kreamobil
gemeinsame Mobilität gestalten

Z I V
Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme

Nahverkehrsplan Landkreis Vechta 2016

Erste Forschreibung

Stand: 25.03.2020

IMPRESSUM

Auftraggeber Landkreis Vechta

Auftragnehmer

kreamobil GmbH

Dipl.-Ing. Horst Benz

Odenwaldstraße 162a

64372 Ober-Ramstadt

ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

Robert-Bosch-Straße 7

64293 Darmstadt

Dr.-Ing. Annette Birgelen

Dr.-Ing. Wolfgang Kittler

Dipl.-Betriebswirtin (FH) Iris Roller

Wyll Skiba

INHALT

1 EINLEITUNG 1

1.1 Anlass der ersten Fortschreibung 2

2 BESTANDSAUFNAHME 5

2.1 Gesetzliche, verkehrspolitische und fachliche Rahmenbedingungen 5

2.2 Strukturelle Rahmenbedingungen 9

2.3 ÖPNV-Organisationsstruktur 17

2.4 ÖPNV-Angebot 19

2.5 ÖPNV-Infrastruktur 31

2.6 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit 36

2.7 ÖPNV-Tarife und Vertrieb 37

2.8 ÖPNV-Nachfrage 39

2.9 Betriebsleistungen und Finanzierung 48

3 LEITBILD UND ZIELE 49

3.1 Rolle und Funktion des ÖPNV 49

3.2 ÖPNV und Kunden 50

3.3 ÖPNV-Nachfrage 50

3.4 ÖPNV und Siedlungsstruktur 51

3.5 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit 51

3.6 ÖPNV und Umwelt 52

3.7 ÖPNV-Organisation 52

3.8 Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV 52

3.9 Verwendung der Mittel entsprechend § 7a und § 7b des NNVG 53

3.10 Linienbündelung 54

4 ANFORDERUNGSPROFIL 56

4.1 Bedeutung des Anforderungsprofils für die Weiterentwicklung des ÖPNV 56

4.2 ÖPNV-Organisationsstruktur 56

4.3 Netz- und Linienstruktur 57

4.4 Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität (B+R, P+R) 58

4.5 Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung 59

4.6 Qualitätsstandards 65

4.7 Anforderungen an Schulverkehre 76

4.8 Qualitätssicherung 77

4.9 Anforderungen an die Barrierefreiheit 78

5 MÄNGEL-CHANCEN-ANALYSE 81

5.1 ÖPNV-Organisationsstruktur 81

5.2 Netz- und Linienstruktur 82

5.3 Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität (B+R, P+R) 84

5.4 ÖPNV-Bedienung 85
5.5 Qualitätsstandards 92

6 MAßNAHMENKONZEPT 105
6.1 ÖPNV-Organisationsstruktur 105
6.2 Liniennetz und Fahrtenangebot 111
6.3 Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität (B+R, P+R) 123
6.4 Haltestellen 123
6.5 Fahrzeuge 131
6.6 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit / Marketing 134
6.7 Tarif und Vertrieb 137
6.8 Betriebsablauf 138
6.9 Schulverkehr 141
6.10 Qualitätssicherung 144
6.11 Barrierefreiheit 146

7 MAßNAHMENWIRKUNGEN UND BEWERTUNG 148
7.1 Allgemeine Tendenzen der Nachfrageentwicklung des ÖPNV im Landkreis Vechta 148
7.2 Bewertung in Bezug auf Leitbild und Ziele des NVP 149
7.3 Verkehrliche Bewertung 153
7.4 Wirtschaftliche Bewertung 165
7.5 Finanzierungsmöglichkeiten 171

8 MAßNAHMENPLAN 173

9 BETEILIGUNGS- UND ANHÖRUNGSVERFAHREN 180

10 ANLAGEN 182

BILDER

Bild 1	Bevölkerungsentwicklung 2000 – 2013 [http://www.regis-online.de]	10
Bild 2	Vergleich Altersstruktur Landkreis Vechta/Deutschland in Prozent (2014)	10
Bild 3	Prozentualer Anteil der Altersklassen je Gemeinde im Landkreis Vechta (2014)	11
Bild 4	Bevölkerungsprognose Landkreis Vechta 2015-2030	11
Bild 5	Anteil der Altersklassen im Landkreis Vechta in den Jahren 2014, 2020 und 2030	12
Bild 6	Bevölkerungszahl in Altersklassen, absolut, im Landkreis Vechta in den Jahren 2014 bis 2030	12
Bild 7	Entwicklung der Schülerzahlen im LK Vechta	13
Bild 8	ÖPNV-Organisationsstruktur Landkreis Vechta	18
Bild 9	Streckenführung und Bahnhöfe/Stationen des SPNV im Landkreis Vechta	20
Bild 10	Liniennetzplan StadtBus Vechta, ohne Linien 605 A – D (Spätverkehr freitags/samstags)	25
Bild 11	Liniennetz Rufbussystem moobil+, Fahrplan 2015	28
Bild 12	Entwicklung der Kundenzahlen von 2013 (Start moobil+) – 2015	42
Bild 13	Entwicklung der Fahrgastzahlen moobil+ im Jahr 2015	42
Bild 14	Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste je Linie im Jahr 2015	43
Bild 15	Anzahl der Fahrgäste je moobil+-Linie im Jahr 2015	44
Bild 16	Besetzungsgrade der moobil+-Linien im Jahr 2015	45
Bild 17	Entwicklung der Besetzungsgrade der moobil+-Linien im Jahr 2015	46
Bild 18	Fahrzeiten/Richtung im Schulverkehr nach Schultypen	102
Bild 19	3-Ebenen-Modell für die Organisation des ÖPNV	106
Bild 20	Handlungsoptionen für die Erweiterung des Platzangebotes	117

TABELLEN

Tabelle 1	Schulen und Schülerzahlen im LK Vechta	15
Tabelle 2	Fahrtenangebot SPNV (Fahrplan 2016)	19
Tabelle 3	Übersicht VGV-Linienverkehr Landkreis Vechta, Fahrplan 2015	22
Tabelle 4	Übersicht einbrechende Verkehre Landkreis Vechta, Fahrplan 2015	23
Tabelle 5	Übersicht Linien StadtBus Vechta, Fahrplan 2015	26
Tabelle 6	Übersicht Linien Rufbussystem moobil+, Fahrplan 2015	28
Tabelle 7	Übersicht Sonderverkehre (Stand 2015)	30
Tabelle 8	Bushaltestellen mit wichtiger Umsteigefunktion im LK Vechta (Fahrplan 2015)	33
Tabelle 9	Park+Ride-Anlagen und Bike+Ride-Anlagen im Landkreis Vechta, 2015	35
Tabelle 10	Tarifliche Kooperationen zwischen Verkehrsträgern im Landkreis Vechta (Stand 2015)	37
Tabelle 11	Nachfrage im SPNV (durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteiger/Tag)	40
Tabelle 12	Nachfrage StadtBus Vechta, Linien 601 – 604	41
Tabelle 13	Nachfrage P+R- und B+R-Plätze-, Auslastung (Hochrechnung Jahresdurchschnitt 2016) und Planungsoptionen (nach Angaben der Städte und Gemeinden)	47
Tabelle 14	Haltestelleneinzugsbereich	60
Tabelle 15	Kenngrößen der Verbindungsqualität	61
Tabelle 16	Haltestellenkategorien	66
Tabelle 17	Mindestausstattung Haltestellen	66
Tabelle 18	Linienverkehre nach Netzebenen	82
Tabelle 19	Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) in der Schulzeit (Fahrplan 2015)	86
Tabelle 20	Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) in der Ferienzeit	87
Tabelle 21	moobil+: Anteil der Fahrten im Jahr 2015, bei denen alle Plätze durch Buchungen belegt sind	89
Tabelle 22	moobil+: Anteil der Fahrten im Jahr 2015, bei denen alle Sitzplätze gebucht sind	90
Tabelle 23	Infrastrukturausstattung der Bushaltestellen an Bahnhöfen und Stationen (2016)	93
Tabelle 24	Wirkung der Maßnahmenbereiche auf Leitbild/Ziele	152
Tabelle 25	Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: ÖPNV-Organisationsstruktur	154
Tabelle 26	Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Liniennetz- und Fahrtenangebot	156
Tabelle 27	Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten	157
Tabelle 28	Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Haltestellen	158
Tabelle 29	Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Fahrzeuge	159
Tabelle 30	Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	160
Tabelle 31	Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Tarif und Vertrieb	161
Tabelle 32	Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Betriebsablauf	162

Tabelle 33	Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Schulverkehr	163
Tabelle 34	Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Qualitätssicherung	164
Tabelle 35	Kosten: ÖPNV-Organisationsstruktur	166
Tabelle 36	Kosten: Liniennetz- und Fahrtenangebot	167
Tabelle 37	Kosten: Intermodalität und Verknüpfung zwischen den ÖV-Angeboten	168
Tabelle 38	Kosten: Haltestellen	168
Tabelle 39	Kosten: Fahrzeuge	169
Tabelle 40	Kosten: Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	169
Tabelle 41	Kosten: Tarif und Vertrieb	170
Tabelle 42	Kosten: Betriebsablauf	170
Tabelle 43	Kosten: Schulverkehr	170
Tabelle 44	Maßnahmen der Priorität 1 (große Bedeutung)	176
Tabelle 45	Maßnahmen der Priorität 2 (mittlere Bedeutung)	178
Tabelle 46	Maßnahmen der Priorität 3 (nachgeordnete Bedeutung)	179

ANLAGEN

Anlage 2.1 Liniennetzplan Busverkehr (ohne Stadtverkehr Vechta)

Anlage 2.2 Angebot im Busverkehr (Linien, Linienverlauf, Betriebszeiten, Fahrtenangebot)

Anlage 2.3 Sonderverkehre

Anlage 3.1 Ziele und Leitlinien zur Mobilität im Landkreis Vechta

Anlage 5.1 Bedienungsqualität

Anlage 5.2 Verbindungsqualität Schulzeit

Anlage 5.3 Verbindungsqualität Ferienzeit

Anlage 5.4 Rufbussystem moobil+: Angebot und Nachfrage im Jahr 2015

Anlage 5.5 Liste der Haltestellen nach Haltestellenkategorien

Anlage 5.6 Fahrgastinformationen aus dem Internet

Anlage 6.1 Prioritätenliste Barrierefreie Haltestellen

Anlage 10.1 Beteiligte Institutionen

Anlage 11 Abschlussbericht Linienbündelung der PTV Transport Consult GmbH

QUELLEN

Baum, H. / Schneider, J. / Peters, H.: Drittnutzerfinanzierung des ÖPNV – Konzept, Finanzierung und Bewertung, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 78. Jahrgang, Heft 2, Köln 2007

BOKraft (2015): Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 483 der Verordnung vom 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist

Bremeier, W. / Brückmann, H. et.al. (2006): Public Governance kommunaler Unternehmen. Edition der Hans-Böckler-Stiftung 173, Düsseldorf 2006

Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) (2014): „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG“, o. O. 2014

Dr. Garbe & Lexis (2015): Gutachten zur Schulentwicklung Vechta, 2015 – 2020, Entwurf Version 1.3, Gütersloh 2015

EU-FahrgRBusG (2013): EU-Fahrgastrechte-Kraftomnibus-Gesetz vom 23. Juli 2013 (BGBl. I S. 2547), das durch Artikel 18 des Gesetzes vom 19. Februar 2016 (BGBl. I S. 254) geändert worden ist

Gertz / Gutsche / Rümenapp (2005): Auswertung der Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD) in Bezug auf Wochen- und Jahresgang. Forschungsprojekt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Hamburg 2005

Hoppe, E.-W. / Nüßlein, B.(2009): Die Anstalt öffentlichen Rechts in Niedersachsen – ein Mittel zur Verwaltungsoptimierung, in: der Gemeindehaushalt 5 / 2009, S. 112-119.

IG Dreieich Bahn GmbH, Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult (2014): Nahverkehrsplan Werra-Meißner-Kreis Fortschreibung 2014 – 2019, im Auftrag der Nahverkehr Werra-Meißner Kommunale Organisationsgesellschaft mbH (NWM), Dreieich, Kassel, Eschwege 2014

Kreamobil (2015): Verwaltung und Steuerung des ÖPNV im Landkreis Vechta, Konzeptdokument KM-KD-VEC-20) (1.0), Stand 17.08.2015, Ober-Ramstadt 2015

Landkreis Vechta (2014a): Erhebung zur Fahrzeugauslastung im Schulverkehr, 11 / 12 2014

Landkreis Vechta (2014b): Schülerbeförderungssatzung, Stand 20.05.2014

Landkreis Vechta (2015): Öffentlicher Dienstleistungsauftrag moobil+ (ÖDA) mit Anlage 1 ÖDA moobil+, Qualitätsmerkmale, Bonus, Malus, Version 0.3, 12.10.2015

Landkreis Vechta (2016a): Informationen über die Finanzierung von moobil+

Landkreis Vechta (2016b): Schülerdatenbank des Landkreises 2015 / 2016, Fahrplan 2016

LNVG (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH) (2010): Konzept zum Schienenpersonennahverkehr, Grundtakt Zielnetz 2013+

LROP (2012): Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen

NGVFG (2014): Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden vom 27. März 2014

Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2012): Regionalmonitoring Niedersachsen, Regionalreport 2012, im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Hannover 2012

NNVG (2004): Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz vom 28. Juni 1995 (Nds. GVBl. S. 180), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Dezember 2004 (Nds. GVBl. S. 642)

Nordwestbahn (2015): Angaben zur Nachfrage im SPNV, Stand zum 31.07.2014

NSchG (2015): Niedersächsisches Schulgesetz in der Fassung vom 3. März 1998 (Nds. GVBl. S. 137), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juni 2015 (Nds. GVBl. S. 90)

Gerhard Wilmering GmbH & Co. KG (2015): StadtBus Vechta, Einsteigererhebung Linien 601 – 604, November 2015

PBefG (2013): Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 17. Februar 2016 (BGBl. I S. 203) geändert worden ist

Planungsbüro VIA eG und büro thiemann-linden (2012): Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen, im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Hannover 2012

RROP (1997): Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Vechta

SGB IX (2015): Das Neunte Buch Sozialgesetzbuch – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen – (Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2001, BGBl. I S. 1046, 1047), das zuletzt durch Artikel 452 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist

Stehr, T. (2014): Multimodale Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum am Beispiel von moobil+ im Landkreis Vechta, eingereichte Abschlussarbeit zur Erlangung des Grades Master of Arts im Studiengang Verkehr und Logistik an der Karl-Scharfenberg-Fakultät der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften, Salzgitter 2014

StVZO (2012): Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 9. März 2015 (BGBl. I S. 243) geändert worden ist

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV (VDV Schriften Heft 4), Köln 6 / 2001

Verordnung (EG) Nr. 1370 / 2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191 / 69 und (EWG) Nr. 1107 / 70 des Rates

Verordnung (EG) Nr. 2006 / 2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Oktober 2004 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden

Verordnung (EU) Nr. 181 / 2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006 / 2004

zweckverband verkehrsverbund bremen/niedersachsen (zvbn) (2014): Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen / NiedersachsenVBN), Qualitätsanforderungen, Teil 1, Straßengebundender ÖPNV, o .O. 2014

Internetquellen:

http://daten.zvbn.de/ssb/liste.php, abgerufen am 04.01.2016 2

http://fahrzeugsysteme.de, abgerufen am 12.02.2016

http: /friedt-reisen.de, abgerufen am 15.01.2016

http://kohorst-reisen.de, abgerufen am 15.01.2016

http://reisedienst-hedemann.de, abgerufen am 15.01.2016

http://schomaker-reisen.de, abgerufen am 15.01.2016

http://weser-ems-bus.de, abgerufen am 15.01.2016

http://wilmering-buslinien.de, abgerufen am 15.01.2016

http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de, abgerufen am 07.01.2016

http://www.regis-online.de: abgerufen am 29.01.2016

https://fahrplaner.vbn.de: Fahrpläne zu den Linien 139 und 264, abgerufen am 12.02.2016

https://muv.tdimo.net, abgerufen am 22.01.2016

www.bus-vgc.de: Fahrpläne zu den Linien 938, 939, 965 und 970, abgerufen am 12.02.2016

www.franz-harbeck.de, abgerufen am 12.02.2016

www.ihk-oldenburg.de, abgerufen am 14.11.2015

www.lnvg.de, abgerufen am 23.06.2016

www.moobilplus.de (a), abgerufen am 15.01.2016

www.moobilplus.de (b): Streckenplan und Fahrpläne moobil+ 2015, abgerufen am 30.06.2015

www.vgv-info.de (a), abgerufen am 15.01.2016

www.vgv-info (b): Übersicht VGV-Linienverkehr Landkreis Vechta, Fahrplan 2015, abgerufen am 12.11.2015

www.vgv-info.de/download.html: Informationen über Haltestellen, abgerufen am 30.06.2015

www.vos-info.de (a): Fahrpläne zu den Linien 212 und 585, abgerufen am 12.02.2016

www.vos-info.de (b): Pressemeldung zu Freizeitbus Dümmer vom 22.04.2016, abgerufen am 03.05.2016

www.wilmering-buslinien: Liniennetzplan und Fahrpläne StadtBus Vechta 2015, abgerufen am 30.06.2015

www.zvbn-his.de: Haltestellenkataster ZVBN, abgerufen am 19.03.2016

www1.nls.niedersachsen.de; Tabelle Z1010011, abgerufen am 08.01.2016

1 Einleitung

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

Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan 2016 (NVP 2016) wird der im Jahre 2008 verabschiedete Nahverkehrsplan formal fortgeschrieben. Inhaltlich geht der NVP 2016 mit der erstmaligen Definition eines qualifizierten Anforderungsprofils und der zugehörigen Bestandsbewertung sowie der daraus abgeleiteten umfassenden Maßnahmenkonzeption zur Weiterentwicklung des ÖPNV jedoch deutlich über Darstellungsumfang und -tiefe des NVP 2008 hinaus, so dass vor diesem Hintergrund der NVP 2016 als Neuschreibung einzustufen ist.

Im Einzelnen gliedert sich der NVP 2016 in folgende Kapitel:

- Die Bestandsaufnahme (Kap. 2) stellt die relevanten rechtlichen, planerischen und strukturellen Rahmenbedingungen sowie die Kenndaten und Entwicklungen mit dem Prognosehorizont 2020 / 30 in komprimierter Form dar, sofern hierfür aussagekräftige Daten verfügbar sind. Der Fokus liegt auf den unmittelbar planungsrelevanten Kenngrößen und der Entwicklung des im Jahr 2013 initiierten Rufbus-Angebotes moobil+.
- Mit dem übergeordneten Leitbild sowie den daraus abgeleiteten Zielen (Kap. 3) legen der Landkreis Vechta als Aufgabenträger sowie die Gemeinden und Städte des Landkreises auf Basis des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG, Grundsätze und Ziele § 2 (4)) gemeinsam die „Richtschnur“ des NVP fest. Leitbild und Ziele 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 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes. Die Maßnahmen beziehen sich auf alle fachlichen Aspekte des Nahverkehrsplans. Entsprechend dem Charakter des NVP als strategischer Rahmenplan werden die Maßnahmen überwiegend auf einer prinzipiellen Detaillierungsebene formuliert. Ein Schwerpunkt liegt auf der Empfehlung organisatorischer Strukturen sowie von Methoden und Verfahren, die eine nachhaltige und systematische Vorgehensweise unterstützen.
- Die Maßnahmenwirkung (Kap. 7) wird in Bezug auf Leitbild und Ziele bzw. die verkehrliche Wirkung als tabellarische Übersicht beschrieben. Außerdem wird die Umsetzungsreife der Maßnahmen dargestellt.
- Der Maßnahmenplan (Kap. 8) differenziert die Maßnahmen anhand der Priorität ihrer Bearbeitung und weist auf die jeweilige Umsetzungsdauer hin.
- Abschließend wird das Beteiligungs- und Anhörungsverfahren (Kap. 9) dargestellt. Entsprechend der Zielsetzung, den ÖPNV im Landkreis Vechta in einem transparenten Prozess sowie konstruktiven Dialog weiter zu entwickeln, wurden bereits während der Erarbeitung des NVP neben bilateralen Gesprächen insgesamt sechs Workshops zu Leitbild und Zielen bzw. zum Anforderungsprofil und zur Maßnahmenkonzeption durchgeführt.

Anmerkung:

Im NVP werden für eine bessere Lesbarkeit personenbezogene Substantive nur in der männlichen und nicht auch in der weiblichen Form verwendet. Es sind stets beide Geschlechter gemeint.

1.1 Anlass der ersten Fortschreibung

Die erste Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde aus den folgenden Gründen durchgeführt:

<u>Erfüllung der Anforderungen des § 7 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetze (NNVG):</u>

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetzt (NNVG, aktueller Stand 03.05.2017) macht folgende Vorgabe hinsichtlich der Anpassung der Nahverkehrsplanung:

> § 7c Anpassung der Nahverkehrsplanung, Berichtspflicht
>
> (1) 1 Abweichend von § 6 Abs. 1 Satz 1 haben die kommunalen Aufgabenträger (§ 4 Abs. 1 Nrn. 1 und 3) unter Berücksichtigung der zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten gemäß den §§ 7a und 7b bis zum Ablauf des 31. Dezember 2019 jeweils ihren Nahverkehrsplan anzupassen und fortzuschreiben.

Um dieser Vorgabe zu entsprechen, wird nun im neuen Kapitel 3.9 die entsprechende Verwendung der Mittel dargestellt.

Weiter enthält das neue NNVG verschiedene Vorgabe hinsichtlich Berichtspflicht (Verwendungsnachweise nach §§ 7a Abs. 5, 7b Abs. 3 sowie 7 Abs. 10 NNVG). Um diese Vorgabe zu erfüllen, wird im neuen Kapitel 3.9 ein entsprechender Bericht als Nachweis über die sachgerechte Verwendung der Mittel als permanente Maßnahme mit vorgesehen.

Um die Vorgaben des NNVG hinsichtlich eines geforderten Qualitätsberichts (§7c Abs. 2) zu erfüllen, wird im neuen Kapitel 3.9 auch die Erstellung eines jährlichen Qualitätsberichts aufgeführt.

<u>Durchführung einer Linienbündelung</u>

Die Ziele des Landkreiseises wurden in Kapitel 3.10 dahingehend erweitert, dass die Linien im Landkreis zukünftig gebündelt genehmigt werden sollen. Das bisherige Kapitel 9 („Grundlagen der Linienbündelung“), das in 2016 zur Vorbereitung der Linienbündelung vorgesehen war, ist mit der tatsächlichen Durchführung der Linienbündelung hinfällig und wurde ersatzlos gestrichen.

<u>Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken</u>

Der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken im ÖPNV soll grundsätzlich angestrebt werden. Die Möglichkeiten im Landkreis Vechta für den konkreten Einsatz solcher Fahrzeuge sollen grundlegend geprüft werden. Damit soll eine Basis dafür geschaffen, um über den zukünftigen Einsatz solcher Fahrzeuge entscheiden zu können. Als Grundlage dafür wird nun in Kapitel 3 („Leitbild und Ziele“) bei der Beschreibung der Rolle und Funktion des ÖPNV (Kapitel 3.1) hinsichtlich Nachhaltigkeit auch die Nutzung der Möglichkeiten zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken aufgeführt und in Kapitel 3.6 („ÖPNV und Umwelt“) eine entsprechende Prüfung der Möglichkeiten des Landkreises gefordert. Die Qualitätsstandards für Fahrzeuge wurden in Kapitel 4.6.2

dahingehend erweitert, dass der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken grundsätzlich angestrebt werden soll. In Kapitel 6.5.5 wird die Prüfung der diesbezüglichen Möglichkeiten als konkrete Maßnahme beschrieben. Die Maßnahme wird dann in Kapitel 7 zusammen mit allen anderen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung auf den ÖPNV bewertet.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Gesetzliche, verkehrspolitische und fachliche Rahmenbedingungen

2.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Gesetzliche Grundlage für den Nahverkehrsplan sind das Personenbeförderungsgesetz [PBefG 2013] sowie das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz [NNVG 2004].

Gemäß § 8 (3) PBefG

- definiert der Aufgabenträger „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan."

Gemäß § 6 NNVG …

- stellen die Aufgabenträger jeweils für fünf Jahre einen NVP auf.
- soll der NVP folgende Inhalte umfassen
  - Bestand von Bedienungsangebot und wesentlichen Verkehrsanlagen im Planungsgebiet,
  - Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV,
  - Maßnahmen und Investitionen (unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers) für den SPNV und sonstigen ÖPNV,
  - Finanzbedarf für Investitionen einschließlich Folgekosten sowie für Betriebskostendefizite aus vorhandenem bzw. geplantem Bedienungsangebot und Finanzierungsplan.
- ist der NVP an das geplante Bedienungsangebot der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sowie an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen.
- darf der NVP nicht zu Ungleichbehandlungen von Unternehmern führen; die vorhandenen Verkehrsstrukturen sind zu beachten.
- ist der NVP unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer aufzustellen. Für kreisangehörige Gemeinden oder Verbandsmitglieder, die Aufgabenträger sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsmitglieder, die Straßenbaulastträger, die

Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) sind zu beteiligen.

- ist der NVP dem Land vorzulegen.

Der NVP bildet damit den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV im Planungsraum. Dabei bestehen die nachfolgend genannten Vorgaben zur inhaltlichen Ausrichtung und zum Verfahren.

Gemäß § 8 (3) PBefG

- müssen die vorhandenen Verkehrsstrukturen beachtet werden.
- sind die Belange der in ihrer Mobilität und der sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Ziel ist es, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Frist gilt nicht, sofern im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
- sind bei der Aufstellung des NVP die vorhandenen Verkehrsunternehmer frühzeitig zu beteiligen. Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände sind anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Gemäß § 2 (4) und § 5 (1) NNVG

- soll sich das Bedienungsangebot nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten;
- sind sichere und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr anzustreben;
- sollen die Fahrzeuge umweltverträglich und bequem sein. Bei Fahrzeugbeschaffung und Einrichtung von Verkehrsanlagen sind die besonderen Bedürfnissen einzelner Nutzergruppen, insbesondere die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern angemessen zu berücksichtigen.
- ist bei der Gestaltung von baulichen Anlagen sowie beim Bedienungsangebot den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen.[1]

[1] Die "Berücksichtigung der besonderen Belange von Frauen" ist eine allgemeine Forderung des NNVG und bezieht sich hinsichtlich des Bedienungsangebotes auf alle Angebotselemente, vor allem auf die flächendeckende räumliche und zeitliche Verfügbarkeit der Verkehrsangebote sowie auf die subjektive Sicherheit bzw. die Sicherheit vor Gewalt durch entsprechende Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen und Zuwegung.

- haben sich die Aufgabenträger im Interesse einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung bei der Planung des Bedienungsangebots miteinander ins Benehmen zu setzen, soweit die zwischen ihnen bestehenden Beziehungen im öffentlichen Personennahverkehr betroffen sind. Eine Zusammenarbeit mit Aufgabenträgern außerhalb Niedersachsens ist anzustreben.

2.1.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die zu beachtenden Ziele der Raumordnung und Landesplanung wurden durch das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen [LROP 2012] und das Regionale Raumordnungsprogramm [RROP 1997] festgelegt.

Gemäß LROP

- ist der ÖPNV zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind.
- sind Siedlungsstrukturen zu sichern und zu entwickeln, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden.
- soll die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf ÖPNV und auf den Fahrradverkehr durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.

Gemäß RROP

- soll der ÖPNV als Alternative zum (motorisierten) Individualverkehr gesichert werden,
- sind zukunftsorientierte Beförderungssysteme unter raumordnerischen Gesichtspunkten und gesamtwirtschaftlichen Aspekten zu prüfen,
- ist der ÖPNV langfristig so auszubauen, dass die Grund- und Mittelzentren im Landkreis Vechta untereinander verbunden sind. Darüber hinaus ist eine verbesserte Anbindung der zentralen Orte an die benachbarten Mittelzentren und Oberzentren zu gewährleisten.
- Ist die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz durch den ÖPNV zu verbessern. Dies gilt insbesondere für die Verbindungen zu den Oberzentren Oldenburg und Osnabrück sowie nach Bremen und zum Mittelzentrum Diepholz.

Der NVP entfaltet seine Wirkung nicht nur über die Vorgaben des Aufgabenträgers für die Gestaltung gemeinwirtschaftlicher Verkehre, sondern wirkt sich auch auf die Gestaltung der eigenwirtschaftlichen Verkehre aus, da die Genehmigungsbehörde gemäß PBefG § 8 (3) im Rahmen ihrer Befugnisse und unter Beachtung des

Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung den NVP zu berücksichtigen hat.

2.1.3 Nahverkehrsplan des Landkreises Vechta 2008

Der aktuell gültige Nahverkehrsplan des Landkreises Vechta 2008 enthält eine detaillierte Bestandsaufnahme der räumlichen Strukturen sowie des ÖPNV-Angebotes, das hinsichtlich des Fahrtenangebotes und damit seiner Nutzbarkeit für verschiedene Verkehrszwecke (z. B. Berufspendler, Einkaufsverkehr, Freizeitverkehr) bezogen auf relevante Relationen der einzelnen Gemeinden und Städte des Landkreises bewertet wird. Darüber hinaus werden die bestehende ÖPNV-Infrastruktur sowie Tarif- und Fahrgastinformation dargestellt sowie die rechtliche Situation des ÖPNV und das vorhandene bzw. zu erwartende Verkehrsaufkommen qualitativ skizziert.

Die Ausführungen im Kap. „Maßnahmen“ stellen als überwiegend generelle Beschreibungen allgemeine Handlungsziele und wünschenswerte Standards zu folgenden Angebotsaspekten des ÖPNV dar:

- Verbesserung des Angebots auf Linien, ergänzende ÖPNV-Angebote (Bürgerbus, Sammeltaxi und Anruf-Sammeltaxi) sowie innerörtliche Verkehre,
- Qualitätsstandards bezüglich Fahrzeugen, Haltestellen, Betrieb (hier: Reisezeiten, Pünktlichkeit) und behindertengerechter Ausstattung,
- Kundenkommunikation.

Es wird davon ausgegangen, dass ggf. entstehende Kosten im Zuge des laufenden Betriebs, bei der laufenden Beschaffung sowie bei erforderlichen Bau- und Umbaumaßnahmen finanziert werden bzw. dass im Bereich Kommunikation Finanzierungsmittel durch Werbeeinnahmen, kommunale Mittel (GVFG-Mittel zum Haltestellenausbau) sowie Regionalisierungsmittel des Aufgabenträgers gem. § 7 (5) NNVG zur Verfügung stehen.

Da darüber hinaus keine konkreten Maßnahmen (-konzepte) spezifiziert werden, ist eine Bilanzierung bezüglich einer zwischenzeitlich erfolgten Umsetzung von Maßnahmen im engeren Sinne nicht möglich. Es bleibt jedoch festzuhalten, dass das im NVP 2008 beschriebene Handlungsziel, den ÖPNV für Verkehrszwecke jenseits des Schulverkehrs nutzbar zu machen und eine Verbesserung des Linien- und Fahrtenangebots sowohl für Verbindungen innerhalb der Gemeinden und Städte des Landkreises als auch für übergemeindliche Verbindungen anzustreben, einen wesentlichen Impuls für die Erarbeitung und Umsetzung des Rufbussystems moobil+ gegeben hat, das seit 2013 erfolgreich im gesamten Landkreis betrieben wird.

2.2 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.2.1 Raumstruktur und Siedlungsentwicklung

Der Landkreis Vechta liegt im Oldenburgischen Münsterland und erstreckt sich über etwa 60 km in Nord-Süd-Richtung und 20 km in Ost-West-Richtung. Er grenzt im Nordwesten an den Landkreis Cloppenburg, im Norden an den Landkreis Oldenburg, im Osten an den Landkreis Diepholz und im Süden an den Landkreis Osnabrück. Der Landkreis Vechta wird raumordnerisch als ländlicher Raum eingestuft.

Mit seiner räumlichen Ausdehnung ist der Landkreis Bindeglied zwischen dem Raum Osnabrück mit der Stadt Osnabrück als Oberzentrum im Süden und dem Raum Oldenburg / Bremen mit der Stadt Oldenburg und der Stadt Bremen als Oberzentren im Norden. Dieser Lage entsprechend kennzeichnen die großräumigen Verkehrswege ebenfalls eine Nord-Süd-Orientierung. Historisch gesehen ist der Landkreis Vechta kulturell und wirtschaftlich eng mit dem Landkreis Cloppenburg verbunden.

Der Landkreis Vechta hat kein eigenes Oberzentrum; die nächstgelegenen Oberzentren sind Bremen bzw. Oldenburg oder Osnabrück. Der Landkreis besitzt zwei Mittelzentren (Kreisstadt Vechta, Stadt Lohne), die gemäß Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen „zentrale Einrichtungen und Angebote für den gehobenen Bedarf“ bereitzustellen haben, sowie im Süden die Stadt Damme als Grundzentrum mit überörtlichen Versorgungsfunktionen. Es besteht kein eindeutiges „Hauptzentrum“ des Landkreises. Die Kerne der Mittelzentren Vechta und Lohne umfassen etwa gleichviel Einwohner mit leichtem Verdichtungsvorteil für den Kern der Kreisstadt Vechta. Demgegenüber ist der Kern der Stadt Damme deutlich kleiner.

Kennzeichnend ist die sehr lockere Besiedlung mit zahlreichen kleinen Ortschaften und Einzelhöfen (Bauernschaften). Diese disperse Siedlungsstruktur ohne räumliche Konzentration an Siedlungsbändern erschwert die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Linienverkehr, besitzt aber z. B. durch das sehr feinmaschige Straßenverkehrsnetz Potenziale für eine Optimierung der Erschließung mit bedarfsorientierten öffentlichen Verkehren.

2.2.2 Bevölkerungsstruktur

Der Landkreis Vechta ist traditionell durch eine positive Bevölkerungsentwicklung geprägt. So war zwischen den Jahren 2000 und 2013 ein Zuwachs um 6 % zu verzeichnen (Bild 1), wohingegen die Bevölkerungszahl in Deutschland insgesamt im gleichen Zeitraum rückläufig war.

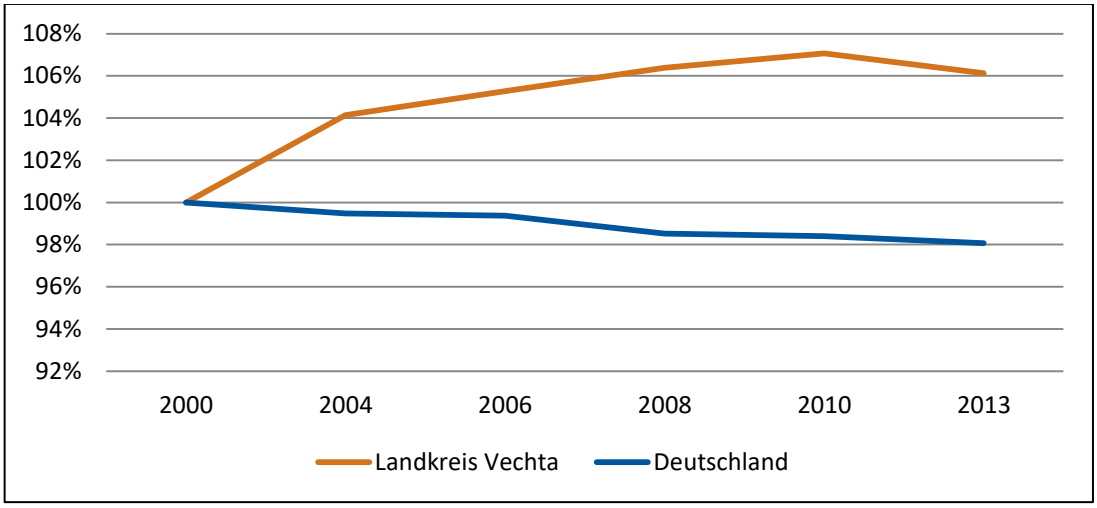


Bild 1 Bevölkerungsentwicklung 2000 – 2013 [http://www.regis-online.de]

Für die Nachfrage im ÖPNV ist insbesondere die Entwicklung der Altersstruktur relevant. Bezogen auf die im ländlichen Raum wichtige Zielgruppe „Schüler / Auszubildende“ weist der Landkreis Vechta zurzeit eine vergleichsweise „junge“ Bevölkerung auf (Bild 2).

