insgesamt wurden auf allen Linien 35.647 Touren gefahren. Durchschnittlich fanden so 2.742 Fahrten je Linie statt. Die meisten Touren erfolgten auf den Linien M09 und M13 mit jeweils 3.040, die wenigsten auf der Linie M07 mit 2.280. Dabei steuerten die moobil+-Fahrzeuge 191 Haltestellen als Start oder Ziel an, durchschnittlich 15 je Linie. Die meisten angefahrenen Haltestellen liegen mit 37 auf der M11, die wenigsten weist die M06 mit vier Haltestellen auf. Die Erhebung der Haltestellen erfasst alle regulären festen sowie gebuchten Start- und Endhaltestellen.

Im Weiteren erfolgte eine Filterung der Touren, bei denen mindestens eine Person im System als gebucht hinterlegt ist. Erfasst wurden somit sowohl im Voraus gebuchte Touren als auch Fahrten, bei denen Fahrgäste an festen Haltestellen ‚spontan‘ einsteigen. Das Fahrpersonal wurde im Vorfeld geschult, auch die ‚spontan‘ zusteigenden Fahrgäste zu erfassen. Insgesamt 9.948 Touren, dies sind 27,90 % aller Fahrten, sind somit mit mindestens einem Fahrgast durchgeführt worden. Die meisten dieser Touren fanden auf der Linie M05 statt (1.716, 64 % aller Touren mit mind. einem Fahrgast oder mehr), die wenigsten auf der M13 mit 7,96 % (242 Touren). Siehe hierzu Abbildung 9. Zu beachten ist, dass auf der Achse der M05 vormals kein Angebot bestand und diese Linie daher eine wichtige Lücke im ÖPNV-Netz geschlossen hat.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

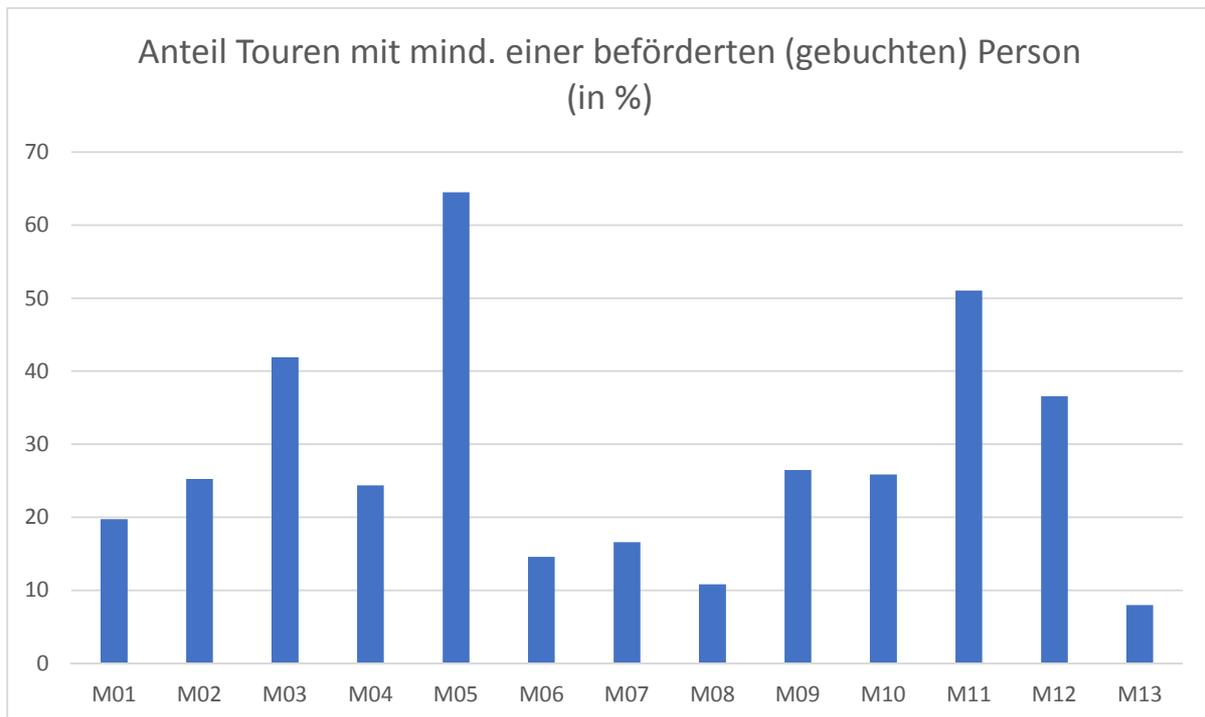


Abbildung 9: Anteil Touren mit min. einer beförderten Person. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Von den insgesamt 416.428 gefahrenen Kilometern wurden 123.613 km ohne Fahrgäste zurückgelegt. Dies entspricht einem Anteil von knapp 30 %. Der größte Teil entfällt dabei mit 14.675 von 37.330 km (39 %) auf die Linie M02, die wenigsten Kilometer ohne Fahrgäste wurden auf der M05 zurückgelegt (20 %, 11.445 von 56.707 km), siehe Abbildung 10. Insbesondere in den ersten Monaten nach Betriebsstart war die Präsenz der Fahrzeuge von moobil+ im öffentlichen Raum auch ein Marketinginstrument, um auf das neue Angebot hinzuweisen, unabhängig davon, ob die Fahrten mit oder ohne Fahrgäste durchgeführt wurden.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

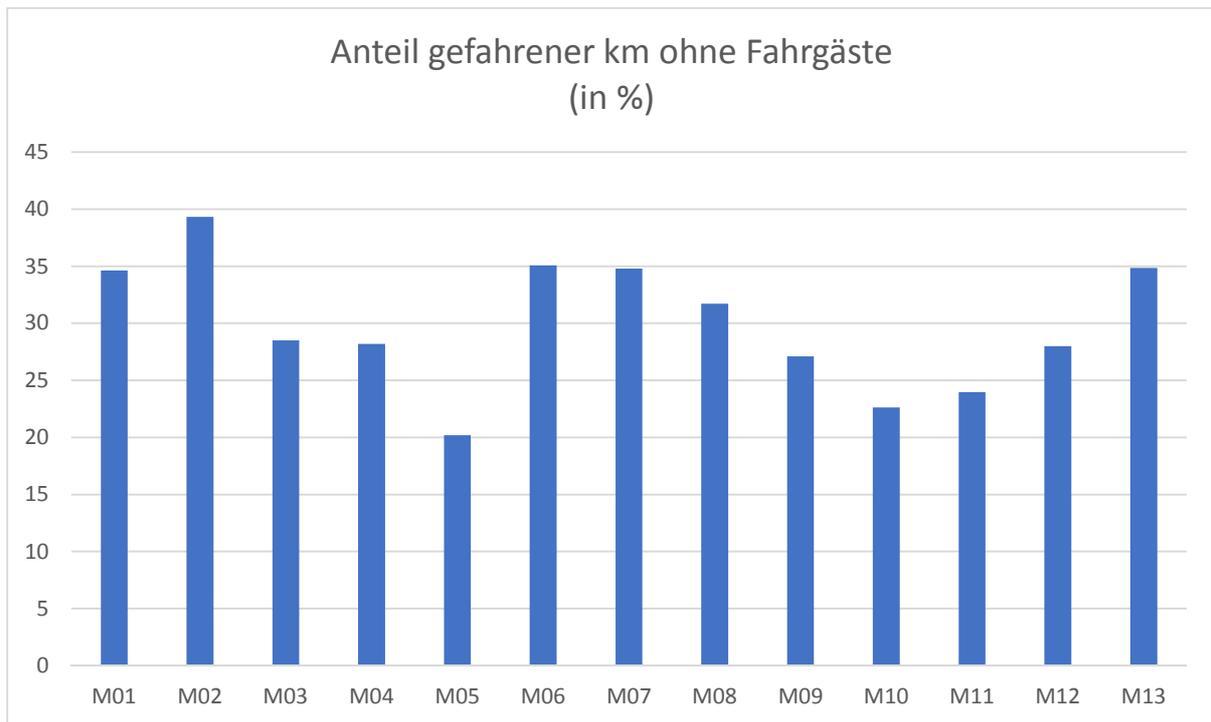


Abbildung 10: Anteil gefahrener Kilometer ohne Fahrgäste je Linie. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

2.1.1 Linienerfolg

Hinsichtlich der beförderten Fahrgäste können die 13 Linien von moobil+ in drei Gruppen unterteilt werden. Mit großem Abstand und im Durchschnitt mit mehr als 100 Fahrgästen pro Woche vom Start des Systems bis Ende des Jahres 2020 hebt sich die Linie M05 hervor, welche die Gemeinden Lindern und Molbergen erstmals mit Cloppenburg verbindet. Seit dem Beginn des Lockdowns am 16.12.2020 ist die Fahrgastzahl hier allerdings deutlich zurückgegangen und liegt allein auf die ersten zehn Kalenderwochen des Jahres 2021 bezogen bei 62 Fahrgästen je Woche.

Im mittleren Bereich hinsichtlich der Fahrgastzahlen (30-69 Fahrgäste im Durchschnitt) bewegen sich die Linien M03, M11 und M12. Ein gemeinsames Merkmal dieser drei Linien ist die direkte Anbindung der Mittelzentren Friesoythe (M03) und Cloppenburg (M11, M12). Auch die Cloppenburg anbindende Linie M10 zählte ursprünglich zu dieser Kategorie. Hier sind die Fahrgastzahlen mittlerweile auf durchschnittlich 27 je Woche zurückgegangen, davon durchschnittlich 14 je Woche bezogen auf die ersten zehn Kalenderwochen 2021. Auch auf den Linien M11 und M12 gingen die Fahrgastzahlen zurück, auf der Linie M03 konnten sie ungefähr gehalten werden. Insgesamt gesteigert werden konnten seit dem letzten Bericht die Fahrgastzahlen auf den Linien M02 und M09.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Mit im Schnitt neun bzw. zwölf Fahrgästen pro Woche sind die Linien M13 und M08 die bislang am wenigsten erfolgreichen Linien. Zusammen mit den Linien M06 und M07 fallen hier vier Linien mit durchschnittlich weniger als 20 wöchentlichen Fahrgästen auf, die alle in den südlichen Gemeinden des Landkreises ohne direkte Anbindung an das Mittelzentrum Cloppenburg verkehren (Abbildung 11 und Tabelle 1).

Auffällig hinsichtlich der zeitlichen Verteilung ist der Rückgang der Fahrgastzahlen zum Zeitpunkt der Umstellung auf den kostenpflichtigen Betrieb, wobei sich beispielsweise die M11 in diesem Zeitraum gegenüber anderen Linien steigern konnte. Besonders drastisch fällt der Rückgang auf der Linie M03 aus. Nach einem anfänglichen weiteren Rückgang zu Beginn des ‚Lockdown-Light‘ im November 2020 stiegen die Fahrgastzahlen zum Ende desselben Monats wieder an. Die Auswirkungen des harten Lockdowns ab 16.12.2020 in der Kalenderwoche 51 wirkten sich vor allem auf die Fahrgastzahlen der Linie M05 aus. Insgesamt scheint es allerdings seit Februar 2021 auf vielen Linien wieder leicht aufwärtszugehen.

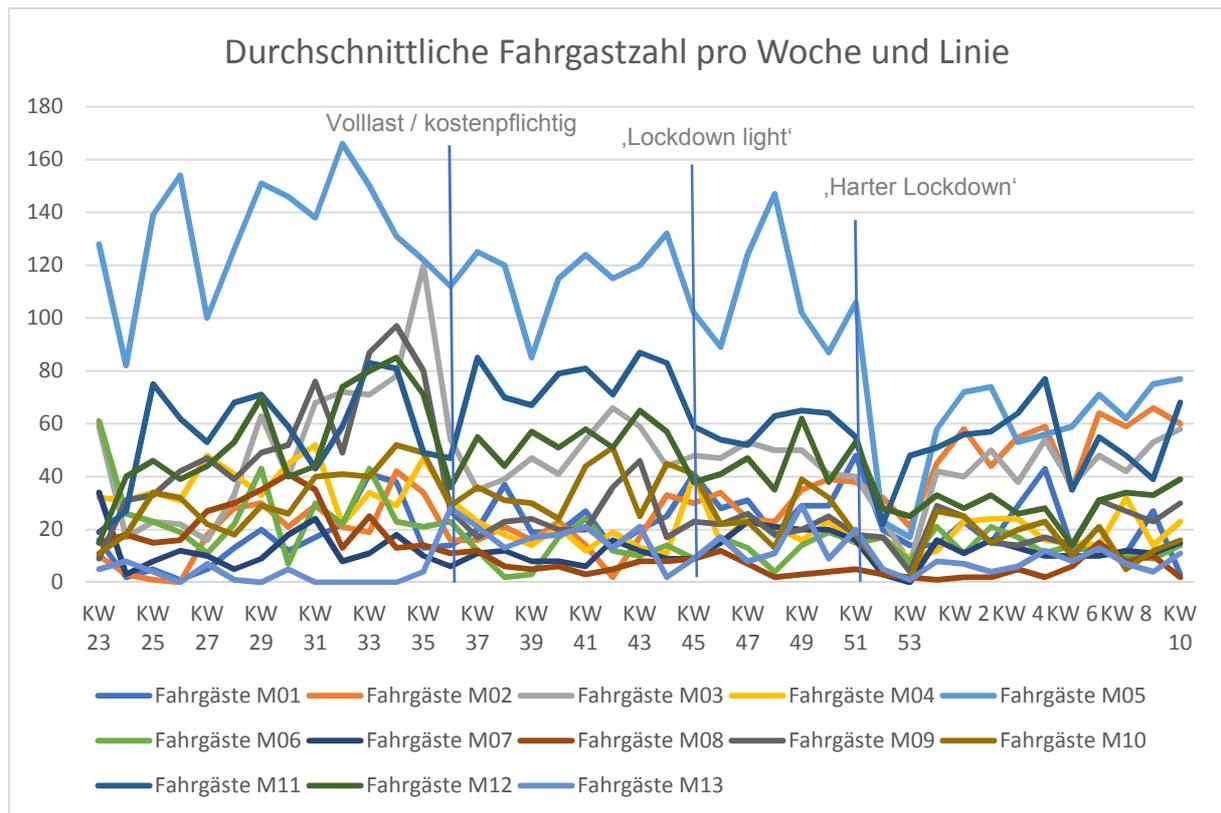


Abbildung 11: Durchschnittliche wöchentliche Fahrgastzahlen je Linie. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Tabelle 1: Die erfolgreichsten Verbindungen nach Fahrgastzahlen. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

5-29 Fahrgäste	30-69 Fahrgäste	Mehr als 100 Fahrgäste
Durchschnittliche Fahrgastzahlen je Woche, KW 23 2020-KW 10 2021		
<p>M13 (Warnstedt – Lastrup – Kneheim) – 9 FG</p> <p>M08 (Calhorn – Essen – Broksteek) – 12 FG</p> <p>M07 (Ehren – Löningen – Winkum) – 12 FG</p> <p>M06 (Kleinenging – Lindern – Löningen) – 18 FG</p> <p>M01 (Westrhauderfehn – Ramsloh – Sedelsberg) – 21 FG</p> <p>M04 (Hülsberg – Bösel – Friesoythe) – 25 FG</p> <p>M10 (Kellerhöhe – Cloppenburg – Ambühren) – 27 FG</p>	<p>M02 (Reekenfeld – Barßel – Harkebrügge) – 30 FG</p> <p>M09 (Beverbruch – Garrel – Cloppenburg) – 32 FG</p> <p>M12 (Bakum – Cappeln – Cloppenburg) – 45 FG</p> <p>M03 (Ahrensdorf – Friesoythe – Thülsfeld) – 48 FG</p> <p>M11 (Langförden – Emstek – Cloppenburg) – 52 FG</p>	<p>M05 (Lindern – Molbergen – Cloppenburg) – 104 FG</p>

Gemeinsam ist den drei hinter der Linie M05 nach Fahrgastzahlen stärksten Linien M03, M11 und M12, dass diese neben der Anbindung eines Mittelzentrums Relationen bedienen, die bislang mit Lokallinien und nicht umsteigefrei befahren werden konnten. Alle Linien mit geringen Fahrgastzahlen binden nur Grundzentren (M01, M02, M06, M07, M13) oder den peripher gelegenen Bahnhof Essen (Oldenburg) (M08, M13) an (Abbildung 12).

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg



Abbildung 12: Erfolg nach Fahrgastzahlen im Liniennetz moobil+. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von <https://www.moobilplus.de/fahrinfo>

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Buchungen

Hinsichtlich der Buchungen und Ticketverkäufe lassen sich in den Kalenderwochen 29, 31, 40 und 44 im Jahr 2020 eine gestärkte Nachfrage ablesen. Insbesondere in Kalenderwoche 40 konnte mit 1.030 verkauften Tickets aus 955 Buchungen der bisherige Höchststand erreicht werden. Nach der Kalenderwoche 49 des vergangenen Jahres brechen die Ticketverkäufe aufgrund des Lockdowns ein und haben sich bislang nicht erholen können (vgl. Abbildung 13). Ein Großteil der Buchungen (über 80 %) erfolgte über die Mobilitätszentrale, jeweils 10 % der Buchungen erfolgten anonym oder über eine Selbstbuchung. Auch anonyme Buchungen können über die Mobilitätszentrale erfolgen. Insgesamt zeigt sich hierdurch die große Bedeutung der Mobilitätszentrale als zentrale Schnittstelle. Weniger beliebt war die Mobilitätszentrale als besuchbare Anlaufstelle. Kamen im Jahr 2020 noch durchschnittlich drei Fahrgäste pro Woche zum Pingel Anton 23 in Cloppenburg, waren es in den ersten zehn Wochen des Jahres 2021 zusammengerechnet drei. Die meisten Kundenbesuche fanden in Kalenderwoche 37 statt. 13 Fahrgäste ließen sich vor Ort beraten.

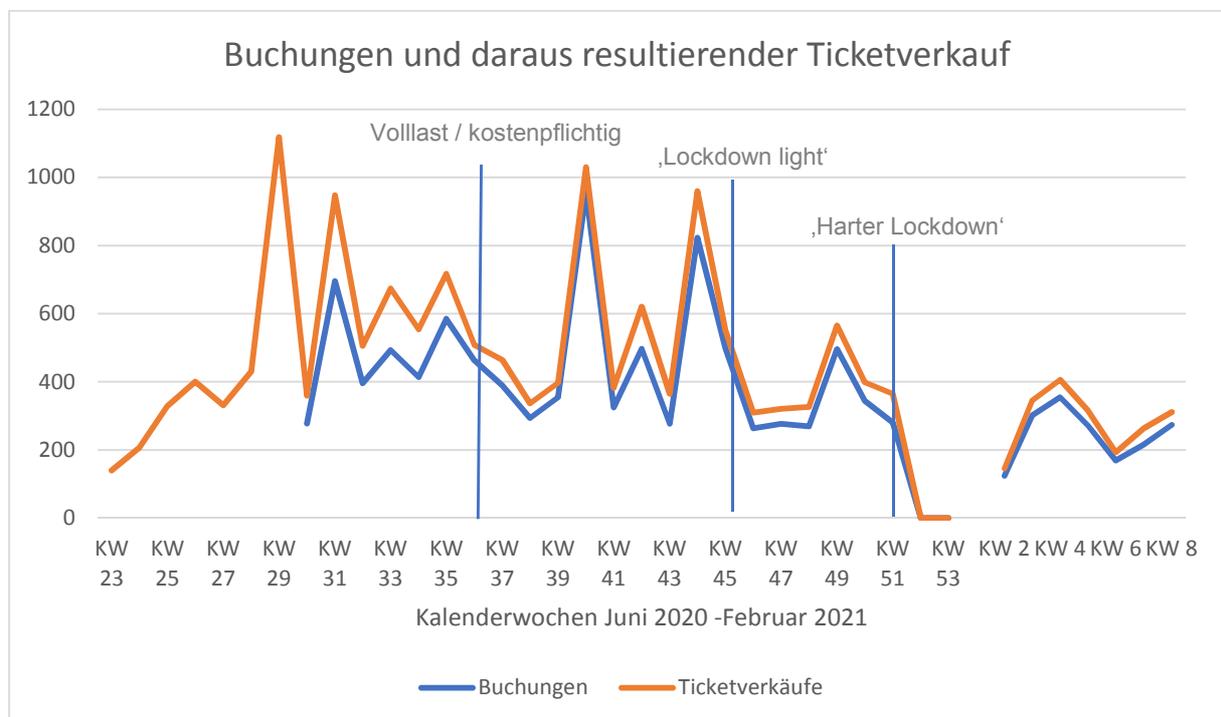


Abbildung 13: Buchungen und Ticketverkäufe. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Besetzungsgrad

Der Besetzungsgrad zeigt, wie viele Personen durchschnittlich pro Woche in den Fahrzeugen von moobil+ mitfahren. Im ersten Betriebsjahr lag die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge aller Linien bei 0,5 Personen. In den ersten zehn Kalenderwochen des Jahres 2021 sank dieser Wert coronabedingt auf 0,4. Berücksichtigt werden müssen hierbei allerdings die unterschiedlichen Besetzungsgrade der jeweiligen Linien. So erzielte die Linie M05 eine durchschnittliche Besetzung von 1,6 im Jahr 2020, die höchste Auslastung konnte auf dieser Linie mit 2,37 Personen in Kalenderwoche 32 erreicht werden. Auch die Linie M11 (2020: 0,9), M03 (2020: 0,8) und M12 (2020: 0,7) erreichten hier vergleichsweise gute Ergebnisse. Demgegenüber stehen äußerst geringe durchschnittliche Besetzungsgrade im ersten Betriebsjahr von 0,4 (M04, M09, M10), 0,3 (Linien M01, M02), 0,2 (M06, M07, M08) oder gar 0,1 (M13). Während die durchschnittliche Besetzung der Fahrzeuge in den ersten zehn Kalenderwochen 2021 auf den meisten Linien weiter gesunken ist, steigerte sie sich bei den Linien M02 (von 0,3 auf 0,7) und M13 (leichter Anstieg, verbleibt bei 0,1) (Abbildung 14).

