

Cloppenburg, den 28.10.2020

Beratungsfolge	Termin	Beratung
Kreisausschuss	24.11.2020	nicht öffentlich
Kreistag	17.12.2020	öffentlich

Behandlung: öffentlich

Tagesordnungspunkt

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes

Sachverhalt:

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.

Aktuelle Situation:

Viele der im aktuellen NVP vorgesehenen Maßnahmen wurden bereits durchgeführt. Demgegenüber stehen zahlreiche Vorhaben zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg an bzw. wurden bereits begonnen. Dieser Tatsache soll durch eine umfassende Fortschreibung des NVP Rechnung getragen werden. Daher sollen alle relevanten Akteure an einem ausführlichen Anhörungsverfahren beteiligt werden. Nach dem Anhörungsverfahren werden alle wesentlichen abgegebenen Stellungnahmen berücksichtigt und die Fortschreibung wird in den Nahverkehrsplan eingearbeitet. Dieser wird nach Fertigstellung den entsprechenden politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die Laufzeit des neu aufgestellten Nahverkehrsplanes geht bis 2026. Davon unbenommen kann während des Zeitraumes jederzeit eine weitere Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vorgenommen werden.

Nachfolgend werden die anstehenden bzw. bereits begonnen Vorhaben kurz skizziert, die Eingang in den NVP des Landkreises Cloppenburg finden sollen.

Anstehende Vorhaben zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg:

1. **Ausbau der Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern:**

Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vechta:

Unter der Dachmarke „Oldenburger Münsterland“ soll der ÖPNV im Einvernehmen mit dem Landkreis Vechta weiter ausgebaut werden. 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 mit einer möglichen Fortführung bis nach Diepholz (siehe hierzu auch Punkt 10).

Es sollen nun weitere Themengebiete im ÖPNV-Bereich identifiziert werden, bei denen eine Zusammenarbeit als möglich und sinnvoll erscheint. Weiter sollen die für eine intensive Zusammenarbeit nötigen Entscheidungs- und Organisationsstrukturen entwickelt werden.

Zusammenarbeit mit anderen benachbarten Aufgabenträgern:

Auch die Zusammenarbeit mit den anderen benachbarten Aufgabenträgern soll intensiviert werden. Hierbei soll es in erster Linie um reibungslose Übergänge zwischen den unterschiedlichen Verkehrsangeboten im Landkreis Cloppenburg und in den Gebieten der benachbarten Aufgabenträger gehen (Anschlussfahrten zu benachbarten Tarifgebieten, ggf. Vertriebskooperation zwischen den Verkehrsangeboten im Landkreis Cloppenburg und denen in den benachbarten Gebieten). Weiter soll der Bedarf und die Möglichkeiten für den Ausbau oder die Neuschaffung von ÖPNV-Verbindungen in die benachbarten Gebiete erkundet werden (siehe hierzu auch Punkt 11). Weitere Themengebiete sollen im Austausch mit den benachbarten Aufgabenträgern identifiziert werden.

2. Realisierung ÖPNV-Gesamtsystem

Entsprechend den Vorgaben aus dem aktuellen NVP wurde der Aufbau einer Mobilitätsplattform für alle ÖPNV-Angebote im Landkreis Cloppenburg und damit verbunden die Möglichkeiten für eine Vertriebskooperation mit allen ÖPNV-Angeboten im Landkreis erkundet. Im Ergebnis hat dies zum Konzept eines ÖPNV-Gesamtsystems geführt, das nicht nur im Landkreis Cloppenburg, sondern im Einvernehmen mit dem Landkreis Vechta auch über die Landkreisgrenzen hinweg umgesetzt werden kann.

