

Skizze für die Förderung eines Modellprojekts zur Stärkung des ÖPNV

nach der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und
digitale Infrastruktur über die Förderung von Modellprojekten
zur Stärkung des ÖPNV vom 12.01.2021

Bundesamt für Güterverkehr
- Skizzenverfahren -

- Förderaufruf 2021 -

Skizzen sowie für die Bearbeitung erforderliche Anlagen sind ausschließlich auf elektronischem Wege über das eService-Portal (<https://antrag-gbbmvi.bund.de/>) an das Bundesamt für Güterverkehr zu übermitteln.

Beachten Sie beim Ausfüllen bitte unbedingt die Informationen in der Ausfüllhilfe zur Skizzeneinreichung sowie die Musteranlagen im eService-Portal.

Ausführliche Informationen zum Förderprogramm entnehmen Sie bitte der Förderrichtlinie, dem Förderaufruf, den „FAQ“ (Fragen- und Antwortkatalog) sowie den weiteren Hinweisen auf der Internetseite des Bundesamtes für Güterverkehr (www.bag.bund.de).

Hinweis: Nur wenn alle erforderlichen Anlagen als Ergänzung zu diesem Formular über das eService-Portal erfolgreich hochgeladen wurden, ist Ihre Skizze wirksam eingereicht.

Bitte wenden Sie sich bei inhaltlichen Rückfragen an das Bundesamt für Güterverkehr unter OPNV-Modellprojekte@bag.bund.de oder 0221 5776-5999; für technische Fragen an das Bundesamt für Güterverkehr unter Ref51-Fachadministration@bag.bund.de.



Gz.: ÖPNV-2021- #XXX
(Bitte angeben, wenn bekannt)

1. Vorhabenbeteiligte

1.1. Skizzeneinreicher/in bzw. Verbundpartner/in 1

Soweit mehrere Verbundpartner/innen am Modellprojekt beteiligt sind, geben Sie an dieser Stelle bitte die Daten des/der Konsortialführers/in als Verbundpartner/in 1 an.

Rechtsverbindlicher Name der Organisation Landkreis Vechta
Anschrift (Straße, Hausnummer) Ravensberger Straße 20
Postleitzahl 49375
Ort Vechta
Bundesland Niedersachsen
Telefon-Nr. 044418980
E-Mail-Adresse info@landkreis-vechta.de
Web-Adresse www.landkreis-vechta.de

Die Skizze wird

von dem/der Skizzeneinreicher/in selbst oder einer zu dem/der Skizzeneinreicher/in gehörigen Person im eService-Portal des Bundesamtes für Güterverkehr eingestellt.

oder

von einer nachfolgend genannten und von dem/der Skizzeneinreicher/in zur Abwicklung des durch diese Skizzeneinreichung eingeleiteten Verfahrens bevollmächtigten (organisationsexternen) Person im eService-Portal eingestellt.

Hinweis: Die Übermittlung von Schreiben des Bundesamtes für Güterverkehr erfolgt ausschließlich über das eService-Portal und somit an die Person, die über den Portalzugang verfügt.

1.2. Ansprechpartner*in

Anrede Frau Herr Divers

Akademischer Grad

Name Wegmann

Vorname Florian

Telefon-Nr. 044418982633

E-Mail-Adresse 2633@landkreis-vechta.de

1.3. Bevollmächtigte*r

Rechtsverbindlicher
Name der Organisation

Anrede Frau Herr Divers

Akademischer Grad

Name

Vorname

Telefon-Nr.

E-Mail-Adresse

2. Vorhabenbezogene Daten

Wie in der Förderrichtlinie des Förderprogramms „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ beschrieben, soll bei den Skizzeneinreichenden vor Ort ein übergreifendes **Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität** bestehen oder entwickelt werden. Dieses Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität umfasst unterschiedliche, inhaltlich voneinander abgegrenzte **Teilprojekte**, die wiederum **Maßnahmen** und **Untermaßnahmen** enthalten. Abhängig vom Zuschnitt der Teilprojekte können theoretisch alle oder lediglich einige Teilprojekte, Maßnahmen und Untermaßnahmen zur Förderung für dieses Förderprogramm vorgeschlagen werden.

Ihre inhaltlichen Erläuterungen in diesem Formular und den zugehörigen Anlagen sollen sich, wenn nicht anders angegeben, auf die für die Förderung vorgeschlagenen Teilprojekte, Maßnahmen bzw. Untermaßnahmen fokussieren, diese aber immer im inhaltlichen Gesamtzusammenhang darstellen. Dabei soll die Abgrenzung zwischen für dieses Förderprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen und den übrigen Maßnahmen des Gesamtkonzepts deutlich werden.

Unter **Modellprojekt** ist die Gesamtheit der in einer Skizze zur Förderung vorgeschlagenen Teilprojekte, Maßnahmen bzw. Untermaßnahmen zu verstehen.

2.1. Modellprojekt – Allgemeine Informationen

Name des Modellprojekts

Achten Sie bitte darauf, dass der Titel Ihres Modellprojekts möglichst kurz, prägnant und unverwechselbar ist.

Angebotsausbau und -integration zu digitalem ÖPNV-Gesamtsystem

Kurzbezeichnung (Akronym)

AINDÖG

Zusammenfassung des Modellprojekts

Bitte geben Sie in der Zusammenfassung einen Überblick über das skizzierte sowie damit zur Förderung vorgestellte Modellprojekt und begründen Sie dieses kurz u. a. mit der beabsichtigten Wirkung.

Die beiden Landkreise Vechta und Cloppenburg möchten eingebunden in ein übergeordnetes Gesamtkonzept ein ÖPNV-Modellprojekt umsetzen, bei dem das bestehende ÖPNV-Angebot in den beiden Landkreisen ausgebaut und zu einem digitalen ÖPNV-Gesamtsystem integriert werden soll. Das Modellprojekt ist mit folgenden Maßnahmen verbunden: Schaffung einer neuen starken ÖPNV-Verbindung zwischen den Kreisstädten Cloppenburg und Vechta, Realisierung eines neuen vollständig in den ÖPNV integrierten On-Demand-Angebots unter möglicher Einbeziehung aller Taxi- und Mietwagenunternehmen in den beiden Landkreisen (ÖPNV-Taxi), Erweiterung des bestehenden Rufbusangebots auf erfolgreichen und strategisch wichtigen Strecken, Realisierung einer Mobilitätsplattform zur Organisation des kompletten ÖPNV mit digitaler Fahrgast-Schnittstelle zu allen ÖPNV-Angeboten, Ausstattung aller ÖPNV-Fahrzeuge mit den nötigen technischen Komponenten für eine vollständige Digitalisierung des Betriebs, Realisierung eines für alle ÖPNV-Angebote in beiden Landkreisen gleichermaßen geltenden, einheitlichen Tarifsystems und Begleitung des Maßnahmenpakets im Rahmen einer umfassenden Mobilitätsmanagement- und Marketing-Offensive. Damit soll mittelfristig erreicht werden, dass der Modal Split ab dem Jahr 2025 um mindestens 5% über dem Durchschnitt der Vergleichsräume liegt, was im Landkreis Cloppenburg mit einem angestrebten Zuwachs des ÖPNV-Anteils um 7 %, im Landkreis Vechta um 6 % verbunden ist. Wenn 75 % des ÖPNV-Zuwachses aus einem entsprechenden Rückgang des MS-Anteils des Pkw resultieren würden, können damit Einsparungen von rund 45.000 Tonnen CO₂ pro Jahr erzielt werden. Das langfristige Ziel der beiden Landkreise liegt darin, die komplette Mobilitätsversorgung innerhalb der beiden Landkreise auf verlässliche, nachhaltige und attraktive Art und Weise mittels ÖPNV und Fahrrad gewährleisten zu können, um Einwohnern den vollständigen Verzicht auf die Nutzung eines Pkw zu ermöglichen.

2.2. Gesamtkonzept für nachhaltige Mobilität

Durch das Förderprogramm werden ausschließlich Maßnahmen gefördert, die in ein Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität integriert werden. Bitte beschreiben Sie daher ausgehend vom ÖPNV eine ganzheitliche Perspektive auf die Mobilität vor Ort inklusive aller Verkehrsträger indem Sie folgende Aspekte darstellen:

- a. Ausgangslage und Problemstellung,

- b. kurz-, mittel- und langfristigen Ziele,
- c. Pfade und Maßnahmen zur Zielerreichung, sowie
- d. soweit gegeben, potentielle Wechselwirkungen der Maßnahmen untereinander.

Ihre Darstellungen sollen sich jeweils auf eine nachhaltige Mobilität vor Ort insgesamt unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV beziehen. Verdeutlichen Sie in Ihren Ausführungen zudem bitte, wie die zur Förderung vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer nachhaltigeren Mobilität vor Ort beitragen. Details zur angestrebten Wirkung der Teilprojekte und zur Förderung vorgestellten Maßnahmen werden unter Ziff. 2.3.2 abgefragt.

a. Ausgangslage und Problemstellung

In den beiden Landkreisen bestehen heute vier unterschiedlich Angebotsarten im ÖPNV: Bahnverkehr, konventioneller Linienverkehr, Rufbus (mit der Bezeichnung „moobil+“) und Stadtbus. Jede Angebotsart verfügt über ihr eigenes Tarifsysteem ohne gegenseitige Anerkennung. Anschlüsse zwischen den verschiedenen Arten werden nicht gesichert, jedes Verkehrsangebot wird auf unterschiedliche Art kommuniziert, ein digitaler Zugang existiert heute nur bei den moobil+-Rufbussen. In beiden Landkreisen bestehen nach wie vor große Angebotslücken, insbesondere an den Abenden und an Wochenenden.

Die Bevölkerungsprognosen für die beiden Landkreise sind deutlich positiv, wodurch auch mit einem weiteren Zuwachs der Verkehrsnachfrage zu rechnen ist. Aufgrund der demografischen Entwicklung steigt der Anteil der älteren Bevölkerung und damit der Qualitätsanspruch an die Mobilität. Die Modal-Split-Anteile des ÖPNV liegen im Landkreis Cloppenburg derzeit noch bei 4%, im Landkreis Vechta bei 5 %.

Die disperse Siedlungsstruktur in den beiden Landkreisen ohne räumliche Konzentration an Siedlungsbändern erschwert bisher die ÖPNV-Erschließung im Linienverkehr, besitzt aber durch das sehr feinmaschige Straßenverkehrsnetz Potenziale für eine Optimierung der weiteren Erschließung mit flexiblen Bedienformen. Das Image des ÖPNV ist noch stark von einem rein auf den Schülerverkehr orientierten Angebot geprägt.

b. Ziele

Langfristig: Das langfristige Ziel der beiden Landkreise liegt darin, die komplette Mobilitätsversorgung innerhalb der beiden Landkreise auf verlässliche, nachhaltige und attraktive Art und Weise mittels ÖPNV und Fahrrad gewährleisten zu können, so dass für die Mobilität innerhalb der Landkreise kein Pkw benötigt wird. Damit soll die Grundlage zur sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen gelegt, ein Beitrag zur Verkehrswende geleistet und ein Standortfaktor im Wettbewerb mit anderen ländlichen Regionen geschaffen werden.

Mittelfristig: Die beiden Landkreise haben sich das Ziel gesetzt, dass der Anteil des ÖPNV am Modal Split ab dem Jahr 2025 um mindestens 5% über dem Durchschnitt der Vergleichsräume liegt, was im Landkreis Cloppenburg mit einem angestrebten Zuwachs des ÖPNV-Anteils um 7 %, im Landkreis Vechta um 6 % verbunden ist. Die Pkw-Verkehrsleistungen im Landkreis Cloppenburg betragen 2020 1,365 Mio. Fzkm, im Landkreis Vechta 1.150 Mio. Fzkm (ohne Autobahn). Geht man davon aus, dass 100%, 75% oder 50% des ÖPNV-Zuwachses aus einem entsprechenden Rückgang des MS-Anteils des Pkw resultieren, können damit Einsparungen von 59.833, 44.534 oder 29.235 Tonnen CO₂ erzielt werden.