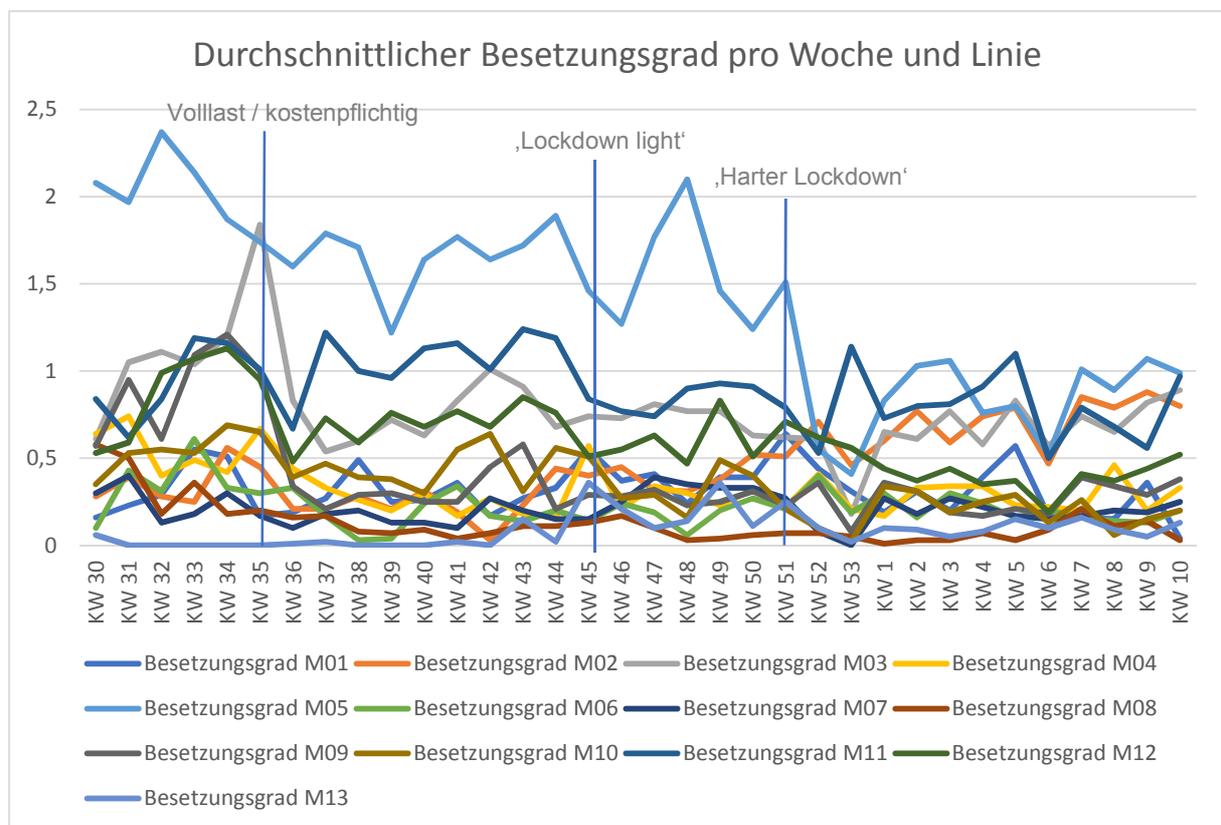


Abbildung 14: Besetzungsgrad pro Woche und Linie. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Erfolg von Haltestellen

Die meisten der 9.948 gebuchten Linientouren mit einer oder mehr Person(en) starteten am Bahnhof Cloppenburg (2.294). Dort verkehren fünf Linien (M05, M09, M10, M11 und M12). Davon entfallen die meisten Fahrten (857) auf die Linie M05, gefolgt von 524 Touren auf der Linie M11. Die am zweit häufigsten genutzte Starthaltestelle ist die Postagentur in Lindern der Linien M05 und M06 mit 614 Tourenstarts, von denen 474 auf die Linie M05 entfallen. 105 Haltestellen dienten weniger als 10-mal als Start im betrachteten Zeitraum. Tabelle 2 enthält die Haltestellen mit den meisten Tourenstarts mit einer oder mehr Person(en). Alle Haltestellen in dieser Auflistung, mit Ausnahme von ‚Lindern, Postagentur‘, sind feste Haltestellen. Abbildung 15 zeigt die räumliche Verteilung im Kreis.

Tabelle 2: Die erfolgreichsten Haltestellen nach Tourenstarts. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Haltestellenbezeichnung	Anzahl der gebuchten Tourenstarts	
02.06.2020-26.02.2021, Tourenstarts mit über 200 Buchungen mit mindestens einem gebuchten Fahrgast		
Cloppenburg Bahnhof	2.294	M05: 857, M09: 417, M10: 67, M11: 524, M12: 429
Lindern, Postagentur (Bedarfhaltstelle)	474	M05: 474, M06: 140
Friesoythe, Ellerbrockerstraße	368	M04
Garrel, Abzweig Bösel	338	M09
Friesoythe, Hansaplatz	299	M03
Peheim, Molberger Str.	299	M05
Cappeln, Marktplatz	277	M12
Emstek, Grundschule	273	M11
Elisabethfehn, Schule Süd	267	M02
Ellerbrock, Grotegeers	252	M03
Cloppenburg, Marktplatz	222	M10
Barßel, Bahnhof	205	M02
Strücklingen, Ort Niehaus	203	M01
Bösel, Katholische Kirche	203	M04

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Die erfolgreichsten Haltestellen nach gebuchten Zielen sind in großen Teilen identisch zu den beliebtesten Tourenstart-Haltestellen. Auch als Zielhaltestelle ist der Bahnhof in Cloppenburg die wichtigste Haltestelle im Netz. Auf sie entfallen 2.175 der Fahrten der 9.948 von Fahrgästen gebuchten und gefahrenen Touren. An zweiter Stelle folgt auch hier ‚Lindern, Postplatz‘ der Linien M05 (499) und M06 (117). Teil dieses Rankings sind auch Haltestellen, die eine höhere Bedeutung als Ziel denn als Start haben. So wurde beispielsweise die Haltestelle ‚Böen, Eichenallee‘ der Linie M07 von 219 Touren mit einer oder mehr Person(en) als Ziel angefahren, als Starthaltestelle diente sie nur 140-mal. Alle Zielhaltestellen des Rankings des ersten Zwischenberichts sind auch in der aktualisierten Auflistung von Tabelle 3 enthalten. Als bedeutsame Bedarfshaltestelle ist neben ‚Lindern, Postagentur‘ auch ‚Bakum, Rathaus‘ im Kreis Vechta enthalten. Alle anderen Haltestellen werden fest angefahren. Abbildung 15 zeigt, wie bereits erwähnt, die räumliche Verteilung.

Tabelle 3: Die erfolgreichsten Haltestellen nach Tourenzielen. Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von 'T.DiMo'

Haltestellenbezeichnung	Anzahl der gebuchten Tourenziele	
02.06.2020-26.02.2021, Tourenziele mit über 200 Buchungen mit mindestens einem gebuchten Fahrgast		
Cloppenburg Bahnhof	2.294	M05: 859, M09: 388, M10: 56, M11: 484, M12: 388
Lindern, Postagentur (Bedarfshaltestelle)	474	M05: 499, M06: 117
Garrel, Abzweig Bösel	341	M09
Friesoythe, Hansaplatz	304	M03
Friesoythe, Ellerbrockerstraße	280	M04
Peheim, Molberger Str.	277	M05
Cloppenburg, Marktplatz	254	M10
Bösel, Katholische Kirche	241	M04
Emstek, Grundschule	233	M11
Böen, Eichenallee	219	M07
Cappeln, Marktplatz	219	M12
Bakum (Kreis Vechta) Rathaus (Bedarfshaltestelle)	207	M12
Ellerbrock, Grotegeers	206	M03
Löningen, Bahnhof	203	M06
Barßel, Bahnhof	200	M02

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg



Abbildung 15: Die erfolgreichsten Start- und Zielhaltestellen nach Linientouren mit mind. einem gebuchten Fahrgast. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von <https://www.moobilplus.de/fahrinfo>

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Fahrtenwunschtouren

Die Fahrtenwunschliste des Buchungssystems enthält alle gefahrenen Touren zwischen zwei Haltestellen vom 02.06.2020 – 28.02.2021. Dies sind insgesamt 53.251. Erfasst werden hier also im Vergleich zu den ‚Linientouren‘ alle Touren zwischen zwei Haltestellen. Dies können somit auch mehrere ‚Fahrtenwunschtouren‘ innerhalb einer Linientour sein. Dabei ist im System hinterlegt, ob die Fahrtenwunschtouren gebucht wurden, für wie viele Personen gebucht wurde und wie viele Personen schlussendlich gefahren sind. Wie oben beschrieben erfolgt ein automatischer Auftrag durch das System – und somit auch ein Fahrtenwunsch – wenn kein Fahrgast bucht. Fahrten ohne Vorabbuchung zwischen festen Haltestellen werden durch das Fahrpersonal erfasst.

Beispiel:

Am 02.06.2020 wurde die Linientour mit der ID 451428 auf der Linie M01 gefahren. Für diese Linientour, die sich von ‚Westrhauderfehn, VLL Busbahnhof‘ bis ‚Sedelsberg, Koloniestraße/Blumenstraße‘ erstreckt, sind insgesamt Fahrtenwünsche für drei Personen erfasst, die hier auch mitgefahren sind. Diese Tour wurde in der Linientourliste als auch in den darauf aufbauenden Auswertungen einmal erfasst. Innerhalb der Fahrtenwunschliste ist diese Linientour dreimal hinterlegt:

- Ein Fahrtenwunsch für die Strecke ‚Westrhauderfehn, VLL Busbahnhof‘ nach ‚Sedelsberg, Koloniestraße/Blumenstraße‘ für eine Person
- Ein Fahrtenwunsch für die Strecke ‚Westrhauderfehn, VLL Busbahnhof‘ nach ‚Sedelsberg, Koloniestraße/Blumenstraße‘ für zwei Personen
- Ein (automatisch generierter) Fahrtenwunsch für die Strecke ‚Strücklingen, Ort Niehaus‘ nach ‚Scharrel, Grundschule‘ (ohne gebuchte Fahrgäste)

Für die Auswertung der erfolgreichsten Start- und Zielhaltestellen nach Linientourliste werden die Haltestellen ‚Westrhauderfehn, VLL Busbahnhof‘ und ‚Sedelsberg, Koloniestraße/Blumenstraße‘ jeweils einmal erfasst. Für die Auswertung der erfolgreichsten Relationen nach Fahrtenwunschliste wird die Verbindung zwischen diesen beiden Haltestellen zweimal gewertet. Die nicht gebuchte Fahrt zwischen Strücklingen und Scharrel geht nicht in die Auswertung ein, da diese von keinem Fahrgast gebucht wurde. Aus diesem Grund bestehen mehr Verbindungen nach Fahrtenwunschliste als nach Linientourliste.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Die folgende Auswertung bezieht sich auf den oben genannten Zeitraum und beinhaltet alle Fahrtenwunschtouren, die von mindestens einer Person gefahren wurden. Insgesamt sind dies 13.704 mit Fahrgästen gebuchte und zurückgelegte Fahrtenwünsche (26 % aller Fahrtenwunschtouren). Die anderen ‚Fahrtenwunschtouren‘ beziehen sich auf automatisch vom System gebuchte Touren (wie oben im Beispiel Reststrecken oder die gesamte Strecke), wenn diese nicht gebucht wurden. Die nachgefragtesten Relationen mit über 100 Buchungen sind in Tabelle 4 und Abbildung 16 dargestellt. Insgesamt 764 Fahrtenwunschtouren wurden unter 10-mal nachgefragt.

Bei den nachgefragtesten Touren dominieren Verbindungen von und nach Cloppenburg. An erster Stelle steht dabei die M05-Verbindung ‚Cloppenburg, Marktplatz‘ zur Postagentur in Lindern. Auch weitere M05-Verbindungen sind entsprechend stark nachgefragt. Von insgesamt 29 Verbindungen mit über 100 Fahrtenwünschen sind acht dieser gebuchten und gefahrenen Touren Fahrten auf der M05. Die erste Relation außerhalb Cloppenburgs steht an achter Stelle: Die Verbindung der Linie M04 ‚Bösel, Katholische Kirche‘ zum Hansaplatz in Friesoythe wurde insgesamt 239-mal gebucht und gefahren. Weitere relevante Verbindungen außerhalb Cloppenburgs sind ‚Löningen, Bahnhof‘ – ‚Lewinghausen, Siedlung‘ mit 173 Fahrtenwünschen (M07) und ‚Bühren, Fernbusbahnhof/Autohof‘ – ‚Emstek, Kindergarten St. Maria Gorretti‘ mit 159 Fahrten (M11). Bis auf die Linien M06, M08 und M13 sind alle Linien mit mindestens einer Verbindung enthalten, die über 100-mal gebucht und gefahren wurde.

Das Bild aus der Analyse der Fahrtenwunschtouren wird durch Aussagen aus den Interviews mit Fahrgästen und Projektbeteiligten des moobil+ Angebotes weitgehend bestätigt. Insbesondere Linien mit kurzen Laufwegen, die sich meist auf nur eine Gemeinde beschränken, werden als wenig attraktiv beschrieben, wie das nachfolgende Zitat beispielhaft veranschaulicht:

„Der Weg ist einfach zu kurz (...) das sind drei Kilometer oder was, hinter Löningen und drei Kilometer vor Löningen. (...) Wir fahren von Borkhorn nach Böen, stehen da, warten eine halbe Stunde (...) oder 50 Minuten (...) und fahren dann wieder zurück.“ (B2)

Ähnliche Einschätzungen beziehen sich auch für die moobil+ Linien in Lastrup (M13)³ und Essen (M08) (VU2 und 4). Der Erfolg von vergleichsweise stark nachgefragten Linien wird dagegen auch in den Gesprächen häufig auf die Ermöglichung gemeindeübergreifender Fahrten sowie insbesondere auf die Anbindung von Cloppenburg und Friesoythe zurückge-

³ Die qualitativen Interviews wurden vor der Fahrplanänderung der M13 am 15.03.2021 geführt. Daher kann diese Veränderung im vorliegenden Bericht nicht berücksichtigt werden.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

führt, wie nachfolgend anhand der Einschätzung zur zukünftigen Entwicklung der Linie M05 deutlich wird:

„Da wird ein bisschen was draufkommen, das glaube ich schon, weil ich könnte mir auch zum Beispiel vorstellen, dass dieser Bus M05 nach Cloppenburg auch noch deutlicher frequentiert werden würde.“ (VU1)

Entsprechend wurde in den Gesprächen vergleichsweise oft der Wunsch nach zusätzlichen gemeindeübergreifenden moobil+ Linien geäußert, etwa von Strücklingen nach Elisabethfehn und weiter nach Friesoythe oder von Lindern nach Lastrup sowie von Lönigen nach Essen (Oldenburg) und weiter nach Quakenbrück im Landkreis Osnabrück. Diese in den Gesprächen vorgebrachten Vorschläge waren, zusammen mit weiteren Rückmeldungen an die Mobilitätszentrale, Grundlage für eine Prüfung der genannten Verbindungen hinsichtlich Realisierbarkeit und Vereinbarkeit mit dem moobil+ Feinkonzept (plan:mobil 2019) (vgl. Tab. A1-A3 im Anhang).

Die in den Gesprächen genannten gemeindeübergreifenden Verbindungen lassen sich in radial auf die Mittelzentren Cloppenburg und Friesoythe ausgerichtete Linien, tangentielle Verbindungen zwischen Grundzentren (z.B. Bösel-Garrel und Lindern-Lastrup) sowie die Anbindung an Mittelzentren im benachbarten Landkreis Vechta und der Stadt Quakenbrück unterteilen. Alle hier aufgeführten Verbindungen wurden jeweils in mehreren Gesprächen als wünschenswert genannt. Es ist festzuhalten, dass einige der genannten Relationen eine Konkurrenz zu Regionalbuslinien darstellen und damit im Widerspruch zum Grundgedanken von moobil+ als zweiter Netzebene stehen würden. Andere Verbindungen (z.B. Bösel-Garrel und Lindern-Lastrup) würden weiterhin die angedachte Zubringerfunktion zu den Regionalbuslinien erfüllen.

Tabelle 4: Die erfolgreichsten Verbindungen nach Fahrtenwünschen. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Relation	Linie	Anzahl der gebuchten und von mind. einer Person gefahrenen Fahrtenwünsche
Cloppenburg, Marktplatz - Lindern, Postagentur	M05	556
Cloppenburg, Bahnhof - Emstek, Grundschule	M11	517
Bakum (Kr Vechta) Rathaus - Cloppenburg, ZOB	M12	466
Cloppenburg, ZOB - Lindern, Postagentur	M05	411

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Cloppenburg, Bahnhof - Lindern, Postagentur	M05	350
Cloppenburg, ZOB – Peheim, Elbers	M05	329
Cloppenburg, Bahnhof - Garrel, Süd	M09	297
Bösel, Kath. Kirch - Friesoythe, Hansaplatz	M04	239
Cloppenburg, Marktplatz - Molbergen, Ort	M05	192
Cloppenburg, Marktplatz - Molbergen, Am Schützenplatz	M05	183
Cloppenburg, ZOB - Cappel, Marktplatz	M12	177
Löningen, Bahnhof - Lewinghausen, Siedlung	M07	173
Cloppenburg, Oster-/Mühlenstr - Kellerhöhe, Schützenplatz	M10	162
Cloppenburg, Bahnhof - Molbergen, Am Schützenplatz	M05	159
Cloppenburg, Bahnhof - Garrel, Kirche	M09	159
Bühren, Fernbusbahnhof/Autohof - Emstek, KIGA St. Maria Goretti	M11	159
Cloppenburg, Schulzentrum Lehastraße - Galgenmoor, Dümmerstr.	M10	154
Cloppenburg, ZOB - Molbergen, Am Schützenplatz	M05	146
Cloppenburg, Bahnhof – Emstek, Rotkelchenweg/Zum Winkel	M11	143
Ramsloh, Friedhofstrasse/Dr.-Jünemann-Strasse - Sedelsberg, Muddeberg	M01	140
Friesoythe, Ellerbrockerstr. - Kamperfehn, Dorfplatz	M03	135
Ramsloh, Ostermoorstraße - Westrhauderfehn, VLL Busbahnhof	M01	133
Evenkamp, Schule – Löningen, Schwedenweg/Am Stockkamp	M07	127
Elisabethfehn, Oltmann-Streng-Str/Gebhardtstr - Harkebrügge, Schule	M02	120
Ellerbrock, Sportplatzstraße - Friesoythe, Ellerbrockerstr.	M03	118
Cloppenburg, Bahnhof - Garrel, Abzw. Bösel	M09	114
Cloppenburg, Marktplatz - Emstekerfeld, Efeustr.	M10	109
Cappel, KIGA St. Peter u. Paul - Cloppenburg, ZOB	M12	106
Cloppenburg, Bahnhof - Halen, Grundschule	M11	104

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg



Abbildung 16: Die erfolgreichsten Verbindungen nach Fahrtenwünschen im Liniennetz von moobil+. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von <https://www.moobilplus.de/fahrinfo>

Tickets und transportierte Gegenstände

Die gebuchten und gefahrenen Fahrtenwünsche im ausgewählten Zeitraum wurden vorrangig mit Erwachsenen-Tickets bestritten (47 % aller Tickets). Die darüber hinaus meist genutzten Ticketarten sind das Schüler-/Azubiticket mit 16 % und die Tageskarte für Erwachsene mit 11 % Anteil. Während der Anteil von Erwachsenen-Monatskarten bei ca. 7 % liegt, liegt der Anteil anderer relevanter Ticketarten zwischen 1 und 3 % bezogen auf die gebuchten und gefahrenen Relationen. Dies sind das Schwerbehindertenticket (3 %), das Ticket für Kinder unter 3 (2,7 %), das Ticket für Kinder zwischen 3 und 11 (2 %) und die Monatskarte für Schülerinnen und Schüler (1,7 %). Alle anderen Ticketarten, beispielsweise die Wochenkarte für Schülerinnen und Schüler, das Semesterticket oder die verschiedenen Angebotsformen des Niedersachsentickets weisen jeweils Anteile von unter 1 % auf. Zu beachten ist, dass diese Auswertung die ‚Bestpreis-Garantie‘ nicht mit einbezieht und so möglicherweise auch andere Ticketarten für die abschließenden Abrechnungen maßgeblich waren.

Bezogen auf die Fahrtenwünsche lässt sich auch aufzeigen, wann Fahrgäste Gegenstände mit moobil+ transportiert haben. Insgesamt wurden 481 Fahrräder, 330 Kinderwagen, 170 Buggys und 92 Rollatoren zwischen Juni 2020 und März 2021 auf gebuchten und gefahrenen Relationen mitbefördert. Ein Schwerpunkt bei den Fahrrädern liegt mit 135 Transporten auf der Linie M01, gefolgt von der M05 mit 111 und der M11 mit 92. Kinderwagen und Buggys nehmen die Fahrgäste bevorzugt mit auf den Fahrten der Linie M02 (123 Transporte), gefolgt von 103 auf der Linie M05. Die Linie M06 transportierte insgesamt 87 Kinderwagen und Buggys auf den gebuchten Fahrten. Rollatoren wurden hauptsächlich auf der Linie M05 (45) mitgenommen.

2.1.2 Bedarfsorientierter Linienverkehr

Charakteristisch für das moobil+ Angebot ist der sogenannte Richtungsbandbetrieb, d. h. die Kombination aus Linienverkehr und Bedarfsorientierung. Bestimmte Haltestellen werden immer angefahren, andere nur bei Bedarf, d. h., wenn mit einer Buchung über die Mobilitätszentrale oder über die moobil+ App ein Haltewunsch angemeldet wird.

Der Anteil der Bedarfsfahrten ist insbesondere auf den stärker frequentierten Linien vergleichsweise hoch. So finden die relativ gesehen meisten Bedarfsfahrten mit ca. 41 % auf der Linie M05 statt, gefolgt von den Linien M03 und M11 (beide über 30 % der Fahrten). Während auf den Linien M02, M10 und M12 noch über 20 % der Verkehre als Bedarfsfahrten gefahren werden, liegen die Anteile bei allen anderen Linien unter 20 %. Den geringsten

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Anteil hat die Linie M13 mit ca. 1 % Bedarfsfahrten (Abbildung 17). Zur Ermittlung der Gründe für den Zusammenhang zwischen Linienerfolg und dem Anteil an Bedarfsfahrten sind weitere Informationen, Gespräche und Analysen notwendig.

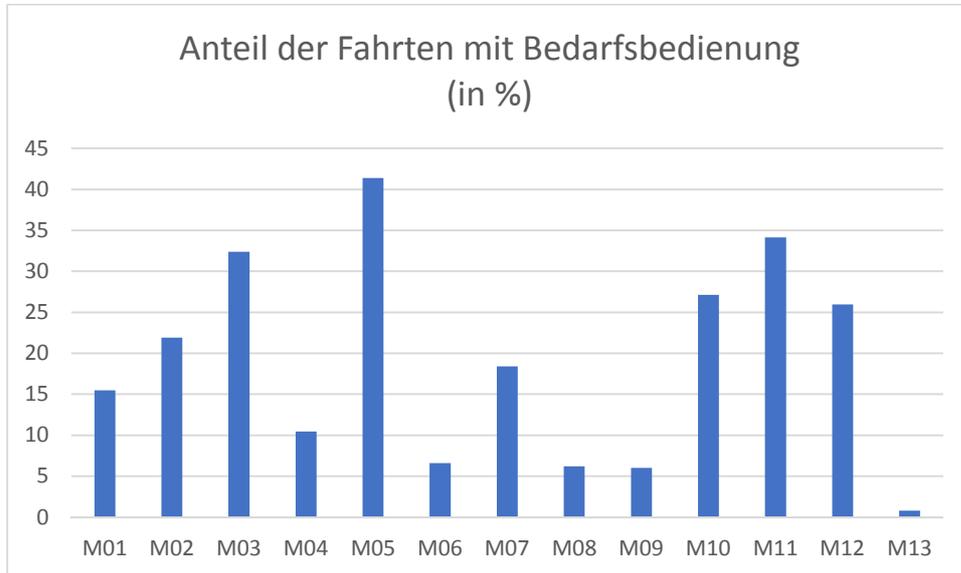


Abbildung 17: Anteil der Bedarfsfahrten je Linie. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Für Fahrgäste ist es möglich, Daueraufträge für Verbindungen abzuschließen, wenn sie diese regelmäßig nutzen möchten. Für ca. 11 % der betrachteten Fahrten auf der Linie M05 bestehen Daueraufträge (insgesamt 774), auch die Linien M07 (9 %), M12 (8 %) und M03 (7 %) weisen hier vergleichsweise hohe Anteile an den Gesamtfahrten aus. In der Regel liegt der Anteil der anderen Linien bei ca. 3-4 %. Für Fahrten auf den Linien M06 und M13 bestehen keine Daueraufträge, für die Linie M08 insgesamt 13 und für die Linie M04 4, was einem Anteil von nur 0,41 % an allen Fahrten bedeutet. Der Anteil der Daueraufträge ist nicht fest mit dem Erfolg der Linien verbunden: Zwar haben auch hier die Linien M05 und M12 ‚Erfolg‘, dennoch findet sich auch mit der M07 eine weniger erfolgreiche Linie mit einem Stammpublikum wieder, gleichzeitig weist die eigentlich erfolgreiche M11 einen vergleichsweise geringen Anteil an Daueraufträgen auf (Abbildung 18).

