

# Anlage 1

## Hintergrund

Der Nahverkehrsplan (NVP) zeigt als Rahmenplan die strategische Ausrichtung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Cloppenburg für die nächsten fünf Jahre auf. Der NVP wird durch den jeweils zuständigen Aufgabenträger erstellt. Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV in seinem Gebiet ist der Landkreis Cloppenburg. Die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt in der Verantwortung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) als Aufgabenträgerin. Da der Schienenverkehr im Landkreis ein wesentliches Element des ÖPNV darstellt, werden auch Aussagen und Kenndaten des SPNV-Angebots aufgeführt, um so das Gesamtangebot darstellen zu können.

Die wesentliche Basis für den NVP 2024 stellt der NVP 2022 dar. Die Inhalte des NVP 2022 sind im Jahr 2022 ins Anhörungsverfahren gegangen; allerdings erfolgte keine Veröffentlichung des konkreten Plans. Da der NVP 2024 nun veröffentlicht werden und als offizielle Planungsvorgabe für den ÖPNV des Landkreises die nächsten fünf Jahre dienen soll, sollen nachfolgend die wesentlichen Neuerungen des NVP im Vergleich zur letzten veröffentlichten, offiziellen Fortschreibung des NVP, nämlich der ersten Fortschreibung des NVP 2018 im Jahr 2019 dargestellt werden.

## Inhalt des NVP

Im Einzelnen gliedert sich der Nahverkehrsplan 2024 in folgende Kapitel, wie sie bereits im NVP 2018 vorgesehen waren:

- Die Bestandsaufnahme (Kap. 2) stellt die relevanten rechtlichen, planerischen und strukturellen Rahmenbedingungen, sowie die Kenndaten und Entwicklungen des ÖPNV im Landkreis Cloppenburg in komprimierter Form dar.
- Mit den Zielen und Leitlinien zur Umsetzung (Kap.3) legt der Landkreis Cloppenburg als Aufgabenträger auf Basis des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG, Grundsätze und Ziele § 2 (4)) die Ausrichtung des ÖPNV fest. Ziele und Leitlinien bilden den strategischen Orientierungsrahmen für die Ausgestaltung des Anforderungsprofils.
- Das Anforderungsprofil (Kap.4) definiert die handlungs- und maßnahmenbezogenen Mindestanforderungen und Qualitätsstandards des ÖPNV und setzt damit konkrete Zielvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV-Angebots.
- In der Mängel-Chancen-Analyse (Kap.5) werden der Bestand des Angebots und die vorhandenen organisatorischen Strukturen im ÖPNV unter Beachtung des Anforderungsprofils bewertet. Positive Befunde („Chancen“) gilt es zu erhalten bzw. zu fördern, identifizierte Defizite („Mängel“) sollen im Rahmen der Handlungsmöglichkeiten durch Maßnahmen zielgerichtet reduziert werden. Die Mängel-Chancen-Analyse ist damit die Grundlage für das Maßnahmenkonzept.
- Das Maßnahmenkonzept (Kap.6) beschreibt die konkreten Handlungsansätze zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes. Die Maßnahmen beziehen sich auf alle fachlichen Aspekte des NVP.

- Die Maßnahmenplanung (Kap.7) dient dazu, auf das weitere Vorgehen hinsichtlich der dargestellten Maßnahmen hinzuweisen.
- Abschließend wird im NVP auf das Beteiligungs- und Anhörungsverfahren eingegangen.

## **Weiterentwicklung des NVP 2024**

### **1. Aktualisierung Tabellen und Übersichten**

Die im NVP enthaltenen Tabellen und Übersichten wurden auf den aktuellen Stand gebracht.