Kurzfristig: Um die mittel- und langfristigen Ziele zu erreichen, soll kurzfristig das ÖPNV-Angebot in den beiden Landkreisen weiter ausgebaut und die Rahmenbedingungen zu dessen Nutzung deutlich verbessert werden. Gleichzeitig sollen die Attraktivität und das Ansehen des ÖPNV gesteigert und die Mobilitätskultur hin zum ÖPNV weiterentwickelt werden. Zur Finanzierung des ÖPNV sollen auch Dritte eingebunden werden können.

c. Pfade und Lösungswege zur Zielerreichung:

Die beiden Landkreise möchten ihr ÖPNV-Angebot weiter ausbauen und zu einem landkreisübergreifenden ÖPNV-Gesamtsystem auf digitaler Basis zusammenführen. Dabei soll sich der Ausbau einerseits auf das flexible moobil+-Rufbus-Angebot konzentrieren. Andererseits soll die ÖPNV-Verbindung zwischen den beiden Kreisstätten und damit die Verbindungsmöglichkeiten zwischen den beiden Landkreisen generell durch die Realisierung einer attraktiven neuen ÖPNV-Linie deutlich gestärkt werden.

Um eine vollständige ÖPNV-Erschließung der beiden Landkreise zu erreichen und für einen Lückenschluss zwischen bestehenden ÖPNV-Angeboten zu sorgen, soll mit Hilfe der ortsansässigen Taxi- und Mietwagenunternehmen ein neue On-Demand-Verkehrsangebotsart entwickelt werden. Fahrgästen soll eine einheitliche digitale Schnittstelle mit Zugang zu allen ÖPNV-Angeboten und Kombinationen daraus zur Verfügung stehen. Dabei sollen sie die für sie günstigste Beförderungsoption wählen und im gleichen Vorgang buchen und bargeldlos bezahlen können.

Den Fahrgästen sollen über verschiedene digitale Kommunikationskanäle die nötigen Informationen auf Echtzeitbasis zur Verfügung gestellt werden, damit sie ihre Fahrten gut planen können und auch während der Fahrtdurchführung proaktiv informiert und geführt werden. Um für eine größtmögliche Verlässlichkeit zu sorgen, sollen auch alle Prozesse zur Organisation des ÖPNV-Betriebs unter Einbindung aller eingesetzten Fahrzeuge auf der Basis von Echtzeitinformationen stattfinden.

Fahrgästen soll ein einheitliche ÖPNV-Tarifsysteem für alle ÖPNV-Angebote in beiden Landkreisen zur Verfügung stehen, in dem auch Anschlussstarife für Fahrten von und zu benachbarten Landkreisen vorgesehen sind.

Es soll ein auf das ÖPNV-Gesamtsystem ausgerichtetes Mobilitätsmanagement- und Marketingkonzept entwickelt und umgesetzt werden, um für eine große Bekanntheit der Angebote und für eine nachhaltige Entwicklung der Einstellungen und Verhaltensweisen der Einwohner*innen hin zum ÖPNV zu sorgen.

Um langfristig die Qualität des ÖPNV gewährleisten zu können, sollen auf Basis eines bereits bestehenden Bündelungskonzeptes alle ÖPNV-Verkehrsangebote in gemeinwirtschaftliche Verkehre umgewandelt werden.

Um die CO₂-Emissionen des ÖPNV einschließlich integriertem Taxi- und Mietwagenverkehr zu verringern, sollen zukünftig nur noch Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen zum Einsatz kommen. Der Fahrradverkehr soll gestärkt und die Möglichkeiten zur Kombination Fahrrad-ÖPNV deutlich verbessert werden.

Um den Fahrgästen einen attraktiven und sicheren ÖPNV-Zugang zu gewährleisten, werden die Haltestellen in den beiden Landkreisen mit dem Ziel der Barrierefreiheit bis 2022 weiter ausgebaut.

Um den Erfolg der eingeleiteten Maßnahmen erkennen zu können, soll das Mobilitätsverhalten in den beiden Landkreisen in regelmäßigen Abständen erhoben und weitere Maßnahmen an den erkannte Erfolgsfaktoren und Hemmnissen ausgerichtet werden. Dieses Vorgehen soll durch ein auf das ÖPNV-Gesamtsystem ausgerichtetes Qualitätsmanagement-System flankiert werden.

d. Wechselwirkungen:

Durch eine grenzüberschreitende und qualitätsvolle ÖPNV-Erschließung der gesamten Fläche der beiden Landkreise und der Stärkung des Fahrradverkehrs wird ein lückenloses Mobilitäts-Gesamtangebot geschaffen. Basierend auf weitreichenden Maßnahmen zur Digitalisierung des kompletten ÖPNV-Systems und der Abstimmung der unterschiedlichen Verkehrsangebote zu kompletten Beförderungsketten wird die Verlässlichkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV deutlich verbessert, was zu einer Steigerung der Nutzung des ÖPNV führen wird. Gleichzeitig wird durch ein einheitliches Tarifsysteem die Handhabung und Attraktivität des ÖPNV gesteigert. Durch die auf Dauer angelegte Umsetzung des umfassenden Mobilitätsmanagement- und Marketing-Konzeptes wird das Ansehen des ÖPNV verbessert und die Verhaltensweisen der Menschen werden sich hin zur ÖPNV-Nutzung verändern, was in Summe zu einer Verlagerung von Verkehren des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV und zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen des Verkehrssektors in den beiden Landkreisen führen wird. Darüber hinaus wird durch einen deutlich verbesserten ÖPNV innerhalb der Landkreise auch der Zugang zum SPNV über die Landkreisgrenzen hinweg vereinfacht, wodurch sich eine weitere Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und der CO₂-Emissionen ergeben wird.

--

2.3. Teilprojekte

Wie viele Teilprojekte umfasst Ihr vorgeschlagenes Modellprojekt?

6

Bitte geben Sie tabellarisch einen Überblick über Nummern und Namen Ihrer Teilprojekte.

Teilprojekt-Nr.	Namen der Teilprojekte
1	Mobilitätsplattform und digitale Fahrzeugausstattung
2	Ausweitung moobil+-Rufbus-Angebote
3	Realisierung ÖPNV-Taxi

Hinweis: Sofern Sie 4 oder mehr Teilprojekte zur Förderung vorschlagen möchten, nutzen Sie bitte zusätzlich die **Anlage 2.3.A „Weitere Teilprojekte“**, gegebenenfalls **mehrfach**, und laden diese im Antragsportal mit hoch.

2.3.1. Beschreibung der Teilprojekte

Bitte beschreiben Sie die zur Förderung vorgeschlagenen Teilprojekte inklusive enthaltener Maßnahmen und erläutern den Zusammenhang der Maßnahmen untereinander. Gehen Sie dabei bitte insbesondere auf die von Ihnen zur Förderung vorgeschlagenen Maßnahmen ein (siehe Ziff. 2.4) und geben Sie stichpunktartig einen Überblick über die enthaltenen Untermaßnahmen.

Teilprojekt-Nr.	Beschreibung der Teilprojekte
1	<p>Beschreibung Teilprojekt 1: Mobilitätsplattform und Fahrzeugausbau</p> <p>Maßnahme: Realisierung, Betrieb und Evaluation Mobilitätsplattform</p> <p>Das wesentliche Kernstück des zukünftigen ÖPNV-Gesamtsystems stellt eine Mobilitätsplattform dar, über die ein digitaler Zugang zu allen ÖPNV-Angeboten in den beiden Landkreisen geschaffen werden soll. Diese Plattform soll sich u.a. dadurch auszeichnen, dass ein Fahrgast unter allen zur Erfüllung seines Fahrtwunsches möglichen ÖPNV-Angeboten in den beiden Landkreisen das für ihn passendste Angebot per Fahrgast-App oder mit Unterstützung einer der Mobilitätszentralen in den beiden Landkreisen aussuchen kann. Dabei sollen ihm nicht nur einzelne Angebote, sondern auch Kombinationen daraus als intermodale Ketten auf Echtzeitbasis zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Die neue Plattform stellt dabei sicher, dass Fahrgäste nur solche Angebote erhalten, die aufgrund ihrer Präferenzen und der jeweils aktuellen Ressourcen-Auslastung zum Beförderungszeitpunkt tatsächlich nutzbar sind. Dies gilt besonders für die bedarfsorientierten Angebote, die mittels der moobil+-Rufbusse und der ÖPNV-Taxis im Bedarfslinienverkehr bzw. fahrplanlosen Flächenverkehr (On-Demand-Verkehr) durchgeführt werden.</p> <p>Fahrgäste sollen über die wesentlichen Rahmenparameter der verschiedenen Angebote, wie Dauer</p>

<p>(noch Teilprojekt-Nr. 1)</p>	<p>einer Fahrt, Gesamttarif etc., informiert werden, und sie sollen die von ihnen gewählte Beförderungsoption im gleichen Vorgang buchen und bargeldlos bezahlen können.</p> <p>Im Vorfeld der Durchführung einer Fahrt soll die Plattform für die Verlässlichkeit des Angebots sorgen, indem auch lange im Voraus gebuchte Fahrten kurz vor Fahrtbeginn noch einmal basierend auf den dann vorliegenden Echtzeitdaten auf ihre Durchführbarkeit überprüft werden und exakte Informationen zur Anschlussicherung an die an einer Kette beteiligten Fahrzeuge gegeben werden. Auch während der Durchführung einer Fahrt erhalten Fahrgäste die nötigen Informationen, um sie sicher an ihr Ziel zu führen.</p> <p>Basierend auf dem Konzept des ÖPNV-Taxi sollen mittels Mobilitätsplattform auch die bisher nicht für den ÖPNV nutzbaren Fahrten im individuellen Schülerverkehr in das ÖPNV-Gesamtsystem integriert werden. Daneben sollen auch alle Schüler, die mit Hilfe anderer ÖPNV-Angebote befördert werden können, ihre Fahrten mit Hilfe der neuen Plattform organisieren können, wobei auch Mechanismen zur Klärung der Finanzierung dieser Fahrten (Landkreis oder Schüler) Teil des Funktionsumfangs der neuen Plattform sein sollen.</p> <p>Mit der neuen Mobilitätsplattform sollen insbesondere die Besonderheiten zur Realisierung fahrplanloser Flächenverkehre, wie sie mittels ÖPNV-Taxi realisiert werden, umgesetzt werden. Hierzu sollen gehören: Mechanismen zum differenzierten Ausschluss von Parallelverkehren mit konventionellen Angeboten, flexibel einstellbare Algorithmen zur Berechnung der optimalen Routen und der Bündelung von Fahrtwünschen, Möglichkeit zur Einstellung einer spätesten Ankunftszeit und dynamische Generierung passender fahrplanloser Angebote zum Lückenschluss in Beförderungsketten.</p> <p>Maßnahme: Digitale Fahrzeugausstattung</p> <p>Um das digitale ÖPNV-Gesamtsystem zu realisieren, sollen alle für den ÖPNV genutzten Fahrzeuge in den beiden Landkreisen mit der nötigen technischen Infrastruktur ausgestattet werden. Dazu gehören zum einen Endgeräte zur automatisierten Kommunikation mit der Mobilitätsplattform und zur automatischen Führung der Fahrer beim Abfahren der Routen. Zum anderen sind die Fahrzeuge mit der nötigen Infrastruktur (Router, Antennen etc.) für eine nahtlose Verfügbarkeit eines WLANs und zur Erfassung der Bewegungs- und Positionsdaten und zur Präsentation von Echtzeitinformationen auszustatten. Schließlich sollen automatische Zählleinrichtungen in den Fahrzeugen einen wichtigen Beitrag dazu leisten, die Beförderungsgüte in den Fahrzeugen zu sichern und für die richtigen Fahrzeuggrößen sorgen zu können.</p> <p>Wesentlichen Untermaßnahmen des Teilprojektes sind bezüglich Mobilitätsplattform die Auftragserteilung für die Softwareentwicklung für verschiedene Ausbaustufen und bezüglich der digitalen Fahrzeugausstattung die entsprechenden Auftragserteilungen und die Ausstattung der Fahrzeuge.</p>
<p>2</p>	<p>Beschreibung Teilprojekt 2: Ausweitung moobil+-Rufbus-Angebote</p> <p>Maßnahme: Aufbau, Betrieb und Evaluation erweiterte moobil+-Angebote</p> <p>Im November 2013 wurde das ÖPNV-Angebot im Landkreis Vechta um das flexible Mobilitätsangebot moobil+ erweitert. Besonderheit an diesem Verkehrsangebot ist die Bedienung von sowohl festen als auch Bedarfs-Haltestellen, so dass der konventionelle Linienverkehr mit den Vorteilen eines bedarfsorientierten Servicebussystems kombiniert werden konnte. Damit konnte nahezu die gesamte Fläche des Landkreises erschlossen werden, wobei die Fahrzeiten für die</p>

(noch
Teilpro-
jekt-Nr.
2)

Kunden trotzdem kurzgehalten werden konnten.