Das übergeordnete Ziel bei der Einführung des ÖPNV-Gesamtsystems liegt darin, eine deutliche Steigerung der Attraktivität des gesamten ÖPNVs im Landkreis Cloppenburg zu erreichen und damit einen wichtigen Beitrag zum Erfolg auch aller einzelner ÖPNV-Angebote im Landkreis zu leisten. Weiter sind mit der Einführung eines ÖPNV-Gesamtsystems die folgenden Ziele verbunden:

- a. Die ÖPNV-Angebote im Landkreis Cloppenburg sollen nicht nur als einzelne Angebote, sondern als ein aufeinander abgestimmtes Gesamtangebot wahrgenommen werden können, welches für eine komplette Start-Ziel-Relation neben Einzelangeboten auch aus in sich stimmigen Ketten verschiedener Angebote bestehen kann.
- b. Fahrgästen soll eine einheitliche Nutzer-Schnittstelle mit Zugang zu allen ÖPNV-Angeboten im Landkreis zur Verfügung stehen. Hierbei soll es sich einerseits um eine digitale Schnittstelle handeln; andererseits soll mit der Mobilitätszentrale immer auch ein persönliche Kontaktstelle vorhanden sein.
- c. Fahrgäste sollen nicht selbst die Nutzung aufeinander folgender ÖPNV-Angebote organisieren müssen – ihnen soll in einem Vorgang ihre Beförderungsoptionen für ein komplette Start-Ziel-Relation dargestellt werden und sie sollen die Möglichkeit erhalten, das für sie passende Angebot im gleichen Vorgang buchen und bargeldlos bezahlen zu

können.

- d. Mit der gemeinsamen Buchung aufeinander folgender Angebote sollen für die Fahrgäste auch Maßnahmen zur Sicherung der Anschlüsse zwischen diesen Angeboten verbunden sein.
- e. Fahrgäste sollen sowohl Beschwerden und Kritikpunkte als auch Verbesserungsvorschläge zu allen ÖPNV-Angeboten im Landkreis auf die gleiche Art und Weise kommunizieren können.

Im Zusammenhang mit der Einführung des ÖPNV-Gesamtsystems soll auch geprüft werden, inwiefern dafür die aktuell vorhandenen personellen Kapazitäten in der Mobilitätszentrale ausreichen.

3. Untersuchung gemeinsames Tarifsysteem innerhalb des Landkreises und gemeinsam mit dem Landkreis Vechta

In Ergänzung zur Schaffung eines ÖPNV-Gesamtsystems (siehe Punkt 2) sollen die Möglichkeiten für ein gemeinsames Tarifsysteem innerhalb des Landkreises Cloppenburg erkundet werden, und es soll darüber hinaus erkundet werden, inwiefern ein solches gemeinsames Tarifsysteem auch zusammen mit dem Landkreis Vechta entwickelt werden kann. In Summe stünde damit ein gemeinsames ÖPNV-Tarifsysteem für alle ÖPNV-Angebote in beiden Landkreisen zur Verfügung.

Mit einem gemeinsamen Tarifsysteem sollen für die beiden Landkreise die folgenden Ziele verbunden sein, die sowohl für alle Verkehrsangebote innerhalb der Landkreise als auch für Angebote gelten sollen, die die Landkreisgrenzen überschreiten:

- a. Fahrgäste sollen zum Erreichen eines Zieles 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. Dies soll auch für Teilstrecken und für Strecken gelten, die über die Landkreisgrenzen führen.
- b. Der Grundtarif soll für alle Verkehrsangebote gleich sein: Von einer Start- zu einer Zielhaltestelle innerhalb eines Landkreises und über die Landkreisgrenzen hinweg soll unabhängig vom jeweils genutzten Verkehrsangebot der gleiche Grundtarif gelten.
- c. Die Tarifgestaltung sollte derart erfolgen, dass die Preisfindung für alle Verkehrsangebote den gleichen, einfachen Regeln folgt und von den Fahrgästen leicht verstanden und als gerecht empfunden werden kann.
- d. Die Tarifgestaltung soll über alle Verkehrsangebote zwischen einer Start- und Zielhaltestelle hinweg innerhalb eines Landkreises und über die Landkreisgrenzen hinweg degressiv nach der Entfernung der Gesamtstrecke erfolgen.
- e. Für alle Verkehrsangebote sollen grundsätzlich die gleichen Tarifbestimmungen innerhalb eines in sich stimmigen Regelwerkes gelten. Wo es für einzelne Verkehrsangebote begründbare Ausnahmen gibt, sollen diese innerhalb des Regelwerkes auf gut nachvollziehbare Weise dargestellt werden.
- f. Für alle Verkehrsangebote soll grundsätzlich ein einheitliches Fahrausweisangebot zur Verfügung stehen. Wo es für einzelne Verkehrsangebote begründbare Ausnahmen gibt

(Wegfall eines Fahrausweisangebots oder spezieller Fahrausweis, der nur für ein bestimmtes Verkehrsangebot gilt), sollen diese innerhalb der Tarifbestimmungen auf gut nachvollziehbare Weise dargestellt werden.