### **2. Darstellung der permanenten Aufgaben des ÖPNV-Bereichs**

Zur konkreten Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben und zur Realisierung der politischen Zielsetzungen des Landkreises sind vom ÖPNV-Bereich verschiedene, auf Dauer angelegte Aufgaben wahrzunehmen, die im NVP 2024 als permanente Prozesse und fester Bestandteil der Organisationsstruktur dargestellt werden. Hierzu gehören:

- a. Erhalt und Weiterentwicklung des Nahverkehrsangebots mit den Punkten
  - i. Prüfung der internen Leistungsfähigkeit
  - ii. Beobachtung der Nachfrageentwicklung und des Mobilitätsverhaltens
  - iii. Prüfung zur Entwicklung von Regionallinien
  - iv. Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität
- b. Umsetzung der besonderen Anforderungen des auf den Schulverkehr ausgerichteten ÖPNV
- c. Zusammenarbeit mit allen für den ÖPNV relevanten Stellen
- d. Sachgerechter Einsatz finanzieller Mittel für den ÖPNV
- e. Fahrgastinformation und Marketing
- f. Betrieb des unter der Regie des Landkreises stehenden Verkehrsangebote (aktuell moobil+-Rufbuslinien und Linie OM1) mit den Punkten
  - i. Beobachtung der Nachfrageentwicklung
  - ii. Entwicklung von Informations- und Marketingmaßnahmen
  - iii. Durchführung Mystery-Shopping-Aktionen
  - iv. kontinuierliche Verbesserungen Buchungs- und Dispositionssystem
- g. Haltestellenmanagement
- h. Umsetzung Linienbündelungskonzept und ggf. Einleitung der Fortschreibung des NVP bei Änderungen.

### **3. Aktualisierung des ÖPNV-Bestandsangebots**

Das aktuelle ÖPNV-Bestandsangebot mit seinen verschiedenen Komponenten (u.a. ÖPNV-Infrastruktur, Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit, Tarif und Vertrieb, Nachfrage, Finanzierung) wird dargestellt.

#### **Linie OM1**

Eine wichtige Neuerung stellt die Linie OM1 zwischen Cloppenburg und Vechta (seit 01.12.2023) dar. Die beiden Landkreise Cloppenburg und Vechta haben mit dieser Linie eine schnelle, modern ausgestattete und barrierefreie ÖPNV-Linie zwischen ihren beiden Kreisstädten Cloppenburg und Vechta eingerichtet. Eine Besonderheit dieser Verbindung

besteht darin, dass sie den Status einer landesbedeutsamen Buslinie des Landes Niedersachsen erreicht hat. Dementsprechend handelt es sich bei der neuen Linie um eine ÖPNV-Verbindung entsprechend der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Linie OM1 und der entsprechend entwickelte Linienfahrplan, der unter Berücksichtigung der Vorgaben der Förderrichtlinie für landesbedeutsame Buslinien entstanden ist, sind mit besonderen Anforderungen verbunden. Dazu gehört u.a. eine hohe Reisegeschwindigkeit, ein geringer Umwegfaktor, ausgedehnte Betriebszeiten und ein ganzjähriges Angebot im Stundentakt.

### **moobil+-Rufbuslinien**

Zur Darstellung des aktuellen Bestandsangebots gehören auch die neu eingeführten moobil+-Rufbuslinien: Im Landkreis Cloppenburg wurde am 01.06.2020<sup>1</sup> unter der Bezeichnung „moobil+“ ein neues Rufbus-Angebot mit zunächst 14 Kleinbussen auf 13 Rufbuslinien eingeführt.

Die Einführung des moobil+-Angebots wurde von 2020 bis Ende des ersten Quartals 2023 vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH (ILS) in Zusammenarbeit mit der Planer Societät Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner wissenschaftlich begleitet. Im Endbericht der wissenschaftlichen Arbeit wird folgendes Fazit (Auszug) gezogen: „Aus wissenschaftlicher Sicht ist zu empfehlen, moobil+ weiterzuentwickeln und die empfohlenen Verbesserungen Schritt für Schritt umzusetzen“.

Da sich die Fahrgastzahlen trotz anfänglicher Probleme durch die Corona-Pandemie kontinuierlich nach oben entwickelt haben (– in den beiden Jahren 2022 und 2023 stiegen die Fahrgastzahlen jeweils um rund 100% –) beschloss der Landkreis zusammen mit 12 der 13 Städte und Gemeinden im Landkreis das moobil+-Angebot in einen langfristig angelegten Regelbetrieb (Laufzeit bis 31.03.2029 mit der Option zur Verlängerung um weitere 5 Jahre) zu überführen; nur die Linie M01 (Saterland) wurde mangels Einverständnis hinsichtlich der Finanzierung des Angebots eingestellt.