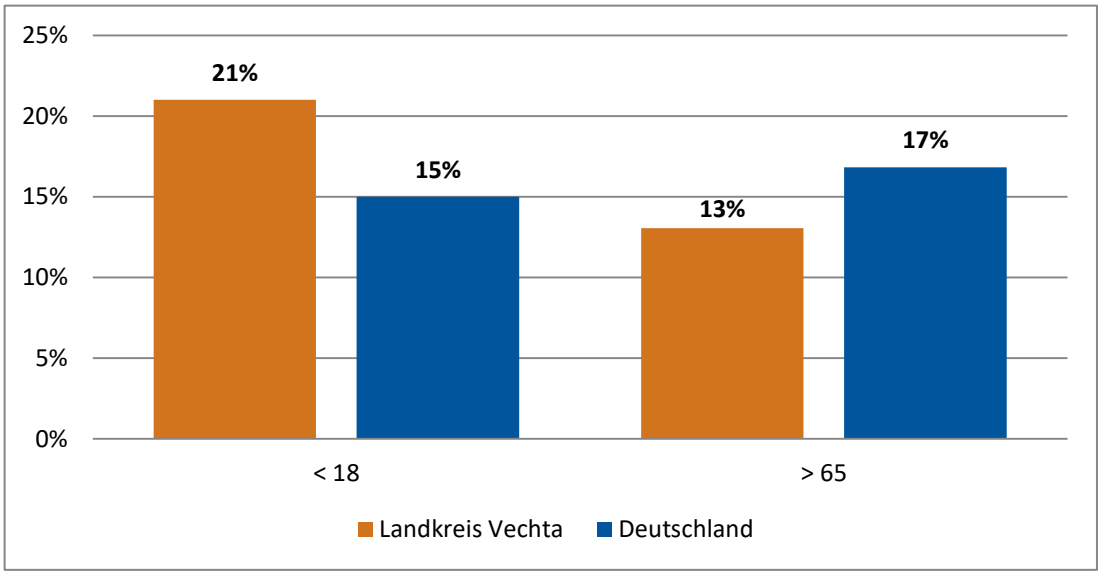


Bild 2 Vergleich Altersstruktur Landkreis Vechta / Deutschland in Prozent (2014) [http://www.regis-online.de]

Die Abweichungen zwischen den Gemeinden und Städten des Landkreises bzgl. der Altersverteilung sind gering (Bild 3).

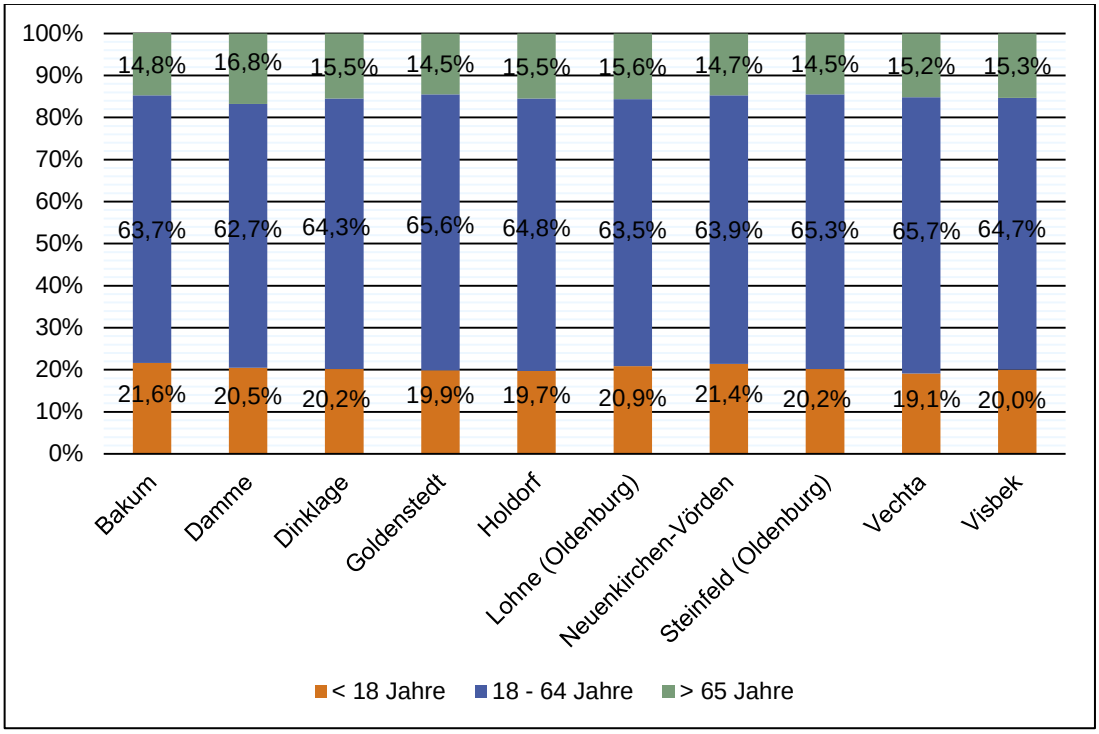


Bild 3 Prozentualer Anteil der Altersklassen je Gemeinde im Landkreis Vechta (2014) [http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de]

Die Bevölkerungsprognose für den Landkreis Vechta ist mit einem Zuwachs von rund 4,8 % zum Jahr 2020 bzw. 13,5 % zum Jahr 2030 gegenüber dem Bezugsjahr 2015 äußerst günstig (Bild 4).

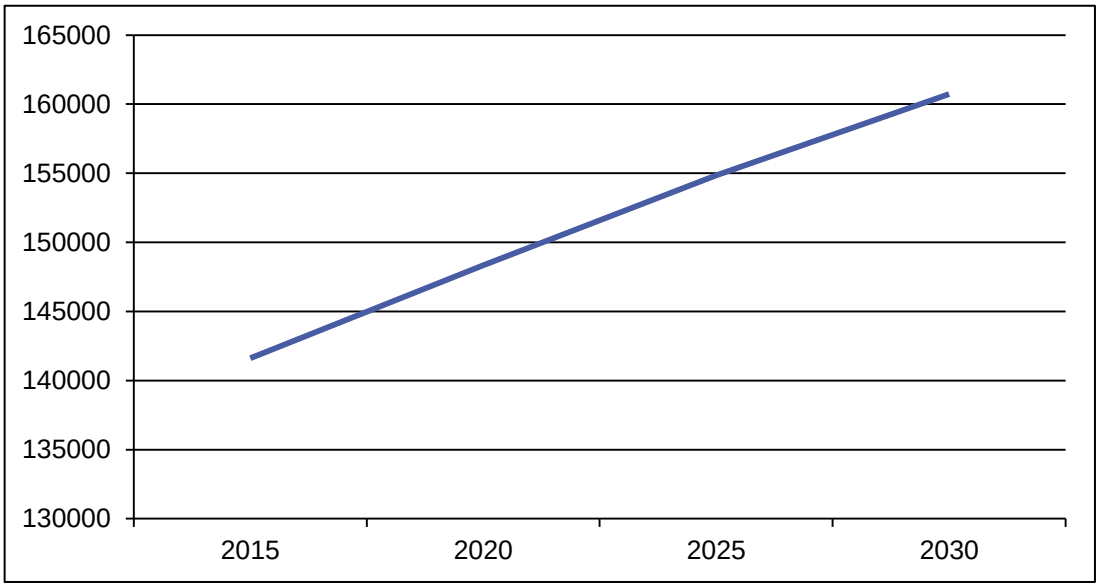


Bild 4 Bevölkerungsprognose Landkreis Vechta 2015-2030 [www1.nls.niedersachsen.de]

Relativ betrachtet ist der Anteil der jungen Bevölkerungsgruppe (unter 18 Jahre) insgesamt zukünftig leicht rückläufig. Gleichzeitig wächst der Anteil der Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen deutlich (Bild 5).

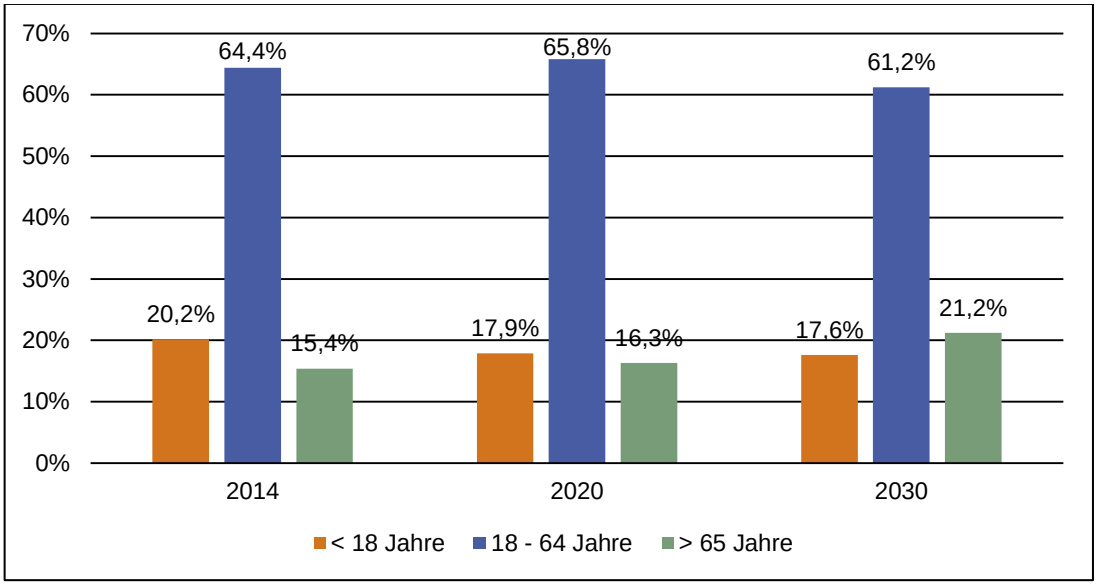


Bild 5 Anteil der Altersklassen im Landkreis Vechta in den Jahren 2014, 2020 und 2030 [http://www.regionalmonitoring-statistik.niedersachsen.de]

Für den ÖPNV ist die Entwicklung der absoluten Zahlen (Bild 6) von Bedeutung.

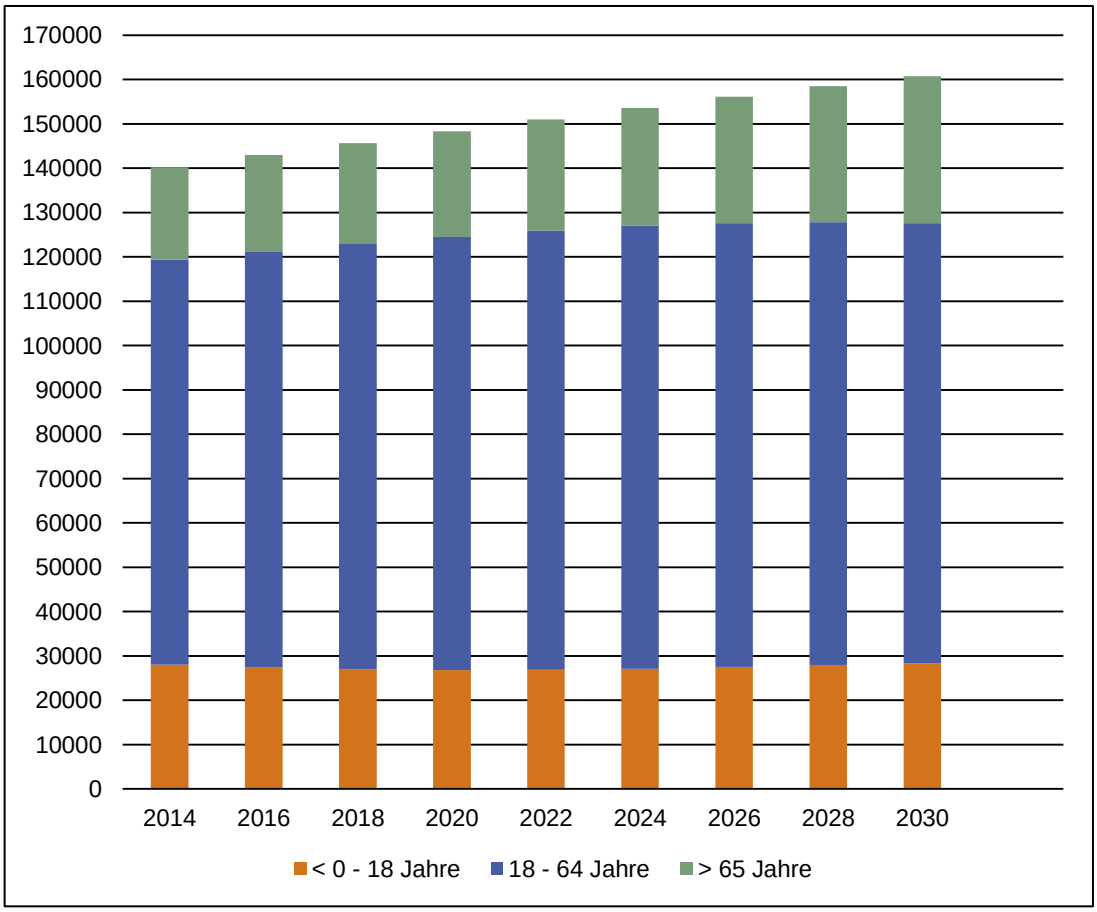


Bild 6 Bevölkerungszahl in Altersklassen, absolut, im Landkreis Vechta in den Jahren 2014 bis 2030 [www1.nls.niedersachsen.de];

Hier zeigt sich, dass die für den Schülerverkehr relevante Altersgruppe der bis zu 18-Jährigen bis 2020 zwar um ca. 3 % abnimmt, ab 2022 jedoch wieder ansteigt und im Jahr 2030 ca. 3 % über dem heutigen Niveau liegen soll.

Hierbei ist zu beachten, dass die absoluten Schülerzahlen schon mindestens seit 2007 rückläufig sind (Bild 7). Der Rückgang der gesamten Schülerzahl (ohne Berufsschüler) von 2007 bis 2014 beträgt etwas mehr als 10 %. Die Zahl der Grundschüler ist dabei deutlich stärker gesunken (-16 %) [Dr. Garbe & Lexis (2015)]. Dies hat zur Folge, dass die Nachfrage von Schülern für ÖPNV-Fahrten von / zu den weiterführenden Schulen in den nächsten Jahren entsprechend geringer sein wird.

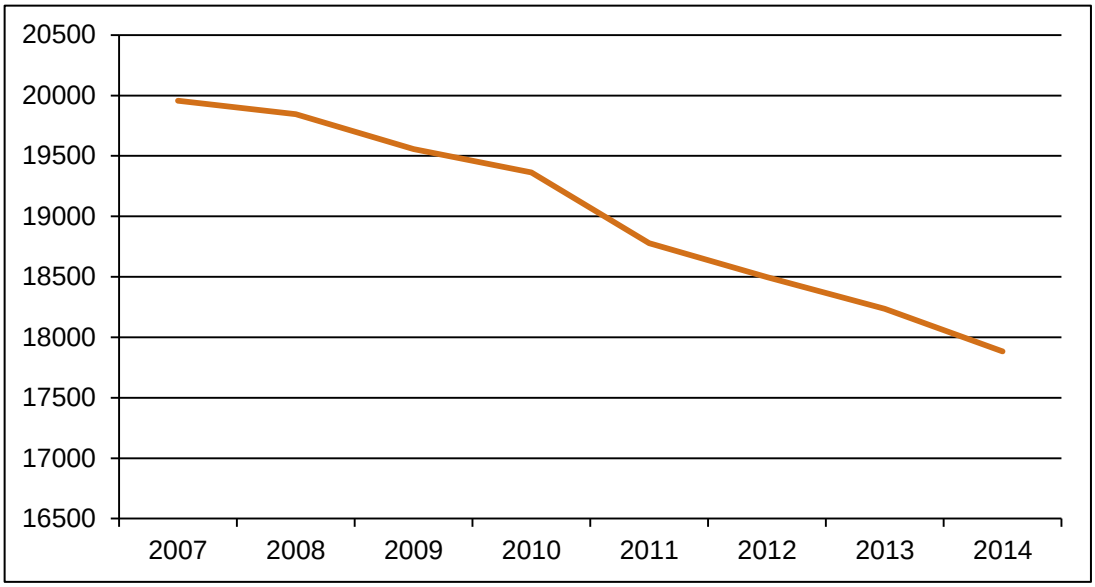


Bild 7 Entwicklung der Schülerzahlen im LK Vechta [Dr. Garbe & Lexis (2015)]

Die Auswirkungen für den ÖPNV sind in Abhängigkeit von der Entwicklung der Schulstandorte zu bewerten. So können ggf. Anforderungen an die Kapazität zeitweise sinken und die Verkehrsleistungen durch potenziell größere Fahrtweiten bei Bündelung von Schulstandorten steigen, so dass die strukturellen Rahmenbedingungen für eine effiziente Bedienung des Schülerverkehrs vorübergehend schwieriger werden können.

Die für den Berufspendlerverkehr relevante Altersgruppe der über 18jährigen bis unter 65-Jährigen steigt bis 2020 um 7 % an. Dann flacht die Entwicklung ab. Bis zum Jahr 2030 ist gegenüber heute ein Anstieg um 9 % zu erwarten. Für den ÖPNV bedeutet dies eine nennenswerte Zunahme der Potenziale im Berufsverkehr, die durch entsprechende Angebote erschlossen werden sollten.

Für die strategische Ausrichtung des ÖPNV prägend ist aber die sehr stark wachsende Anzahl älterer Menschen (über 65 Jahre) im Landkreis Vechta. Deren Zahl steigt um ca. 14 % bis 2020 bzw. 59 % bis 2030 gegenüber dem heutigen

Niveau. Damit steigen die Anforderungen an öffentlich nutzbare Verkehrsmittel, um die Grundversorgung und das Erreichen von Orten mit mittel- und oberzentralen Funktionen zu sichern. Barrierefreiheit, kurze Zugangswege zu den Haltestellen und einfache Nutzbarkeit in Hinblick auf Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb werden verstärkt zentrale Qualitätsmerkmale eines attraktiven ÖPNV.

2.2.3 Wirtschaftsstruktur und Pendlerverkehr

Der durch das überregionale Fernstraßennetz sehr gut erschlossene Landkreis ist eine der wirtschaftlich dynamischsten Regionen in Niedersachsen.

Die hohe Wirtschaftskraft des Landkreises geht aus dem landwirtschaftlichem Sektor (Schweine- und Geflügelhaltung, landwirtschaftliche Veredelungswirtschaft) sowie aus vor- und nachgelagerten Bereichen der Agrar- und Ernährungswirtschaft, sowie der Logistik, der Elektrotechnik, der Kunststoffverarbeitenden Industrie und des Maschinen- und Anlagenbaues hervor.

Der wirtschaftliche Erfolg bildet sich auch in der sehr positiven Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen ab. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten stieg von 2007 (50.361 Beschäftige) bis 2013 (63.603 Beschäftigte) um 26,3 %. Der Schwerpunkt der Arbeitsplätze liegt mit rund 35 % der Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe.

Neben der Zahl der Beschäftigten ist die Intensität und räumliche Verteilung der beruflichen Pendlerbeziehungen eine für den ÖPNV relevante Größe. Die Region im westlichen Niedersachsen ist abseits der Oberzentren Osnabrück und Oldenburg durch eine polyzentrische Arbeitsmarktstruktur geprägt. Die Mittelzentren Vechta und Lohne sind, gemessen am Landesmaßstab, als mittelgroße Arbeitsplatzstandorte zu charakterisieren [Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2012)].

Gemäß Regionalmonitoring Niedersachsen weist der Landkreis Vechta im Vergleich der Pendlerregionen Niedersachsens eine besonders geringe Pendlerdistanz von durchschnittlich nur zehn Kilometern auf. Die Pendlerdistanz der Binnenpendler (Wohnort = Arbeitsort) beträgt knapp fünf Kilometer. Liegt der Arbeitsplatz außerhalb der Wohngemeinde (maximale Entfernung 100 km) beträgt die Pendlerdistanz für die Auspendler ca. 14 Kilometer, für die Einpendler ca. 15 Kilometer. Die Pendlerverflechtungen zu den relativ nah gelegenen Oberzentren Bremen, Oldenburg und Osnabrück sind eher gering. Die Ursache sind einerseits die breite Streuung von kleineren Arbeitsmarktzentren und andererseits die insgesamt günstige Beschäftigungssituation in den Wohnstandorten mit gleichzeitig geringer überregionaler Anziehungskraft [Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2012)].

Da bei vorliegender disperser Verteilung von Arbeitsplätzen und Wohnstandorten die Pendlerverflechtungen nicht gebündelt sind, sind die Rahmenbedingungen für ein gegenüber dem MIV attraktives und gleichzeitig wirtschaftlich vertretbares ÖPNV-Angebot im Berufsverkehr schwierig. Andererseits bieten die geringen Distanzen aber auch Chancen für die Nutzung des ÖPNV und insbesondere auch des (elektromobilen) Fahrrades.

2.2.4 Bildungseinrichtungen und Schülerverkehr

Schulen und andere Bildungseinrichtungen sind zentrale Zielorte im ÖPNV. Der Landkreis Vechta verfügt über ein differenziertes Angebot an schulischen Bildungseinrichtungen:

- 4 berufsbildende Schulen
- 5 Gymnasien
- 9 Oberschulen
- 5 Haupt- und Realschulen
- 34 Grundschulen sowie
- 7 Förderschulen inkl. Tagesbildungsstätten

Schulform	Anzahl Schulen	Schülerzahl 2014 / 2015	Schülerzahl 2015 / 2016
Förderschule ESE (Vechta)	1	65	72
Förderschule GE / LE / SPE (Vechta)	1	334	343
Förderschule KME (Dinklage)	1	311	295
Förderschule LE (Damme, Lohne)	2	115 (45 + 70)	102
Grundschule	34	5.764	5.702
Hauptschule (Damme, Lohne)	2	520	531
Realschule (Damme, Lohne)	3	1.349	1.378
Oberschule	9	4.081	4.074
Gymnasium	5	5.205	5.151
GESAMT weiterführende (ohne FÖS)	19	11.155	11.134
GESAMT alle (mit Tagesbildungsstätten)		17.884	17.790

Tabelle 1 Schulen und Schülerzahlen im LK Vechta [Dr. Garbe & Lexis (2015)]

Die Entwicklung der Schulstandorte ist Grundlage für die schulbezogenen Verkehre. Das Gutachten zur Schulentwicklung [Dr. Garbe & Lexis (2015)] beinhaltet keine Planung zur Entwicklung der Schulstandorte, weist aber auf folgende Entwicklungen hin:

- Wegen sinkender Schülerzahlen sollte die Entwicklung folgender einzügiger Grundschulen „beobachtet“ werden:
  - Gemeinde Bakum: Grundschule St. Christopherus, Grundschule Lüsche
  - Stadt Lohne: Grundschule Brockdorf und Grundschule Kroge
  - Gemeinde Goldenstedt: St. Heinrich-Schule in Ellenstedt
  - Gemeinde Visbek: Grundschule Erlte in Hagstedt
- Der Förderschwerpunkt Lernen von der Marienschule Damme wird mit dem Förderschwerpunkt Lernen der Marienschule Lohne an der Marienschule Lohne ab dem Schuljahr 2017/2018 zusammengelegt. Zusätzlich soll der Förderschwerpunkt Sprache von der Elisabethschule Vechta an der Marienschule Lohne beschult werden.
- Ab dem Schuljahr 2015 / 2016 soll die Schulzeitdauer von 13 Jahren (bisher 12 Jahre) bis zum Abitur für die Schuljahrgänge fünf bis acht gelten. Auf Nachmittagsunterricht soll damit weitestgehend verzichtet werden.
- In Niedersachsen werden die Ganztagsschulen ausgebaut. Diese können gemäß Erlass zur Arbeit in der Ganztagsschule von 2014 auf verschiedene Weise organisiert werden (offene, teilgebundene, voll gebundene Ganztagsschule). Die Schulen bzw. die Schüler sind damit freier in der Gestaltung des Nachmittagsangebotes an den Schulen.

Sowohl die Entwicklung der o. g. Schulstandorte als auch der optionale Wegfall des Nachmittagsunterrichts und die flexiblere Gestaltung der Ganztagsbetreuung können die räumliche und zeitliche Verteilung der Schülerverkehre verändern. Dies wiederum hat Auswirkungen auf die Angebotsplanung im ÖPNV.

Neben den Schulen gibt es weitere Bildungseinrichtungen im Landkreis Vechta mit Relevanz für den ÖPNV. Hier sind insbesondere die Universität Vechta mit ca. 4.900 Studierenden sowie die Private Hochschule für Wirtschaft und Technik GmbH mit ca. 700 Studierenden an den Standorten Vechta, Oldenburg und Diepholz zu nennen.

Außerdem bestehen Musikschulen in Vechta, Lohne, Dinklage und Neuenkirchen-Vörden sowie Bildungswerke / Volkshochschulen in Vechta, Lohne, Damme, Visbek und Dinklage.

2.2.5 Freizeiteinrichtungen und Freizeitverkehr

Der Landkreis Vechta und seine Umgebung besitzen ein vielfältiges Kulturangebot mit zahlreichen Museen, Bühnen und Ausstellungen.

Erholungszentren befinden sich u.a.in Steinfeld, Holdorf und Goldenstedt sowie am Dümmer (Dümmer See).

Traditionell hohe Bedeutung im Freizeitverkehr sowie für den Tourismus hat das Radfahren. Das Radwegenetz umfasst 750 km und ist systematisch beschildert.

Großveranstaltungen mit (über-)regionaler Bedeutung sind u.a das Schützenfest in Lohne Anfang Juli, der Stoppelmarkt in Vechta Mitte August (eines der größten Volksfeste in Nordwestdeutschland) und der Dammer Carneval im Februar.

2.3 ÖPNV-Organisationsstruktur

Die ÖPNV-Organisationsstruktur ist in Bild 8 dargestellt. Die Beschlüsse der politischen Entscheidungsträger des Landkreises in Bezug auf die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft sowie die operativen Aufgaben des Aufgabenträgers gemäß NNVG werden durch die Kreisverwaltung des Landkreises Vechta, Amt 80 „Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung“ als Aufgabenträgerorganisation umgesetzt. Hier liegt auch die Zuständigkeit für das Rufbussystem moobil+ und die Schülerbeförderung (gemäß NSchG § 114 in Verbindung mit § 63).

Seit 2007 sind die im Landkreis tätigen Busverkehrsunternehmen

- Omnibusunternehmen A. Friedt Inh. A. Steiner (Friedt)
- Reisedienst Hedemann GmbH (Hedemann)
- Clemens Kohorst GmbH (Kohorst)
- Reisebüro Aloys Schomaker Omnibus- und Gesellschaftsfahrten GmbH & Co. KG (Schomaker)
- Hanekamp Busreisen GmbH
- Weser-Ems Busverkehr GmbH
- Gerhard Wilmering GmbH & Co. KG (Wilmering)

in der Verkehrsgemeinschaft Vechta (VGV) mit gemeinsamem Tarif und gemeinsamer Fahrplaninformation organisiert.

Für die Betriebssteuerung des Rufbussystems moobil+ ist der Landkreis als Aufgabenträger verantwortlich, der das Verkehrsunternehmen Schomaker mit dem Betrieb der moobil+-Mobilitätszentrale (Telefonzentrale) beauftragt hat.

Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für den ÖPNV gemäß NNVG ist die LNVG (Büro Oldenburg).

Die Koordination zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bzw. VGV zu aktuellen Themen erfolgt über etwa quartalsweise stattfindende Abstimmungsgespräche. Zur Koordination zwischen Aufgabenträger und der moobil+-Mobilitätszentrale finden ebenfalls regelmäßige Abstimmungsgespräche statt. Die Koordination zwischen Aufgabenträger und den Gemeinden und Städten des Landkreises erfolgt themenbezogen nach Bedarf.

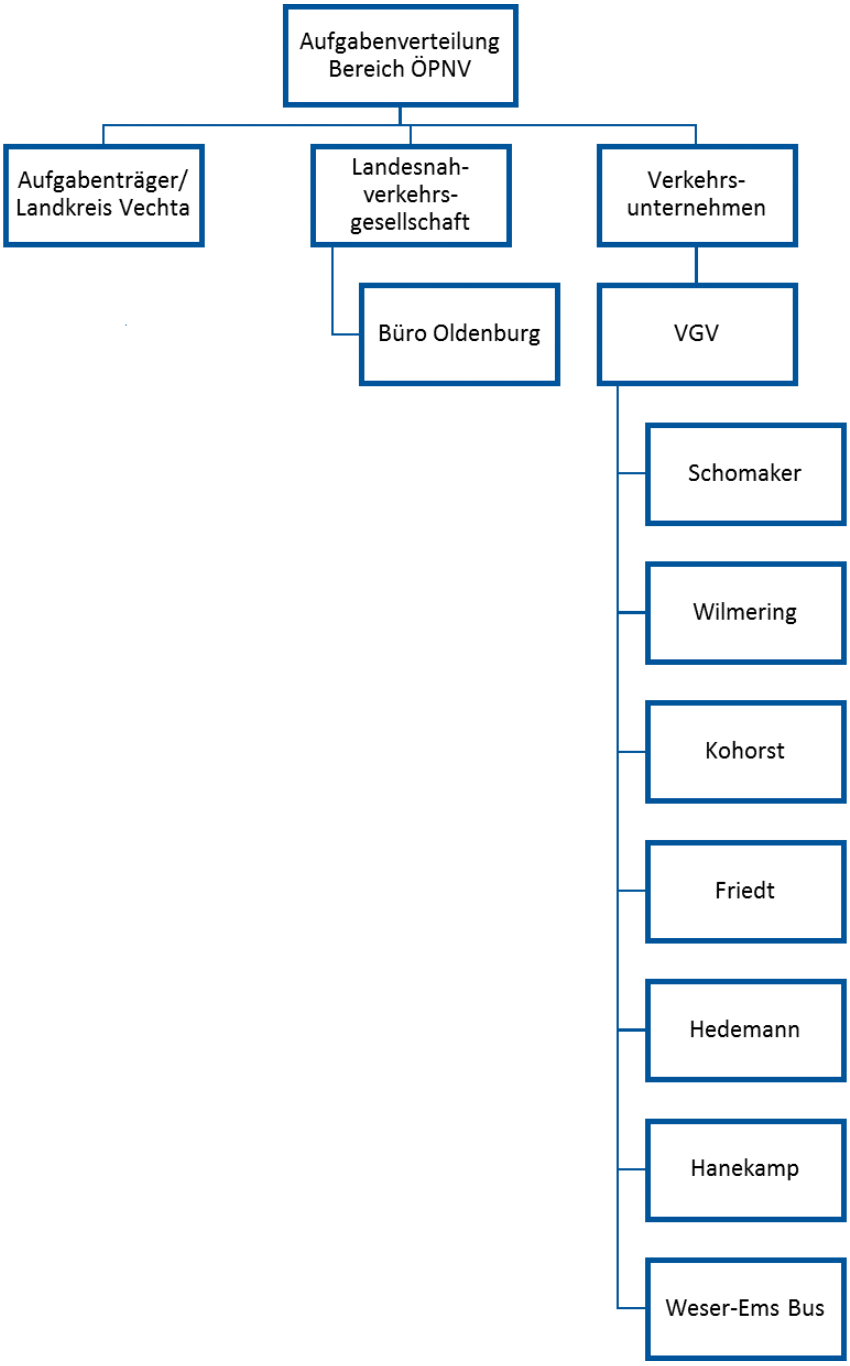


Bild 8 ÖPNV-Organisationsstruktur Landkreis Vechta

2.4 ÖPNV-Angebot

2.4.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Landkreis Vechta wird im SPNV durch die Linie RB58 Osnabrück- Bremen (Kursbuch-Nr. 394) in Nord-Süd-Richtung erschlossen. Die Strecke bindet den Landkreis an den Schienenfernverkehr und die Oberzentren Bremen und Osnabrück an und hat darüber hinaus aufgrund der zahlreichen Halte im Landkreis eine große Bedeutung für die regionalen Verflechtungen innerhalb des Landkreises.

Die Linie wird durch die NordWestBahn betrieben und verkehrt sowohl werktags als auch an Wochenenden und Feiertagen in einem Grundtakt von 60 Minuten.

Teilstrecke	Anzahl der Züge pro Tag		
	Mo. – Fr.	Sa.	So.
Osnabrück – Bremen	16	16	13
Osnabrück – Vechta	17	17	14
Lohne – Bremen	18	17	14
Lohne – Osnabrück	17	17	13
Bremen – Osnabrück	16	15	12
Bremen – Lohne	18	17	14

Tabelle 2 Fahrtenangebot SPNV (Fahrplan 2016)

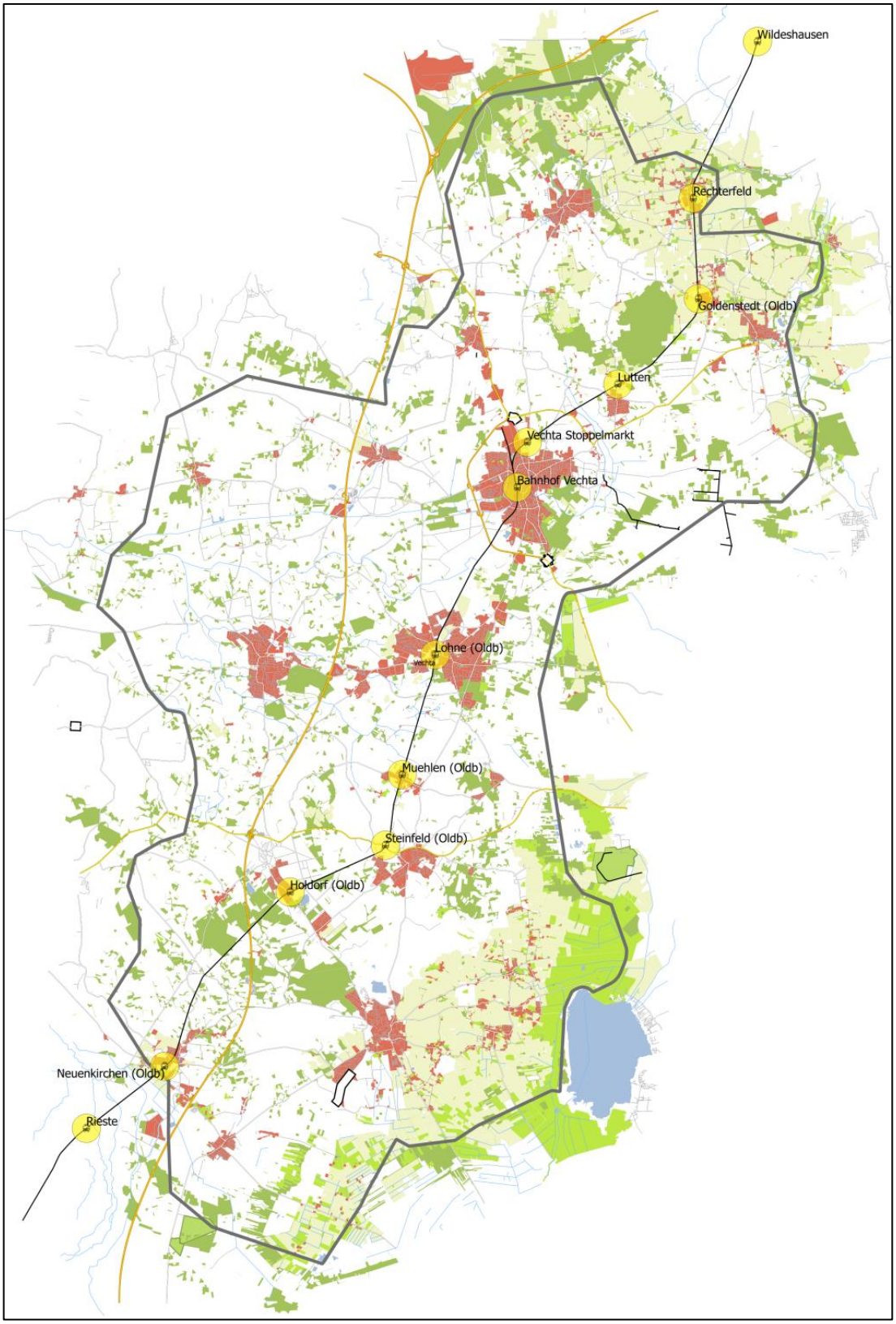


Bild 9 Streckenführung und Bahnhöfe / Stationen des SPNV im Landkreis Vechta

2.4.2 Busverkehr

Im Landkreis Vechta verkehren konventionelle Linienbusverbindungen (feste Streckenführung und fix bediente Haltestellen) kreisweit bzw. als Stadtverkehr (StadtBus Vechta). Darüber hinaus besteht mit dem Angebot von moobil+ ein kreisweites Netz bedarfsorientierter Linienverbindungen (Rufbuslinien nach Anmeldung mit fest bedienten Haltestellen und / oder Bedarfshaltestellen). Das Gesamtliniennetz dieser Verkehre (ohne Stadtverkehr Vechta) ist in Anlage 2.1 dargestellt. Einen tabellarischen Überblick über alle Linien und deren Linienverlauf, Betriebszeiten und Fahrtenangebot gibt Anlage 2.2.

Konventioneller Linienverkehr

Das Angebot des konventionellen Linienverkehrs im Landkreis Vechta ist in Bezug auf Fahrplan und Linienführung im Wesentlichen auf die Belange des Schulverkehrs ausgerichtet[2]. Die meisten Linien haben unregelmäßige Abfahrtszeiten sowie unterschiedliche Start- und Endhaltestellen bzw. variierende Routen je nach Fahrt oder auch Fahrtrichtung. Außerhalb der Schultage besteht auf den meisten Linien kein oder nur ein reduziertes Angebot.