- g. Für alle Verkehrsangebote sollen Tarif und Tarifbestimmungen in der gleichen Art und Weise kommuniziert werden (gleiche Begriffe, gleiche Darstellung, gleiche Informationswege etc.)
- h. Die Gestaltungsprinzipien von Papier-Fahrausweisen und das Erscheinungsbild der Fahrausweise sollen unabhängig vom jeweiligen Verkehrsangebot einheitlich sein.
- i. Grundsätzlich soll in allen Fahrzeugen die Möglichkeit bestehen, Fahrausweise für eine Gesamtstrecke innerhalb der beiden Landkreise und über die Landkreisgrenzen hinweg zu erwerben.
- j. Für Fahrten in Tarifgebiete außerhalb der Landkreise Cloppenburg und Vechta sollen Übergangstarife vorhanden sein. Auch für Fahrten von außerhalb der Landkreise Cloppenburg und Vechta in die Tarifgebiete der Landkreise hinein sollen Übergangstarife angeboten werden.

4. Erhebung des Mobilitätsverhaltens

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. Damit kann bei einer zweiten Befragung nach der Einführung von moobil+ festgestellt werden, ob beispielsweise tatsächlich neue Zielgruppen für den ÖPNV gewonnen werden konnten oder ob sich die Zwecke bei der Nutzung eines Verkehrsträgers geändert haben.

Mit der Erhebung sollen gleichzeitig auch Hemmnisse bei der Nutzung des ÖPNV-Angebots 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 landesbedeutsame Linien).

5. Wissenschaftliche Begleitung bei der weiteren Einführung von moobil+

Mit der wissenschaftlichen Begleitung bei der Einführung der moobil+-Angebote im Landkreis Cloppenburg sind für den Landkreis die folgenden Ziele verbunden:

Ziel 1: Während des Pilotbetriebs von moobil+ soll der Landkreis über die folgenden Informationen bzw. Empfehlungen verfügen:

- 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.

Ziel 2: Grundlage für weitergehende Entscheidungen

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung soll ein Vergleich zwischen den Ergebnissen aus der ersten und zweiten Erhebung hinsichtlich Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner im Landkreis durchgeführt werden (Vorher- / Nachher-Untersuchung), und es sollen auf den Ergebnissen des Vergleichs basierende Zukunftsprognosen erarbeitet werden.

Auf Basis der wesentlichen wissenschaftlichen Erkenntnisse soll eine abschließende Empfehlung erarbeitet werden, die dem Landkreis als Grundlage für weitergehende Entscheidungen, insbesondere auch hinsichtlich der Verlängerung des Betriebs von moobil+ über die Pilotphase hinaus, dienen soll.

6. Kontinuierliche Optimierung des moobil+-Angebots und des moobil+-Betriebs

Der Erfolg von moobil+ soll permanent überwacht werden. Hierbei stehen vor allem die Anzahl der Fahrgäste, der Besetzungsgrad auf den einzelnen Linien und Anzahl der registrierten Nutzer im Fokus. Weiter wurde mit der Einführung von moobil+ ein Ideen- und Beschwerdemanagement-System eingeführt, mit dessen Hilfe die Anregungen und Kritikpunkte der Fahrgäste systematisch erfasst werden soll.

Auf Basis der so gewonnenen Erkenntnisse und der Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung soll das moobil+-System in enger Absprache mit dem Landkreis Vechta permanent weiterentwickelt werden:

1. Die Funktionsweise des Buchungs- und Dispositionssystems soll durch die Mobilitätszentrale weiter getestet und überwacht werden.
2. Wo nötig, sollen Fahrpläne unter Berücksichtigung der mit moobil+ verbundenen Zielsetzungen und unter Einbindung der betroffenen Kommunen an den tatsächlichen Bedarf angepasst werden.
3. Die Erbringung der Verkehrsleistungen sollen dahingehend überprüft werden, inwiefern die Vorgaben des Landkreises (Verkehrsvertrag und Leistungsbeschreibung) hinsichtlich Verkehrsangebot und -Qualität eingehalten werden.
4. Soweit es äußere Einflüsse im Landkreis zulassen, sollen Informations- und Marketing-Maßnahmen umgesetzt werden, um die Bevölkerung über die neuen Angebote zu informieren und zu beraten.