Die Durchführung der Verkehrsleistung erfolgt in Kleinbussen, die voll klimatisiert sind sowie über eine Freifläche für Rollstühle, Kinderwagen oder Fahrräder verfügen. Die Fahrzeuge bieten den Kunden acht bzw. 15 Sitzplätze und sind barrierefrei.

Nach erfolgreicher Annahme des Systems durch die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Vechtas wurde moobil+ im Juni 2020 auch im Verkehrsangebot des Nachbarlandkreises Cloppenburg integriert. Das moobil+-System stellt mittlerweile eines der Leuchtturmprojekte in Niedersachsen für den ÖPNV ländlich strukturierter Gebiete dar.

Eine wesentliche Motivation zur Einführung von moobil+ in den Landkreisen Cloppenburg und Vechta war das mangelnde Angebot des vorhandenen konventionellen Linienverkehrs. Dieser ist bezüglich Fahrzeiten bzw. Linienverläufen stark an die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler der jeweiligen Landkreise ausgerichtet. Es bestand somit für den Jedermann-Verkehr ein sehr eingeschränktes Angebot.

moobil+ verbindet die Grundzentren sowie Mittelzentren in beiden Landkreisen mit- und untereinander, so dass den Einwohnerinnen und Einwohner ein attraktives Angebot im Rahmen der Daseinsvorsorge geboten wird.

Die Kleinbusse verkehren auf den 28 moobil+ Linien, 13 in Cloppenburg und 15 in Vechta, zwischen 05:30 und 20:30 von montags bis freitags. Die Mindestbedienung auf allen Linien erfolgt im Zeitraum zwischen 07:00 und 19:00 Uhr im Zwei-Stunden-Takt.

Um das moobil+ System für die Nutzerinnen und Nutzer noch attraktiver zu gestalten und eine größere Nachfrage zu erzielen, soll die Bedienung auf den bisher erfolgreichsten und strategisch wichtigsten Linien im Zeitraum des Mindeststandards im Ein-Stunden-Takt erfolgen. Hierzu sollen aus dem Liniennetz in den Landkreisen Cloppenburg und Vechta stark frequentierte Linien überplant und im Takt verbessert werden.

In der Einführung des Stundentaktes auf den ausgewählten moobil+-Linien werden folgende Vorteile gesehen:

- Steigerung der Attraktivität des moobil+-Angebotes,
- Steigerung der Flexibilität und Verlässlichkeit für den Kunden,
- bessere Verbindung der Grund- und Mittelzentren mit- und untereinander und
- bessere Anbindung der Bahnhöfe und somit bessere Verknüpfung unterschiedlicher ÖPNV-Angebote miteinander.

3

Teilprojekt 3: Realisierung ÖPNV-Taxi

Maßnahme: Aufbau, Betrieb und Evaluation ÖPNV-Taxi

Das Mobilitätsangebot in den Landkreisen Vechta und Cloppenburg soll um ein neues öffentliches Mobilitätsangebot, nämlich das „ÖPNV-Taxi“, erweitert werden, so dass auch für bisher vom ÖPNV nicht abgedeckte Zeiten und Ziele Beförderungsmöglichkeiten vorhanden sind. Besonders mobilitätseingeschränkte Personen sollen durch das Angebot des ÖPNV-Taxi ihre Ziele besser als bisher erreichen können.

Die Aufwendungen der Landkreise zur Bereitstellung des ÖPNV-Taxi-Angebots sollen innerhalb eines vorgegeben finanziellen Rahmens bleiben, innerhalb dessen das ÖPNV-Taxi für die Fahrgäste finanziell attraktiv sein soll. Dazu sollen die ÖPNV-Taxi-Fahrten auch durch Dritte (Betrieb, Krankenkasse, gastronomische Einrichtungen etc.) bezuschusst werden können.

Um das Taxi- und Mietwagengewerbe in den beiden Landkreisen als wichtige Säule des öffentlichen Mobilitätsangebots nachhaltig zu stärken, sollen alle ortsansässigen Taxi- und Mietwagenunternehmen zu wichtigen Akteuren im Bereich des ÖPNV werden.

Für das ÖPNV-Taxi-Angebot sollen die während des Beförderungszeitraums freien Fahrzeuge genutzt werden können. Hierzu sollen die Taxi- und Mietwagenunternehmen besondere Anreize und eine einfache und flexible Möglichkeit erhalten, ihre jeweils freien Fahrzeuge an einer digitalen „Taxi-Börse“ an- und abmelden zu können. Um die Verlässlichkeit des ÖPNV-Taxi-Angebots zu stärken, soll aber auch unabhängig von den als frei gemeldeten Fahrzeugen ein festes Grundkontingent an Fahrzeugen innerhalb der Betriebszeiten zur Verfügung stehen, das bei Bedarf abgerufen werden kann.

Die für das ÖPNV-Taxi zum Einsatz kommenden Ressourcen sollen effizient genutzt werden. Dies gilt sowohl für die Buchung und Auslastung der Fahrzeuge als auch für an den aktuellen Fahrtwünschen angepasste optimierte Streckenführung und Fahrzeiten, die sich nicht an starren Linien und Fahrplänen orientieren sollen. Wenn Fahrtwünsche durch andere ÖPNV-Angebote innerhalb eines zumutbaren Rahmens erfüllt werden können, sollen grundsätzlich keine ÖPNV-Taxi-Fahrten gebucht werden können.

Fahrten im Rahmen der individuellen Schülerbeförderung sollen nach Möglichkeit als ÖPNV-Taxi-Fahrten durchgeführt werden können.

Um die Fahrtwünsche tatsächlich erfüllen und die ggf. nötigen Anschlüsse sichern zu können, sollen alle Prozesse und alle Informationen auf der Basis von Echtzeitinformationen stattfinden.

Das Angebot des ÖPNV-Taxi soll auf rechtlich sicherem Fundament erfolgen können. Um dies zu ermöglichen, sind entsprechende juristische Fragestellungen, insbesondere auf Basis des neuen PBefG, zu klären und es sind Vorgaben für vertragliche Grundlagen und Vereinbarungen, für Verfahren und Prozesse und für geregelte Vorgehensweisen der beteiligten Akteure zu definieren. Ein bestimmtes Grundkontingent an Verkehrsleistungen für das ÖPNV-Taxi muss von den Landkreisen als Teil des ÖPNV, für den er als Aufgabenträger in seinem Gebiet zuständig ist, per öffentlichem Dienstleistungsauftrag bestellt und finanziert werden können. Dies gilt insbesondere auch für die Verkehrsleistungen, die im Rahmen der individuellen Schülerbeförderung nötig sind. Neben den für die Erfüllung des Grundkontingents zuständigen Unternehmen sollen sich an der Erbringung der Verkehrsleistungen für das ÖPNV-Taxi aber auch alle weiteren Taxi- und Mietwagen-Unternehmen in den beiden Landkreisen diskriminierungsfrei beteiligen können. Unter der Voraussetzung, dass Fahrten nur aufgrund von durch die Landkreise vergebenen Fahraufträgen als ÖPNV-Taxi-Fahrten gelten und bestimmte Prozess- und Qualitätsvorgaben eingehalten werden,

<p>(noch Teilprojekt-Nr. 3)</p>	<p>sollen Taxi- und Mietwagenfahrten bezuschusst werden können.</p> <p>Vorgesehene Untermaßnahmen sind die Festlegung des verkehrlichen Angebots (Stichwort: Strecken von öffentlichem Interesse), die Durchführung von Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, die Schaffung der nötigen vertraglichen Grundlagen und die Vorbereitung der Taxi- und Mietwagenunternehmen.</p>
---------------------------------	---

2.3.2. Voraussichtliche Wirkung der Teilprojekte

Bitte beschreiben Sie hinsichtlich des jeweiligen Teilprojekts unter besonderer Berücksichtigung der zur Förderung vorgeschlagenen Maßnahmen:

- a. die Ausgangslage und Problemstellung,
- b. die angestrebten Wirkungen und Ziele,
- c. die zugrunde liegende Wirkungskette,
- d. die möglichen Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen und Teilprojekten,
- e. sofern Sie in diesem Teilprojekt Maßnahmen aus dem Bereich „Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen“ zur Förderung vorgestellt haben, welchen Beitrag diese Maßnahme(n) zur Umsetzung der Roadmap „Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr“ leistet/n.

Sie haben die Möglichkeit zusätzlich eine Illustration zur Wirkungslogik der Teilprojekte in PDF-Format im Antragsportal hochzuladen (bitte benennen Sie die Anlage „Anlage 2.3.B „Wirkungslogik der Teilprojekte“).

Teilprojekt-Nr.	Voraussichtliche Wirkung der Teilprojekte
1	<p>Voraussichtliche Wirkung Teilprojekt 1: Mobilitätsplattform und Fahrzeugausbau</p> <p>a. Ausgangslage und Problemstellung Derzeit verfügen die beiden Landkreise über ein Buchungssystem für den mobil+-Rufbusbetrieb, das vor rund 10 Jahren beschafft wurde und ausschließlich für den Bedarfslinienvkehr ausgelegt ist. Weiter wird für die Rufbusangebote eine App des VBN genutzt, aus der heraus eine Verbindung zum Buchungssystem hergestellt werden kann. Diese Schnittstelle ist mit verschiedenen Nachteilen verbunden und für fahrplanlose Verkehre, wie das ÖPNV-Taxi, ungeeignet. Damit verfügen die beiden Landkreise heute über kein technisches System, über das sich eine Tiefenintegration der verschiedenen ÖPNV-Angebote der beiden Landkreise realisieren lassen könnte. Weiter existiert heute kein dynamisches Fahrgastinformationssystem und somit auch keine Möglichkeit zur Integration solcher Informationen in die Berechnungen einer Mobilitätsplattform zur Disposition der Verkehre und zur Information der Fahrgäste auf Echtzeitbasis. Die Organisation der Schülerverkehre findet heute noch vollkommen autonom statt. Es findet keine systematische Bündelung der Fahrten im individuellen Schülerverkehr statt, und Fahrten werden teilweise auch parallel zu den ÖPNV-Angeboten im Landkreis durchgeführt. Auch die digitale Ausstattung der Fahrzeuge für eine Kommunikation mit der Mobilitätsplattform, hinsichtlich eines dynamischen Fahrgastinformationssystems, für die Verfügbarkeit von WLAN und für eine automatisierte Erfassung der Fahrgastzahlen ist zu großen Teilen nicht vorhanden.</p> <p>b. Angestrebte Wirkungen und Ziele Inputs: Realisierung und Betrieb einer Mobilitätsplattform zur Organisation der mobil +-Rufbusfahrten, der ÖPNV-Taxi-Fahrten und von Kombinationen aus allen ÖPNV-Angeboten,</p>

(noch
Teilpro-
jekt-Nr.
1)

Verfügbarkeit einer App für die Fahrgäste, Verfügbarkeit der digitalen Ausstattung in den Fahrzeugen, Verfügbarkeit einer Service-Schnittstelle für die Mobilitätszentralen einschließlich Dashboard.

Outputs: Deutliche Verbesserung der mobil+-Rufbus-Prozesse und vollständige Abhandlung aller Prozesse rund um das ÖPNV-Taxi-Angebot in einem System; Vereinfachte Handhabung des ÖPNV-Angebots durch aufeinander abgestimmte Prozesse, dynamische Fahrgastinformationen und Fahrgast-App, Erhöhung der Verlässlichkeit und Attraktivität des ÖPNV durch die vollständige Organisation nahtloser Beförderungsketten und deren Überwachung auf Echtzeitbasis.