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

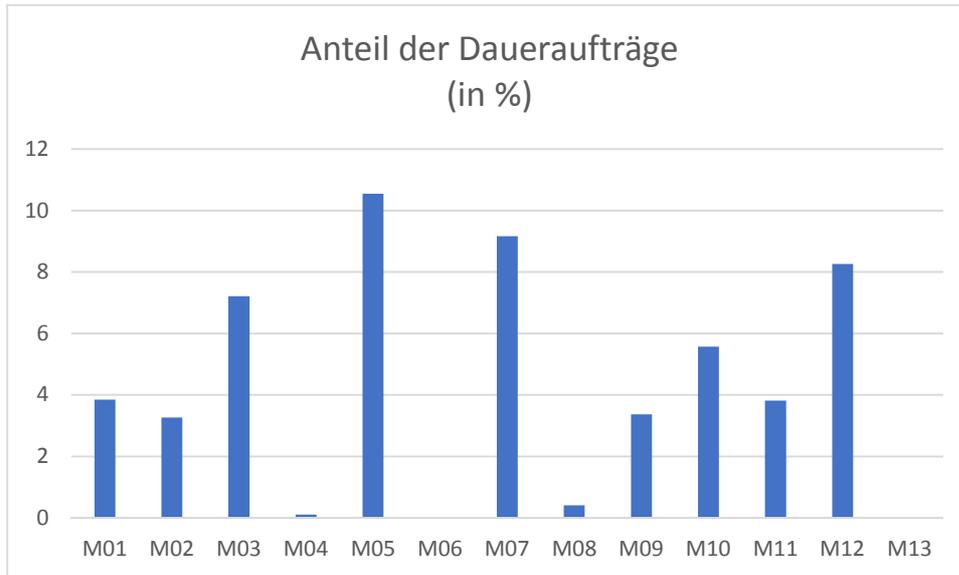


Abbildung 18: Anteil der Fahrten mit Daueraufträgen. Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage des Buchungssystems 'T.DiMo'

Im Spiegel der bisher geführten Gespräche wird deutlich, dass sowohl Nutzerinnen und Nutzer als auch die Verkehrsunternehmen vielfach das Konzept bzw. die Umsetzung des bedarfsorientierten Linienverkehrs noch nicht vollständig angenommen haben. So wird in den Interviews mit den Fahrgästen beispielsweise mehrfach zum Ausdruck gebracht, dass die Angabe von Abfahrtszeiten insbesondere auf der moobil+ Website für Irritationen sorgt. Dort werden im Gegensatz zu den gedruckten Fahrplänen minutengenaue Abfahrtszeiten angegeben, was in der Wahrnehmung der Nutzerinnen und Nutzer unrealistische Fahrtzeiten zur Folge hat:

„[...] dann braucht der von da [Bösel-Vidam, Feldstraße] bis zur Petersdorf, Eichenstraße laut Fahrplan eine Minute für 10 km. Das geht gar nicht.“ (72 Jahre, m, M04)

Aus Sicht der beteiligten Verkehrsunternehmen ist insbesondere die Verteilung von Fest- und Bedarfshaltestellen zu überprüfen und nach Möglichkeit anzupassen. Während für manche Bedarfshaltestellen gilt „Da sind wir noch nie hingefahren“ (B2), sind wichtige Ziele wie etwa Gewerbegebiete in Barßel, Friesoythe oder Ramsloh (VU3) nicht oder nur mit einer Bedarfshaltestelle angebunden. Das Gleiche gilt für das Krankenhaus in Lönigen sowie Schwimmbäder im Südwesten des Landkreises.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

"Orte, die eigentlich Haltestellen haben müssten, keine haben. ... Das Hallenbad in Löningen z.B. hat da ist hat keine Haltestelle [...] oder das Freibad, oder in Lastrup [das] Freibad hat auch keine Haltestelle, noch nicht einmal eine Bedarfshaltestelle." (VU1)⁴

Zudem wird angemerkt, dass wichtige Umsteigepunkte zum konventionellen Linienverkehr, regulär und nicht nur bei Bedarf angefahren werden sollten. Dies gelte beispielsweise für den Busbahnhof in Westrhauderfehn (VU3).

Zur Frage, inwieweit das Verhältnis zwischen Linien- und Bedarfsorientierung angemessen ist, gehen die Meinungen auseinander. So wird aus Fahrgastperspektive mehrfach eine stärkere Ausrichtung an einer festen Route angeregt, etwa wenn auf die Frage nach Verbesserungsvorschlägen entgegnet wird:

„Also, erstens einmal die Abschaffung der Bedarfshaltestellen, sondern ein regulärer Busverkehr“ (>60 Jahre, m, M10)

Dieses Beispiel verdeutlicht, dass die Akzeptanz der für viele Kundinnen und Kunden ungewohnten Bedarfsorientierung nach ausbaufähig ist. Umgekehrt sehen manche Vertreter/innen der Verkehrsunternehmen Vorteile in dieser Angebotsvariante und befürworten teilweise eine Ausweitung der Bedarfsorientierung.

„Ich will die erste und letzte Haltestelle fest haben und zwischendurch bedarfsorientiert.“ (VU2)

Zusammenfassend werden die Vorteile des bedarfsorientierten Linienverkehrs zwar anerkannt, hinsichtlich der genauen Ausgestaltung, insbesondere Anordnung und Verteilung von Fest- und Bedarfshaltestellen werden jedoch Verbesserungspotentiale identifiziert. Auch die Unterscheidung zwischen festen und Bedarfshaltestellen gelingt offensichtlich nicht immer, etwa wenn im Einzelfall ein Kunde an einer Bedarfshaltestelle vergeblich auf den Bus wartet, weil er sich nicht bewusst ist, dass er die Fahrt hätte anmelden müssen (MZ).

⁴ Hier ist anzumerken, dass durch die Fahrplanänderung der Linie M13, die am 15.März 2021 in Kraft getreten ist, das Freibad in Lastrup inzwischen angebunden wird.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

2.1.3 Anschlusssicherung

Das On-Demand-Angebot moobil+ ist als zweite Netzebene und Zubringer zu Linienbus- und Zugverbindungen konzipiert. Deshalb wurde dem Thema der Anschlusssicherung in den Interviews besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Im Spiegel der Gespräche ergibt sich ein ambivalentes Bild. Die wenigen Umsteigerrelationen zwischen moobil+ Linien werden als zuverlässig wahrgenommen, etwa an der Haltestelle „Lindern, Postagentur“, an der die Linien M05 und M06 halten:

„Die kommen fast zeitgleich, aber die Zentrale sagt dann auch immer: Ich rufe den Busfahrer an und die warten dann“ (30 Jahre, w, M05, M06)

An einigen Abschnitten des Liniennetzes verkehren moobil+ Fahrzeuge und Linienbusse parallel. Von den Fahrgästen wird das zum Teil als willkommene Taktverdichtung empfunden, etwa zwischen Petersdorf und Bösel:

„[Im Normalfall] bin ich immer mit der 918 hingefahren und mit M04 wieder zurück, weil ich dann eine gute halbe Stunde mehr Zeit hatte zum Einkaufen. Das war eigentlich der Grund dafür, [...] dann habe ich nur die Rückfahrt gebucht.“ (72 Jahre, m, M04)

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen wird die Effizienz dieser Parallelverkehre dagegen teilweise in Zweifel gezogen, gerade wenn die Fahrplanktakte nicht aufeinander abgestimmt zu sein scheint und die Busse fast zeitgleich in dieselbe Richtung fahren (B7, M04 und 918).

Die Anbindung an die Nordwestbahn in Cloppenburg wird dagegen auch aus Sicht der Verkehrsunternehmen als wichtig und gut funktionierend bewertet. Für die Verknüpfung von moobil+ und Regionalbuslinien sei dies dagegen nicht immer der Fall, beide Angebote seien zudem auf jeweils andere Zielgruppen ausgerichtet:

„Das find' ich auch sind unterschiedliche Systeme, die muss man, das kann man vielleicht einfach so stehen lassen“ (VU1)

Andernorts wird das moobil+ Angebot durchaus als Zubringer zu Regionalbuslinien genutzt, etwa in Barßel zum Umstieg auf die Linie 380 nach Oldenburg oder die Linien 905 und S90 in Richtung Friesoythe, allerdings wird die Umsteigezeit in Richtung Oldenburg als eher knapp empfunden (82 Jahre, w), wohingegen die Verbindungen in Richtung Friesoythe mitunter ohne ersichtlichen Grund ausfallen oder deutlich vom Takt abweichen würden (23 Jahre, m).

Als Zwischenfazit kann festgehalten werden, dass die Verknüpfung zwischen erster und zweiter Netzebene sowohl in betrieblicher Hinsicht (Parallelverkehre, Zuverlässigkeit, An-

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

schlussicherung) als auch in Bezug auf Wahrnehmung und Akzeptanz („unterschiedliche Zielgruppen“) verbesserungswürdig ist.

2.2 Organisation des Angebots

Im Folgenden wird auf zentrale organisatorische Abläufe und Kommunikationsprozesse eingegangen, die für die Bereitstellung des moobil+ Angebots notwendig sind. Im Spiegel der Gespräche wurden für den Erfolg von moobil+ insbesondere die Buchungsprozesse, Werbe- und Marketingmaßnahmen sowie die Arbeit der Mobilitätszentrale und Mobilitätspunkte als wesentlich angesehen.

2.2.1 Buchung

Die Buchung von Fahrten mit moobil+ ist in vielfacher Weise auf das Zusammenspiel von Mensch und Technik angewiesen. Buchungen können per App oder telefonisch in der Mobilitätszentrale vorgenommen werden. Die Mitarbeiterinnen dort geben die Buchungen dann über das Buchungs- und Mobilitätsleitsystem an die Fahrerinnen und Fahrer weiter. Wenn notwendig, erfolgt eine telefonische Rücksprache zwischen Mobilitätszentrale und Fahrpersonal. Diesbezüglich wird auch von Seiten der Fahrerinnen und Fahrer mehrfach die Kommunikation mit der Mobilitätszentrale positiv hervorgehoben:

„also die da [in der Mobilitätszentrale] sitzen, das läuft immer sehr gut.“ (B3)

Eine Herausforderung stellt dagegen teilweise die technische Umsetzung des Buchungsprozesses dar. Zunächst wird angemerkt, dass die Buchung per App intuitiver und einfacher funktionieren könnte: *„Die App ist umständlich [...] da muss man sich ja richtig mit auseinandersetzen.“ (MZ)*. Gleichzeitig wird von den Mitarbeiterinnen der Mobilitätszentrale deutlich gemacht, dass man hierzu bereits im Austausch sei mit Trapeze, dem zuständigen Software-Unternehmen. Auch beim Betrieb des Buchungs- und Mobilitätsleitsystems in den Fahrzeugen kann es zu Herausforderungen kommen, insbesondere weil verschiedene Geräte und Technologien funktionieren und aufeinander abgestimmt werden müssen.

„Das ist das, was glaube ich auch ab und zu übersehen wird oder ich glaube fast vielleicht vom Landkreis sogar unterschätzt wird. [...] Da ist eine Fahrzielanlage drin, die bedient werden muss, da ist ein hochmoderner Drucker, der bedient werden muss. Und das Tablet muss halt auch irgendwie bedient werden. Das sind drei technische Geräte, [...] die alle erstmal funktionieren müssen.“ (VU1)

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Hinzu kommt, dass in einigen Teilen des Landkreises die Netzabdeckung der Mobilfunkanbieter lückenhaft ist, so dass es notwendig wird, einen zweiten Mobilfunkvertrag abzuschließen sowie ggf. das System manuell zu bedienen.

„Wenn Sie dann noch irgendwie Ausfall von Vodafone haben da sind ja dual [...] SIM-Karten halt irgendwie drin [...] dann sollte theoretisch dann die andere Karte halt einspringen, aber die Netzabdeckung im Landkreis Cloppenburg ist auch [...] schwierig.“ (VU1)

2.2.2 Werbung und Marketing

Umfangreiche und zielgruppenspezifische Werbe- und Marketingmaßnahmen werden von allen Projektbeteiligten als wesentlich angesehen. Mit den Worten *„Werbung, Werbung, Werbung!“* bringt ein Verkehrsunternehmer (3) diese Forderung auf den Punkt. Der Vertreter eines anderen Verkehrsunternehmens (2) verweist auf die Erfahrungen im Landkreis Vechta und betont dabei insbesondere zielgruppenorientierte Ansätze sowie die Aktivierung persönlicher Netzwerke. Beispielhaft nennt er Vorträge bei Seniorennachmittagen sowie die „Mobilitätspaten“, ehrenamtliche Helferinnen und Helfer, die in Ihrem Bekanntenkreis das moobil+ Angebot vorstellen. Im Gegenzug erhalten sie ein Nutzungskontingent für moobil+ als Aufwandsentschädigung. Entsprechende Maßnahmen sind auch für den Landkreis Cloppenburg geplant, wurden aber in Folge der Corona-Pandemie bisher nicht umgesetzt. Ein/e Verkehrsunternehmer/in (3) weist jedoch darauf hin, dass Werbung in regionalen Printmedien und Radiosendungen bereits jetzt realisiert werden könnte. Die Auswertungen zu Werbung und Marketingmaßnahmen werden im weiteren Verlauf der Begleitforschung vertieft.

2.2.3 Mobilitätszentralensystem

Die Arbeit und Dienstleistungen der Mobilitätszentrale werden sowohl von den Kundinnen und Kunden als auch von den Mitarbeiterinnen der Mobilitätszentrale selbst als durchgehend positiv bewertet. Aus Sicht der Fahrgäste werden die Zuverlässigkeit sowie die routinierte und persönliche Ansprache hervorgehoben:

„und dann morgens ist immer Christine dran lacht [...] ja die kennt mich jetzt durchaus schon [...] mit dem Personal bin ich sehr zufrieden. Man kennt sich inzwischen auch“ (66 Jahre, m, M10)

Umgekehrt ist auch unter den Mitarbeiterinnen ein hohes Maß an Identifikation mit Ihrer Arbeit sowie die Herausbildung von Teamgeist und Kollegialität festzustellen:

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

„Ich möchte noch sagen, dass die Arbeit wirklich Spaß macht, dass wir alle hier alle hier richtig energiegeladen dabei sind. [...] echt eine tolle Sache“ (Mitarbeiterin MZ).

Optimierungspotential sehen die Mitarbeiterinnen der Mobilitätszentrale hinsichtlich der Räumlichkeiten in der Liegenschaft Pingel Anton 23 in Cloppenburg. Lobend erwähnt wird die gute Büro- und Hardwareausstattung der Mobilitätszentrale. Allerdings seien die Büroräume nur unzureichend auf Beratungszwecke ausgerichtet. Hierfür fehle etwa ein Tresen. Auch hinsichtlich Sichtbarkeit und Zugänglichkeit von außen bestehe Verbesserungspotential. Hinsichtlich des Komforts am Arbeitsplatz wird angemerkt, dass eine Verlegung des Gemeinschaftsdruckers sowie abschließbare Schränke wünschenswert wären.

Aus unserer Sicht vielerorts noch nicht vollständig aktiviert sind dagegen die Mobilitätspunkte, d.h. die Auskunft- und Servicestellen, die in den 13 Gemeinden über das moobil+ Angebot informieren sollen. Hierzu wird etwa in einer Gemeinde angegeben: *„Der Stellenwert der Aufgaben von ‚moobil+‘ ist in unserer Behörde zweitrangig“* (Mitarbeiterin Mobilitätspunkt). Andernorts wird auf die schwache Nachfrage verwiesen: *„Weder Beratung usw. noch das Material werden fast überhaupt nicht in Anspruch genommen“* (Mitarbeiter Mobilitätspunkt). In wenigen Mobilitätspunkten wird das Service-Angebot dagegen bereits heute gut angenommen, was dessen Potential verdeutlicht.

In allen befragten Mobilitätspunkten ist genug Informationsmaterial vorhanden. Bei den stärker frequentierten Mobilitätspunkten wurde die Kundenkommunikation aufgrund der Coronapandemie und des Lockdowns von persönlichen Gesprächen zu telefonischer Beratung umgestellt. So erläutert eine Mitarbeiterin, dass interessierte Personen anrufen und das Informationsmaterial, wie Linienpläne den Personen nach Hause geschickt werden. In Lönningen wird die Ausschilderung des Mobilitätspunktes bemängelt. In Cloppenburg wird der Mobilitätspunkt nur selten aufgesucht, weil Interessierte oft direkt den Kontakt zur dortigen Mobilitätszentrale suchen. In einigen Mobilitätspunkten wird von den Mitarbeitenden ein direkter Zugriff auf das Buchungssystem vermisst. *„So könnte man die Interessenten gleich einbuchten“* erläutert ein Mitarbeiter.

2.3 Qualität des Betriebs

Im folgenden Kapitel wird die Qualität des Betriebs thematisiert. Dies wird schwerpunktmäßig anhand der Aspekte Fahrzeuge, Fahrer/innen sowie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit genauer betrachtet.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

2.3.1 Fahrzeuge

Zu den Erfolgsfaktoren im Bereich Fahrzeuge kann zum einen die Ausstattung der Fahrzeuge genannt werden. Viele Fahrgäste sind zufrieden mit den eingesetzten Fahrzeugen und stellen keine gesonderten Anforderungen an die Fahrzeuge, die nicht erfüllt werden. Zudem haben die Fahrzeuge einen hohen Wiedererkennungswert. So wird in mehreren Interviews von den ‚kleinen Bussen‘, in Abgrenzung zu den großen Linien- und Schulbussen gesprochen (> 60 Jahre, m, M10; 23 Jahre, m, M02).

Ein Hemmnis, das nicht nur seitens der Nutzer/innen vorgetragen, sondern ebenfalls von Busfahrer/innen genannt wird, stellt die Mitnahme von Fahrrädern dar.

„Wir haben ja leider nur Platz für ein Fahrrad“ (Mitarbeiterin MZ)

Dieses Hemmnis wurde durch das Anbringen von elektrisch höhenverstellbaren Fahrrad Gepäckträgern an die Busse zwischenzeitlich behoben. Nun kann jeder Bus zwei Fahrräder mitnehmen. Ein weiterer kritischer Punkt ist die Mitnahme von großen E-Rollstühlen. Diese Problematik wird seitens der Nutzer/innen und seitens der Busfahrer/innen angesprochen. So bringt es ein Busfahrer im Interview auf den Punkt: *„Einen großen E-Rollstuhl bekommen wir nicht in den moobil+ Bus“* (B3). Der Aspekt der technischen Ausstattung im Bus (Drucker, Scanner, Tablet) wird in mehreren Interviews von den Verkehrsunternehmen sowie von den Busfahrer/innen angesprochen (vgl. auch 2.2.1). So gibt und gab es einige technische Schwierigkeiten. Zum Teil liegt dies an einer schwachen Netzabdeckung in Teilbereichen des Landkreises. So erzählt ein/e Busfahrer/in:

„Also den W-LAN Code gebe ich eigentlich gar nicht mehr raus, weil sonst ist mein Tablet nur am Suchen, am Suchen, am Suchen. Das müsste dringend verbessert werden, dass der Empfang, der W-Lan Empfang verbessert wird“ (B1)

2.3.2 Fahrer/innen

In Bezug auf die Fahrer/innen wird in den Gesprächen mit den Nutzer/innen deutlich, dass ein Serviceunterschied zwischen dem moobil+ Angebot und dem Regionalbussen wahrgenommen wird. Viele Nutzer/innen berichten in den Interviews positiv über ihre Kontakte zu den Fahrer/innen der moobil+ Busse. Dies wird durch die folgende Aussage illustriert:

„Also der Ticketkauf funktionierte eigentlich recht gut und die Mitarbeiter sind eigentlich immer recht freundlich und man kann sich auch super mit denen unterhalten. Also die Persönlichkeit finde ich gut, die die Fahrer da an [den] Tag [...] legen“ 23 Jahre, m, M02

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Was zuvor aus Sicht der Nutzer/innen positiv geschildert wird (Freundlichkeit der Busfahrer/inne), wird aus der Sicht der Mobilitätszentrale differenziert dargestellt. In dem dort geführten Interview wird deutlich, dass es neben den hilfsbereiten, freundlichen und kompetenten Busfahrer/innen auch Fahrer/innen gibt, die *„einfach unseren moobil+ [...] nicht ganz ernst nehmen oder nicht [...] so dahinterstehen, wie es eigentlich besser wäre.“* Die Mitarbeiterin der Mobilitätszentrale ergänzt:

„Aber es gibt immer so ein zwei Busfahrer, wo ich auch denke so, der macht das auch nicht mit Liebe.“ (MZ)

Ähnlich ambivalent wird die Kompetenz der Busfahrer/innen beschrieben. Wie oben erwähnt empfinden die Nutzer/innen die Fahrer/innen der moobil+ Busse als kompetent. Im Grundsatz stimmen die Mitarbeiterinnen der Mobilitätszentrale diesem Eindruck zu, berichten aber auch von Ausnahmen:

„Es gibt wirklich Busfahrer, die werden auf diesen Bus draufgesetzt: so und mach! Und der hat keine Ahnung, der weiß nicht mal wie der das Lesegerät benutzen muss, dann muss der Kunde ihm sagen, ja du musst das aber erst einstöpseln.“ (MZ)

Zum Thema Busfahrer/innen werden von den Mitarbeiterinnen der Mobilitätszentrale zusätzliche Schulungen, u.a. bezüglich des Routenverlaufs, der Bedienung von Drucker, Scanner und Tablets im Bus, angeregt.

2.3.3 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Hinsichtlich Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit wird das moobil+ Angebot von den Nutzer/innen durchgehend positiv bewertet. Viele Nutzer/innen berichten, dass die Busse im Regelfall pünktlich sind (>60 Jahre, m, M10; 66 Jahre, m, M11). So schildert eine Nutzerin *„da ist noch nie einer zu spät gekommen* (30 Jahre, w, M05/M06) und weiter führt die Dame aus: *„moobil+ ist einfach zuverlässiger und fährt regelmäßiger“* (30 Jahre, w, M05/M06).

Insgesamt werden die moobil+ Busse im Vergleich zu den Regional- und Schulbussen als pünktlicher und zuverlässiger beschrieben (23 Jahre, m, M02). Jedoch wird mindestens in einem Interview erwähnt, dass der moobil+ Bus teilweise zu früh abfährt. So erzählt ein Herr im Interview folgendes:

„Die nehmen das nicht ganz genau. Die fahren manchmal zu früh ab vom Bahnhof“ (>60 Jahre, m, M10)

Die Auswertungen zur Betriebsqualität werden im weiteren Verlauf der Begleitforschung weiter vertieft.