### **Einführung neuer moobil+-Linien für die Stadt Cloppenburg mit Stadtbus-Charakter**

Auf Wunsch der Stadt Cloppenburg wird ab dem 01.10.2024 das moobil+-Angebot um vier neue moobil+-Rufbuslinien (C-Linien) erweitert, die ausschließlich innerhalb der Stadt Cloppenburg verkehren und die Funktion eines Stadtbusses einnehmen werden.

### **Mit den moobil+-Linien verbundene Beförderungszwecke:**

- a. Innergemeindliche und übergemeindliche Verkehre teils bis hin zum Stadtbus
- b. Anbindung der Ortskerne an die Kreisstadt oder die nächste Stadt und an benachbarte Gemeinden
- c. Teilweise Anbindung der Ortskerne an nahegelegene Ziele außerhalb des Landkreises

---

<sup>1</sup> Pandemiebedingt konnte der zunächst geplante Starttermin am 1. April 2020 nicht eingehalten werden.

#### **4. Ziele**

**Folgende Ziele sind unverändert geblieben:**

**Verlagerung des Modalsplits (Z1):** Ein öffentliches Mobilitätssystem soll zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel und Fahrradverkehr beitragen.

**Nahversorgung (Z2):** Auf Basis der wirtschaftlichen Machbarkeit sollen alle Einwohnerinnen und Einwohner und alle Besucherinnen und Besucher im Landkreis Cloppenburg entsprechend ihren Bedürfnissen sich selbst versorgen, ihre Ausbildungs- und Arbeitsstätte erreichen, wichtige Institutionen, Freizeiteinrichtungen und Orte von öffentlichem Interesse aufsuchen und am wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben in ihrer Stadt oder Gemeinde und im Landkreis teilnehmen können.

**Verbesserung der Standortqualität (Z3):** Mit einem guten Mobilitätssystem soll der Landkreis Cloppenburg und dessen Städte und Gemeinden für Handel und Gewerbe, Wohnen und Tourismus gleichermaßen attraktiv sein und in der jeweiligen Standortqualität gestärkt werden.

**Demografischer Wandel (Z4):** Das Mobilitätssystem soll die besonderen Herausforderungen des demografischen Wandels mit einer alternden Bevölkerung und ihren Mobilitätsansprüchen mitberücksichtigen.

**Erreichbarkeit der nächstgelegenen Zentren (Z5):** Alle im Landkreis lebenden Personen sollen einen Bahnhof, ihr Ortszentrum, die Kreisstadt Cloppenburg sowie die für sie nächstgelegene Stadt im Landkreis Cloppenburg (Cloppenburg, Lönigen oder Friesoythe) und die Oberzentren (Oldenburg, Osnabrück) erreichen können.

**Linienbündelung (Z7):** 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 durchzuführen.

**Ziel Z6 wurde fortgeschrieben/angepasst:**

**Ziel Verwendung der Mittel entsprechend § 7a, §7b und des NNVG (Z6):** Das Ziel wurde dahingehend konkretisiert, dass die dem Landkreis Cloppenburg zustehenden Mittel entsprechend § 7b NNVG insbesondere für den Betrieb des moobil+-Rufbussystems und der landesbedeutsamen Buslinie OM1 verwendet werden sollen.

**Die folgenden Ziele wurden neu eingeführt:**

**Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vechta (Z8):** Unter der Dachmarke „Oldenburger Münsterland“ soll der ÖPNV in den beiden Landkreisen Cloppenburg und Vechta nach dem Vorbild der bereits gemeinsam realisierten Linie OM1 weiter ausgebaut werden.

**Aktiver Beitrag zur Schaffung eines starken Verkehrsangebots in der Weser-Ems-Region (Z9):** Es soll ein aktiver Beitrag zur Schaffung eines integrierten, attraktiven und effizienten überregionalen Verkehrsangebots in der Weser-Ems-Region geleistet werden. Damit sollen u.a. auch die Voraussetzungen und Möglichkeiten zur Reaktivierung der im Gebiet des Landkreises verlaufenden Bahnstrecken verbessert werden.