Outcomes: Erhöhung des ÖPNV-Fahrtangebots durch neue Beförderungsketten, Anstieg der Fahrgastzahlen auf den ÖPNV-Angeboten bedingt durch die verschiedenen mit der Plattform geschaffenen Vorteile

Impact: Steigerung der Nutzung des ÖPNV und Verlagerung von Verkehren des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV, Halten der Schüler im ÖPNV – auch nach Schulabschluss, Beitrag zur Inklusion durch grundsätzliche gleiche Organisation der Beförderung für alle.

c. Beschreibung der Wirkungskette

Die Mobilitätsplattform stellt das wesentliche Werkzeug zur Buchung, Disposition und Abrechnung aller ÖPNV-Angebote in den beiden Landkreisen dar, was durch die nötige digitale Ausstattung in den Fahrzeugen komplettiert wird. Damit können einerseits die Prozesse rund um das bestehende Rufbus-Angebote verbessert werden. Andererseits sind die für das fahrplanlose Angebot der ÖPNV-Taxi-Fahrten wesentliche Prozesse für den Ausschluss von Parallelverkehren, der Berechnung der optimalen Routen und der Bündelungsmöglichkeiten und zur Abrechnung der erbrachten Verkehrsleistungen ein wesentlicher Teil der Mobilitätsplattform. Auf dieser Basis kann die Mobilitätsplattform die Informationen zu den verschiedenen Verkehrsangeboten zusammenspielen und intermodale Beförderungsketten erzeugen. Damit können temporäre Beförderungsketten dort geschaffen werden, wo sie von einem Fahrgast gerade benötigt werden. Dadurch steigt für einen Fahrgast insgesamt das ÖPNV-Fahrtangebot.

Gleichzeitig tragen die Verfügbarkeit einer für alle ÖPNV-Angebote gleichermaßen nutzbare Fahrgast-App, die aufeinander abgestimmten Prozesse bei der Disposition der Fahrzeuge, der Generierung von Anschlussicherungsinformationen und der Fahrgastinformation zu einer Vereinfachung der Handhabung der ÖPNV-Angebote bei: Fahrgäste profitieren so von einem aufeinander abgestimmten Gesamtangebot, über das sie nicht nur bei der Fahrtplanung, sondern auch während der Fahrdurchführung informiert und proaktiv auf Echtzeitbasis geführt werden. Dies zusammen führt zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen und zu einer Verlagerung von Verkehren des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV. Die gleichzeitige, vollständige Integration des Schülerverkehrs in das ÖPNV-Gesamtsystem wird einerseits zur Folge haben, dass Schüler dieses System auch nach Schulabschluss weiter nutzen, da keinerlei Systembruch mehr zwischen Schülerverkehr und ÖPNV vorhanden ist. Andererseits wird die Integration der individuellen Schülerbeförderung einen wichtigen Beitrag zur Inklusion leisten, da die Beförderung für alle Schüler –entsprechend ihren Möglichkeiten und Wünsche und wo nötig in digitalisierter Zusammenarbeit mit Eltern, Schulen und Ärzten – gemeinsam organisiert wird.

d. Wechselwirkungen: Die Mobilitätsplattform stellt den organisatorischen Dreh- und Angelpunkt zur Einführung des ÖPNV-Taxi und zur vollständigen Integration aller ÖPNV-Angebote in den beiden Landkreisen dar. Insofern entscheidet ihre Qualität sehr stark darüber, inwiefern die erwarteten Erfolge der anderen Teilprojekte tatsächlich erreicht werden können.

e. Beitrag zur Roadmap „Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr“: Berechnung der Routen und Anschlussinformationen und durchgängige Information der Fahrgäste auf Echtzeitbasis;

<p>(noch Teilprojekt-Nr. 1)</p>	<p>Beauskunftung des Gesamttarifs und Möglichkeit der bargeldlosen Zahlung; weitere Mobilitätsangebote integrierbar, wie z.B. Carsharing oder Ridesharing; Schaffung einer extern zugängliche Programmierstelle (API), um den Zugriff anderer Software-Systeme, u.a. zur Vernetzung mit anderen Plattformen, zu ermöglichen.</p>
<p>2</p>	<p>Voraussichtliche Wirkung Teilprojekt 2: Ausweitung moobil+-Rufbus-Angebote</p> <p>a. Ausgangslage und Problemstellung</p> <p>Der Mindeststandard von moobil+ deckt montags bis freitags den Zeitraum von 07:00 bis 19:00 Uhr ab. Die Busse verkehren im Zwei-Stunden-Takt auf den jeweiligen Routen. So ist bereits ein bestimmtes Maß an Grundversorgung gegeben.</p> <p>Damit die moobil+-Angebote aber noch stärker in die Alltagsplanung eingebunden werden können, ist eine höhere zeitliche Verfügbarkeit des Angebots nötig. Nur dadurch können Fahrgäste das ÖPNV-Angebot entsprechend ihrer Bedürfnisse flexible nutzen. Wenn Bürger über die nötige Freiheit per PKW verfügen, sind sie oft nicht dazu bereit, bis zu zwei Stunden auf den nächsten Bus zu warten. Zumal man den Zustieg an Bedarfshaltestellen spätestens eine Stunde vor Fahrtbeginn anmelden muss, damit der Bus die Haltestelle bedient.</p> <p>Wenn beispielsweise ein Pendler seinen Arbeitsbeginn um 08:30 hat, kann er den Bus um 07:00 Uhr mit einer kurzen Wartezeit bis zum Arbeitsbeginn nehmen. Ansonsten könnte nur der Bus um 09:00 genutzt werden, womit der Arbeitnehmer seinen Arbeitsplatz aber nicht pünktlich erreichen kann. Weiter ist es z.B. schwierig, einen Arztbesuch passend zu planen. Bei der Terminvergabe kann der Patient auf die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten achten. Die Dauer des Arztbesuchs selbst kann man aber oft nicht beeinflussen, so dass man unter Umständen einen Bus um wenige Minuten verpasst und man eine lange Wartezeit bis zum nächsten überbrücken muss.</p> <p>Weitere Beispiele lassen sich in den Dingen des alltäglichen Lebens finden. Sei es der Frisörbesuch der Einkauf im nächsten Ort oder die Freizeitgestaltung (Sport, etc.): Mit einem Zwei-Stunden-Takt ist man sehr an das ÖPNV-Angebot gebunden, und die Wahrscheinlichkeit, dass der Bus entweder zu früh oder zu spät fährt, ist sehr groß.</p> <p>Aufgrund der aufgezeigten Beispiele wird deutlich, dass potenzielle ÖPNV-Kunden oft eher auf das eigene Auto zurückgreifen, als ein ÖPNV-Angebot im Zweistunden-Takt zu nutzen, da ihnen der PKW zu einer deutlich höheren Flexibilität und Freiheit bei der Gestaltung ihres Alltags verhilft.</p> <p>b. Angestrebte Wirkungen und Ziele</p> <p>Inputs: Das moobil+ Angebot soll auf stark frequentierten Linien in den Kreisgebieten Cloppenburg und Vechta im Rahmen des Mindeststandards in einem Ein-Stunden-Takt bedient werden.</p> <p>Outputs: Auf den jeweiligen Linien werden am Tag nicht mehr 12 Fahrten, sondern 24 angeboten. Diese Angebotsverbesserung führt zu einer deutlichen Steigerung der Verfügbarkeit des moobil+-Angebotes; in Kombination mit den weiteren ÖPNV- und SPNV-Verkehrsangeboten in den Landkreisen Cloppenburg und Vechta können auch besser ÖPNV-Ketten gebildet werden, was zu einer Steigerung des Mobilitätsangebots insgesamt führt.</p> <p>Outcomes: Durch die Erhöhung des Fahrtangebots wird ein deutlicher Anstieg der Beförderungszahlen erwartet. Es wird die Verknüpfung unterschiedliche Mobilitätssysteme bzw. die Erstellung von Reiseketten vereinfacht, so dass auch die Fahrgastzahlen anderer ÖPNV-Angebote steigen werden.</p>

<p>(noch Teilprojekt-Nr. 2)</p>	<p>Impact: Die Erweiterung des Angebotes der moobil+-Linien und der damit verbundenen Steigerung des Mobilitätsangebots insgesamt führt zu einem deutlicher Anstieg der Fahrgastzahlen. Auf Dauer wird dies zu einer Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV und somit zu einer Reduzierung des CO2-Ausstoßes führen.</p> <p>c. Wirkungskette</p> <p>Durch die Erhöhung des Fahrtenangebotes auf wichtigen Relationen kommt es zu einer deutlichen Verbesserung der Verbindungsqualität und damit zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes in den Landkreisen Cloppenburg und Vechta. Die neu geschaffenen Fahrten führen zu einer größeren Flexibilität der Kundinnen und Kunden bei der Nutzung des moobil +-Angebots. Darüber hinaus können auf der Basis des erweiterten Angebots auch neue Beförderungsketten mit andern ÖPNV- und SPNV-Angeboten gebildet werden, was auch zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen im SPNV und sonstigen straßengebundenen ÖPNV führen wird. So ist es für den Pendler einfacher, seine Arbeitsfahrten zu planen, da lange Wartezeiten entfallen und nun flexibler gehandelt werden kann, wenn man mal keinen pünktlichen Feierabend hat. Auch für die Jugendlichen oder mobilitätseingeschränkten Personen ist die Erhöhung des Angebotes ein Weg zu mehr Selbständigkeit, da diese nicht mehr auf die Hilfe Dritter angewiesen sind und ihre Mobilität selbst besser gestalten können. Das System wird verlässlicher, da mehr Fahrten angeboten werden, die genutzt werden können.</p> <p>d. Wechselwirkungen</p> <p>Durch die zusätzlich angebotenen Fahrten können die Bahnhöfe besser an die ÖPNV-Angebote angeschlossen werden. Dies führt dazu, dass auch die Fahrgastzahlen im SPNV steigen werden. Die neue Mobilitätsplattform wird die technische Voraussetzung dafür schaffen, die durch die Steigerung des moobil+-Angebots neuen Möglichkeiten zur Bildung von Beförderungsketten einschließlich Anschlusssicherung organisieren zu können. In Bakum und Langförden gibt es Verknüpfungspunkte zwischen den moobil+-Systemen der beiden Landkreise. Durch die Ausweitung der Fahrtangebote in beiden Systemen wird die Möglichkeit zum Umstieg in das Verkehrsnetz des jeweils anderen Landkreises verbessert, so dass die Verbindung zwischen den Landkreisen ebenfalls gestärkt wird. Hierdurch wird auch eine Verknüpfung der unterschiedlichen Bahnstrecken RB 58 und RE 18 ermöglicht.</p>
<p>3</p>	<p>Voraussichtliche Wirkung Teilprojekt 3: Realisierung ÖPNV-Taxi</p> <p>a. Ausgangslage und Problemstellung</p> <p>Das Angebot des konventionellen Busverkehrs in den Landkreisen Vechta und Cloppenburg ist auf die Belange des Schulverkehrs ausgerichtet. Außerhalb der Schultage besteht auf vielen Linien kein oder nur ein reduziertes Angebot. Unabhängig davon gehören diese Angebote aber zum Kern des ÖPNV und können auch im Jedermann-Verkehr genutzt werden. Die Rufbusse des bedarfsorientierten Linienvverkehrs moobil+ verkehren montags bis freitags zwischen ca. 5:50 und 20:30 Uhr im Taktfahrplan. Der Ein- und Ausstieg ist nur an den Haltestellen möglich. In beiden Landkreisen ist damit an Werktagen ein strukturiertes ÖPNV-Mindestangebot vorhanden, an den Abenden und an Wochenenden wird allerdings kein ÖPNV angeboten. Hiervon sind vor allem Familien mit Kindern und Jugendlichen (Stichwort „Taxi Mama“), Senioren und Menschen mit Behinderung betroffen. Es fehlt es an Anbindungen der Unterzentren ohne Bahnhof an die Bahnhöfe und es fehlt an Anbindungen der Ortsteile an die Kernorte. Ein weiteres Problem</p>

(noch
Teilpro-
jekt-Nr.
3)

ist bei Personen erkennbar, für die aufgrund körperlicher Mobilitätseinschränkungen anstatt einer Beförderung von Haltestelle zu Haltestelle nur eine Fahrt von Adresse zu Adresse in Frage kommt. Eine solche Möglichkeit ist im aktuellen ÖPNV-Angebot des Landkreises nicht enthalten.

b. Angestrebte Wirkungen und Ziele

Inputs: Maßnahme Einführung des neuen Angebots ÖPNV-Taxi mit folgenden wesentlichen Eigenschaften: in allen Angebotslücken nutzbar, günstiger Tarif, verlässlich, Adressbedienung möglich, Beförderungskosten in ÖPNV-Tarif mit Bestpreisgarantie integriert, entfernungsabhängiger Zuschlagtarif, Fahrtwünsche bündelbar, Zuschlagtarif reduziert sich mit Anzahl Fahrgäste, einfacher Zugang, Kostenbeteiligung durch Dritte möglich, Beteiligungsmöglichkeit für alle Taxi- und Mietwagenunternehmen in den Landkreisen, einfache und attraktiver Möglichkeit, freie Fahrzeuge zu melden („digitale Taxi-Börse“), Absicherung des Angebots durch Vorhalten eines Grundkontingents, Bedienform ist On-Demand-Verkehr, Ausschluss von Parallelbedienung, Fahrten der individuellen Schülerbeförderung auch ÖPNV-Taxi-Fahrten.