2.4 Zielgruppen und Nutzungsprofile

In diesem Kapitel wird die Nutzung des moobil+ Angebots aus der Sicht ausgewählter Zielgruppen hinsichtlich der spezifischen Erfolgsfaktoren und Hemmnisse genauer betrachtet, um daraus in Kapitel 3 erste Handlungsfelder und Handlungsansätze abzuleiten. Zuerst soll jedoch ein Blick auf die Altersstruktur der Nutzer/innen des neuen Angebots im Landkreis Cloppenburg geworfen werden.

2.4.1 Schüler/innen und Auszubildende

Eine Zielgruppe des neuen moobil+ Angebots im Landkreis Cloppenburg sind Jugendliche und junge Erwachsene und darunter insbesondere Schüler/innen und Auszubildende. In den durchgeführten Interviews werden verschiedene Erfolgsfaktoren angesprochen. Das moobil+ Angebot wird sowohl als Standardlösung als auch als Rückfalloption in Anspruch genommen und dabei aufgrund seiner Zuverlässigkeit geschätzt. Somit ist das moobil+ Angebot eine Alternative zu anderen Verkehrsmitteln im Landkreis Cloppenburg. Die meisten Schüler/innen und/oder Auszubildende wurden durch ihren Bekanntenkreis, das heißt durch ihre Eltern und/oder Freunde auf das neue Angebot aufmerksam. Als ein weiterer Erfolgsfaktor können die Ticketpreise genannt werden. Dies unterstreicht auch das folgende Zitat einer Auszubildenden:

„Aber jetzt fahre ich zur Arbeit mit dem Bus und auch zurück [...], weil moobil+ ist günstiger“ (18 Jahre, w, M01, Monatskarte)

Zumindest auf Teilstrecken ist das Angebot von moobil+ günstiger als der Linienbus. Einen weiteren Pluspunkt können die moobil+ Busse durch ihre Ausstattung bei der jungen Zielgruppe sammeln. Die Möglichkeit ein Handy aufzuladen und das WLAN zu nutzen spielt eine Rolle für Schüler/innen und Auszubildende. Durch die Nutzung der Schülerkarten in den Ferienzeiten können Schüler/innen im Landkreis in den Ferienzeiten, wenn die Linienbusse nicht fahren, kostengünstig den ÖPNV nutzen. Eine veränderte Nutzung des Angebots aufgrund der COVID-19-Pandemie lässt sich, nach eigenen Aussagen, nicht feststellen.

Denn oben erläuterten Erfolgsfaktoren stehen jedoch einige Hemmnisse gegenüber. Allgemein ist das Auto als erste Verkehrsmittelwahl sehr präsent bei dieser Zielgruppe. So antwortet eine junge Dame, die derzeit noch keinen Führerschein besitzt, auf die Frage, was sich nach dem Führerscheinwerb ändern würde: *„dann würde ich wahrscheinlich mit [dem] Auto fahren“ (18 Jahre, w, M01, Monatskarte)*. Diese Aussage unterstreicht die Wichtigkeit und

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

den Status des Pkws im ländlich strukturierten Landkreis Cloppenburg. Als ein weiteres Hemmnis werden die Verbindungen genannt. So wünschen sich jüngere Menschen zum Teil Direktverbindungen in die Zentren wie Cloppenburg und Friesoythe. Insbesondere im Sommer (Sommerferienzeit, ohne alternative Schulbusverbindungen) und vor Weihnachten werden diese Verbindungen gewünscht, um beispielsweise Freizeitaktivitäten nachgehen zu können. Dabei wird auch der Wunsch nach einem Fahrtenangebot am Samstag geäußert, um in der nächstgrößeren Stadt einkaufen gehen zu können:

„drei [Anrufer/innen] wollten heute gerne mit dem Bus fahren aber dann musste ich denen sagen, dass heute [Anm.: Samstag] kein Bus fährt, obwohl das auch dann immer ein bisschen schade ist. [...] genau die kleinen Mädchen wollten shoppen heute.“ (MZ)

Auf der Seite der Verkehrsunternehmen heben einige interviewte Personen hervor, dass Sport- und Freizeitziele nur unzureichend angebunden sind. Diese Aussage wird von den Verkehrsunternehmen u.a. mit der folgenden Aussage bekräftigt:

„[Dass] Orte, die eigentlich Haltestellen haben müssten, keine haben. [...] Das Hallenbad in Löningen z.B. da hat keine Haltestelle, oder das Freibad, oder in Lastrup [dass]⁵ Freibad hat auch keine Haltestelle, noch nicht einmal eine Bedarfshaltestelle.“ (VU1)

Als letztes Hemmnis, welches auch besonders für die jüngere Zielgruppe, die auf den Bus angewiesen ist, entscheidend ist, werden die Wartezeiten und Umwegfahrten genannt. Zum einen scheint nicht allen Personen ersichtlich zu sein, warum der Bus wartet oder nicht den direkten Weg fährt. Zum anderen führt dies dazu, dass Hol- und Bringverkehre mit dem Auto, die durch den Bus ersetzt werden könnten, trotzdem stattfinden. Als Beispiel wird ein Fußballtraining genannt, bei dem die Hinfahrt zum Sportplatz circa eine Stunde dauert, das Training dagegen 1 ½ Stunden, die Rückfahrt dauert wieder circa eine Stunde (B2). Hier wird ersichtlich, warum das neue Angebot des moobil+ Busses noch nicht von allen potentiellen Nutzergruppen in Anspruch genommen wird.

2.4.2 Senior/innen

Bei den Seniorinnen und Senioren handelt es sich um eine Zielgruppe, die spezielle Ansprüche an ein neues Mobilitätsangebot richtet. Alle aus dieser Zielgruppe befragten Personen haben von dem neuen Angebot durch Bekannte oder Verwandte erfahren oder zusätzlich im

⁵ Wie zuvor, ist auch hier anzumerken, dass durch die Fahrplanänderung der M13 am 15. März 2021 das Erlebnisbad in Lastrup durch eine Haltestelle angebunden ist.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Rahmen eines lokalpolitischen Engagements. Das moobil+ Angebot ermöglicht eine eigenständige Mobilität und wird von älteren Personen gegenüber den größeren Linienbussen bevorzugt genutzt. Dieses Argument wird auch von den Verkehrsunternehmen belegt, wie die folgende Aussage aufzeigt:

„[In] de[n] moobil+ Bus trauen sich auch eher ältere Leute halt rein. [...] Die benutzen nicht den Schulbus oder [...] selbst den Linienbus [nicht].“ (VU1)

Ein weiterer Erfolgsfaktor aus Sicht dieser Zielgruppe, der nicht zu unterschätzen ist, lässt sich als Möglichkeit zur sozialen Teilhabe umschreiben. Viele ältere interviewte Menschen schätzen den persönlichen Kontakt zu den Busfahrer/inne/n und Gespräche, die im moobil+ Bus mit anderen Fahrgästen stattfinden. So schildert ein älterer Herr (72 Jahre) folgendes:

„Sonst bin ich auch wohl zwei, dreimal gefahren. Auch wenn ich nicht unbedingt musste, dann kommt man mal aus dem Haus.“ (72 Jahre, m, M04)

Dieses Zitat belegt, wie wichtig der Aspekt der sozialen Teilhabe in dieser Zielgruppe ist und hebt zudem einen wesentlichen Unterschied zu den Linienbussen hervor. Viele der befragten älteren Personen sind zudem auf den moobil+ Bus angewiesen. Aufgrund ihres Alters und damit einhergehende körperlichen Einschränkungen, beispielsweise nachlassende Sehstärke, fahren Sie nicht mehr selbst Auto. Diese Gesprächspartner/innen heben hervor, dass sie moobil+ nutzen um einkaufen zu gehen sowie für Erledigungen, bei denen eine persönliche Anwesenheit erforderlich ist, wie beispielsweise ein Arzttermin, ein Besuch im Sanitätshaus oder ein Termin bei der Krankgymnastik (82 Jahre, w, M02/ 72 Jahre, m, M04).

Den Erfolgsfaktoren gegenüber stehen jedoch Hemmnisse und Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt. Viele ältere Personen, die moobil+ bereits nutzen, erzählen von (gleichaltrigen) Freunden und Bekannten, die ‚Angst vor dem ersten Schritt haben‘. Zudem hat die COVID-19-Pandemie in dieser Zielgruppe spürbare Auswirkungen. So schildert eine ältere Dame:

„Ich bin so am überlegen, die [der Bekanntenkreis] sind alle unheimlich unflexibel muss ich sagen. [...] Ich habe hier in der Nachbarschaft eine Frau und die wollte auch schon mal mit mir [moobil+] fahren. [...] wenn das jetzt hier nicht mit Corona wäre, hätte ich die schon alle überredet“ (82 Jahre, w, M02)

Ein weiteres Hemmnis für diese Zielgruppe stellt die Kontaktaufnahme beziehungsweise Buchung und der gedruckte Fahrplan dar. Entsprechend der Aussagen der interviewten Personen besteht der Wunsch nach einer einfach zu merkenden Telefonnummer für die Mobilitätszentrale (82 Jahre, w, M02). Zudem wird in den geführten Interviews öfter die Aufberei-

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

tung des Fahrplans bemängelt (82 Jahre, w, M02/ 72 Jahre, m, M04). Zu diesem Punkt hinzuzufügen ist der Aspekt der Lesbarkeit der Aushangfahrpläne. So äußert sich ein älterer Herr erregt zu diesem Thema: „*[Die] Anbringung der Fahrpläne an den Haltestellenmasten [...] Das geht überhaupt so nicht*“ (>60 Jahre, m, M10). Er bemängelt insbesondere die Höhe der Anbringung. Aufgrund bereits ausgehängter Busfahrpläne (Regionalbusverbindungen) sind die moobil+ Fahrpläne zum Teil offenbar oberhalb dieser angebracht, so dass sie teilweise, besonders für ältere Personen, nicht oder nur schwer lesbar sind.

2.4.3 Familien

Die Zielgruppe der Familien zeichnet sich durch eine Fülle von Ansprüchen an das moobil+ Angebot aus (Kindersitz, Platz für einen Kinderwagen, Familienticket). Zu den Erfolgsfaktoren bei dieser Zielgruppe zählt die persönliche Ansprache und Unterstützung durch die Busfahrer/innen. So schildert eine interviewte Mutter mit drei Kindern folgenden Fall: Sie nutzt moobil+, um von Großenging nach Cloppenburg zu fahren. Bei dieser Strecke muss sie die Linie wechseln (zuerst M06, dann M05). Bei den ersten Fahrten hat sie immer beide Wege einzeln bezahlt, was mit drei Kindern sehr teuer ist. Daher hat sie die Busfahrer (M05/M06) gefragt, ob es ‚irgendwie‘ eine andere Möglichkeit gäbe. Diese haben sich dann erkundigt und nun zahlt die Dame nur noch die Strecke von Lindern nach Cloppenburg (30 Jahre, w, M05, M06). Diese Erzählung unterstreicht die Bedeutung von motiviertem Personal, welches gut geschult ist. Als ein weiterer Erfolgsfaktor kann bei dieser Zielgruppe die Ausstattung der Busse benannt werden. So wurde der Kindersitz und die Möglichkeit Kinderwagen mitzunehmen positiv hervorgehoben (30 Jahre, w, M05, M06). Schließlich kann auch die die Taktung der moobil+ Linien im Gegensatz zur Taktung der Regionallinien als Erfolgsfaktor bezeichnet werden. So erzählt eine Frau: „*Und auch weil der Linienbus hier nicht wirklich regelmäßig fährt, der fährt nur zweimal am Tag. Und wenn man dann Termine mit den Kindern hat, ist das ein bisschen schwieriger. Da ist moobil+ schon besser, weil der halt alle zwei Stunden fährt*“ (30 Jahre, w, M05, M06). Durch diese regelmäßige Taktung und die Möglichkeit der kurzfristigen und flexiblen Buchungen (Bedarfshaltestelle) stellt der moobil+ Bus eine gute Alternative zum Regionalverkehr für die Zielgruppe der Familien dar.

Wie zuvor angedeutet wurde, gibt es auch spezifische Hemmnisse, die zu einer verringerten Nutzung des moobil+ Angebots durch die Zielgruppe der Familien führen kann. Da es bei moobil+ (noch) keine Familienkarten gibt, müssen auch Kinder und Teenager ein Ticket kaufen. Dies wird nicht nur seitens der Nutzer/innen als zu teuer empfunden (30 Jahre, w, M05,

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

M06). Im Interview mit der Mobilitätszentrale wurde diese Thematik durch die folgende Erfahrung illustriert:

"Wir hatten eine junge Familie aus Friesoythe, kein Auto, auf den Bus auch angewiesen. Die sind gerne, als wir diese [...] Zeit hatten, wo man umsonst fahren konnte, sind die immer mitgefahren, mit zwei kleinen Kindern, Kinderwagen und zwei Erwachsenen, und ein Jugendlicher. Und danach ist sie nicht weitergefahren. Und dann hat sie mich angerufen mal und sagte, das ist zu teuer [...]" (MZ)

Durch die zuvor geschilderten Hemmnisse wird verdeutlicht, dass das moobil+ Angebot ein großes Potential bei Familien hat, welches derzeit noch nicht vollständig ausgeschöpft wird.

2.4.4 Berufstätige

Die Zielgruppe der Berufstätigen zeichnet sich durch ihre Heterogenität aus. Für diese Gruppe spielt der Aspekt der Zuverlässigkeit eine besondere Rolle beim Angebot des ÖPNV:

„[...] die Uhrzeiten so bleiben wie bisher, weil das in Ordnung ist, weil ich um 12 Uhr anfangen zu arbeiten und um 16 Uhr Feierabend habe sonst müsste ich auf den Bus warten“ (weiblich, Alter und Linie unbekannt)

Zudem können sich im Rahmen von arbeitsbezogener Mobilität verschiedene Sondersituationen ergeben, in denen die Nutzung eines flexiblen ÖPNV-Angebots wie moobil+ naheliegt. So erklärt ein interviewter Herr, dass er den moobil+ Bus nur für den Hinweg zum Arbeitsplatz nutzt, da seine Tätigkeit darin besteht, Fahrzeuge auszuliefern, sodass er auf dem ‚Rückweg‘ selbst mit einem Fahrzeug unterwegs ist (66 Jahre alt, m, M11). Aus Sicht der Verkehrsunternehmen stellt das neue moobil+ Angebot einen wichtigen Wirtschafts- und Standortfaktor dar. So wird in den Interviews berichtet, dass einige Betriebe im Landkreis Vechta ihren Auszubildenden die Fahrt mit moobil+ zur Arbeitsstelle bezahlen (VU2). Das neu geschaffene Angebot des moobil+ Busses im Landkreis Cloppenburg bietet dementsprechend ein großes Potential für den Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Als Hemmnisse und Herausforderungen bei der Zielgruppe der Berufstätigen sind zwei Aspekte besonders hervorzuheben. Zum einen ist die Taktung häufig nicht auf die Schichtzeiten in den ansässigen Betrieben abgestimmt. So schildert eine Dame:

„Meine Idee war, ob ich hin und wieder damit zur Arbeit fahre (Garrel - Cloppenburg), dies ließ sich leider mit den Zeiten aber nicht vereinbaren.“ (weiblich, keine Altersangabe, M09)

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Dieser Aspekt wird auch durch die Gespräche mit den Verkehrsunternehmen bestätigt. In einem Gespräch wurde ein großes Unternehmen genannt, bei dem viele Personen arbeiten, die das moobil+ Angebot gut nutzen könnten. Jedoch fährt früh morgens der erste moobil+ Bus auf dieser Strecke zu spät um rechtzeitig zum Beginn der Frühschicht den Arbeitsplatz zu erreichen (VU1). In einem anderen Interview mit einem Verkehrsunternehmen wird ergänzt, dass einige Gewerbegebiete nicht angefahren werden (VU3).

„Haltestellen im Gewerbegebiet oder an Gewerbegebieten, hätte ich jetzt schon drei, vier Haltestellen, die unbedingt mit rein müssen.“ (VU3)

Der zweite wichtige Aspekt, der als Hemmnis und Herausforderung für die Zielgruppe der Berufstätigen angegeben wird, sind die verlängerten Fahrtzeiten durch das bedarfsorientierte System des moobil+ Angebots. Anhand dieser beiden Hemmnisse und Herausforderungen, ist es offensichtlich, dass das moobil+ Angebot derzeit nur einen kleinen Teil seines Potentials ausschöpft.

2.4.5 Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer

In einigen Interviews ist deutlich geworden, dass viele Nutzerinnen und Nutzer das moobil+ Angebot unregelmäßig und nur zu spezifischen Gelegenheiten nutzen. Dies umfasst einerseits Anlässe, die nur sporadisch auftreten und andererseits Nutzungen, bei denen moobil+ als Back Up für die Standardlösung fungiert.

Sporadische Anlässe können berufsbezogen sein, etwa wenn in Folge von Überführungsfahrten das Dienstfahrzeug nur für die Hin- oder Rückfahrt zur Verfügung steht, wie es etwa bei den Beschäftigten eines Spezialunternehmens für den Umbau von Müllfahrzeugen in Emstek immer wieder vorkommt (66 Jahre, m, M11). Ein anderer Anlass, das Angebot gelegentlich zu nutzen, sind zudem private Besuche, etwa wenn einzelne Familienmitglieder inzwischen aus dem Landkreis Cloppenburg fortgezogen sind und nun für Familienbesuche in den Landkreis zurückkehren. Eine Nutzung des moobil+ Angebotes kommt dann insbesondere für Personen in Frage, die in ihrem Alltag über kein Auto verfügen, etwa weil sie in einer Großstadt mit einem gut ausgebauten ÖPNV-Angebot leben (58 Jahre, w, M08 und 62 Jahre, m, M09).

„Ja, ich lebe in Berlin, das war das Entscheidende. Ich lebe und arbeite in Berlin, aber ich habe meine Eltern halt hier in [Bauernschaft im LK CLP] und deshalb, weil die ein bisschen älter sind, fahre ich die Strecke häufiger (...). Das ist ja dann kein Thema. (...) In Berlin fahre

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

ich nur Nahverkehr oder Fahrrad. Also von daher ist mir das jetzt nicht fremd.“ (58 Jahre, w, M08)

Ein Beispiel für die Nutzung von moobil+ als Ersatz für die Standardlösung ist die Schilderung eines jungen Mannes, der nur dann auf moobil+ zurückgreift, wenn ein Bekannter, in dessen privatem Pkw er üblicherweise zur Berufsschule mitgenommen wird, krankheits- oder urlaubsbedingt verhindert ist (23 Jahre, m, M02).

In einem anderen Fall wird moobil+ quasi als Schienenersatzverkehr genutzt. Anlass ist die vorübergehende Streckensperrung auf einer ansonsten genutzten Schienenverkehrsverbindung.

„Das war beruflich bedingt, weil die Verbindung, die ich normalerweise mit dem Zug benutze, da nicht zu benutzen war, die schneller ist im Prinzip, aber die war leider nicht zu benutzen und da musste ich ja auch irgendwie nach Hause kommen und dann habe ich halt / bin ich mit dem moobil+ gefahren.“ (45 Jahre, m, M12)

3. Handlungsfelder und erste Handlungsansätze

Vorab zu diesem Kapitel soll eine kurze Einordnung zur Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgen. Wie bereits zu Anfang des Berichts beschrieben und erläutert wurde, startete das moobil+ Angebot zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt. Daher sollten aufgrund der Pandemie Entscheidungen zur Durchführung der im folgenden Text vorgeschlagenen Maßnahmen entsprechend der aktuellen Lage beurteilt und entschieden werden. Besonders die im späteren Verlauf des Berichts vorgeschlagenen kurzfristigen Maßnahmen sind hinsichtlich ihrer Durchführbarkeit immer unter Einbeziehung des aktuellen Pandemiegeschehens zu bewerten.

Ausgehend von den zielgruppenspezifischen Anforderungen legen wir hinsichtlich der Ableitung erster Handlungsansätze einen Schwerpunkt bei den nachfrageorientierten Mobilitätsmanagementmaßnahmen (vgl. 3.1). Auch hinsichtlich Qualität und Organisation des verkehrlichen Angebots werden erste Maßnahmen vorgeschlagen (vgl. 3.2 - 3.4), insbesondere diese Vorschläge werden aber im weiteren Verlauf der Begleitforschung weiter ausgearbeitet. Zuerst werden allgemein Handlungsempfehlungen und -ansätze erläutert und dazugehörige Beispiele genannt. Anschließend werden mögliche Handlungsansätze für den Landkreis Cloppenburg dargelegt und nach kurz-, mittel- und langfristiger Umsetzbarkeit kategorisiert.

3.1 Mobilitätsmanagement, Marketing

Starke Autonutzung – Aktivierung des Verlagerungspotentials

Die vergleichende Auswertung der Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten auf Bundesebene und im Landkreis Cloppenburg (vgl. 1.3) hat die auch für eine ländliche Region überdurchschnittliche Autonutzung veranschaulicht. Es ist davon auszugehen, dass eine derart große Bevölkerungsgruppe wie die der regelmäßigen Autofahrerinnen und -fahrer hinsichtlich ihrer Motive für die Autonutzung deutliche Unterschiede aufweist. Die psychologische Mobilitätsforschung unterscheidet hier etwa zwischen einerseits pragmatischen und funktionalen Beweggründen und andererseits emotionalen und statusbezogenen Motiven (Anable 2005, Steg 2006). Dies bedeutet auch, dass ein Teil der Autofahrerinnen und -fahrer vergleichsweise aufgeschlossen gegenüber Alternativen ist, sofern sie bekannt, praktisch und leicht zugänglich sind. Diese Gruppe der pragmatischen Autofahrerinnen und -fahrer stellt daher u. E. eine wichtige Zielgruppe dar. Um sie als Kunden für moobil+ zu gewinnen, schlagen wir die folgende Handlungsansätze vor:

1. Autofahrerinnen und -fahrer gezielt adressieren: Die gezielte Ansprache von Personen, die im Alltag regelmäßig und routinisiert auf das Auto zurückgreifen ist sinnvoll, weil sie von sich aus möglicherweise nicht proaktiv nach Informationen zu moobil+ suchen würden. Eine einfache Möglichkeit ist etwa, Flyer zu moobil+ hinter die Scheibenwischer von im öffentlichen Raum abgestellten Pkw zu klemmen. Auch Infostände auf regionalen Automessen und Gewerbeschauen bieten sich an. Hier kann moobil+ als sinnvolle Ergänzung zur privaten Autonutzung präsentiert werden, denn auch wenn regelmäßig auf das Auto zurückgegriffen wird, gibt es im Alltag immer wieder Situationen, in denen ein flexibles ÖPNV-Angebot als Rückfalloption sinnvoll ist (z. B. Auto in der Werkstatt, Freizeitaktivität mit Alkoholkonsum etc.).
2. Sichtbarkeit erhöhen: Ein weiterer Ansatz besteht darin, dass die Infrastruktur und betrieblichen Bestandteile des moobil+ Angebots so auffällig und selbstbewusst gestaltet sind, dass auch Nichtnutzer/innen sie nicht übersehen können, sie also quasi „vom vorbeifahrenden Auto aus“ zu erkennen sind. Gut gelöst ist das etwa bei den einheitlich und auffällig gestalteten Fahrzeugen. Ähnlich auffällig könnten etwa auch die Haltestellen des moobil+ Angebots gestaltet werden, wie auch in den Gesprächen mit Projektbeteiligten angemerkt wurde (z. B. VU4). Dabei sollten wichtige Informationen wie die Liniennummer sowie ggf. die Taktfrequenz oder die Abfahrtsminute schon von Weitem erkennbar sein.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

3. Die (probeweise) Abkehr vom Auto kann mit Anreizen unterstützt werden. So könnte ein zeitweiser Autoverzicht mit Incentives wie einem vergünstigten Schnupperangebot für moobil+ unterstützt werden. Für eine derartige Kampagne könnten institutionelle Partner/innen wie Krankenkassen oder Kirchen gewonnen werden (Schäffer et al. 2012). Evaluationsstudien zeigen, dass derartige Probeangebote bei einem Teil der Teilnehmenden auch langfristige Verhaltensänderungen nach sich ziehen.