7. Entscheidungsfindung hinsichtlich Verlängerung des moobil+-Betriebs

Hinsichtlich der weiteren Erbringung der Verkehrsleistungen für moobil+ müssen vom Landkreis Cloppenburg zwei wichtige Entscheidungen getroffen werden: Entscheidung über die Verlängerung des Betriebs von moobil+ um weitere zwei Jahre und Entscheidung über die Neuvergabe der entsprechenden Leistungen nach Ablauf der Betriebslaufzeit von vier Jahren.

Entscheidung zur Verlängerung des Betriebs um weitere zwei Jahre:

Der Landkreis Cloppenburg hatte sich per Beschluss vom 20.12.2016 für einen Probetrieb von moobil+ von zwei Jahren mit der Option zur Verlängerung um weitere zwei Jahre entschieden. Die Verkehrsunternehmen haben den Betrieb von moobil+ offiziell am 1. April 2020 aufgenommen; Ende der Laufzeit des Probetriebs wäre der 31. März 2022. Die tatsächliche Verkehrsleistung ist coronabedingt am 02.06.2020 gestartet. Die Entscheidung über die Nutzung der Option zur Laufzeitverlängerung um weitere zwei Jahre (Laufzeit dann bis

zum 31. März 2024), muss den Verkehrsunternehmen spätestens sieben Monate vor Ablauf des Verkehrsvertrags, also vor dem 31. August 2021, mitgeteilt werden.

Die Entscheidungsfindung des Landkreises soll im Einvernehmen mit den Städten und Gemeinden umfassend vorbereitet werden. Hierzu soll u.a. ein ausführlicher Bericht (Zahlen, Fakten, Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung, Darstellung der Aufwände bei Verlängerung etc.) erstellt und die Beschlussfassung für eine mögliche Verlängerung vorbereitet werden. Hierbei gilt es auch das durch die aktuelle Corona-Pandemie verzerrte Nutzerverhalten gebührend zu berücksichtigen.

Entscheidung für eine Verlängerung des moobil+-Betriebs über eine Laufzeit von vier Jahren hinaus:

Wenn der Betrieb von moobil+ nach Ablauf der oben dargestellten Verlängerung um weitere zwei Jahre, also dann nach insgesamt vier Jahren, nahtlos fortgeführt werden soll, ist eine Neuausschreibung der Leistungen ab 1. April 2024 erforderlich. Diese Ausschreibung müsste rund 12 Monate vor geplantem neuen Betriebsbeginn, also bis zum 31. März 2023 erfolgen, was durch eine entsprechende Veröffentlichung des Landkreises 12 Monate vorher, als bis zum 31. März 2022, vorangekündigt werden müsste. Wenn sich also der Landkreis die Option offenlassen möchte, den Betrieb auch ab 1. April 2024 nahtlos fortführen zu können, muss die Vorabankündigung der Ausschreibung, einschließlich Leistungsbeschreibung, Verkehrsverträge, Preisblätter etc. bis 31. März 2022 erfolgen.

Auch hierfür muss die Entscheidungsfindung des Landkreises im Einvernehmen mit den Städten und Gemeinden im Zeitraum vor dem 31. März 2022 umfassend vorbereitet werden.

8. Erstellung eines Vergabeplans für gebündelte Linien

Ziel des Landkreises Cloppenburg ist es, die bestehenden Linien-Genehmigungen zu harmonisieren, um zukünftig unter Beachtung des § 9 Abs. 2 PBefG eine gebündelte Genehmigungserteilung im Rahmen eines eigen- oder gemeinwirtschaftlichen Wettbewerbes zu ermöglichen oder Direktvergaben durchführen zu können. Die Basis hierfür stellt eine Linienbündelung dar, bei der zusammenhängende Linien, deren gemeinsame Vergabe zweckmäßig ist, zu einem Bündel zusammengefasst werden.

