

## Anlage 1 zur Vorlage Vorstellung in der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Verkehrsausschuss am 10.05.2022

### Hintergrund:

Der Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Cloppenburg wurde 2018 neu geschrieben.

Ende 2019 gab es eine erste Fortschreibung des Nahverkehrsplans bezüglich folgender Punkte:

1. Anpassung des Plans zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Erhalt der Ausgleichszahlungen und der finanziellen Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV entsprechend Niedersächsischem Nahverkehrsplan (NNVG, § 7a und 7b).
2. Einarbeitung eines Konzeptes zur Linienbündel mit dem Ziel, die bestehenden Linien-Genehmigungen zu harmonisieren, um zukünftig unter Beachtung des § 9 Abs. 2 PBefG eine gebündelte Genehmigungserteilung im Rahmen eines eigen- oder gemeinwirtschaftlichen Wettbewerbes zu ermöglichen oder Direktvergaben durchzuführen.

Entsprechend dem Beschluss des Kreisausschusses vom 24.11.2020 soll im Rahmen einer zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine umfassende Neuplanung des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg erfolgen (Vorlage V-VERK/20/191). Diese Neuplanung betrifft folgende Aspekte, die im neuen Nahverkehrsplan umgesetzt werden sollen:

1. Anpassung und Erweiterung der Ziele und Leitlinien: Die Ziele und Leitlinien im Bereich des ÖPNV sollen entsprechend der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Landkreis und in Bezug auf die aktuell erkannten Chancen zu Mängel angepasst und weiterentwickelt werden (siehe nachfolgendes Kapitel 1).
2. Darstellung permanente Aufgaben des ÖPNV-Bereichs: Die vom ÖPNV-Bereich permanent zu bewältigenden Aufgaben sollen explizit dargestellt und bei der weiteren Planung des ÖPNV entsprechend berücksichtigt werden (siehe nachfolgendes Kapitel 2).
3. Berücksichtigung und Bewertung des aktuellen Standes bisher geplanter Maßnahmen: Die Neuplanung soll auf den aktuellen Stand der im bisherigen Plan dargestellten Maßnahmen aufsetzen (siehe nachfolgendes Kapitel 3).
4. Entwicklung Maßnahmenkonzept der zweiten Fortschreibung: Zur Umsetzung der im Beschluss des Kreisausschusses vom 24.11.2020 dargestellten Vorhaben soll ein neues Maßnahmenkonzept entwickelt werden (siehe nachfolgendes Kapitel 4).

Im Folgenden wird die vorgesehene Umsetzung dieser Aspekte im Rahmen der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Cloppenburg dargestellt.

# 1 Mit der zweiten Fortschreibung geänderte und neue Ziele und Leitlinien

## 1.1 Bei der zweiten Fortschreibung geändertes Ziel

Im Rahmen der zweiten Fortschreibung wurde das folgende Ziel geändert (Änderungen sind in roter Farbe und unterstrichen ausgeführt.):

### Verwendung der Mittel entsprechend § 7a, § 7b und §7e des NNVG

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

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

Die dem Landkreis Cloppenburg zustehenden Mittel entsprechend § 7e NNVG werden entweder für ein regionales Schüler- und Azubiticket entsprechend Anlage 3 des NNVG oder für andere Zwecke zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs verwendet.

## 1.2 Bei der zweiten Fortschreibung geänderte Leitlinien

Im Rahmen der zweiten Fortschreibung wurden die folgenden Leitlinien geändert (Änderungen sind in roter Farbe und unterstrichen ausgeführt.):

### Grundstruktur (L7)

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

### Ziele außerhalb des Landkreises (L9)

Um Handel und Versorgungseinrichtungen auf dem Gebiet des Landkreises zu unterstützen, werden Ziele außerhalb des Landkreises von in eigener Regie eingeführten Angeboten grundsätzlich nur angefahren, wenn es sich dabei um

verkehrlich wichtige Punkte handelt und das Einvernehmen der davon betroffenen Städte und Gemeinden vorliegt.

### 1.3 Neue Ziele und Leitlinien im Rahmen der zweiten Fortschreibung

Im Rahmen der zweiten Fortschreibung werden die folgenden Ziele und Leitlinien zusätzlich zu den bereits bestehenden Zielen bzw. Leitlinie definiert.

#### 1.3.1 Politische Ziele

Mit der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden die folgenden politischen Ziele verfolgt:

##### Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vechta (Z8)

Unter der Dachmarke „Oldenburger Münsterland“ soll der ÖPNV in den beiden Landkreisen Cloppenburg und Vechta gemeinsam weiter ausgebaut werden. Hierzu soll auch eine landesbedeutsame Linie zwischen Cloppenburg und Vechta eingerichtet werden.

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

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

##### Erreichbarkeit der nächstgelegenen Gemeinden (Z10)

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

#### 1.3.2 Leitlinien

Mit der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans gelten die folgenden Leitlinien:

##### Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern (L18)

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

#### Schaffung eines ÖPNV-Gesamtsystem (L19)

Mit Hilfe eines ÖPNV-Gesamtsystems sollen alle ÖPNV-Angebote im Landkreis über die gleichen Nutzerzugänge gebucht und bargeldlos bezahlt werden können. Weiter soll ein solches System für die nötige Anschlusssicherung zwischen den verschiedenen ÖPNV-Angebote sorgen. Damit soll eine deutliche Steigerung der Attraktivität des gesamten ÖPNV im Landkreis Cloppenburg erreicht und damit ein wichtiger Beitrag zum Erfolg auch einzelner ÖPNV-Angebote geleistet werden.

#### Einheitliches Tarifsysteem innerhalb des Landkreises (L20)

Innerhalb des Landkreises Cloppenburg soll für alle ÖPNV-Angebote ein einheitliches Tarifsysteem angestrebt werden.

#### Einheitliches Tarifsysteem mit Landkreis Vechta (L21)

Gemeinsam mit dem Landkreis Vechta soll angestrebt werden, dass ein für den Landkreis Cloppenburg gültiges einheitliches Tarifsysteem auch im Landkreis Vechta Anwendung finden kann.

#### Verfügbarkeit fundierter Informationen über das Mobilitätsverhalten (L22)

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

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

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

#### Systematische Planung der Überführung einzelner in gebündelte Linienkonzessionen (L24)

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

#### Kontinuierliche Weiterentwicklung des Haltestellenausbaus (L25)

Das bereits aufgelegte Haltestellenprogramm soll an die permanente Fortschreibung der Haltestellenliste, für die bis 2022 vollständige Barrierefreiheit hergestellt werden soll (so genannte „Positivliste“, siehe Anlage 1), kontinuierlich angepasst werden. Jede Haltestelle soll der zu ihrer tatsächlichen Frequentierung passenden Haltestellenkategorie zugeordnet und dementsprechend weiter ausgebaut und ausgestattet werden.

#### Einsatz von Informationen auf Echtzeitbasis (Dynamische Fahrgastinformationen) (L27)

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

#### Einsatz alternativer Antriebsformen (L28)

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

#### Ausrichtung des ÖPNV an ggf. eintretenden Pandemiegesehen (L29)

Das gesamte ÖPNV-Angebot im Landkreis Cloppenburg soll sich an einem ggf. eintretenden Pandemiegesehen ausrichten. Dadurch soll einerseits der maximale Schutz für die beteiligten Akteure, insbesondere die Fahrgäste erreicht werden. Andererseits soll ein ggf. auf das Pandemiegesehen ausgerichtetes Mindestmaß an ÖPNV-Bedienung auf jeden Fall erhalten bleiben.

## 2 Permanente Aufgaben des ÖPNV-Bereichs

Zur konkreten Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben und zur Realisierung der politischen Zielsetzungen des Landkreises sind vom ÖPNV-Bereich verschiedene, auf Dauer angelegte Aufgaben wahrzunehmen, die mit der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans explizit benannt und bei der weiteren Planung berücksichtigt werden sollen:

### PA-1 Erhalt und Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots

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

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

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

### PA-3 Zusammenarbeit mit allen für den ÖPNV relevanten Stellen

Der ÖPNV-Bereich arbeitet im Zuge der Wahrnehmung seiner Aufgaben mit allen für den ÖPNV relevanten internen und externen Stellen zusammen. Hierzu gehört u.a. die Zusammenarbeit mit der Landesnahverkehrsorganisation (LNVG) und dem Verkehrsministerium, den benachbarten Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen im Landkreis, den Interessensvertretern unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen, den Städten und Gemeinden und den verschiedenen Verwaltungsstellen, die sich mit ÖPNV-relevanten Themen beschäftigen.

### PA-4 Sachgerechter Einsatz finanzieller Mittel für den ÖPNV

Der ÖPNV-Bereich trägt die Verantwortung dafür, dass für diesen Bereich vorgesehenen finanziellen Mittel des Landes, des Landkreises und der Städte und Gemeinden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben sachgerecht eingesetzt werden. Hierzu gehört u.a. auch die

Beantragung und der Nachweis der sachgerechten Verwendung der entsprechend § 7 NNVG zur Verfügung gestellten Finanzhilfen, die beihilferechtlich konforme Vergütung von bezogenen Leistungen, insbesondere der Verkehrsdienstleistungen, und die rechtskonforme Erstattung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen.

#### PA-5 Fahrgastinformation und Marketing

Der ÖPNV-Bereich trägt die Verantwortung dafür, dass die im Anforderungsprofil dargestellten Anforderungen hinsichtlich Fahrgastinformation und Marketing permanent umgesetzt werden. Dies betrifft insbesondere das moobil+-Angebot, da hier die komplette Verantwortung in diesem Bereich beim Landkreis und seinen Städten und Gemeinden selbst liegt. Aber auch bei den eigenwirtschaftlich betriebenen ÖPNV-Angeboten im Landkreis sorgt der Landkreis für eine entsprechende Umsetzung der Anforderungen.

#### PA-6 Betrieb des moobil+-Angebots

Der ÖPNV-Bereich trägt die Verantwortung für die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge eingeführten moobil-Angebots. Hierzu gehört u.a. die grundsätzliche Organisation des Angebots einschließlich des Betriebs der Mobilitätszentrale, die kontinuierliche Überwachung der Angebotsqualität und Nachfrageentwicklung und die Umsetzung aller im Anforderungsprofil dargestellten Anforderungen mit dem Fokus auf das moobil+-Angebot.

#### PA-7 Haltestellenmanagement

Der ÖPNV-Bereich ist zuständig für die permanente Weiterentwicklung der Infrastruktur und der Organisation der Pflege und Instandhaltung der Haltestellen. Das Ziel liegt dabei darin, die Haltestellenqualität flächendeckend und betreiberunabhängig im gesamten Gebiet des Landkreises zu sichern. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der gesetzlich vorgeschriebenen Barrierefreiheit der Haltestellen.