Im Rahmen der weiteren Begleitforschung zu moobil+ bieten sich gezielte Gespräche mit Nichtnutzer/innen des Angebots, also z. B. regelmäßigen Autofahrer/inne/n, an, sofern es das Pandemiegeschehen zulässt.

Eine kurzfristig umsetzbare Maßnahme für den Landkreis könnten Flyer und Plakate in den Regionalbussen oder Zügen sein. Dies könnte bereits ÖPNV-affine Personen ansprechen, die das Angebot moobil+ noch nicht kennen. Zur Verteilung der Werbematerialien kommen nicht nur die Busse und Züge, die an den Bahnhöfen Essen (Oldenburg) und Cloppenburg halten, in Betracht, sondern ebenso die beiden Bahnhöfe selbst sowie der ZOB in Cloppenburg. Bei großen Fahrradabstellanlagen und/oder -plätzen könnten Flyer an die Fahrräder geklemmt werden. Diese sollten Informationen zu den Busverbindungen, Fahrpläne und Mitnahmeregelungen für Fahrräder beinhalten und könnten beispielsweise als Aufhänger den Slogan „Ihre Schlecht-Wetter-Alternative“ nutzen. Auch diese Maßnahme könnte kurzfristig umgesetzt werden. Auf langfristige Sicht wäre eine Analyse für die Verknüpfung von Fahrrad und Busfahrten möglich (siehe auch 3.2). Beispielsweise könnte geprüft werden, inwiefern diebstahlsichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen an wichtigen Haltestellen entlang der moobil+ Linien möglich und sinnvoll wären. Dies könnte einigen Personen den Umstieg und/oder die Kombination von Fahrrad und ÖPNV erleichtern. Zu dieser mittel- bis langfristigen Maßnahme gehören vorgelagerte Nachfrage- und Standortanalysen. Als eine weitere langfristige Maßnahme wird an dieser Stelle die kontinuierliche Bewerbung des Angebots empfohlen. Dies könnte durch einen Infostand auf den Wochenmärkten im Landkreis, der in regelmäßigen Abständen die Menschen über das Angebot informiert, geschehen. Eine regelmäßige Präsenz auf Wochenmärkten könnte dazu beitragen, dass die Bürger/innen mit dem neuen Angebot vertraut werden und es als selbstverständlich annehmen. Idealerweise wäre der Infostand mindestens einmal im Jahr im öffentlichen Raum in jeder der 13 Gemeinden im Landkreis Cloppenburg vertreten, wenn möglich in Verbindung mit Festen und Märkten, da der Publikumsverkehr dann deutlich höher ist als im Durchschnitt. Auch die Fahrzeuge können zu diesen Gelegenheiten präsentiert werden, wie es ja auch in den Verträgen mit

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

den Verkehrsunternehmen bereits vorgesehen ist. Zudem könnte zu diesen Anlässen ein spezielles Marktticket angeboten und beworben werden.

Mobilitätsmanagement für Seniorinnen und Senioren

Seniorinnen und Senioren sind eine wichtige Zielgruppe des moobil+ Angebots. Die Interviews mit älteren Fahrgästen haben deutlich gemacht, dass sowohl die Kenntnisnahme als auch die Inanspruchnahme des Angebots im Fall dieser Bevölkerungsgruppe in besonderem Maße in Verbindung steht mit persönlichen Kontakten. Häufig werden Familienmitglieder, Nachbarn, Bekannte oder lokale Einzelhändler/innen in die Planung der moobil+ Nutzung einbezogen. Hinzu kommt, dass die gute Lesbarkeit des Fahrplans und weiterer Informationen eine wesentliche Rolle spielt. Es bieten sich daher folgende Handlungsansätze an:

1. Aktivierung persönlicher Netzwerke, um das Angebot bekannt zu machen und bei seiner Nutzung zu unterstützen, z. B. durch die ohnehin geplante Rekrutierung von „Mobilitätspaten“ wie im Landkreis Vechta. Als Vorbild können außerdem Projekte wie „Bus&Bahn-Team“ im Enzkreis in Baden-Württemberg (VPE, o.J.) oder das „Patenticket“ der Kölner Verkehrsbetriebe (Holz-Rau et al. 2009) dienen.
2. Aktivierung von Multiplikatoren wie z. B. Arztpraxen oder lokale Einzelhandelsbetriebe. Hier ist etwa denkbar, dass Hausärzte/-ärztinnen für ihre älteren Patientinnen und Patienten eine moobil+ Registrierung durchführen oder dass der Einzelhandel in Partnerschaft mit moobil+ Rabatte anbietet.
3. Die gute Lesbarkeit von Fahrplänen und Informationsmaterial ist für diese Kundengruppe besonders wichtig. Dies betrifft nicht nur die Schriftgröße, sondern vielfältige Aspekte der Gestaltung dieser Materialien (z. B. Wortwahl, Bebilderung). Vorbildcharakter hat hier etwa eine im Rahmen des Forschungsprojekts Bahn.Ville 2 am Beispiel der Taunusbahn entwickelte Informationsbroschüre, die gezielt auf die gestalterischen und inhaltlichen Ansprüche dieser Bevölkerungsgruppe eingeht (Bahn.Ville 2-Konsortium 2010, S. 79 - 81).

Als kurzfristige Maßnahme wird eine Werbekampagne mit dem Thema „Sicherheit und Schutz vor Corona – mit dem moobil+ Bus zum Impfen“ empfohlen. Die Linien M03 und M09 fahren die Haltestelle Petersdorf - Jugendherberge an, wo sich das Impfzentrum befindet. Dies wäre eine gute Gelegenheit, um insbesondere den älteren Menschen, die derzeit geimpft werden, das moobil+ Angebot näher zu bringen. Möglicherweise wäre auch eine kostenlose Fahrt zum Impfzentrum eine Möglichkeit. Diese Maßnahme müsste stark beworben werden, beispielsweise über Zeitungsannoncen, Kontakten zu Tagespflegeeinrichtungen,

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Altenheimen, mobilen Pflegediensten etc. Eine weitere kurzfristige Maßnahme wäre eine Neuauflage des Fahrplans gezielt für ältere Menschen. Beispielsweise könnte für jede Linie ein ‚Fahrplanplakat‘ gedruckt werden. Dieses Format empfiehlt sich besonders für ältere Menschen, die oftmals in den geführten Interviews die fehlende Übersichtlichkeit der normalen Fahrpläne bemängelten. Die Senioren und Seniorinnen könnten gezielt von der moobil+ Zentrale einen Hinweis auf diese neue Fahrplanart erhalten und diesen zugeschickt bekommen oder direkt von dem/der „Busfahrer/in ihres Vertrauens“ erhalten. Wichtig wäre bei dieser Art von Fahrplan, dass anstelle der platzsparenden Variante „alle 2 Stunden“, jede Uhrzeit genau aufgeführt wird. Eine weitere kurzfristig umsetzbare Möglichkeit stellt die Umstellung der Kontaktherstellung zur moobil+ Zentrale dar. Für ältere Personen oder Menschen mit einer Sehbehinderung wäre es von Vorteil, wenn sie nicht die „1“ oder die „2“ beim Anruf bei der moobil+ Zentrale drücken müssen, sondern dieses Vorgehen durch eine Sprachbedienung ersetzt werden würde. Mittel- bis langfristig sollte eine große Werbekampagne für die Bewohner/innen in Alten- und Seniorenheimen sowie über die mobilen Pflegedienste als Multiplikatoren initiiert werden. Dies könnte beispielsweise mit einer Vorstellung des Angebots bei einem sonntäglichen ‚Kaffeeklatsch‘ oder anderen Veranstaltungen in Altenheimen gemacht werden. Eine Möglichkeit wäre auch, mit einem Bus die Altenheime und Seniorenstifte abzufahren und dort jeweils zwei Stunden den Bus vorzustellen. Dies würde den älteren Personen den „Erstkontakt“ erleichtern und Berührungsängste abbauen. Als kurz- bis mittelfristige Maßnahme sollten verstärkt Flyer in den Alten- und Seniorenheimen ausgelegt werden. Bei dieser Maßnahme sollte ebenfalls an die mobilen Pflegedienste im Landkreis gedacht werden. Diese sollten ebenfalls mit Flyern speziell für den einzelnen Patienten/der einzelnen Patientin ausgestattet werden. Die zuvor genannte Maßnahme des Patenmodells wird als mittel- bis langfristige Maßnahme, nach der Pandemie, eingestuft. Als weitere mittel- bis langfristige Maßnahme sollte die Kooperation mit Ärzten und ärztlichen Einrichtungen (Physiotherapeuten, Fußpflege etc.) gesucht werden. Dies könnte im ersten Schritt mit der Auslage von Flyer in den Praxen beginnen. Möglicherweise könnte auch auf den Webseiten der Praxen zum Thema Anreise ein Hinweis auf moobil+ eingestellt werden.

Mobilitätsmanagement für Jugendliche und junge Erwachsene

Auch wenn moobil+ nicht vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist, so nutzen Schülerinnen und Schüler das Angebot in bestimmten Fällen dennoch, etwa bei unregelmäßigen Schulzeiten in Folge von Stundenausfall (VU2). In diesem Zusammenhang sei auf die zahlreichen Instrumente des schulischen Mobilitätsmanagements verwiesen (ivm Rhein-Main

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

2010), die aber im Zusammenhang mit moobil+ im Landkreis Cloppenburg keinen Schwerpunkt bilden sollten, als Maßnahme zur Förderung der ÖPNV-Nutzung sowie weiterer umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Schulweg aber durchaus von Interesse sein können. Das moobil+ Angebot wird auch von Auszubildenden genutzt. Aus dem Landkreis Vechta ist bekannt, dass Ausbildungsbetriebe zum Teil die Zeitkarten für die moobil+ Nutzung für ihre Auszubildenden übernommen haben (VU2). Diese Vorgehensweise könnte systematisch gefördert werden, etwa in Kooperation mit der Handwerks- und der Industrie- und Handelskammer.

Eine mögliche mittel- bis langfristige Maßnahme könnte die direkte Kontaktaufnahme mit der VHS und/oder der Kreishandwerkerschaft in Cloppenburg sein, um mögliche Angebote oder Konditionen für Berufsschüler/innen und/oder Kursteilnehmer/innen abzusprechen. Als kurz- bis mittelfristige Maßnahme wird eine direkte Einbindung des moobil+ Angebots auf den Websites dieser Einrichtungen vorgeschlagen. Beispielsweise könnte unter der jeweiligen Rubrik „Anfahrt/Anreise“ ein Link oder ein direkter Hinweis auf das moobil+ Angebot hinweisen. Hierzu sollte vorab geklärt werden, ob in unmittelbarer Nähe der Ausbildungsstellen der Kreishandwerkerschaft Bushaltestellen von moobil+ vorhanden sind.

Mobilitätsmanagement für Berufstätige / Arbeitnehmer/innen

Die Ausrichtung von moobil+ auf die Anforderungen von Berufstätigen wird in den qualitativen Interviews als ausbaufähig beschrieben. Als zentrale Maßnahmen sind hier eine bessere Abstimmung des Fahrplans auf den Schichtbetrieb großer Arbeitgeber/innen (MZ, VU1, 2) sowie die Anbindung von Gewerbegebieten (VU3) zu nennen, sofern dies mit den gegebenen Ressourcen darstellbar ist. Perspektivisch bieten sich zudem zahlreiche Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements an, die in den meisten Fällen zwar nicht von der Kreisverwaltung oder der Mobilitätszentrale selbst durchgeführt, aber von ihnen angeregt und vorgeschlagen werden können:

1. Das zuvor erwähnte Patenmodell kann auch innerhalb von Betrieben angewendet werden. Neue Mitarbeiter/innen werden dann von ihren Kolleg/inn/en über moobil+ und ggf. weitere Mobilitätsangebote informiert. Dies kann verbunden werden mit Schnupperangeboten oder Jobtickets. Entsprechende Initiativen wurden mit dem Schwerpunkt Radverkehr in Hessen etwa im Rahmen des Programms „bike+business“ umgesetzt. Gerade für größere Betriebe kann sich ein solches Engagement auch finanziell lohnen, wenn so etwa die Anzahl der notwendigen Parkplätze reduziert werden kann (VU2).

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

2. Die Förderung nachhaltiger Mobilität auf dem Weg zur Arbeit oder auf Dienstwegen kann auch über einen inner- und überbetrieblichen Wettbewerbsansatz gefördert werden. Bei dem von ADFC und AOK gemeinsam organisierten Programm „mit dem Rad zur Arbeit“ sammeln etwa Teams, zusammengestellt aus Arbeitskolleg/inn/en, jeweils möglichst viele Fahrrad-Kilometer. Dieser Ansatz könnte auch auf Angebote wie moobil+ übertragen werden und durch Prämierung der erfolgreichsten Teams durch die Geschäftsführung gefördert werden.
3. Einer der größten öffentlichen Arbeitgeber im Landkreis ist die Kreisverwaltung selbst. Sie kann im Sinne eines eigenen betrieblichen Mobilitätsmanagements die Nutzung von moobil+ unter ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern fördern. Dies hätte einen enormen Vorbildcharakter im Sinne von „Seht her, wir sind so sehr von unserem eigenen Angebot überzeugt, dass wir es auch selbst nutzen“.

Als mittel- bis langfristige Maßnahme wird vorgeschlagen, an die großen Arbeitgeber/innen in der Region heranzutreten. Dazu könnte unter anderem die Firma Wernsing zählen. Unter anderem sollte auch die Kreisverwaltung als Arbeitgeber für viele Bürger/innen/innen selbst als Vorbild mehr Werbung für das neue Angebot machen. Zum einen könnten personenspezifische Werbeaktionen initiiert werden, wie beispielsweise Plakataktionen mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kreisverwaltung, aber auch einzelnen Bürgermeistern oder sonstigen regional bekannten Personen. Derartige Initiativen können verbunden werden mit der Bekanntmachung bestehender oder geplanter Jobticketangebote. Dies stellt eine gute Werbung und Basis für Gespräche mit anderen Firmen für mögliche Jobticketkontingente dar. Mittel- bis langfristig wäre die Förderung des Mobilitätsmanagements wichtig. Hierzu könnten beispielsweise in der Kreisverwaltung Wettbewerbe gestaltet werden, entweder mit Bezug auf bestehende Konzepte von AOK und ADFC oder in Form eines eigenen, lokal organisierten Wettbewerbskonzepts. So könnten z. B. in Kooperation mit lokalen Gewerbetreibenden Preise für Personen ausgelobt werden, die eine bestimmte Anzahl von Kilometern mit dem Bus und/oder dem Fahrrad zur Arbeit und an Dienstwegen zurücklegen. Dies stellt nicht nur einen Anreiz für die Beschäftigten der Kreisverwaltung selbst dar, sondern hat auch eine Vorbildfunktion für die Unternehmen im ganzen Landkreis Cloppenburg. Es könnte durchaus ein Wettbewerb der ‚Unternehmen‘ entstehen, dessen Sieger/in an einem „Tag der Mobilität“ bekannt gegeben wird.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Mobilitätsmanagement für Gelegenheitsnutzerinnen und -nutzer

Die Auswertung der Interviews mit Projektbeteiligten und Nutzenden des moobil+ Angebots hat verdeutlicht, dass auch Personen, die ihren Alltag üblicherweise mit anderen Verkehrsmitteln, in den meisten Fällen dem privaten Auto, bewältigen, in bestimmten Situationen auf moobil+ zurückgreifen. Dies kann dann der Fall sein, wenn sich der eigene Wagen in der Werkstatt befindet oder die Mitfahrt im Pkw von Bekannten krankheits- oder urlaubsbedingt ausfällt. Zudem wird moobil+ in einigen Fällen, etwa bei Hin- und Rückfahrten, mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert, etwa wenn sich in Folge des Zwei-Stunden-Takts von moobil+ eine frühere Rückfahrmöglichkeit anbietet, z. B. mit einem geeigneten Linienbusangebot oder einer privaten Mitfahrgelegenheit.

Diese Beispiele sind weitere Belege für den oben ausgeführten Handlungsansatz, Kundinnen und Kunden für moobil+ auch dort zu suchen, wo man sie zunächst vielleicht nicht vermutet: auf Parkplätzen, an Tankstellen und Autowerkstätten genauso wie an Bahnhöfen oder im fahrradfreundlichen Beherbergungsbetrieb, denn auch Züge können ausfallen und Fahrräder eine Panne haben. Entsprechende Werbemaßnahmen, etwa durch Flyer und Plakate, sind zu empfehlen. Auch die geschilderten Kombinationen mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln sollten gezielt beworben werden.

Interessant ist auch die Gruppe der Personen, die einmal für längere Zeit im Landkreis Cloppenburg gelebt haben, inzwischen aber fortgezogen sind, zum Teil in Metropolen wie Berlin oder Hamburg, aber weiterhin familiäre und freundschaftliche Verbindungen in den Landkreis pflegen. Häufig reisen diese Personen für Besuche mit dem Zug an, sodass sich eine Weiterfahrt mit moobil+ anbietet. Gerade in Bezug auf den Freizeitverkehr sind solche Konstellationen in der Mobilitätsforschung als „Raumpartnerschaften“ bekannt. Gemeint sind kontrastierende Räume wie Berlin und Usedom, zwischen denen regelmäßige Fahrten zu Erholungs- und Urlaubszwecken unternommen werden (Heinze und Kluge 2004). Solche Konstellationen können im Sinne des Mobilitätsmanagements genutzt werden, indem es zur autofreien Reise zwischen beiden Räumen motiviert.

Ganz konkret wäre im Fall des Landkreises Cloppenburg zu überlegen, ob man analog zum Neubürgermarketing auch Fortziehende mit Informationen zu moobil+ versorgt, verbunden etwa mit Slogans wie „Bleiben Sie uns verbunden“ oder „Besuchen Sie uns bald wieder“. Zu prüfen wäre, ob mit der Anmeldung am neuen Wohnort, die an das Einwohnermeldeamt des vorherigen Wohnortes weitergeleitet wird, eine entsprechende Routine zum Versand von Informationsmaterial ausgelöst werden kann.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Verhaltensänderung als Prozess – Menschen in „veränderungssensiblen Lebensphasen“

Die Aussage einer älteren Dame, die moobil+ regelmäßig nutzt, bringt es auf den Punkt: „*Alle stöhnen, dass kein Bus fährt, aber Bus fahren wollen sie nicht.*“ (82 Jahre, w, M02). Das Zitat macht deutlich, dass es von der Kenntnisnahme bis zur tatsächlichen Nutzung eines Angebots ein weiter Weg sein kann. Es verdeutlicht aber auch, dass Verhaltensänderungen als ein schrittweiser Prozess verstanden werden kann, der sich – vereinfacht gesagt – entlang der Stufen Bekanntheit, Information, Vorsatz und Umsetzung vollzieht (Bamberg 2012).

Aus dieser Erkenntnis können hinsichtlich eines möglichst effizienten Mobilitätsmanagements zwei Handlungsstrategien abgeleitet werden:

1. Je nachdem, in welchem Abschnitt der Verhaltensänderung sich eine Person befindet, benötigt sie voraussichtlich andere Informationen und Hilfestellungen. Es empfiehlt sich also herauszufinden, wie aufgeschlossen die jeweilige Person dem Angebot gegenüber bereits ist. Im Sinne eines kontinuierlichen und schrittweisen Dialogmarketings kann sich hier auch eine mehrmalige Kontaktaufnahme anbieten.
2. Die Mobilitätsforschung hat in verschiedenen Fallstudien nachgewiesen, dass Personen, die sich in biographischen Umbruchsituationen befinden (z. B. Wohnortwechsel, Jobwechsel, Schulbeginn, Geburt eines Kindes etc.), gegenüber alternativen Verhaltensweisen vergleichsweise aufgeschlossen und „veränderungssensibel“ (Nallinger 2007) sind, d. h. den Prozess der Verhaltensänderung also häufig schneller durchlaufen als Personen, die bereits starke Routinen ausgebildet haben. Es ist also zu empfehlen, entsprechende Bevölkerungsgruppen auch im Landkreis Cloppenburg zu identifizieren und sie mit entsprechenden Marketing-Maßnahmen gezielt auf moobil+ aufmerksam zu machen.

Als kurzfristige Maßnahme in diesem Bereich kann das Neubürgerangebot genannt werden. Jede/r Neubürger/in, der/die sich im Landkreis Cloppenburg anmeldet, erhält beispielweise eine Woche freie Fahrt mit den moobil+ Linien. Zudem erhalten die Neubürger/innen ein Paket voller Informationen zum Thema moobil+ (Flyer etc.). Mittel- bis langfristig könnte ein „Tag der Mobilität“ im Landkreis etabliert werden. Dieser könnte auf dem Marktplatz in Cloppenburg stattfinden. Dort sollten verschiedene Informationsstände zum Thema Mobilität angeboten werden. Besonders sollte dort das Angebot moobil+ und der ÖPNV im Landkreis beworben werden. Dies könnte durch Maßnahmen wie z. B. Tombolas abgerundet werden. Zudem sollten einige der moobil+ Busse vor Ort sein, damit die Menschen die Busse sehen und ggf. Berührungängste schneller und einfacher abbauen. Idealerweise könnten einige

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Busfahrer/innen vor Ort sein, damit besonders ältere Personen bereits eine/n direkte/n Ansprechpartner/in haben. Dies schafft und stärkt das Vertrauen in das neue Angebot.