**Erreichbarkeit der nächstgelegenen Gemeinden (Z10):** Alle im Landkreis lebenden Personen sollen mit moobil+ bei entsprechender finanzieller Beteiligung ihrer Gemeinde und im Einvernehmen mit dieser neben ihrem Ortszentrum auch die Zentren benachbarter Gemeinden erreichen können.

## **5. Leitlinien**

**Folgende Leitlinien sind unverändert geblieben:**

**Langfristige Finanzierbarkeit (L1):** Wenn der Landkreis in eigener Regie neue Mobilitätsangebote einführt (gemeinwirtschaftliche Verkehre), werden dies nur solche Angebote sein, die auch längerfristig finanzierbar sind.

**Schaffung der Grundlagen (L3):** Bei der Realisierung neuer Mobilitätsangebote in eigener Regie trägt der Landkreis die Verantwortung für die Schaffung, Aufrechterhaltung und Aktualisierung der nötigen vertraglichen Grundlagen, des Marketings und der nötigen Rahmenkomponenten des ÖPNV (wenn nötig z.B. Mobilitätszentrale, EDV-Systeme etc.). Bei der Umsetzung von Marketingmaßnahmen wird er von den Städten und Gemeinden auf ihrem Gebiet unterstützt.

**Verantwortung als Aufgabenträger (L4):** Der Landkreis trägt die Verantwortung dafür, dass die vom Land Niedersachsen für den ÖPNV im Landkreis Cloppenburg zur Verfügung gestellten Mittel entsprechend dem Bedarf abgerufen und eingesetzt werden. In diesem Zusammenhang trägt er auch die Verantwortung zur Schaffung der hierzu nötigen Grundlagen (z.B. Nahverkehrsplan).

**Bestellung von Verkehrsleistungen (L5):** Bei der Realisierung neuer Mobilitätsangebote in eigener Regie übernimmt der Landkreis in Absprache mit den Städten und Gemeinden die Bestellung aller Verkehrsdienstleistungen für die regionalen und innergemeindlichen Verkehre im Rahmen der rechtlichen Gegebenheiten.

**Drittnutzerfinanzierung (L6):** Zur Finanzierung der Verkehrsleistungen werden grundsätzlich Kooperationen mit allen Stellen angestrebt, die Nutznießende des ÖPNV sind und von der Beförderung von Reisenden zu ihnen mit profitieren (Stichwort „Drittnutzerfinanzierung“).

**Orientierung am Bedarf (L8):** Das Bedienungsangebot des ÖPNV soll sich nach den tatsächlichen Bedürfnissen der Bevölkerung, den raumstrukturellen Erfordernissen im Landkreis Cloppenburg und den Möglichkeiten der Finanzierung durch Land, Landkreis, Städte und Gemeinden und ggf. Dritte richten.

**Erscheinungsbild (L10):** Unabhängig davon, ob es sich um regionalen oder innergemeindlichen Verkehr handelt, sollen das Erscheinungsbild und die Handhabung der

Komponenten des ÖPNV nach außen hin einheitlich sein. Dies betrifft alle Komponenten des ÖPNV, insbesondere die Corporate Identity und die Nutzerschnittstellen.

**Nutzbarkeit (L11):** Das ÖPNV-Angebot soll für die Fahrgäste attraktiv, leicht nutzbar sowie barrierefrei sein.

**Besondere Mobilitätsbedürfnisse (L12):** Die besonderen Mobilitätsbedürfnisse für Handel, Gewerbe und Tourismus sollen bei der Gestaltung des ÖPNV berücksichtigt werden. Die dafür nötigen Verkehre sollen Bestandteil des landkreisweit einheitlichen Mobilitätssystems sein. Spezielle, auf eine Stelle zugeschnittene Verkehre (Stichwort „Werksverkehre“) werden unter Regie des Landkreises nur dann eingeführt, wenn ein allgemeines Interesse des Landkreises oder einer Stadt oder Gemeinde besteht oder eine entsprechende Gegenfinanzierung durch die betreffende Stelle gewährleistet ist (siehe dazu auch L6).

**Bedienungsangebot (L13):** Das Bedienungsangebot des ÖPNV orientiert sich an definierten Qualitätsstandards (Nahverkehrsplan).