Betreiber der Linien innerhalb des Landkreises Vechta sind Verkehrsunternehmen der VGV.

Eine Übersicht über die VGV-Linien gibt Tabelle 3. Darüber hinaus bestehen die in Tabelle 4 dargestellten Verbindungen durch aus benachbarten Landkreisen einbrechende Linien.

Linie	Fahrstrecke von / bis	über	Busunternehmen
600	Ahlhorn – Vechta – (Lohne)	Langförden	Hanekamp
609	Oythe – Stukenborg – Vechta		Wilmering
610	Bakum – Lohne	Daren	Wilmering
611	Carum – Vechta	Bakum	Wilmering
612	Harme – Bakum	Lohe – Daren – Carum	Wilmering
613	Hausstette – Lüsche	Carum	Wilmering
620	Damme – Neuenkirchen	Sierhausen – Vörden / Vörden	Weser-Ems Bus

[2] Im Jahr 2004 wurde der freigestellte Schülerverkehr überwiegend in Linienverkehr gem. § 42 PBefG überführt und für alle Bürger zugänglich gemacht.

Linie	Fahrstrecke von / bis	über	Busunternehmen
621	Damme – Holdorf	Langenberg	Weser-Ems Bus
622	Damme – Neuenkirchen	Nellinghof – Wittenberg	Weser-Ems Bus
623	Neuenkirchen – Damme	Wahlde	Weser-Ems Bus
631	Bünne – Dinklage	Wulfenau – Höne	Kohorst
632	Langwege – Dinklage	Schwege	Kohorst
640	Goldenstedt - Visbek	Rechterfeld	Friedt
641	Osterende – Lutten	Goldenstedt	Friedt
650	Holdorf – Grandorf	Langenberg	Weser-Ems Bus
661	Dinklage – Lohne	Brockdorf	Schomaker
662	Nordlohne – Lohne	Bokern – Märschendorf	Schomaker
663	Schellohne – Lohne	Brägel	Schomaker
664	Steinfeld – Lohne	Lehmden – Mühlen – Kroge	Schomaker
670	Bieste – Neuenkirchen	Nellinghof – Wenstrup	Weser-Ems Bus
671	Wittenfelde – Neuenkirchen	Hörsten – Vörden	Weser-Ems Bus
672	Campemoor – Neuenkirchen	Vörden	Weser-Ems Bus
690	Spreda – Langförden	Holtrup	Wilmering
691	Spreda – Vechta	Deindrup – Langförden	Hanekamp
692	Vechta – Visbek		Wilmering
693	Einen – Vechta	Goldenstedt – Lutten	Friedt
694	Essen – Vechta	Bakum	Wilmering
695	Dinklage – Vechta	Märschendorf	Schomaker
696	Vechta – Damme	Lohne – Steinfeld	Hanekamp

Tabelle 3 Übersicht VGV-Linienverkehr Landkreis Vechta, Fahrplan 2015 [www.vgv-info.de (b)]

Linie	Fahrstrecke von / bis	über	Verkehrsverbund[3] / Busunternehmen
139	Diepholz – Vechta – Lohne – Diepholz		VBN[4] / Weser-Ems Bus (bis Mitte 2016)[5]
212	Damme – Bohmte	Hunteburg	VOS[6] NordOst
264	Visbek – Wildeshausen		VBN / Weser-Ems Bus
585	Bramsche / Damme – Osnabrück	Wallenhorst	VOS Wallenhorst
680	Mühlen – Evinghausen	Steinfeld – Damme	Kohorst
938	Vechta – Cloppenburg	Schwichteler – Cappeln	VGC[7] / Wilmering
939	Quakenbrück – Wulfenau	Uptloh Osteressen	VGC / Wilmering
965	Lohne – Cloppenburg	Lüsche	VGC / Schomaker
970	Vechta – Cloppenburg	Schneiderkrug	VGC / Wilmering

Verkehre Landkreis Vechta, Fahrplan 2015 [www.vos-info.de (a)], [https://fahrplaner.vbn.de], [www.bus-vgc.de]

[3] Angabe des Verbundes dient lediglich der Vervollständigung der Informationen, um im operativen Geschäft leichter die zuständigen Ansprechpartner identifizieren zu können.

[4] Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH

[5] Ab Mitte 2016 liegt die Zuständigkeit beim Landkreis Vechta

[6] Verkehrsgemeinschaft Osnabrück

[7] Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg

StadtBus Vechta

Seit 2008 besteht mit dem StadtBus Vechta von Montag bis Samstag ein lokales Linienangebot im richtungsbezogenen Stundentakt. Betriebsbeginn ist montags bis freitags ca. 7:00 Uhr, samstags ca. 9:00 Uhr, Betriebsende ist montags bis donnerstags ca. 20:00 Uhr, freitags und samstags ca. 23:30 Uhr.

Es bestehen fünf Linien mit fixem Linienverlauf und Haltestellen. Ein Ein- und Ausstieg ist jedoch auch per Handzeichen außerhalb der Haltestellen möglich, sofern der Verkehrsablauf dies zulässt. Zentrale Umsteigepunkte sind die Haltestellen Burgstraße / Altes Finanzamt und Marienstraße. Das Fahrplanangebot ist unabhängig von Schul- und Ferienzeiten.

Betreiber ist das Verkehrsunternehmen Wilmering.

Das Liniennetz des StadtBus Vechta mit den Linien 601 bis 604 ist in Bild 10 dargestellt. Darin nicht enthalten ist die im Herbst 2015 neu eingeführte Linie 605, die im Spätverkehr freitags / samstags auf vier Strecken verkehrt:

- 605A: Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt – Spreda – Deindrup – Langförden – Calveslage – Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt
- 605B: Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt – Schledehausen – Elmelage – Bakum – Harme – Daren – Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt
- 605C: Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt – Hagstedt – Erlte – Visbek – Astrup – Holtrup – Bergstrup – Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt
- 605D: Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt – Oythe – Dornbusch – Graskamp – Sgundek – Leristr. – Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt

Eine Übersicht über die StadtBus-Linien gibt Tabelle 5.

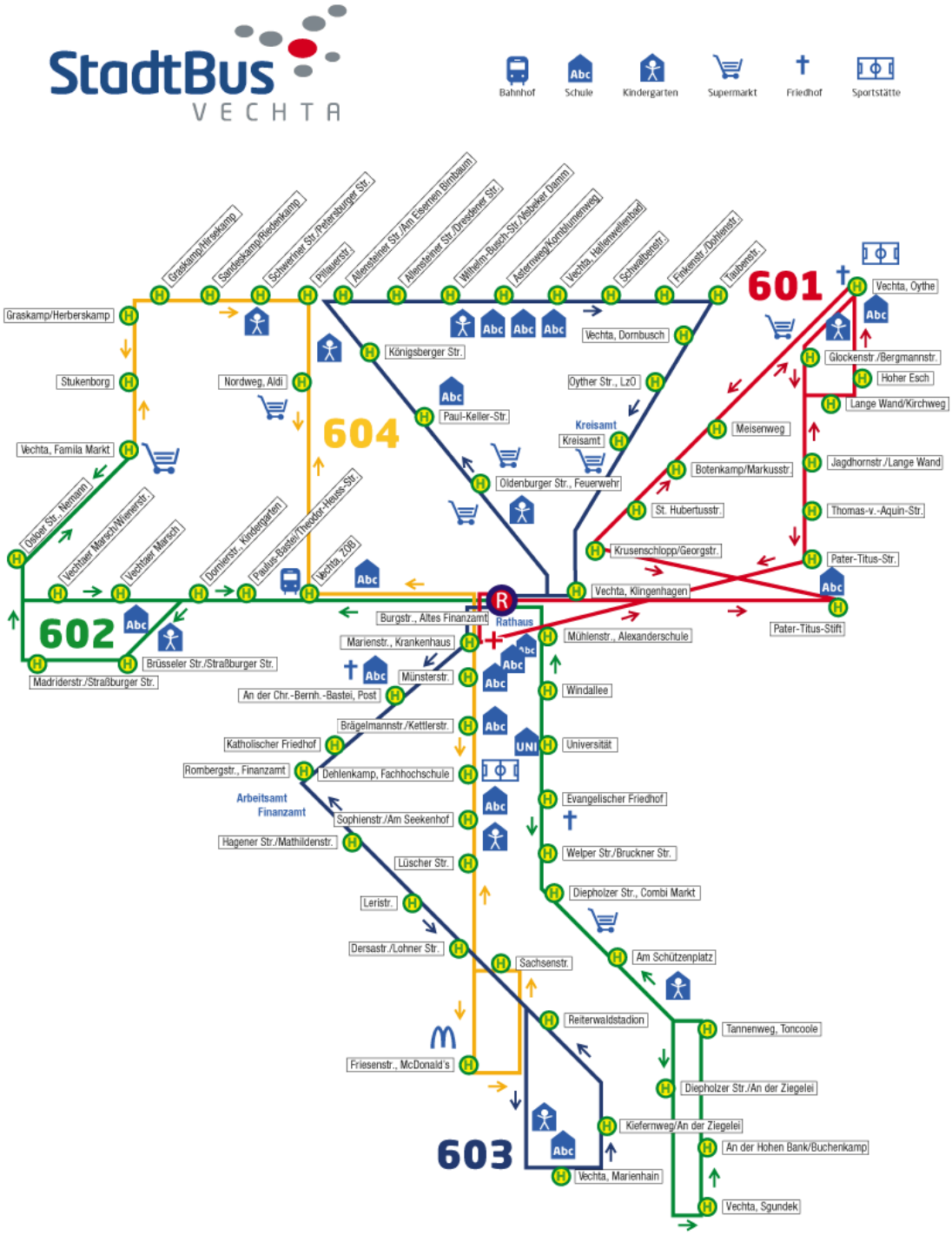


Bild 10 Liniennetzplan StadtBus Vechta, ohne Linien 605 A – D (Spätverkehr freitags / samstags) [www.wilmering-buslinien.de]

Linie	Fahrstrecke von / bis	über
601	Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt	Oythe – Krusenschlopp / Georgstr.
602	Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt	Sgundek – Universität – ZOB – Familia Markt
603	Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt	Rombergstr., Finanzamt – Marienhain – Königsberger Str. – Taubenstr.
604	Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt	Friesenstr., McDonald – Pillauerstr. – Famila Markt
605A*	Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt	Spreda – Deindrup – Langförden – Calveslage
605B*	Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt	Schledehausen – Elmelage – Bakum – Harme – Daren
605C*	Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt	Hagstedt – Erlte – Visbek – Astrup – Holtrup – Bergstrup
605D*	Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt	Oythe – Dornbusch – Graskamp – Sgundek – Leristr.

* nur freitag- und samstagabends / -nachts

Tabelle 5 Übersicht Linien StadtBus Vechta, Fahrplan 2015 [www.wilmering-buslinien.de]

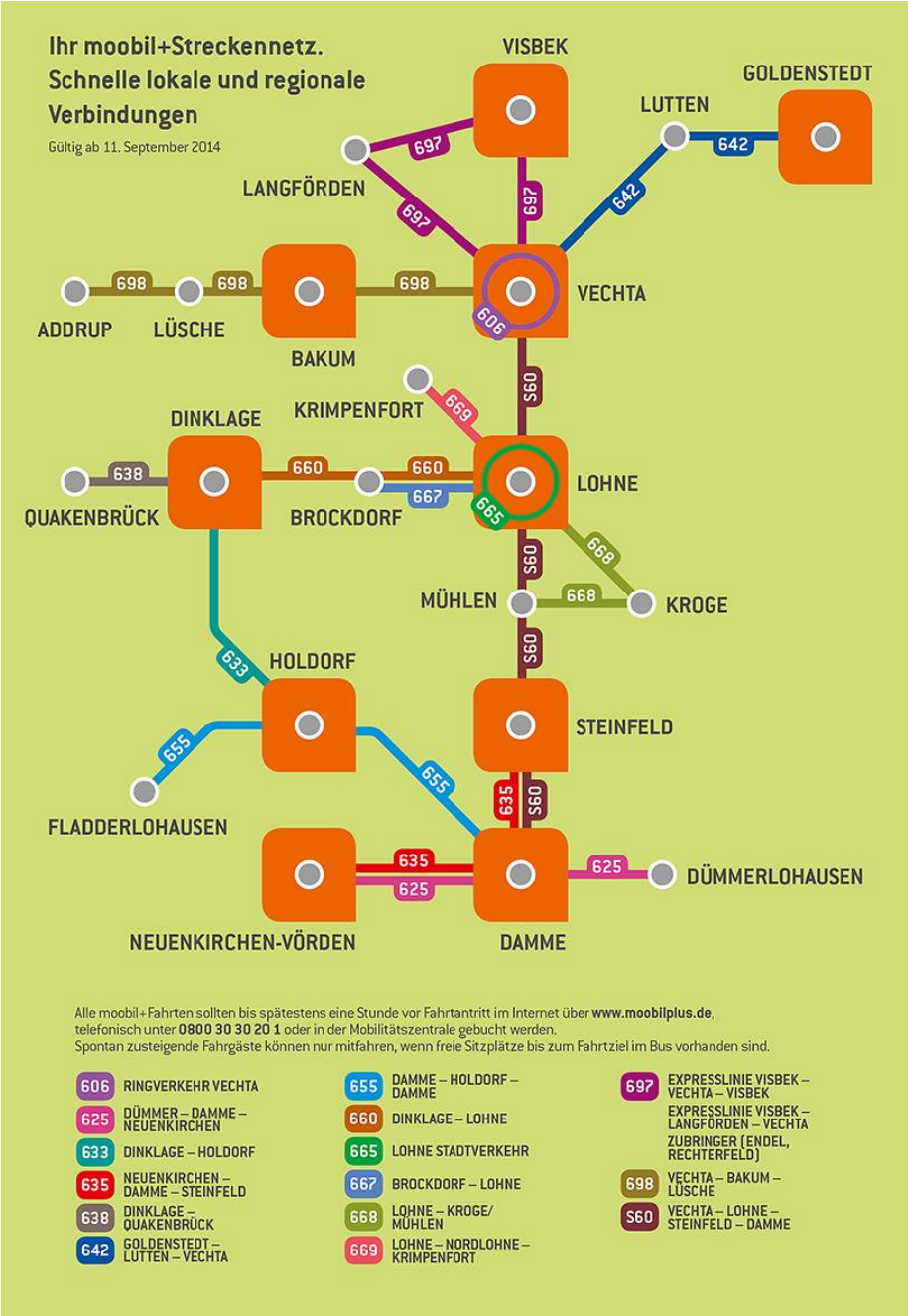
Rufbussystem moobil+

Der bedarfsorientierte Linienverkehr moobil+ besteht seit November 2013. Die Rufbusse verkehren montags bis freitags zwischen 5:50 und 20:30 Uhr im Taktfahrplan (zweistündiger Grundtakt, bei einzelnen Linien auf Stundentakt verdichtet), das Fahrplanangebot ist unabhängig von Schul- und Ferienzeiten. Es bestehen im gesamten Landkreis 15 Linien (Fahrplan 2015) mit sowohl festen Haltestellen als auch Bedarfshaltestellen. Der Ein- und Ausstieg ist nur an den Haltestellen möglich.

Der als moobil+-Nutzer registrierte Fahrgast meldet den Fahrtwunsch spätestens eine Stunde vor planmäßiger Abfahrt in der Mobilitätszentrale (telefonisch oder elektronisch) über ein Leitsystem an. Mit der Buchung kann der Fahrpreis im moobil+-System elektronisch abgerechnet werden, eine Barzahlung beim Fahrpersonal ist aber auch möglich. Unangemeldete Fahrgäste werden ebenfalls befördert, wenn im weiteren Verlauf einer Fahrt die nötigen Sitzplätze für alle angemeldeten zusteigenden Fahrgäste (inkl. mitgeführtem Rollstuhl, Kinderwagen,

Rollator, Fahrrad) vorhanden sind. Ist dies der Fall, erfolgt die nötige Nachbuchung des Fahrgastes mittels Leitsystem mit Angabe der Bezahlart des Fahrgastes und ggf. dem Verkauf des entsprechenden Fahrscheins durch das Fahrpersonal.

Das Liniennetz von moobil+ ist in Bild 11 dargestellt, eine Übersicht über die moobil+-Linien gibt Tabelle 6, dargestellt ist der Fahrplan Stand 2015[8].



[8] Zum 04.08.2016 wurde die Bedienung der Linie 606 sowie der Haltestelle Addrup eingestellt und eine neue Linie 630 Vechta-Dinklage eingeführt.

Bild 11 Liniennetz Rufbussystem moobil+, Fahrplan 2015 [www.moobilplus.de (b)]

Linie	Fahrstrecke von / bis	über	Busunternehmen
606	Ringverkehr Vechta		Wilmering
625	Dümmerlohausen – Neuenkirchen	Damme	Hanekamp
633	Dinklage – Holdorf	Langwege	Kohorst
635	Neuenkirchen – Steinfeld	Damme	Hanekamp
638	Dinklage – Quakenbrück	Bünne	Kohorst
642	Goldenstedt – Vechta	Lutten	Friedt
655	Damme – Fladderlohausen	Holdorf	Hanekamp
660	Dinklage – Lohne		Schomaker
665	Lohne Stadtverkehr		Schomaker
667	Kleinbrockdorf – Lohne	Brockdorf	Schomaker
668	Lohne – Kroge / Mühlen		Schomaker
669	Lohne – Krimpenfort / Märschendorf	Nordlohne	Schomaker
697	Linie A: Expresslinie Visbek – Vechta – Visbek Linie B: Visbek – Langförden – Vechta Linie C: Zubringer Endel Linie D: Zubringer Rechterfeld		Wilmering
698	Expresslinie: Bakum – Vechta Bakum – Vestrup – Lüsche – Vechta		Wilmering
S60	Vechta – Damme	Lohne – Steinfeld	Hanekamp

Tabelle 6 Übersicht Linien Rufbussystem moobil+, Fahrplan 2015 [www.moobilplus.de (b)]

Sonderverkehre

Ergänzend bestehen Sonderverkehre zu saisonalen Veranstaltungen (Dammer Carneval, Stoppelmarkt Vechta, Schützenfest Lohne).

Eine Übersicht über die Linien gibt Tabelle 7. Die Tabellen in Anlage 2.3 zeigen das Fahrtenangebot der verschiedenen Sonderverkehre.

Linie	Fahrstrecke von / bis	über	Busunternehmen
H-94	Bersenbrück – Damme	Hastrup – Bieste – Rieste – Neuenkirchen (Oldb.)	Hedemann
S-90	Lohne – Damme	Südlohne – Mühlen – Steinfeld	Schomaker
S-91	Dinklage – Damme	Langwege	Schomaker
W-92	Vechta – Damme	Lohne – Steinfeld – Osterfeine	Westerhaus GmbH
W-93	Vörden – Neuenkirchen – Holdorf	Hörsten – Taubke – Fladderlohausen	Westerhaus GmbH
S-11	Lohne / Stadt – Stoppelmarkt	Hamberg – Bergweg	Schomaker
S-12	Lohne – Stoppelmarkt	Voßberg – Moorkamp – Rießel	Schomaker
S-13	Holdorf – Stoppelmarkt	Langwege – Brockdorf	Schomaker
S-21	Dinklage – Stoppelmarkt	Märschendorf	Schomaker
S-41	Langenberg – Stoppelmarkt	Steinfeld – Mühlen – Kroge – Südlohne	Schomaker
S-80	Lohne – Schützenhof	Ringverkehr Lohne	Schomaker
W-95	Vördern – Damme	Hinnenkamp – Neuenwalde – Siehausen	Westerhaus GmbH

W-ST-1	Vechta Stadt	Vechta, Sgundek – Münsterstr. – Burgstr. / Altes Finanzamt – Botenkamp – Vechta Stoppelmarkt	Wilmering
W-ST-2	Vechta West	Vechta / Dersastr. – Lohner Str. – Vechta Stoppelmarkt	Wilmering
W-ST-3	Vechta Flugplatz	Vechtaer Marsch / Straßburger Str. – Vechta, Stoppelmakrt	Wilmering
W-ST- 5	Hagstedt – Vechta, Stoppelmarkt		Wilmering
W-ST-6	Essen / Bakum – Vechta, Stoppelmakrt	Essen – Uptloh – Addrup – Carum – Lüsche – Vestrup – Bakum – Vechta Stoppelmarkt	Wilmering
W-ST-7	Deindrup / Lohe – Vechta, Stoppelmarkt		Wilmering
W-ST-8	Vechta, An der Hohen Bank bzw. Telbrake, Fragge – Vechta, Stoppelmarkt		Wilmering
F003	Goldenstedt – Vechta	Lutten	Friedt
F004	Barnstorf – Goldenstedt	Varenesch	Friedt

Tabelle 7 Übersicht Sonderverkehre (Stand 2015)

Freigestellte Schülerverkehre

Neben den allgemein zugänglichen Linienverkehren („Jedermannverkehr“) bestehen freigestellte Schülerverkehre, die das Linienangebot für Schüler verdichten bzw. ergänzen. Freigestellte Verkehre sind nicht Gegenstand des NVP.

2.5 ÖPNV-Infrastruktur

2.5.1 Schienenverkehr

Streckennetz

Die Kursbuchstrecke 394 der Linie RB58 ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahnstrecke. Nach der Infrastrukturmodernisierung 2003 kann auf der Strecke ein Stundentakt zwischen Bremen und Osnabrück gefahren werden.

Nur die Bahnhöfe Neuenkirchen, Lohne, Vechta und Wildeshausen verfügen jeweils über zwei Gleise, so dass hier Zugkreuzungen stattfinden können. Alle anderen Stationen sind eingleisige Haltepunkte. Die bestehende Infrastruktur wirkt sich deutlich als restriktiver Faktor für den Fahrplan (Taktdichte, Fahrtenfolge, Verknüpfung) und den betrieblichen Ablauf (Pünktlichkeit, Anschlusssicherung) aus.

Bahnhöfe / Stationen

Innerhalb des Landkreises bestehen folgende Stationen / Bahnhöfe in den jeweiligen Städten und Gemeinden als Zugang zum SPNV:

- Rechterfeld (Gemeinde Visbek)
- Goldenstedt (Oldb) (Gemeinde Goldenstedt)
- Lutten (Gemeinde Goldenstedt)
- Vechta Stoppelmarkt (Stadt Vechta), Bedienung nur während der Veranstaltungstage des Stoppelmarktes
- Vechta (Stadt Vechta)
- Lohne (Oldb) (Stadt Lohne)
- Mühlen (Oldb) (Gemeinde Steinfeld)
- Steinfeld (Oldb) (Gemeinde Steinfeld)
- Holdorf (Oldb) (Gemeinde Holdorf)
- Neuenkirchen (Oldb) (Gemeinde Neuenkirchen-Vörden)

Die infrastrukturelle Ausstattung präsentiert sich in einem weitgehend einheitlichen Zustand, diese umfasst Witterungsschutz (Fahrgastunterstand) und Fahrgast-informationen (Aushangfahrplan, dynamische Fahrgastinformation). Alle Anlagen sind barrierefrei zugänglich (erhöhte Bahnsteige mit niveaugleichem Zugang sowohl zur Straße als auch in den Zug, taktiles Leitsystem).

Fahrzeuge

Es werden moderne Dieseltriebwagen des Typs LINT 41 (Zweirichtungs-Gelenktriebwagen mit ca. 130 Sitzplätzen) eingesetzt. Die Fahrzeuge sind barrierefrei ausgestattet, außerdem ist die Mitnahme von Fahrrädern möglich.

2.5.2 Busverkehr

Straßennetz

Im Landkreis Vechta besteht ein engmaschiges überörtliches Straßennetz. Die für den zwischenörtlichen ÖPNV erforderlichen Straßen können durchweg als vorhanden und benutzbar angesehen werden. Umgehungsstraßen werden vom ÖPNV in der Regel nicht benutzt, da die Linien auf die direkte Bedienung der Ortskerne und Siedlungsbereiche ausgerichtet sind. Der ÖPNV profitiert von Umgehungsstraßen allerdings insofern, dass dadurch die von ihm benutzten Ortsdurchfahrten entlastet werden.

Sonderspuren und Vorrangschaltungen für den ÖPNV sind im Landkreis Vechta nicht vorhanden. Insgesamt ist festzuhalten, dass das Straßennetz den Anforderungen des ÖPNV entspricht.

Bushaltestellen

Die VGV bedient im Landkreis ca. 670 Bushaltestellen, der StadtBus Vechta als Teil des VGV bedient ca. 70 Haltestellen innerhalb des Stadtgebietes Vechta bzw. freitag- und samstagabends zusätzlich ca. 30 Haltestellen in angrenzenden Gemeinden. Das Rufbussystem moobil+ bedient kreisweit 521 Bushaltestellen. (Stand 2015).

An allen Bahnhöfen / Stationen bestehen Bushaltestellen zum Umstieg auf den SPNV. Darüber hinaus sind die zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOB) in den Mittelzentren Vechta und Lohne sowie in Steinfeld bzw. Damme und die Haltestellen Visbek (Markt), Vechta (Burgstr. / Altes Finanzamt) und Dinklage (Rathausplatz) wichtige Umsteigehaltestellen.

Ort	Haltestelle	Bemerkung
Visbek	Markt	Übergang zu VGV (und moobil+)
	Bahnhof Rechterfeld	Übergang zur NordWestBahn
Vechta	ZOB	Übergang zu VGV, StadtBus, moobil+ und NordWestBahn
	Burgstr. / Altes Finanzamt	Übergang zum StadtBus Vechta
Goldenstedt	Bahnhof Goldenstedt	Übergang zur NordWestBahn
	Bahnhof Lutten	Übergang zur NordWestBahn
Lohne	ZOB	Übergang zu VGV und moobil+
	Bahnhof	Übergang zu moobil+ und NordWestBahn
Dinklage	Rathausplatz	Übergang zu moobil+
Steinfeld	Bahnhof Steinfeld	Übergang zur NordWestBahn
	Bahnhof Mühlen	Übergang zur NordWestBahn
	ZOB	Übergang zu moobil+
Holdorf	Bahnhof	Übergang zu VGV, moobil+ und NordWestBahn
Neuenkirchen-Vörden	Bahnhof Neuenkirchen	Übergang zu VGV, moobil+ und NordWestBahn
Damme	ZOB	Übergang zu VGV und moobil+

Ohne Knotenpunkte der Schülerbeförderung

Tabelle 8 Bushaltestellen mit wichtiger Umsteigefunktion im LK Vechta (Fahrplan 2015)

Bezüglich der infrastrukturellen und barrierefreien Ausstattung der Bushaltestellen sind keine aktuellen Daten verfügbar.

Fahrzeuge

Im VGV-Linienverkehr wird eine große Anzahl unterschiedlicher Fahrzeugtypen im Liniendienst eingesetzt. Die Fahrzeuge werden von den einzelnen Unternehmen flexibel eingesetzt, deshalb ist eine linienscharfe Darstellung nicht möglich. Die verwendeten Fahrzeuge sind überwiegend Regionalbusse mit einem im Vergleich zu Stadtbussen hohen Anteil von Sitzplätzen an der Gesamtkapazität. Kritisch anzumerken ist unter dem Aspekt Barrierefreiheit, dass der Anteil der

Niederflurfahrzeuge gering ist. Das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte ist relativ hoch. Dies ist z. T. auch systematisch bedingt, da eine Förderung von Fahrzeugen durch das Land Niedersachsen erst seit kurzem möglich ist.[9]

Im Stadtbusverkehr Vechta werden Kleinbusse (14 Fahrgast-Sitzplätze, sechs Stehplätze) eingesetzt, es handelt sich ausschließlich um Niederflurfahrzeuge mit manueller Ausklapprampe.

Im Rufbussystem moobil+ verkehren 14 neue klimatisierte Niederflurfahrzeuge mit manueller Ausklapprampe. Ein Fahrzeug hat 16 Fahrgastsitzplätze, 13 Fahrzeuge besitzen acht Fahrgastsitzplätze. Alle Fahrzeuge verfügen über einen Stellplatz für Fahrrad, Kinderwagen, klappbaren Rollstuhl bzw. Rollator.

Betriebliche Infrastruktur

Bei der betrieblichen Infrastruktur ist zwischen dem Rufbussystem moobil+, VGV-Verkehren und dem StadtBus Vechta zu unterscheiden.

Im Rufbussystem moobil+ wird ein zentrales Datenverarbeitungssystem zur Betriebssteuerung (T.DiMo) eingesetzt. Dieses unterstützt wesentliche betriebliche Prozesse von moobil+. Über das T.DiMo-System werden die Fahrtwünsche entgegengenommen. Die Linien mit ihren Haltestellen sind hinterlegt und die Kundendaten werden verwaltet. Der bargeldlose Vertrieb und die Abrechnung werden ebenfalls mit T.DiMo vorgenommen. Für die Fahrer der moobil+-Fahrzeuge wird eine Routenführung bereitgestellt. Wenn die Fahrplangestaltung es ermöglicht und keine wesentlichen Qualitätsnachteile für den restlichen Fahrweg entstehen, sollen die Fahrer den Fahrgästen auch das Erreichen von Anschlussverbindungen ermöglichen [Landkreis Vechta (2015)].

Die Fahrzeuge der VGV und des StadtBus Vechta verfügen nach Angaben der Betreiber über (elektronische) Fahrscheindrucker, sie besitzen aber keine Infrastruktur zur betrieblichen Steuerung.

2.5.3 Intermodalität

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Fahrrad und Pkw können hier wichtige und sinnvolle

[9] Die Förderfähigkeit ist dann gegeben, wenn Omnibusse eine jährliche Betriebsleistung von 30.000 Wagen-km (Minibusse 20.000 Wagen-km) im Linienverkehr nach § 42 PBefG erreichen. Bei Ersatzbeschaffungen müssen die zu ersetzenden Omnibusse nach zehn Jahren eine Laufleistung von mehr als 300.000 km oder nach acht Jahren eine Laufleistung von 650.000 km aufweisen (Land Niedersachsen, Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) RdErl. d. MW vom 01.06.2015 – 44.1-43.50.00/6 –).

Ergänzungsfunktionen zum ÖPNV wahrnehmen. Dies gilt insbesondere für den ländlichen Raum mit einem eher geringen Fahrtenangebot bzw. fehlendem Angebot in Schwachverkehrszeiten (abends, samstags, sonntags).

Die Mitnahme von Fahrrädern in moobil+ und in den VGV-Linien ist grundsätzlich möglich. Es besteht jedoch hierzu kein Rechtsanspruch, das Betriebspersonal entscheidet im Einzelfall, ob die Besetzung des Fahrzeugs dies zulässt. Im StadtBus Vechta sind Fahrräder vom Transport ausgeschlossen. In moobil+ ist der Mitnahmewunsch bei der Fahrtanmeldung anzugeben.

Park+Ride-Anlagen (P+R) sowie Bike+Ride-Anlagen (B+R) bestehen im Landkreis Vechta an allen Stationen / Bahnhöfen, Fahrradabstellboxen sind an den B+R-Anlagen in Vechta, Holdorf, Lohne und Steinfeld vorhanden.

Es bestehen in Damme im Umfeld des ZOB öffentlich zugängliche Stellplätze des Einzelhandels sowie an der Station Visbek-Rechterfeld fünf Stellplätze, die jeweils informell als P+R-Plätze genutzt werden.

Standort (Station / Bahnhof)	P+R-Plätze	B+R-Plätze		
		mit Witterungs-schutz	ohne Witterungs-schutz	Fahrrad-box
Goldenstedt(Oldb) (Gemeinde Goldenstedt)	20	34	39	0
Lutten (Gemeinde Goldenstedt)	10	38	18	0
Holdorf(Oldb) (Gemeinde Holdorf)	18	20	0	10
Lohne(Oldb) (Stadt Lohne)	55	122	13	30
Neuenkirchen(Oldb) (Gemeinde Neuenk.-Vörden)	16	48	11	0
Steinfeld(Oldb)) (Gemeinde Steinfeld)	10	32	52	3
Mühlen(Oldb) (Gemeinde Steinfeld)	0	10	0	0
Vechta (Stadt Vechta)	134	126	90	15
Rechterfeld (Gemeinde Visbek)	5	36	0	0

Tabelle 9 Park+Ride-Anlagen und Bike+Ride-Anlagen im Landkreis Vechta, 2015 [http://daten.zvbn.de/ssb/liste.php und Angaben des LK]

2.6 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

Neben den nach § 32 BOKraft vorgeschriebenen Aushangfahrplänen an Haltestellen bestehen Informationsmöglichkeiten zu Verbindungen, Fahrplänen und Tarif bzw. Fahrausweissortiment sowie den Allgemeinen Beförderungsbedingungen durch die Internetseiten der einzelnen Verkehrsunternehmen bzw. der VGV und des Rufbussystems moobil+. Die Fahrzeuge verfügen (in der Regel) ebenfalls über eine elektronische Zielanzeige, um der Kennzeichnungs- und Beschilderungspflicht nach § 33 BOKraft nachzukommen.

Persönliche Auskunftsmöglichkeiten bietet die Betriebsleitstelle moobil+ („Mobilitätszentrale Lohne“), die durch das Verkehrsunternehmen Schomaker im Auftrag des Landkreises Vechta geführt wird. Das Verkehrsunternehmen Wilmering verfügt über ein Kundencenter. Außerdem kann man telefonisch mit den Verkehrsunternehmen und der Betriebsleitstelle moobil+ Kontakt aufnehmen.

Printinformationen werden im Busverkehr durch die Verkehrsunternehmen in eigener Regie ausgegeben. So gibt es z. B. Broschüren zum StadtBus Vechta (Fahrplanleporellos) oder zu den Sonderverkehren bei Veranstaltungen. Ein öffentlich verfügbarer Fahrplan oder Liniennetzplan aller VGV-Linien besteht nicht. Zum Rufbussystem moobil+ werden betreiberübergreifend durch den Aufgabenträger themenbezogene Broschüren und ein Liniennetzplan erstellt.

Darüber hinaus werden Informationen über den ÖPNV im Landkreis Vechta auf den Internetauftritten von VGV, moobil+ und den einzelnen Verkehrsunternehmen angeboten.

Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit werden folgende weitere Aktivitäten durchgeführt:

- kostenloses StadtBus-Training für Senioren der Kreisvolkshochschule Vechta (in Kooperation mit dem Seniorenbüro Vechta und Gerhard Wilmering GmbH & Co. KG) mit Informationen zum Linienangebot im Stadtverkehr Vechta und dem Landkreis und einer gemeinsamen Fahrt mit StadtBus und Nordwestbahn.
- Sicherheitstraining für Grundschüler zum richtigen Verhalten an Haltestellen und im Bus durch die Fa. Schomaker in Steinfeld und Lohne (in Kooperation mit der Kreisverkehrswacht) sowie für Erstklässler durch das Verkehrsunternehmen Friedt und für Schüler im Rahmen des Mobilitätsprojekts Hauptschule Damme durch die Firma Hedemann.
- moobil+-Berater als individuelle Ansprechpartner für moobil+ in allen Städten und Gemeinden des Landkreises (Kontakte sind auf dem Internetauftritt von moobil+ veröffentlicht).

2.7 ÖPNV-Tarife und Vertrieb

Es gibt keinen Tarif, der für alle im Landkreis Vechta verkehrenden Verkehrsangebote gilt. Ausnahmen bilden das in den Sommerferien gültige Schülerfreizeitticket des Landes Niedersachsen sowie das Semesterticket der Universität Vechta (Solidarbeitrag aller Studierenden).

Einen Überblick über die tarifliche Kooperation gibt Tabelle 10.

Umstieg zu von	VGV-Verkehre	StadtBus Vechta	moobil+	SPNV
VGV-Verkehre	ja	ja (Tarifzone 600)	nein	nein
StadtBus Vechta	ja (Tarifzone 600)	-	nein	nein
moobil+	ja	nein	-	nein
SPNV	nein	nein	nein	-

Tabelle 10 Tarifliche Kooperationen zwischen Verkehrsträgern im Landkreis Vechta (Stand 2015)

2.7.1 Schienenverkehr

Auf der NordWestBahn gelten die Tarife der Deutschen Bahn AG / Niedersachsentarif (NITAG). Ein Anschlusstarif zum Busverkehr im Rahmen der Anschlussmobilität des Niedersachsentarifs besteht im Landkreis Vechta nicht.

2.7.2 VGV-Linienverkehre

Für die Linienverkehre der VGV-Unternehmen besteht ein gemeinschaftlicher Zonentarif, d. h. der Fahrgast erwirbt eine Fahrkarte, die für alle Linienverkehre der VGV-Unternehmen gilt. Für Zeitkarten gilt diese Anerkennung auch, allerdings hat hier das Verkehrsunternehmen am Start-Ort das alleinige Verkaufsrecht.

Der Einnahmeaufteilung liegt der Gedanke zugrunde, dass die Fahrtenbeziehungen der Kunden für Hin- und Rückfahrt symmetrisch sind und sich daher die Erlöse je Fahrt gleichmäßig auf die beteiligten Verkehrsunternehmen aufteilen[10].

Der bei in das Stadtgebiet Vechta ein- und ausbrechenden Linien erworbene VGV-Tarif für die Tarifzone 600 (Vechta) gilt auch im StadtBus Vechta (maximal ein Umstieg, keine Rund- und Rückfahrten).