3.2 Planung des Verkehrsangebots

Vorgehensweise bei der Ableitung von Handlungsempfehlungen

Die folgenden Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes sind abgeleitet aus den Rückmeldungen der Projektbeteiligten (Mobilitätszentrale, Verkehrsunternehmen, Fahrerinnen und Fahrer) und der Fahrgäste, wie sie im Rahmen der qualitativen Interviews sowie der Dokumentation von Rückmeldungen durch die Mobilitätszentrale in Cloppenburg erfasst werden konnten. Diese Vorgehensweise kann eine systematische Verkehrsplanung nicht ersetzen, dient aber dazu, die Vorschläge der Fahrgäste und Projektbeteiligten ernst zu nehmen und nach Prüfung ggf. auch umzusetzen. Die Rückmeldungen beziehen sich vor allem auf die Linienführung, die Fahrplangestaltung, das Haltestellenangebot sowie die Umsteigebeziehungen zwischen moobil+ Linien untereinander sowie zu den Bus- und Bahnlinien des Regionalverkehrs. Wir haben die eingegangenen Rückmeldungen hinsichtlich Validität und Relevanz geprüft, indem wir sie mit den bestehenden Fahrplänen, Haltestellenstandorten und Linienführungen verglichen haben. Zudem haben wir festgehalten, wie oft gleiche oder ähnliche Anmerkungen eingegangen sind. Weiterhin haben wir überprüft, inwieweit die jeweilige Rückmeldung mit den Planungskriterien des Feinkonzepts für moobil+ im Landkreis Cloppenburg (mobil:plus 2019) vereinbar ist. Die gilt insbesondere für das dort festgelegte Planungsziel, dass alle Bewohnerinnen und Bewohner des Landkreises einen Bahnhof, Ihr Orts- bzw. Stadtzentrum, die Kreisstadt Cloppenburg sowie die jeweils nächstgelegene Stadt im Landkreis (Cloppenburg, Lönigen, Friesoythe) erreichen sollen (ebd., S. 2). In Abwägung dieser Prüfkriterien ergibt sich eine Auswahl und Priorisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Nachfolgend stellen wir die Maßnahmen dar, die nach dem Prüfprozess zur kurz- und mittelfristigen Umsetzung empfohlen werden, geordnet nach strategischen Zielen. Die ausführliche Bewertung aller bisher eingegangenen Rückmeldungen ist im Anhang (Tabellen A1 – A3) zu finden. Dort sind auch weitere Vorschläge aufgeführt, deren Realisierung sinnvoll und machbar erscheint, auch wenn es sich um Einzelmaßnahmen handelt, die keinem strategischen Ziel zugeordnet werden können.

Linienführung und Haltestellenangebot

a) Anbindung von Einrichtungen des Gesundheitswesens

Es ist auffällig, dass im Zuge der Rückmeldungen zu Linienführung und Haltestellenangebot häufig eine bessere Anbindung von Einrichtungen des Gesundheitswesens, d. h. insbesondere von Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen sowie Arztpraxen, vorgeschlagen wird. Diesem Bedarfsfeld kommt unserer Ansicht nach eine besondere Bedeutung zu, da die genannten Einrichtungen vorrangig von älteren und mobilitätseingeschränkten Personen und somit einer der zentralen Zielgruppen des moobil+ Angebots aufgesucht werden. Nach der Verifizierung der eingegangenen Rückmeldungen lassen sich hierzu drei Handlungsansätze ableiten:

1. Einige Krankenhäuser und Altenheime sind unzureichend angebunden, d. h. die nächste Linienbus- oder moobil+ Haltestelle ist mehr als 500 m entfernt. Weitere Einrichtungen liegen zwar nur wenige hundert Meter von einer Haltestelle entfernt. Da diese Ziele aber zu einem hohen Anteil von mobilitätseingeschränkten Personen aufgesucht werden, ist in beiden Fällen eine direkte Anbindung zu empfehlen. Es ist kurzfristig zu prüfen, ob eine Neueinrichtung von Haltestellen in den unmittelbaren Eingangsbereichen der Krankenhäuser und Altenheime in die bestehenden Umlaufpläne der moobil+ Linien integriert werden kann.
2. Eine zweite Gruppe von Rückmeldungen bezieht sich auf Einrichtungen des Gesundheitswesens, die zwar nicht an das moobil+ Angebot angebunden sind, aber mit Linienbussen angemessen zu erreichen sind. Hier ist kurz- bis mittelfristig eine Anpassung der entsprechenden Kommunikations- und Informationsmaterialien zu empfehlen. Schon die Erstellung eines gemeinsamen Liniennetzplans, der moobil+ und Linienbusangebote auf Kreis- und Gemeindeebene integriert darstellt, sowie Informationsmaterialien, mit denen die Erreichbarkeit von Einrichtungen des Gesundheitswesens in den Mittelpunkt gestellt wird („Mit moobil+ zum Arzt“), etwa in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Trägergesellschaften, können hier hilfreich sein.
3. Einige Rückmeldungen bezogen sich auch auf die Nutzung von moobil+ für Arztbesuche. In den speziellen Fällen haben sich die Anliegen als wenig dringlich erwiesen, etwa weil die genannte Praxis gut mit einem Linienbus erreichbar ist. Trotzdem empfehlen wir die Erreichbarkeit von Haus- und Fachärzten sowie weiteren Einrichtungen des Gesundheitswesens auch langfristig systematisch im Blick zu behalten, gerade vor dem Hintergrund des Ärztemangels in vielen ländlichen Regionen Deutschlands. Hierzu wäre etwa die Definition eines spezifischen Versorgungsziels (z. B. Erreichbarkeit des nächsten Hausarztes mit öffentlichen Verkehrsmitteln in höchstens xx Minuten) sowie eine detaillierte und GIS-gestützte Erreich-

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

barkeitsanalyse zu empfehlen. Dabei sind auch die zukünftigen Entwicklungen der Versorgung mit Einrichtungen und Dienstleistungen zu berücksichtigen (z. B. Szenarien und Prognosen zu Praxisschließungen, Zusammenlegung von Einrichtungen etc.)

Tabelle 5: Bedarfsfeld Erreichbarkeit von Einrichtungen des Gesundheitswesens

Bedarfsfeld: Erreichbarkeit von Einrichtungen des Gesundheitswesens		
kurzfristig umsetzbar	kurz- bis mittelfristig umsetzbar	langfristig umsetzbar
Direkte Anbindung* von - Krankenhaus Friesoythe (nicht angebunden, M03) [Tab. A2/44] - Krankenhaus Lönigen (325m, M06, M07) [Tab. A2/48] - Krankenhaus Cloppenburg (200m, M10) [Tab. A2/66] - Lindern, Altenheim, Pingel Anton 7, (130m, M06) [Tab. A2/46] - Prüfung Anbindung Ortsring Caritas (in Cloppenburg) (M10) [Tab. A1/64]	Anbindung von Str. Michaelsstift in Strücklingen (S90) und Altenheim Am Walde in Cloppenburg (M10) ist angemessen, wird aber als z.T. als unzureichend wahrgenommen. Anpassung der Informationsmaterialien (S90) und Fahrplananpassung (M10) sind zu empfehlen. Strücklingen [Tab. A2/4], Cloppenburg [Tab. A1/61, Tab. A2/79]	Erreichbarkeit von Einrichtungen des Gesundheitswesens als Planungsziel in das Feinkonzept von moobil+ übernehmen. Durchführung einer Bestandsaufnahme und Erreichbarkeitsanalyse als Grundlage zur systematischen Anpassung des Angebots. [Tab. A1/21,37, 64, 83] [Tab. A2/3,7,20,39, 58, 83,93]

*Angabe in Klammern: (nächstgelegene Haltestelle in Metern, wenn vorhanden, moobil+ Linie/n, die zur Anbindung in Frage kommt)

b) Pendlerbezogene Verkehrsangebote (räumliche und zeitliche Angebotsausweitung)

Dieses Bedarfsfeld soll an dieser Stelle aus zwei Perspektiven betrachtet werden. Zuerst wird auf die Anbindung der Gewerbegebiete und großen Arbeitgeber in der Region eingegangen, anschließend wird die Anpassung der Taktung sowie die Anbindung der zuvor genannten Quell- und Zielorte thematisiert. Das Feinkonzept zur Planung von moobil+ stellt entsprechend der Zielvorgaben des Landkreises Cloppenburg die Erreichbarkeit der nächsten Stadt, der Kreisstadt Cloppenburg und des nächsten Bahnhofs in den Mittelpunkt. Als Grundlage für die Entwicklung des Feinkonzepts wurden auch die Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises herangezogen. Unseres Erachtens besteht aber hinsichtlich der kleinräumigen Erreichbarkeit von Gewerbegebieten innerhalb der Städte noch Optimierungsbedarf, da diese nur teilweise angebunden sind. Dies betrifft insbesondere die Gewerbegebiete in Friesoythe westlich der B72 und in Cloppenburg nördlich der Emsteker Straße. Die nächste Haltestelle ist in beiden Fällen bis zu 1 km von den Unternehmensstandorten in

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

den Gewerbegebieten entfernt. Eine Anbindung kann in beiden Fällen über moobil+ bewerkstelligt werden. Die kurzfristige Umsetzbarkeit ist im Hinblick auf die Integration in Linienumläufe und die bauliche Situation vor Ort zu prüfen. Hinzu kommt, dass der Fahrplan von moobil+ teilweise nicht auf den Schichtbeginn großer, teilweise dezentral gelegener Arbeitgeber wie etwa Amazon am Rand von Cloppenburg oder dem Nahrungsmittelhersteller Wernsing in Essen-Addrup abgestimmt ist. Dies ist im Feinkonzept zum moobil+ Angebot auch nicht vorgesehen. Eine Abweichung von den Vorgaben des Feinkonzepts würde daher andere Nachteile im Falle der rechtzeitigen Anbindung von Wernsing etwa für die Anbindung an die Nordwestbahn am Bahnhof Essen mit sich bringen. Systematisch ist dieser Zielkonflikt also nur lösbar im Rahmen einer mittel- bis langfristigen Weiterentwicklung der Zielvorstellungen des Landkreises und damit des Feinkonzepts, etwa durch die Aufnahme weiterer Planungsziele wie der angemessenen Erreichbarkeit von Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern.

An vielen Stellen regen Nutzer/innen die Ausweitung der Bedienungszeiträume morgens an. Für diese Fahrgäste werden die ersten moobil+ Fahrten zum Teil zu spät angeboten, um rechtzeitig am Arbeitsplatz zu sein. Eingaben gibt es hierzu u. a. für die Linie M11. Langfristig sollte das Angebot überarbeitet werden, indem Angebote bereits gegen 5:00 Uhr verkehren und eine Verdichtung auf einen 60 Min.-Takt morgens angestrebt wird. So verkehrt beispielsweise zwischen Emstek und Cloppenburg der erste Bus der Linie 970 um 7:20 Uhr, die M11 setzt erst um 8:20 Uhr Richtung Cloppenburg ein. Hier wäre eine frühere Fahrt sinnvoll. Zumal davon auszugehen ist, dass die Lastrichtung morgens Richtung Cloppenburg besteht. Richtung Emstek besteht bereits um 6:00 Uhr eine Fahrmöglichkeit. Dies sollte entsprechend gedreht werden. Auch der M03 verkehrt zwar bereits um 6:21 Uhr Richtung Garrel, in Gegenrichtung wird die erste Fahrt allerdings erst gegen 7:43 Uhr angeboten.

Tabelle 6: Bedarfsfeld Anbindung von Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern

Bedarfsfeld: Anbindung von Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern	
kurzfristig umsetzbar	mittel- bis langfristig umsetzbar
<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung der Gewerbegebiete in Friesoythe-West und Cloppenburg-Emsteker Straße und Brookweg mit moobil+ (Bedarfhaltstellen) oder Linienbusangeboten prüfen und ggf. zeitnah umsetzen, Friesoythe [Tab. A2/21,32] Cloppenburg, Brookweg [Tab. A2/77], sowie in Scharrel, Hollenbrand (M03) [Tab. A2/31] - Neue Haltestellen bei Arbeitgebern [Tab. A2/56] 	<ul style="list-style-type: none"> - Systematische Anbindung von Gewerbegebieten und großen Arbeitgebern als Planungsziel in das Feinkonzept aufnehmen. [Tab. A2/18,31,56]

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Tabelle 7: Bedarfsfeld Ausweitung der Bedienungszeiträume

Bedarfsfeld: Ausweitung der Bedienungszeiträume	
kurzfristig umsetzbar	langfristig umsetzbar
<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfung der Bedienzeiten hinsichtlich der Lastrichtungen. Einsatz von moobil+ morgens Richtung Cloppenburg/Friesoythe gegen 6:00 Uhr (anstatt ersten Fahrens zu dieser Zeit aus Cloppenburg raus) - Alternativ Ausweitung von Bedienzeiten morgens [Tab A1/20,24,75] 	<ul style="list-style-type: none"> - Betriebsstart bereits um 5:00 Uhr - 60 min.-Takt zu verkehrsstarken Zeiten (voraussichtlich 5:00-8:00 Uhr)

c) *Anbindung der zentralen Innenstadtbereiche in Cloppenburg, Friesoythe und Lönningen*

Im Spiegel der Rückmeldungen wurde deutlich, dass in Cloppenburg, Friesoythe und Lönningen die zentralen Bereiche der jeweiligen Innenstadt besser angebunden sein könnten. Beispielsweise liegen die zentralen Haltepunkte in Cloppenburg, der Bahnhof und der ZOB, mehr als 500 m von der Fußgängerzone entfernt. Die Flexibilität der moobil+ Linien sollte dazu genutzt werden, den Fahrgast möglichst nah an zentrale Orte transportieren zu können. Damit hat der Fahrgast ähnliche Vorteile wie der motorisierte Verkehr, der durch zentrale Parkplätze teilweise eine höhere Erreichbarkeit bietet als der ÖPNV. Für Cloppenburg wird daher zur Prüfung vorgeschlagen, Bedarfshaltestellen an den Ausläufern der Fußgängerzone einzurichten, beispielsweise Mühlenstraße/Bürgermeister-Heukamp-Str., Lange Str./Soester Str. Auch die Mitbedienung der Citybushaltestelle Bahnhofstraße/Mühlenstraße wird in diesem Kontext angeraten. Zur Anbindung weiterer zentraler Orte werden des Weiteren (Bedarfs)Haltestellen in Friesoythe, Höhe Lange Straße und in Lönningen am Marktplatz angeregt.

Diese Empfehlung erfolgt in dem Bewusstsein, dass gerade in Innenstadtlagen aufgrund des begrenzten Platzangebots und ggf. infolge von Eigentumsverhältnissen Haltestellenstandorte nicht immer am idealen Standort zu realisieren sind. Ebenfalls bekannt ist, dass die Innenstadt von Friesoythe gerade großflächig saniert wird und Haltestellenstandorte im Einklang mit dem Sanierungskonzept stehen sollten. Andererseits können gerade Bedarfshaltestellen minimal invasiv gestaltet werden, so dass eine kurzfristige Realisierung in jedem Fall geprüft werden sollte.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Tabelle 8: Bedarfsfeld Anbindung der zentralen Innenstadtbereiche in Cloppenburg, Friesoythe und Lönigen

Bedarfsfeld: Anbindung der zentralen Innenstadtbereiche in Cloppenburg, Friesoythe und Lönigen	
kurzfristig umsetzbar	mittel- bis langfristig umsetzbar
<ul style="list-style-type: none"> -Prüfung Fahrplanänderung (M10) zuerst Innenstadt dann Bahnhof anfahren [Tab. A1/69] - Prüfung Durchbindung M11 bis Marktplatz oder ZOB in Cloppenburg [Tab.A1/73] - Prüfung Möglichkeit Anbindung Arbeitsagentur, Cloppenburg [Tab. A2/64] 	-

d) Freizeitverkehr und touristische Nutzungen

Im Zusammenhang mit Freizeitverkehr, Naherholung und Tourismus wird in den eingegangenen Rückmeldungen immer wieder das Naherholungsgebiet rund um die Thülsfelder Talsperre inkl. Tierpark, Jugendherberge, Campingplätze und weiterer Beherbergungsbetriebe genannt. Die großräumige Erschließung ist durch die Linien S90, 900 sowie die Linien M03 und M09 gewährleistet. Diese bedienen seit dem letzten Fahrplanwechsel auch eine zentrale Bedarfshaltestelle an der Jugendherberge, wodurch von hier Direktverbindungen in Richtung Cloppenburg, zum Tierpark und Friesoythe bestehen. Zu manchen Zielen in diesem Erholungsgebiet sind aber teilweise noch beträchtliche Fußwege zurückzulegen. Zudem fehlt es an einer Direktverbindung aus Cloppenburg zum Tierpark Thüle, da die Regionalbushaltestellen der Linien 900 und S90 ca. 1 km entfernt liegen. Eine bessere, kleinräumige Anbindung könnte daher mittels Verknüpfung der Linien M03 und M09 mit kurzen Umsteigezeiten an der Jugendherberge erreicht werden. Alternativ wäre die Verlängerung der Linie M03 zur Haltestelle B72/Abzweig Talsperre mit kurzen Umsteigezeiten zur Linie S90 eine Möglichkeit, die Anbindung des Gebiets zu optimieren. Vor Ort (insbesondere im Bereich der Campingplätze) sollte sichergestellt werden, dass die moobil+ Haltestellen auch von ortsunkundigen Personen durch Ausschilderung gefunden werden können. Die Integration in die Umlaufplanung und bauliche Realisierbarkeit der Haltestellen in diesem Bereich wäre zu prüfen. Im Rahmen der bisherigen Begleitforschung wurde zudem die Anbindung der Freibäder in Lastrup und Lönigen sowie des Hallenbades in Lönigen als verbesserungswürdig angegeben. Nach Prüfung der Angaben sind hier kurzfristig unterschiedliche Maßnahmen zu empfehlen. Während in Lastrup die Einrichtung einer Haltestelle am Freibad auch im Hinblick auf die Erschließung des angrenzenden Wohngebiets sinnvoll erscheint und betrieblich geprüft werden sollte, kann die Anbindung der Schwimmbäder ggf. durch eine bessere Ausschilderung (Freibad) bzw. durch eine Erschließung mit dem moobil+ Angebot in den Taktlücken des

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

bestehenden Linienbusangebots (Hallenbad) sinnvoll sein. Mittel- bis langfristig ist die Aufnahme des Planungsziels „Anbindung von Freizeitzielen“ in das Feinkonzept von moobil+ zu empfehlen. Im Fall des Naturerlebnisbades in Lastrup an der Pegasusstraße, wurde dieses durch die Fahrplanänderung der M13 (am 15. März 2021 in Kraft getreten) angebunden.

Ebenfalls im Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr zu nennen ist der für verschiedene Relationen vorgebrachte Vorschlag, das moobil+ Angebot auf das Wochenende auszuweiten. Eine solche Angebotsausweitung ist im Feinkonzept für moobil+ nicht vorgesehen. Langfristig wäre aber zu prüfen, ob ein solches Angebot darstellbar ist, ggf. auch unter Einbindung von Taxiunternehmen und Mitnahmeangeboten.

Tabelle 9: Bedarfsfeld Freizeitverkehr und touristische Nutzungen

Bedarfsfeld: Freizeitverkehr und touristische Nutzungen	
kurzfristig umsetzbar	mittel- bis langfristig umsetzbar
<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung einer Verknüpfung der Linien M03 und M09 an der Jugendherberge Thülsfelder Talsperre oder bessere Verknüpfung der M03 mit dem Regionalbusverkehr, jeweils mit kurzen Umsteigezeiten aus und nach Cloppenburg [ist mit zusätzlicher Haltestelle auf beiden Linien ab dem 14.12.2020 umgesetzt worden] [Tab. A1/16] - Prüfung der Einrichtung einer Bedarfshaltestelle am Freibad in Lastrup (M13) [ist mit Fahrplanänderung der M13 am 15.03.2021 erfolgt] [Tab. A2/91] - Prüfung der Anbindung des Hallenbades in Lönningen durch die Linie M07 in den Taktlücken der Linie 928 [Tab. A2/49] - Ausschilderung der Haltestelle „Angelbecker Str./ALDI“ vom Freibad Lönningen aus [Tab. A2/49] - Prüfung einer Anbindung zwischen Lindern und Lönningen (Gymnasium Ringstraße) (M06) [Tab. A1/28] - Prüfung der Bedienung Ambühren – Kellerhöhe am Wochenende (M10) [Tab. A1/55] - Prüfung Cloppenburg – Langförden (M11) an den Wochenenden anzubieten [Tab. A1/78] 	<ul style="list-style-type: none"> - Systematische Erfassung und Anbindung von Freizeitzielen und Sportstätten als Planungsziel bei Weiterentwicklung des Feinkonzepts [Tab. A1/28,30,36,55,77,78] [Tab. A2/95] - Prüfung einer Erweiterung des moobil+ Angebots um Wochenendverkehre

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

e) Konzeption von moobil+ als zweite Netzebene und Anschlussicherung

Die Umsteigerelationen zwischen dem moobil+ Angebot und den Regionalbussen sowie der Nordwestbahn werden unterschiedlich bewertet. Im Einklang hiermit hat die Überprüfung der Rückmeldungen von Fahrgästen und Projektbeteiligten ergeben, dass die Anschlusszeiten variieren. Während etwa an den Bahnhöfen in Cloppenburg und Essen meist angemessene Übergangszeiten festgestellt wurden, fällt auf, dass an der Haltestelle „Barßel, Bahnhof“ die Übergangszeiten von der Linie M02 zu den Regionalbussen nach Friesoythe/Cloppenburg (S90), Oldenburg (380) und Westerstede (360) vergleichsweise lang sind und nach Möglichkeit angepasst werden sollten.

Gut bewertet werden dagegen bestehende Übergänge zwischen zwei moobil+ Linien (z. B. M05 und M06 in Lindern). Entsprechend wurden mehrfach Lückenschlüsse zwischen den Linien M05/M06 (Lindern) und M13 (Lastrup) sowie zwischen den Linien M02 (Reekenfeld, Brücke) und M03 (Kamperfehn) vorgeschlagen. Eine Prüfung der betrieblichen Realisierbarkeit ist hier zu empfehlen. Die Ziele des Feinkonzepts sind zwar auch ohne diese Lückenschlüsse erfüllt, es ist aber aus Fahrgastsicht schwer nachvollziehbar, dass wie im Fall der Linien M02 und M03 zwei 500 m entfernte Haltestellen nicht miteinander verbunden werden.

Die Konzeption als zweite Netzebene sieht vor, dass nur dann Parallelverkehre von Regionalbussen und moobil+ Fahrten möglich sind, wenn sich die Taktzeiten gegenseitig ergänzen. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Bösel und Friesoythe verkehren jedoch die Linien 900 und M04 in kurzen Abständen hintereinander. Hier ist zu prüfen, ob eine Fahrplananpassung zu einer Entzerrung beitragen kann.

Langfristig ist zu prüfen, inwiefern die Integration der beiden Netzebenen, z. B. durch einen integralen Taktfahrplan, ein einheitliches Tarifsysteem und einen gemeinsamen Liniennetzplan verbessert werden kann. Denn generell zeigt sich, dass die Konzeption der beiden Netzebenen als ein integriertes ÖPNV-System in der Wahrnehmung vieler Nutzerinnen und Nutzer noch nicht vollständig angekommen ist.