Outputs: Einbindung von Taxi- und Mietwagenfahrzeugen als neue Ressource des ÖPNV, Öffnung von Taxi- und Mietwagenfahrten für weitere Fahrgäste, Ausfüllen der aktuellen räumlichen und zeitlichen ÖPNV-Lücken.

Outcomes: Erhöhung des ÖPNV-Fahrtangebots, Anstieg der ÖPNV-Fahrgäste insbesondere der Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen, auch Anstieg der ÖPNV-Fahrgäste auf bestehenden ÖPNV-Angeboten, Erhöhung des Besetzungsgrades bei Taxi- und Mietwagen-Fahrten, Abnahme von PKW-Fahrten.

Impact: Attraktivitätssteigerung des ÖPNV insgesamt, Steigerung der Nutzung des ÖPNV, Verlagerung von Verkehren des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV, u.a. von „Taxi-Mama“-Fahrten, Überführung des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV, Verringerung der CO₂-Emissionen des ÖPNV und des Verkehrssektor, Sicherung der Taxi- und Mietwagenbranche als neues Element des ÖPNV.

c. Beschreibung der Wirkungsketten:

Dadurch, dass sich alle Taxi- und Mietwagenunternehmen in den Landkreisen am ÖPNV-Angebot beteiligen können und durch einfache Möglichkeiten, freie Taxi-Kapazitäten zu melden, werden heute noch ungenutzte Ressourcen für den ÖPNV genutzt. Die hohe Verfügbarkeit dieser Ressource in Verbindung mit dem Vorhandensein eines Grundkontingents an ÖPNV-Taxi-Fahrtmöglichkeiten führt zu einer hohen Verlässlichkeit des Angebots. Die Verlässlichkeit des Angebots zusammen mit einem günstigen Tarif und der einfachen Zugänglichkeit des Angebots führen dazu, dass das neue ÖPNV-Angebot gut genutzt wird. Dies trifft insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen zu, da sie von Adresse zu Adresse befördert werden.

Die Bedienung im fahrplanlosen Flächenverkehr (on Demand) führt zu einer hohen Flexibilität der Fahrgäste bei der Nutzung des Angebots, was einen weiteren Grund für die gute Nutzung des Angebots darstellt. Auch die Bündelung von Fahrtwünschen und die dadurch bedingte Verringerung des Zuschlagtarifs steigern die Attraktivität des Angebots. Gleichzeitig führt die Möglichkeit zur Bündelung der Fahrtwünsche verbunden mit einer optimalen Routenführung dazu, dass Taxi- und Mietwagenbeförderungen effizienter als bisher durchgeführt werden können, was einerseits zu einer Begrenzung der Kosten für die Landkreise, andererseits zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen führt.

Durch die Integration der Beförderungskosten für das ÖPNV-Taxi in den ÖPNV-Tarif der Landkreise lassen sich auch die Kosten bei Buchung einer Beförderungskette auf einfache Weise berechnen. Durch die Erhebung eines entfernungsabhängigen Zuschlagtarifs und die Möglichkeit zur Einbindung von Dritten bei der Finanzierung der Fahrten bleiben die Kosten für die Landkreise überschaubar. Die Tatsache, dass ÖPNV-Taxi-Fahrten in allen Angebotslücken nutzbar sind, führt dazu,

<p>(noch Teilprojekt-Nr. 3)</p>	<p>dass im Zusammenspiel mit anderen ÖPNV-Angeboten Beförderungsketten entstehen können und auch die Fahrgastzahlen auf den bereits bestehenden ÖPNV-Angeboten steigen. Dabei führt die Vermeidung von ÖPNV-Taxi-Fahrten parallel zu bestehenden ÖPNV-Angeboten zu einem Schutz der bestehenden ÖPNV-Angebote.</p> <p>Mit der Schaffung des ÖPNV-Taxi-Angebots lassen sich auch heute bereits durchgeführte Fahrten von zusätzlichen Fahrgästen nutzen, was zu einer Kostenreduzierung und Verringerung der CO2-Emissionen durch eingesparte Taxi-, Mietwagen- und Privatfahrten führt. Dies wird sich insbesondere durch die Überführung des individuellen Schülerverkehrs in den ÖPNV zeigen, da hier ein hohes Potential vorhanden ist (Anzahl Fahrten). Die dadurch eingesparten Kosten der Landkreise in ihrer Eigenschaft als Zuständige für die Schülerbeförderung lassen sich wiederum zur Finanzierung des ÖPNV-Angebots einsetzen.</p> <p>Schließlich führt die Einbindung der Taxi- und Mietwagenbranche zu deren Sicherung und zum Erhalt eines Grundangebots an öffentlichen Beförderungsmöglichkeiten im ländlichen Raum.</p>
---------------------------------	---

2.3.3. Tragfähigkeit der Teilprojekte

Bitte stellen Sie die kurz-, mittel- und langfristige finanzielle Tragfähigkeit der zur Förderung vorgestellten Maßnahmen nach Beendigung der Zuwendung dar und unterlegen diese soweit möglich mit Kennzahlen. Abhängig von den betrachteten zeitlichen Perspektiven reflektieren Sie bitte mögliche Unsicherheiten und Risiken Ihrer Annahmen die Zukunft betreffend.

Teilprojekt-Nr.	Tragfähigkeit der Teilprojekte
1	<p>Tragfähigkeit von Teilprojekt 1: Mobilitätsplattform und digitale Fahrzeugausstattung</p> <p>Grundsätzliche Tragfähigkeit aller Maßnahmen des Modellprojektes:</p> <p>Die beiden Landkreise Vechta und Cloppenburg sind entsprechend Niedersächsischem Nahverkehrsgesetz (NNVG) Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in ihrem jeweiligen Gebiet. Zu den Pflichten der Aufgabenträger gehört u.a. die Aufstellung eines Nahverkehrsplans, in dem die bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zugrundeliegenden Ziele und die geplanten Maßnahmen zu deren Erreichung dargestellt werden.</p> <p>In diesem Jahr erfolgt in beiden Landkreisen eine umfassende Fortschreibung der Nahverkehrspläne. Bei einer Förderung des skizzierten Modellprojektes werden alle darin vorgesehenen Ziele und Maßnahmen in die neuen Nahverkehrspläne der Landkreise aufgenommen und zusammen mit dem Nahverkehrsplan voraussichtlich im vierten Quartal dieses Jahres beschlossen. Damit werden die finanziellen und rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen, dass die Maßnahmen des Modellprojektes im vorgesehenen Zeitraum umgesetzt werden können. Die Landkreise können dann auch alle finanziellen Zuwendungen und Ausgleichsleistungen des Landes, die ihnen als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gewährt werden, für die nachhaltige Umsetzung der Maßnahmen des Modellprojektes verwenden.</p> <p>Aufgrund der Corona-Pandemie werden die beiden Landkreise auch noch im Jahr 2021 mit deutlichen finanziellen Einbußen zu rechnen haben. Abhängig von der jeweiligen Lage kann dies mit Unsicherheiten bei der Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen für das ÖPNV-Modellprojekt verbunden sein.</p> <p>Bezüglich spezieller Aspekte hinsichtlich der Tragfähigkeit der Mobilitätsplattform und der digitale Fahrzeugausstattung:</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass die Mobilitätsplattform als zukünftiger Dreh- und Angelpunkt bei der Digitalisierung des ÖPNV von den Landkreisen auch langfristig finanziert werden kann. Dies auch vor</p>

<p>(noch Teilprojekt-Nr. 1)</p>	<p>dem Hintergrund, dass sich weitere Nachbarlandkreise an der Nutzung des Systems beteiligen können. Da es sich bei vielen konventionellen Linien um eigenwirtschaftliche Verkehre handelt, muss ein Risiko darin gesehen werden, dass sich nicht alle Unternehmen beteiligen könnten.</p>
<p>2</p>	<p>Tragfähigkeit des Teilprojektes 2: Ausweitung moobil+-Rufbus-Angebote Siehe hierzu die Ausführungen hinsichtlich der grundsätzlichen Tragfähigkeit aller Maßnahmen des Modellprojekts für Teilprojekt 1. Bezüglich spezieller Aspekte hinsichtlich der Tragfähigkeit der Ausweitung der moobil+-Rufbus-Angebote: moobil+ ist ein Gemeinschaftsprojekt der Städte und Gemeinden der Landkreise Cloppenburg und Vechta sowie der jeweiligen Landkreise in deren Gebiet. Insofern werden die Betriebskostendefizite bereits heute nicht nur von den beiden Landkreisen, sondern auch von allen Städten und Gemeinden in den Landkreisen gemeinsam getragen. Kurzfristig könnte die Finanzierung auch über die Erhöhung des Anteils der Regionalisierungsmittel nach § 7 Abs. 5 NNVG und Einsatz der Mittel nach § 7b NNVG gedeckt werden. Für die mittel- bzw. langfristige Kostendeckung soll während der Projektzeit evaluiert werden, ob auf den Linien ein Ein-Stunden-Takt angenommen wird und zu einer Steigerung der Beförderungsfälle führt. Auf diesen Linien soll dann die Taktverbesserung bestehen bleiben. Auf den anderen Linien würde man das Angebot auf den Mindeststandard reduzieren, wenn eine Erhöhung der Fahrgastzahlen ausbleibt. Auf lange Sicht gesehen, soll die Taktverdichtung auf möglichst vielen moobil+ Linien in den Landkreisen eingeführt werden. Dazu muss für die langfristige Finanzierung mit den Städten und Gemeinden über die Erhöhung der jeweiligen Anteile verhandelt bzw. ein neuer Schlüssel zur Verteilung der finanziellen Aufwände gefunden werden.</p>
<p>3</p>	<p>Tragfähigkeit des Teilprojektes 3: Realisierung ÖPNV-Taxi Siehe hierzu die Ausführungen hinsichtlich der grundsätzlichen Tragfähigkeit aller Maßnahmen des Modellprojekts für Teilprojekt 1. Bezüglich spezieller Aspekte hinsichtlich der Tragfähigkeit der ÖPNV-Taxi-Angebots: Die Tragfähigkeit des ÖPNV-Taxis hängt im Wesentlichen davon ab, wie die Kosten zur Erbringung der Verkehrsleistungen getragen werden können. Diese werden zunächst vom ortsüblichen Taxi-Tarif bestimmt werden, um möglichst viele Taxi- und Mietwagenunternehmen für das Angebot gewinnen zu können. Später kann auf Basis von erhobenen Wirtschaftlichkeitsindikatoren evaluiert werden, inwiefern dieser Tarif aufgrund einer Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Angebots an die tatsächlichen Gegebenheiten angepasst werden kann. Weiter wird die Tragfähigkeit des Angebots davon bestimmt, wie hoch der Beitrag des Landkreises zur Finanzierung der Verkehrsleistungen sein wird. Dabei ist abzusehen, dass die Kosten der Landkreise über verschiedene Wege getragen werden können: Einerseits sind die Kosten für das ÖPNV-Taxi dadurch gerechtfertigt, dass es sich um ÖPNV-Leistungen handelt, die der Landkreise zur Gewährleistung einer ausreichenden Mobilitätsversorgung aufbringt. Dementsprechend wird das Angebot des ÖPNV-Taxis eine wichtige Position in den Nahverkehrsplänen der beiden Landkreise einnehmen.</p>

(noch Teilprojekt-Nr. 3)	<p>Andererseits ist damit zu rechnen, dass die Zuschüsse und Ausgleichsleistungen, die die Landkreise vom Land für den ÖPNV gewährt bekommen, auch für das ÖPNV-Taxi eingesetzt werden können.</p> <p>Weiter sollen Dritte, die von der Einführung der ÖPNV-Taxi-Angebote profitieren, an der Finanzierung der Taxi-Kosten beteiligt werden können. Beispielsweise profitieren Städte und Gemeinden dadurch, indem Sie die Beförderung bestimmter Personengruppen in einer Kommune, (z.B. Senioren) auf komfortable und bezahlbare Art und Weise ermöglichen. Firmen profitieren von ÖPNV- Taxis, da damit für sie eine verbesserte Erreichbarkeit, eine erhöhte Produktivität durch verbesserte Erschließung des Arbeitsmarktes und Kostenvorteile durch weniger benötigte PKW-Stellplätze verbunden sind.</p>
---------------------------------	---

2.4. Maßnahmen

Bitte benennen Sie die Maßnahmen, ordnen Sie sie Maßnahmenbereich und Teilprojekt zu und geben die geschätzten Ausgaben für diese an.

Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
1	Realisierung, Betrieb und Evaluation Mobilitätsplattform		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Vernetzung von Auskunftssystemen	1	2.719.850,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
2	Digitale Fahrzeugausstattung		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Vernetzung von Auskunftssystemen	1	4.390.450,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
3	Aufbau, Betrieb und Evaluation erweiterte moobil+-Angebote		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität	2	2.539.273,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
4	Aufbau, Betrieb und Evaluation ÖPNV-Taxi		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität	3	3.047.273,00

Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
5	Entwicklung, Umsetzung und Evaluation einheitliches Tarifsystsystem		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Entwicklung attraktiver Tarife	4	2.049.350,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
6	Aufbau, Betrieb und Evaluaton neue Verbindung CLP - VEC		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität	5	2.049.850,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
7	Planung, Umsetzung und Evaluation Mobiliätsmanagement und Marketing		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Sonstiges	6	544.350,00
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Wählen Sie ein Element aus.		
Maßnahmen-Nr.	Name der Maßnahme		
	Zuordnung zu Maßnahmenbereich	Zuordnung zu Teilprojekt-Nr.	Geschätzte Ausgaben (in €)
	Wählen Sie ein Element aus.		

Hinweis: Sofern Sie 10 oder mehr Maßnahmen zur Förderung vorschlagen, nutzen Sie bitte die **Anlage 2.4 „Weitere Maßnahmen“**, **gegebenenfalls mehrfach**, und laden diese im Antragsportal mit hoch.

2.5. Adaption, Übertragbarkeit und Nachnutzung

Bitte beschreiben Sie für das skizzierte Modellprojekt:

- inwieweit gegebenenfalls bereits bestehende, andernorts erprobte Lösungen aufgegriffen und adaptiert werden,

- b. worin der Mehrwert und gegebenenfalls der Innovationsgehalt (z.B. technologisch, ökonomisch, sozial, methodisch, institutionell, instrumentell) Ihres Vorhabens besteht,
- c. qualitativ, inwieweit sich das beschriebene Modellprojekt auf andere heterogene und homogene Akteure übertragen lässt und belegen Sie dies wo möglich mit Kennzahlen,
- d. sofern vor Ort vergleichbare geförderte Projekte bereits bestehen, inwieweit diese inhaltlich weiterentwickelt beziehungsweise maßgeblich verbessert wurden.

Das angestrebte Modellprojekt zeichnet sich durch seinen besonderen Innovationsgehalt bezüglich digitalem ÖPNV-Gesamtsystem und des neuartigen ÖPNV-Taxis aus:

Digitales ÖPNV-Gesamtsystem: In der Regel werden im ländlichen Raum unterschiedliche Verkehrsangebotsarten losgelöst voneinander organisiert. Beim individuellen Schülerverkehr handelt es sich meist um freigestellte Verkehre, die nicht Bestandteil des ÖPNV sind. Der Innovationsgehalt des digitalen ÖPNV-Gesamtsystems besteht dementsprechend darin, dass alle Verkehrsangebotsformen einschließlich des individuellen Schülerverkehrs über eine gemeinsame digitale Schnittstelle erreichbar sind und über ein gemeinsames EDV-System aufeinander abgestimmt und organisiert werden.

ÖPNV-Taxi: Mit den verbreiteten Modellen der Anrufsammel- oder Anruflinientaxis (AST oder ALT) finden Beförderungen in der Regel nur zu vorgegebenen Zeiten und meist nur auf vorgegebenen Linien-Strecken von Haltestelle zu Haltestelle statt. Ein fahrplanloser Flächenverkehr (also eine zu möglichst vielen Zeiten und auf allen Strecken von öffentlichem Interesse mögliche Beförderung), der falls nötig auch von Haustür zu Haustür führt, wird durch solche Angebote in der Regel nicht realisiert. Die in Deutschland gerade entstehenden On-Demand-Verkehre konzentrieren sich in der Regel auf die Beförderung in größeren Städten, werden oft mit eigenen Fahrzeugen durchgeführt und sind weitestgehend nicht Teil des ÖPNV. Mit dem Modell des ÖPNV-Taxis entsteht ein vollständig in den ländlichen ÖPNV integrierter On-Demand Verkehr, der von den örtlichen Taxi- und Mietwagenunternehmen durchgeführt wird, einschließlich Pooling-Funktion, integrierter Auskunfts-, Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten über Mobilitätsplattform und Mobilitätszentrale, Anschlussicherung und der Möglichkeit zur Buchung und Bezahlung von Reiseketten bestehend aus ÖPNV-Taxi-Fahrten und anderen Bus- und Bahnangeboten.

Sowohl das digitale ÖPNV-Gesamtsystem als auch das ÖPNV-Taxi lassen sich grundsätzlich auf andere ländliche Räume in Deutschland übertragen. Um dies möglichst sicherzustellen, konnte bereits der Nachbarlandkreis Emsland als Projektbeteiligter gewonnen werden, der in die Entwicklung und Evaluation des Modellprojektes intensiv mit eingebunden werden wird.

Das Grundkonzept des Modellprojektes und alle wesentlichen Projektergebnisse sollen im Einvernehmen mit dem Projektträger und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für deren Veröffentlichung und Weitergabe an Interessierte aus ländlichen Regionen aufbereitet und in repräsentativer Form dargestellt werden (z.B. Broschüre, Veröffentlichung per Internet und in Fachzeitschriften). Daneben sollen wesentliche Ergebnisse des Modellprojektes nach Abschluss im Rahmen von Policy Briefs dargestellt werden, die sich insbesondere an politisch Verantwortliche bzw. Aufgabenträger in ländlichen Regionen Deutschlands richten werden. Eine wesentliche Grundlage dafür werden die Evaluationsergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung des Modellprojektes darstellen.

2.6. Zusammenarbeit und Teilhabe

Erläutern Sie bitte Art und Umfang der bei der Umsetzung des zur Förderung vorgestellten Modellprojekts vorgesehenen Zusammenarbeit mit und Teilhabe von relevanten Akteuren, die Auswahl der beteiligten Akteure sowie die gewählten Methoden.

Grundsätzlich wird der Ansatz verfolgt, dass Vertreter aller Akteure rund um das angestrebte ÖPNV-Gesamtsystem in die Systementwicklung und -evaluation mit einbezogen werden sollen:

Fahrgäste: Bei der Realisierung der verschiedenen Komponenten des ÖPNV-Gesamtsystems werden Gruppen von Fahrgästen gebildet, die sowohl bei der Entwicklung als auch bei der späteren Evaluierung einer Komponente z.B. auf der Basis von Fokusgruppen, einbezogen werden (Stichwort agiles Projektmanagement). Bei der Zusammensetzung der Gruppen wird darauf geachtet, dass Vertreter der unterschiedlichen Zielgruppen beteiligt sind, wobei immer auch Vertretern mobilitätseingeschränkter Personen mit körperlichen und/oder geistigen Handicaps eingebunden werden.

Verkehrsunternehmen, Taxi- und Mietwagenunternehmen: Alle Maßnahmen werden mit den davon betroffenen Erbringern der jeweiligen Verkehrsleistung im Vorfeld besprochen und gemeinsam mit diesen entwickelt. Auch bei der Evaluierung der Maßnahmen werden die Dienstleistungserbringern einbezogen. Dabei soll neben der Einbindung der Geschäftsführer der beteiligten Unternehmen auch der direkte Draht zu den Fahrern gesucht werden, da diese den direktesten Kontakt zu den Fahrgästen haben.

Städte und Gemeinden: Alle Städte und Gemeinden in den beiden Landkreisen Vechta und Cloppenburg werden bei der Umsetzung des Modellprojekts beteiligt. Hierzu werden auch Informationsveranstaltungen für Ratsmitglieder durchgeführt. Städte und Gemeinden werden auch wesentliche Partner bei der Umsetzung des Mobilitätsmanagement- und Marketingoffensive sein.

Betriebe und weitere stark frequentierte Stellen: Bei der Entwicklung und Evaluation der Maßnahmen sollen auch große Betriebe und Vertreter weiterer stark frequentierter Stellen (z.B. Krankenhäuser, Schulen, große Sportstätten und Gastronomiebetriebe) mit eingebunden werden. Auch sie sollen als Partner für die Mobilitätsmanagement- und Marketingoffensive gewonnen werden.

Weitere Ämter innerhalb der Landkreise: Die Entwicklung und Evaluation des Modellprojektes soll im Zusammenspiel mit weiteren Ämtern innerhalb der Landkreise, wie z.B. den Schulämtern und den Ämtern für Bildung, Soziales und Integration durchgeführt werden.

Im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne der beiden Landkreise, in die auch die Maßnahmen des Modellprojektes integriert sein werden, wird es bereits weitreichende Anhörungsverfahren mit allen von den Maßnahmen Betroffenen geben. Dazu werden auch Interessenvertreter der verschiedenen Fahrgastgruppen, die für den ÖPNV zuständige Genehmigungsbehörde in Niedersachsen, die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und die benachbarten Aufgabenträger gehören.

2.7. Datenmanagement

Bitte erläutern Sie das Ihrem Modellprojekt zugrundeliegende Datenmanagement. Stellen Sie hierfür überblicksartig dar:

- a. wie Sie das angestrebte Datenmanagement in Ihrem Modellprojekt organisieren,
- b. welche Daten (qualitativ, quantitativ) intern im Modellprojekt bzw. extern erhoben bzw. beschafft werden,
- c. wie und durch wen diese Daten anschließend verwendet werden und
- d. wann, in welchem Umfang und ggf. mit welcher Lizenz Sie diese Daten veröffentlichen.

Dreh- und Angelpunkt des Datenmanagements wird die neue Mobilitätsplattform sein. Hier werden alle ÖPNV-relevanten Daten der verschiedenen Systemnutzer, alle im Rahmen der Steuerung der Prozesse anfallenden Daten und alle Daten zur Analyse der Entwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems in entsprechenden Datenbanken abgelegt und gesichert. Daneben werden die grundlegenden ÖPNV-Daten zur Prozesssteuerung, wie Tarifinformationen und Eigenschaften der eingesetzten Fahrzeuge, von der Plattform von externen Quellen eingelesen.

Zu den Nutzerspezifischen Daten werden die Account-Informationen der Fahrgäste, der Verkehrs-, Taxi- und Mietwagenunternehmen, der Mitarbeiter in den Mobilitätszentralen und Schulen und der verschiedenen Mandanten des Systems gehören. Zur Steuerung und Verlaufskontrolle der Prozesse werden alle im System eingegangenen Fahrtbuchungen, alle beauftragten Touren und alle Fahraufträge gespeichert. Zu Analyse Zwecken werden weitere Daten aufgezeichnet, wie z.B. der Besetzungsgrad der Linie.

Um Inkonsistenzen zu vermeiden, werden die Datenstrukturen der Mobilitätsplattform derart sein, dass Redundanzen vollständig vermieden werden. Dazu gehört auch, dass das so genannte Single-Sign-on-Verfahren zur Anwendung kommt, bei der sich ein Nutzer nur einmal im System registrieren muss, um alle für ihn gültigen Dienste des Systems nutzen zu können.