**E-Bikes als Komponente des ÖPNV (L14):** Im Rahmen des vom Landkreis geförderten ÖPNV werden der Einsatz von Fahrzeugen auf konzessionierten Strecken und das Fahrradfahren als gleichwertige Verkehrsangebote gesehen. Hierbei soll insbesondere die Nutzung von E-Bikes als Komponente des ÖPNV gefördert werden. Die Organisation des ÖPNV soll einen intermodalen Verkehr mit diesen Angeboten ermöglichen.

**Schonung der Ressourcen (L15):** Die zur Erbringung der Verkehrsdienstleistungen eingesetzten Ressourcen sollen in ihrer Art und Nutzung effizient und umweltschonend sein. Dies betrifft die Verkehrsmittel und die Organisation der Dienstleistung.

**Tarif und Vertrieb (L17):** Für den kompletten ÖPNV im Landkreis Cloppenburg und den SPNV auf dem Gebiet des Landkreises soll in Abhängigkeit vom tatsächlichen Bedarf ein gemeinsamer Tarif und Verfahren für einen gemeinsamen Vertrieb angestrebt werden.

**Folgende Leitlinien wurden fortgeschrieben/angepasst:**

**Kostenverteilung (L2):** Die Leitlinie L2 wurde dahingehend konkretisiert, dass für die unter Regie des Landkreises eingeführten Mobilitätsangebote die entstehenden Kosten sowohl vom Landkreis Cloppenburg als auch von den Städten und Gemeinden des Landkreises getragen werden, wobei der Landkreis die Hauptkosten trägt und die Städte und Gemeinden sich in angemessener Form, insbesondere für rein innergemeindliche Verkehre, beteiligen.

**Grundstruktur (L7):** Leitlinie L7 wurde dahingehend modifiziert, dass der bestehende lokale und auf den Schulverkehr ausgerichtete ÖPNV in seiner Grundstruktur erhalten bleiben soll, allerdings für den Jedermannverkehr noch stärker nutzbar werden soll.

**Ziele außerhalb des Landkreises (L9):** Die Rahmenbedingungen für Fälle, in denen auch Ziele außerhalb des Landkreises von in eigener Regie eingeführten Angeboten angefahren werden, wurden dahingehend konkretisiert, dass solche Ziele dann in Betracht kommen

können, wenn es sich dabei um verkehrlich wichtige Punkte handelt und das Einvernehmen der davon betroffenen Städte und Gemeinden vorliegt.

**Nachfrageorientierung (L16):** Um die Orientierung der ÖPNV-Angebote an die Nachfrage anzupassen und um mögliche Veränderungen von Linienbelastungen und Nutzungsverhalten feststellen zu können, wurde die Leitlinie L16 dahingehend erweitert, dass in regelmäßigen Abständen Mobilitätserhebungen durchgeführt werden sollen.

**Folgende Leitlinien wurden neu eingeführt:**

**Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern (L18):** Die Zusammenarbeit mit benachbarten Aufgabenträgern soll intensiviert werden. Im Vordergrund sollen dabei die Schaffung reibungsloser Übergänge zwischen den unterschiedlichen Verkehrsangeboten in den Landkreisen und die Überprüfung überregionaler ÖPNV-Verbindungen stehen.

**Schaffung eines ÖPNV-Gesamtsystems (L19):** Mit Hilfe eines ÖPNV-Gesamtsystems sollen alle ÖPNV-Angebote im Landkreis (einschließlich SPNV) über die gleichen Nutzerzugänge gebucht und bargeldlos bezahlt werden können. Weiter soll ein solches System für die nötige Anschlussicherung zwischen den verschiedenen ÖPNV-Angeboten sorgen. Damit soll eine deutliche Steigerung der Attraktivität des gesamten ÖPNV im Landkreis Cloppenburg erreicht und damit ein wichtiger Beitrag zum Erfolg auch einzelner ÖPNV-Angebote geleistet werden.

**Einheitliches Tarifsystem innerhalb des Landkreises (L20):** Innerhalb des Landkreises Cloppenburg soll für alle ÖPNV-Angebote ein einheitliches Tarifsystem angestrebt werden. Dabei soll eine kreisweite Anwendung des moobil+-Tarifs priorisiert werden.