### 3 Aktueller Stand bisher geplanter Maßnahmen

Um die Historie der Nahverkehrsplanung seit 2018 nachvollziehen zu können, wird nachfolgend die Umsetzung der Maßnahmen des Nahverkehrsplans, die im Zeitraum seit 2018 bis zu seiner zweiten Fortschreibung 2022 zu behandeln waren, zusammen mit ihrem zum Zeitpunkt der zweiten Fortschreibung aktuellen Status kurz dargestellt. Die als „fortlaufend“ gekennzeichneten Maßnahmen sind mit keinem natürlichen Ende verbunden; die mit ihnen verbundenen Aufgaben werden weiterhin durchgeführt. Siehe hierzu die Beschreibungen in Kapitel 1.2. Die mit „✓“ gekennzeichneten Maßnahmen konnten abgeschlossen werden. Eine kurze Beschreibung dazu findet sich in einer neuen Anlage zum Nahverkehrsplan (Anlage 11), in der die bereits durchgeführten Maßnahmen und damit die Historie über die Aktivitäten im ÖPNV-Bereich dargestellt werden.

#### 3.1 Maßnahmenkatalog bis zur zweiten Fortschreibung

	Maßnahme	Handlungsfeld	Kapitel	Status
M1	Prüfung der internen Leistungsfähigkeit	ÖPNV-Organisationsstruktur	3.2	fortlaufend
M2	Beteiligung			fortlaufend
M3	Beobachtung der Nachfrageentwicklung	Netz- und Linienstruktur	6.3	fortlaufend
M4	Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien			fortlaufend
M5	Umsetzung des Rufbuskonzepts			✓
M6	Reaktivierung der Bahnstrecken (nachrichtlich)			wird fortgeführt
M7	Prüfung von Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehre			wird fortgeführt
M8	Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen	Förderung der Intermodalität	6.4	wird fortgeführt
M9	Prüfung zur Weiterentwicklung von Bike+Ride			fortlaufend
M10	Prüfung zur Weiterentwicklung von Park+Ride			fortlaufend
M11	Verknüpfung mit dem Fernbusverkehr			✓

M12	Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität	ÖPNV-Bedienung	6.5	fortlaufend
M13	Aufbau eines Haltestellenkatasters	Haltestellen	6.6	✓
M14	Auflegen und Ausbau eines Haltestellenprogramms			fortlaufend
M15	Vereinheitlichung der Fahrgastinformation	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	6.7	wird fortgeführt
M16	Aufbau einer Mobilitätsplattform für alle ÖPNV-Angebote			wird fortgeführt
M17	Erkundung Vertriebskooperation und Anschlussstarif mit der NITAG	Tarif und Vertrieb	6.8	wird fortgeführt
M18	Erkundung Vertriebskooperation mit Regionalbuslinien			wird fortgeführt
M19	Erkundung ÖPNV-Anschlussfahrten			wird fortgeführt
M20	Aufbau einer Mobilitätszentrale	Betriebsablauf	6.9	✓
M21	Weiterentwicklung des Störfallszenarios			wird fortgeführt
M22	Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs im ÖPNV	Weiterentwicklung der Netzebene 2b (Schulverkehr)	6.10	wird fortgeführt
M23	Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten			wird fortgeführt
M24	Prüfung zu Koordination von gestaffelten Schulzeiten			Prüfungsergebnis: derzeit nicht umsetzbar.
M25	Einführung eines Qualitätsmanagementsystems	Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement	6.11	wird fortgeführt
M26	Bildung von Linienbündeln	Linienbündelung	6.12	✓

Tabelle 1 Maßnahmenkatalog

## 3.2 ÖPNV-Organisationsstruktur

### M1 Prüfung der internen Leistungsfähigkeit (fortlaufend)

Der ÖPNV-Bereich wurde während der Umsetzungsphase des NVP im Zeitraum 2018 bis 2021 deutlich erweitert:

- Für die Aufgabe des Mobilitätsmanagers wurde eine neue Stelle geschaffen.
- In der neuen Mobilitätszentrale arbeiten insgesamt fünf Mitarbeiter\*innen (in Teilzeit, je 22,5 Std).
- Es wurde eine neue Stelle (mittlerer Dienst) im ÖPNV-Bereich geschaffen.

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

Die Prüfung der internen Leistungsfähigkeit soll auch angesichts der mit der zweiten Fortschreibung des NVP verbundenen Maßnahmen weiter fortgesetzt werden. Damit soll die Entscheidungsgrundlage bezüglich der Weiterentwicklung der internen Strukturen im ÖPNV-Bereich fortlaufend aktualisiert werden.

### M2 Beteiligung (fortlaufend)

Insbesondere bei der Realisierung des neuen moobil+-Rufbusangebots fand eine intensive Beteiligung der Städte und Gemeinden und der Interessenvertretenden unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen statt. Weiter erfolgte die Umsetzung des Haltestellenprogramms in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden.

Mit den im Landkreis Cloppenburg aktiven Verkehrsunternehmen fand ein kontinuierlicher Austausch statt. Im Rahmen der Erstellung des Linien-Bündelungskonzeptes fanden verschiedene Gespräche mit den Unternehmen statt, und ihre Ideen und Anliegen wurden bei der Erstellung des Konzeptes berücksichtigt.

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

Der Beteiligungsprozess soll weiter verstetigt werden.

## 3.3 Netz- und Linienstruktur

### M3 Beobachtung der Nachfrageentwicklung (fortlaufend)

Für die Beobachtung der Nachfrageentwicklung wurde mit der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner im Landkreis Cloppenburg eine wichtige Grundlage geschaffen. Eine weitere Befragung ist zum Ende des moobil+-Pilotbetriebs geplant. Die genauen Termine zur Durchführung der

Befragung wird basierend auf dem weiteren Verlauf des Pandemiegeschehens noch entschieden.

Die Nachfrageentwicklung zum moobil+-Angebot wird von der Verwaltung in Zusammenarbeit mit der wissenschaftlichen Begleitung des Pilotprojektes in kurzen Zeitabständen beobachtet.

Eine neue Reisendenerhebung ist für das Jahr 2022 geplant. In diesem Rahmen soll auch die Verwendungsmöglichkeit anonymisierter Mobilfunkdaten geprüft werden (siehe dazu M47). Grundsätzlich wird sich die Erhebung 2022 an der Leistungsbeschreibung zur Erhebung 2016/2017 orientieren, um die Ergebnisse der Erhebungen zum Aufzeigen längerfristiger Entwicklungen nutzen zu können.

#### M4 Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien (fortlaufend)

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

- Konzeption einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen den Kreisstädten Cloppenburg und Vechta, die nun realisiert werden soll.
- Entwicklung der Grundlagen für ein ÖPNV-Gesamtsystem, in das grundsätzlich alle Regionallinien integriert werden können.
- Entwicklung eines Linienbündelungskonzeptes als Grundlage für gemeinwirtschaftliche Verkehre und den damit verbundenen Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich des Umfangs und der Qualität der Linien.
- Im Nordkreis wurde ein Zubringerverkehr zu Buslinie 280 entwickelt.
- Die Linien S90 und 900 wurden dahingehend optimiert, dass der Bahnhof in Augustfehn nun mit angebunden ist.

Im Rahmen der zweiten Fortschreibung sind neue Maßnahmen geplant, mit denen die weitere Entwicklung der Regionallinien konkretisiert wird.

#### M5 Umsetzung des Rufbuskonzepts (✓)

Das Rufbussystem wurde in Anlehnung an das im Landkreis Vechta bereits bestehende System moobil+ realisiert. Eine genaue Beschreibung des damit erreichten flexiblen Verkehrsangebots kann der Bestandsaufnahme entnommen werden. Es werden bereits heute Maßnahmen zur Evaluation des Erfolgs und zur Weiterentwicklung des moobil+-Rufbusangebots durchgeführt, deren Verstetigung durch die genaue Definition dieser Maßnahmen geplant werden soll.

#### M6 Reaktivierung der Bahnstrecken (wird durch neue Maßnahmen konkretisiert)

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

#### M7 Prüfung von Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehren (wird fortgeführt)

Die bereits 2018 geplante Maßnahme soll spätestens zum Ende des moobil+-Pilotbetriebs umgesetzt werden und bleibt unverändert bestehen:

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

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

Die Prüfung soll auf den Erkenntnissen in der Pilotphase des moobil+-Angebots aufbauen. Sie ist zeitlich mit dem Projektverlauf von moobil+ zu synchronisieren. Darüber hinaus werden Erkenntnisse aus dem Betrieb der Nachtbuslinie N35 und der neuen Linie landesbedeutsamen Linien zwischen Vechta und Cloppenburg herangezogen.

### 3.4 Förderung der Intermodalität

#### M8 Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen (wird fortgeführt)

Alle moobil+-Rufbusse wurden mittlerweile mit Fahrradhalterungen ausgestattet. Die Mitnahme von Fahrrädern kann bereits bei der Buchung mit angemeldet werden.

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung des moobil+-Rufbusangebots soll weiter erkundet werden, inwiefern die Kapazitäten zur bedarfsgerechten Beförderung von Fahrrädern ausreichen.

Bei der nächsten Reisendenbefragung soll auch untersucht werden, ob die Möglichkeiten zur Beförderung von Fahrrädern auf den konventionellen ÖPNV-Linien ausreichen.

#### M9 Prüfung zur Weiterentwicklung von Bike+Ride (fortlaufend)

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

#### M10 Prüfung zur Weiterentwicklung von Park+Ride (fortlaufend)

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

#### M11 Verknüpfung mit dem Fernbusverkehr (✓)

Die Linienführung und die Fahrpläne der entsprechenden moobil+Rufbusverbindungen wurden hinsichtlich ihrer Zu- und Abbringermöglichkeiten zu Fernbushaltestellen ausgerichtet. Mit dem Erreichen der Bahnhöfe in Cloppenburg und Lönigen wurde auch eine Verknüpfung mit dem Fernbusverkehrs geschaffen. Damit können die Fernbushaltestellen im Landkreis Cloppenburg von fast allen Stellen im Landkreis Cloppenburg per ÖPNV erreicht werden.

### 3.5 ÖPNV-Bedienung

#### M12 Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität (fortlaufend)

Mit der Realisierung des Rufbussystems wurde eine sehr deutliche Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität erreicht.

Weitere Angebotsanpassungen werden basierend auf den während des Pilotbetriebs von moobil+ gewonnenen Erkenntnissen durchgeführt.

### 3.6 Haltestellen

#### M13 Aufbau eines Haltestellenkatasters (✓)

Ein Haltestellenkataster mit den geforderten Attributen wurde aufgebaut. Basierend auf der neuen Maßnahme M48 findet eine Weiterentwicklung des Katasters statt.