[10] D. h. Kunden kaufen auf dem Hinweg den Fahrschein beim Unternehmen X und auf dem Rückweg beim Verkehrsunternehmen Y.

Eine tarifliche Kooperation der VGV-Angebote mit moobil+ oder dem SPNV[11] besteht nicht.

Anerkannt werden jedoch das in den Sommerferien gültige Schülerfreizeitticket des Landes Niedersachsen sowie das Semesterticket der Universität Vechta (Solidarbeitrag aller Studierenden).

Die Zoneneinteilung ist nicht an den Gemeindegrenzen orientiert und mit 16 Tarifzonen sehr stark differenziert. Der Fahrpreis wird durch Abzählen der Zonen von der Start- bis zur Zielzone ermittelt. Dabei wird, soweit keine anderen Regelungen bestehen, die Verbindung mit der geringsten Zahl von Zonen genommen. Maximal werden 16 Tarifzonen berechnet.

Der Transport von Fahrrädern ist kostenpflichtig.

Das Fahrausweisangebot umfasst Einzelkarten (Erwachsene / Kinder), Mehrfahrtenausweise (5er-Karten) und Zeitkarten (Wochen- und Monatskarten für Erwachsene / Schüler / Kindergartenkinder).

Der Fahrausweis wird beim Fahrer oder auch in den Kundenbüros der Verkehrsunternehmen erworben.

2.7.3 StadtBus Vechta

Es besteht ein Einheitstarif ohne räumliche Differenzierung.

Das Fahrausweisangebot umfasst Einzelfahrausweise bzw. Transfertickets zum Umstieg, Mehrfahrtenausweise (5er / 12er-Karten), Zeitfahrausweise (Tageskarte, Wochen- und Monatskarten (Erwachsene, Schüler, Kindergartenkinder)) sowie das Businessticket für Arbeitnehmer.

Fahrausweise des Stadtverkehrs Vechta können auch auf den übrigen VGV-Linienverkehren innerhalb der für den StadtBus gültigen Tarifzone 600 genutzt werden. Anerkannt werden außerdem das in Ferien gültige Schülerfreizeitticket des Landes Niedersachsen sowie das Semesterticket der Universität Vechta.

Der Fahrausweis wird beim Fahrer oder auch in den Kundenbüros der Verkehrsunternehmen erworben. Es ist auch der Erwerb von Fahrausweisen in andere Tarifzonen der VGV möglich.

[11] Die Tarifbestimmungen der VGV (http://www.wilmering-buslinien.de/tarife/tarifbestimmungen) verweisen darauf, dass „die Anerkennung von Tarifangeboten der Schienenverkehrsunternehmen in der Anlage 5 geregelt ist“ (Kap. 2.8.3). Die Anlagen der Tarifbestimmungen sind jedoch nicht veröffentlicht.

2.7.4 Rufbussystem moobil+

Im Rufbussystem moobil+ besteht ein Zonentarif mit acht Preisstufen. Eine Tarifzone entspricht jeweils einer Gemeinde, zur Bildung einer Preisstufe werden die durchfahrenen Tarifzonen addiert. Das Fahrausweisangebot umfasst Einzelfahrkarten und Zeitfahrausweise (Tages-, Wochen- und Monatskarten, jeweils für Erwachsene, Kinder und Schüler). Außerdem werden rabattierte Tarife im Rahmen des Jobtickets angeboten.

Für das moobil+ System sind ausschließlich moobil+ Fahrkarten gültig. Fahrausweise anderer Systeme (VGV-Linien, StadtBus Vechta, SPNV) werden nicht anerkannt. Ausnahmen bilden das in Ferien gültige Schülerfreizeitticket des Landes Niedersachsen sowie das Semesterticket der Universität Vechta.

Der Fahrpreis kann elektronisch bei Anmeldung des Fahrtwunsches abgerechnet werden. Eine Fahrtberechtigung kann aber auch mittels Barzahlung in der Mobilitätszentrale oder beim Fahrer erworben werden. Es besteht das Prinzip der Bestpreis-Abrechnung (auch für Jobtickets) bei elektronischen Vertrieb.

Der Transport von Fahrrädern ist kostenpflichtig.

2.8 ÖPNV-Nachfrage

Zur ÖPNV-Nachfrage besteht keine einheitliche Datenbasis. Zur Abschätzung der Nachfrage werden daher Daten aus verschiedenen Quellen verwendet und hochgerechnet.

Aus der Summe der in Kap 2.8.1 bis 2.8.3 dargestellten Nachfrageschätzung ergibt sich eine Gesamtnutzerzahl von rund 3.673.000 ÖPNV-Fahrgästen (Ein- und Aussteiger) im Landkreis Vechta im Jahr 2015.

2.8.1 Schienenverkehr

Für den SPNV liegen die Fahrgastzahlen der NordWestBahn vor (Tabelle 11). Demnach waren im Landkreis Vechta 2014 ca. 4.340 Ein- und Aussteiger / Tag zu verzeichnen. Gegenüber dem Jahr 2004 bedeutet dies eine Steigerung um rund 7 % [Stehr, T. (2014)].

Eine Hochrechnung der Daten ergibt ca. 1.584.100 Fahrgäste / Jahr im SPNV.

Station / Bahnhof	Ein- und Aussteiger / Tag (Mo. – So.)
Neuenkirchen (Oldb)	289
Holdorf (Oldb)	289
Steinfeld (Oldb)	318
Mühlen (Oldb)	135
Lohne (Oldb)	960
Vechta	1.789
Lutten	169
Goldenstedt (Oldb)	204
Rechterfeld	184

Tabelle 11 Nachfrage im SPNV (durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteiger / Tag) [Nordwestbahn (2015)]

2.8.2 VGV-Linienverkehre

Nachfragedaten der Linien der VGV aus Fahrgasterhebungen liegen nicht vor. Aufgrund der Fahrplangestaltung und Linienführung ist davon auszugehen, dass die Nutzer der Verkehrsangebote überwiegend Schüler sind. Daher werden als Orientierungswerte zur Nachfrageschätzung die Angaben aus der Schülerdatenbank des Landkreises genutzt.

Es wurden für das Schuljahr 2015 / 2016 durch den Landkreis 4.485 Schülersammelzeitkarten für gemäß Schülerbeförderungssatzung [Landkreis Vechta (2014b)] berechtigte Schüler ausgegeben. Dazu kommen noch ca. 430 Schüler der Jahrgänge 11 und 12 der allgemeinbildenden Schulen[12], die im ÖPNV-relevanten Entfernungsbereich wohnen und mit großer Wahrscheinlichkeit ebenfalls regelmäßige ÖPNV-Nutzer sind. Insgesamt ist damit von rund 4.915 Schülern der Jahrgangsstufen 1-12 als Nutzer der VGV-Linien auszugehen.

Die Anzahl der Schüler, die an einem durchschnittlichen Schultag den ÖPNV tatsächlich mit zwei Fahrten (Hin- und Rückfahrt) nutzen, ist um ca. 10 % geringer anzusetzen (z. B. wegen gelegentlicher Fahrradnutzung, Mitnahme im Auto, Krankheit, ...). Auf der anderen Seite sind nicht alle Busfahrgäste Schüler bzw.

[12] Schulspezifisch ermittelt aus der Anzahl der Schüler im Jahrgang 11/12 und dem Anteil der durch den Landkreis erstatteten Sammelzeitkarten (Annahme: räumliche Verteilung der Schüler Jahrgang 11/12 entspricht dem Durchschnitt aller Schüler der jeweiligen Schule).

Inhaber von Schülersammelzeitkarten. Zu berücksichtigen sind außerdem auch die Berufsschüler. Auf dieser Basis wird man für den Landkreis Vechta derzeit an Schultagen grob von gut 9.500 Fahrgästen / Schultag ausgehen können.

Eine Hochrechnung der Daten ergibt ca. 1.776.500 Fahrgäste / Jahr (bei 187 Schultagen / 2015).

2.8.3 StadtBus Vechta

Für die Nachfrage der Linien 601 bis 604 im Stadtbusverkehr Vechta liegen die in Tabelle 12 dargestellten Daten vor, die durch den Betreiber Gerhard Wilmering GmbH & Co. KG im November 2015 ermittelt wurden. Erhoben wurde die Anzahl der Einsteiger für alle Betriebstage Mo. – Sa. Der Anteil der Fahrgäste an einem Samstag gegenüber der Gesamtnachfrage an einem Tag Mo. – Fr. beträgt ca. 30 %. Für die Ende 2015 neu eingeführten Linien 605 A-D liegen keine Daten vor.

Linie	Einsteiger / Monat	Einsteiger / Tag Mo. – Fr.	Einsteiger / Tag Sa.*
601	2.797	127	34
602	8.459	383	102
603	2.833	128	34
604	5.322	241	64
Summe	19.411	879	234

* rechnerisch ermittelt: ca. 30 % der täglichen Nachfrage Mo.-Fr.

Tabelle 12 Nachfrage StadtBus Vechta, Linien 601 – 604 [Gerhard Wilmering GmbH & Co. KG (2015)]

Demnach nutzten im November 2015 montags bis freitags täglich etwa 880 Fahrgäste bzw. samstags 230 Fahrgäste den StadtBus Vechta. Zu beachten ist hierbei, dass im Monat November die Nachfrage bundesweit 11,5 % über dem Jahresdurchschnitt liegt [Gertz / Gutsche / Rümenapp (2005)].

Eine Hochrechnung der Daten auf Jahreswerte ergibt ca. 206.000 Fahrgäste / Jahr.

2.8.4 Rufbussystem moobil+

Die Nachfragedaten für das Rufbussystem moobil+ wurden aus dem Betriebssystem T.DiMo ermittelt. Sie zeigen eine kontinuierlich sehr positive Entwicklung der registrierten Kunden. Ende 2015 betrug die Zahl der angemeldeten Kunden über 7.000 Personen (Bild 12).

Insgesamt nutzten ca. 106.100 Fahrgäste im Jahr 2015 das Rufbussystem moobil+, dabei ist die Entwicklung der Fahrgastzahlen (Bild 13) kontinuierlich steigend.

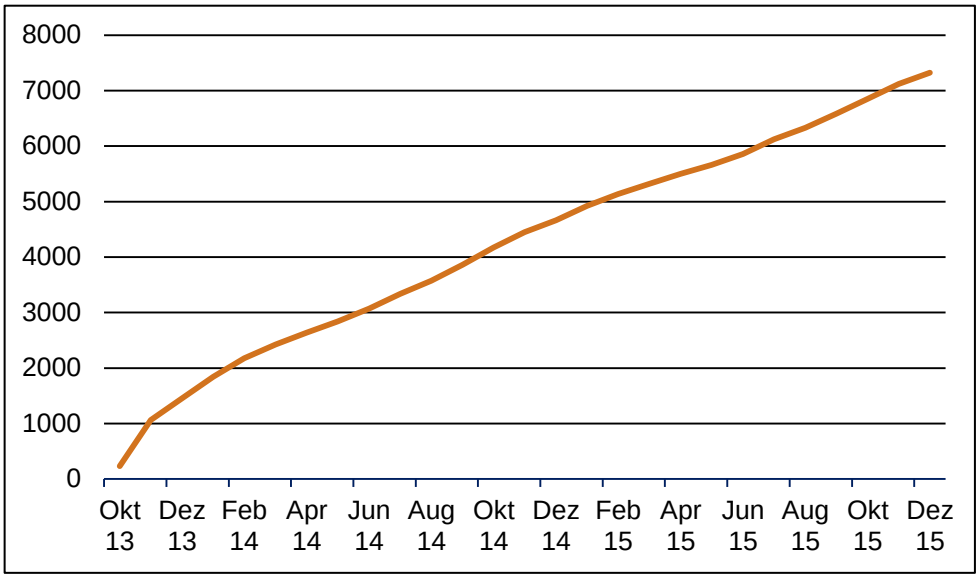


Bild 12 Entwicklung der Kundenzahlen von 2013 (Start moobil+) – 2015 [https://muv.tdimo.net]

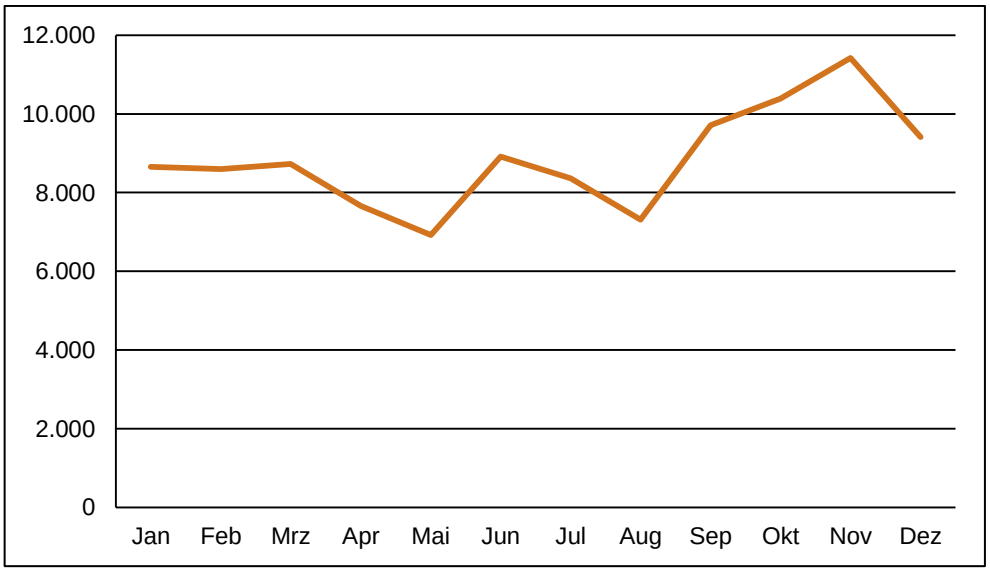


Bild 13 Entwicklung der Fahrgastzahlen moobil+ im Jahr 2015 [https://muv.tdimo.net]

Bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den einzelnen Linien bestehen große Unterschiede (Bild 14). Gegen Jahresende liegt die Fahrgastanzahl bei den meisten Linien über der des Jahresbeginns. Beim überwiegenden Teil der Linien nimmt die Nachfrage nach dem Sommer zu. Die niedrigen Fahrgastzahlen im Mai lassen sich mit den Feiertagen, an denen kein moobil+-Verkehr stattfindet, erklären; im August mit den Sommerferien. Die Abnahme der Fahrgastanzahl im Dezember lässt sich auf die Weihnachtstage zurückführen.

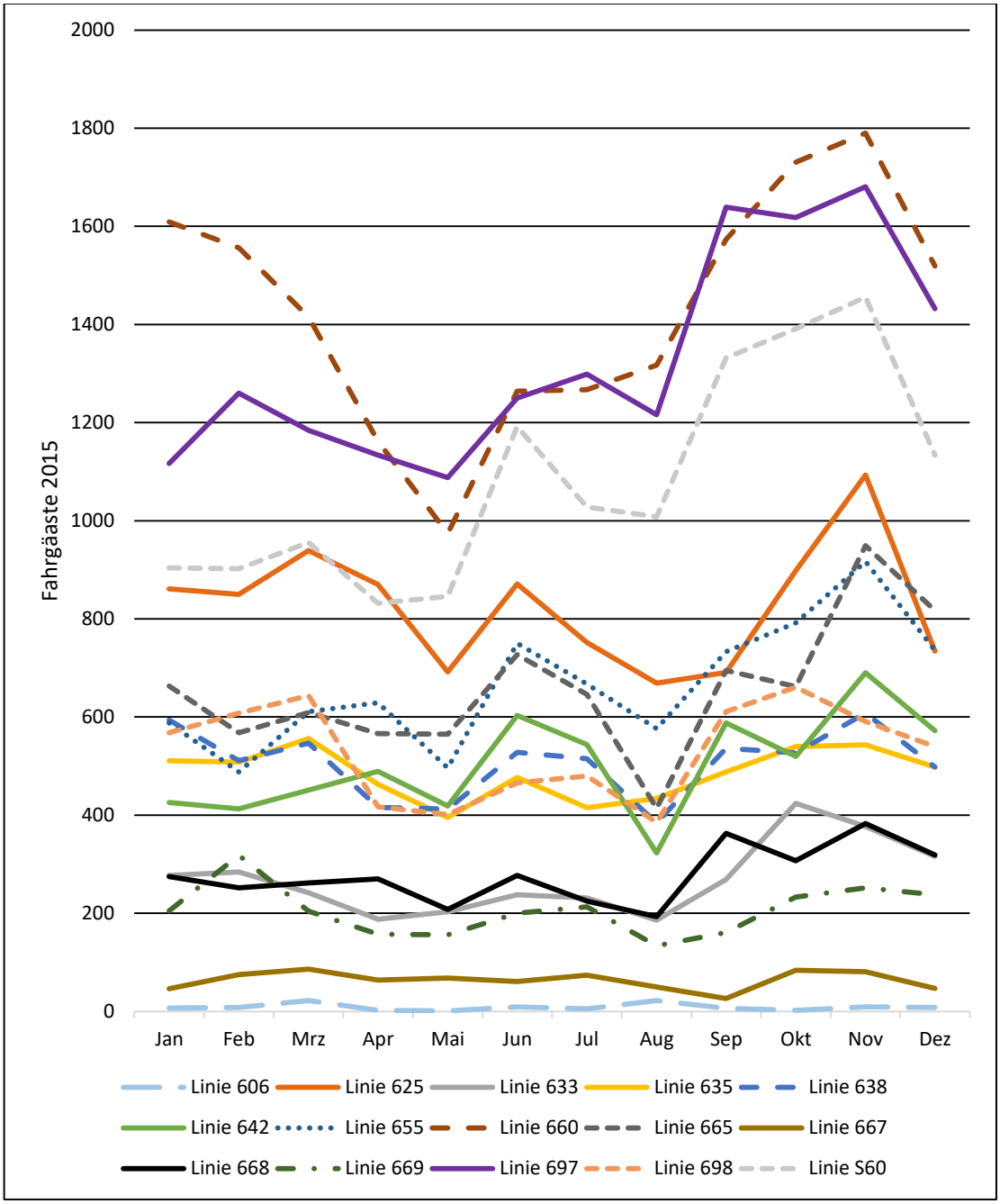


Bild 14 Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste je Linie im Jahr 2015 [https://muv.tdimo.net]

Bild 15 zeigt die Anzahl der Fahrgäste auf den einzelnen moobil+-Linien im gesamten Jahr 2015. Hier fallen die Linien 660, 697 und S60 mit hohen Fahrgastzahlen und die Linie 606 mit äußerst geringen, die Linien 667, 669, 633 und 668 mit niedrigen Fahrgastzahlen auf.

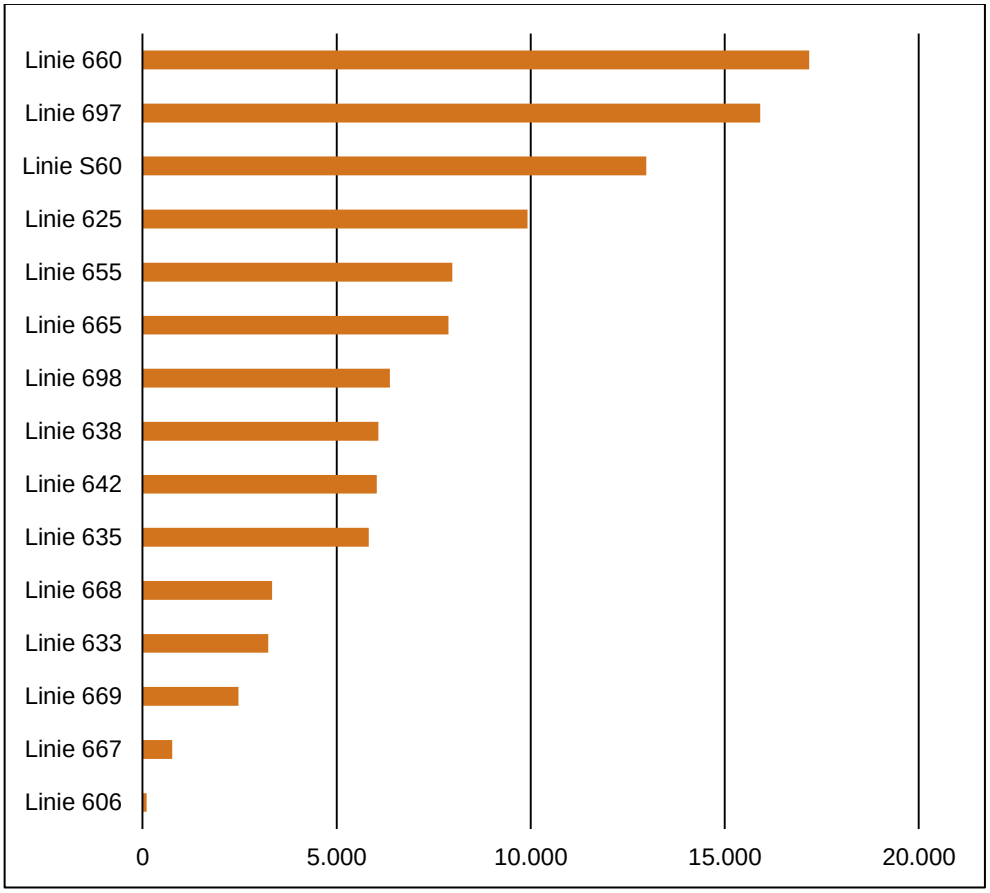


Bild 15 Anzahl der Fahrgäste je moobil+-Linie im Jahr 2015 [https://muv.tdimo.net]

Hinsichtlich des Besetzungsgrades bestehen große Unterschiede zwischen den Linien (Bild 16). Bei Linie 606 gibt es häufig Fahrten ganz ohne Fahrgäste, die Linien 667 und 669 sind nur sehr schwach, die Linien 668 und 665 schwach besetzt. Besonders gut ausgelastet sind die Linien S60 und 638. Die mittlere Besetzung über alle Linien liegt bei 1,7 Personen je Tour.

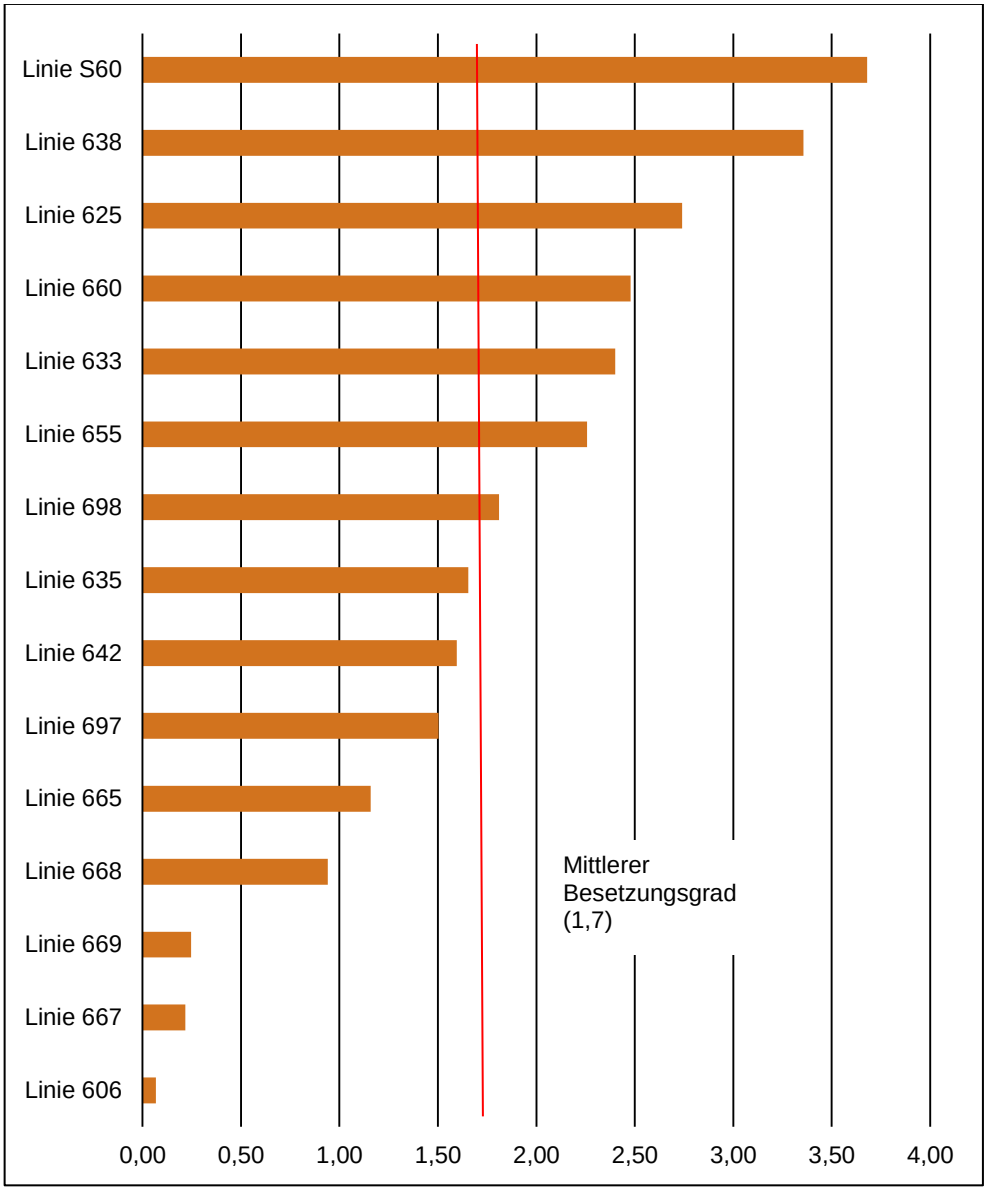


Bild 16 Besetzungsgrade der moobil+-Linien im Jahr 2015 [https://muv.tdimo.net]

Fast alle Linien zeigen während des Sommers bzw. der Sommerferien einen Einbruch bei den Besetzungszahlen. Auf den meisten Linien zeichnet sich dann aber im Herbst eine positive Entwicklung ab, so dass der Besetzungsgrad in der zweiten Jahreshälfte den Besetzungsgrad vom Jahresanfang übersteigt (Bild 17).

Insgesamt ist eine positive Entwicklung der Fahrgastzahlen und der Auslastung des moobil+-Angebotes zu verzeichnen.

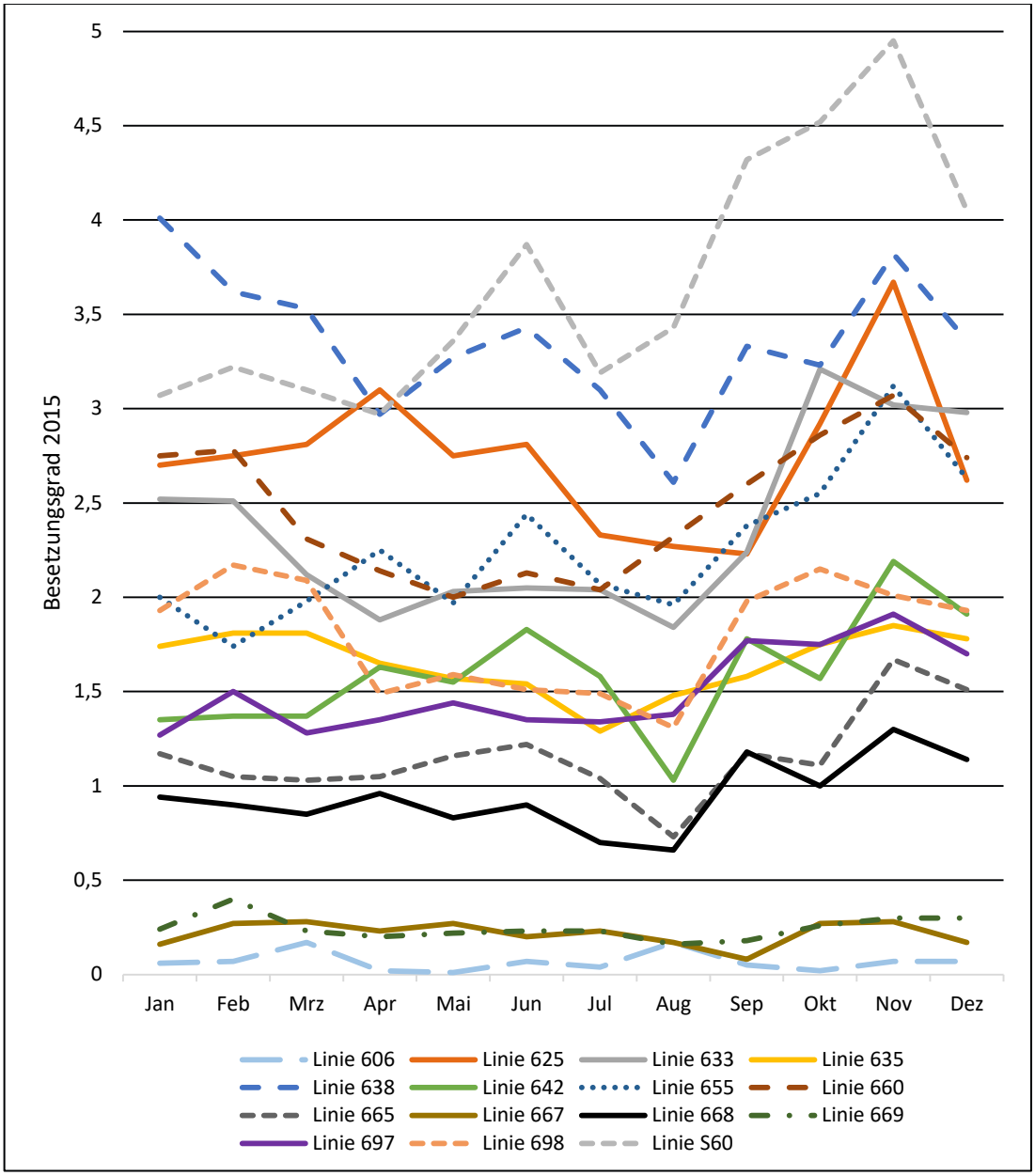


Bild 17 Entwicklung der Besetzungsgrade der moobil+-Linien im Jahr 2015 [https://muv.tdimo.net]

2.8.5 Intermodalität

Moderne P+R- bzw. B+R-Angebote sind an allen Bahnhöfen vorhanden. Tabelle 13 gibt einen Überblick über die Nachfrage und die Planungsoptionen für die einzelnen Anlagen. Die Nachfrageerhebung fand im Februar 2016 statt. Zu beachten ist hierbei, dass im Fahrradverkehr die Nachfrage stark witterungsabhängig ist und im Winter bundesweit ca. 24 % unter dem Jahresdurchschnitt liegt [Gertz / Gutsche / Rümenapp (2005)].

Daher wurde für die in Tabelle 13 dargestellten Werte der B+R-Nachfrage (Stellplätze) eine Hochrechnung auf das Jahresmittel vorgenommen. Für die

Auslastung der Fahrradboxen ist keine Hochrechnung erforderlich, da die Anlagen langfristig vermietet werden.

Insgesamt ist eine gute bis sehr gute Auslastung sowohl bei P+R-Anlagen als auch bei B+R-Anlagen zu verzeichnen. Bei den P+R-Anlagen in Vechta und Steinfeld bzw. den B+R-Anlagen in Lohne, Steinfeld und Vechta ist die Kapazitätsgrenze erreicht oder überschritten. In Goldenstedt ist die Auslastung der B+R-Anlage nahe der Kapazitätsgrenze.

Standort (Bahnhof/Station)	Auslastung P+R-Stellplätze	Auslastung B+R-Plätze		Erweiterung/Neubau in Planung
		Stellplätze	Fahrradbox	
Goldenstedt(Oldb) (Gem. Goldenstedt)	70 %	88%	-	ja
Lutten (Gem. Goldenstedt)	50 %	< 60 %	-	Keine eindeutige Willensbekundung
Holdorf Oldb) (Gem. Holdorf)	70 %	50 %	30 %	nein
Lohne(Oldb) (Stadt Lohne)	> 50 %	100 %	87 %	Keine eindeutige Willensbekundung
Neuenkirchen(Oldb) (Gem. Neuenk.-Vörden)	< 50 %	< 60 %		ja
Steinfeld(Oldb)) (Gem. Steinfeld)	90 %	110 %	100 %	nein
Mühlen(Oldb) (Gem. Steinfeld)	-	60 %	ca. 50 %	Keine eindeutige Willensbekundung
Vechta (Stadt Vechta)	90 %	150 %	100 %	ja
Rechterfeld (Gem. Visbek)	50 %	60 %	-	Keine eindeutige Willensbekundung

Tabelle 13 Nachfrage P+R- und B+R-Plätze-, Auslastung (Hochrechnung Jahresdurchschnitt 2016) und Planungsoptionen (nach Angaben der Städte und Gemeinden)

2.9 Betriebsleistungen und Finanzierung

2.9.1 Betriebsleistungen

Insgesamt wurden im Jahr 2015 ca. 2,6 Mio. Fahrplankilometer als Busverkehre im Landkreis Vechta erbracht, davon

- VGV: 45 %
- StadtBus Vechta: 10 %
- moobil+: 40 %
- sonstige Verkehre: 5 %

2.9.2 Finanzierung

Der öffentliche Personennahverkehr des Landkreises Vechta finanziert sich aus folgende Quellen:

- Erlöse aus Fahrausweisverkauf und Zahlungen für Schülersammelzeitkarten durch den Landkreis für berechtige Schüler gem. Schülerbeförderungssatzung,
- Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG und § 148 SGB IX,
- ggf. weitere Einnahmen (z. B. Werbung, Sponsoring, usw.).
- Regionalisierungsmittel des Bundes,
- Zuschüsse aus Haushaltsmitteln des Landkreises Vechta (sowie der Städte und Gemeinden des Landkreises).

Die Zusammensetzung der Finanzierung kann, je nach vertraglicher Grundlage (eigen- oder gemeinwirtschaftliche Finanzierung) der Verkehrsleistung, in den Bestandteilen variieren (vgl. Kap. 7.5).

3 Leitbild und Ziele

Politische Ziele und Leitlinien zur Mobilität sowie der Finanzierung und Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Vechta wurden im Rahmen der Diskussion mit dem Landrat sowie den Bürgermeistern der Städte und Gemeinden des Landkreises Vechta (Workshop am 10.06.2015 sowie darauf folgende bilaterale Einzelgespräche) erarbeitet und abgestimmt.

Die Ergebnisse sind in Anlage 3.1 dokumentiert. Sie sind Grundlage der nachfolgenden Ausführungen, die die Inhalte in eine NVP-adäquate Struktur überführen. Politische Ziele mit konkretem Maßnahmenbezug wurden im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes (Kap. 6) integriert.

3.1 Rolle und Funktion des ÖPNV

Der ÖPNV ist integraler Bestandteil des Gesamtverkehrssystems im Landkreis Vechta (neben MIV, Fahrradverkehr, Fußgängerverkehr).

Auch im Sinne der Ziele von Raumordnung und Landesplanung trägt er dazu bei,

- die Standortqualität zu sichern und zu verbessern;
- die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Landkreis – Einwohner wie auch Gäste – zu befriedigen;
- die zentralen Herausforderungen der kommenden Jahre, die auch das Verkehrssystem betreffen (z. B. Stabilität der Wirtschaft, demografischer Wandel, Klimaschutz und Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen) zu bewältigen.

Zentrale Zielsetzung ist die ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltige Abwicklung des Verkehrs im Landkreis Vechta.

Nachhaltigkeit heißt in diesem Zusammenhang:

- effizienter Einsatz der finanziellen Mittel und der sonstigen Ressourcen,
- Nutzung der Möglichkeiten für den Einsatz alternativer Antriebstechniken,
- Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen sowie
- Schutz von Mensch und Umwelt vor negativen Folgewirkungen des Verkehrs.

Der ÖPNV ist Teil und zugleich Instrument einer integrierten Gesamtverkehrspolitik, die den Landkreis Vechta und die angrenzenden Gebietskörperschaften als zusammenhängendes Verkehrsgebiet versteht. Der ÖPNV unterstützt das Zusammenwachsen dieser Region.

Während durch individuelle Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Pkw) eine flächendeckende Erschließung des Landkreisgebietes zu jeder Zeit gewährleistet wird, kann der ÖPNV aufgrund seiner wirtschaftlichen Rahmenbedingungen diese Ansprüche nur bedingt befriedigen.

Die Grundversorgung durch den ÖPNV ist jedoch im gesamten Bedienungsgebiet unter wirtschaftlichen und verkehrlichen Erwägungen zu gewährleisten.

3.2 ÖPNV und Kunden

Der ÖPNV entwickelt sich zu einem Partner aller Menschen im Landkreis, der sie bei der Realisierung ihrer Mobilitätsbedürfnisse unterstützt. Dies schließt die Integration der verschiedenen Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad und Pkw sowie die Nutzung aller geeigneten Marketinginstrumente ein. Die rechtlich verankerte explizite Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen sowie von Frauen kommt dabei allen Nutzern zugute.

Zentrale Anforderung bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots ist die leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit für alle Menschen. Sie bezieht sich auf Ausstattung und Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen, auf das Tarif- und Vertriebssystem sowie auf individuelle Informationen über das Angebot.