**Einheitliches Tarifsystem mit Landkreis Vechta (L21):** Gemeinsam mit dem Landkreis Vechta soll angestrebt werden, dass ein für den Landkreis Cloppenburg gültiges einheitliches Tarifsystem auch im Landkreis Vechta Anwendung finden kann. Dabei soll die Anwendung des moobil+-Tarifs als einheitliches Tarifsystem über die Kreisgrenzen hinweg priorisiert werden.

**Verfügbarkeit fundierter Informationen über das Mobilitätsverhalten (L22):** Dem Landkreis Cloppenburg sollen fundierte Informationen über das Mobilitätsverhalten seiner Einwohner vorliegen. Die Informationen sollen in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden.

**Kontinuierliche Optimierung des moobil+-Angebots und Betriebs (L23):** Das moobil+-Angebot und der moobil+-Betrieb sollen hinsichtlich der Möglichkeiten zur Qualitätsverbesserung und zur Steigerung der Fahrgastzahlen kontinuierlich überwacht und weiterentwickelt werden (Konkretisierung der bereits bestehenden Leitlinie L16).

**Systematische Planung und Überführung einzelner in gebündelte Linienkonzessionen (L24):** Um das Ziel der Linienbündelung zu erreichen, soll die Überführung einzelner Linienkonzessionen in eine gebündelte Genehmigungserteilung im Rahmen eines eigen- oder gemeinwirtschaftlichen Wettbewerbs im Rahmen einer systematischen Planung erfolgen.

**Kontinuierliche Weiterentwicklung des Haltestellenausbaus (L25):** Das bereits aufgelegte Haltestellenprogramm soll an die permanente Fortschreibung der Haltestellenliste, für die vollständige Barrierefreiheit gewährleistet werden soll (so genannte „Positivliste“, siehe Anlage

1), kontinuierlich angepasst werden. Jede Haltestelle soll der zu ihrer tatsächlichen Fahrgast-Frequenz passenden Haltestellenkategorie zugeordnet und dementsprechend weiter ausgebaut und ausgestattet werden.

**Einsatz von Informationen auf Echtzeitbasis (Dynamische Fahrgastinformationen) (L26):** Wo dies möglich ist, soll die digitale Organisation von ÖPNV-Fahrten auf Echtzeitbasis bezogen auf ÖPNV und SPNV beruhen. Weiter sollen Fahrgäste darin unterstützt werden, sich mit Hilfe dynamischer Fahrgastinformationen (DFI) permanent über die Fahrplanlage der für sie relevanten Verkehrsangebote und deren Anschlussbeziehungen auf Echtzeitbasis zu informieren.

**Einsatz alternativer Antriebsformen (L27):** Der Einsatz von Fahrzeugen im ÖPNV mit alternativen Antriebsformen (z.B. Hybrid-, Elektro oder Wasserstoff-Antrieb) soll grundsätzlich angestrebt werden. Dabei sind insbesondere die rechtlichen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten zu beachten (Clean Vehicles Directive (CVD) der EU, die entsprechende Bundesgesetzgebung und diesbezügliche Vereinbarungen des Landes Niedersachsen).

## **6. Fortschreibung des Anforderungsprofils**

Die mit dem ÖPNV verbundenen Ziele und Leitlinien werden im Anforderungsprofil konkretisiert und operationalisiert. Das Anforderungsprofil enthält damit die handlungsorientierten Zielsetzungen für die Gestaltung der Netz- und Linienstruktur, die Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung sowie die Qualitätsstandards des ÖPNV.

Im NVP 2024 wurde das Anforderungsprofil entsprechend den modifizierten und neu definierten Zielen und Leitlinien und entsprechend den Erweiterungen des ÖPNV-Angebots im Landkreis Cloppenburg fortgeschrieben:

### **Festlegung besonderer Anforderungen bei der zukünftigen Verknüpfung von ÖPNV-Angeboten:**

- a. Wahrnehmbarkeit der Angebote als ein aufeinander abgestimmtes Gesamtangebot.
- b. Verfügbarkeit einer einheitlichen Nutzerschnittstelle für alle ÖPNV-Angebote.
- c. Automatische Organisation von aufeinander folgenden ÖPNV-Angeboten einschl. Einleitung von Maßnahmen zur Anschlusssicherung.
- d. Einheitliches Verfahren zur Entgegennahme von Beschwerden und Verbesserungsvorschlägen.