#### M14 Auflegen eines Haltestellenprogramms (fortlaufend)

Ein Haltestellenprogramm wurde aufgebaut und wird entsprechend der neuen Maßnahme M48 weiter fortgeführt. Die Maßnahme M14 wird wie bereits 2018 geplant weiter fortgeführt:

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

- Oberste Priorität haben die in der Positivliste genannten Haltestellen. Bezüglich dieser Haltestellen muss zeitnah Konsens mit den betreffenden Städten und Gemeinden hergestellt werden. Ziel ist die Umsetzung bis 2022.
- Die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen zweiter Priorität erfolgt im Rahmen der wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten, ggf. auch über 2022 hinaus (Priorisierung ggf. dann entsprechend der Reisendennachfrage).
- Die übrigen Haltestellen (Kategorie 3 und 4) sind im Zuge von Neubauarbeiten oder anstehenden umfassenden Umbaumaßnahmen im Straßenraum barrierefrei auszubauen.
- Für reine Bedarfshaltestellen (Kategorie 5) besteht kein Handlungsbedarf, da diese nicht im Bestand gesichert sind.

Um den Ausbau der Haltestellen mit oberster Priorität bis 2022 voranzutreiben, wird der Landkreis weiterhin die Städte und Gemeinden bei der weiteren Planung und Realisierung unterstützen. Hierzu gehört u.a. die Zusammenarbeit mit der LNVG hinsichtlich Fördergelder und Antragsverfahren.

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

### 3.7 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

#### M15 Vereinheitlichung der Fahrgastinformation (wird fortgeführt)

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

#### M16 Aufbau einer Mobilitätsplattform für alle ÖPNV-Angebote (wird fortgeführt)

In Kooperation mit dem Landkreis Vechta wird bereits die Plattform zur Buchung und Disposition der moobil+-Rufbusangebote gemeinsam betrieben. Die Plattform soll nun im Zuge der Einführung des ÖPNV-Gesamtsystems auch für konventionelle ÖPNV-Angebote nutzbar werden.

Weiter soll geprüft werden, inwiefern über die Plattform auch Dienste zum Verleih von Fahrrädern, Fahrradabstellanlagen und Carsharing-Fahrzeugen angeboten und mit den ÖPNV-Angeboten im Landkreis verzahnt werden können.

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

### 3.8 Tarif und Vertrieb

#### M17 Erkundung Vertriebskooperation und Anschlussstarif mit der NITAG (wird fortgeführt)

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

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

Bei Fahrten mit dem Niedersachsen-Ticket wird die vorhergehende und/oder nachfolgende Fahrt mit dem Rufbussystem vom Startort bzw. zum Zielort, ggf. auch über mehrere Einzelverbindungen im Rufbussystem hinweg, im Vor- und/oder Nachlauf zur SPNV-Fahrt im Gebiet des Landkreises Cloppenburg für den Fahrgast selbst und noch bis zu vier Erwachsene und bis zu drei Kinder zusätzlich kostenfrei ermöglicht. Fahrgäste eines Rufbusses können beim Buchen einer Fahrt angeben, ob sie über eine Bahnfahrkarte oder über ein Niedersachsen-Ticket verfügen. Die Fahrpreisberechnung erfolgt dann entsprechend. Auch Fahrten im Rahmen der Anschlussmobilität müssen vorher gebucht werden, damit eine Beförderungsgarantie gegeben werden kann. Spontan zusteigende Fahrgäste können unter Vorlage ihres Bahntickets oder des Niedersachsen-Tickets ggf. auch eine vergünstigte bzw. kostenfreie Anschlussfahrt erhalten. Allerdings nur, wenn die nötige Kapazität in den Rufbussen bis zum Zielort vorhanden ist.

Weitere Punkte, die noch mit der NITAG geklärt werden sollen:

1. Die vertraglichen Vereinbarungen mit der NITAG bezüglich der dem Landkreis Cloppenburg zustehenden Ausgleichsleistungen sollen genauer gefasst werden.
2. Mit der NITAG sollen weiterhin die Möglichkeiten zur vertrieblichen Kooperation erkundet werden. Das Ziel soll hierbei darin bestehen, über die Rufbus-Internetplattform komplette Reiseketten bestehend aus ÖPNV- und SPNV-Angeboten bargeldlos abrechnen zu können.

#### M18 Erkundung Vertriebskooperation mit Regionalbuslinien (wird fortgeführt durch M42)

Im Rahmen der Umsetzung dieser Maßnahmen sind die Ideen für das ÖPNV-Gesamtsystem entstanden. Insofern wird die Maßnahmen durch die Maßnahmen M42 bis M46 weiter fortgeführt.

#### M19 Erkundung ÖPNV-Anschlussfahrten (wird fortgeführt durch M56)

moobil+-Rufbusfahrten in den Landkreisen Cloppenburg oder Vechta können direkt in Verbindung mit Rufbusfahrten im Vor- oder Nachlauf im jeweils anderen Landkreis mitgebucht werden.

Die Maßnahme M19 wird durch die Maßnahme M56 fortgesetzt.

### 3.9 Betriebsablauf

#### M20 Aufbau einer Mobilitätszentrale (✓)

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

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

Weiter soll die Möglichkeiten der Integration

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

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

#### M21 Weiterentwicklung des Störfallszenarios (wird fortgeführt)

Das bestehende Störfallszenario und die dazugehörige Informationskette aus dem Bereich der Beförderung von Schülerinnen und Schülern des Landkreises soll auf alle Verkehre innerhalb des Landkreises ausgeweitet werden. Hierzu wurden bereits erste Erkundungen zusammen mit den Unternehmen der VGC durchgeführt. Darauf basierend sollen die Prozesse zur Realisierung eines Störfallszenarios genau definiert und deren Umsetzung vertraglich abgesichert und organisatorisch geregelt werden.

### 3.10 Weiterentwicklung der Netzebene 2b (Schulverkehre)

#### M22 Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs im ÖPNV (wird fortgeführt)

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

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

#### M23 Monitoring von Beförderungs- und Wartezeiten (wird fortgeführt)

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

Im Zeitraum zwischen 2018 und der zweiten Fortschreibung wurden bereits folgende Maßnahmen zur Optimierung des Schülerverkehrs umgesetzt:

- Die Ortschaft Brokstreek wurde in den Busumlauf der Linie 925 aufgenommen und damit die Beförderung der Schüler\*innen in den ÖPNV integriert.
- Die Linie 930 wurde morgens um eine zusätzliche Fahrt ergänzt, damit Schüler aus Löningen die Möglichkeit erhalten, zeitgerecht die Oberschule in Lastrup erreichen zu können.
- Für die Schüler aus Hemmelte wurde ein freigestellter Schülerverkehr nach Lastrup eingeführt, damit der Anschluss an die Linie 930 nach Löningen gewahrt bleibt. Somit besteht für die Schüler in Hemmelte die Möglichkeit das Gymnasium in Löningen zu besuchen.
- Es wurden auf verschiedenen Linien zeitliche Anpassungen im Fahrplan mit dem Ziel durchgeführt, die Beförderungs- und Wartezeiten für die Schüler zu

verkürzen. Dahingehende Untersuchungen sollen im gesamten Gebiet des Landkreises fortgesetzt und wo möglich Optimierungen durchgeführt werden. Weiter soll durch regelmäßige Kontrollen evaluiert werden, inwiefern die durchgeführten Änderungen zur beabsichtigten Verbesserung geführt haben.

#### M24 Prüfung zu Koordination von gestaffelten Schulzeiten mit dem ÖPNV-Angebot (derzeit nicht umsetzbar)

Im Zeitraum seit 2018 bis zur zweiten Fortschreibung 2021 wurden Möglichkeiten für eine Schulzeitstaffelung erkundet. Hierzu wurden auch Gespräche mit verschiedenen Aufgabenträgern geführt, die sich mit der Staffelung der Schulanfangszeiten beschäftigt haben. Im Ergebnis musste festgestellt werden, dass eine solche Staffelung aufgrund der vielen unterschiedlichen Schulen im Landkreis Cloppenburg nur sehr schwer umsetzbar ist. Aufgrund der anderen durchgeführten Optimierungen im Schülerverkehr wird derzeit auch nicht mehr die Notwendigkeit für eine Staffelung der Schulanfangszeiten gesehen.

### 3.11 Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement

#### M25 Einführung eines Qualitätsmanagementsystems (wird weiter fortgeführt)

Um diese Maßnahme umsetzen zu können, wurde mittlerweile die moobil+-Buchungsplattform dahingehend erweitert, dass Ideen und Beschwerden von allen Akteuren rund um moobil+, insbesondere die Ideen und Beschwerden, die aus der Bevölkerung und von Fahrgästen kommen, auf einfache Weise abgegeben und später analysiert und weiterbehandelt werden können.

Die Arbeiten zum Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems, das für alle ÖPNV-Angebote im Landkreis Cloppenburg genutzt werden können soll, sollen fortgesetzt werden. Siehe hierzu auch M63.

### 3.12 Linienbündelung

#### M26 Bildung von Linienbündeln (✓)

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

Diese Maßnahme kann mit dem Vorliegen des abgeschlossenen Bündelungskonzeptes als durchgeführt gelten. Die Zielsetzung wurde dementsprechend in der vorliegenden Version des Nahverkehrsplans in Kapitel 3.5 ergänzt. Das Bündelungskonzept befindet sich in Anlage 10.

## 4 Maßnahmenkonzept der zweiten Fortschreibung

Nachfolgend werden die Maßnahmen aufgeführt, die im Rahmen der zweiten Fortschreibung umgesetzt werden sollen.