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. (Eine vollständige Beschreibung der zu realisierenden Linienbündelung findet sich in der Anlage zum aktuellen NVP.)

Mit dem Beschluss des Landkreises aus 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.

Das zentrale Instrument, das alle wettbewerblichen Verfahren einleitet, ist die Vorabbekanntmachung (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 soll, muss dann bereits vorher getroffen worden sein. Wenn nach der VAB keine eigenwirtschaftlichen Anträge auf die Konzessionen eines Bündels eingehen, kann 12 Monate nach der VAB die Ausschreibung der Leistungen erfolgen. Mit der Aufnahme des Betriebs ist dann erst nach rund 12 weiteren Monate nach der Ausschreibung zu rechnen.

Nun soll basierend auf den vier Terminen, zu denen die Laufzeit der Linien in einem Bündel auslaufen, 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 nicht zu dem ursprünglich vorgesehen Bündel gehören wird.)

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 Punkt 9) 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 zur Erbringung der Verkehrsleistungen für die Linien eines Bündels vorgesehen werden.

9. Durchführung von Mystery-Shopping-Aktionen

Unter „Mystery Shopping“ wird eine Reihe von systematisch durchgeführten Qualitätsmessungen durch geschulte Testkunden und deren Dokumentation und Auswertung verstanden. Der komplette Prozess des Mystery Shoppings wird nachfolgend als Mystery-Shopping-Aktion bezeichnet.

Der Landkreis Cloppenburg verfolgt mit der Durchführung der Mystery-Shopping-Aktionen das Ziel

- Schwachstellen im Prozess der Erbringung der Verkehrsdienstleistungen, bei den genutzten Haltestellen, den eingesetzten Fahrzeugen oder beim eingesetzten Personal frühzeitig zu erkennen,
- somit über das Wissen hinsichtlich der Potentiale für diesbezügliche Verbesserungen zu verfügen und
- basierend auf diesem Wissen die Weiterentwicklung der Qualität der Verkehrsdienstleistungen zusammen mit den Verkehrsunternehmen anzustoßen.

Ab 2. Juni 2020 werden im Landkreis Cloppenburg moobil+-Rufbusfahrten durchgeführt. Um die Qualität der Verkehrsleistungen und der damit verbundenen Serviceleistungen in den Fahrzeugen sichern zu helfen, sollen entsprechende Erhebungen der Dienstleistungsqualität mittels Mystery-Shopping-Aktionen auf allen moobil+-Linien erfolgen.

Innerhalb der ersten beiden Jahre des Pilotbetriebs (bis zum 31.03.2022) sollen zwei Mystery-Shopping-Aktionen für alle moobil+-Linien durchgeführt werden. Die Verwaltung soll die Durchführungstermine im Zusammenspiel mit den Prozessen zur wissenschaftlichen Begleitung von moobil+ und in Abhängigkeit vom Verlauf des Covid-19-Infektionsgeschehens im Landkreis bestimmen. (Hinweis: In der Ausschreibung zugrundeliegenden Leistungsbeschreibung zur Erbringung der moobil+-Verkehrsleistungen wurde bereits ausdrücklich auf die Möglichkeit von Mystery-Shopping-Aktionen als Qualitätssicherungsmaßnahme des Landkreises hingewiesen.)

Darüber hinaus sollen auch Mystery-Shopping-Aktionen auf allen anderen Linien des ÖPNV im Landkreis durchgeführt werden, dies insbesondere im Zusammenhang mit der Neuvergabe der Linienbündel (siehe Punkt 8).