**Anpassung der zeitlichen Verfügbarkeit von ÖPNV-Angeboten:** Die zeitliche Verfügbarkeit der ÖPNV-Angebote (Betriebszeit sowie Anzahl und Regelmäßigkeit der ÖV-Fahrten) wurde an die aktuellen Gegebenheiten angepasst.

**Festlegung von Vorgaben hinsichtlich der Antriebsart der Fahrzeuge:** Es wurden Festlegungen zum Erreichen einer nachhaltigen Mobilität im ÖPNV getroffen: Einsatz möglichst emissionsfreier Fahrzeuge unter Einhaltung der entsprechenden EU-Vorgaben



(Clean-Vehicles-Directive, CVD) der Bundesgesetzgebung (Saubere-Straßenfahrzeuge-Beschaffungsgesetz) und der Branchenvereinbarungen des Landes Niedersachsen.

**Aufstellen von Anforderungen hinsichtlich dynamischer Fahrgastinformationen (DFI):**

Eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) soll Fahrgäste im ÖPNV über die aktuell angebotenen Fahrtmöglichkeiten auf Echtzeitbasis informieren.

**Erweiterung der Anforderungen hinsichtlich Fahrpersonal:** Hier u.a. Festlegung des von einem Fahrer zu beherrschenden Sprachniveaus (mindestens „B1“).

**Keine eigenen Festlegungen mehr im NVP hinsichtlich maximal zumutbarer Beförderungs- und Wartezeiten für Schüler:** Entsprechende Festlegungen sind Inhalt der Schülerbeförderungssatzung und werden zukünftig nicht auch noch im NVP aufgeführt. Davon unbenommen bleibt die Anforderung bestehen, dass sich der ÖPNV an diesen Vorgaben auszurichten hat.

**Festlegung von Anforderungen hinsichtlich überregionaler Verbindungen:** Entsprechend dem Bedarf und basierend auf den organisatorischen und finanziellen Möglichkeiten sollen weitere überregionale Verbindungen mit dem Status der landesbedeutsamen Buslinie angestrebt werden.

**Aufstellen von Anforderungen hinsichtlich Linienbündelung:** Verkehrsleistungen sollen entsprechend der vom Landkreis entwickelten Linienbündelung für alle Linien im Bündel gemeinsam erbracht werden. Damit dies zu einem bestimmten Zeitpunkt möglich ist, dürfen die Laufzeiten der Linien im Bündel nicht über den Harmonisierungszeitpunkt hinausgehen.

## **7. Fortschreibung der Mängel-/Chancen-Analyse**

Die Bewertung des Bestands des Angebots und der vorhandenen organisatorischen Strukturen im ÖPNV wurden unter Beachtung des Anforderungsprofils fortgeschrieben. Damit wurde die Grundlage für das neue Maßnahmenkonzept geschaffen.

## **8. Darstellung des aktuellen Standes hinsichtlich der Maßnahmen aus den NVP 2018 und 2022**

Der Stand der Umsetzung der bereits beschlossenen Maßnahmen, wie sie in den NVP 2018 und 2022 aufgeführt sind, wurde dargestellt: Ein großer Teil der Maßnahmen kann als abgeschlossen gelten, manche Maßnahmen gehören mittlerweile zu den permanenten Aufgaben des ÖPNV-Bereichs, andere konnten bisher nur zum Teil oder noch gar nicht umgesetzt werden und werden fortgeführt. Ein kleiner Teil der Maßnahmen hat sich dadurch erledigt, indem sich die Rahmenbedingungen derart verändert haben, dass sie nicht mehr relevant sind.

## **9. Beschreibung der geplanten Maßnahmen**

Die Hintergründe und Inhalte der zu erledigenden einzelnen Maßnahmen, die nicht bereits zum Tätigkeitsfeld der permanenten Aufgaben gehören, werden beschrieben.