### 4.1 Maßnahmenkatalog der zweiten Fortschreibung

Maßnahme		Handlungsfeld	Kapitel
M27	Identifikation gemeinsamer ÖPNV-Themen mit LK VEC	ÖPNV-Organisationsstruktur	7.2
M28	Entwicklung Entscheidungs- und Organisationsstrukturen für intensive Zusammenarbeit mit LK VEC		
M29	Sondierung grundsätzlicher Kooperationsmöglichkeiten mit benachbarten Aufgabenträgern		
M30	Vertiefung und Ausarbeitung von Kooperationen		
M31	Schaffung Organisationsstruktur für landesbedeutsame Linie CLP-VEC		
M32	Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	Netz- und Linienstruktur	7.3
M33	Wissenschaftliche Begleitung während moobil+-Pilotbetrieb		
M34	Wissenschaftliche Begleitung als Basis für Verstetigung des moobil+-Angebots		
M35	Periodische Auswertung moobil+ hinsichtlich Verbesserungen Buchungs- und Dispositionssystem		
M36	Periodische Auswertung moobil+ hinsichtlich Verbesserung der Fahrpläne		
M37	Vorbereitung Entscheidungs- und Vergabeprozess zur möglichen Beibehaltung von moobil+ nach Pilotbetrieb		

M38	Durchführung Vergabeverfahren für landesbedeutsame Linie CLP-VEC		
M39	Systematische Erfolgskontrolle landesbedeutsame Linie CLP-VEC		
M40	Prüfung des Bedarfs und der Möglichkeiten für Ausweitungen der moobil+-Linien in andere Landkreise		
M41	Erarbeitung konzeptueller Grundlagen für ÖPNV-Gesamtsystem	Verknüpfung zwischen ÖPNV-Angeboten (ÖPNV-Gesamtsystem)	7.4
M42	Erarbeitung Prozesse und vertragliche Grundlagen für ÖPNV-Gesamtsystem		
M43	Erarbeitung Realisierungskonzept für Fahrzeugausstattung		
M44	Klärung der Anforderungen an EDV-Komponente		
M45	Schaffung Beförderungsbedingungen für ÖPNV-Gesamtsystem		
M46	Kontinuierlicher Ausbau Haltestellen orientiert an Frequentierung	Haltestellen	7.5
M47	Analyse Mobilfunkdaten für Reisendenerhebung und Haltestellenfrequentierung		
M48	Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebsformen	Fahrzeuge	7.6
M49	Periodische Auswertung moobil+-Entwicklung hinsichtlich Verbesserungsmöglichkeiten durch Marketing	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	7.7

M50	Marketingbegleitung bei der Einführung der landesbedeutsamen Buslinie CLP-VEC				
M51	Prüfung dynamische Fahrgastinformationen bei der Organisation von Verkehrsangeboten				
M52	Prüfung dynamische Fahrgastinformationen hinsichtlich ihrer Erhebungs- und Anzeigemöglichkeiten				
M53	Prüfung von Tarif- und Vertriebskooperationen mit benachbarten Aufgabenträgern	Tarif und Vertrieb	7.8		
M54	Erkundung der Machbarkeit für landkreisweiten einheitlichen ÖPNV-Tarif				
M55	Entwicklung kreisweiter einheitlicher ÖPNV-Tarif				
M56	Abklären der Folgen eines einheitlichen ÖPNV-Tarifs				
M57	Schaffung vertraglicher Grundlagen und Unterstützung von Entscheidungsprozessen für kreisweiten einheitlichen ÖPNV-Tarif				
M58	Prüfung einheitlicher ÖPNV-Tarif mit Landkreis Vechta				
M59	Erarbeitung eines Konzeptes zur Beteiligung von Drittnutzern an den Fahrtkosten				
M60	Prüfung Einführung Schüler- und Azubiticket und Verwendung 7-e-Mittel				
M61	Erweiterung QM-System für ÖPNV-Gesamtsystem			Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement	7.9
M62	Durchführung Mystery-Shopping-Aktionen				

M63	Vergabeplan für einzelne Linien bis Harmonisierungszeitpunkt	Linienbündel	7.10
M64	Durchführung der Ausschreibungen		
M65	Erstellung Vergabeplan für gebündelte Linien		
M66	Prüfung der Machbarkeit weiterer landesbedeutsamer Linien	Überregionale Verbindungen	7.11
M67	Durchführung Bedarfserkundung für neue landesbedeutsame Linien		
M68	Projektpläne für neue landesbedeutsame Linien		
M69	Ausgaben- und Finanzierungsplan für neue landesbedeutsame Linien		
M70	Prozess zur Erarbeitung politischer Ziele in Weser-Ems begleiten	Unterstützung starkes ÖPNV-Angebot in Weser-Ems-Region	7.12
M71	Vergabe und Begleitung der Leistungen zur Erstellung eines Schiene-Bus-Grundnetz-Konzeptes		
M72	Klärung der grundsätzlichen finanziellen und rechtlichen Machbarkeit des Schiene-Bus-Grundnetzes		
M73	ÖPNV-Pandemieplan	ÖPNV-Ausrichtung auf Pandemiegeschehen	7.13

Tabelle 2 Maßnahmenkatalog der zweiten Fortschreibung

## 4.2 ÖPNV-Organisationsstruktur

### M27 Identifikation gemeinsamer ÖPNV-Themen mit Landkreis Vechta

Im Rahmen des neuen Rufbussystems moobil+ gibt es bereits verschiedene Themengebiete, bei denen eine intensive Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vechta stattfindet, wie z.B. gemeinsame Nutzung eines EDV-Buchungs- und Dispositionssystems oder ein gemeinsames Marketingkonzept. Daneben gibt es weitere gemeinsame Aktivitäten im ÖPNV-Bereich, wie z.B. die Entwicklung einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen Vechta und Cloppenburg.

Gemeinsam mit dem Landkreis Vechta sollen nun weitere Themengebiete im ÖPNV-Bereich identifiziert werden, bei denen eine Zusammenarbeit als möglich und sinnvoll erscheint. Zu den identifizierten Themengebieten sollen auch die damit im Zusammenhang stehenden Synergieeffekte, Chancen zu Risiken erarbeitet werden.

#### M28 Entwicklung Organisations- und Entscheidungsstrukturen für intensive Zusammenarbeit mit Landkreis Vechta

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

#### M29 Sondierung grundsätzlicher Kooperationsmöglichkeiten mit benachbarten Aufgabenträgern

Neben der verstärkten Kooperation mit dem Landkreis Vechta sollen auch die Bereitschaft und die Möglichkeiten für eine Zusammenarbeit im ÖPNV-Bereich mit den anderen benachbarten Landkreisen Ammerland, Oldenburg, Osnabrück, Emsland und Leer und den dort agierenden Verkehrsverbänden ZVBN und dem VEJ sondiert bzw. erkundet werden. Wo eine grundsätzliche Bereitschaft erkennbar wird, sollen konkrete Kooperationsmöglichkeiten entwickelt und die damit im Zusammenhang stehenden Synergieeffekte, Chancen und Risiken und die finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten für eine gemeinsame Umsetzung erarbeitet werden.

#### M30 Vertiefung und Ausarbeitung von Kooperationen mit benachbarten Aufgabenträgern

Basierend auf den im Rahmen von M29 erarbeiteten grundsätzlichen Motivationslagen und Möglichkeiten der benachbarten Aufgabenträger sollen die am deutlichsten erkennbaren Kooperationsmöglichkeiten weiter vertieft und ausgearbeitet und für eine politische Entscheidungsfindung vorbereitet werden.

#### M31 Schaffung Organisationsstruktur für landesbedeutsame Linie CLP-VEC

Entsprechend den Beschlüssen der Landkreise Cloppenburg und Vechta soll eine starke ÖPNV-Verbindung zwischen den Kreisstädten Cloppenburg und Vechta mit dem Status einer landesbedeutsamen Buslinie im Frühjahr 2023 eingeführt werden. Unabhängig von den mit der Maßnahme M28 verbundenen allgemeinen Ansätzen ist eine konkrete Organisationsstruktur basierend auf den entsprechenden vertraglichen Bedingungen zum gemeinsamen Betrieb der Linie zu schaffen.

## 4.3 Netz- und Linienstruktur

### M32 Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten

Um zu fundierten Erkenntnissen darüber zu gelangen, inwiefern und in welcher Form sich durchgeführte Verbesserungen im ÖPNV-Bereich tatsächlich auf das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner im Landkreis Cloppenburg auswirken, wurde deren Verhalten ein erstes Mal im März 2020 (vor der Einführung von moobil+) durch eine kreisweite Haushaltsbefragung erkundet. Eine zweite Befragung soll im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung bei der Einführung von moobil+ (siehe M33) durchgeführt werden. Bei dieser Befragung kann dann u.a. auch festgestellt werden, ob tatsächlich neue Zielgruppen für den ÖPNV gewonnen werden konnten oder ob sich die Zwecke bei der Nutzung eines Verkehrsträgers geändert haben.

Mit der zweiten Erhebung sollen gleichzeitig auch Hemmnisse bei der Nutzung der ÖPNV-Angebote erkundet werden, um einerseits gezielt an deren Beseitigung zu arbeiten und andererseits später feststellen zu können, ob sie tatsächlich behoben wurden. Hierbei sollen auch Ziele erkannt werden, für deren Erreichung zukünftig ÖPNV-Angebote geschaffen werden könnten (Stichwort Bedarfserkundung z.B. auch für weitere regionale Verbindungen mit dem Status landesbedeutsame Buslinie). Die konkreten Termine zur Durchführung der Befragung müssen basierend auf dem weiteren Pandemieverlauf noch festgelegt werden.

### M33 Wissenschaftliche Begleitung während moobil+-Pilotbetrieb

Mit der wissenschaftlichen Begleitung während des Pilotbetriebs von moobil+ sollen folgende Informationen gewonnen bzw. Empfehlungen erarbeitet werden:

- a. die für die Nutzung der moobil+-Angebote zugrundeliegenden Erfolgsfaktoren aus Sicht der Nutzer, aller involvierten Dienstleister (Verkehrsunternehmen, Fahrer, Mitarbeiter der Zentrale und der Mobilitätspunkte, Mobilitätspaten) und weiterer Experten (z.B. Sprecher bestimmter Nutzergruppen), insbesondere bei den erfolgreichsten Linien (Linien mit den höchsten Nutzerzahlen und höchsten Besetzungsgraden);
- b. Hemmnisse, die moobil+-Angebote (stärker) zu nutzen, aus Sicht der Nutzer, aller involvierten Dienstleister und weiterer Experten (z.B. Sprecher bestimmter Nichtnutzergruppen), insbesondere bei den Linien mit den geringsten Nutzerzahlen und schwächsten Besetzungsgraden;
- c. Wesentliche Unterschiede zwischen den erfolgreichen und nicht erfolgreichen Linien;
- d. Begründete Empfehlungen für Maßnahmen basierend auf den Ergebnissen aus den Punkten a., b. und c., um die Nachfrage an moobil+-Angeboten insgesamt und bezogen auf einzelne Linien durch zielgruppenspezifische Maßnahmen aus den Bereichen Mobilitätsmanagement, Marketing, Planung und

Organisation des Verkehrsangebots und Qualität des Betriebs weiter zu steigern.

#### M34 Wissenschaftliche Begleitung als Basis zur Verstetigung des moobil+-Angebots

Zur Einführung von moobil+ hatte der Landkreis Cloppenburg einen zweijährigen Pilotbetrieb mit der Option für eine Verlängerung um weitere zwei Jahre beschlossen. Auf Grundlage der wissenschaftlichen Begleitung konnte bereits die Entscheidung für eine Verlängerung des moobil+-Pilotbetriebs getroffen werden.

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung soll auch ein Vergleich zwischen den Ergebnissen aus der ersten und einer zweiten Erhebung hinsichtlich Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner im Landkreis durchgeführt werden (Vorher- / Nachher-Untersuchung, siehe M32), und es sollen auf den Ergebnissen des Vergleichs basierende Zukunftsprognosen erarbeitet werden. Auf Basis der wesentlichen Erkenntnisse soll eine abschließende Empfehlung erarbeitet werden, die dem Landkreis und den Städten und Gemeinden als Grundlage für weitergehende Entscheidungen, insbesondere auch hinsichtlich der Verstetigung des Betriebs von moobil+ über die Pilotphase hinaus und eine Neuausschreibung der damit verbundenen Verkehrsleistung dienen soll. (Basis für M37).