Kunden erhalten bei Fragen und Beschwerden unkompliziert und zügig Hilfe und Antwort. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen reagieren auf Störungen und Probleme angemessen.

3.3 ÖPNV-Nachfrage

Im konventionellen Buslinienangebot ist der Schülerverkehr die wichtigste Nachfragegruppe. Die Weiterentwicklung des Verkehrssystems im oben genannten Sinne erfordert aber eine Steigerung des Anteils des ÖPNV am gesamten Verkehrsmarkt und über alle Wegezwecke: Der Anteil der Wege und der Verkehrsleistung, die im Landkreis Vechta mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, soll – insbesondere im Vergleich zum MIV – steigen.

Ziel ist es, den ÖPNV als attraktives Verkehrsmittel für möglichst viele Menschen zu etablieren. Dies kann nur gelingen, wenn alle Komponenten des ÖPNV-Angebots (Fahrplan, Fahrzeuge, Haltestellen, Fahrausweisangebot, Tarif, Marketing, Kundeninformation,… etc.) angebotsgerecht und attraktiv gestaltet werden.

Ein erfolgreicher Ansatz ist das moobil+-Angebot, das weiterentwickelt und in den übrigen ÖPNV integriert werden soll.

3.4 ÖPNV und Siedlungsstruktur

Die Attraktivität und die Marktfähigkeit des ÖPNV werden wesentlich auch von der Siedlungsstruktur sowie von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur bestimmt. Damit der ÖPNV die ihm zugedachte Rolle und Funktion erfüllen kann,

- gewährleisten Kreis- und Stadtentwicklungsplanung, im Sinne einer auch durch die Regional- und Landesplanung angestrebten integrierten Raumentwicklung, dass bei räumlichen Entwicklungsvorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird;
- stimmen Städte und Gemeinden ihre städtebaulichen und verkehrlichen Planungsvorhaben in jedem Einzelfall umfassend mit den formulierten Zielen und Vorgaben des NVP ab;
- stehen dabei die störungsfreie Abwicklung des ÖPNV-Betriebs sowie die Effizienz der Erschließung und Anbindung neuer oder veränderter Siedlungsflächen im Mittelpunkt;
- sind Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger aufgerufen, ihre Beteiligungsmöglichkeiten z. B. in der Bauleitplanung wahrzunehmen, um die vorgenannten Ziele zu erreichen.

3.5 ÖPNV und Wirtschaftlichkeit

Ziel ist die weitere nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf. Wesentliche Strategien sind:

- konsequenter Einsatz von Investitionen zur Weiterentwicklung des ÖPNV nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem. Maßnahmen, die eine nennenswerte Zunahme der Nachfrage erwarten lassen oder einen hohen Verkehrswert gewährleisten, sind dabei generell zu bevorzugen;
- regelmäßiges Monitoring der angebotenen Verkehrsleistungen, des Fahrzeugeinsatzes sowie der Bedienungsform im ÖPNV in Bezug zur Effizienz und zu ihrer Marktausrichtung (d. h. Markterfolg); hieraus folgernd gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote, die durch eine steigende bzw. zurückgehende Nachfrage und Marktakzeptanz gekennzeichnet sind (auch im Sinne von gegensteuernden Maßnahmen bei zurückgehender Fahrgastakzeptanz);
- Steigerung der ÖPNV-Marktausschöpfung insbesondere außerhalb des Schulverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung; Zielgruppen mit Zuwachspotenzialen liegen vor allem im Bereich Berufs-, Versorgungs- und Einkaufsverkehr sowie im Freizeitverkehr;

- Partnerschaftliche Finanzierung des ÖPNV durch den Landkreis und die Städte und Gemeinden sowie Drittnutzerfinanzierung.

3.6 ÖPNV und Umwelt

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent das Erfüllen der umweltpolitischen Zielsetzungen des Landkreises Vechta flankieren, insbesondere die Reduktion der Schadstoffbelastungen durch den MIV. Die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV sind schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, nachhaltig zu vermindern. Diesbezüglich sollen auch die technischen, organisatorischen und finanziellen Möglichkeiten im Landkreis Vechta zum Einsatz von ÖPNV-Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken geprüft werden, damit Entscheidungen über den Einsatz solcher Fahrzeuge getroffen werden können.

3.7 ÖPNV-Organisation

Die Qualität und Attraktivität des ÖPNV wird wesentlich von der Qualität der Prozesse bei seiner Planung und Erstellung bestimmt. Um die Qualität dieser Prozesse zu sichern und zu verbessern,

- arbeiten alle Akteure im ÖPNV – Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Infrastruktur-Betreiber, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörden, Planungsbehörden und sonstige Beteiligte – kooperativ und in effizienten Strukturen zusammen;
- werden alle bei Planung des ÖPNV und bei der Erstellung des ÖPNV-Angebots erforderlichen Prozesse hinsichtlich Zuständigkeiten und Prozessschritten einschließlich der Kommunikation zwischen den Akteuren klar definiert; die Prozesse werden weiter entwickelt, wenn sie sich in der Praxis nicht bewähren oder wenn sich Potenziale zu ihrer Verbesserung zeigen.

3.8 Handlungsfelder für die Ausgestaltung des ÖPNV

Um das Leitbild zu realisieren, werden für die Laufzeit des NVP folgende Schwerpunkt-Handlungsfelder definiert:

- Entwicklung eines für den ÖPNV zwischen Landkreis und Städten und Gemeinden abgestimmten Qualitätsstandards (bezüglich Haltestellen, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit, Fahrgastbetreuung, Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb, Betriebsablauf) sowie eines (Mindest-)Bedienungsstandards (bezüglich Erschließungsqualität, Verbindungsqualität, Angebotsqualität und Anforderungen an Verknüpfungspunkte).
- Nachhaltige Sicherung einer flächendeckenden Erschließung und der Verbindung zwischen Grund- und Mittelzentren im Landkreis Vechta sowie der

Verbindung zu benachbarten Mittelzentren und Oberzentren. Hierbei spielt auch eine gute Verknüpfung zum SPNV eine große Rolle.

- Gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte mit Ziel eines „barrierefreien ÖPNV“ im Landkreis Vechta. Dies zielt nicht nur auf die Gestaltung der Infrastruktur, sondern auch z. B. auf die Fahrgastinformation.
- Gezielte Stärkung der Fahrzeugqualität und Haltestellenausstattung (einschließlich B+R- und P+R-Anlagen).
- Verbesserung und Koordination der Betriebsabläufe einschließlich laufender Erfassung betrieblicher und verkehrlicher Qualitäts- und Planungskenngrößen für den Landkreis Vechta unter Einbeziehung des SPNV und moobil+.
- Verbesserung der Fahrgastinformationen, insbesondere an Haltestellen sowie in Fahrzeugen zur aktuellen Betriebslage (Abfahrtszeiten, Verspätungen), zu Störungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten, zu Sonderverkehren sowie zur Orientierung im Haltestellenumfeld. Als Informationsmedien sind alle Kanäle – Aushänge, Ansagen, dynamische Anzeigen und persönliche Informationen an Haltestellen sowie Printmedien, mobiles und stationäres Internet in einem einheitlichen Erscheinungsbild zu nutzen.
- Ausbau des zielgruppenorientierten Marketings insbesondere durch attraktive Tarifangebote, leicht zugängliche Mobilitätsinformationen sowie durch die gezielte Ansprache, Beratung und Unterstützung großer Verkehrserzeuger wie Schulen, Unternehmen und Freizeiteinrichtungen (Mobilitätsmanagement).
- Definition und Vereinbarung aller relevanten Planungs-, Betriebs- und Steuerungsprozesse im ÖPNV insbesondere zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Im Fokus stehen dabei beispielsweise das Haltestellenmanagement, die Fahrgastinformation, das Vertriebssystem und das Qualitätscontrolling. Von großer Bedeutung ist aber auch die Organisation und Durchführung der Schülerbeförderung.

3.9 Verwendung der Mittel entsprechend § 7a und § 7b des NNVG

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

Die dem Landkreis Vechta als Aufgabenträger des ÖPNV in seinem Gebiet zustehenden Mittel entsprechend § 7b NNVG werden zur Attraktivitätssteigerung

und für Leistungsverbesserungen des straßengebundenen ÖPNV, insbesondere für infrastrukturelle Maßnahmen im Sinne eines barrierefreien ÖPNV, eingesetzt.

Um die Vorgaben des NNVG hinsichtlich geforderter Verwendungsnachweise (nach §§ 7a Abs. 5, 7b Abs. 3 sowie 7 Abs. 10 NNVG) zu erfüllen, wird der Landkreis Vechta innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss eines jeden Kalenderjahres über die Verwendung der Mittel an das Land berichten.

Um die Vorgaben des NNVG hinsichtlich eines geforderten Qualitätsberichts (§7c Abs. 2) zu erfüllen, wird vom Landkreis Vechta jährlich ein Qualitätsbericht einerseits als Bestandsaufnahme zur quantitativen und qualitativen Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis im jeweiligen Vorjahr und andererseits als Dokumentation der Verwendung von Steuergeldern auf Basis möglichst „harter“ Fakten erstellt. Hierin werden die erzielten Verbesserungen im ÖPNV im jeweiligen Vorjahr sowohl insgesamt als auch speziell infolge der neuen Finanzhilfemittel nach §§ 7a und 7b NNVG – unterteilt nach verschiedenen Kriterien – konkret beschrieben.

3.10 Linienbündelung

Ziel des Landkreises Vechta 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.

Die Linienbündelung definiert zusammenhängende Linien, deren gemeinsame Vergabe zweckmäßig ist. Damit wird die unternehmerische Gestaltungsmöglichkeit für die Laufzeit der Genehmigung gestärkt und es kann ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsreichen und ertragsschwachen Linien innerhalb eines Bündels stattfinden. Ein wesentliches Ziel der Linienbündelung liegt darin, eine „Rosinenpickerei“ zu verhindern, bei der eine Konzentration auf ertragsreiche Linien stattfindet. Damit kann auch der Betrieb von ertragsschwächeren Linien langfristig gesichert werden.

Für den Landkreis Vechta wurde aus diesem Grund eine Linienbündelung durch die PTV Transport Consulting GmbH, Karlsruhe, durchgeführt. Nach Abschluss der Prüfung verschiedener Bündelungsvarianten durch die Verwaltung, wurde die favorisierte Variante den Verkehrsunternehmen im Landkreis Vechta präsentiert, die über eine Linienkonzession im Landkreis verfügen. Im Anschluss daran konnten die Verkehrsunternehmen Anmerkungen und Änderungsvorschläge einbringen, die im weiteren Bündelungsverfahren berücksichtigt wurden.

Im Ergebnis soll eine Bündelungsvariante mit insgesamt 5 Bündeln realisiert werden, bei der auch die Interessen von klein- und mittelständischen Unternehmen berücksichtigt wurden. Ein Bündel stellt dabei der Stadtbusverkehr Vechta dar, da aufgrund eigener Qualitäten des Stadtbusses eine natürliche Abgrenzung zu den umgebenden Verkehren besteht.

Eine vollständige Beschreibung der zu realisierenden Linienbündelung findet sich im Abschlussbericht der PTV GmbH in der Anlage.

4 Anforderungsprofil

4.1 Bedeutung des Anforderungsprofils für die Weiterentwicklung des ÖPNV

Der NVP soll dazu beitragen, den ÖPNV gemäß den Zielen des Landesraumordnungsprogramms (LROP) und des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) - als Alternative zum (motorisierten) Individualverkehr - zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.

Leitbild und Zielvorstellungen für die Gestaltung des ÖPNV (vgl. Kap. 3) 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.

Auf dieser Basis wird das ÖPNV-Angebot im Landkreis im Bestand und in der Weiterentwicklung gemessen und bewertet werden. Die Mindestanforderungen und Qualitätsstandards sind außerdem Grundlage bei der Vergabe (Neuvergabe und Verlängerung) von Konzessionen oder Verkehrsleistungen. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsbasis bezüglich der seitens des Aufgabenträgers angestrebten ÖPNV-Entwicklung.

4.2 ÖPNV-Organisationsstruktur

Die Aufgabenteilung und Verantwortung der beteiligten Akteure

- politische Entscheidungsträger
- ÖPNV-Aufgabenträger
- Verkehrsunternehmen

sind klar zu definieren. Politische, fachliche und unternehmerische Kompetenzen sind voneinander abzugrenzen.

Zur Entwicklung einer dem Anforderungsprofil entsprechenden ÖPNV-Qualität ist die Aufgabenträgerorganisation für die Umsetzung der folgenden zentralen Aufgaben des Aufgabenträgers verantwortlich:

- Einhaltung der rechtlichen Grundlagen des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1370 / 2007 (VO 1370 / 2007) und des Niedersächsischen Schulgesetzes (NSchG).
- Operationalisierung der politischen Ziele und Leitlinien des Aufgabenträgers im Landkreis und in den Städten und Gemeinden.

- Schaffung und Weiterentwicklung von qualitativ hochwertigen Mobilitätsangeboten im ÖPNV und im Rahmen des Mobilitätsmanagements.
- Schaffung und Weiterentwicklung von internen Prozessen für einen effektiven und transparenten Einsatz der zur Verfügung gestellten Mittel im Mobilitätsbereich.

Damit nimmt die Aufgabenträgerorganisation umfangreiche Regie- und Managementfunktionen wahr und kooperiert über vertragliche Festlegungen und Qualitätsmanagement u. a. mit den Verkehrsunternehmen als ausführende Betreiber. Mit der erfolgreichen Umsetzung des moobil+-Angebotes wurden hier bereits wesentliche Meilensteine erreicht.

Der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger wird damit zur Verfolgung seiner Ziele im ÖPNV zunehmend selbst aktiv und gestaltend tätig. Die Struktur der Aufgabenträgerorganisation hat den daraus folgenden Anforderungen in Bezug auf Fach- und Handlungskompetenz Rechnung zu tragen.

4.3 Netz- und Linienstruktur

Entsprechend den unterschiedlichen Nachfragebedarfen an die ÖPNV-Bedienung erfolgt eine Differenzierung des Angebotes in verschiedene Netzebenen:

- Netzebene 1: Regionale / Überregionale Verbindungen

  Die nachfragestarken Verbindungen zu den Mittelzentren Vechta und Lohne (im Landkreis Vechta) sowie zu den (außerhalb des Landkreises liegenden) Oberzentren Osnabrück, Bremen und Oldenburg bilden das Rückgrat des ÖPNV-Gesamtnetzes.

  Wegen der größeren Distanzen und der gebündelten Nachfrage steht hier die Anforderung an eine schnelle und direkte Linienführung (Punkt-Punkt-Verbindung) mit leistungsfähigen und komfortablen Verkehrsmitteln des SPNV im Vordergrund.

- Netzebene 2: Lokale Verbindungen

  Lokale Verbindungen von Ortsteilen zum jeweiligen Ortszentrum (Grundzentrum oder Mittelzentrum) sichern die flächenhafte Feinerschließung der Siedlungsgebiete.

  Entsprechend der dispersen Siedlungsstruktur und Nachfrage sollte der Linienverkehr mit flexiblen Elementen der Bedarfsbedienung kombiniert werden, um eine auch wirtschaftlich tragbare ÖPNV-Erschließung zu sichern.

  Die Verbindungen werden durch konventionelle Linienbusverkehre, Rufbus- bzw. Anruf-Sammeltaxen-Verkehre (AST) hergestellt.

- Netzebene 3: Sonstige Verbindungen

Kennzeichnend für die sonstigen Verbindungen ist, dass sie hinsichtlich Linienführung und Fahrplanangebot auf die Belange bestimmter Nutzergruppen oder Verkehrszwecke zugeschnitten und damit nur eingeschränkt im Alltagsverkehr nutzbar sind.

Schulverkehre

- Sie stellen die flächendeckende Anbindung der Siedlungsgebiete an die Schulstandorte sicher. Bei diesen Verbindungen stehen die besonderen Anforderungen an die zeitliche Flexibilität und Angebotsgestaltung in Hinblick auf die Schülerbeförderung im Vordergrund. Im Gegensatz zum freigestellten Schülerverkehr steht das Angebot aber allen Fahrgästen zur Verfügung.
- Linien des Schulverkehrs werden dadurch gekennzeichnet, dass während der Schulferien das Fahrtenangebot um mindestens 50 % reduziert wird und / oder unter dem Mindestwert von 6 Fahrtenpaaren / Werktag liegt.
- Die Verbindungen werden durch konventionelle Linienbusverkehre hergestellt.

Sonderverkehre

- Zu Veranstaltungen (lokale Feste, Märkte etc.) oder Freizeitzielen mit entsprechend hohen Nachfragepotenzialen werden Sonderverkehre angeboten. Die Anforderungen dieser Verkehre richten sich nach den jeweils spezifischen Rahmenbedingungen, z. B. den Veranstaltungszeiten. Die Verbindungen werden durch konventionelle Linienbusverkehre hergestellt, möglich sind aber auch Rufbus- bzw. Anruf-Sammeltaxen-Verkehre (AST).

Das Zusammenspiel der verschiedenen Netzebenen bildet ein integriertes, attraktives und gleichzeitig effizientes Gesamtangebot.

Dabei sind Parallelverkehre grundsätzlich zu vermeiden. Als Parallelverkehre sind Verkehre zu verstehen, deren Streckenverlauf und Fahrplanlage weitgehend identisch und auf die gleichen Nutzerbedürfnisse ausgerichtet sind. Damit nehmen sie die gleichen verkehrlichen Aufgaben wahr.

Zur Ergänzung der ÖPNV-Angebote sollte die Förderung des Fahrradverkehrs bzw. die Organisation alternativer Verkehre (Bürgerbus, Mitnahmeverkehre, Fahrgemeinschaftsverkehre) unterstützt werden.

4.4 Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität (B+R, P+R)

Die Verknüpfung und damit die Vernetzung der ÖV-Angebote erfolgt durch

- möglichst kurze und sichere Umsteigewege (Lage und Ausgestaltung der Haltestellen),
- möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten (Abstimmung der Fahrplanzeiten an Verknüpfungspunkten),
- Anschlusssicherung und Anschlussbindung (Betriebssteuerung),
- unternehmensübergreifende Fahrplan- und Kundeninformation,
- attraktive Tarifgestaltung.

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist darüber hinaus die Qualität der Zu- und Abbringerverkehre von hoher Bedeutung. Fahrrad und Pkw können den ÖPNV nicht ersetzen, können aber insbesondere im ländlichen Raum wichtige und sinnvolle Ergänzungsfunktionen wahrnehmen.

Daher sind bedarfsgerechte P+R-Anlagen und B+R-Anlagen an geeigneten Haltestellen einzurichten:

- Für P+R-sind dies vor allem die Bahnhöfe / Stationen des SPNV.
- Für B+R sind dies ebenfalls die Bahnhöfe / Stationen des SPNV sowie zentrale Bushaltestellen (ZOB).
- Kleinere Fahrradabstellanlagen (einzelne Bügel) können an bestimmten Haltestellen, insbesondere in Außerortslagen, von Bedeutung sein.

An B+R-Plätzen können neben (überdachten) Fahrradhaltern (Bügel) und abschließbaren Fahrradboxen auch Aufladestationen für Elektrofahrräder vorgesehen werden.

Die Dimensionierung von P+R- und B+R-Anlagen sollte angebotsorientiert sein. Bestehende P+R- und B+R-Anlagen, bei denen die Nachfrage in einen Bereich nahe der Kapazitätsgrenze kommt, sind daher unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten zu erweitern.

Die Mitnahme von Fahrrädern mit Fahrzeugen des ÖPNV ist grundsätzlich zu ermöglichen. Dabei sind aber auch die Belange eines sicheren und pünktlichen Betriebs sowie der übrigen Fahrgäste zu beachten. Der Transport von Rollstühlen, Rollatoren oder Kinderwagen im Fahrzeug sollte Vorrang haben.

4.5 Mindestanforderungen an die ÖPNV-Bedienung

4.5.1 Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen. In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV [VDV, 2001] werden die nachfolgenden Richtwerte für die Haltestellen-

einzugsbereiche herangezogen. Diese gelten gleichermaßen für alle in Kap. 4.3 genannten Verbindungen.

Entsprechend der Attraktivität, Flexibilität und Leistungsfähigkeit des Verkehrsmittels sowie der Bebauungsdichte wird der fußläufige Einzugsbereich differenziert nach Verkehrssystem sowie zentralörtlicher Struktur.

Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Verbindungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ bewertet, wenn sie ganzjährig mit mindestens sechs Halten je Werktag und Richtung bedient wird (Ausnahme: Haltestellen, die ausschließlich Schulstandorte erschließen).

Haltestellen-einzugsbereich (Radius Luftlinienentfernung / Fußwegdauer*)	**Mittelzentrum (Kernstadt)**	**Grundzentrum bzw. Ortsteil**
SPNV	600 m / 10 – 12 Minuten	1.000 m / 17 – 20 Minuten
Bus / Rufbus / AST	400 m / 7 – 8 Minuten	600 m / 10 – 12 Minuten

*Bei Umwegfaktor 1,2 und Gehgeschwindigkeit 1,2 bis 1,0 m/sec

Tabelle 14 Haltestelleneinzugsbereich

4.5.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots für die Nutzer und wird durch die Betriebszeit sowie die Anzahl und Regelmäßigkeit der ÖV-Fahrten bestimmt.

<table>
<tr><th>Verbindung</th><th>Betriebstage</th><th>Betriebszeiten</th><th>Grund-takt</th><th>Verkehrs-mittel (Produkt)</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Netzebene 1 Regionale + Überregionale Verbindungen (Punkt-Punkt-Verbindung)*</td><td>Mo. – Fr.</td><td>4:00 / 5:00 – 0:00 / 1:00</td><td>60 Min.</td><td rowspan="3">SPNV / Regionalbahn</td></tr>
<tr><td>Sa.</td><td>6:00 / 7:00 – 0:00 / 1:00</td><td>60 Min.</td></tr>
<tr><td>So./Feiertage</td><td>7:00 / 8:00 – 0:00 / 1:00</td><td>60 Min.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Netzebene 2 Überörtliche + Lokale Verbindungen (Flächen-erschließung)</td><td rowspan="2">Mo. – Fr.</td><td>6:00 / 7:00 – 18:00 / 19:00</td><td>120 Min.</td><td rowspan="2">Konventioneller Linienbus/ Rufbus/ AST</td></tr>
<tr><td colspan="2">Linienbezogene Ausweitung von Betriebszeiten bzw. Taktverdichtung entsprechend der Nachfrage</td></tr>
<tr><td>Netzebene 3 Schulverkehre Sonderver-kehre</td><td colspan="3">Linienbezogene Festlegung entsprechend Nachfragepotenzialen und spezifischen Anforderungen</td><td>Konventioneller Linienbus (für Sonder-verkehre: auch Rufbus/AST)</td></tr>
</table>

* nachrichtlich übernommen aus LNVG (2013): 2013+ - Konzept zum Schienenpersonennahverkehr, Grundtakt Zielnetz 2013+, S. 110 + Fahrplan 2015

Tabelle 15 Kenngrößen der Verbindungsqualität

Für die Qualität der Verbindung von Städten und Gemeinden im Landkreis zum nächsten übergeordneten Zentrum ist die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) maßgebend.

Für folgende Relationen muss eine umsteigefreie Verbindung mit ganzjährig mindestens sechs Fahrten je Richtung und Werktag bestehen:

- Ortsteil – nächstes Ortszentrum (Grundzentrum / Mittelzentrum)
- Grundzentrum – nächstes Mittelzentrum und Kreisstadt Vechta
- Mittelzentrum – nächstes Oberzentrum

Es sind mindestens sechs Fahrten anzubieten, damit sowohl die Fahrtbedürfnisse des Berufs-, Schüler- und Ausbildungsverkehrs als auch des Einkaufs- und

Versorgungsverkehrs abgedeckt werden. Dieses Mindestfahrtenangebot muss ganzjährig, d. h. auch in den Ferienzeiten, bestehen.

Folgende Klassifizierung wird der Bewertung zugrunde gelegt:

- mehr als 16 Fahrten / Werktag = sehr gute Bedienung
- 13 – 16 Fahrten / Werktag = gute Bedienung
- 9 – 12 Fahrten / Werktag = mittlere Bedienung
- 6 – 8 Fahrten / Werktag = ausreichende Bedienung
- weniger als 6 Fahrten / Werktag = unzureichende Bedienung

Grundsätzlich ist für die Verbindungen der 1 und 2. Netzebene ein Taktverkehr oder mindestens taktnaher Verkehr anzubieten, auch um die fahrplanmäßigen Verknüpfungen und die Merkbarkeit für die Fahrgäste zu erleichtern.

4.5.3 Beförderungsqualität

Platzangebot

Zur Bemessung der Leistungsfähigkeit des Busverkehrs ist die erforderliche Beförderungskapazität durch Angabe des Platzangebotes zu definieren. Das Platzangebot ist, insbesondere für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen bzw. auf längeren Fahrtstrecken, ein wichtiger Faktor der Bedienungsqualität.

Kenngröße zur Bewertung des Platzangebotes ist der Besetzungsgrad des Fahrzeugs. Der Besetzungsgrad bezeichnet den Quotient aus der Anzahl der Fahrgäste und der Anzahl der angebotenen Sitz- und Stehplätze.

Die Methodik zur Berechnung sowie die Mindestanforderungen werden aus den Empfehlungen des VDV [VDV (2001)] abgeleitet, die hier als „Stand der Technik“ in der Verkehrsplanung gelten[13]:

- Bei der Ermittlung der Stehplatzzahl sind 0,25 m² / Stehplatz anzusetzen. Dies entspricht 50 % der gem. StVZO ausgewiesenen Stehplätze[14].
- Bemessungsgröße ist der maximale Besetzungsgrad als Mittelwert über einem definierten Zeitintervall (Spitzenstunde oder 20-Minuten-Spitze).

[13] U. a. Anwendung beim bundeseinheitlichen Verfahren zur Standardisierten Bewertung (Bewertungsverfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von ÖPNV-Projekten in Deutschland) zur Bemessung der Leistungsfähigkeit.

[14] Grundlage der Berechnung nach StVZO ist die technisch zulässige Achslast. Aus dem Quotient von Personengewicht und dem spezifischem maximalem Belastungswert für Stehplatzflächen ergibt sich eine rechnerische Stehplatzzahl von 8 Pers. je m² bzw. ein Platzbedarf von 0,125m² je Stehplatz. Dieser theoretische Wert ist in der Praxis jedoch nicht darstellbar.

- Ein Mittelwert ist deshalb zu bilden, um zufällige Nachfragespitzen ausgleichen zu können. Für dessen Bemessung muss ein Zeitintervall gewählt werden, das mindestens zwei Fahrten enthält. Bei größeren Fahrtenabständen als 30 Minuten ist der Besetzungsgrad für jede einzelne Fahrt einzuhalten. Maßgebend für die Ermittlung des Besetzungsgrades ist der am stärksten belastete Querschnitt in Lastrichtung.

Für Fahrzeuge, die ausschließlich über Sitzplätze verfügen, entspricht der maximale Besetzungsgrad der Anzahl der Sitzplätze.

Für Fahrzeuge mit Sitz- und Stehplätzen ist das Platzangebot so zu bemessen, dass

- in der Hauptverkehrszeit der Besetzungsgrad die Summe von Sitz- und Stehplätzen als Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze 80 % der Sitz- und Stehplätze oder als Mittelwert über die Spitzen-Stunde 65 % der Sitz- und Stehplätze in der Regel nicht überschreitet.
- in den anderen Verkehrszeiten der Besetzungsgrad die Summe von Sitz- und Stehplätzen als Mittelwert über eine Stunde 50 % in der Regel nicht überschreitet. Es sollte damit überwiegend jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen.

Durch die Mittelwertbildung können die Fahrzeugbesetzungen bei Einzelfahrten infolge Nachfragespitzen innerhalb eines Zeitintervalls (Spitzenstunde) bis an die Kapazitätsgrenze des Fahrzeugs reichen. Regelmäßig darüber liegende Besetzungen sind zu vermeiden, z. B. durch ergänzende Verstärkerfahrten.

Analog hierzu ist im Schulverkehr das Platzangebot so zu bemessen, dass bei Belegung aller Sitzplätze nicht mehr als 30 % der Stehplätze genutzt werden. Damit kann näherungsweise der o. g. Richtwert des VDV erreicht werden. Da der Schulverkehr als für „Jedermann“ nutzbarer Linienverkehr konzessioniert ist, sollten vergleichbare Qualitätswerte bestehen, außerdem führen Schüler im Regelfall Gepäck mit sich und haben daher einen größeren Raumbedarf. Durch die Referenzierung auf den Belegungsgrad der Stehplätze wird gleichzeitig wird den bestehenden Rahmenbedingungen aufgrund der vorherrschenden Fahrzeugtypen im Schulverkehr Rechnung getragen.

Im Sonderverkehr entspricht der maximale Besetzungsgrad dem Platzangebot aus Sitz- und Stehplätzen (Ermittlung gemäß VDV-Methodik).

Umsteigeverbindungen und Verknüpfung

Umsteigevorgänge bedeuten stets einen Komfort- und Reisezeitverlust. Andererseits ist es aus wirtschaftlichen Gründen erforderlich, dass zur Erreichung entfernterer Ziele ein Verkehrsmittelwechsel zulässig sein muss.

Um den Komfort- und Zeitverlust zu begrenzen, sind eine verkehrsmittelübergreifende Fahrplanabstimmung (Anschlussplanung) und eine Anschlusssicherung an definierten Verknüpfungspunkten erforderlich.

Verknüpfungspunkte sind die Bahnhöfe / Stationen des SPNV, zentrale Bushaltestellen / ZOB sowie ggf. weitere linienbezogen zu definierende Haltestellen. Bei der Anschlussplanung sind die Übergangszeiten (erforderliche Wegezeit zwischen den Umsteigehaltestellen, insbes. zwischen Bus und SPNV) ortsspezifisch zu berücksichtigen. Dabei ist auch den Anforderungen von in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Personen angemessen Rechnung zu tragen.

Die fahrplanmäßigen Wartezeiten zum Umsteigen an Verknüpfungspunkten sollen im Regelfall zehn Minuten nicht überschreiten, dieser Richtwert muss in 80 % der Fälle eingehalten werden. Der Grenzwert liegt bei 20 Minuten (zuzüglich fahrplanmäßiger Pufferzeiten bei Bedarfsverkehren), d. h. Verbindungen, deren Wartezeiten beim Umsteigen über dem Grenzwert liegen, können nicht zur Erfüllung der Verbindungsstandards gewertet werden.

Bei Linien, die an mehreren Verknüpfungspunkten gebunden sind, können die definierten Umsteigezeiten ggf. nicht an allen Verknüpfungspunkten eingehalten werden. Hier sind im Zuge der Planung linienbezogen Prioritäten für die Verknüpfungspunkte zu definieren.

Umsteigevorgänge sind zu minimieren, grundsätzlich sollten nicht mehr als zwei Umsteigevorgänge für eine Fahrtbeziehung notwendig sein (inkl. Umstieg zum SPNV).

4.6 Qualitätsstandards

4.6.1 Haltestellen

Die Haltestelle dient als Zugangsstelle zum Verkehrssystem und ist somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild sowie Lage und Erreichbarkeit bestimmen in nicht unwesentlichem Maße die Entscheidung des Kunden, den ÖV zu nutzen.

Klare Zielsetzung ist es daher, die Haltestellenqualität im Landkreis Vechta weiter zu verbessern. Dazu gehören insbesondere die Verbesserung der Information an den Haltestellen, die Ergänzung von Witterungsschutz sowie von Sitzgelegenheiten und die barrierefreie Nutzbarkeit entsprechend den gültigen Regelwerken, nicht zuletzt aber auch das Erscheinungsbild.

Infrastrukturausstattung

Die obligatorische Mindestausstattung jeder Haltestelle umfasst die gesetzlich vorgeschriebenen Ausstattungselemente gemäß § 40 PBefG bzw. § 32 (2) BOKraft, für die das konzessionierte Verkehrsunternehmen verantwortlich ist. Sie besteht aus der verkehrsrechtlichen Kennzeichnung der Haltestelle und der Fahrgastinformation (Mast, Liniennummer, Name von Verkehrsunternehmer oder Verkehrsgemeinschaft, Schild / Fahne, Fahrplantafel) sowie Abwurfbehältern für gebrauchte Fahrscheine an verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienverkehrs.[15]

Zur Integration verschiedener Verkehrsträger sind Haltestellenschild und Aushangfahrplan betreiberübergreifend zu vereinheitlichen. Gestaltung und Layout werden durch den Aufgabenträger vorgegeben.

Für die über die Mindestausstattung hinausgehende Infrastruktur sind die Städte und Gemeinden zuständig. Hierfür werden je nach Bedeutung der Haltestelle (Kategorie) bestimmte Ausstattungsmerkmale definiert. Die Kriterien für die Zuordnung nach Haltestellenkategorien enthält Tabelle 16. Die genannten Kriterien bedeuten keinen Automatismus einer Zuordnung, sondern sind unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten zu verwenden. So kann z. B. eine Haltestelle trotz relativ geringer Fahrgastfrequenz in eine höhere Kategorie eingeordnet werden, wenn sie eine entsprechende verkehrliche Funktion (z. B. Zugang zum SPNV, wichtiger Netzknoten) wahrnimmt.

[15] Linienverkehr, der innerhalb der Gemarkungsgrenzen einer Gemeinde betrieben wird.

Haltestellen-kategorie	Bezeichnung	Kriterien*
1	Bahnhofshaltestelle	wichtiger Netzknoten (Zugang zum SPNV) sehr hohe Fahrgastfrequenz (> 200 Ein- und Aussteiger / Schultag)
2	ZOB / Zentrale Umsteige-haltestelle	wichtiger Netzknoten, räumlich zentral gelegen hohe Linienfrequenz, hohe Fahrgastfrequenz (100 – 200 Ein- und Aussteiger / Schultag)
3	Haltestelle	mittlere Linienfrequenz, mittlere Fahrgastfrequenz (10 < 100 Ein- und Aussteiger / Schultag)
4	Haltepunkt	geringe Linienfrequenz, geringe Fahrgastfrequenz (< 10 Ein- und Aussteiger / Schultag)
5	Reine Bedarfs-haltestelle	Bedienung nur bei moobil+-Fahrtwunsch-Anmeldung

*Die genannten Kriterien bedeuten keinen Automatismus einer Zuordnung, sondern sind unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten zu verwenden.

Tabelle 16 Haltestellenkategorien

Die Zuordnung der Ausstattungselemente je Haltestellen-Kategorie zeigt Tabelle 17.

Ausstattungs-merkmal	Haltestellenkategorie				
	1	2	3	4	5
Mindestausstattung nach PBefG / BoKraft	X	X	X	X	X
Barrierefreiheit	X	X	X	X	
befestigte Wartefläche	X	X	X	X	
Beleuchtung	X	X	X	X	
Witterungsschutz	X	X	(X)		
Sitzgelegenheit	X	X	(X)		
B+R-Anlage	X	X			
P+R-Anlage	X				

( ) im Einzelfall zu prüfen anhand Fahrgastfrequenz und Erschließungsfunktion

Tabelle 17 Mindestausstattung Haltestellen

Für die barrierefreie Nutzbarkeit ist das Maß für Restspalt und -stufe zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugeinstieg zu minimieren, es darf nur in Ausnahmefällen maximal 5 cm überschreiten[16]. Dieses ist durch bauliche und / oder fahrzeugseitige Ausstattung sicherzustellen:

- An Haltestellen der ersten oder zweiten Kategorie oder Haltestellen mit besonderer Bedeutung für die Barrierefreiheit ist grundsätzlich ein Haltestellenbord (Hochbord) vorzusehen, um einen barrierefreien Einstieg auch ohne Hilfe des Fahrers zu ermöglichen. Hier ist auch ein taktiles Leitsystem für Sehbehinderte (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfeld) vorzusehen, die Ausstattung sollte mit optisch kontrastierenden Merkmalen versehen sein.
- An den übrigen Haltestellen wird der barrierefreie Einstieg grundsätzlich durch die fahrzeugseitige Ausstattung (Niederflurfahrzeuge mit Einstiegshilfen, z. B. Klapprampe) sichergestellt. Damit eine Einstiegshilfe genutzt werden kann, muss an der Haltestelle eine ausreichende Bewegungsfläche von 150 cm vor der ausgelegten Rampe berücksichtigt werden.

Haltestellen (mit Ausnahme reiner Bedarfshaltestellen) werden bei Neubau oder bei komplexen Straßenbaumaßnahmen nur noch barrierefrei hergestellt, soweit die örtlichen Gegebenheiten dies erlauben. Bei Haltestellen, deren Umfeld einen barrierefreien Zugang nicht ermöglicht („Insellage“, z. B. im Außenbereich), ist dies nicht gegeben.

Befestigte Warteflächen sowie ausreichende Beleuchtung sind aus Gründen der Sicherheit an jeder Haltestelle zu gewährleisten. Wenn die Umgebungsbeleuchtung nicht ausreicht, ist eine für den Straßenverkehr und den Fahrgast blendfreie Eigenbeleuchtung (ggf. auch Solarbeleuchtung) vorzusehen.

Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sind aus Komfortgründen vorzusehen. Ausnahmen sind Haltepunkte mit weniger als 10 Fahrgästen / Werktag bzw. reine Bedarfshaltestellen. Bei Haltestellen mit 10 – 100 Fahrgästen / Tag ist der Bedarf entsprechend der konkreten Fahrgastfrequenz und der Erschließungsfunktion der Haltestelle zu priorisieren. Grundsätzlich ist der Bedarf umso größer, je höher die Fahrgastfrequenz ist. Andererseits kann z. B. durch die Erschließung von Einrichtungen, die häufig von älteren Menschen besucht werden (z. B. Seniorenheim) auch bei geringerer Fahrgastfrequenz eine vordringliche Notwendigkeit von Sitzgelegenheiten bestehen.

[16] Gemäß den anerkannten Regeln der Technik ist ein Maß von jeweils maximal 5 cm ohne besondere Erschwernis überrollbar.

Ergänzend zu B+R-Anlagen können bei Bedarf einzelne Fahrradständer (Bügel) an Haltestellen und Haltepunkten die Zugangsmöglichkeit zum ÖPNV deutlich verbessern. Dies gilt insbesondere für den Außerortsbereich.

An die Haltestellen der Schulen sind außerdem in Bezug auf die Verkehrssicherheit besondere Anforderungen zu stellen (ausreichend große Aufstellflächen, ggf. Drängelgitter, Zufahrt behinderungsfrei durch ruhenden Verkehr möglich, sichere Wendemöglichkeit für Busse).

Haltestellenmanagement

Für die systematische Weiterentwicklung der Infrastruktur, regelmäßige Pflege und Instandhaltung der Haltestellen ist ein effizientes Haltestellenmanagement erforderlich, das die Haltestellenqualität flächendeckend und betreiberunabhängig sichert. Als betreiberneutrale und lokal übergreifende Einrichtung ist die Aufgabenträgerorganisation die hierfür geeignete Institution. In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen bzw. den Städten und Gemeinden sind eindeutige und praktikable Regelungen der Aufgabenverteilung im Rahmen des Haltestellenmanagements zu treffen.

Haltestellenkataster

Für die systematische Pflege, Instandhaltung und die Weiterentwicklung der Haltestelleninfrastruktur ist eine aktuelle und strukturierte Datenbasis in Form eines Haltestellenkatasters erforderlich. Hierfür und auch für die elektronische Fahrplanauskunft sind eindeutige und systematische Haltestellenbezeichnungen eine Voraussetzung.

4.6.2 Fahrzeuge

Art der Fahrzeuge

Bei der Personenbeförderung im ÖPNV werden im Regelfall als Fahrzeuge Kraftomnibusse der Kategorien Standard-, Midi- oder Kleinbus eingesetzt. Es können aber auch (insbes. im Zusammenhang mit bedarfsorientierten Angeboten) Personenkraftwagen mit acht oder weniger Fahrgastplätzen zum Einsatz kommen.

Die Fahrzeuge müssen nach Größe und Fahrzeugtyp dem Einsatzzweck angemessen sein.

Analog zu den geltenden Förderbestimmungen des Landes Niedersachsen sollten Niederflurfahrzeuge mit Einstiegshilfen verwendet werden, damit ein barrierefreier Ein- und Ausstieg der Fahrgäste gewährleistet ist. Als Niederflurfahrzeuge gelten auch Low-Entry-Fahrzeuge (niederfluriger Bereich zwischen der ersten und zweiten Tür) oder Fahrzeuge mit Heckniederflurplattform (bei einer Fahrzeuglänge bis zu

neun Metern). Klassische Reisebusse (Hochdeckerfahrzeuge) stellen keinen ÖPNV-Standard dar und sind auch als Verstärkerfahrzeuge nicht zu verwenden.

In Netzebene 2 (lokale Verbindungen) sind Niederflurfahrzeuge mit Einstiegshilfe (manuell bedienbare Klapprampe) obligatorisch einzusetzen, in Netzebene 3 (sonstige Verbindungen) ist der Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Einstiegshilfe (manuell bedienbare Klapprampe) zu bevorzugen.

Darüber hinaus sind folgende Mindest-Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge zu beachten:

- Infrastruktur zur Anschlusssicherung / Betriebskommunikation bzw. ggf. für den Einsatz als Fahrzeug-Client im Mobilitätssystem,
- Fahrscheindrucker und Fahrkartenabrissbehälter,
- Sondernutzungsflächen (mind. ein Platz für Rollstuhlnutzer, Personen mit Kinderwagen, Rollator, Fahrrad, o. ä.) in unmittelbarer Nähe einer Tür oder Doppeltür mit mind. 1,2 m Öffnungsbreite) mit gut zugänglicher Haltewunsch- und Ruftaste,
- akustische und visuelle Fahrgastinformationen (Zwei-Sinne-Prinzip): elektr. Fahrtzielanzeige- und Laufwegsanzeige nach BOKraft, Bordmikrofon und Lautsprecheranlage,
- ausreichende Anzahl Haltewunschtaster (insbesondere unmittelbar an Sondernutzungsflächen sowie an Sitzplätzen für Schwerbehinderte).

Durch Anforderungen in der Anschlusssicherung, im Störungsmanagement sowie zur automatischen Fahrgasterkennung beim Einstieg (beim ggf. notwendigen Einsatz größerer Fahrzeuge im Rufbussystem moobil+) können sich zudem weitere technische Anforderungen ergeben, die unter Beachtung der wirtschaftlichen Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen zu spezifizieren sind.

Wünschenswert ist eine Klimatisierung der Fahrzeuge.

Bei Bedarf sind auf Anforderung des Aufgabenträgers Fahrradträger oder ggf. auf einzelnen Linien auch Fahrradanhänger mitzuführen. Hierüber entscheidet der Aufgabenträger in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen.

Soweit wirtschaftlich, technisch und organisatorisch vertretbar, sind für den ÖPNV grundsätzlich Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen einzusetzen.

Alter der Fahrzeuge

Das Alter der eingesetzten Fahrzeuge darf in Netzebene 2 (lokale Verbindungen) maximal 12 Jahre, in Netzebene 3 (sonstige Verbindungen) maximal 15 Jahre betragen.

Zustand der Fahrzeuge

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Die Fahrzeuge haben während ihres Betriebes den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften und den Unfallverhütungsvorschriften zu entsprechen. Die vorgeschriebene Sicherheitsausstattung muss stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Das Erscheinungsbild des ÖPNV sowohl in der Öffentlichkeit als auch bei den Nutzern wird wesentlich vom Zustand der eingesetzten Fahrzeuge bestimmt. Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die eingesetzten Fahrzeuge sauber sind und Schäden sowie Beeinträchtigungen des Erscheinungsbildes im zumutbaren Rahmen beseitigt werden.

4.6.3 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit / Marketing

Die Fahrgast- und Anschluss-Information ist auf der Grundlage abgestimmter Fahrpläne betreiberübergreifend sicherzustellen. Für die gesamte Reisekette ist durch Fahrplaninformationen, Aushänge an Haltestellen sowie Informationen am und im Fahrzeug eine durchgehende und konsistente Information sicherzustellen.

Die Fahrgastinformation erfolgt auf der Grundlage von Print- und Online-Medien unter vorzugsweiser Nutzung von Internet-Plattformen zur elektronischen Fahrplanauskunft. Um einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten, ist sicherzustellen, dass aktuelle und verständliche Fahrpläne für alle ÖPNV-Angebote im Landkreis auch in gedruckter Form für alle Fahrgäste verfügbar und zugänglich sind.

Zum Zwecke der verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsberatung, des Mobilitätsmanagements und des Vertriebs sowie zur Sicherung des barrierefreien Systemzugangs sind personalbediente Mobilitätszentralen im Kreisgebiet vorzuhalten. Diese geben Auskunft zum ÖPNV-Angebot (Fahrplan, Tarif), führen Buchungen für moobil+ durch und bieten Hilfestellung bei der Registrierung an. Zur Nutzung von Synergien können Mobilitätszentralen in einer bereits bestehenden Einrichtung (z. B. Verkehrsbüro, Touristeninformation) untergebracht werden. Da die Mobilitätszentrale ein wesentliches „Aushängeschild“ des ÖPNV im Landkreis ist, sollten diese idealerweise an zentraler Stelle (z. B. Fußgängerzone, ZOB, Bahnhof) liegen und sowohl mit dem ÖPNV als auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut erreichbar sein. Ein Standort soll in der Kreisstadt Vechta sein, weitere Standorte könnten Lohne und Damme sein. Ergänzend dazu können die Gemeinden bei Bedarf weitere Serviceeinrichtungen vorhalten.

Die Qualitäten des ÖPNV-Angebots sind im Rahmen der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit durch den Aufgabenträger aktiv und offensiv zu bewerben. Dabei sind – in Kooperation mit weiteren Partnern – die integrierten, zielgruppenbezogenen Strategien des so genannten Mobilitätsmanagements (u. a. betriebliches Mobilitätsmanagement, Einbindung der moobil+-Berater) zu nutzen. Zielrichtung des Marketings ist die Etablierung einer nachhaltigen Mobilitätskultur zur Nutzung des Umweltverbundes. Bei Änderungen und Neuerungen des ÖPNV-Angebots sind weitreichende und umfassende Maßnahmen zur Fahrgastinformation vorzusehen, um bestehenden Fahrgästen und potenziellen Neukunden alle individuell relevanten Informationen anbieten zu können. Ferner sollen potenzielle Kunden gezielt in Situationen angesprochen werden, in denen Entscheidungen über das Mobilitätsverhalten geprägt werden können (z. B. Neubürger, Arbeitsplatzwechsler, Kinder und Jugendliche).

Der Aufgabenträger bedient sich eines unternehmensübergreifenden Marketings, unter Berücksichtigung der Corporate Identity der einzelnen Verkehrsunternehmen. Bei rein betrieblichen Maßnahmen (z. B. Umleitung einer Linie aufgrund von Baumaßnahmen) findet die Öffentlichkeitsarbeit im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger durch die Verkehrsunternehmen statt.

Zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind einvernehmlich Regeln und Prozesse zu entwickeln, welche die operative Umsetzung der Fahrgastinformation und des Marketings für alle Beteiligten transparent und nachvollziehbar beschreiben.

4.6.4 Fahrpersonal

Das im Fahrdienst eingesetzte Personal, das im täglichen Kundenkontakt steht, muss über fachliche Kompetenz und eine umfassende Serviceorientierung verfügen.
Das eingesetzte Fahrpersonal muss:

- die deutsche Sprache angemessen beherrschen (Kenntnisse der englischen Sprache sind wünschenswert),
- einen sicheren und ausgeglichenen Fahrstil praktizieren,
- den Linienverlauf kennen (Namen und Reihenfolge der bedienten Haltestellen),
- über die grundsätzlichen Merkmale des ÖPNV-Angebots, insbesondere die Tarifbestimmungen und die Beförderungsbedingungen, Auskunft geben können,
- Auskünfte zu den Anschlüssen geben können sowie
- sich kundenfreundlich und serviceorientiert verhalten, auch in Konflikt- und Stresssituationen. Dies setzt auch interkulturelle Kompetenzen voraus.

Es wird ein gepflegtes Erscheinungsbild des Fahrpersonal erwartet, hierzu gehört das Tragen einer vom Unternehmer vorgegebenen Dienstkleidung.

Der Verkehrsunternehmer ist dafür verantwortlich, dass das Fahrpersonal alle fahrzeugseitigen Anlagen zur Betriebssteuerung bedienen kann und die hierfür notwendigen Verfahrensweisen beherrscht. Außerdem ist durch den Verkehrsunternehmer eine Schulung gemäß EU VO 181 / 2011 „Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr" aller im Kundenkontakt stehenden Mitarbeiter von ÖPNV-Unternehmen über die Belange von behinderten Menschen vorzunehmen.[17]

4.6.5 Tarif und Vertrieb

Tarifliche Grundätze

Das Tarifsystem ist in enger Kooperation und Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen im Landkreis Vechta weiterzuentwickeln. Dabei sind folgende grundsätzliche Anforderungen zu beachten:

- Der Tarif soll so gestaltet sein, dass er vom Fahrgast als gerecht empfunden wird.
- Der Tarif soll für den Kunden gut verständlich sein (Einfachheit). Die Tarifgestaltung soll den Zugang zum ÖPNV erleichtern und nicht erschweren.
- Der Tarif soll in allen Bereichen zu einer hohen Ergiebigkeit führen.
- Große Preissprünge sollen vermieden werden, es muss genügend Möglichkeiten für eine Preisdifferenzierung geben.
- Für die gleichen Kundengruppen sollten weitgehend einheitliche oder vergleichbare Tarifangebote bestehen.
- Der Tarif soll unter elektronischen Vertriebsbedingungen abbildbar sein.
- Die Flexibilität soll hoch sein, so dass der Tarif gut an geänderte Rand-bedingungen angepasst werden kann.
- Die strukturellen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung zu einem markt- und kundenorientierten Tarif sollen geschaffen werden. Insbesondere sind die Optionen für eine tarifliche Kooperation zwischen allen Verkehrsträgern im Landkreis zu prüfen.

[17] Entsprechend Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 in Verbindung mit EU-Fahrgastrecht-Kraftomnibus-Gesetz (EUFahrgRBusG); Ausfertigungsdatum: 23.07.2013 § 1 (3), Busfahrer bis 2018, andere Mitarbeiter bereits seit 2013.

- Der Tarif muss genehmigungsfähig und in den politischen Entscheidungsgremien durchsetzbar sein.

Diese Anforderungen stehen bei der Gestaltung des Tarifsystems teilweise in Konkurrenz zueinander, z. B.

- Einfachheit versus Leistungsgerechtigkeit,
- Preisbereitschaft versus Ergiebigkeit,
- ökonomische Tarifbildung versus politische Einflussnahme.

Bei der Erstellung eines Gesamtkonzepts sind deshalb immer Abwägungen notwendig. Unter dieser Prämisse ist auch die Weiterentwicklung tariflicher Kooperation (z. B. zwischen Busverkehr und SPNV), nutzerspezifischer Tarifarten (z. B. Jobtickets, Semesterticket, Schülerticket) oder der „Best-Preis-Garantie“ zu verfolgen.

Für einen einfachen Übergang zum überregionalen / regionalen Verkehr ist eine tarifliche Kooperation mit dem SPNV anzustreben.

Vertriebliche Grundsätze

Der Vertrieb muss sowohl kundenfreundlich als auch wirtschaftlich sein.

Der Vertrieb muss für alle Kunden leicht verständlich sein. Hierzu gehört auch die Information potenzieller ÖPNV-Kunden, wie, wo und zu welchem Preis er die richtige Fahrtberechtigung erwerben kann. Der Erwerb einer Fahrtberechtigung soll nur wenig Zeit in Anspruch nehmen.

Durch ein nutzerfreundliches Vertriebssystem soll ein Beitrag zur Gewinnung von Neukunden geleistet und so der Marktanteil des ÖPNV an der Gesamtmobilität vergrößert werden. Durch eine intensivere Kundenbindung soll die Häufigkeit der Nutzung gestärkt werden.

Betrug, Fälschungen und Manipulationen müssen durch fälschungssichere Nutzermedien und effiziente Fahrkartenkontrollen sowie Regelungen in den Beförderungs- und Tarifbestimmungen minimiert werden.

Der Vertrieb erfolgt durch das Fahrpersonal, in Vorverkaufsstellen sowie elektronisch. Der elektronische Vertrieb bietet die Möglichkeit kundenfreundlicher Angebote, z. B. die Bestpreisabrechnung.

Zur Fahrkartenkontrolle gilt im Busverkehr das Fahrgastflussprinzip[18]: Die Fahrgäste steigen beim Busfahrer ein, rücken nach hinten durch und steigen an einer der hinteren Türen wieder aus. Der Busfahrer hat bei den einsteigenden Fahrgästen die

[18] Ausgenommen sind wegen des hohen Fahrgastaufkommens die Fahrten im Schulverkehr.

Fahrtberechtigung auf räumliche und zeitliche Gültigkeit zu prüfen. Die Beförderung von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis ist unzulässig. Ergänzend zur Einstiegskontrolle können in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen auch Kontrollen durch zivile Prüfer durchgeführt werden, um die trotz Einstiegskontrolle unerkannt gebliebenen Grau- und Schwarzfahrer zu identifizieren.

4.6.6 Betriebsablauf

Organisation

Für die Betriebssteuerung und das Störungsmanagement sind alle erforderlichen Prozesse und die jeweiligen Zuständigkeiten zwischen den Beteiligten zu definieren, um durch klare und transparente Aufgabenverteilung die Qualität zu sichern. Betreiber von Steuerungssystemen sind zum Datenschutz und zur Neutralität verpflichtet.

Der Aufgabenträger wirkt auf die Straßenbaulastträger hin, die Straßen in einem Zustand zu halten, der den sicheren, komfortablen und pünktlichen Betrieb des ÖPNV ermöglicht.

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind zentrale Qualitätsanforderungen an das ÖPNV-Angebot.

Ziel ist die zuverlässige Einhaltung der im Fahrplan definierten Ankunfts- und Abfahrzeiten:

- Abweichungen vom Fahrplan (Soll-Zeiten) über fünf Minuten gelten als Verspätung.
- Abfahren vor der Abfahrtszeit ist nicht zulässig, sondern gilt als Fahrtausfall und ist als Betriebsstörung zu behandeln.

Soweit Verspätungen regelmäßig auftreten, muss das Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger mit fahrplantechnischen Maßnahmen reagieren (z. B. Anpassung der Fahrzeiten oder der Fahrzeugumläufe).

Pünktlichkeit von Bussen und Bahnen sind besonders dann wichtig, wenn Umsteigeverbindungen benutzt werden. Dies erhält noch größere Bedeutung, wenn die Busverkehre als Zubringer zum Bahnverkehr fungieren. Sofern die Fahrplangestaltung dies ohne weitere wesentliche Qualitätseinbuße für den übrigen Fahrweg zulässt, hat für definierte Knotenpunkte im Liniennetz eine verbindliche Anschlusssicherung (Wartezeitgarantie) zwischen den Verkehrsmitteln zu erfolgen.

Grundsätzlich wird auf verspätete Anschluss-Verkehrsmittel bis zu fünf Minuten gewartet. Das Fahrpersonal entscheidet nach den Umständen des Einzelfalls, ob

aufgrund der tatsächlichen Verspätungslage der Anschluss über die generelle Wartezeit-Vorschrift hinaus gewährleistet wird.

Soweit trotzdem Anschlüsse regelmäßig nicht gesichert werden können, ist in Abstimmung mit dem Aufgabenträger mit fahrplantechnischen Maßnahmen zu reagieren (z. B. Anpassung der Fahrzeiten oder der Fahrzeugumläufe).

Umgang mit Störungen

Der Verkehrsunternehmer ist von der Bedienungspflicht von aufgrund von Streckensperrungen nicht mehr erreichbaren Streckenabschnitten und Haltestellen befreit, hat aber die Bedienung weiterhin erreichbarer Haltestellen und Streckenabschnitte sicher zu stellen. Der Unternehmer stellt dabei auf dem betroffenen Streckenabschnitt eine Notbedienung sicher, soweit ein ordnungsgemäßer und sicherer Betrieb durchführbar ist. Die Aufgabenträgerorganisation als die für das Haltestellenmanagement zuständige Institution hat den zeitgerechten Auf- und Abbau von Ersatzhaltestellen bei Umleitungen zu gewährleisten.

Bei absehbaren, d. h. planbaren Betriebsstörungen (z. B. infolge von Straßenbaumaßnahmen, Festen oder Umzügen) hat der Verkehrsunternehmer nach dem rechtzeitigen Bekanntwerden der bevorstehenden Betriebsstörung den Aufgabenträger unverzüglich und die Fahrgäste rechtzeitig im Voraus und während der Dauer der Betriebsstörung zu informieren. Für die entsprechenden Haltestellenaushänge ist die Aufgabenträgerorganisation als die für das Haltestellenmanagement zuständige Institution verantwortlich.

Bei nicht planbaren Betriebsstörungen (z. B. durch Unfälle), die zum vollständigen oder teilweisen Ausfall von Fahrten führen, sorgt der Verkehrsunternehmer durch geeignete Maßnahmen für eine Weiterbeförderung aller betroffenen Fahrgäste innerhalb von maximal 30 Minuten nach fahrplanmäßiger Abfahrt der betroffenen Fahrt. Der Unternehmer hat die Mobilitätszentrale, den Aufgabenträger und die Fahrgäste über die Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen der Störungen sowie die ergriffenen Abhilfemaßnahmen unverzüglich zu informieren.

Umgang mit Beschwerden

Beschwerden von Fahrgästen sind von Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger als Anregungen zur Qualitätsprüfung und Optimierung des Angebotes zu nutzen. Sie werden kompetent und kundenfreundlich innerhalb einer Woche beantwortet.

Beschwerden zum laufenden Betriebsgeschehen und zum Verhalten des Fahrpersonals sind vom Unternehmer direkt an den Kunden zu beantworten.

Beschwerden zu grundsätzlichen Fragen des Angebotes werden durch den Aufgabenträger beantwortet.

Zum systematischen und für alle beteiligten Akteure transparenten Umgang mit Beschwerden baut der Aufgabenträger ein zentrales Beschwerdemanagement-System auf. Dieses ist Teil des Qualitätsmanagements in Verantwortung des Aufgabenträgers.

4.7 Anforderungen an Schulverkehre

4.7.1 Erschließungsqualität

Für die Wohnorte der Schüler gelten die im Kap. 4.5.1 genannten Erschließungskriterien.

Die Schulstandorte sind über standortnahe Schul-Haltestellen zu erschließen, bei Schulen ab Sekundarbereich II ist bei geringem Schüleraufkommen auch ein Fußweg zu einer anderen Haltestelle im Schulort zumutbar entsprechend den in Kap. 4.5.1 genannten Erschließungskriterien.

4.7.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität ist im Schülerverkehr maßgeblich bestimmt durch die Anzahl der Fahrten sowie der Koordination der Fahrplanzeiten mit den Schulanfangs- und -endzeiten.

Aus Sicherheitsgründen empfiehlt es sich, Kinder aus Grundschule / Schulkindergarten ohne Umstieg direkt zur Schule zu befördern, während bei weiterführenden Regelschulen Umstiege eingeplant werden können.

Als Planungswerte für zumutbare Beförderungszeiten gelten:

- Grenzwert 60 Minuten, Zielwert 45 Minuten Beförderungszeit je Richtung für Schulkindergarten, Primarbereich (Grundschule) und Sekundarbereich I (Haupt- und Realschule, Oberschule, Mittelstufe Gymnasium, Berufseinstiegsschule) sowie Schuljahrgänge 11 / 12 der Schulen für Schülerinnen und Schüler mit geistigen Behinderungen, Teilnehmer von Sprachfördermaßnahmen (§ 54a (2) NSchG und § 64 (3) NSchG).
- Grenzwert 90 Minuten, Zielwert 60 Minuten Beförderungszeit je Richtung für Sekundarbereich II (Oberstufe Gymnasium, Berufsbildende Schulen).

Als Planungswerte für zumutbare Wartezeiten vor / nach den Unterrichtszeiten gelten [IG Dreieich Bahn GmbH, Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult (2014)]:

- 30 Minuten Wartezeit für Schulkindergarten, Primarbereich (Grundschule) und Sekundarbereich I (Haupt- und Realschule, Oberschule, Mittelstufe Gymnasium, Berufseinstiegsschule) sowie Schuljahrgänge 11 / 12 der Schulen für

Schülerinnen und Schüler mit geistigen Behinderungen, Teilnehmer von Sprachfördermaßnahmen (§ 54a (2) NSchG und § 64 (3) NSchG).

- 45 Minuten Wartezeit für Sekundarbereich II (Oberstufe Gymnasium, Berufsbildende Schulen)

Die Wartezeiten müssen in Abstimmung mit den ggf. notwendigen Aufsichtspflichten und daraus resultierenden Aufsichtszeiten der Schulen definiert werden.

4.7.3 Beförderungsqualität

Das Platzangebot ist so zu bemessen, dass bei Belegung aller Sitzplätze regelmäßig nicht mehr als 30 % der Stehplätze genutzt werden (vgl. Kap. 4.5.3).

Es ist zu prüfen, ob Optimierungsmöglichkeiten durch die Staffelung von Kapazitäten (im Zusammenspiel mit der Staffelung der Schulanfangszeiten) bestehen. Zusätzlich zur Staffelung der Schulanfangszeiten für Schülerjahrgänge bietet die Koordination von Stundenplanlagen und Nahverkehrsangebot die Möglichkeit den Besetzungsgrad der Fahrzeuge zu reduzieren, ohne zusätzliche Fahrzeuge einsetzen zu müssen.

4.7.4 Organisation und Verantwortlichkeiten

Die Schülerbeförderung erfolgt grundsätzlich im Rahmen des allgemeinen Linienverkehrs. Hiervon ausgenommen sind Fahrten, die im Rahmen der Sonderbeförderung stattfinden.

Für die Bestellung von Fahrten im Schülerverkehr ist ausschließlich der Landkreis als Träger der Schülerbeförderung und ÖPNV-Aufgabenträger zuständig. Als Planungsgrundlage wird durch den Landkreis Vechta eine softwarebasierte Schülerdatenverwaltung aufgebaut und gepflegt. Ggf. erforderliche Daten Dritter werden durch die jeweiligen Institutionen zeitnah zur Verfügung gestellt.

Zur frühzeitigen Koordination von Schulzuweisung, Stundenplänen und ÖV-Bedienung sowie zum Daten- und Informationsaustausch sind geeignete Instrumente zu entwickeln und umzusetzen. Zur Qualitätssicherung der Schülerbeförderung führt der Landkreis Vechta als Träger der Schülerbeförderung und ÖPNV-Aufgabenträger regelmäßige Erhebungen durch.

4.8 Qualitätssicherung

Die Gesamtqualität des Angebots bestimmt in Kombination mit der Planung und dem Marketing den Erfolg des ÖPNV. Hiervon profitieren neben den Fahrgästen sowohl der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger als auch die Verkehrsunternehmen als Betreiber.

Eine grundsätzliche Qualitätsverbesserung der Leistungserstellung und eine noch stärkere Ausrichtung auf den Kunden sowie auf die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems stehen im Vordergrund. Gemeinsames Ziel von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ist es, dass die vorhandenen Fahrgäste das Verkehrsangebot akzeptieren und neue Kunden gewonnen werden können.

Der Aufgabenträger entwickelt hierfür in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen ein praktikables und wirkungsvolles Verfahren zur Qualitätsermittlung und -bewertung (Qualitätsmanagementsystem / QM-System).

Das QM-System fließt als Standard in die Verkehrsverträge mit dem Leistungsverzeichnis ein, die präzise die Qualität der Leistungen beschreiben und die Qualitätssicherung über ein Bonus-Malus-System regeln. Bonus-Malus-Regelungen werden nur für gemeinwirtschaftliche Verkehre im Rahmen der Verkehrsverträge getroffen. Bei der Vergabe (Neuvergabe und Verlängerung) von eigenwirtschaftlichen Verkehren werden die Qualitätsstandards und die Beteiligung an einem kreisweiten Qualitätsmanagement im Rahmen der Entscheidungskompetenz der Genehmigungsbehörde beachtet. Folgende Kriterien werden unmittelbar für die Qualitätssicherung berücksichtigt:

- Fahrzeuge (Sicherheit, Alter, Art und Ausstattung sowie Erscheinungsbild und Zustand);
- Fahrpersonal (Erscheinungsbild, Kompetenz und Qualifizierung sowie Einhaltung betrieblicher Regelungen);
- Betriebsangebot (Einhaltung von konzessionsrechtlich definierten Linienverlauf und Fahrplan sowie Pünktlichkeit und Anschlusssicherung);
- Umgang mit Störungen und Beschwerden.

Unter Beachtung dieser Kriterien werden Erfassungs- und Bewertungskataloge erstellt bzw. fortgeschrieben.

Der Aufgabenträger stellt dem Verkehrsunternehmen die Ergebnisse von Ermittlungsverfahren während eines Jahres zur Verfügung, um dieses in die Lage zu versetzen, die erkannten Qualitätsmängel zeitnah zu beheben.

Die im Rahmen des Qualitätsmesssystems notwendigen Erfassungen (objektive Qualitätskriterien) und Kundenbefragungen (subjektive Qualitätskriterien) sowie deren Auswertung werden durch den Aufgabenträger organisiert und finanziert.

4.9 Anforderungen an die Barrierefreiheit

Die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen im NVP ist gesetzlich im PBefG (§ 8 (3), Satz 3 und 4) verankert. In Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention besteht das

politische Ziel, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Einzubeziehen sind alle Verkehre, die nach § 8 (1) PBefG betrieben werden.

Diese Zielsetzung ist grundsätzlich zu unterstützen, denn ein barrierefreier ÖPNV bietet mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste, unabhängig von besonderen Bedürfnissen bzw. temporären oder dauerhaften Behinderungen. Dies gilt insbesondere angesichts der demografischen Entwicklung, ältere Menschen profitieren hiervon ebenso wie Personen mit Gehhilfen oder Kinderwagen.

Die Anforderungen zur Barrierefreiheit müssen das „Gesamtsystem“ ÖPNV im Blick haben und beziehen sich somit auf die Bereiche Fahrzeuge (Kap. 4.6.2), Haltestellen (Kap. 4.6.1) und Fahrgastinformation (Kap. 4.6.3). Für den Geltungszeitraum des NVP wird die Zielerreichung wie folgt definiert:

- Ein stufenfreier Einstieg bzw. eine stufenfreie Erreichbarkeit der Haltestellenkante[19] erfolgt primär durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Einstiegshilfen (Klapprampe) (vgl. Kap. 4.6.2).
- Bei Neu- oder Umbaumaßnahmen von Haltestellen (mit Ausnahme von reinen Bedarfshaltestellen) sowie bei bestehenden Haltestellen der Kategorie 1 bis 2 bzw. bei Haltestellen mit besonderer Bedeutung für die Barrierefreiheit ist grundsätzlich eine barrierefreie Gestaltung mit folgenden Merkmalen umzusetzen, sofern die örtlichen Gegebenheiten dies ermöglichen:
    - Hochbord,
    - taktiles Leitsystem mit optisch kontrastierenden Merkmalen,
    - ausreichend Rangierfläche im Wartebereich vor der Einstiegstür für Rollstuhlfahrer,
    - behindertengerechte Zuwegung.
- Die Umsetzung ggf. erforderlicher Ausbaumaßnahmen im Bestand zum Zwecke der Barrierefreiheit erfolgt entsprechend einer in Abstimmung mit den Behindertenverbänden bzw. dem Seniorenbeirat sowie den Städten und Gemeinden zu definierenden Priorisierung.
- Zur Fahrgastinformation werden verschiedene Möglichkeiten durch Print- und Internetmedien sowie die persönliche oder telefonische Beratung und Information (Mobilitätszentrale) genutzt. Hierdurch wird ein diskriminierungsfreier Zugang zu allen wichtigen Informationen gesichert. Darüber hinaus ist das in dieser Hinsicht geschulte Fahrpersonal wichtiger Ansprechpartner.

[19] Als „stufenfrei“ gilt ein Restspalt bzw. eine Resthöhe von max. 5 cm.

Bei der Gestaltung der Fahrgastinformationen sind die Bedürfnisse von Sehbehinderten zu berücksichtigen, was gewählte Farbkombinationen (z. B. kein Rot auf Grün), Kontrast (Mindestkontrast von K = 0.28) sowie Art und Größe von Bild- und Schriftzeichen betrifft.

5 Mängel-Chancen-Analyse

5.1 ÖPNV-Organisationsstruktur

Aufgabenträger für den ÖPNV ist der Landkreises Vechta.

Tätigkeitsfelder die einer kontinuierlichen und systematischen Bearbeitung bedürfen, sind u. a.

- die systematische Erhebung, Aufbereitung und Interpretation von relevanten Datengrundlagen für die strategische Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots,
- konzeptionelle Angebotsplanung der moobil+-Verkehre bzw. der Schülerbeförderung,
- Mobilitätsmanagement und intermodale Verknüpfung,
- Fahrgastinformation, Öffentlichkeitsarbeit und Werbung (für moobil+),
- Weiterentwicklung des Tarifs,
- Qualitätsmanagement.

Organisatorische Abläufe und Zuständigkeiten des operativen Geschäfts (z. B. Haltestellenmanagement, Beauftragung Schülerverkehr) sind nicht ausreichend eindeutig geregelt oder werden nicht konsequent umgesetzt.

Zur Koordinierung zwischen Aufgabenträgerorganisation und den relevanten Akteuren (VGV, Verkehrsunternehmen, LNVG, Schulträger / Schulen etc.) bestehen keine strukturierten und regelmäßigen Abstimmungsgespräche mit einer systematischen Bearbeitung relevanter Handlungsfelder.

Es existieren keine klaren Strukturen zur Einbeziehung der Städte und Gemeinden und der Fahrgäste in den Gestaltungs- und Steuerungsprozess zur Weiterentwicklung des ÖPNV.

Auch die zu erwartenden Veränderungen bei der Zuweisung von Finanzierungsmitteln nach § 45a PBefG und die damit einhergehende Stärkung der Rolle des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger stellt neue Anforderungen an die Organisationsstruktur, auf die entsprechend reagiert werden muss.

Für die Entwicklung des ÖPNV im Sinne des NVP besteht somit deutlicher Handlungsbedarf bezüglich der Definition klarer Rahmenrichtlinien für die Zuweisung von Aufgaben und Verantwortung bzw. des Aufbaus einer ÖPNV-Aufgabenträgerorganisation im Landkreis Vechta mit adäquater Fach- und Handlungskompetenz sowie personeller Kapazität.

5.2 Netz- und Linienstruktur

5.2.1 Netzebenen

Die im Landkreis Vechta vorhandenen Linienverkehre werden in Tabelle 18 unter Berücksichtigung der in Kap. 4.3 definierten Kriterien hinsichtlich ihrer verkehrlichen Funktion den Netzebenen 1 bis 3 zugeordnet. Eine detailliertere Darstellung des Betriebsangebotes enthält Anlage 2.2.

Netzebene	Verkehrssystem / Linie
Netzebene 1: Regionale / Überregionale Verbindungen	Regionalbahn RB58
Netzebene 2: Lokale Verbindungen	VGV / Buslinie 600
	StadtBus Vechta / Buslinien 601, 602, 603, 604, 605A, 605B, 605C, 605D
	Rufbus moobil+ / Buslinien 625, 630, 633, 635, 638, 642, 655, 660, 665, 667, 668, 669, 697, 698, S60
Netzebene 3: Sonstige Verbindungen	VGV / Schulverkehr Buslinien 609, 610, 611, 612, 613, 620, 621, 622, 623, 631, 632, 640, 641, 650, 661, 662, 663, 664, 670, 671, 672, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696
	VGV / Sonderverkehre Buslinien H-94, S-90, S-91, W-92, W-93, S-11, S-12, S-13, S-21, S-41, S-80, W-95, W-ST-1, W-ST-2, W-ST-3, W-ST-5, W-ST-6, W-ST-7, W-ST-8, F003, F004

Tabelle 18 Linienverkehre nach Netzebenen

Im Landkreis Vechta ist ein strukturiertes ÖPNV-Netz vorhanden. Durch die Verbindungen der ersten und zweiten Netzebene besteht werktags ein Mindestangebot, das grundsätzlich eine ÖPNV-Nutzung für die meisten Verkehrszwecke ermöglicht. Eine Einschränkung gilt für Verkehrszwecke abends oder nachts und am Wochenende.

5.2.2 Parallelverkehre

Zur Vermeidung von Parallelverkehr mit der moobil+-Linie 655 wurde der Fahrplan der Linie 621 für die Fahrten 59 und 52 an schulfreien Tagen (Mo. – Fr.) durch Vorlegung der Fahrten um jeweils 30 Minuten angepasst. Fahrten der Linie 623 wurden verlegt um Parallelverkehre zu den Linien 625 und 635 zu vermeiden. Darüber hinaus bestehen keine Parallelverkehre.

5.2.3 Netzentwicklung moobil+

Das noch relativ neue System moobil+ muss ggf. noch stärker an den tatsächlichen Mobilitätsbedarf angepasst werden. Einige Linien sind schwach genutzt. Insbesondere betrifft dies die Linie 606, die lt. Auskunft des Landkreises daher zum 04.08.2016 eingestellt wurde. Andere Linien werden stark genutzt, so dass häufig ein zweites (Zusatz-)Fahrzeug oder (Linie S60) ein größeres Fahrzeug eingesetzt wird. Die Untersuchung der Nutzungsdaten von moobil+ kann Anhaltspunkte liefern, auf welchen Linien(-abschnitten) Handlungsbedarf besteht.

Anlage 5.4 zeigt die Entwicklung der Nachfrage und des Besetzungsgrades für die Rufbuslinien von moobil+ mit jeweiligen Linienweg, Anzahl der Fahrten pro Tag und des Taktes sowie Anzahl an festen und an Bedarfshaltestellen.