Die Mobilitätsplattform wird derart konzipiert werden, dass der Datenschutz nach DSGVO gewährleistet sein wird. Der Umgang mit den persönlichen Daten der verschiedenen Systemnutzer erfolgt derart, dass die Daten definitiv nur für berechtigte Personen mit den entsprechenden Rollen eingesehen werden können. Darüber hinaus wird die Mobilitätsplattform über Funktionen zur Anonymisierung von Nutzerdaten nach deren Inaktivität oder Ausscheiden aus dem System enthalten.

Die Mobilitätsplattform wird für mehrere Mandanten ausgelegt sein, wobei ein Mandant eine datentechnisch und organisatorisch abgeschlossene Einheit im System darstellen wird. Bezüglich Datenhaltung wird die Plattform zwischen mandantenabhängigen und mandantenübergreifenden Daten unterscheiden. Mandantenabhängige Daten können nur vom jeweiligen Mandanten eingesehen und geändert werden.

Die Mobilitätsplattform wird sich per API-Schnittstelle von einem externen Fahrplanserver die Informationen zu allen konventionellen ÖPNV-Fahrmöglichkeiten, die zum jeweiligen Fahrtwunsch passen, in Echtzeit holen. Hierbei werden sowohl einzelne Angebote als auch Ketten verschiedener Fahrmöglichkeiten über die API geholt. Diese ÖPNV-Fahrplandaten auf Echtzeitbasis werden mit den in der Plattform zur Verfügung stehenden Informationen zu den flexiblen Angeboten abgeglichen und mit ggf. zusätzlichen flexiblen Möglichkeiten zusammengespielt.

Das Hosting der Plattform wird auch Leistungen zu ihrem ausfallsicheren Betrieb beinhalten. Hierzu wird auch das permanente Backup der Datenbestände und das zeitnahe Umschalten auf Backup-Kapazitäten im Fehlerfall ohne Datenverlust gehören.

3. Projektmanagement

3.1. Planlaufzeit

Vom

01.09.2021

Bis

31.12.2024

Laufzeit in Monaten

40

Hinweis: Das zu fördernde Vorhaben darf bei Bewilligung noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrags zu werten.

3.2. Zeitplan

Bitte geben Sie einen Überblick über Ihre vorgesehene Zeit- und Arbeitsplanung. Verdeutlichen Sie hierbei Beginn, Ende sowie drei bis fünf terminierte Meilensteine (= Zwischenergebnisse) je Untermaßnahme sowie deren Zuordnung zur jeweiligen Maßnahmen-Nr. laut Ziff. 2.4 des Skizzenformulars.

Laden Sie hierfür eine tabellarische Maßnahmen-/Zeitplanung als Anlage 3.2. „Zeitplan“ im Antragsportal hoch, entweder unter Verwendung der Musteranlage 3.2. oder als PDF, das auf einem gängigen Text-, Tabellenverarbeitungs- oder Projektmanagementprogramm basieren kann.

Sie haben darüber hinaus im folgenden Textfeld die Möglichkeit, die in der Maßnahmen-/Zeitplanung spezifizierte zeitliche Abfolge bestimmter Meilensteine näher auszuführen, Abhängigkeiten von (Unter-) Maßnahmen sowie Teilprojekten zu erklären, kritische Meilensteine hervorzuheben oder mögliche Szenarien zu erläutern. Bitte nehmen Sie in Ihren Darstellungen eindeutig Bezug zu Ihrer Anlage.

Beschlussfassungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen: Dieses Jahr erfolgt in beiden Landkreisen eine ausführliche Fortschreibung der Nahverkehrspläne, in denen alle zur Förderung vorgeschlagenen Maßnahmen enthalten sein werden. Die Beschlüsse der neuen Nahverkehrspläne, mit denen dann auch Beschlüsse aller darin enthaltenen Maßnahmen verbunden sind, sind für Oktober 2021 geplant. Insofern könnte direkt im Anschluss an die Beschlussfassungen mit der Abarbeitung der Maßnahmen und Untermaßnahmen begonnen werden, es sind keine weiteren Beschlüsse mehr nötig.

Bezüglich Untermaßnahmen 1-1 bis 1-4: Es ist davon auszugehen, dass die Anforderungen an die benötigte Mobilitätsplattform teilweise von bereits am Markt befindlichen Standardprodukten erfüllt werden können. Daneben werden individuelle Software-Anpassungen nötig sein, um die Anforderungen der Landkreise erfüllen zu können. Um aber eine erste Version der Plattform zur Organisation der Verkehrsangebote frühzeitig zur Verfügung zu haben, soll in der Leistungsbeschreibung eine erste Ausbaustufe definiert werden, die sich im Wesentlichen an den bereits umsetzbaren Anforderungen orientiert. Dieser Ausbaustufe sollen dann noch zwei weitere Stufen folgen, um die zwischenzeitlich gewonnenen Erfahrungen aller Nutzer des Systems, insbesondere die Erfahrungen der Fahrgäste und Verkehrsunternehmen, mit den jeweiligen Vorgängerversionen zur weiteren Optimierung des Systems nutzen zu können. Insofern wird der Ansatz der agilen Softwareentwicklung verfolgt, um gleichzeitig die Risiken und Fehlentwicklungen im Entwicklungsprozess zu minimieren.

3.3. Verbundpartner/innen und weitere Projektbeteiligte

Nr.	Benennung der Projektbeteiligten	Rolle und Verantwortlichkeiten im Projekt	Bezug zu Maßnahmen
1	Landkreis Vechta	Federführung bei der Durchführung des Modellprojektes, Entscheidung bei landkreisspezifischen Projektumsetzungen Leitung von Unterprojekten	Alle im Modellprojekt vorgeschlagenen Maßnahmen werden von den Verbundpartnern gemeinsam umgesetzt (siehe dazu die vorgesehene Organisationsstruktur).
2	Landkreis Cloppenburg	Entscheidung bei landkreisspezifischen Projektumsetzungen, Leitung von Unterprojekten	Alle im Modellprojekt vorgeschlagenen Maßnahmen werden von den Verbundpartnern gemeinsam umgesetzt (siehe dazu die vorgesehene Organisationsstruktur).

Hinweis: Sofern es sich um 5 oder mehr Verbundpartner/innen beziehungsweise Projektbeteiligte handelt, nutzen Sie bitte die **Anlage 3.3 „Weitere Verbundpartner/innen und weitere Projektbeteiligte“**, gegebenenfalls mehrfach, und laden diese im Antragsportal mit hoch.

3.4. Berichtswesen und Risikomanagement

Bitte geben Sie einen Überblick über:

- a. die vorgesehene Organisationsstruktur der unter Ziff. 3.3 genannten Beteiligten im Projekt,
- b. darauf aufbauend das projektinterne Berichtswesen und Kommunikationsmanagement,
- c. sowie das vorgesehene Chancen- und Risikomanagement.

a. Vorgesehene Organisationsstruktur

Die beiden Landkreise konnten bereits in der Vergangenheit verschiedene Maßnahmen aus dem ÖPNV-Bereich erfolgreich gemeinsam umsetzen. Dazu gehören u.a. die vollständige Übertragung des moobil+-Systems vom Landkreis Vechta auf den Landkreis Cloppenburg, der gemeinsame Betrieb eines Buchungs- und Dispositionssystems für das moobil+-Rufbusangebot und die gemeinsame Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes für den Betrieb der Mobilitätszentralen in den beiden Landkreisen. Insofern wird auch die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen des ÖPNV-Modellprojektes von den Landkreisen gemeinsam getragen.

Die oberste Verantwortung für die Umsetzung des Modellprojekts wird vom Gesamtprojektleiter aus dem Landkreis Vechta getragen, der von seinem stellvertretenden Leiter aus dem Landkreis Cloppenburg unterstützt wird.

Für jedes der im Modellprojekt vorgesehenen sechs Teilprojekte wird ein Teilprojektleiter verantwortlich sein. Daneben wird es für jedes Teilprojekt einen stellvertretenden Leiter geben, der aus dem jeweils anderen Landkreis kommen wird.

Die stellvertretenden Leiter unterstützen den jeweiligen Projektleiter und sind Wissensträger bezüglich der wesentlichen Projektzusammenhänge und -stände.

Zu Beginn des Modellprojektes werden die Teilprojekte im gegenseitigen Einvernehmen auf die beiden Landkreise aufgeteilt und die Leiter der Unterprojekte und deren Stellvertreter benannt.

Das oberste Entscheidungsgremium stellen die Landräte der beiden Landkreise dar, die strategische Projektentscheidungen treffen, bei Zielkonflikten vermitteln und einvernehmliche Lösungen herbeiführen werden. Zur Projektfortschrittskontrolle, für Qualitätssicherungsmaßnahmen und zur Unterstützung der internen und externen Kommunikation werden in den beiden Landkreisen zwei neue Stellen geschaffen.

Das Projekt wird von einem sehr erfahrenen externen Projektsteuerer unterstützt werden.

b. Projektinternes Berichtswesen und Kommunikationsmanagement

Um die Zeit-, Fortschritts- und Kostenkontrolle und die Ressourcenauslastung im Überblick zu behalten, wird Microsoft Project zum Einsatz kommen. Hiermit ist auch eine zentrale Datenhaltung aller Projektinformationen, ein aktueller Einblick in alle Teilprojekte und ein integriertes Berichtswesen verbunden. Dabei soll die Project-Online-Lösung genutzt werden, um den Projektmitarbeitern an den verschiedenen Standorten jederzeit und überall Zugriff auf sämtliche Projektinformationen und -übersichten zu ermöglichen.

Für das erste Kickoff-Meeting ist eine mehrtägige Veranstaltung mit allen projektbeteiligten Mitarbeitern vorgesehen, bei dem die wesentlichen Projekthinhalte und Eckpunkte des Projekt- und Risikomanagements besprochen, der Umgang mit MS Project geschult und Teambuilding-Maßnahmen durchgeführt werden. Diese Veranstaltung wird mindestens jährlich wiederholt werden, wobei sich deren Dauer und Inhalte an den jeweils aktuellen Notwendigkeiten orientieren werden.

Für die Projektleiter sind im Zwei-Wochen-Rhythmus Jour-Fix-Termine (grundsätzlich Video-Besprechungen, bei Bedarf auch Präsenzveranstaltungen) vorgesehen. Bei diesen Terminen werden u.a. die aktuellen Projektstände, ggf. aufgetretene Probleme, Konflikte und Risiken und das Zusammenspiel der verschiedenen Projekte untereinander besprochen und nötige Maßnahmen abgeleitet.

Der Hauptprojektleiter und sein Stellvertreter werden den beiden Landräten im Monatsrhythmus über die Projektstände und ggf. anstehende Entscheidungen und zu lösende Konflikte berichten.

c. Risikomanagement

Bereits identifizierte größten Risiken:

M1-R1: Die benötigte Funktionalität der Mobilitätsplattform könnten erst sehr spät zur Verfügung stehen da die Dauer für die softwaretechnischen Umsetzung aller Anforderungspakete sehr lange ist; Wahrscheinlichkeit: mittel, aufgrund der bereits vorgesehenen unterschiedlichen Ausbaustufen; Auswirkungen: Verfügbarkeit des ÖPNV-Gesamtsystems und des ÖPNV-Taxi-Angebots könnten sich verzögern.

M1-R2: Die Mobilitätsplattform könnte von den Nutzern (Fahrgästen, Verkehrs- Taxi- und Mietwagenunternehmen) nicht angenommen werden, da die digitalen Schnittstellen (Apps) nicht den jeweiligen Anforderungen genügen könnten; Wahrscheinlichkeit: mittel, aufgrund der permanenten Begleitung des Entwicklungsprozesses durch fest eingerichtete Projektpartnergruppen; Auswirkungen: eine überhohe Belastung der Mobilitätszentralen und das Ausbleiben der erwarteten Fahrgastzahlen könnten die Folgen sein.

M3-R1: Die erweiterten moobil+-Linien könnten von den Fahrgästen nicht angenommen werden, da das neue Angebot nicht dem Bedarf entsprechen könnte; Wahrscheinlichkeit mittel, da nur die sich als erfolgreich abzeichnenden Linie erweitert werden; Auswirkungen: erwartete Fahrgastzahlen könnten ausbleiben, es könnte eine Rufschädigung des moobil+-Angebots eintreten.