#### M35 Periodische Auswertung moobil+ hinsichtlich Verbesserungen Buchungs- und Dispositionssystem

Auf Basis der Erkenntnisse und Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung sollen in regelmäßigen Abständen die Optimierungsmöglichkeiten des Buchungs- und Dispositionssystem in enger Absprache mit dem Landkreis Vechta erkundet und wo möglich umgesetzt werden. Dazu soll auch die Funktionsweise des EDV-Systems durch die Mobilitätszentrale weiter getestet und überwacht werden und Verbesserungsvorschläge der mit dem System arbeitenden Nutzergruppen (Fahrgäste, Mitarbeiter Mobilitätszentrale, Verkehrsunternehmen) eingeholt und analysiert werden. Die finanziellen und EDV-technischen Möglichkeiten zur Umsetzung des erkannten Optimierungspotentials sind zu erkunden, entsprechende Leistungsvorgaben sind zu erstellen und ggf. anstehende Änderungen des Systems sind zu beauftragen und abzunehmen.

#### M36 Periodische Auswertung moobil+ hinsichtlich Verbesserungen der Fahrpläne

Auf Basis der Erkenntnisse und Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung, der Verbesserungsideen aus den Städten und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen, der moobil+-Nutzer und der Mitarbeiter der Mobilitätszentrale sollen Optimierungsmöglichkeiten bei der Fahrplangestaltung der moobil+-Rufbuslinien erkundet und wo möglich umgesetzt werden. Wo nötig, sollen Fahrpläne unter Berücksichtigung der mit moobil+ verbundenen Zielsetzungen und unter Einbindung der betroffenen Städte und Gemeinden an den tatsächlichen Bedarf angepasst werden.

### M37 Vorbereitung Entscheidungs- und Vergabeprozess zur möglichen Beibehaltung von moobil+ nach Pilotbetrieb

Wenn das moobil+-Angebot auch nach dem Pilotbetrieb weiterhin bestehen bleiben soll, ist eine Neuausschreibung der Leistungen ab 1. April 2024 erforderlich. Diese Ausschreibung soll im Mai 2023 erfolgen, was durch eine entsprechende Veröffentlichung des Landkreises 12 Monate vorher (bis April 2022) vorangekündigt werden muss. Die Entscheidung des Landkreises Cloppenburg darüber, ob die Leistung tatsächlich ausgeschrieben werden soll, kann dann noch im Einvernehmen mit den Städten und Gemeinden basierend auf den Ergebnissen des Pilotbetriebs bis Mai 2023 getroffen werden.

### M38 Durchführung Vergabeverfahren für landesbedeutsame Linie CLP-VEC

Um die geplante neue starke ÖPNV-Verbindung zwischen den Kreisstädten Cloppenburg und Vechta realisieren zu können, müssen die hierfür benötigten Verkehrsleistungen im Zusammenspiel mit dem Landkreis Vechta ausgeschrieben werden. Damit die neue Verbindung den Status als landesbedeutsame Buslinie erhält und die Landkreise die entsprechenden Fördergelder vom Land Niedersachsen zugesichert bekommen, muss eine Vorabklärung der Eckwerte mit der LNVG erfolgen. Parallel zur Vorabankündigung der Ausschreibung ist dann das offizielle Antragsverfahren für die landesbedeutsame Buslinie zu bearbeiten. 12 Monate nach der Vorabankündigung hat dann die Ausschreibung zu erfolgen und die Verkehrsleistungen für die neue Linie sind zu vergeben. Die neue Linie soll ab Frühjahr 2023 ihren Betrieb aufnehmen.

### M39 Systematische Erfolgskontrolle der landesbedeutsamen Linie CLP-VEC

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

Wenn nötig, sollen die Fahrpläne unter Berücksichtigung der mit der landesbedeutsamen Linie verbundenen Ziele, der zugrundeliegenden Förderbestimmungen und im Einvernehmen mit den betroffenen Städten und Gemeinden an den tatsächlichen Bedarf angepasst werden. Daneben soll die Erbringung der Verkehrsleistungen systematisch dahingehend überprüft werden, inwiefern die Vorgaben hinsichtlich Verkehrsangebot und -Qualität eingehalten werden.

### M40 Prüfung des Bedarfs und der Möglichkeiten für moobil+-Ausweitungen in andere Landkreise

Der Bedarf und die Möglichkeiten für eine Ausweitung von moobil+-Linien in andere Landkreise sollen geprüft werden. Diesbezüglich ist ggf. auch Leitlinie L9 (Ziele außerhalb des Landkreises) zu ergänzen oder zu modifizieren.

#### 4.4 Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Angeboten

##### M41 Erarbeitung konzeptueller Grundlagen für ÖPNV-Gesamtsystem

Die konzeptuellen Grundlagen für das ÖPNV-Gesamtsystem sind in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen im Landkreis Cloppenburg zu erarbeiten. Dabei sind die Möglichkeiten, Kosten und deren Finanzierung zur Erreichung der mit dem Gesamtsystem verbundenen Ziele und für einen dauerhaften Betrieb des Systems zu erkunden.

Im Rahmen der Erarbeitung der konzeptuellen Grundlagen soll auch geprüft werden, inwiefern dafür die aktuell vorhandenen personellen Kapazitäten in der Verwaltung, insbesondere in der Mobilitätszentrale, ausreichend sind.

##### M42 Erarbeitung Prozesse und vertragliche Grundlagen für ÖPNV-Gesamtsystem

Basierend auf dem erarbeitenden Konzept für das ÖPNV-Gesamtsystem müssen die vertraglichen Grundlagen für das reibungsfreie Zusammenspiel der beteiligten Akteure erarbeitet werden. Als Grundlage hierfür sind die Prozesse zur Steuerung, Überwachung und Abrechnung der Leistungen im ÖPNV-Gesamtsystem und die dabei entstehenden Informations- und Zahlungsflüsse genau zu definieren.

##### M43 Erarbeitung Realisierungskonzept für Fahrzeugausstattung

Basierend auf dem erarbeitenden Grundlagenkonzept für das ÖPNV-Gesamtsystem muss ein Konzept zur Realisierung der hierzu benötigten Fahrzeugausstattung erarbeitet werden. Dabei geht es einerseits darum, die nötigen technischen Komponenten im Zusammenspiel mit den Verkehrsunternehmen in den Fahrzeugen genau zu bestimmen (Stichworte dazu sind WLAN-Verfügbarkeit, On-Board-Unit für den Austausch mit dem Buchungssystem, Zusammenspiel mit vorhandenen Druckersystemen). Weiter müssen die beihilferechtlichen, finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten für deren Beschaffung, Betrieb und Wartung geklärt werden.

##### M44 Klärung der Anforderungen an EDV-Komponente

Basierend auf dem erarbeitenden Grundlagenkonzept für das ÖPNV-Gesamtsystem müssen die Anforderungen an die nötige EDV-Komponente im Hintergrund des Systems definiert werden. Die Aufgabe dieser Komponente besteht im Wesentlichen

- in der Beauskunftung, Buchbarkeit und der bargeldlosen Bezahlungsmöglichkeit für aller ÖPNV-Angebote und Angebotsketten im Landkreis,

- in der Aufteilung der Einnahmen und der Abrechnung mit den Verkehrsunternehmen,
- in der Herleitung der Informationen zur Sicherung der Anschlüsse und
- in der digitalen Kommunikation mit den Verkehrsunternehmen bei der Durchführung der Fahrten.

Dabei ist auch zu klären, inwiefern das bestehende moobil+-Buchungssystem um die benötigten Anforderungen erweitert werden kann.

#### M45 Schaffung Beförderungsbedingungen für ÖPNV-Gesamtsystem

Basierend auf dem erarbeitenden Grundlagenkonzept für das ÖPNV-Gesamtsystem sind die Regeln für die Fahrgäste im Umgang mit dem System in Form besonderer Beförderungsbedingungen als Ergänzung der allgemeinen Beförderungsbedingungen zu erarbeiten und mit den Verkehrsunternehmen und der LNVG abzustimmen. In diesem Zusammenhang ist auch das Zusammenspiel zwischen den sonstigen Beförderungsbedingungen der ÖPNV-Linien und den Bedingungen für das ÖPNV-Gesamtsystem zu klären.

## 4.5 Haltestellen

#### M46 Kontinuierlicher Ausbau Haltestellen orientiert an Frequentierung

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

Es sollen geeignete Mess- und Analyseverfahren entwickelt werden, die in regelmäßigen Abständen wiederholt werden können, um die Kategorisierung, die Ausstattung und den Ausbau der Haltestellen an ihre aktuelle Frequentierung kontinuierlich anpassen zu können.

#### M47 Analyse Mobilfunkdaten für Reisendenerhebung und Haltestellenfrequentierung

Um mögliche Veränderungen von Linienbelastungen und Nutzungsverhalten feststellen zu können, sollen entsprechend der Leitlinie L16 in regelmäßigen Abständen Reisendenerhebungen durchgeführt werden. Vom Landkreis Cloppenburg wurde mittlerweile ein EDV-Werkzeug des Unternehmens Teralytics beschafft, das über anonymisierte Mobilfunkdaten Bewegungsmuster von Reisenden im Landkreis Cloppenburg erkennen kann. Es ist zu prüfen, inwiefern mit diesen Daten die Reisendenerhebungen ergänzt und die regelmäßige Messung der

Haltestellenfrequentierung verbunden werden kann. Darüber hinaus soll geprüft werden, inwiefern die Analyse-Daten von Teralytics auch als Grundlage zur Bedarfserkundung für neue Mobilitätsangebote im Landkreis genutzt werden können.

## 4.6 Fahrzeuge

### M48 Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebsformen

Entsprechend Leitlinie L33 soll der Einsatz von Fahrzeugen im ÖPNV mit alternativen Antriebstechniken grundsätzlich angestrebt werden. Deshalb sollen die Möglichkeiten im Landkreis Cloppenburg für den konkreten Einsatz solcher Fahrzeuge grundlegend in organisatorischer, technischer und finanzieller Hinsicht geprüft werden. Dabei sind insbesondere auch die rechtlichen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten zu beachten (Clean Vehicles Directive (CVD) der EU, die entsprechende Bundesgesetzgebung und diesbezügliche Vereinbarungen des Landes Niedersachsen).