#### **Maßnahmen im Themenbereich ÖPNV-Organisationsstruktur:**

- M27: Identifikation gemeinsamer ÖPNV-Themen mit Landkreis Vechta ((wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)
- M28: Entwicklung Organisations- und Entscheidungsstrukturen für intensive Zusammenarbeit mit Landkreis Vechta (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)
- M29: Sondierung grundsätzlicher Kooperationsmöglichkeiten mit benachbarten Aufgabenträgern (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)
- M30: Vertiefung und Ausarbeitung von Kooperationen mit benachbarten Aufgabenträgern (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

#### **Maßnahmen im Themenbereich Netz- und Linienstruktur:**

- M6: Reaktivierung der Bahnstrecken (wird durch neue Maßnahmen konkretisiert, Ursprung NVP 2018)
- M7: Prüfung von Abend-, Freizeit-, und Wochenendverkehren (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)
- M36: Periodische Auswertung moobil+ hinsichtlich Verbesserungen der Fahrpläne (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)
- M39: Systematische Erfolgskontrolle der landesbedeutsamen Linie OM1 (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)
- M40: Prüfung des Bedarfs und der Möglichkeiten für moobil+-Ausweitungen in andere Landkreise (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)
- M74: Prüfung der Einführung des moobil+Taxi-Angebots (neu)

#### **Maßnahmen im Themenbereich Förderung der Intermodalität:**

- M8: Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglichen (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)
- M9: Festlegung Prüfverfahren zur Weiterentwicklung von Bike+Ride (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)
- M10: Festlegung Prüfverfahren zur Weiterentwicklung von Park+Ride (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

#### **Maßnahmen im Themenbereich Haltestellen:**

- M46: Verfahren für einen kontinuierlichen Ausbau der Haltestellen orientiert an der Fahrgast-Frequenz (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

#### **Maßnahmen im Themenbereich Fahrzeuge:**

- M48: Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebsformen (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

#### **Maßnahme im Themenbereich Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit:**

- M15: Vereinheitlichung der Fahrgastinformation (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)
- M16: Weiterentwicklung Mobilitätsplattform für weitere Mobilitätsangebote (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)
- M50: Marketingbegleitung bei Einführung der landesbedeutsamen Buslinie OM1 (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

- M51: Prüfung dynamische Fahrgastinformationen bei der Organisation von Verkehrsangeboten (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)
- M52: Prüfung dynamische Fahrgastinformationen hinsichtlich ihrer Erhebungs- und Anzeigemöglichkeiten (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

#### **Maßnahmen im Themenbereich Tarif und Vertrieb:**

- M17: Erkundung Vertriebskooperation und Anschlussstarif mit der NITAG (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)
- M19: Erkundung ÖPNV-Anschlussfahrten (wird mit M53 fortgeführt, Ursprung NVP 2018)
- M53: Prüfung von Tarif- und Vertriebskooperationen mit benachbarten Aufgabenträgern (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

#### **Maßnahmen im Themenbereich Betriebsablauf:**

- M20: Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

#### **Maßnahmen im Themenbereich Weiterentwicklung der Schulverkehre:**

- M22: Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs im ÖPNV (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)
- M24: Prüfung einer Schulzeitstaffelung und Entwicklung Notfallplan (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

#### **Maßnahmen im Bereich Qualitätssicherung und Beschwerdemanagement:**

- M25: Einführung eines Qualitätsmanagementsystems (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2018)

#### **Maßnahme im Bereich Linienbündelung:**

- M64: Vorbereitung und Durchführung der Ausschreibungen entsprechend Bündelungskonzept (wird fortgesetzt, Ursprung NVP 2022)

#### **Maßnahmen im Bereich überregionale Verbindungen:**

- M66: Prüfung der Machbarkeit weiterer landesbedeutsamer Linien (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)
- M68: Erstellung Projektpläne zur Realisierung der neuen landesbedeutsamen Linien (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)
- M69: Ausgaben- und Finanzierungsplan für neue landesbedeutsame Linien (wird fortgeführt, Ursprung NVP 2022)

#### **Maßnahmen im Themenbereich Schiene-Bus-Grundnetz:**

- M75: Vergabe und Begleitung der Leistungen zur Klärung des juristischen Rahmens und der Förderkulisse für die SBGN-Linien (neu)
- M76: Vergabe und Begleitung der Leistungen zur Realisierung einzelner Linien im SBGN (neu)