10. Plan zur Einführung einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen Cloppenburg und Vechta

Das Land Niedersachsen fördert den Betrieb von Buslinien zur Anbindung von Orten mit besonderen Aufkommensschwerpunkten. Die niedersächsische Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Aufbau neuer und die Aufwertung bestehender Buslinien zu fördern, um alle Regionen des Landes noch bedarfsgerechter in den öffentlichen Nahverkehr einzubeziehen und an überregional relevanten Bahnknoten anzubinden. Die Buslinien sollen dabei eine mit dem [SPNV](#) vergleichbare Bedienqualität aufweisen und im Regelfall stündlich verkehren. Sie zeichnen sich weiter durch eine direkte und schnelle Linienführung zwischen den Aufkommensschwerpunkten aus und werden mit qualitativ hochwertigen Bussen betrieben, ausgestattet mit Klimaanlage, Niederflureinstieg und WLAN. Fahrgastfreundliche Umsteigemöglichkeiten zum SPNV, einschließlich einer zuverlässigen Anschlusssicherung.

In Zusammenarbeit der beiden Verwaltungen der Landkreise Cloppenburg und Vechta wurden bereits ausführliche Vorprüfungen für eine landesbedeutsame Buslinie zwischen den Kreisstädten Cloppenburg und Vechta durchgeführt. Hierzu wurden auch schon erste Fahrpläne erstellt und Gespräche mit der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) über die Förderfähigkeit einer solchen Verbindung geführt. Von der LNVG liegt mittlerweile die Information vor, dass einer Buslinie zwischen Cloppenburg und Vechta der Status der Landesbedeutsamkeit grundsätzlich zugesprochen werden könnte und eine Förderung prinzipiell möglich ist.

Nun soll ein Plan zur Einführung einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen den Kreisstädten Cloppenburg und Vechta erstellt werden. Dieser Plan soll Folgendes enthalten:

- Vollständiger Ausgaben- und Finanzierungsplan für die Einführung und den Betrieb der landesbedeutsamen Buslinie zwischen Cloppenburg und Vechta.

- Empfehlung zur Aufteilung der zu erwartenden Kosten auf die beiden Landkreise und Empfehlung hinsichtlich der gemeinsamen Organisation der neuen Linie als Grundlage für einen entsprechenden Kooperationsvertrag.
- Darstellung der nötigen weiteren Aktivitäten zur Vorbereitung der Beschlussfassungen in den beiden Landkreisen.
- Darstellung der nötigen Aktivitäten im Rahmen der Erstellung des entsprechenden Förderantrags.
- Darstellung der nötigen Aktivitäten im Rahmen der Einleitung und Durchführung eines gemeinwirtschaftlichen Wettbewerbsverfahrens.

Alle Aktivitäten sind auf der Zeitachse darzustellen.

Falls für Aktivitäten externe Kosten zu erwarten sind, sollen diese ebenfalls dargestellt werden.

11. Prüfung der Einrichtung weiterer landesbedeutsamer Buslinien

Auf Basis der bereits unter Punkt 10 erläuterten Hintergründe zur Förderung landesbedeutsamer Buslinien durch das Land Niedersachsen sollen neben einer Verbindung zwischen Vechta und Cloppenburg weitere Buslinien zur Anbindung von Orten mit besonderen Aufkommensschwerpunkten geprüft werden. Hierzu sollen zunächst erst Sondierungsgespräche mit den benachbarten Aufgabenträgern geführt werden und es sollen mögliche Bedarfe erkundet werden. Bei positivem Verlauf sollen erste Fahrplanskizzen und erste Gegenüberstellungen von zu erwartenden Aufwänden und Finanzierungsmöglichkeiten erstellt werden und die grundsätzliche Förderfähigkeit der angedachten landesbedeutsamen Linien soll abgeprüft werden. Wenn auch diese Prüfungen positiv abgeschlossen werden können, soll ein Plan zur Einführung der landesbedeutsamen Buslinie entsprechend dem unter Punkt 10 aufgeführten Plan erfolgen.

Die Prüfung zur Einrichtung weiterer landesbedeutsamer Buslinien soll sich an der weiteren Entwicklung bei der Einführung eines Schiene-Bus-Grundnetzes für die Weser-Ems-Region orientieren (siehe hierzu Punkt 12)

12. Beitrag zur Realisierung eines Schiene-Bus-Grundnetzes in der Weser-Ems-Region

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). Unter Federführung der Landkreise und kreisfreien Städte in der Region und mit breiter Beteiligung regionaler Unternehmen und Wissenschaft hat die Region die regionale Innovationsstrategie Wissensvernetzung in Weser-Ems 2020 zur intelligenten Spezialisierung mit drei Kompetenzfeldern entworfen. Aufgrund der Herausforderungen durch die regionale demografische und gesellschaftliche Entwicklung wurde die Innovationsstrategie mittlerweile um ein viertes Themenfeld, nämlich „Innovation in der Daseinsvorsorge“, ergänzt und im gleichnamigen Masterplan wurde u.a. das Handlungsfeld „Mobilität“ als eines der wichtigsten Themen für die gesamte Region definiert.