M4-R1: Es könnten zu wenige Ressourcen der Taxi- und Mietwagenunternehmen für das ÖPNV-Taxi-Angebot zur Verfügung stehen, wenn sich zu wenige Unternehmen an der digitalen Taxi-Börse beteiligen würden; Wahrscheinlichkeit hoch, da es sich um ein völlig neues Angebot für die Branche handelt; Auswirkungen: die Betriebskosten könnten durch notwendige permanente Bestellungen von Taxi-Leistungen deutlich ansteigen und der Erfolg des ÖPNV-Taxi-Angebots könnte unter den Erwartungen bleiben, da ggf. zu wenig Fahrzeuge zur Verfügung stehen würden, um den Bedarf zu decken.

Elemente des Risikomanagements:

Risikoerkennung: SWOT-Analyse, Nutzung des "Pre-Mortem"-Ansatzes in regelmäßigen Abständen.

Einrichtung eines digitalen Risiko- und Chancen Forums, in dem von allen Teammitglieder und von Mitgliedern der Projektpartnergruppen zu allen Themen uneingeschränkt Risiken und Chancen benannt werden können und zeitnahe Auswertung der Beiträge im Forum durch die Projektleitung.

Führen einer Risiko- und Chancenliste.

Risikoanalyse: Führen einer Risikomatrix; permanente Bewertung der Risiken in Jour-Fixe-Besprechungen; Führen und Aktualisieren von Entscheidungsbäumen.

Risikovermeidung und -verminderung: Einrichtung von Projektpartnergruppen (Fahrgastgruppen, Verkehrsunternehmen-Gruppe, Bürgermeister-Gruppe, Betriebs-Gruppe);

Durchführung von Fokusgruppeninterviews und Pretests mit den Projektpartnergruppen;

permanente Evaluation der Projektergebnisse durch wissenschaftliche Begleitung und Ableitung geeigneter Maßnahmen zum Erreichen der Projektziele und zur Risikovermeidung und -verminderung.

Aktive Akzeptanz: Einplanen von Zeit- und Ressource-Puffern bei der fortlaufenden Projektplanung;

iteratives Vorgehen: ständige Überprüfung der aktuellen Gegebenheiten, Neubewertung und ggf. Anpassung der Maßnahmen zur Risikobewältigung.

4. Finanzplan/Vorkalkulation

4.1. Gesamt-Finanzierungsplan

Bitte beachten Sie die Förderhöchstsumme von 30 Mio. € sowie die spezifischen Förderhöchstsummen in den jeweiligen Maßnahmenbereichen pro Skizzeneinreicher:

- Maßnahmenbereich „Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität“ 10 Mio. €,
- Maßnahmenbereich „Entwicklung attraktiver Tarife“ 15 Mio. €,

- Maßnahmenbereich „Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen“ 15 Mio. €,
- weitere Maßnahmen, die auf eine nachweisbare Stärkung des ÖPNV abzielen und damit zu einer nachhaltigen Mobilitätswende beitragen, 5 Mio. €.

Geschätzte Gesamtausgaben (€)	17.340.395,00
Geschätzte Eigenmittel (€)	3.231.879,00
Geschätzte Mittel Dritter/ Einnahmen (€)	1.181.000,00
Geschätzte Zuwendung/ Gesamtfördersumme (€)	12.927.515,00
Geschätzte Förderquote (in %)	80
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität“ (€)	7.636.395,00
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Entwicklung attraktiver Tarife“ (€)	2.049.350,00
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen“ (€)	7.110.300,00
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Weitere Maßnahmen“ (€)	544.350,00

4.2. Jahresfinanzierungspläne

	2021	2022	2023	2024	2025
Geschätzte Gesamtausgaben (€)	297.017,00	8.104.777,00	4.483.363,00	4.455.238,00	
Geschätzte Eigenmittel (€)	43.803,00	1.564.355,00	814.673,00	809.048,00	
Geschätzte Mittel Dritter/Einnahmen (€)	78.000,00	283.000,00	410.000,00	410.000,00	
Geschätzte Zuwendung/ Gesamtfördersumme (€)	175.213,00	6.257.422,00	3.258.690,00	3.236.190,00	
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Verbesserung der Angebots und Betriebsqualität“ (€)	164.400,00	1.846.394,00	2.819.363,00	2.806.238,00	
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Entwicklung attraktiver Tarife“ (€)	61.467,00	465.683,00	761.100,00	761.100,00	

Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Vernetzung von Auskunftssystemen und Betriebssystemen“ (€)	45.100,00	5.415.600,00	829.800,00	819.800,00	
Geschätzte Ausgaben im Maßnahmenbereich „Weitere Maßnahmen“ (€)	26.050,00	377.100,00	73.100,00	68.100,00	

Hinweis: Soweit für ein Jahr keine Mittel geplant sind, befüllen Sie die entsprechende Zelle bitte mit „0“.

4.3. Ausgaben und Mittel

Bitte erläutern Sie die Grundlagen der geschätzten Ausgaben, Eigenmittel, Einnahmen und Mittel Dritter.

Die geschätzten Ausgaben basieren auf der Summe der geschätzten Ausgaben zur Durchführung aller nötigen Untermaßnahmen. Die größten Posten sind hierbei: einmalige Anschaffungskosten Mobilitätsplattform: 1,5 Mio. €; laufende jährliche Kosten Hosting/Wartung/Hotline für Mobilitätsplattform: 225.000 €; einmalige Anschaffungskosten WLAN für alle Fahrzeuge: 535.900,- €; einmalige Anschaffungskosten für Fahrgastzählsystem: 1,3 Mio. €; einmalige Anschaffungskosten für dynamisches Fahrgastinformationssystem: 1,34 Mio. €; zusätzliche Betriebskosten auf Basis der Erweiterung des moobil+-Angebots bis Ende 2024: 2,3 Mio €; Betriebskosten für die neue Linie CLP-VEC bis Ende 2024: 1,9 Mio. €; Betriebskosten ÖPNV-Taxi bis Ende 2024: 2,3 Mio.€; Ausgleich Tarifierungsverluste bis Ende 2024: 1,8 Mio. €.

Die Eigenmittel ergeben sich aus den geschätzten Gesamtausgaben in den Jahren 2021 bis 2024 abzüglich der erwarteten Zuwendungen und der geschätzten Mittel Dritter. Die geschätzten Mittel Dritter ergeben sich aus den erwarteten Fahrgeldeinnahmen für die erweiterten moobil+-Linien, die neue Linie CLP-VEC und das ÖPNV-Taxi. Für das Teilprojekt zur Realisierung des ÖPNV-Taxi stehen noch 156.000,- € aus einer Förderung durch das Bundeslandwirtschaftsministerium zur Verfügung. Für die neue Linie CLP-VEC wird mit einer Förderung durch die Landesnahverkehrsgesellschaft von rund 40 % der Betriebskosten gerechnet.

5. Sonstige Anmerkungen

Sollten Sie weitere für den Auswahlprozess relevante Anmerkungen und Hinweise haben, die Sie in den bisherigen Feldern und zugehörigen Anlagen nicht darstellen konnten, teilen Sie diese bitte an dieser Stelle kurz mit.

Wie im Gesamtkonzept beschrieben, ist es den Landkreisen sehr wichtig, die Wirkungen der durchgeführten Maßnahmen auf die Meinungen und das Mobilitätsverhalten der Einwohner in den Landkreisen zu evaluieren. Als Grundlage hierfür ist u.a. eine entsprechende Haushaltsbefragung in beiden Landkreisen unmittelbar vor Projektbeginn geplant, um dann im weiteren Projektverlauf die Wirkungen der Maßnahmen erkennen zu können. Zur Evaluierung wird eine wissenschaftliche Einrichtung von den Landkreisen beauftragt werden, die ihre Arbeiten mit der vom Projektträger zentral organisierten Stelle abstimmen wird.

6. Datenschutz

- Bitte **bestätigen** Sie, dass soweit im Rahmen der Skizzeneinreichung personenbezogene Daten von Beschäftigten des Einreichenden oder sonstigen natürlichen Personen enthalten sind, diese dem folgenden Datenschutzhinweisen entsprechend informiert und deren Einverständnis eingeholt wurde.

Mit Einreichung Ihrer Skizze für die Förderung Ihres ÖPNV-Modellprojekts haben Sie uns zahlreiche Informationen übermittelt, insbesondere auch die Kontaktdaten Ihrer Ansprechpartner*in und/oder einer von Ihnen bevollmächtigten Person. Diese Informationen bzw. Daten sind zur Bearbeitung Ihrer Interessenbekundung im erhobenen Umfang erforderlich und werden von uns ausschließlich zu diesem Zweck und zur Erstellung anonymisierter Statistiken verarbeitet. Rechtsgrundlage ist Artikel 6 Absatz 1 Bst. e) DSGVO i. V. m. § 3 Bundesdatenschutzgesetz und der Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über die Förderung von Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV vom 12.01.2021.

Ihre Daten werden von uns als Projektträger ggfs. an andere Stellen weitergegeben, soweit dies zum Zwecke der Bearbeitung Ihrer Interessenbekundung einschließlich Rechnungsprüfung erforderlich ist; insbesondere erklären Sie sich damit einverstanden, dass die Skizze im Auswahlverfahren für die Diskussion sowie fachliche Bewertung der Förderfähigkeit gegebenenfalls auch externen, zur Vertraulichkeit verpflichteten Gutachtern, wie der PD - Berater der öffentlichen Hand GmbH, vorgelegt wird. Ihre Daten werden gelöscht, sobald die maßgeblichen Aufbewahrungsfristen abgelaufen sind (hier: 5 Jahre nach Abschluss des Auswahl- bzw. Zuwendungsverfahrens). Sie können die Einwilligung für die Zukunft gegenüber der verantwortlichen Stelle widerrufen.

Ihre Datenschutzrechte finden Sie in den Artikel 15 ff. EU-Datenschutz-Grundverordnung. Danach haben Sie als Ansprechpartner*in insbesondere das Recht auf Auskunft über Ihre Daten sowie ggf. auf deren Berichtigung bzw. auf Einschränkung ihrer Verarbeitung und auf fristgerechte Löschung. Die datenschutzrechtlich verantwortliche Stelle im BAG ist das Team ÖPNV (Telefon: 0221/5776-5999, Fax: 0221/5776-1777, E-Mail: OPNV-Modellprojekte@bag.bund.de). Den behördlichen Datenschutzbeauftragten erreichen Sie unter datenschutz@bag.bund.de. Zuständige Aufsichtsbehörde für das BAG ist der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit (BfDI), Graurheindorfer Straße 153, 53117 Bonn, Telefon + 49 (0)228 / 99 77 99 - 0, Telefax + 49 (0)228 / 99 77 99 - 550, www.bfdi.de.

7. Anlagen

Es ist erforderlich, dass Sie einen Zeitplan hochladen, entweder unter Verwendung der Musteranlage oder als PDF:

- **Anlage zu 3.2** „Zeitplan“

Sowie, soweit benötigt, die unter <http://antrag-gbbmvi.bund.de/> bereitgestellten Anlagen:

- **Anlage zu 2.3.A** „Weitere Teilprojekte“
- **Anlage zu 2.4** „Weitere Maßnahmen“
- **Anlage zu 3.3** „Weitere Verbundpartner/innen und Beteiligte“

Sowie gegebenenfalls zusätzlich:

- **Anlage zu 2.3.B** „Wirkungslogik der Teilprojekte“

Hinweis: Nur wenn alle erforderlichen Anlagen als Ergänzung zu diesem Formular über das eService-Portal erfolgreich hochgeladen wurden, ist Ihre Skizze wirksam eingereicht.

8. Unterschrift

Die Unterschrift für diese Skizzeneinreichung ist auf dem Kontrollformular zu leisten, das im eService-Portal unter <http://antrag-gbbmvi.bund.de/> zum Download zur Verfügung steht.

Das unterschriebene Kontrollformular ist als Anlage mit der Skizzeneinreichung über das eService-Portal an das Bundesamt für Güterverkehr zu übermitteln.

Hinweis: Nur mit Unterschrift auf dem Kontrollformular ist Ihre Skizze wirksam eingereicht.