Tabelle 10: Bedarfsfeld Zweite Netzebene und Anschlussicherung

Bedarfsfeld: Zweite Netzebene und Anschlussicherung	
kurzfristig umsetzbar	mittel- bis langfristig umsetzbar
- Überprüfung der Realisierbarkeit des Lückenschlusses zwischen den Linien M02 und M03 in Kamperfehn [Tab. A2/30]	- Anpassung der Übergangszeiten zwischen der Linie M02 und den Regionalbussen nach Friesoythe, Cloppenburg, Oldenburg und Westerstede an der Haltestelle „Barßel Bahnhof“ [Tab. A3/1, 2, 4, 5]
- Überprüfung der Realisierbarkeit des Lückenschlusses zwischen Lindern (M05, M06) und Lastrup	- Einführung eines integralen Taktfahrplans mit defi-

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

<p>(M13) in den Taktlücken des dort unregelmäßig verkehrenden Linienbusses. [Tab. A1/29, 92]</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung einer Fahrplananpassung zur Entzerrung des Parallelverkehrs der Linien 900 und M04 zwischen Bösel und Friesoythe [Tab. A1/23] - Prüfung einer Fahrplananpassung zur Verbesserung der Umsteigzeit in Langförden von Cloppenburg nach Vechta (Linie M11) [Tab. A3/12] - Prüfung einer Fahrplananpassung zur Verbesserung der Umsteigzeit am Bahnhof in Essen (Oldb.) für den Umstieg in Richtung Osnabrück/Wilhelmshaven (Linie M08) [Tab. A3/8] - Prüfung der besseren Anbindung/Verbindung zwischen im Gebiet Barßel, Ramsloh und Elisabethfehn und Friesoythe [Tab A1/4,5,7,10, 19, 25] - Prüfung Linienenerweiterung / neue Linie Lönigen – Cloppenburg ZOB – Emstek (M07/M11) [Tab. A1/38] - Prüfung Anbindung an Hemmelte mit der M08 [Tab. A1/40] [durch Linienverlängerung M13 seit 15.März 2021 umgesetzt] - Prüfung Verlängerung M08 von Brookstreek nach Quakenbrück [Tab. A1/41] - Prüfung Anbindung Bevern – Cloppenburg [Tab. A1/46] - Prüfung Anbindung Essen, Ortsteil Ahausen [Tab. A2/60] 	<p>nierten Verknüpfungspunkten zwischen erster und zweiter Netzebene</p>
--	--

f) moobil+ auf Achsen von Buslinien

Verschiedene Wünsche beziehen sich auf die Linienenerweiterung auf Achsen, auf denen bereits Buslinien verkehren. Auf einigen dieser Achsen, wie zwischen Elisabethfehn und Friesoythe (Linie 905), Lindern und Lastrup (Linie 930), Bakum (Kreis Vechta) und Essen (Oldenburg) oder dem Essener Ortsteil Ahausen (Linie 916) sind die Angebote nicht durchgehend oder werden nur zu wenigen Tageszeiten betrieben. Im Rahmen der Netzentwicklung und basierend auf den genehmigungsrechtlichen Möglichkeiten sollte geprüft werden, inwiefern auf diesen Korridoren das moobil+-Angebot die Busverkehre zu verkehrsschwachen Zeiten ergänzen kann, damit dort ein ganztägiger Betrieb ermöglicht wird.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Tabelle 11: Bedarfsfeld moobil+ auf Achsen von Buslinien

Bedarfsfeld: moobil+ auf Achsen von Buslinien	
kurzfristig umsetzbar	langfristig umsetzbar
<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Erweiterung der M06 von Kleinenging nach Lastrup als Ergänzung zur Buslinie 930 [Tab. A1/29] - Prüfung der Erweiterung der M12 oder M13 zur Herstellung einer Verbindung Bakum (Kreis Vechta) – Essen (Oldenb.) Bahnhof [Tab. A1/89] - Prüfung der Verlängerung der M02 nach Friesoythe in Zeiten, in denen die Linie 905 nicht fährt [Tab. A1/10] 	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines kombinierten Achsensystems aus Busverkehr und moobil+-Angeboten

g) Optimierung der Erschließung

Konkret wurden viele zusätzliche Haltestellen vorgeschlagen. Manche davon liegen im Einzugsbereich vorhandener Halte und sind daher nicht empfehlenswert. Andere Vorschläge zeigen tatsächliche Erschließungslücken. Diese könnten durch Bedarfshaltestellen von moobil+ geschlossen werden. Es wird an dieser Stelle auf das Bedarfsfeld ‚Innenstadtanbindung‘ verwiesen.

Tabelle 12: Bedarfsfeld Optimierung der Erschließung

Bedarfsfeld: Optimierung der Erschließung
kurzfristig umsetzbar
<ul style="list-style-type: none"> - Haltestelle im Bereich Sonnenkämpfe in Friesoythe (M03) zur Erschließung des Pehmetanger Wegs, nächste Haltestelle Ellerbrockerstraße über 1 km entfernt. [Tab. A1/17] - zusätzliche Haltestellen im Bereich Bahnhofstraße/Sevelter Weg in Cloppenburg (M05) zur besseren und fußläufigen Erschließung der Innenstadt. [Tab. A1/27] - zusätzliche Bedarfshaltestelle im Bereich des Kindergartens Brunner Straße in Löningen (M07), Standort liegt zwischen zwei Haltestellen (zu beiden jeweils 600 m Fußweg). [Tab. A1/34] - Bedienung von Haltestellen zwischen Westrhauderfehn und dem Kreis (M01), u. a. EKZ Wreesmann in Ostrhauderfehn. Damit keine Konkurrenz zu bestehenden Buslinien besteht, könnten zur Regulierung in Richtung Westrhauderfehn nur Ausstiege und in Richtung Strücklingen nur Einstiege erlaubt sein. [Tab. A2/1] - Prüfung von zwei weiteren Haltestellen im Bereich Vinner Weg in Löningen (M07) zur besseren Erschließung von Windhorst. [Tab. A2/50] - Verlegung der Haltestelle Maximilian-Kolbe-Schule auf die Böener Straße, Höhe Copernicusstraße (M07) zur gleichmäßigeren Erschließung der Siedlung. Bestehende Haltestelle wurde bislang noch nicht gebucht.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

[Tab.A2/57]

h) Kreisübergreifende Angebote

In den Interviews wurde deutlich, dass für die moobil+ Nutzerinnen und Nutzer nicht immer nachvollziehbar ist, warum das Angebot an der Landkreisgrenze endet. Da insbesondere mit den Linien M01 nach Westrhauderfehn sowie M11 und M12 in den Kreis Vechta bereits drei kreisgrenzenüberschreitende Angebote existieren. Weitere Verkehre könnten die Vernetzung zu umliegenden Gemeinden und Ortschaften weiter verbessern. U. a. wurde die Schließung der Netzlücke nach Wardenburg angeregt, die durch den Wegfall der Linien 280 und 288 entstanden ist. Derzeit besteht nur eine nicht ganztägig angebotene Umsteigeverbindung mit langen Wartezeiten zwischen den Linien 900 und 918 ab Garrel. Es wird empfohlen, auf der Achse der ehemaligen Regionallinie 280 ein bedarfsgesteuertes Angebot zu etablieren, das durch die Erweiterung der Linie M09 ermöglicht werden könnte. Eine andere angesprochene Verbindung ist Lönigen – Quakenbrück. Zwar besteht hier bereits eine Verbindung über den Bahnhof Essen, allerdings könnte ein bedarfsgesteuertes Angebot über den dünn besiedelten Raum mit Anbindung von Menslage und Bottorf ein alternatives und direkteres Angebot schaffen. Auch eine Direktverbindung zwischen den Kreisstädten Cloppenburg und Vechta wurde angeregt. Dies bestätigt den Beschluss der beiden Landkreise zur Einführung einer attraktiven neuen Verbindung zwischen Cloppenburg und Vechta.

Tabelle 13: Bedarfsfeld Kreisübergreifende Angebote

Bedarfsfeld: Kreisübergreifende Angebote	
kurzfristig umsetzbar	langfristig umsetzbar
<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung eines moobil+-Angebots auf der ehemaligen Achse der Linie 280 nach Wardenburg [Tab. A1/52] - Prüfung eines Angebots zwischen Lönigen und Quakenbrück via Menslage und Bottorf [Tab. A1/41] - Mögliche Prüfung von zusätzlichen Haltestellen in den Landkreisen Vechta und Leer [Tab. A2/5,6,8,9, 85,87] 	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung einer Schnellbuslinie zwischen Cloppenburg und Vechta im Rahmen einer Fortschreibung der Nahverkehrspläne der beiden Landkreise [Tab A1/96] - Prüfung und ggf. Erarbeitung eines kreisübergreifenden Betriebskonzepts für moobil+

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Umgang mit bestehenden Verbindungsdefiziten im Liniennetz

Mit dem moobil+ Angebot wird im Kreis Cloppenburg eine neue Netzebene des ÖPNV geschaffen und Räume geringer Nachfrage an den ÖPNV angebunden. Insbesondere im Norden Friesoythes ist es aufgrund der Vielzahl kleinerer Ortschaften wie Harkebrügge, Elisabethfehn oder Kampe kaum möglich, mit einer Kombination aus Linienverkehr und Richtungsbandbetrieb (S90, 900, 905, M01, M02, M03) alle nachgefragten Verbindungen anzubieten. Häufige Anmerkungen beziehen sich auf den Wunsch nach weiteren Querverbindungen oder durchgehende Angebote wie Harkebrügge – Friesoythe oder Ramsloh – Elisabethfehn. Auch in anderen Bereichen des Kreises werden entsprechende Querverbindungen vorgeschlagen. Hier werden weitere politische Entscheidungen des Landkreises nötig sein, die sich mit diesen bisher nicht befriedigten Bedarfen beschäftigen und ggf. zu neuen ÖPNV-Zielen im Landkreis führen.

Bike and Ride

Der hohe Anteil des Fahrrades am Gesamtverkehr im Landkreis Cloppenburg (vgl. 1.3) zeigt die Bedeutung von intermodalen Verknüpfungsstellen zwischen Fahrrad und ÖPNV. An vielen Haltestellen wie etwa „Scharrel Ort“ oder „Dreibrücker“ in Elisabethfehn sind bereits hochwertige Radabstellanlagen vorhanden (mobil:plus 2019, S. 8-9). Mittelfristig könnten ein Bike & Ride-Konzept erstellt und entsprechende Standards für den ganzen Landkreis und Ausbaubedarfe identifiziert werden.

Weiterentwicklung des moobil+-Bedienkonzeptes

Hinsichtlich des Angebots im Richtungsbandbetrieb gab es im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung zahlreiche, z. T. widersprüchliche Rückmeldungen. Die Vorschläge reichen von einer Rückkehr zum herkömmlichen Linienbetrieb bis zu einer weitreichenden Flexibilisierung im Sinne eines fahrplanlosen Flächenverkehrs. Vor dem Hintergrund der Konzeption von moobil+ als zweiter Netzebene und der Priorisierung bestimmter Relationen (z. B. zum Ortszentrum, zur nächsten Stadt) halten wir den Richtungsbandbetrieb für grundsätzlich geeignet. Dennoch können die Potentiale flexibler Angebotsformen im Fall von moobil+ unserer Ansicht nach noch besser ausgeschöpft werden. So bestehen Möglichkeiten, die momentan in Folge des flexiblen Bedienkonzeptes noch auftretenden Wartezeiten an Haltestellen und in Fahrzeugen zu reduzieren. Diesbezüglich sollten u. E. folgende Handlungsan-

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

sätze hinsichtlich ihrer betrieblichen Realisierbarkeit vom Landkreis Cloppenburg geprüft werden:

- 1) *Echt-Zeit-Vorhersage der Abfahrtszeiten:* Die Abfahrtszeiten der moobil+ Busse sind aktuell für die meisten Haltestellen als Zeitraum angegeben (z. B. 8:00 – 8:20 Uhr). Um die Haltestelle auch tatsächlich in diesem Zeitraum anzufahren, müssen die Fahrzeuge teilweise anderswo warten. Gleichzeitig ist aber spätestens 60 Minuten vor Abfahrt der genaue Routenverlauf der jeweiligen Fahrt in Abhängigkeit der eingegangenen Buchungen bekannt. Über die moobil+ App und dynamische Fahrgastinformationen an den festen Haltestellen kann die dann feststehende Abfahrtszeit an die Fahrgäste weitergegeben werden. Sofern sich die Kundinnen und Kunden vorab online oder per App informieren, wäre es dann nicht mehr notwendig, dass sie sich zu Beginn des im Fahrplan angegebenen Zeitraums zur Haltestelle begeben. Auch die Wartezeiten, die entstehen, um eine Haltestelle nicht zu früh anzufahren, entfallen. Für Fahrgäste, die sich nicht vorab informieren, kann sich der Zeitraum, in dem eine Haltestelle bedient wird, dagegen vergrößern. Eine Akzeptanz für diese Maßnahme kann durch begleitende Werbe- und Schulungsmaßnahmen erreicht werden, indem die Vorteile deutlich gemacht werden. Umgekehrt wurden unter den jüngeren Fahrgästen auch Bevölkerungsgruppen identifiziert, die schon jetzt moobil+ ausschließlich mit der App nutzen.

- 2) *Definition maximaler Wartezeiten:* Wartezeiten können begrenzt werden, indem für bestimmte Streckenabschnitte, z. B. bei weit auseinanderliegenden Bedarfshaltestellen die Zahl möglicher Buchungen begrenzt wird. Eine mögliche Vorgabe für sehr selten nachgefragte Bedarfshalte könnte etwa sein: „Buchung für Bedarfshaltestelle A ist nur möglich, wenn nicht gleichzeitig eine Buchung für Bedarfshaltestelle B vorliegt“. Hierdurch kann die für die Anfahrt dieser Haltestellen die maximal benötigte Zeit begrenzt werden. In der Folge kann auch die Wartezeit, wenn keine dieser Haltestellen angefahren wird, reduziert werden. Auch dieser Vorschlag ist hinsichtlich seiner Vor- und Nachteile (vgl. Begrenzung der Buchungen) im Rahmen der Weiterentwicklung des moobil+ Angebots genau abzuwägen. Die eingeschränkte Buchungsmöglichkeit für sehr selten nachgefragte Bedarfshalte steht dabei der Straffung des Fahrplans und einer Reduzierung der Fahrtzeiten gegenüber.

3.3 Organisation des Angebots

Zum Thema Angebotsqualität stellt sich die Ausgangslage wie folgt dar: Bedarfsorientierte Systeme wie das moobil+ Angebot stellen besondere Ansprüche an die Kommunikation zwischen Fahrgästen, Mobilitätszentrale und Fahrer/innen. Da diese Kommunikation, wie in einigen Gesprächen deutlich geworden ist, derzeit noch ausbaufähig ist, sollen einige mögliche Handlungsansätze aufgezeigt werden. Zum einen sollte ein regelmäßiges Treffen (Jour fixe) zwischen den verantwortlichen Personen seitens des Landkreises und den Verkehrsunternehmen in Erwägung gezogen werden (VU1,3), um kurzfristig auf Fahrgastanforderungen (z. B. bzgl. Fahrplan oder Haltestellenanordnung) oder technisch-funktionale Herausforderungen (vgl. technische Geräte im Fahrzeug, Schulung der Fahrer/innen) reagieren zu können. Dies sollte trotz der COVID-19-Pandemie möglichst zeitnah umgesetzt werden. Dabei könnte auf Video- oder Telefonkonferenzen zurückgegriffen werden. Des Weiteren sollte das Buchungssystem kontinuierlich weiterentwickelt werden, sodass Schwachstellen und unhandliche Bedienungsabläufe verbessert werden können. Dazu gehört ebenso die Weiterentwicklung der App⁶, bei welcher eine intuitive Nutzung und Menüführung auch zur Gewinnung von weiteren Kunden beitragen kann. Schließlich wird in den geführten Interviews besonders mit den Nutzer/innen oftmals das Thema Tarif- und Ticketoptimierung angesprochen. So werden mehrfach Wünsche nach Familienkarten, Mitnahmeregelungen und die Anerkennung des Niedersachsen-Tickets in den moobil+ Bussen genannt.

Hinsichtlich der Weiterentwicklung des Mobilitätszentralensystems sind kurzfristig die Sichtbarkeit und Ausschilderung einzelner Standorte, z. B. in Lönigen, zu verbessern. Wenn diese Maßnahmen ohne Erfolg bleiben, ist in Einzelfällen auch die Überprüfung der Standorte von Mobilitätspunkten, z. B. in Cloppenburg, zu empfehlen. Mittelfristig ist zu prüfen, ob den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den Mobilitätspunkten die Möglichkeit gegeben werden soll, selbst Buchungen vorzunehmen.

3.4 Qualität des Betriebs

Bei dem Thema Qualität des Betriebs werden drei wesentliche Aspekte im Rahmen der Begleitforschung untersucht: die Fahrzeuge, die Fahrer/innen sowie die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Busse.

Bei den Gesprächen mit den verschiedenen Gruppen (Nutzer/innen, Busfahrer/innen, Verkehrsunternehmen, Mobilitätszentrale) wird deutlich, dass die Ausstattung der Busse noch

⁶ Eine ausführliche Analyse und Bewertung der App wird im Abschlussbericht thematisiert.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

ausbaufähig ist. Zum einen wird mehrfach eine fehlende Kompatibilität des Druckers, des Tablets und des Scanners im Bus bemängelt. Bei einer Neuanschaffung dieser technischen Geräte sollte geprüft werden, inwiefern kombinierte Geräte einen sinnvollen Ersatz darstellen. Zum anderen wird in mehreren Gesprächen deutlich, dass die Busse zum Teil zu klein für die Mitnahme mehrerer Fahrräder oder von E-Rollstühlen sind. Das Problem der fehlenden Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder wurde durch die Anbringung von elektrisch verstellbaren Fahrradgepäckträgern an den Bussen bereits gelöst.

In den geführten Interviews wird ersichtlich, dass die Kompetenz der Busfahrer/innen Unterschiede aufweist. Als kurzfristige Maßnahme wird daher an dieser Stelle empfohlen, verpflichtende, regelmäßige und unternehmensübergreifende Schulungen für die Busfahrer/innen aller Verkehrsunternehmen durchzuführen. In diesen Schulungen soll der Umgang mit dem Buchungs- und Mobilitätsleitsystem eingeübt werden. Zum anderen sollten die Verläufe der einzelnen Linien ebenso wie die Standorte der Bedarfshaltestellen Gegenstand der Schulungen sein. Die Busfahrer/innen sollten sich möglichst unabhängig vom Navigationssystem im Landkreis Cloppenburg auskennen.

Bei dem Aspekt Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gibt es bisher keine großen Beschwerden. Als einziger Kritikpunkt wird das zu frühe Abfahren an den Haltestellen genannt. Dies sollte in den Schulungen für die Busfahrer/innen thematisiert werden.

3.5 Orientierung und Information

Orientierung und Information / Integration der Netzebenen

Orientierung und Information sind wesentliche Instrumente als Zugang für den ÖPNV und können Nutzungshemmnisse zur Nutzung abbauen. Es werden folgende Arten der Fahrgastinformation unterschieden:

- Informationen an Haltestellen (z.B. Aushangfahrpläne)
- In Fahrzeugen (akustisch und optisch)
- Druckmedien
- Digitale Information

Im Rahmen dieses Berichts werden die für das Projektteam digital zugänglichen Informationen über moobil+ analysiert, die in digitaler Form verfügbar sind. Diese sind in der Regel auch gedruckt verfügbar.

Fahrpläne und Fahrplanauskunft

Für alle Linien von moobil+ existieren online eigene Linienfahrpläne im PDF-Format⁷, die auch in gedruckter Form verfügbar sind. Abbildung 19 zeigt beispielhaft einen Auszug aus dem Plan der Linie M01. Diese Linienfahrpläne enthalten den Zeitraum der (möglichen) Abfahrt an den jeweiligen Haltestellen, differenziert nach festen Haltestellen und Bedarfshaltestellen. Aus Gründen der Übersicht ist jeweils nur die erste und letzte Fahrt enthalten, dazwischen gilt durchgehend der Zweistundentakt. An Haltestellen mit Übergang zum Busverkehr sind die Anschlussverbindungen zum SPNV und Busverkehr dargestellt.

Die Linienfahrpläne verfügen über ein ansprechendes Layout. Den Linien ist jeweils eine eigene Farbe zugeordnet, was die Orientierung insgesamt vereinfacht. Insgesamt könnte die Linienfarbe noch etwas dominanter eingesetzt werden. Der Linienfahrplan setzt Ortskenntnis voraus. So ist einer Person, die den ÖPNV normalerweise nicht nutzt, möglicherweise nicht klar, wo die Haltestellen liegen und wie die Linie im Gesamtliniennetz verortet ist. Empfehlenswert wäre es daher, den Linienfahrplänen einen Liniennetzplan sowie idealerweise einen topographischen Liniennetzplan der bedienten Gemeinde(n) beizufügen, indem neben den Haltestellen von moobil+ auch die Linienverläufe des SPNV und Busverkehrs verzeichnet sind.

Zuweilen irritierend ist die Symbolisierung der festen Haltestellen mit einem Bus- und Telefonsymbol. Das Telefonsymbol soll an dieser Stelle verdeutlichen, dass auch von der festen Haltestelle eine Tour gebucht werden kann. Gleichzeitig suggeriert es allerdings, dass auch an der festen Haltestelle eine Voranmeldung notwendig ist. In diesem Zusammenhang sollte eine stärkere optische Differenzierung in der Darstellung vorgenommen werden, um Interpretationen und mögliche Missverständnisse zu vermeiden. Beispielhaft könnte textlich auf die Möglichkeit der Buchung hingewiesen werden, wodurch auf das Symbol des Telefonhörers bei festen Haltestellen verzichtet werden kann.

Informationen sollten möglichst einfach, eingängig und auf den ersten Blick lesbar sein. Durch die ausschließliche Darstellung der ersten und letzten Abfahrt ist der potenzielle Fahrgast gezwungen ‚zu rechnen‘, was die Komplexität erhöht. Anzuraten wären in diesem Falle ein bis zwei Abfahrtszeiten in die Pläne mit aufzunehmen, um die Orientierung zu erleichtern. Dies könnten beispielsweise zusätzliche Abfahrten gegen Mittag sein, um so einen ‚Anker‘ in der Mitte des Fahrplans zu schaffen.

⁷ zum Beispiel Fahrplan der Linie M01 unter https://www.moobilplus.de/media/moobil_fahrplan_linie_m01_web.pdf (23.03.2021)

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Wichtig ist, dass die Haltestelle konkret bezeichnet ist und dies sich auch einheitlich in allen Informationsmedien wiederfindet. So konnte festgestellt werden, dass eine neue Haltestelle der Linien M03 und M09 im Linienfahrplan der M03 als ‚Garrel Petersfeld, Jugendherberge‘, im Linienfahrplan der M09 als ‚Petersfeld Jugendherberge‘ abgedruckt ist. Eine systematische Überprüfung der Benennung aller Haltestellen ist zu empfehlen.

LINIE M01		WESTRHAUDERFEHN - RAMSLOH - SEDELSBERG		ALLE 2 STUNDEN	
Linie 690 (aus Leer)		08:00, 10:00, 12:00, 14:00/14:15, 16:00, 18:00			
Westrhauderfehn, VLL Busbahnhof	☺	05:55 - 06:10	08:20 - 08:35	18:20 - 18:35	20:25 - 20:40
Osterhausen, Bokelesch	☺	06:00 - 06:15	08:25 - 08:40	18:25 - 18:40	20:30 - 20:45
Bibelte/Bollingen, Zum Pumpwerk	☺	06:00 - 06:15	08:25 - 08:40	18:25 - 18:40	20:30 - 20:45
Bibelte/Bollingen, Wietsbergen	☺	06:00 - 06:15	08:25 - 08:40	18:25 - 18:40	20:30 - 20:45
Wittensand, Denkmal	☺	06:10 - 06:20	08:35 - 08:45	18:35 - 18:45	20:40 - 20:50
Strücklingen, Grundschule	☺	06:10 - 06:20	08:35 - 08:45	18:35 - 18:45	20:40 - 20:50
Strücklingen, Eschstraße/Buschmeede	☺	06:10 - 06:20	08:35 - 08:45	18:35 - 18:45	20:40 - 20:50
Strücklingen, Ort Niehaus	☺	06:15 - 06:25	08:40 - 08:50	18:40 - 18:50	20:45 - 20:55
Elisabethfehn, Kanalweg	☺	06:15 - 06:25	08:40 - 08:50	18:40 - 18:50	20:45 - 20:55
Hollenermoor, Ehem. Schule	☺	06:15 - 06:25	08:40 - 08:50	18:40 - 18:50	20:45 - 20:55
Ramsloh, Nord-Süd-Straße	☺	06:15 - 06:25	08:40 - 08:50	18:40 - 18:50	20:45 - 20:55
Ramsloh, Ostermoorstraße	☺	06:20 - 06:30	08:45 - 08:55	18:45 - 18:55	20:50 - 21:00
Ramsloh, Friedhofstraße/Dr. Jünemann-Str.	☺	06:25 - 06:30	08:50 - 08:55	18:50 - 18:55	20:55 - 21:00
Ramsloh, Kirche	☺	06:30	08:55	18:55	21:00
Linie S90 (nach Friesoythe/Cloppenburg)		06:33, 08:58, 10:58, 12:58, 14:58, 16:58, 18:58			
Linie S90 (nach Barßel)		09:02, 11:02, 13:00, 15:02, 17:02, 19:02, 21:02			
Linie 900 (nach Barßel)		06:13, 14:46			

Abbildung 19: Auszug aus dem Linienfahrplan der Linie M01. Quelle: <https://www.moobilplus.de/fahrinfo/>.