Im Bereich „Mobilität“ wird in der Realisierung eines „Schiene-Bus-Grundnetzes“ für die Region die Möglichkeit erkannt, eine grundlegende Basis für die gesamte Entwicklung des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsangebote in Weser-Ems zu schaffen. 2019 übernahm bereits der Landkreis Cloppenburg die Themenpatenschaft für den Bereich „Mobilität“ verbunden mit der Aufgabe, die weitere Umsetzung des Vorhabens zu unterstützen.

Für den Landkreis Cloppenburg besteht mit der Übernahme der Patenschaft für das Themenfeld „Mobilität“ u.a. die Möglichkeit, die Aufmerksamkeit auf eine mögliche

Reaktivierung der in seinem Gebiet verlaufenden Bahnstrecken als wesentliche Elemente eines zukünftigen Schiene-Bus-Grundnetzes in der Weser-Ems-Region zu lenken. 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 gegenüber dem Land und dem Bund einzunehmen.

Vom Landkreis Cloppenburg wurde mittlerweile eine vollständige Leistungsbeschreibung zur Erstellung eines Konzeptes für ein Schiene-Bus-Grundnetz in der Weser-Ems-Region erarbeitet. Dabei sollen u.a. auch die vom Landkreis Cloppenburg eingebrachten Bahnstrecken einer Reaktivierung für den SPNV nähergebracht werden.

Der Landkreis Cloppenburg wird nun die Möglichkeiten zur Förderung des Vorhabens prüfen. Anschließend wird er eine Ausschreibung der Leistungen zur Erstellung des Schiene-Bus-Grundnetz-Konzeptes durchführen. Weiter wird der Landkreis Cloppenburg die Beauftragung des gewinnenden Bieters bis zu einem bestimmten Auftragsvolumen in seinem Namen durchführen. Im Gegenzug werden dem Landkreis Cloppenburg die im Rahmen der Konzepterstellung anfallenden Kosten von der Arbeitsgemeinschaft ersetzt.

Der Landkreis Cloppenburg wird in seiner Eigenschaft als Themenpate für das Thema „Mobilität“ in der Weser-Ems-Region den weiteren Prozess bei der Erstellung des Schiene-Bus-Grundnetzes begleiten.

13. Weiterentwicklung des Haltestellenprogramms

Um den Infrastrukturausbau und die barrierefreie Gestaltung der ÖPNV-Haltestellen mittel- und langfristig bewältigen zu können, wurde entsprechend den Vorgaben des aktuellen NVP ein kreisweites Haltestellenprogramm aufgelegt.

Innerhalb des Haltestellenprogramms gilt es entsprechend NVP den Ausbau- und Erneuerungsbedarf entsprechend der Kategorisierung einer Haltestelle sowie die damit verbundenen Fördermöglichkeiten zu prüfen und einen detaillierten Zeitplan im Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit zu erarbeiten. Oberste Priorität hat dabei die in der Positivliste (siehe Anlage 1 NVP) genannten Haltestellen (Umsetzung bis 2022). Die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen zweiter Priorität erfolgt im Rahmen der wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten, ggf. auch über 2022 hinaus.

Mittlerweile erfolgt die Aktualisierung der Haltestellen mit oberster Priorität (Positivliste) im fortlaufenden Austausch mit den betreffenden Städten und Gemeinden. Das Haltestellenprogramm soll an die Fortschreibung der Positivliste angepasst und dementsprechend kontinuierlich weiterentwickelt werden.