Im Jahresverlauf betrachtet ist bei dem größten Teil der Linien die Auslastung zufriedenstellend.

Einige Linien weisen eine sehr geringe (Besetzungsgrad < 0,5) oder geringe (Besetzungsgrad < 1,5) Auslastung auf. Bei den Linien 667 und 669 mit sehr geringer Auslastung muss das Angebot daher überprüft werden. Bei den Linien 665, 668, 697 C und 697 D mit geringer Auslastung muss die weitere Entwicklung beobachtet werden.

Andere Linien (Linien 625, 633, 638, 655, 660, S60) sind überdurchschnittlich gut ausgelastet (Besetzungsgrad > 1,7). Die Linien 625, 642, 655, 660, 665, 697 und S60 zeigen bei der Auslastung im Laufe des Jahres 2015 eine sehr positive Entwicklung (vgl. Bild 17).

Im Kap. 5.4.3 wird die Auslastung vertiefend analysiert.

5.3 Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität (B+R, P+R)

Die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Angeboten wird in den entsprechenden themenbezogenen Kapiteln behandelt:

- Umsteigehäufigkeit und Verknüpfung (Kap 5.4.3). Hier ist darauf hinzuweisen, dass die Möglichkeiten zur Abstimmung von Anschlüssen und Wartezeiten bei Linien der dritten Netzebene eingeschränkt sind, da die Rahmenbedingungen für den Fahrplan durch die Schulzeiten vorgeben werden.
- Fahrplan- und Kundeninformation (Kap. 5.5.3)
- Tarifgestaltung (Kap. 5.5.4)
- Betriebsablauf (Kap. 5.5.5)

Darüber hinaus ist die bauliche Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte relevant, die auf Basis der Stationssteckbriefe [http://daten.zvbn.de/ssb/liste.php] analysiert wurden. Bei den Verknüpfungspunkten Bus – Bus bzw. Bus – SPNV sind u. a. die Umsteigeanlagen so gestaltet, dass kurze Wege (30 bis ca. 60 m) zwischen den Haltepunkten bestehen und damit auch für mobilitätseingeschränkte Personen ein einfacher Umstieg gegeben ist.

Eine Ausnahme bildet der Verknüpfungspunkt Bahnhof / ZOB Vechta. Hier sind die Haltepositionen für den Bus bis zu ca. 300 m von Gleis 1 entfernt, was eine Fußwegdauer von ca. 7 – 9 min für Mobilitätseingeschränkte (bei ca. 2 km/h) bedeutet. An den Bahnhöfen Lohne und Neuenkirchen ist jeweils die Erreichbarkeit des Gleises 1 vom Bushalteplatz aufgrund der örtlichen Situation nicht optimal.

In Bezug auf die Intermodalität ist die Verknüpfung zwischen Fahrradverkehr bzw. MIV und SPNV von besonderer Bedeutung. Positiv ist, dass die Fahrradmitnahme grundsätzlich in allen ÖPNV-Angeboten möglich ist.

Auf Basis der vorliegenden Daten (vgl. Kap. 2.8.5) wird Handlungsbedarf in Bezug auf eine Kapazitätserweiterung für folgenden Anlagen gesehen:

- Bf. Goldenstedt: B+ R (inkl. Fahrradboxen)
- Bf. Lohne: B+R (inkl. Fahrradbox)
- Bf. Steinfeld: P+R und B+R (inkl. Fahrradboxen)
- Bf. Vechta: P+R, B+R (inkl. Fahrradboxen)

Nach Auskunft der betreffenden Städte und Gemeinden sind Erweiterungen für die Standorte Goldenstedt, Neuenkirchen-Vörden und Vechta bereits vorgesehen.

Daten zu Fahrradabstellanlagen an anderen (zentralen) Haltestellen liegen nicht vor. Hier sind der Bestand und die Auslastung im Zuge der Datenerhebung für ein Haltestellenkataster (vgl. Kap. 5.5.1) zu ermitteln.

5.4 ÖPNV-Bedienung

5.4.1 Erschließungsqualität

Die grafische Analyse der Haltestelleneinzugsbereiche zeigt Anlage 5.1.

Die in Kap. 4.5.1 genannten Mindest-Anforderungen an die Erschließungsqualität des ÖPNV-Angebots werden hinsichtlich der Haltestelleneinzugsbereiche – mit Ausnahme weniger, aufgrund eines geringen Nachfragepotenzials nicht relevanter Teilflächen – eingehalten.

Die Mindest-Anforderungen der ganzjährigen Bedienung mit mindestens sechs Halten je Werktag und Richtung ist aufgrund des mindestens zweistündigen Takts an allen moobil+-Haltestellen und für die Haltepunkte der NordWestBahn erfüllt. Für Haltestellen, die ausschließlich Schulstandorte erschließen, gilt dieses Kriterium nicht.

5.4.2 Verbindungsqualität

Die in Kap. 4.5.2 genannten Mindest-Anforderungen an die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots für die Nutzer (Betriebszeit sowie Anzahl und Regelmäßigkeit der ÖV-Fahrten) werden in der Schul- und Ferienzeit eingehalten.

Das Analyseergebnis der Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) zwischen den Grundzentren und dem nächsten Mittelzentrum sowie der Kreisstadt Vechta zeigen Tabelle 19 (Schulzeit) und Tabelle 20 (Ferienzeit). Einzig die Verbindung Dinklage – Vechta erfüllt nicht die Mindest-Anforderung von ganzjährig mindestens sechs Fahrten je Richtung und Werktag. Mit der neuen Linie 630 wird ab August 2016 diese Verbindung hergestellt.

Schulzeit	Mittelzentren	
	Vechta	Lohne
Grundzentren	Fahrtenanzahl	Fahrtenanzahl
Dinklage	2 / 4[1]	24 / 26
Visbek	16 / 16[2]	
Goldenstedt	35 / 34	
Steinfeld	24 / 24	31 / 31
Neuenkirchen-Vörden	17 / 17[3]	17 / 17[3]
Holdorf	17 / 17	17 / 17
Bakum	13 / 17	
Damme	7 / 7	7 / 7
Mittelzentren		
Vechta		35 / 35
Lohne	35 / 35	

Grün: Fahrtenhäufigkeit mindestens 6 Fahrten je Werktag je Richtung

Rot: Keine Fahrtenhäufigkeit von mind. 6 Fahrten je Werktag je Richtung

[1] ab 08/2016 Angebotsverbesserung durch moobil+-Linie 630

[2] nur Busverbindungen berücksichtigt

[3] nach Neuenkirchen

Tabelle 19 Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) in der Schulzeit (Fahrplan 2015)

Ferienzeit	Mittelzentren	
	Vechta	Lohne
Grundzentren	Fahrtenanzahl	Fahrtenanzahl
Dinklage	0 / 0[1]	19 / 18
Visbek	11 / 11[2]	
Goldenstedt	28 / 29	
Steinfeld	17 / 17	27 / 28
Neuenkirchen-Vörden	17 / 17[3]	17 / 17[3]
Holdorf	17 / 17	17 / 17
Bakum	12 / 11	
Damme	7 / 7	7 / 7
Mittelzentren		
Vechta		29 / 29
Lohne	29 / 29	

Grün: Fahrtenhäufigkeit mindestens 6 Fahrten je Werktag je Richtung
Rot: Keine Fahrtenhäufigkeit von mind. 6 Fahrten je Werktag je Richtung
[1] ab 08 / 2016 Angebotsverbesserung durch moobil+-Linie 630
[2] nur Busverbindungen berücksichtigt
[3] nach Neuenkirchen

Tabelle 20 Fahrtmöglichkeiten (Direktverbindungen) in der Ferienzeit

Die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten für die Direktverbindungen Grundzentrum – nächstes Mittelzentrum zeigen auch die Anlagen 5.2 (Schulzeit) und 5.3 (Ferienzeit).

Bezüglich der Verbindungen der Ortsteile mit dem nächsten Ortszentrum (Grundzentrum / Mittelzentrum) ist die Verbindungsqualität aufgrund der innergemeindlichen Erschließung durch moobil+ mindestens ausreichend.

Zwischen Vechta und den Mittelzentren Diepholz und Cloppenburg außerhalb des Landkreises ist die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten relativ gering (3 / 3 bzw. 3 / 4), außerdem zwischen Lohne und Diepholz (3 / 3). Für landkreisübergreifende Verbindungen gelten die Mindestanforderungen allerdings nicht.

In Netzebene 2 ermöglichen die vorliegenden Daten keine Aussage darüber, ob die Betriebszeiten des Rufbusses moobil+ werktags oder am Wochenende ausgeweitet werden sollten. Auf einigen Linien beginnt der Betrieb beispielsweise erst gegen 7:00 Uhr. In diesen Fällen könnte ein früherer Betriebsbeginn sinnvoll sein. Abhängig von der Umsetzung der Einführung eines Jobtickets im Landkreis Vechta könnte außerdem eine Verdichtung des Zwei-Stunden-Taktes auf einen Stundentakt angebracht sein. Eine Taktverdichtung könnte auch Abhilfe bei Kapazitäts-

problemen schaffen (vgl. Kap. 5.4.3). Diese Fragestellungen erfordern eine vertiefende Untersuchung außerhalb des NVP.

In Netzebene 3 ermöglichen die vorliegenden Daten der schulbezogenen Verkehre keine Aussage zum Optimierungsbedarf bezüglich Koordinierung von Fahrplanzeiten und Schulzeiten (vgl. Kap. 5.5.6).

Bei den Sonderverkehren kann nicht durchgehend eine systematische Abstimmung zwischen Betriebszeiten des Linienverkehrs und den Veranstaltungszeiten festgestellt werden. Hier besteht Untersuchungsbedarf.

5.4.3 Beförderungsqualität

Platzangebot moobil+

Zur Bewertung des Platzangebotes wurde für moobil+ auf Daten des Dispositionssystems T.DiMo (Auslastung der Fahrten im Jahr 2015) zurückgegriffen.

Kritisch ist es, wenn Fahrgäste abgewiesen werden müssen. Da die abgewiesenen Fahrgäste erst seit März 2016 in T.DiMo erfasst werden, wurde für den NVP behelfsweise die Anzahl der ausgebuchten Fahrten für die einzelnen Kurse[20] einer Linie ermittelt. Bei Kursen mit ausgebuchten Fahrten ist nicht auszuschließen, dass ggf. Fahrgäste abgewiesen werden. Dies deutet dann auf einen Handlungsbedarf hin.

Die Analyse der Beförderungsqualität zeigt, dass es bei mehreren Linien bestimmte Kurse gibt, bei denen häufig alle Plätze durch Buchungen belegt sind, so dass keine weiteren Fahrgäste das Fahrtangebot nutzen können (Tabelle 21).

Linie	Fahrten mit 8 (16 bei Linie S60) oder mehr notwendigen Plätzen	Fahrten gesamt 2015	Anteil der Fahrten mit 8 (16 bei Linie S60) oder mehr notwendigen Plätzen
625	108	3619	3,0 %
633	3	1350	0,2 %
635	14	3529	0,4 %
638	10	1808	0,6 %
642	40	3783	1,1 %
655	6	3530	0,2 %

[20] Kurs bezeichnet hier eine Fahrplanfahrt in einer bestimmten Richtung zu einer bestimmten Uhrzeit.

Linie	Fahrten mit 8 (16 bei Linie S60) oder mehr notwendigen Plätzen	Fahrten gesamt 2015	Anteil der Fahrten mit 8 (16 bei Linie S60) oder mehr notwendigen Plätzen
660	259	6920	3,7 %
665	77	6804	1,1 %
668	114	3529	3,2 %
697	418	10585	3,9 %
698	94	3528	2,7 %
S60	3	3528	0,1 %

Tabelle 21 moobil+: Anteil der Fahrten im Jahr 2015, bei denen alle Plätze durch Buchungen belegt sind [Daten von https://muv.tdimo.net]

Die im Jahr 2015 am häufigsten ausgelasteten Kurse, d. h. Kurse mit Fahrten, bei denen alle Sitzplätze durch Buchungen belegt sind, zeigt Tabelle 21.

Linie	Kurs (Fahrt-nummer)	Abfahrts-zeit	Linienweg	Anteil der ausge-lasteten Fahrten* dieses Kurses	Besonder-heiten
625	2	07:00	Dümmerlo-hausen – Neuen-kirchen	13,6 %	13,5 % zusätzliche Fahrten durch zweites Fahrzeug
	11	16:04	Neuen-kirchen – Dümmerlo-hausen	13,6 %	19,8 % zusätzliche Fahrten durch zweites Fahrzeug

638	2	06:00	Dinklage – Quakenbrück	2,8 %	
660	3	07:00	Dinklage – Lohne	26,4 %	44,4 % zusätzliche Fahrten durch zweites Fahrzeug
	14	12:40	Lohne – Dinklage	13,5 %	
	22	16:40	Lohne – Dinklage	7,9 %	
665	10	11:29	Lohne – Nordlohne	28,6 %	
668	4	09:10	Mühlen – Lohne	28,2 %	
	8	13:10	Mühlen – Lohne	15,5 %	
697	37	07:00	Visbek – Vechta	69,8 %	
	38	09:00	Visbek – Vechta	21,0 %	
	41	15:00	Visbek – Vechta	18,3 %	
698	103	09:30	Expresslinie Vechta – Bakum – Vechta	16,3 %	
	108	12:00	Vechta – Bakum	16,7 %	

*Zahl der notwendigen Sitzplätze entspricht Fahrzeugkapazität

Tabelle 22 moobil+: Anteil der Fahrten im Jahr 2015, bei denen alle Sitzplätze gebucht sind [Daten von https://muv.tdimo.net]

Die konkrete Anzahl der abgewiesenen Fahrgäste ist nicht bekannt. Sie kann z. B. bei Linie 625, Fahrt 2 zwischen 0 und 13,6 % liegen. Möglicherweise besteht bei den in Tabelle 22 aufgeführten Fahrten Handlungsbedarf.

Zukünftig sollten die abgewiesenen Fahrgäste nach Linien und Kursen mit den in T.DiMo vorhandenen Daten kontinuierlich analysiert werden.

Platzangebot VGV-Verkehr

Erste Hinweise zur Auslastung des Platzangebotes der VGV-Linien liefert eine Erhebung des Landkreises Vechta [Kreisverwaltung Vechta (2014a)] für den Schulverkehr. Erfasst wurde die Belegung von 29 Buslinien (Linien 600, 609 – 613, 620 – 623, 631, 632, 640, 641, 650, 661 – 664, 670 – 672, 690 – 696) mit insgesamt 282 Fahrten an mehreren Betriebstagen zur Schulzeit. Die den Landkreis überschreitenden VGV-Linien 139, 938 und 970 wurden nicht berücksichtigt. Auf Basis dieser Daten ergibt sich zusammenfassend folgendes Bild:

Für die Linie 600 (Netzebene 2) werden die Festlegungen gemäß Anforderungsprofil bezüglich des Platzangebotes[21] bei allen Fahrten erreicht. Die Kapazität wird hier mit maximal 87 % ausgelastet.

In den auf den Schulverkehr ausgerichteten Linien der Netzebene 3 zeigt sich eine sehr unterschiedliche Auslastung der Kapazitäten. Entsprechend den Festlegungen gemäß Anforderungsprofil bezüglich des Platzangebotes[22] sind

- ca. ein Viertel der Fahrten nur sehr gering (weniger als 10 %) oder gering (10 bis 29 %) ausgelastet;
- ca. die Hälfte der Fahrten mittel bis hoch (30 – 89 %) ausgelastet;
- etwas über ein Viertel der Fahrten sehr hoch (90 – 100 %) ausgelastet und liegen damit in einem „kritischen“ Bereich der Kapazitätsgrenze oder sie sind mit einer Belegung von mehr als 100 % überlastet:
    - Die Linien 611, 621, 623, 640, 641, 664, 671, 693 und 696 weisen sehr hoch ausgelastete Fahrten auf.
    - Die Linien 620, 621, 650, 661, 664, 671, 672, 691, 692, 694 und 696 weisen Fahrten mit Überlastungen auf.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass auf Basis der vorliegenden Daten einerseits bei einigen Linien deutlicher Prüfungsbedarf bezüglich des Platzangebotes für einzelne Kurse besteht, andererseits aber auch einzelne Kurse nur sehr schwach ausgelastet sind. Dies könnte auf Optimierungspotenziale hinweisen, dabei gilt es aber die Umläufe der Fahrzeuge sowie die Restriktionen durch maximale Fahrtzeiten und Wartezeiten für die Schüler sowie die Schulanfangszeiten zu beachten.

---

[21] regelmäßiger Besetzungsgrad in der Hauptverkehrszeit (Summe von Sitz- und Stehplätzen)gem. StVZO) als Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze maximal 80 % oder als Mittelwert über die Spitzen-Stunde 65 %.

[22] regelmäßiger Besetzungsgrad maximal 100 % der Sitzplätze + 30 % der Stehplätze gem. StVZO

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Erhebung aufgrund ihrer Methodik lediglich eine erste Orientierung bezüglich der Auslastung gibt. Die Aussagen sind durch eine systematische Zählung zu validieren.

Für den StadtBus Vechta liegen keine Daten vor.

Umsteigeverbindungen und Verknüpfung

Der Übergang zwischen 1. und 2. Netzebene bzw. innerhalb der 2. Netzebene und zwischen moobil+ und dem StadtBus Vechta ist vorhanden. Der Übergang zur Netzebene 3 kann nicht systematisch bzw. regelmäßig hergestellt werden, da in der 3. Netzebene kein Taktverkehr besteht und die Optimierung des Fahrplans in Hinblick auf die Schulzeiten vorrangig ist.

An den Verknüpfungspunkten Bahnhof / ZOB Vechta, Bahnhof Lohne und Bahnhof Neuenkirchen sind relativ lange Fußwege zwischen den Buslinien von moobil+ bzw. dem StadtBus Vechta und der NordWestBahn festgestellt worden. Es besteht Handlungsbedarf, welcher für die jeweiligen Einzelfälle zu prüfen ist (vgl. Kap. 6.3).

5.5 Qualitätsstandards

5.5.1 Haltestellen

Infrastrukturausstattung

Um die Haltestellenausstattung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Möglichkeiten zielgerichtet und effizient zu verbessern (auch in Hinblick auf die Barrierefreiheit) ist eine systematische Bestandsanalyse unter Beachtung von Haltestellenstellenkategorien (Tabelle 16) und der zugehörigen Ausstattungs-standards (Tabelle 17) durchzuführen.

Die Zuordnung der Haltestellen zu den einzelnen Kategorien enthält Anlage 5.5.

Die Ausstattung der Bushaltestellen an Zugangspunkten (Bahnhöfe / Stationen) der NordWestBahn zeigt Tabelle 23.

Bushaltestelle	Ausstattung PBefG/BOKraft	Barrierefreiheit	befestigte Wartefläche	Beleuchtung	Witterungs-schutz	Sitzgelegenheit	B+R	P+R
Bf. Neuenkirchen	X	-	X	X	-	X	X	X
Bf. Holdorf	X	X	X	X	X	X	X	X
Bf. Steinfeld	X	X	X	X	X	X	X	X
Bf. Mühlen	X	X	X	X	X	X	X	-
Bf. Lohne	X	-	X	X	X	X	X	X
Bf. Lutten	X	-	X	X	-	-	X	X
Bf. Vechta/ZOB	X	X	X	X	X	X	X	X
Bf. Goldenstedt	X	-	X	X	X	X	X	X
Bf. Rechterfeld	X	X	X	X	X	X	X	X

X = vorhanden, - = nicht vorhanden

Tabelle 23 Infrastrukturausstattung der Bushaltestellen an Bahnhöfen und Stationen (2016) [www.zvbn-his.de]

Handlungsbedarf in Bezug auf barrierefreie Ausstattung sowie Witterungsschutz und Sitzgelegenheit besteht an der Bushaltestelle Bahnhof Neuenkirchen und an der Bushaltestelle Bahnhof Lutten. Handlungsbedarf in Bezug auf barrierefreie Ausstattung besteht an der Bushaltestelle Bahnhof Lohne und an der Bushaltestelle Bahnhof Goldenstedt. Der Handlungsbedarf in Bezug auf die Ausstattung mit P+R bzw. B+R ist in Kap. 6.3 beschrieben.

Für eine Analyse der Bushaltestelle Bahnhof Steinfeld-Mühlen und der Bushaltestelle Bahnhof Visbek-Rechterfeld sowie der übrigen Haltestellen im Landkreis Vechta liegen keine aktuellen Daten vor.

Haltestellenmanagement

Zum Haltestellenmanagement bestehen Regelungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen nur im Rahmen der Verkehrsverträge zum Rufbussystem moobil+. Diese beziehen sich ausschließlich auf die Mindestausstattung gem. PBefG und BOKraft. Demnach ist der Verkehrsunternehmer verantwortlich für:

- Erstellung und Anbringung der aktuellen sowie stets intakten und lesbaren Fahrplanaushänge,
- Meldung von Beschädigungen spätestens innerhalb eines Werktages an den Aufgabenträger,
- Beseitigung von Beschädigungen der Mindestausstattung gem. PBefG und BOKraft innerhalb einer Woche oder in die Wegeleitung der Wiederherstellung der Haltestelle auf die mit dem Aufgabenträger vereinbarten Art und Weise innerhalb eines Tages,
- kurzfristige provisorische Installation des Haltestellenschildes bei Beschädigung oder Einrichtung einer neuen Haltestelle bis zur Installation eines dauerhaften Haltestellenschildes.

Für Haltestellen außerhalb von moobil+ bestehen über die Bestimmungen des PBefG bzw. BOKraft hinausgehend keine expliziten Regelungen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Handlungsbedarf in Bezug auf ein übergreifendes und alle Ausstattungselemente umfassendes Haltestellenmanagement mit verbindlichen Regelungen zu Winterdienst, Pflege, Investition, Instandhaltung und Zuständigkeit besteht.

Haltestellenkataster

Das bestehende Haltestellenkataster aus dem Jahr 2007 ist nicht aktualisiert worden und unvollständig.

Es fehlt eine konsolidierte Auflistung aller Bushaltestellen, die durch VGV-Linien, den StadtBus Vechta bzw. das Rufbussystem moobil+ bedient werden. Die vorhandenen Haltestellenlisten sind in Teilbereichen nicht aktuell. Es fehlt eine Zuordnung zu den zugehörigen VGV-Tarifzonen. Die Namensgebung der Haltestellen ist z. T. nicht kompatibel, es fehlt eine einheitliche Systematik.

Es besteht somit Handlungsbedarf sowohl in Hinblick auf ein kreisweites, systematisches Haltestellenkataster als auch bezüglich der Aktualisierung der Bestandsdaten. In diesem Kontext ist auch die Haltestellenbezeichnung und deren Systematik zu prüfen und nach einem kreisweit gültigen System zu vereinheitlichen.

5.5.2 Fahrzeuge

In Netzebene 1 werden im SPNV auf der NordWestBahn moderne und barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt. Es besteht kein Handlungsbedarf.

In Netzebene 2 werden ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Die Fahrzeuge im Stadtbusverkehr Vechta bzw. im Rufbussystem moobil+ besitzen eine

Klapprampe, auf der Linie 600 verkehrt ein Fahrzeug mit pneumatischer Absenkung (Kneeling). Es besteht somit hinsichtlich der Barrierefreiheit kein allgemeiner Handlungsbedarf, jedoch ist die Mitnahme von nicht klappbaren Gehhilfen (Rollator, Rollstuhl) in moobil+-Fahrzeugen nicht möglich.

Der Einsatz von moobil+-Fahrzeugen außerhalb des moobil+-Netzes (StadtBus Vechta) ist zu vermeiden. Zum einen führt es zu einer Irritation der Nutzer, da moobil+ auch durch das Fahrzeugdesign als eigenständige Marke erscheint. Zum anderen ist nicht praktikabel sicherzustellen, dass die Abschreibungs- und Betriebskosten der moobil+-Fahrzeuge bei einem Einsatz außerhalb des moobil+-Netzes von den Ausgleichszahlungen für den gemeinwirtschaftlichen Verkehr klar abgrenzbar sind und separat abgerechnet werden.

Die Fahrzeugkapazität muss an die Nachfrageentwicklung angepasst werden. Hier besteht – unter Vorbehalt der validen Überprüfung der Zahl der abgewiesenen Fahrgäste – Handlungsbedarf.

Derzeit besteht keine Möglichkeit, zuverlässig mehrere Fahrräder mit dem Bus zu transportieren.[23]

Die zur Zeit praktizierte Methode der Fahrgasterfassung (Kontrolle der Buchung / Abrechnung) durch den Fahrer ist bei den heute eingesetzten Fahrzeuggrößen eine geeignete Vorgehensweise. Sollten jedoch aufgrund steigender Nutzerzahlen größere Fahrzeuge zum Einsatz kommen, stößt diese Vorgehensweise an ihre Grenzen und muss durch ein effizienteres System ersetzt werden.

In Netzebene 3 ist der konkrete Einsatz je Linie nicht bekannt. Es besteht ein hoher Anteil von nicht barrierefreien bzw. alten Fahrzeugen. Ca. 50 % der Fahrzeuge (ohne Kleinbusse) sind keine Niederflurfahrzeuge und ca. 75 % der Fahrzeuge (ohne Kleinbusse) sind älter als zehn Jahre. Zur Infrastrukturausstattung der Fahrzeuge besteht keine Datengrundlage, elektronische Fahrtzielanzeige- und Laufwegsanzeige nach BO Kraft müssten nach Aussage der Verkehrsunternehmen vorhanden sein, ebenso Fahrscheindrucker.

5.5.3 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit / Marketing

Da für das ÖPNV-Angebot im Landkreis kein Gesamt-Fahrplan in Printversion erstellt wird, ist das Internet eine zentrale Informationsquelle. Printdokumente und Aushangfahrpläne unterliegen derzeit keiner Corporate Identity / keinem einheitlichen Design, es besteht Bedarf zur Nachbesserung.

[23] Ausnahme: Auf der Linie 625 können bis zu drei Fahrräder transportiert werden.

Internetauftritte

Neben den Internetauftritten von VGV und moobil+ existieren Internetauftritte der einzelnen Verkehrsunternehmen. Anlage 5.6 gibt einen Überblick über die für die Fahrtenplanung wesentlichen Inhalte, deren Vollständigkeit und Aktualität jedoch sehr unterschiedlich ist.

Bei dem vielfältigen ÖPNV-Angebot im Landkreis Vechta mit vier „Systemen“ (SPNV, VGV-Verkehre, StadtBus Vechta, Rufbus moobil+) und einem Linienverkehr, der im VGV-Bereich durch häufig wechselnde Streckenführungen und unregelmäßige Fahrplanzeiten gekennzeichnet ist, ist ein system- und betreiberübergreifender Verbindungsplaner ein sehr wichtiges Medium.

Positiv ist daher, dass zahlreiche Internetauftritte mit dem HAFAS-Verbindungsplaner verknüpft sind, der eine bundesweite Auskunft ermöglicht. In Bezug auf die barrierefreie Nutzung ist die Option zur Textansicht der Fahrplanauskunft und zur manuellen Einstellung der Umsteigezeit wichtig. Der Hinweis auf eingesetzte Niederflurfahrzeug ist ebenfalls ein guter Ansatz, der idealerweise durch die Angabe der Barrierefreiheit der Haltestelle ergänzt werden könnte. Allerdings fehlt bei moobil+-Verbindungen der Hinweis auf den Einsatz der Niederflurfahrzeuge und die Angaben zum StadtBus Vechta sind nicht korrekt; hier werden auf allen Linien Niederflurfahrzeuge einsetzt (nicht nur auf den Linien 601 und 604, wie im HAFAS-Verbindungsplaner angegeben).

Positiv zu vermerken ist, dass mit den Internetauftritten von VGV und moobil+ zentrale Informationsmedien grundsätzlich verfügbar sind. Folglich besteht die Anforderungen, dass hier alle zur Nutzung des ÖPNV im Landkreis erforderlichen Auskünfte in vollständiger, aktueller und für den Fahrgast verständlichen Form bereit stehen müssen. Daher wurden die Internetauftritte von VGV und moobil+ einer detaillierten Analyse unterzogen.

Beim VGV-Internetauftritt zeigen sich deutliche Verbesserungspotenziale bezüglich Inhalten, Gestaltung und Aktualität:

- Verbindungsplaner fehlt.
- Unterschiedliches Layout der Fahrpläne je nach Verkehrsunternehmen, z. T. fehlende Kontaktangaben zu VGV bzw. fehlendes Logo.

- Veröffentlichung von Fahrplänen nicht korrekt oder unvollständig, z. B.:
  - Linie 613 wird benannt, Fahrplan kann nicht abgerufen werden (Ladefehler).
  - Linie 690 wird im Fahrplan als „Schülerverkehr Langförden Deindrup“ bezeichnet. Damit wird eine eingeschränkte Nutzung nur für Schüler suggeriert, obwohl es sich um „Jedermannverkehr“ handelt.
  - Linie 669, hier geht aus dem Fahrplan nicht hervor, dass es sich um eine moobil+-Linie handelt und dass bei mehreren Fahrten auf dem Linienast Lohne – Nordlohne – Brägel – Krimpenfort und zurück nur der Linienabschnitt in Lohne bedient wird.
- Nennung der Sonderverkehre (Eventverkehre) unvollständig.
- Liniennetzplan fehlt.
- Angaben zu VGV-Tarifen bzw. VGV-Tarifzonenplan, zum Fahrausweisangebot und zum Vertrieb (Erwerbsmöglichkeiten der Fahrausweise) fehlen.
- AGB bzw. Allgemeine Beförderungsbedingungen fehlen.

Mit den vorhandenen Information sind für den Kunden weder der Tarif noch die Kosten für einen Fahrausweis zu ermitteln. Der verbale Hinweis, dass zu Tarifen der einzelnen Linien keine Angaben gemacht werden können und statt dessen auf die jeweiligen VGV-Verkehrsunternehmen verwiesen wird (www.vgv-info.de/ueber-uns.php), ist insofern irritierend, da doch der Kern der VGV nach eigener Darstellung darin besteht, dass mit einem Fahrschein alle Linienbusse des VGV benutzt werden können und folglich auch Tarife und Fahrausweisangebot betreiberübergreifend sein müssten.

Die VGV-Tarife bzw. der VGV-Tarifzonenplan und das Fahrausweisangebot sind nur auf den Internetseiten einzelner Verkehrsunternehmen zu finden, was jedoch nicht für den Nutzer der VGV-Internetseite ersichtlich ist. Zusätzlich sind die Darstellungen dort in Bezug auf Begreifbarkeit und Lesbarkeit verbesserungsfähig:

- Der Tarifzonenplan ist für den Nutzer nur schwer verständlich und schlecht lesbar (weiße Schrift auf gelbem Grund), eine korrekte Ermittlung der zu durchfahrenen Tarifzonen und damit des Fahrpreises dürfte schwierig sein.
- Die tariflichen Kooperationen zwischen StadtBus Vechta und übrigem VGV-Angebot sind nicht eindeutig verständlich dargestellt.

Insgesamt ist Handlungsbedarf in Hinblick auf eine Standardisierung der Gestaltung und die Qualitätssicherung (Vollständigkeit, Verständlichkeit, Aktualität) des VGV-Internetauftritts zu erkennen.

Der Internetauftritt von moobil+ stellt sich wie folgt dar:

- Alle notwendigen Auskünfte zur Nutzung des Rufbussystems und zur bundesweiten Fahrtenplanung sind in übersichtlicher rund verständlicher Form vorhanden.
- Die Tarif- und Fahrausweisinformationen sind systematisch dargestellt und einfach verständlich.
- Positiv ist die Möglichkeit zur Umstellung der Schriftgröße. Für Sehbehinderte kann die Farbgebung des moobil+-Designs (Orange-Grün) ggf. kritisch sein.
- Die Sammlung „häufig gestellter Fragen“ (FAQ) nach Themenbereichen ist grundsätzlich positiv, jedoch sollten zu allen gelisteten Fragen die Antworten benannt werden.

Die moobil+-App ist ein zeitgemäßes Medium für eine mobile Information und Buchung.

Personenbezogene Auskunft / Mobilitätszentrale

Für Personen ohne Internetzugang oder Kenntnisse der Internetnutzung ist die Auskunft durch Verkehrsunternehmen bzw. durch die moobil+-Mobilitätszentrale (Telefonzentrale) essentiell.

Für das Rufbussystem moobil+ ist die Mobilitätszentrale außerdem für die Buchung von Fahrten und die Registrierung für die bargeldlose Nutzung sehr wichtig. Nach Auskunft des Landkreises Vechta wird die Mehrzahl der Fahrtwünsche telefonisch gebucht. Positiv ist daher, dass eine für den Anrufer kostenfreie Telefon-Nummer (Freephonedienst Vorwahl 0800) angeboten wird.

Öffentlichkeitarbeit / Marketing

Die bestehenden Aktivitäten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit (Stadtbus-Training für Senioren, Verkehrssicherheitstraining für Schüler, moobil+-Berater) sind äußerst positive Ansätze, die kreisweit systematisiert und erweitert werden sollten.

Mittel- und langfristig angelegte Marketingplanungen für Angebote oder Tarife (z. B. Jobticket) fehlen ebenso wie ein verkehrsmittelübergreifendes Mobilitäts-management. Besonders große Effekte sind durch eine persönliche Beratung bzw. Werbung vor Ort bei potenziellen Kunden zu erwarten (z. B. durch moobil+-Berater).

Wichtige Grundlage hierfür ist eine zielgerichtete Marktforschung, auch auf Basis von systematischen und regelmäßig ausgewerteten Nachfragedaten (z. B. aus dem Dispositionssystem für moobil+) oder Erhebungen mit einer entsprechenden Verankerung im Wirtschaftsplan. Hier sind bisher keine Ansätze bekannt.

5.5.4 Tarif und Vertrieb

Positiv ist, dass die VGV-Linien mit nur einem Tarif und Fahrausweis für den Kunden nutzbar sind und für die gleichen Kundengruppen weitgehend einheitliche oder vergleichbare Tarifangebote bei VGV, StadtBus Vechta und moobil+ bestehen.

Der VGV-Tarif ist sehr differenziert, die Einteilung ist mit 16 Tarifzonen innerhalb des Landkreises außergewöhnlich kleinteilig. Die korrekte Ermittlung der bei einer Fahrt zu durchfahrenden Tarifzonen ist anhand der bestehenden Informationen für den Kunden nicht einfach nachvollziehbar. In Hinblick auf die Verständlichkeit der Fahrpreisermittlung besteht Handlungsbedarf, auch die Tarifzonendifferenzierung sollte hinsichtlich ihrer Nachvollziehbarkeit für Fahrgäste überdacht werden.

Das Tarifsystem von moobil+ ist mit nur acht Tarifzonen und deren Abgrenzung anhand der kommunalen Gemarkungsgrenzen für den Kunden leicht nachvollziehbar. Die Bestpreisabrechnung und die Option eines bargeldlosen Vertriebes ermöglichen eine hohe Flexibilität und erleichtern dem Kunden den Zugang zum ÖPNV.

Positiv ist, dass Kooperationen zwischen dem VGV-Tarif und dem Tarif des StadtBus Vechta bestehen. Das VGV-Fahrausweisangebot ist jedoch nicht vollständig identisch mit dem Angebot des StadtBus Vechta und die Ticketpreise der für eine Tarifzone gültigen Tickets liegen über denen des StadtBus Vechta. Insofern ist eine vollständige Kompatibilität zwischen dem VGV-Tarif und dem StadtBus Vechta nicht gegeben. Durch Erwerb eines Stadtbustickets könnte der höhere Tarif der VGV-Linien in der Tarifzone 600 unterlaufen werden.

Bezüglich der tariflichen Kooperation zwischen den Busangeboten bzw. zwischen Busangebot und dem SPNV besteht Handlungsbedarf, um die Verknüpfung der Angebote zu verbessern.

Hinsichtlich des Vertriebs von Fahrausweisen besteht im Rufbussystem moobil+ das Problem, dass Fahrgäste ihre Zahlungsverpflichtung unterlaufen können, wenn sie als „Barzahler“ registriert sind und nicht zu der gebuchten Fahrt erscheinen. Bei Dauerbuchungen ist dies besonders kritisch zu bewerten. Hier besteht Handlungsbedarf.

5.5.5 Betriebsablauf

Organisation

Für Verkehre des öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (außerhalb von moobil+) im Landkreis Vechta liegen keine Informationen über Regelungen oder Konzepte zur Betriebssteuerung oder zum Störungsmanagement vor. Für das Rufbussystem moobil+ sind diese Regelungen zum Betriebsablauf über gesetzliche

Anforderungen hinaus im Rahmen der Verkehrsverträge (Öffentliche Dienstleistungsaufträge, ÖDA moobil+) definiert.

Das Wahrnehmen von Aufgaben zur Gewährleistung eines reibungslosen Betriebsablaufes ist bislang nur mündlich, zwischen VUs und Aufgabenträger vereinbart. Eine kreisweite, schriftliche Vereinbarung zur Einhaltung von Qualitätsstandards gibt es derzeit nicht.

Eine Plattform die Dritte bzw. Kunden über Geschehnisse des laufenden Betriebes informiert ist nicht vorhanden.