Gegenstand der Prüfung soll u.a. auch die ggf. benötigte Infrastruktur (z.B. Lade- oder Tankstationen) für eine alternative Antriebsform und die Möglichkeiten für deren Realisierung und Finanzierung sein. Weiter sollen die Auswirkungen auf die Organisation des ÖPNV-Betriebs (z.B. zusätzliche Aufwände durch ggf. langwierige Lade- oder Tankvorgänge, nötige Veränderung der Instandhaltungs- und Wartungsprozesse in den Betriebshöfen, Veränderung von Umlaufzeiten und damit nötige Anpassung von Fahrplänen) beim Einsatz solcher Fahrzeuge untersucht werden. Daneben soll auch die jeweilige Förderkulisse für Realisierungsprojekte und den späteren Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken einschließlich der dafür benötigten Infrastruktur betrachtet werden.

Hierbei wird keine Antriebsform priorisiert; ein Ziel der Prüfung soll darin liegen, die alternativen Antriebsformen zu finden, die am besten zu den Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der verschiedenen ÖPNV-Angebote im Landkreis Cloppenburg passen. Allerdings soll ein besonderer Fokus auf den möglichen Einsatz von so genanntem „grünem Wasserstoff“ im ÖPNV gelegt werden. Grüner Wasserstoff wird durch Wasserspaltung aus erneuerbaren Energien (hauptsächlich Windenergie, Sonnenenergie oder Wasserkraft) gewonnen. Es handelt sich dabei um die umweltfreundlichste Möglichkeit der Wasserstoffgewinnung. Dazu wurde auch die Nationale Wasserstoffstrategie vom Bundeskabinett beschlossen; die damit verbundene Förderkulisse soll gesondert betrachtet werden.

Damit soll auch die Grundlage dafür geschaffen werden, damit der Landkreis bei jeder zukünftigen Neuvergabe von Verkehrsdienstleistungen eine Entscheidung über den konkreten Einsatz von Fahrzeugen mit der jeweils passenden alternativen Antriebstechnik treffen und den Einsatz solcher Fahrzeuge in den entsprechenden Vergabeunterlagen fordern kann. Weiter soll damit auch die Basis dafür geschaffen werden, um die Möglichkeiten zur Integration von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken in bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge mit langen Laufzeiten zu untersuchen.

## 4.7 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

### M49 Periodische Auswertung moobil+-Entwicklung hinsichtlich Verbesserungsmöglichkeiten durch Marketing

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

### M50 Marketingbegleitung bei Einführung der landesbedeutsamen Buslinie CLP-VEC

Zur Einführung der neuen landesbedeutsamen Buslinie zwischen Cloppenburg und Vechta soll gemeinsam mit dem Landkreis Vechta ein Marketing-Konzept entwickelt werden. Basierend auf diesem Konzept sind umfassende und zielgruppenorientierte Marketing-Maßnahmen im Zuge der Einführung der neuen Linie umzusetzen. Hierzu soll auch die Kooperation mit großen Betrieben und stark frequentierten Einrichtungen (Krankenhäuser, Berufsschulen etc.) und weiteren Stellen in den Kreisstädten und im Ecopark gesucht werden, bei denen ein erhöhtes Fahrgastpotential erwartet werden kann.

### M51 Prüfung dynamische Fahrgastinformationen bei der Organisation von Verkehrsangeboten

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

1. Bereits bei der digitalen Fahrplanauskunft vor Fahrtantritt soll die Darstellung der Fahrtmöglichkeiten für ÖPNV-Fahrgäste für einzelne Verkehrsangebote als auch für Mobilitätsketten nicht auf statischen Fahrplandaten beruhen, sondern entsprechend der tatsächlichen Fahrplandaten der Verkehrsangebote (Echtzeitdaten) erfolgen.
2. Anschlusssicherungsmaßnahmen (u.a. im Rahmen des ÖPNV-Gesamtsystems) sollen nach den tatsächlichen Fahrplandaten ausgerichtet werden.
3. Fahrgäste sollen während der Fahrtdurchführung mittels Echtzeitdaten über ihren weiteren Reiseverlauf informiert werden können.
4. Falls die Anschlüsse innerhalb von Mobilitätsketten kurz vor Durchführung der Fahrten aufgrund von Echtzeitinformationen nicht mehr gehalten werden

können, sollen Buchungen von flexiblen Angeboten automatisch annullierbar sein und Fahrgäste sollen darüber automatisiert informiert werden können.

Als Referenz- und Pilotbetrieb soll die landesbedeutsame Buslinie zwischen Cloppenburg und Vechta dienen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Einführung eines Echtzeitinformationssystems eine Rahmenbedingung des Landes zur Gewährung von Fördergeldern für landesbedeutsame Buslinien darstellt.

#### M52 Prüfung dynamische Fahrgastinformationen hinsichtlich ihrer Erhebungs- und Anzeigemöglichkeiten

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

1. Von allen im ÖPNV eingesetzten Fahrzeugen sollen Echtzeitdaten bezüglich ihrer Fahrplanlage erhoben werden können. Daneben sollen die Echtzeitdaten der Züge der NordWestBahn in digitaler Form zur Verfügung stehen.
2. An Bahnhöfen und stark frequentierten ÖPNV-Haltestellen sollen Fahrgäste über Anzeigetafeln mittels DFI über die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der ÖPNV-Fahrmöglichkeiten an der Haltestelle bzw. am Bahngleis informiert werden.
3. Auch in stark frequentierten Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser, große Betriebe etc.) soll grundsätzlich die Möglichkeit bestehen, die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Fahrmöglichkeiten an der nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle darstellen zu können.
4. In den ÖPNV-Fahrzeugen soll die Möglichkeit zur Anzeige des Ankunftszeitpunktes an den noch anzufahrenden Haltestellen auf Echtzeitbasis bestehen. Auch die Ankunftszeit wichtiger Anschlussverkehre an diesen Haltestellen soll in den Fahrzeugen angezeigt werden können.

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

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

## 4.8 Tarif und Vertrieb

#### M53 Prüfung von Tarif- und Vertriebskooperationen mit benachbarten Aufgabenträgern

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

- Hierzu sollen einerseits die Möglichkeiten für Übergangstarife für Verbindungen über die Landkreisgrenzen hinweg geprüft werden. Das Ziel liegt dabei darin, den Fahrgästen einen Preis- und Organisationsvorteil gegenüber einer Einzeltarifierung für die einbezogenen Gebiete einräumen zu können.
- Andererseits sollen die Möglichkeiten für Vertriebskooperationen dahingehend geprüft werden, dass Fahrgäste ihre ggf. aus mehreren Verkehrsangeboten bestehende Beförderungskette über die Landkreisgrenzen hinweg in einem Vorgang bezahlen können. Dementsprechend müssen Lösungen dafür gefunden werden, dass bargeldlose Begleichungen von Fahrtkosten ebenso wie Papierfahrtscheine auf allen Verkehrsangeboten von Kette erkannt und anerkannt werden können. In diesem Zusammenhang gilt es auch, effiziente und transparente Verfahren zur Aufteilung der Fahrgeldeinahmen zu entwickeln.

#### M54 Erkundung der Machbarkeit für kreisweiten einheitlichen ÖPNV-Tarif

In Ergänzung zur Schaffung eines ÖPNV-Gesamtsystems sollen die grundsätzlichen Möglichkeiten für ein einheitliches Tarifsystem für alle ÖPNV-Angebote innerhalb des Landkreises Cloppenburg auf Basis des bestehenden moobil+-Tarifs erkundet werden. Diesbezüglich sind insbesondere die Bereitschaft und Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen zu erkunden, die für die konventionellen Linien im Landkreis Cloppenburg verantwortlich sind.

#### M55 Entwicklung kreisweiter einheitlicher ÖPNV-Tarif

Auf Basis der Ergebnisse aus M57 soll ein kreisweiter einheitlicher ÖPNV-Tarif entwickelt werden. Mit einem solchen Tarif sollen die folgenden Vorteile verbunden sein:

1. Fahrgäste sollen zum Erreichen eines Zieles im Landkreis ein einheitliches Ticket auf allen passenden Verkehrsangeboten nutzen können: Wenn ein gültiges Ticket für die Strecke von einer Start- zu einer Zielhaltestelle vorhanden ist, dann sollen hierfür alle Verkehrsangebote genutzt werden können, die eine Beförderung zwischen den beiden Haltestellen anbieten.
2. Der ÖPNV-Tarif soll für alle Verkehrsangebote im Landkreis gleich sein: Von einer Start- zu einer Zielhaltestelle innerhalb des Landkreises soll unabhängig vom jeweils genutzten Verkehrsangebot der gleiche Tarif gelten.
3. Die Tarifgestaltung sollte derart erfolgen, dass die Preisfindung für alle Verkehrsangebote im Landkreis den gleichen, einfachen Regeln folgt und von den Fahrgästen leicht verstanden und als gerecht empfunden werden kann.
4. Die Tarifgestaltung soll über alle Verkehrsangebote im Landkreis zwischen einer Start- und Zielhaltestelle degressiv nach der Entfernung der Gesamtstrecke erfolgen.

5. Für alle Verkehrsangebote im Landkreis sollen grundsätzlich die gleichen Tarifbestimmungen innerhalb eines in sich stimmigen Regelwerkes gelten.
6. Für alle Verkehrsangebote im Landkreis soll grundsätzlich ein einheitliches Fahrausweisangebot zur Verfügung stehen.
7. Für alle Verkehrsangebote im Landkreis sollen Tarif und Tarifbestimmungen in der gleichen Art und Weise kommuniziert werden (gleiche Begriffe, gleiche Darstellung, gleiche Informationswege etc.).
8. Die Gestaltungsprinzipien von Papier-Fahrausweisen und das Erscheinungsbild der Fahrausweise sollen unabhängig vom jeweiligen Verkehrsangebot einheitlich sein.

#### M56 Abklären der Folgen eines kreisweiten einheitlichen ÖPNV-Tarifs

Die mit dem unter M57 und M58 entwickelten kreisweiten einheitlichen ÖPNV-Tarif verbundenen finanziellen und organisatorischen Konsequenzen für die Fahrgäste (insbesondere Schüler), die Verkehrsunternehmen, die Städte und Gemeinden und den Landkreis sollen abgeklärt werden. Falls Ausgleichsleistungen für Verkehrsunternehmen nötig sein sollten, sind diese zu berechnen.

#### M57 Schaffung vertraglicher Grundlagen und Unterstützung von Entscheidungsprozessen für kreisweiten einheitlichen ÖPNV-Tarif

Die zur Realisierung eines kreisweiten einheitlichen ÖPNV-Tarifs nötigen vertraglichen Grundlagen sind zu entwickeln. Hierzu zählen u.a. die Grundlagen für die ggf. nötigen Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen, die beihilferechtlich abgeklärt sein müssen und die Entwicklung eines kreisweiten einheitlichen Tarifsystems, das u.a. auch mit der LNVG abgestimmt werden muss.

Basierend auf diesen Grundlagen sind die politischen Entscheidungsprozesse zu unterstützen.