14. Kontinuierliche Erkundung der Haltestellenfrequentierung

Als Basis für das Haltestellenprogramm und den damit verbundenen barrierefreien Ausbau der Haltestellen wurde vom Landkreis Cloppenburg bereits ein kreisweites Haltestellenkataster aufgebaut. Das Kataster soll nun um die Frequentierung einer Haltestelle und eine damit verbundene Kategorisierung der Haltestellen erweitert werden. Damit kann die Grundlage dafür geschaffen werden, um jede Haltestelle entsprechend der im NVP dargestellten Haltestellenkategorien (siehe NVP, Kapitel 4.6 „Qualitätsstandards“, Tabelle 10 „Haltestellenkategorien“ und Tabelle 11 „Mindestausstattung Haltestellen“) einteilen und den davon abhängigen Ausbau und die nötige Ausstattung der jeweiligen Haltestellen weiter planen und realisieren zu können. Auch zur Fortschreibung der Positivliste (Haltestellen mit oberster

Priorität) stellen Kenntnisse über die Frequentierung einer Haltestelle eine wesentliche Grundlage dar.

Es sollen geeignete Verfahren zur Anwendung kommen, die in regelmäßigen Abständen wiederholt werden können, um die Priorisierung, die Ausstattung und den Ausbau der Haltestellen an ihre aktuelle Frequentierung kontinuierlich anpassen zu können.

Um mögliche Veränderungen von Linienbelastungen und Nutzungsverhalten feststellen zu können, sollen laut NVP in regelmäßigen Abständen (mindestens im Fünf-Jahres-Rhythmus zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans) 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 Erhebungen auch die regelmäßige Messung der Haltestellenfrequentierung verbunden werden kann.

15. Prüfung der Möglichkeiten für dynamische Fahrgastinformationen

Eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) soll Fahrgäste im ÖPNV über die aktuell angebotenen Fahrtmöglichkeiten unterrichten. Hierzu werden die statisch festgelegten Fahrplandaten durch dynamisch erkannten Fahrplanabweichungen ergänzt.

Damit erhalten Fahrgäste fortlaufend Echtzeitinformationen über die Ankunftszeiten ihrer Fahrtmöglichkeiten und können ihre Reise entsprechend planen. Insbesondere bei Baustellen, Umleitungen oder sonstigen Verspätungen oder Ausfällen können Fahrgäste mittels DFI zeitnah informiert werden.

Dynamische Fahrgastinformationen können grundsätzlich an Bahnhöfen oder Haltestellen, in den Fahrzeugen oder weiteren Informationssystemen, wie Fahrplanauskunftssystemen, präsentiert werden. Nutzer können dann einen digitalen Zugriff auf diese Informationen dadurch erhalten, indem ihnen die entsprechenden Daten per Desktop oder mobiler Anwendungen (Apps) zur Verfügung gestellt werden.

Um ein ÖPNV-Gesamtsystem (siehe Punkt 2) ggf. um dynamische Fahrgastinformationen ergänzen zu können, sollen Prüfungen dahingehend erfolgen, inwiefern die folgenden Ziele erreicht werden können:

- a. Die Darstellung der Fahrtmöglichkeiten für die Fahrgäste im Rahmen des ÖPNV-Gesamtsystems soll mittels DFI erfolgen. Damit sollen auch Mobilitätsketten nicht auf statische Fahrplandaten beruhen, sondern entsprechend der tatsächlichen Fahrplandaten der Verkehrsangebote angepasst und Anschlusssicherungsmaßnahmen danach ausgerichtet werden.
- b. An stark frequentierten ÖPNV-Haltestellen sollen Fahrgäste über Anzeigetafeln mittels DFI über die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Fahrtmöglichkeiten an der Haltestelle informiert werden.
- c. Auch in stark frequentierten Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser, große Betriebe etc.) soll grundsätzlich die Möglichkeit bestehen, die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Fahrtmöglichkeiten an der nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle darstellen zu können.

16. Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebsformen

Im Landkreis Cloppenburg 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.

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 im Sommer dieses Jahres 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 vorhanden sein, um die Möglichkeiten zur Integration von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken in bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge mit langen Laufzeiten zu untersuchen.

Beschlussvorschlag:

Dem Kreistag wird folgende Beschlussfassung empfohlen:

Die Verwaltung wird beauftragt, zum vorgeschlagenen Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Cloppenburg entsprechend des oben dargestellten Sachverhaltes das Anhörungsverfahren durchzuführen.