Auf der Internetseite von moobil+ befindet sich zudem eine digitale Fahrplanauskunft, bei der durch Eingabe von Start- und Zielhaltestelle eine Verbindung gesucht werden kann. Das System ist benutzerfreundlich, so verfügt die Eingabemaske über eine Autovervollständigung, wodurch beispielsweise bei der Eingabe von ‚Barß‘ verschiedene Haltestellen in Barßel vorgeschlagen werden. Die Vorschläge enthalten dabei auch die an der Haltestelle verkehrende Linie. Die Fahrplansuche gilt deutschlandweit. So können auch Haltestellen außerhalb des Landkreises Cloppenburg vorgeschlagen werden. Hierbei ist zu kritisieren, dass die Haltestellen des Landkreises nicht prioritär vorgeschlagen werden. So erhält ein Fahrgast, der eine Fahrt vom Bahnhof Essen (Oldenburg) starten möchte, zunächst Bahnhöfe in der Ruhrgebietsstadt Essen vorgeschlagen.

Als Ergebnis werden Abfahrts- und Ankunftszeit, Fahrzeit, Anzahl der Umstiege sowie im Detail auch die Anzahl der Zwischenhalte angezeigt. Zudem kann auf einer auf OpenStreet-Map beruhenden Karte der Linienvorlauf nachvollzogen werden. Bei moobil+-Linien wird aufgrund der potenziellen Bedarfslinien eine ganze „Spinne“ an Verbindungen angezeigt, welche die Fahrt für den Fall anzeigt, wenn alle Bedarfshaltestellen im Verlauf gebucht wären und angefahren werden müssten. Als Beispiel ist in Abbildung 20 eine solche „Linien-

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

spinne“ für die Verbindung Kellerhöhe – Ambühren mit insgesamt 45 potenziellen Halten dargestellt. Diese Linienspinne ist für den Fahrgast wenig hilfreich, zuweilen kann diese gar abschreckend wirken. Eine differenzierte Darstellung, die etwa zwischen festen und Bedarfshaltestellen unterscheidet, ist hier zu empfehlen.

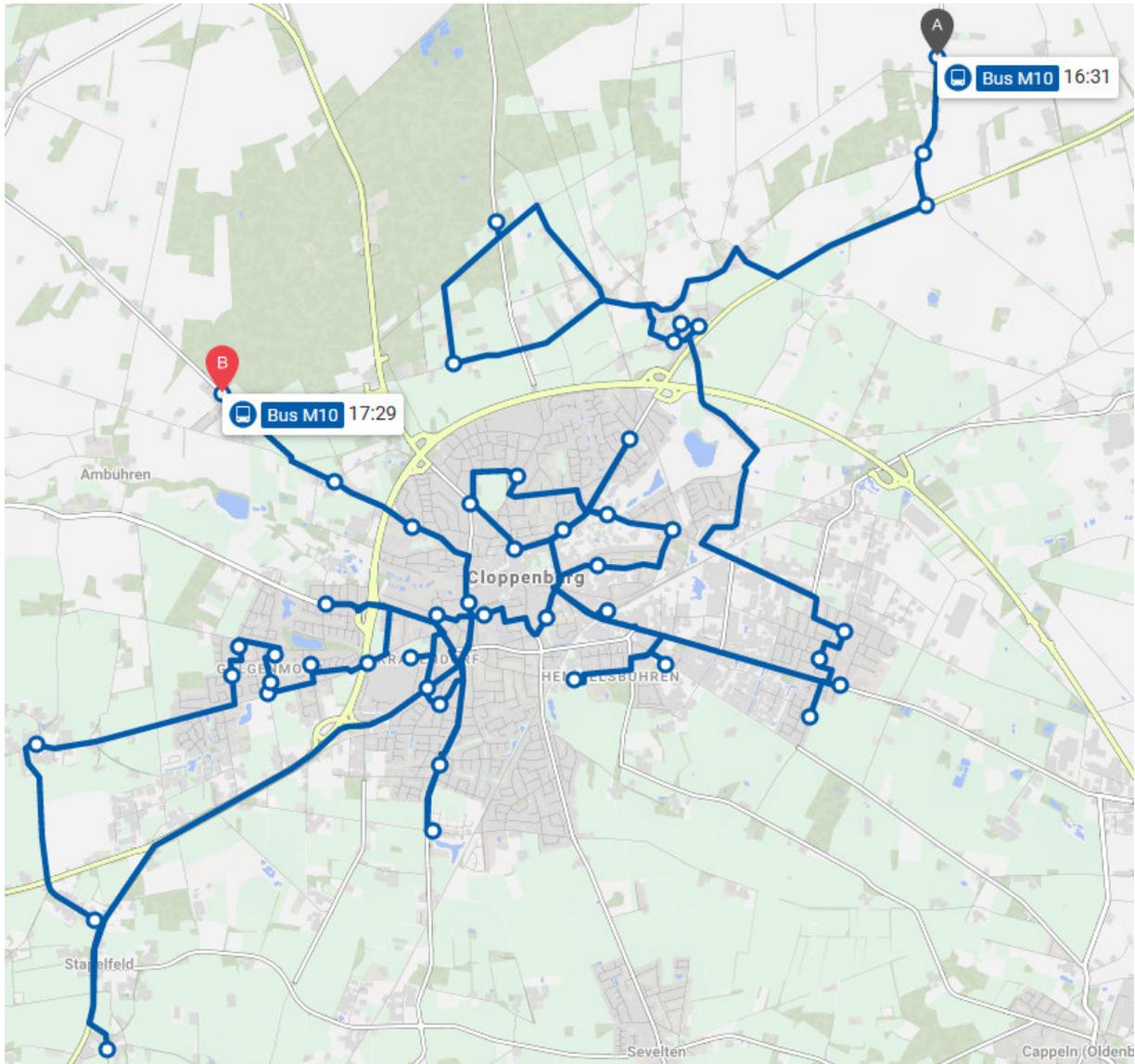


Abbildung 20: ‚Linienspinne‘ der M10 bei Fahrtenwunsch Kellerhöhe - Ambühren. Quelle: Fahrplanauskunft unter <https://www.moobilplus.de/fahrinfo/>.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Liniennetzpläne

Einen wesentlichen Beitrag zur Orientierung leisten Liniennetzpläne. Diese können schematisch oder topographisch dargestellt werden. Schematische Liniennetzpläne vereinfachen den Überblick über ein Netz durch eine vereinfachte und nicht örtlich genaue Darstellung.

Das Busnetz des Landkreises Cloppenburg ist in einer topographischen Karte dargestellt, in welcher die Regionallinien in roter Farbe und die Lokallinien in grüner Farbe dargestellt sind. Zusätzlich sind die Namen der Gemeinden und Ortsteile enthalten. Der Plan, der aktuell (Stand: März 2021) über die Seite der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg abgerufen werden kann (<https://www.bus-clp.de/liniennetz/>), stammt aus dem Jahr 2010 und ist mittlerweile veraltet. So zeigt er nicht das aktuelle Liniennetz, das moobil+-System fehlt gänzlich. Die Darstellung ist aus folgenden Gründen ungünstig:

- Es fehlt eine linienscharfe Darstellung (eine Farbe je Linie)
- Die genutzten Farben sind nicht barrierefrei (für Menschen mit Rot-Grün-Schwäche nicht zu unterscheiden)
- Es fehlen ergänzende Darstellungen wie Haltestellenverzeichnis, Linienregister sowie Angaben zu Kundenzentren/Vertriebsstellen oder intermodalen Schnittstellen wie Park and Ride oder Bike and Ride

Ein schematischer Liniennetzplan für das gesamte ÖPNV-Angebot im Landkreis Cloppenburg existiert nicht, ebenso wenig Stadtlinienpläne. Der Liniennetzplan des Busverkehrs ist in Abbildung 21 dargestellt.

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg



Abbildung 21: Topographischer Liniennetzplan der VGC. Quelle: <https://www.bus-clp.de/liniennetz/>.

Für das Netz von moobil+ ist ein optisch ansprechender schematischer Liniennetzplan verfügbar, der in Abbildung 23 dargestellt ist. Dieser Plan ist im Internet unter <https://www.moobilplus.de/fahrinfo/> abrufbar, auch in den Flyern und Broschüren von moobil+ ist dieser enthalten. Auch hier sind die Linienfarben, die in den Linienfahrplänen enthalten sind, wiederzufinden. Die Karten enthalten keine konkreten Haltestellen, sondern lediglich die bedienten Ortschaften und Gemeinden. Korridore des SPNV und regionaler Busverkehre sind ergänzend dargestellt.

Es zeigt sich allerdings auch, dass die neuesten Optimierungen des Netzes noch keinen Eingang in den Liniennetzplan gefunden haben. So haben die Linien M03 und M09 mittlerweile eine gemeinsame Haltestelle an der Jugendherberge in Garrel-Petersfeld sowie die Linien M11 und M12 in Westeremstek am Autohof Otto-Hahn-Straße. Auch einzelne Linienabschnitte, wie etwa der Teilabschnitt der Linie M02 von Barßel nach Harkebrügge (Abschnitt ohne feste Haltestelle) oder die Linienenerweiterung der M13 zum Bahnhof Essen (Bahnhof als neue feste Endhaltestelle), fehlen. Dies zeigt sich auch im Downloadbereich

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

der Fahrpläne auf der moobil+-Homepage (letzte Überprüfung: 24.03.2021, zu sehen in Abbildung 22): So wird der neue Linienverlauf der Linie M13 (Essen – Warnstedt – Lastrup – Kneheim) nicht angegeben, stattdessen steht dort der alte Verlauf (Kneheim – Lastrup – Suhle – Hemmelte – Warnstedt).

FAHRPLANAUSKUNFT
HALTESTELLEN
STRECKENPLAN



Datei ansehen
 Datei herunterladen

- M01 Westrhuderfehn → Strücklingen → Ramsloh → Scharrel → Sedelsberg PDF
- M02 Barßel → Barßelermoor → Elisabethfehn → Reekenfeld PDF
- M03 Ahrensdorf → Friesoythe → Ellerbrock → Thülsfeld PDF
- M04 Friesoythe → Schlingshöhe → Westerloh → Bösel → Hülsberg PDF
- M05 Lindern → Peheim → Dwertge → Molbergen → Cloppenburg PDF
- M06 Kleinenging → Lindern → Liener → Wachstum → Lönningen PDF
- M07 Ehren → Borkhorn → Lönningen → Böen → Winkum PDF
- M08 Brokstreek → Osteressen → Bevern → Calhorn PDF
- M09 Cloppenburg → Varrelbusch → Falkenberg → Garrel → Beverbruch PDF
- M10 Ambühren → Cloppenburg → Kellerhöhe PDF
- M11 Cloppenburg → Halen → Emstek → Langförden PDF
- M12 Cloppenburg → Sevelten → Cappeln → Bakum PDF
- M13 Kneheim → Lastrup → Suhle → Hemmelte → Warnstedt PDF

Abbildung 22: Fahrplanauskunft mit Liniennetzplan. Quelle: <https://www.moobilplus.de/fahrinfo/>

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

chen Angebote auch aus einer Hand verfügbar sein. Während die digitalen Informationen über moobil+ auch Angebote des Busverkehrs enthalten (z. B. als Darstellung der Regionalverkehre im schematischen Liniennetzplan oder in der Fahrplanauskunft) fehlen Informationen über moobil+ seitens der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg (VGC) vollständig. Insbesondere moobil+ leistet in den Gemeinden des Kreises feinsträumige Erschließungsaufgaben. Karten für eine bessere Orientierung innerhalb der einzelnen Gemeinden sind bislang allerdings nicht vorhanden.

Als Beispiel sei auf den Liniennetzplan Oldenburg der Verkehr und Wasser GmbH (VWG) verwiesen⁸. Dieser bietet durch die linienscharfe Darstellung und ein hinterlegtes, beschriftetes Straßennetz eine gute Orientierung und Auffindbarkeit.

Die den Kreis Unna bedienende Verkehrsgesellschaft Kreis Unna (VKU) bietet als zweites Beispiel⁹ einerseits einen für den gesamten Kreis geltenden Liniennetzplan und andererseits auch jeweils gemeindebezogene Pläne. Die Karten der VKU bieten eine linienscharfe Darstellung und führen sämtliche Haltestellen mit Bezeichnung auf. Hervorzuheben ist die Integration von Haltestellen des bedarfsorientierten Angebots ‚TaxiBus‘ in den Gesamtplan. Hierzu ist in der Legende der jeweiligen Karte auch eine Nummer für die Buchung enthalten.

Zur Optimierung der Angebote wird daher empfohlen:

- Aktualisierung des kreisweiten topographischen Liniennetzplanes des Regional- und Lokalbusverkehrs mit Integration der moobil+-Linien (vereinfacht über den festen Liniennweg). Linienscharfe Darstellung, Aufnahme von ergänzenden Informationen wie Haltestellenverzeichnis, Linienregister oder Vertriebsstellen,
- Erstellung eines kreisweiten schematischen Liniennetzplanes,
- Aufnahme der Liniennummern des regionalen Busverkehrs in den schematischen Liniennetzplan von moobil+ sowie Aktualisierung des Plans bzgl. der Integration von längeren Linienabschnitten ohne feste Haltestellen sowie bei Anpassungen im Netz wie der Schaffung von neuen Umsteigebeziehungen
- Erstellung von gemeindebezogenen topographischen Liniennetzplänen unter Berücksichtigung der Linienwege des regionalen und lokalen Busverkehrs sowie der festen Linienwege von moobil+ sowie die Verortung von festen, linienbezogenen Haltestellen sowie von Bedarfshaltestellen, jeweils mit Bezeichnung.

⁸ Downloadbar unter: <https://www.vwg.de/Fahrplan-Netzplaene-Tag-und-Nacht.html>

⁹ Downloadbar unter: <https://www.vku-online.de/fahrtplaene-angebote/liniennetzplan.php>

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Haltestellensuche

Über die Homepage von moobil+ existiert eine kartenbasierte Haltestellensuche. Über die Eingabe von Postleitzahl oder Ort, alternativ über die Eingabe einer Straße, lassen sich in einem festgelegten Radius alle Haltestellen anzeigen. Einstellbar sind Radien von bis zu 5 km in 1 km Schritten. Eine Autovervollständigungsfunktion wie bei der digitalen Fahrplanauskunft besteht nicht, sodass die Eingabe auch hinsichtlich der Rechtschreibung korrekt sein muss. Ansonsten werden keine Ergebnisse angezeigt. Die Eingabemaske ist in Abbildung 24 dargestellt. Das System der Haltestellensuche weist weitere Mängel auf, welche die Suche nach der nächstgelegenen Haltestelle erschweren.

So zeigt die Suche immer nur die Haltestellen im jeweiligen Radius an. Plant ein Fahrgast beispielsweise eine Fahrt von Elisabethfehn nach Cloppenburg, müssen für den Start- und Zielort jeweils separate Suchabfragen gestartet werden. Möchte sich ein Fahrgast über die Haltestellen einer Linie informieren, reicht der 5 km Radius nicht aus, um sich alle Haltestellen anzeigen zu lassen. Auch hierfür sind zwei separate Suchanfragen für Barßel und Elisabethfehn nötig. Praktisch wäre, wenn alle Haltestellen des Landkreises ohne Radius abrufbar wären.

Eine wesentliche Information, die bei der Haltestellensuche fehlt, ist die jeweils an der Haltestelle verkehrende Linie. So enthalten die Suchergebnisse nur die Namen der Haltestelle, die genaue Adresse und die Entfernung vom eingegebenen Standort. Ohne Wissen über das Liniennetz muss hier so zunächst weiter recherchiert werden. Die regulären Haltestellen, die nur vom lokalen oder regionalen Busverkehr bedient werden, sind nicht enthalten. Im Sinne des Systemgedankens sollte bei der Suche aber der gesamte ÖPNV berücksichtigt werden. Sinnvoll wären neben der verkehrenden Linie auch eine Anzeige der nächsten Abfahrt oder ein Link zu einer Buchungsmaske, in die dann die jeweilige Haltestelle automatisch als Start- oder Zielhaltestelle eingetragen wird.

Auch in die Haltestellensuche wurden die neuesten Entwicklungen von moobil+ nicht eingepflegt. So ist beispielsweise die neue Haltestelle ‚Garrel-Petersfeld, Jugendherberge‘ noch nicht hinterlegt und kann entsprechend nicht gefunden werden (zuletzt geprüft am 24.03.2021).

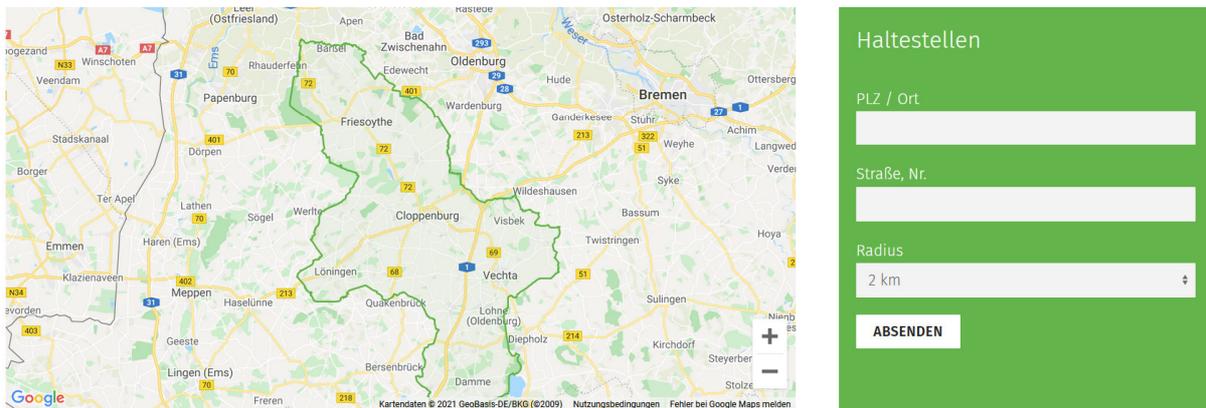
Im Falle einer detaillierten Bereitstellung von kreis- und gemeindebezogenen Liniennetzplänen, die auch in digitaler Form angeboten werden sollten, kann auf dieses Tool verzichtet werden, da die Pläne eine deutlich höhere Informationsdichte liefern. Zudem ist es bereits heute möglich, in die Eingabemaske der sehr guten Fahrplanauskunft statt Haltestellenna-

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

men Adressen einzugeben, wodurch hier bereits die für die angefragte Verbindung räumlich nächste Haltestelle angezeigt wird.

Wissen, wo man einsteigen kann.

Haltestellen



The image shows a screenshot of a web application interface for finding bus stops. On the left, a map of the Cloppenburg region is displayed with a green search radius around a central point. On the right, there is a green form titled 'Haltestellen' with the following fields: 'PLZ / Ort' (with a text input field), 'Straße, Nr.' (with a text input field), and 'Radius' (with a dropdown menu showing '2 km'). Below these fields is a white button labeled 'ABSENDEN'.

Abbildung 24: Eingabemaske der Haltestellensuche. Quelle: <https://www.moobilplus.de/fahrinfo/>.

Literaturverzeichnis

- Anable, J. (2005). 'Complacent car addicts' or 'aspiring environmentalists'? Identifying travel behaviour segments using attitude theory. *Transport policy*, 12(1), 65-78.
- Bahn.Ville 2-Konsortium (Hg.) (2010): Die Bahn als Rückgrat einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – Synthesebericht zum Projekt Bahn.Ville 2. München.
- Bamberg, S. (2012): Wie funktioniert Verhaltensveränderung. Das MAX-Selbstregulationsmodell. In: Stiewe, M.; Reutter, U.: *Mobilitätsmanagement. Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis*. Essen: Klartext-Verlag, S. 76-101.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2018): Laufende Raumbewachung – Raumabgrenzungen: Siedlungsstrukturelle Kreistypen. Online unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbewachung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/siedlungsstrukturelle-kreistypen/kreistypen.html> (23.12.2020).
- BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2019): *Mobilität in Deutschland – MiD 2017: Ergebnisbericht*. Berlin. Online unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf (23.12.2020).
- Hagen, T., Sunder, M., Lerch, E., & Saki, S. (2020): Verkehrswende trotz Pandemie? Mobilität und Logistik während und nach der Corona-Krise. Analysen für Hessen und Deutschland. Online unter: https://www.frankfurt-universi-ty.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2020/Corona_und_Mobilitaet_20200922_final.pdf (29.01.2021)
- Heinze, G.W., & Kluge, B. (2004): Verkehrliche Raumpartnerschaften zwischen Berlin und Usedom: Eine alte Liebe unter neuen Rahmenbedingungen. In: Dienel, H.-L., Meier-Dallach, H.-P., & Schröder, C. (Hg.): *Die neue Nähe: Raumpartnerschaften verbinden Konträräume*. Wiesbaden: Franz Steiner, S. 138-150.
- Holz-Rau, C., Kasper, B., & Schubert, S. (2009): Die Mobilität Älterer verbessern mit dem Patenticket: Empfehlungsmarketing für die Generation 60+ erfolgreich getestet. *Der Nahverkehr*, 27(1/2).
- Ivm Rhein-Main (Hg.) (2010): *Schulisches Mobilitätsmanagement – Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche*, bearbeitet von Blees, V., Vogel, J. und Wieskotten G., Frankfurt. Online unter: https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/12/ivm_Schulisches_MM_Handbuch_2013.pdf (23.12.2020)

Wissenschaftliche Begleitung der Einführung von moobil+ im Landkreis Cloppenburg

Omnitrend (2020): Mobilitätsverhalten im Landkreis Cloppenburg, Erhebung März 2020: Bericht vom 31.07.2020. Leipzig.

Schäffer, E., Göpfert-Divivier, W., Schnabel-Bitterlich, M., & Grün, C. (2012): Evaluation der Aktion Autofasten – Abschlussbericht, ISPO-Institut, Saarbrücken.

Steg, L. (2005). Car use: lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 39(2-3), 147-162.

VPE – Verkehrsverbund Pforzheim-Enz (ohne Jahr): Bus&Bahn-Team. Online unter: <https://www.vpe.de/busbahn-team/> (23.12.2020).

Wilde, M., & Klinger, T. (2017). Deutungshoheit und Praxisrelevanz: Antworten auf die Diskussion um die Grenzen in den Verkehrswissenschaften. *Verkehr und Technik*, 70(8).