#### M58 Prüfung einheitlicher ÖPNV-Tarif zusammen mit Landkreis Vechta

In Ergänzung zur Schaffung eines einheitlichen ÖPNV-Tarifs für die Verkehrsangebote im Landkreis Cloppenburg soll zusammen mit dem Landkreis Vechta geprüft werden, inwiefern sich ein einheitlicher ÖPNV-Tarif über die Kreisgrenzen zwischen Vechta und Cloppenburg hinweg für alle ÖPNV-Angebote innerhalb der beiden Landkreise entwickeln lässt.

### M59 Erarbeitung eines Konzeptes zur Beteiligung von Drittnutzern an den Fahrtkosten

Es soll ein Konzept erarbeitet werden, auf dessen Basis eine Beteiligung von externen Stellen (auch Drittnutzer genannt) an den Fahrtkosten der Fahrgäste stattfinden kann. Solche Stellen können u.a. Betriebe, Organisationen, Städte oder Gemeinden sein. Dabei soll ein Drittnutzer über verschiedene Möglichkeiten verfügen, sich an den Fahrtkosten beteiligen zu können. Eine Beteiligung soll erfolgen können:

- für alle Personen oder nur für bestimmte Personen,
- für alle Fahrten, oder nur für Fahrten, die an bestimmten Haltestellen starten oder an bestimmten Haltestellen enden,
- zu jedem Zeitpunkt oder nur in bestimmten Zeitbereichen.

### M60 Prüfung Einführung Schüler- und Azubiticket und Verwendung 7-e-Mittel

Das Land Niedersachsen hat zum 01. Januar 2022 die gesetzlichen und finanziellen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die ÖPNV-Aufgabenträger ein Schüler- und Azubiticket einführen können (§ 7e NNVG). Wenn dieses Ticket bestimmte Mindeststandards (entsprechend Anlage 3 NNVG) erfüllt, gewährt das Land dem Landkreis Cloppenburg dafür eine jährliche Finanzhilfe von rund 340.000 EUR.

Das Schüler- und Azubiticket soll ein attraktives Angebot für Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden für den ÖPNV sein. Das Ticket darf maximal 30 Euro pro Monat im Jahresabo kosten.

Es soll nun für den Landkreis Cloppenburg geprüft werden, in welcher Form das landkreisweite Schüler- und Azubiticket zu den tariflichen Zielen des Landkreises passt. Weiter soll die Machbarkeit der Einführung des Tickets für alle ÖPNV-Angebote im Landkreis untersucht werden. Eine wichtige Rolle spielt dabei die vergaberechtlich konforme Weitergabe der Mittel an die Verkehrsunternehmen mit eigenwirtschaftlichen Verkehrsangeboten. Dabei sollen auch die mit der Einführung eines Schüler- und Azubitickets im Landkreis Cloppenburg entsprechend den Vorgaben der Anlage 3 des NNVG verbundenen jährlichen Kosten und deren Gesamtfinanzierbarkeit erkundet werden. Das NNVG (Anlage 3) sieht auch vor, dass die eigentlich zur Einführung des Schüler- und Azubitickets vorgesehene Finanzhilfe auch für andere Zwecke zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs verwendet werden kann. Es ist zu klären, unter welchen Rahmenbedingungen alternative Möglichkeiten zur Verwendung der Finanzhilfe entsprechend § 7e NNVG verwendet werden können.

## 4.9 Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement

### M61 Erweiterung QM-System für ÖPNV-Gesamtsystem

Das für die ÖPNV-Angebote zu entwickelnde Qm-System soll auch im Rahmen des ÖPNV-Gesamtsystems nutzbar sein. Diesbezüglich sollen Fahrgäste sowohl Beschwerden und Kritikpunkte als auch Verbesserungsvorschläge zu allen ÖPNV-Angeboten im Landkreis auf die gleiche Art und Weise kommunizieren können. Es sollen einheitliche Verfahrenen zu deren weiterer Behandlung für alle ÖPNV-Angebote im Landkreis zur Anwendung kommen.

### M62 Durchführung Mystery-Shopping-Aktionen

Es soll eine Reihe von systematisch durchgeführten Qualitätsmessungen durch geschulte Testkunden und deren Dokumentation und Auswertung erfolgen (so genannte „Mystery-Shopping-Aktionen“).

Mit diesen Messungen sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

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

Solche Messungen sollen während des Pilotbetriebs (bis 31.03.2022) auf allen moobil+-Linien durchgeführt werden. Die Durchführung der Messungen soll im Zusammenspiel mit den Prozessen zur wissenschaftlichen Begleitung von moobil+ und in Abhängigkeit vom Verlauf des Covid-19-Infektionsgeschehens im Landkreis erfolgen.

Daneben sollen Mystery-Shopping-Aktionen grundsätzlich auch auf allen anderen Linien des ÖPNV im Landkreis durchgeführt werden, dies insbesondere im Zusammenhang mit der Einführung der landesbedeutsamen Linien und weiteren Linien, die im Rahmen des Bündelungskonzeptes neu vergeben werden.

## 4.10 Linienbündelung

### M63 Erstellung Vergabeplan für gebündelte Linien

Für den Landkreis Cloppenburg wurde bereits ein Konzept zur Bündelung der Linien in seinem Gebiet unter Berücksichtigung der Meinungen und Anmerkungen der ortsansässigen Verkehrsunternehmen erstellt. Im Wesentlichen enthält das Konzept eine Bündelungsvariante mit vier Bündeln, bei der auch die Interessen von klein- und mittelständischen Unternehmen berücksichtigt wurden. Dieses Konzept wurde bereits mit der ersten Fortschreibung des NVP 2019 von Landkreis beschlossen (siehe dazu Anlage 10)

Mit dem Beschluss des Kreistages vom 17.12.2019 für das Linienbündelungskonzept liegt für die Genehmigungsbehörde (Landesnahverkehrsgesellschaft, LNVG) bereits die Grundlage dazu vor, die Laufzeiten der Linien in einem Bündel auf die aktuell

längste Laufzeit der Linien im Bündel zu begrenzen. Auch wenn zunächst weitere Konzessionen für Linien innerhalb eines Bündels genehmigt werden: die Konzessionslaufzeiten aller Linien in einem Bündel enden spätestens mit der aktuell längsten Laufzeit der Linien im Bündel.

Damit stehen in den nächsten Jahren vier wichtige Termine fest, zu denen die Konzessionen aller Linien eines Bündels auslaufen. Um einen nahtlosen Übergang zu ermöglichen und keine Ausfälle von Verkehrsangeboten zu riskieren, muss der Landkreis aufgrund der langwierigen Vergabeprozesse frühzeitig eine Entscheidung darüber treffen, ob er zur Vergabe der Linien in einem Bündel ein wettbewerbliches Verfahren einleiten oder die Option einer Direktvergabe prüfen möchte.

#### M64 Durchführung der Ausschreibungen

Das zentrale Instrument, das alle wettbewerblichen Verfahren einleitet, ist die Vorabkennzeichnung (VAB), die frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn im Europäischen Amtsblatt veröffentlicht werden darf. Die Entscheidung darüber, ob für ein Bündel eine Direktvergabe in Erwägung gezogen werden kann und soll, muss dann bereits vorher getroffen worden sein. Wenn nach der Vorabkennzeichnung keine eigenwirtschaftlichen Anträge auf die Konzessionen eines Bündels eingehen, kann 12 Monate nach der Bekanntmachung die Ausschreibung der Leistungen erfolgen. Mit der Aufnahme des Betriebs ist dann erst nach rund 12 weiteren Monate nach der Ausschreibung zu rechnen.

#### M65 Erstellung Vergabeplan für gebündelte Linien

Basierend auf den vier Terminen, zu denen die Laufzeit der Linien in einem Bündel auslaufen, muss eine exakte Planung der verkehrsplanerischen Aktivitäten und der Entscheidungs- und Vergabeprozesse im Vorfeld dieser Termine erstellt werden. Mit einem solchen Vergabeplan soll ein Leitfaden über die nächsten Jahre zur Verfügung stehen, der auf die wesentlichen Termine der Bündel

- für den Beginn und den Abschluss der Entscheidungsfindungsprozesse,
- für die nötigen Beschlussfassungen und
- für die Einleitung und Durchführung der Wettbewerbsverfahren

ausgerichtet ist. In diesem Plan sollen alle nötigen Aktivitäten, die zu erstellenden Vergabeunterlagen und die damit verbundenen Kosten dargestellt werden, die vor Erreichung des jeweiligen Termins nötig sind.

Bevor mit den Aktivitäten zu einzelnen Bündeln begonnen wird, soll eine grundsätzliche Überprüfung der Zuordnung der verschiedenen Linien zu den jeweiligen Bündeln erfolgen. Hierbei sind die dann aktuellen Fahrpläne aller ÖPNV-Linien im Landkreis mit den Fahrplänen der ÖPNV-Linien zum Zeitpunkt der Entwicklung des 2019 beschlossenen Bündelungskonzeptes zu vergleichen. Hierdurch kann es dann noch zu Verschiebungen bei der Zuordnung einzelner Linien zu den Linienbündeln kommen. (Bereits heute steht fest, dass die Linie 965 noch nicht mit dem ursprünglich vorgesehen Bündel zusammen ausgeschrieben werden kann;

dementsprechend muss deren spätere Ausschreibung und eine ggf. mögliche nachträgliche Integration in das Bündel separat geklärt werden.)

Zu den nötigen verkehrsplanerischen Aktivitäten im Vorfeld des Entscheidungsfindungsprozesses soll eine grundlegende Überprüfung der Fahrpläne aller Linien eines Bündels hinsichtlich ihres Bedarfs, ihrer Effizienz und ihrer Einbindung in das ÖPNV-Gesamtnetz im Landkreis Cloppenburg gehören. Daneben sollen Qualitätsmessungen, wie Mystery-Shopping-Aktionen (siehe M63) durchgeführt werden, um basierend auf den damit gewonnen Informationen die nötigen Forderungen in den Leistungsbeschreibungen für die neu zu vergebenden Linien und im Nahverkehrsplan einbringen zu können.

Bei jedem eigenwirtschaftlichen Antrag müssen die Qualitätsvorgaben aus dem dann aktuellen NVP eingehalten werden. Falls mehrere eigenwirtschaftliche Anträge eingehen, startet damit ein eigenwirtschaftliches Wettbewerbsverfahren, bei dem die Einhaltung der Qualitätsanforderungen des NVP die wesentliche Richtschnur bei der Ermittlung des besten Angebots darstellt. Insofern soll der Vergabeplan auch die vorherige Überprüfung und ggf. Erstellung von Vorschlägen zur Überarbeitung des NVP hinsichtlich der für den Landkreis wichtigen Qualitätsanforderungen beinhalten, die dann für alle Linien in den vier Bündeln gelten sollen.

Als wichtige Entscheidungsbasis für den Landkreis soll im Vergabeplan auch einen vollständigen Ausgaben- und Finanzierungsplan hinsichtlich der Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten zur Erbringung der Verkehrsleistungen für die Linien eines Bündels vorgesehen werden.

Vor dem Auslaufen der Linie mit der längsten Laufzeit in einem Bündel laufen nach und nach die Linienkonzessionen der Linien mit kürzeren Laufzeiten aus. Dabei kann es dann aus verschiedenen Gründen dazu kommen, dass kein Konzessionsantrag mehr für eine solche Linie gestellt. Um gravierenden Defizite im ÖPNV-Angebot des Landkreises zu verhindern, muss in der Planung auch den Umgang mit solchen Linien geregelt werden. Ggf. müssen solche Linien bis zur Betriebsaufnahme des Linienbündels noch einzeln vergeben werden. Auch hierbei gilt es, auf die entsprechenden Vorlaufzeiten zu achten.

#### 4.11 Überregionale Verbindungen

##### M66 Prüfung der Machbarkeit weiterer landesbedeutsamer Linien

Es solle geprüft werden, inwiefern neben der landesbedeutsamen Linie zwischen Vechta und Cloppenburg weitere überregionale Linien mit diesem Status zur Anbindung von Orten mit besonderer verkehrlicher Wichtigkeit realisiert werden könnten. Hierzu sollen zunächst Sondierungsgespräche mit den benachbarten Aufgabenträgern geführt und der mögliche Nutzen solcher Linien und ihre grundsätzliche Machbarkeit geprüft werden. Falls eine grundsätzliche Machbarkeit erkennbar ist, sollen für die möglichen neuen Linien Liniensteckbriefe mit den wesentlichen Eckpunkten der Linien (u.a. Anfangs und Endhaltestelle, Takt, Anzahl

der Fahrten, Länge der Linie, Start- und Endzeitpunkt und die zu erwartenden Kosten) erarbeitet werden.

#### **M67 Erkundung Bedarf und Liniencharakteristik für neue landesbedeutsame Linien**

Aufbauend auf den Ergebnissen der Maßnahme M67 ist das potenzielle Fahrgastaufkommen möglicher neuer Verbindung ist zu erkunden. Das dabei verwendete Verfahren soll an die Vorgehensweise bei der Konzeptionierung des Schiene-Bus-Grundnetzes in der Weser-Ems-Region (siehe M72) angepasst werden. Weiter sollen die vorgesehenen Linien hinsichtlich ihrer Liniencharakteristika untersucht werden. Hierzu zählen u.a. Einordnung in die Netz- und funktionsräumlichen Strukturen, Einhaltung der Anforderungen des Fördererlasses für landesbedeutsame Linien und Förderfähigkeit der Linie, Bedeutung für Pendler, Touristen, Schüler und Studierende und Bedeutung im Rahmen der Daseinsvorsorge in den Bereichen Gesundheit und Pflege, Wohnen und soziales Miteinander.

#### **M68 Erstellung Projektplan zur Realisierung der neuen landesbedeutsamen Linien**

Basierend auf den Maßnahmen M67 und M68 sind Projektpläne zur Realisierung der neuen landesbedeutsamen Linien zu erstellen. Hierbei sind alle zur Realisierung einer neuen Verbindung nötigen Arbeitspakete und Beschaffungen zu berücksichtigen und auf der Zeitachse darzustellen. Hierzu gehören u.a.

1. Projektmanagement (Projektleitung, fachliche Projektsteuerung),
2. Kommunikationsaufwände mit anderen Aufgabenträgern und der LNVG,
3. Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren für alle zu erbringenden Leistungen und durchzuführenden Beschaffungen,
4. Durchführung weiterer Realisierungsarbeiten (ggf. auch Haltestellenausbau),
5. Management der Förderanträge und
6. Entwicklung der nötigen rechtlichen und vertraglichen Grundlagen für die gemeinsame Finanzierung und Organisation einer neuen Verbindung.

#### **M69 Ausgaben- und Finanzierungsplan für neue landesbedeutsame Linien**

Auf Basis der in M69 erstellten Projektpläne für die neuen landesbedeutsamen Linien sind

1. Übersichten über alle zu erwartenden Ausgaben zur Realisierung der neuen Verbindung und
2. Übersichten über alle zu erwartenden Betriebskosten, insbesondere der Kosten für die Verkehrsleistungen, im Zusammenhang mit der neuen Verbindung

zu erstellen.

Den erwarteten Ausgaben sind entsprechende Pläne zu deren Finanzierung gegenüberzustellen. Hierzu sind auch Möglichkeiten zur Übernahme von Projekt- und Betriebskosten durch den Bund und das Land zu erkunden (Fördermöglichkeiten).

Ausgaben und Finanzierungsmöglichkeiten sind auf der Zeitschiene darzustellen.

## 4.12 Schiene-Bus-Grundnetz in der Weser-Ems-Region

### M70 Prozess zur Erarbeitung politischer Mobilitäts-Ziele in Weser-Ems begleiten

#### Hintergrund:

Die Region Weser-Ems umfasst den ehemaligen Regierungsbezirk Weser-Ems mit insgesamt 12 Landkreisen (Ammerland, Aurich, Cloppenburg, Emsland, Friesland, Grafschaft Bentheim, Leer, Oldenburg, Osnabrück, Vechta, Wesermarsch, Wittmund) und fünf kreisfreien Städten (Delmenhorst, Emden, Oldenburg, Osnabrück, Wilhelmshaven). Ein wichtiges Handlungsfeld in der von den Gebietskörperschaften entwickelten Innovationsstrategie stellt das Thema „Mobilität“ dar, und in der Realisierung eines „Schiene-Bus-Grundnetzes“ für die Region wird die Möglichkeit erkannt, eine grundlegende Basis für die gesamte Entwicklung des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsangebote in Weser-Ems zu schaffen. Bereits 2019 übernahm der Landkreis Cloppenburg die Themenpatenschaft für den Bereich „Mobilität“.

Für den Landkreis Cloppenburg besteht mit der Übernahme der Patenschaft für das Themenfeld „Mobilität“ u.a. die Möglichkeit, in das für die Gesamtregion Weser-Ems zu schaffende Verbindungsnetz auch wichtige Verknüpfungspunkte innerhalb des Landkreises Cloppenburg einbringen zu können. Weiter besteht die Chance, die Reaktivierung der im Gebiet des Landkreises verlaufenden Bahnstrecken als wesentliche Elemente eines zukünftigen Schiene-Bus-Grundnetzes in der Weser-Ems-Region platzieren zu können. Die Bestrebungen der Friesoyther Eisenbahngesellschaft mbH und der Emsländischen Eisenbahn GmbH um die Wiedereinführung des SPNV zwischen Friesoythe und Cloppenburg, sowie zwischen Meppen und Essen Oldb. könnten hierdurch politisch, planerisch und ggf. auch finanziell unterstützt werden. Darüber hinaus besteht für den Landkreis Cloppenburg die Möglichkeit, in der Verantwortung für die Entwicklung des Schiene-Bus-Grundnetzes in der Weser-Ems-Region eine wichtige strategische Position in der gesamten Region und gegenüber dem Land Niedersachsen einnehmen zu können.

Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in Weser-Ems sind grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte in ihrem jeweiligen Gebiet. Damit tragen sie auch die politische Verantwortung für den straßengebundenen ÖPNV und sind damit auch zuständig zur Festlegung des Umfangs und der Qualität der Verbindungen in einem Weser-Ems-weiten Schiene-Bus-Grundnetz.

#### Beschreibung der Maßnahme:

Demensprechend ist es zunächst nötig, dass die Aufgabenträger gemeinsam übergeordnete politische Mobilitäts-Ziele für die Region vereinbaren. Darauf aufbauend sollen Wege gefunden werden, wie diese Ziele in einer gemeinsamen Anstrengung und mit Unterstützung des Landes umgesetzt werden können. Eine wesentliche Aufgabe für den Landkreis Cloppenburg besteht dementsprechend darin, den zur Findung der gemeinsamen Ziele nötigen Klärungsprozess anzustoßen, ihn zu begleiten und zu einem von allen Akteuren tragbaren Ergebnis zu führen.

#### M71 Vergabe und Begleitung der Leistungen zur Erstellung eines Schiene-Bus-Grundnetz-Konzeptes

Der Landkreis Cloppenburg wird die Erstellung eines Konzeptes für ein Schiene-Bus-Grundnetz in Weser-Ems begleiten. Im Auftrag und auf Kosten der Arbeitsgemeinschaft der Landkreise und kreisfreien Städte in Weser-Ems wird er die dazu nötigen Leistungen beschreiben und in enger Abstimmung mit der LNVG ein Ausschreibungsverfahren zur Vergabe der Leistungen durchführen. Weiter wird er die Erstellung des Konzeptes begleiten und für die nötige Kommunikation mit dem Arbeitskreis der politisch Verantwortlichen sorgen.

#### M72 Klärung der grundsätzlichen finanziellen Machbarkeit des Schiene-Bus-Grundnetzes

Vom Landkreis Cloppenburg werden die Möglichkeiten erkundet, in welcher Form der Realisierungsprozess und der Betrieb des vorgesehenen Schiene-Bus-Grundnetzes von den Aufgabenträgern in Weser-Ems mit Unterstützung des Landes Niedersachsen und ggf. weiterer Fördergeber (EU, Bund, private Partner) gemeinsam finanziell getragen werden kann. Dies wird im engen Austausch mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und der LNVG erfolgen. Hierbei wird es insbesondere um die Klärung der Frage danach gehen, inwiefern die vorgesehenen Verbindungen im Schiene-Bus-Grundnetz als landesbedeutsame Linien gefördert werden können. Diesbezüglich wird der Landkreis auch die Interessen der Landkreise und kreisfreien Städte in Weser-Ems bei der Gestaltung der neuen Förderrichtlinie für landesbedeutsame Buslinien vertreten.

### 4.13 ÖPNV-Ausrichtung auf Pandemiegeschehen

#### M73 Erstellung eines ÖPNV-Pandemieplans

Es soll ein Plan erstellt werden, nachdem der gesamte ÖPNV im Landkreis Cloppenburg basierend auf den gesetzlichen Grundlagen in mehreren Eskalationsstufen auf ein mögliches Pandemiegeschehen ausgerichtet werden kann. Dabei sollen alle Komponenten des ÖPNV, angefangen vom Bedienungsangebot über die Organisation der Angebote bis hin zur Ausstattung der Fahrzeuge, Schulung der Fahrer und Information der Fahrgäste einbezogen werden. Der Plan soll sowohl die gemeinwirtschaftlichen als auch die eigenwirtschaftlichen Verkehre einbeziehen und in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen erstellt werden. Dabei soll ein besonderer Schwerpunkt auf den Schülerverkehr gelegt werden.