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Der Landkreis Vechta als Aufgabenträger ist bemüht, sich für die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit einzusetzen; systematische Erfassungen, Nachforschungen und Mängelrügen (Anwendung Bonus - Malus) finden momentan jedoch nicht statt.

Für das moobil+-Projekt können per T.DiMo ungefähre Ist-Abfahrtszeiten und Verspätungslagen abgelesen werden. Eine schriftliche Qualitätsvereinbarung liegt derzeit nur in Form der Verkehrsverträge (ÖDA moobil+) vor. In der systematischen, systemübergreifenden Erfassung und Auswertung von Daten zur Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit besteht deutlicher Nachbesserungsbedarf.

Umgang mit Störungen

Im Umgang mit Störungen, planbar oder ungeplant, verfügt der Landkreis Vechta derzeit über kein einheitliches Konzept oder Störfallmanagement. Notbedienungen, Ersatzverkehre, Verlegungen von Haltestellen und Kundeninformationen werden derzeit durch die Verkehrsunternehmen individuell erbracht. Eine Regelung zum Umgang mit Störungen besteht derzeit ausschließlich für die Verkehre des moobil+-Systems durch die schriftlich fixierten Regelungen in den Verkehrsverträgen (ÖDA moobil+).

Zuständigkeiten für Störfälle der Linienverkehre der VGV und des StadtBus Vechta sind nicht eindeutig definiert.

Die Kundeninformation im Falle von Störungen ist insgesamt verbesserungswürdig und sollte zuverlässig von einer zuständigen Stelle koordiniert werden, um Fehlinformationen zu vermeiden.

Umgang mit Beschwerden

Im Rahmen der Entwicklung von moobil+ hat der Landkreis Vechta als Aufgabenträger erste Schritte unternommen, die Beschwerden von Kunden, online und über die Mobilitätszentrale, manuell zu bearbeiten. Beschwerden betreffend der Verkehre der VGV werden derzeit hauptsächliche durch die zuständigen

Verkehrsunternehmen entgegengenommen und nicht zentral systematisch erfasst oder ausgewertet.

Der Aufgabenträger muss künftig den Umgang mit Beschwerden und Kundenfeedback definieren, damit Zuständigkeiten eindeutig definiert und Informationen auswertbar sind (Kap. 6.10.2).

5.5.6 Schulverkehre

Erschließungsqualität

Bezüglich der Erschließungsqualität ist festzustellen, dass alle Schulstandorte innerhalb der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche liegen bzw. dass Haltestellen in unmittelbarer Nähe der Schulen vorhanden sind, so dass hier kein Handlungsbedarf besteht (vgl. Kap. 5.4.1).

Verbindungs- und Beförderungsqualität

Zur Ermittlung der Fahrzeiten wurde die Schülerdatenbank Schuljahr 2015/16 des Landkreises für die allgemeinbildenden Schulen und Förderschulen ausgewertet. Zugrunde gelegt wurden die Fahrtrelationen der Schüler, die die Fahrtkosten durch den Landkreis erstattet bekommen [Landkreis Vechta (2014b)]. Unter der Annahme, dass die Wohnortverteilung der Schüler der Sekundarstufe II vergleichbar zu der Wohnortverteilung der Schüler in Sekundarstufe I ist, können die Ergebnisse auch auf diese Schülergruppe übertragen werden. Die Fahrzeiten wurden anhand des Fahrplans 2015/2016 der VGV-Linienverkehre für morgens und mittags bzw. nachmittags ermittelt. Wenn die Fahrzeiten innerhalb einer Linie je nach Kurs und / oder Fahrtrichtung deutlich voneinander abweichen, wurde die längere Fahrzeit gewählt, um so „auf der sicheren Seite“ zu liegen. Nicht berücksichtigt wurden aufgrund der tariflichen Unterschiede und des begrenzten Platzangebotes die Rufbusverkehre moobil+ und der StadtBus Vechta.

Bild 18 zeigt die Verteilung der Fahrzeiten im Schulverkehr der Grundschüler (Primarstufe), der Schüler der Sekundarstufe I/II sowie der Förderschulen.

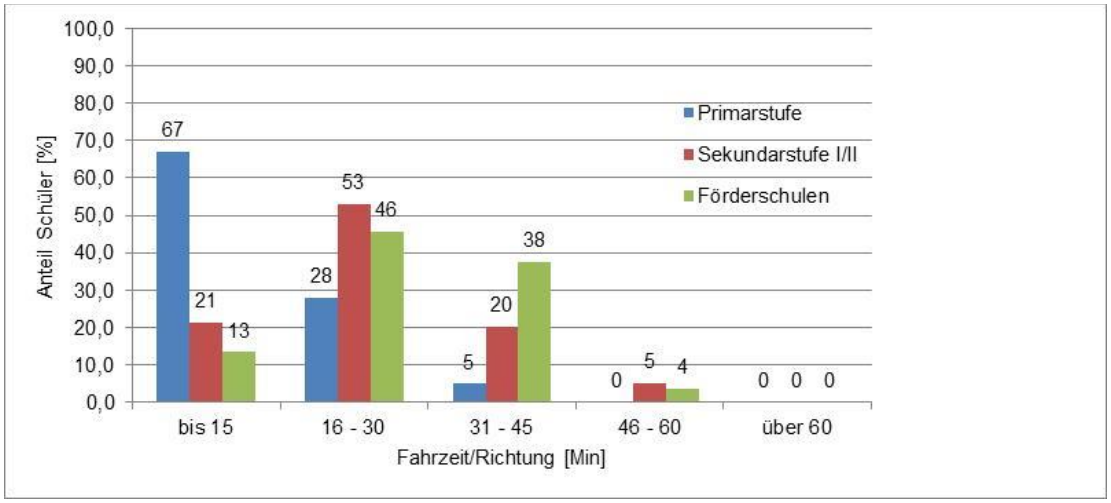


Bild 18 Fahrzeiten / Richtung im Schulverkehr nach Schultypen [Landkreis Vechta (2016b)]

Die durchschnittliche Fahrzeit je Grundschüler beträgt ca. 13 Minuten / Richtung. Rund 95 % dieser Schüler haben eine Fahrzeit von maximal 30 Minuten Fahrzeit / Richtung. Nur für 5 % beträgt die Fahrzeit 31 bis 45 Minuten / Richtung. Der Zielwert des Anforderungsprofils von maximal 45 Minuten Fahrzeit / Richtung wird bis auf einen Ausnahmefall eingehalten, der Grenzwert von 60 Minuten Fahrzeit / Richtung wird in keinem Fall erreicht.

Die durchschnittliche Fahrzeit je Schüler der Sekundarstufe I/II beträgt ca. 24 Minuten/Richtung. Rund 74 % dieser Schüler haben eine Fahrzeit von maximal 30 Minuten Fahrzeit / Richtung. Für ca. 20 % beträgt die Fahrzeit 31 bis 45 Minuten / Richtung. Der Zielwert des Anforderungsprofils von maximal 45 Minuten Fahrzeit / Richtung wird für ca. 5 % der Schüler überschritten, der Grenzwert von 60 Minuten Fahrzeit / Richtung wird in nur sieben Fällen (unter 1 % der Schüler) überschritten.

Die durchschnittliche Fahrzeit je Schüler der Förderschulen beträgt ca. 28 Minuten / Richtung. Rund 59 % dieser Schüler der Förderschulen haben eine Fahrzeit von maximal 30 Minuten Fahrzeit / Richtung. Für ca. 37 % beträgt die Fahrzeit 31 bis 45 Minuten / Richtung. Der Zielwert des Anforderungsprofils von maximal 45 Minuten Fahrzeit / Richtung wird für etwa 4 % der Schüler überschritten, der Grenzwert von 60 Minuten Fahrzeit / Richtung wird nicht überschritten.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Ziel- und Grenzwerte des Anforderungsprofils in Bezug auf die Fahrzeiten eingehalten werden. Somit besteht hier kein Handlungsbedarf.

In Hinblick auf die Verbindungsqualität liegen keine geeigneten Daten für eine differenzierte Analyse von Wartezeiten zwischen Ankunft an der Schule und Schulbeginn bzw. Schulende und Abfahrt vor. Hier wäre eine systematische Prüfung

unter Berücksichtigung der schulspezifischen Schulanfangs- und -endzeiten sowie der freigestellten Verkehre durch den Landkreis erforderlich.

Zur Beförderungsqualität stellt sich das Platzangebot auf Basis der vorliegenden Daten (vgl. Kap. 5.4.3) sehr unterschiedlich dar. Ca. 25 % der in einer Stichprobe erhobenen Fahrten haben eine sehr geringe oder geringe Auslastung der Kapazität, ca. 28 % Fahrten liegen an der Kapazitätsgrenze oder darüber. Hier besteht Handlungsbedarf.

Organisation und Verantwortlichkeiten

Neben den Linienverkehren bestehen Fahrten im freigestellten Schülerverkehr. Bezüglich der Aufwendungen des Aufgabenträgers für Zusatzfahrten muss eine größtmögliche Transparenz bestehen, d. h. die Notwendigkeit für bestellte Zusatzfahrten muss eindeutig geklärt und durch entsprechende Rechtsgrundlage (Zuwendungsbescheid o. ä.) abgesichert sein. Für die Bestellung von Fahrten im freigestellten Schülerverkehr ist ausschließlich der Landkreis als Aufgabenträger der Schülerbeförderung zuständig. Hier besteht Handlungsbedarf.

Außerdem sind die Abläufe inkl. der Terminketten und Zuständigkeiten zur Organisation der Schülerbeförderung zu beschreiben und mit allen beteiligten Akteuren abzustimmen.

5.5.7 Qualitätssicherung

Im Rahmen der Verkehrsverträge (ÖDA) für das moobil+-System sind Ansätze zur Qualitätssicherung erkennbar. Die Einführung einer Bonus-Malus-Regelung soll einen monetären Anreiz zur Sicherung der Qualität bieten. In der Tiefe der Qualitätsstandards und in der Anwendung der Bonus-Malus-Regelung besteht Nachbesserungsbedarf.

Verkehre außerhalb des moobil+-Systems unterliegen derzeit keinen speziellen Qualitätskriterien, sie orientieren sich am rechtlich geforderten Mindeststandard. Ein Qualitätsbruch zwischen den Systemen ist erkennbar, daher ist eine einheitliche, kreisweite Grundlage zur Qualitätssicherung wünschenswert.

Ein strategisch ausgerichtetes Qualitätsmanagement mit einheitlichen, kreisweiten Qualitätsstandards wird zurzeit im Auftrag des Landkreises erarbeitet. Bisher werden Abweichungen, Beschwerden und Unregelmäßigkeiten lediglich für moobil+ und den Schülerverkehr aufgenommen und bearbeitet, jedoch nicht einheitlich dokumentiert und nachbereitet. Künftig müssen alle Aktivitäten im Bereich des Qualitätsmanagements durch den Aufgabenträger koordiniert werden.

Bei der Vergabe (Neuvergabe und Verlängerung) von Konzessionen für eigenwirtschaftliche Verkehre werden die Qualitätsstandards und die Beteiligung an einem kreisweiten Qualitätsmanagement im Rahmen der Entscheidungskompetenz

der Genehmigungsbehörde beachtet. Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren sind sie im Rahmen der Verkehrsverträge zu beachten.

5.5.8 Barrierefreiheit

Haltestellen

Mit Ausnahme der Haltestellen des SPNV und der in Tabelle 23 dargestellten Bushaltestellen sind keine Aussagen zur barrierefreien Ausstattung von Haltestellen möglich. Ein aktuelles und vollständiges Kataster der Haltestellenausstattung existiert nicht (vgl. Kap. 5.5.1).

Fahrzeuge

In der 1. und 2. Netzebene werden durchweg Niederflurfahrzeuge eingesetzt. In den bei moobil+ eingesetzten Fahrzeugen können jedoch keine nicht zusammenklappbaren Gehhilfen, wie z. B. Rollstühle über 300 kg, transportiert werden. In der 3. Netzebene erfolgt kein systematischer Einsatz von Niederflurfahrzeugen (vgl. Kap. 5.5.2).

Fahrgastinformation

Im HAFAS-Verbindungsplaner sind die Optionen zur Textansicht der Fahrplanauskunft und zur manuellen Einstellung der Umsteigezeit positive Aspekte für eine barrierefreie Nutzung. Der Hinweis auf eingesetzte Niederflurfahrzeuge ist sehr sinnvoll, jedoch nicht konsequent umgesetzt. So fehlt er bei den Stadtbuslinien (außer Linien 601 und 604) sowie den moobil+-Verbindungen.

Der VGV-Tarifzonenplan ist für den Nutzer schlecht lesbar (weiße Schrift auf gelbem Grund).

Beim moobil+-Internetauftritt ist die Möglichkeit zur Umstellung der Schriftgröße positiv. Für Sehbehinderte kann jedoch die Farbgebung des moobil+-Designs (Orange-Grün) ggf. kritisch sein.

Die Möglichkeit der telefonischen Auskunft und Buchung von moobil+-Fahrten ist für Mobilitätsbehinderte positiv (vgl. Kap. 5.5.3).

6 Maßnahmenkonzept

6.1 ÖPNV-Organisationsstruktur

6.1.1 Grundlagen

Die Zusammenführung der öffentlich-rechtlichen Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV in der Hand eines öffentlichen Aufgabenträgers entspricht der mit der Regionalisierung verbundenen Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV auf Landkreise und Städte. Die eindeutige personelle und institutionelle Trennung zwischen dem gesetzlichen Aufgabenträger des ÖPNV bzw. der ausführenden Aufgabenträger-organisation und den Verkehrsunternehmen sowie eine vertragliche Regelung der Leistungen und Gegenleistungen zwischen diesen Parteien müssen Grundlage jedes Organisationsmodells sein.

Aus Kundensicht gilt es, ein relativ einheitliches Erscheinungsbild des ÖPNV zu erhalten („ÖPNV aus einem Guss“).

Daraus ergeben sich Fragen zu Rechtsform und Organisation, zur Integration von Angeboten mehrerer Unternehmen, zur Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden des Landkreises sowie mit benachbarten Gebietskörperschaften, zu Qualitätssicherung und Angebotsplanung sowie zu Kommunikation und Marketing.

Eine wichtige Rahmenbedingung zur wirkungsvollen Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft ist neben einer ausreichenden Fach- und Handlungs-kompetenz eine leistungsfähige und effiziente Organisationsstruktur auf Grundlage des 3-Ebenen-Modells (Bild 19).

Wesentliche Vorteile einer externen Aufgabenträgerorganisation als Regie-Ebene sind u. a.:

- Die möglichst weitgehende Einheitlichkeit des Nahverkehrsangebots für den Kunden wird durch die Regie-Ebene sichergestellt.
- In der Regie-Ebene wird die fachliche Kompetenz gestärkt und gebündelt, unabhängig von (linearen) Verwaltungsstrukturen. Dies ist besonders für die effiziente Wahrnehmung der prozess- und projektbezogenen Aufgaben von Bedeutung.
- Die strategischen Managementaufgaben werden gegenüber der politischen Verantwortung des Aufgabenträgers einerseits und der betrieblichen Verant-wortung der Unternehmen andererseits durch entsprechende Rahmenrichtlinien (z. B. Satzung) klar abgegrenzt.

- Die Bildung einer Organisationseinheit außerhalb der Landkreisverwaltung ermöglicht eine strukturelle Stärkung der Position von Städten und Gemeinden des Landkreises, die durch die Rechtsform der Organisation bzw. Rahmenrichtlinien (z. B. Satzung) geregelt wird.

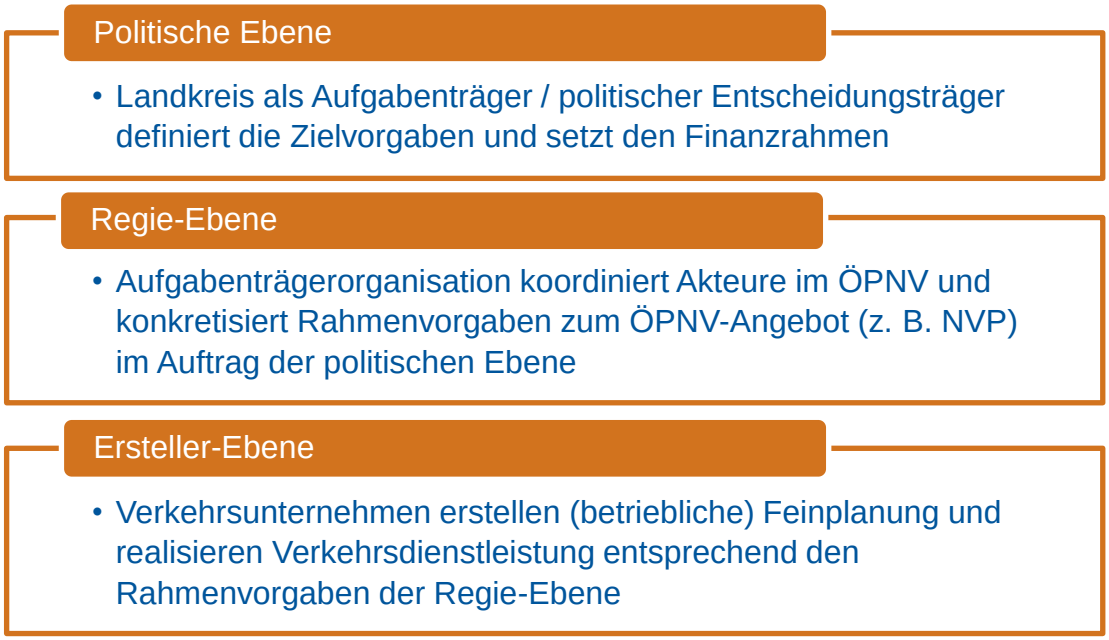


Bild 19 3-Ebenen-Modell für die Organisation des ÖPNV

Es wird im Folgenden ein Organisationsmodell entwickelt, in dessen Rahmen der Aufgabenträger eine Regie-Ebene als Managementorganisation aufbauen und vorhalten kann.[24]

Für die Übergangszeit bis zur Institutionalisierung einer externen Organisationseinheit sollte eine angemessene personelle und fachliche Erweiterung innerhalb der Kreisverwaltung erfolgen sowie eine regelmäßige und systematische Abstimmung (unter der Federführung der Kreisverwaltung) mit VGV und Gemeinden bzw. Städten des Landkreises initiiert werden.

6.1.2 Zuständigkeit und Aufgaben der Aufgabenträgerorganisation

Die Aufgabenträgerorganisation ist nicht nur für Verwaltungsaufgaben zuständig, sondern gleichzeitig auch wichtiges Steuerungsinstrument zur Umsetzung der

[24] Basis der Ausführungen ist ein durch kreamobil erstelltes Konzept zur Verwaltung und Steuerung des ÖPNV im Landkreis Vechta sowie Fachbeiträge zur Verwaltungsoptimierung [Bremeier, W./Brückmann, H. et.al. (2006)], [Hoppe, E.-W./Nüßlein, B.(2009)], [Kreamobil (2015)]. Es wird darauf hingewiesen, dass die Ausführungen keine Rechts-, Wirtschafts- oder Steuerberatung ersetzen und dass die in diesem Zusammenhang ggf. auftretenden Fragestellungen vom Landkreis Vechta weiter geprüft und entschieden werden müssen.

politischen Ziele und Leitlinien der politisch verantwortlichen Kräfte im Landkreis und in den Gemeinden.

Grundlage für die Zuständigkeit der Aufgabenträgerorganisation sind die rechtlichen Vorgaben des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1370 / 2007 (VO 1370 / 2007) und des Niedersächsischen Schulgesetzes (NSchG).

Die Aufgabenträgerorganisation unterstützt den Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger bei dessen Aufgaben gemäß NNVG:

- Stärkung des Gemeinwohlinteresses gegenüber wirtschaftlichen und unternehmerischen Interessen,
- sinnvolle Steuerung von politischen Fach- und Verantwortungsbereichen (z. B. Koordination zwischen Verkehrs- und Siedlungsplanung, Schulentwicklungsplanung etc.),
- transparenter und zweckentsprechender Einsatz öffentlicher Mittel für den ÖPNV entsprechend den politischen und gesetzlichen Vorgaben,
- strategische Planungsfunktion (u. a. konzeptionelle ÖPNV-Planung, Erstellung / Fortschreibung NVP),
- Kommunikation mit der LNVG als ÖPNV-Genehmigungsbehörde und Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern und der LNVG als SPNV-Aufgabenträger.

In diesem Rahmen nimmt die Aufgabenträgerorganisation klassische Regiefunktionen sowie Marketing- und Kommunikationsaufgaben wahr:

- Erarbeitung konzeptioneller Maßnahmen zur Schaffung bzw. Weiterentwicklung von qualitativ hochwertigen Mobilitätsangeboten im ÖPNV, intermodalen Angeboten (P+R, B+R), Angeboten im Fahrradverkehr sowie im verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsmanagement,
- Sicherung der Integration von Tarifpolitik und Tarifsetzung sowie der Beförderungsbedingungen für den ÖPNV,
- Rahmensetzung für Vertriebsstrategie und Fahrplanintegration,
- Sicherung der Integration bei Kommunikation und Marktauftritt (betreiber- und verkehrsmittelübergreifender Fahrgastinformation) und Marketing (inkl. Marktforschung und Erhebungen).

Schließlich obliegen der Aufgabenträgerorganisation auch operative Aufgaben:

- Zuständigkeit für den Betrieb des Mobilitätsleitsystems,

- Definition und Vergabe von Verkehrsleistungen sowie Leistungen im Bereich des Haltestellenmanagements, der Fahrgastinformation und des Marketing (inkl. rechtskonforme Entwicklung der nötigen vertraglichen Grundlagen und die Vorbereitung / Durchführung der entsprechenden Vergabeverfahren),
- Wahrnehmung der Aufgaben des Landkreises in seiner Eigenschaft als Träger der Schülerbeförderung entsprechend NSchG, u. a. Zuständigkeit für die Schülerbeförderungssatzung, die Fahrtkostenerstattung, die Optimierung der Leistungen rund um den Schülerverkehr und die Kooperation mit Verkehrsunternehmen und Schulen / Schulträgern,
- Budgetplanung und Sicherung des effektiven und transparenten Einsatzes der zur Verfügung gestellten Mittel im Mobilitätsbereich sowie laufende Vertragskontrolle.

Alle Aufgaben werden in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger sowie den Städten und Gemeinden des Landkreises und dem Nahverkehrsrat sowie Fahrgastbeirat mit dem Ziel der Konsensfindung wahrgenommen.

Die Entscheidungskompetenz liegt grundsätzlich beim Aufgabenträger bzw. der Aufgabenträgerorganisation.

6.1.3 Rechtsformen

Für die Rechtsform einer Aufgabenträgerorganisation bestehen verschiedene grundsätzliche Optionen:

- Die Aufgabenträgerorganisation wird innerhalb der Verwaltungsstrukturen des Landkreises belassen und darin weiter entwickelt. Sie wäre rechtlich, organisatorisch sowie auch haushalts- und finanzwirtschaftlich vollständig in den Verwaltungsaufbau des Kreises integriert.
- Die Aufgabenträgerorganisation wird als Eigenbetrieb oder Regiebetrieb organisiert. Regiebetriebe sind vollständig Teil der öffentlichen Verwaltung; Eigenbetriebe besitzen organisatorische, aber keine rechtliche Selbständigkeit.
- Die Aufgabenträgerorganisation wird als Anstalt des öffentlichen Rechts (AÖR) organisiert. Die AÖR besitzt rechtliche Selbständigkeit und ist als „öffentlich-rechtliche GmbH" von der Kommune unabhängiger als ein Eigenbetrieb.
- Die Aufgabenträgerorganisation wird privatrechtlich als Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) organisiert.

Wägt man die Vor- und Nachteile ab, scheinen die Vorteile einer GmbH oder AÖR zu überwiegen:

- GmbH und AÖR verfügen über eine eigene Rechtspersönlichkeit und sind damit wirtschaftlich und organisatorisch selbstständig. Bedingt hierdurch sind

Entscheidungen flexibler und zügiger als bei Regie- oder Eigenbetrieb herbeizuführen.

- Bei der AÖR besteht gegenüber der GmbH eine in der Satzung fixierte stärkere Steuerungs- und Kontrollmöglichkeit durch die Politik. Der Verwaltungsrat kann per Satzung an die Weisungen der politischen Entscheidungsträger gebunden werden und ist nicht wie der Aufsichtsrat einer GmbH zur Verschwiegenheit und Weisungsungebundenheit verpflichtet.
- Die GmbH ist als privatrechtliche Rechtsform nicht an die kommunalen Vergabebestimmungen gebunden, soweit es sich nicht um öffentliche Mittel handelt.
- Die AÖR kann hoheitliche Aufgaben oder Tätigkeiten der Daseinsvorsorge selbst ausüben. Bei der GmbH ist die Aufgabenübertragung hoheitlicher Aufgaben oder Tätigkeiten der Daseinsvorsorge ebenfalls möglich (Beleihung).
- Die AÖR und die GmbH sind an die tarifrechtlichen Regelungen für den öffentlichen Dienst ggf. nicht gebunden und können daher leistungs- und erfolgsabhängige Vergütungssysteme einführen.

Die optimale Rechtsform (auch in Hinblick auf Personalführung und Steueraspekte) der Aufgabenträgerorganisation sowie deren Ausgestaltung müssen im Zuge der weiteren Konkretisierung geprüft und entschieden werden. Grundsätzlich sollte sie für eine Kooperation mit weiteren Gebietskörperschaften gestaltet werden und damit von vorneherein auf (kreisübergreifende) Erweiterung ausgelegt sein.

Der ÖPNV-Aufgabenträger Landkreis Vechta hätte als Träger der AÖR bzw. Eigentümer der GmbH eine starke Position. Umfangreiche Gestaltungsmöglichkeiten im Hinblick auf die vertragliche Regelung und Verankerung von Weisungsrechten in der Satzung sind bei beiden Rechtformen möglich. Grundsätzlich ist dabei sicherzustellen, dass Entscheidungs- und Finanzierungszuständigkeit nicht getrennt werden und die Position des Landkreises als hierfür verantwortlicher Aufgabenträger gewahrt bleibt.

Vor diesem Hintergrund und unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen ist auch eine ggf. gewünschte unmittelbare Beteiligung der Gemeinden und Städte, deren Rolle originär „unterhalb“ der Aufgabenträgerebene anzusiedeln ist, an der Aufgabenträgerorganisation zu prüfen und zu entscheiden. Falls die Aufgabenträgerorganisation ausschließlich durch den Landkreis als Aufgabenträger gebildet wird, wird eine enge Einbindung der Städte und Gemeinden durch die begleitende Institution eines Städte- und Gemeindebeirates empfohlen (s. u.).

6.1.4 Begleitende Institutionen

Städte- und Gemeindebeirat

Als Alternative zu einer direkten Einbindung der Städte und Gemeinden in die Aufgabenträgerorganisation wird die Bildung eines Städte- und Gemeindebeirates, dem die Bürgermeister (oder deren Vertreter) angehören, empfohlen. Die Mitglieder vertreten die Interessen der Städte und Gemeinden, sie beraten die anstehenden Vorhaben der Aufgabenträgerorganisation (in der Regel im Vorlauf zu den entsprechenden Sitzungen der Beschlussgremien der Aufgabenträgerorganisation) und geben dazu eine Empfehlung ab.

Die Aufgabenträgerorganisation berücksichtigt die Empfehlungen des Städte- und Gemeindebeirates und gibt bei abweichenden Entscheidungen eine Begründung, die gegenüber dem Städte- und Gemeindebeirat erörtert wird.

Die konkrete Organisation sowie die Aufgaben- und Handlungskompetenzen des Städte- und Gemeindebeirates sind per Satzung oder Kooperationsvertrag mit der Aufgabenträgerorganisation zu verankern.

Nahverkehrsrat

Bei der Ausgestaltung eines im Sinne des NVP attraktiven ÖPNV wird es immer auch auf die Verkehrsunternehmen vor Ort ankommen, da sie über die nötigen Erfahrungen und Detailkenntnisse für einen erfolgreichen ÖPNV-Betrieb verfügen. Sie sind es auch, die über das Fahrpersonal den direkten Kontakt zu den Nutzern des ÖPNV herstellen. Nicht zuletzt verfügen sie über die betrieblichen Konzessionen der aktuellen Linien im Landkreis.

Es wird daher empfohlen, einen Nahverkehrsrat als Interessensvertretung der Verkehrsunternehmen (mit Linienkonzession im Landkreis Vechta) zu institutionalisieren[25]. Dieser prüft Konzepte und Planungen der Aufgabenträger-organisation und wird hierzu rechtzeitig eingebunden, er kann aber auch eigene Themen einbringen. Die Aufgabenträgerorganisation berücksichtigt die Empfehlungen des Nahverkehrsrates und gibt bei abweichenden Entscheidungen eine Begründung, die gegenüber dem Nahverkehrsrat erörtert wird.

[25] Der NVP bezieht sich nur auf den Linienverkehr und damit auch nur auf Verkehrsunternehmen mit entsprechenden Konzessionen. Ein zu einem späteren Zeitpunkt (zusätzlich zum Nahverkehrsrat) initiiertes Gremium („Mobilitätsrat“) könnte weitere Mobilitätsdienstleister (z. B. Taxiunternehmen, Anbieter von Car-Sharing oder Leihfahrrädern, Bürgerbusbetreiber) einbeziehen. Der Mobilitätsrat hätte aber geringere Handlungskompetenzen als der Nahverkehrsrat.

Die konkrete Organisation sowie die Aufgaben- und Handlungskompetenzen des Nahverkehrsrates sind per Satzung oder Kooperationsvertrag mit der Aufgabenträgerorganisation zu verankern.

Fahrgastbeirat

Darüber hinaus wird die Bildung eines Fahrgastbeirates empfohlen, der als beratendes Gremium die Interessen der Fahrgäste gegenüber dem Aufgabenträger, den Verkehrsunternehmen und den Gebietskörperschaften (Städte und Landkreise) vertritt.

Der Beirat prüft Konzepte und Planungen der Aufgabenträgerorganisation und wird hierzu rechtzeitig eingebunden, er kann aber auch eigene Themen einbringen.

Mitglieder des Beirates können lokale Interessensvertreter einer gesellschaftlichen Gruppe oder einer Organisation sein, z. B.:

- Fahrgast- und Verkehrsverbände (z. B. ProBahn, ADFC, …),
- Vertreter von Studierenden (z. B. ASTA),
- Vertreter von Jugendlichen / Schülern (z. B. Kreisschülersprecher),
- Seniorenvertreter (z. B. Seniorenbüro Vechta),
- Sozialverbände, Behindertenverbände,
- moobil+-Berater, Busfahrer,
- ggf. weitere Vertreter wichtiger Bevölkerungsgruppen.

Die Institutionen werden durch die Aufgabenträgerorganisation bezüglich des Interesses an einer Mitarbeit im Fahrgastbeirat direkt angesprochen. Außerdem sollten interessierte Personen repräsentativ aus allen Städten und Gemeinden des Landkreises im Fahrgastbeirat eingebunden werden. Diese können sich innerhalb einer definierten Frist für eine Mitgliedschaft im Fahrgastbeirat bei der Aufgabenträgerorganisation bewerben.

Grundsätzlich sollte für jedes Mitglied des Fahrgastbeirates auch stets ein Vertreter benannt werden und die Amtszeit für die Mitglieder sollte zeitlich definiert sein (z. B. auf drei Jahre), um eine Kontinuität der Mitarbeit zu sichern. Die konkrete Zusammensetzung, Aufgaben und Organisation des Beirates sind institutionell per Satzung oder Kooperationsvertrag mit der Aufgabenträgerorganisation zu verankern.

6.2 Liniennetz und Fahrtenangebot

Die Maßnahmen im Liniennetz und Fahrtenangebot dienen der Verbesserung der Netz- und Linienstruktur sowie der ÖPNV-Bedienung (Erschließungs-, Verbindungs- und Beförderungsqualität).

Die Analyse der ÖPNV-Bedienung hat gezeigt, dass die Mindestanforderungen gemäß Anforderungsprofil sowohl der Erschließungs-, der Verbindungs- als auch der Beförderungsqualität weitgehend eingehalten werden. Handlungsbedarf besteht aufgrund der Analyse vor allem bei der Beförderungsqualität zur systematischen Prüfung und Überprüfung sowie ggf. Anpassung des Platzangebotes auf einzelnen VGV-Linien im Schulverkehr (vgl. Kap. 5.4.3). Die Mängel-Chancen-Analyse der moobil+-Linien hat hinsichtlich der Netz- und Linienstruktur außerdem gezeigt, dass bei einigen Linien eine moderate, nachfrageorientierte Anpassung, bei anderen Linien zunächst eine vertiefende Prüfung bzw. Beobachtung erforderlich ist. Weitere Hinweise auf Handlungsbedarfe haben sich aus den Verbesserungsvorschlägen zur Netz- und Linienstruktur seitens der Politik, von den die Bürgerschaft vertretenden Institutionen und den Verkehrsunternehmen ergeben, z. B. die Anpassung von Betriebszeiten. Vor allem die Integration des StadtBus Vechta in das moobil+-Angebot und die Konzeption landkreisübergreifender Fahrtangebote sowie von Freizeitverkehren werden in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt.

6.2.1 Anpassung moobil+

Monitoring

Es ist sicherzustellen, dass das Verkehrsangebot im ÖPNV den Bedürfnissen der (potenziellen) Fahrgäste entspricht. Daher sollte alle sechs bis zwölf Monate ein regelmäßiges Monitoring von moobil+ stattfinden. Dies ist Aufgabe des Aufgabenträgers, d. h. des Landkreises bzw. einer noch zu gründenden externen Aufgabenträgerorganisation (vgl. Kap. 6.1). Hierbei ist insbesondere die Auslastung, d. h. der Besetzungsgrad auf den einzelnen Linien bzw. Linienästen, zu prüfen.

Folgende Aspekte müssen bei dem regelmäßigen Monitoring anhand der Daten aus T.DiMo untersucht werden:

- Auslastung / Besetzungsgrad der einzelnen Linien bzw. Linienäste, dabei Differenzierung nach Tageszeiten / Richtungen / Fahrten, wenn sich Auffälligkeiten (besonders hohe / niedrige Auslastung) zeigen.
- Identifizierung von Kursen, bei denen Fahrgäste wegen Belegung aller Sitzplätze abgewiesen werden müssen.
- Überprüfung, in welchem Umfang es sich bei stark nachgefragten Linien um eine Belegung durch Dauerbucher handelt.
- Identifizierung von Bedarfshaltestellen, die sehr wenig / sehr stark genutzt werden (vgl. Kap. 6.4.2).
- Zusammensetzung der Fahrgaststruktur (Erwachsene, Schüler, Kinder älter / jünger als drei Jahre) und Art der genutzten Fahrscheine, bei Bedarf auf einzelnen Linien. Auf diese Weise kann überprüft werden – hinsichtlich der

angestrebten Zusammenarbeit mit Unternehmen zur Einführung von Jobtickets – ob die Maßnahmen zur Umsetzung erfolgreich sind und das Angebot angemessen gestaltet ist.

Bei dem regelmäßigen Monitoring müssen weitere Daten und Angaben aus anderen Quellen einbezogen werden. Die Daten müssen vom Aufgabenträger / von der Aufgabenträgerorganisation[26] regelmäßig bei den zuständigen Stellen bis zu einem bestimmten Stichtag angefordert werden.

Weitere Aspekte eines regelmäßigen Monitorings sind:

- Erschließung von Neubaugebieten (für Wohnen oder Gewerbe).
- Niederlassung von weiteren Arbeitgebern, die möglicherweise eine für moobil+ relevante Mitarbeiterzahl aufweisen.
- Angebot von Jobtickets für moobil+ durch weitere Arbeitgeber / Wegfall des Jobticket-Angebots bei Arbeitgebern.
- Veränderungen bei den Schulstandorten (und ggf. Kindergartenstandorten).
- Veränderung im Gesundheitsbereich (z. B. Einrichtung eines neuen Ärztehauses).
- Neueröffnung / Schließung von Freizeiteinrichtungen.

Diese Daten liefern wertvolle Hinweise für eine sinnvolle Anpassung des moobil+-Angebots an die neuen Gegebenheiten vor Ort. Nach eingehender Prüfung aller relevanten Daten durch den Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation können sich Anpassungen wie die Einführung neuer Linien, Änderungen des Linienwegs, eine Verlängerung des Linienwegs, die Notwendigkeit der Einrichtung neuer Haltestellen oder zeitliche Änderungen ableiten lassen. Die Vorgaben aus dem Anforderungsprofil müssen dabei eingehalten werden.

[26] Für eine bessere Lesbarkeit wird im Folgenden der Begriff „Aufgabenträger/Aufgabenträger-organisation“ anstelle von „Aufgabenträger bzw. eine noch zu gründende externe Aufgabenträger-organisation“ verwendet.

Netz- und Linienstruktur

Die Anpassung des Angebots erfordert vertiefende Untersuchungen – das Monitoring liefert die Hinweise, dass Handlungsbedarf besteht. Wertvolle Hinweise für Veränderungen des Angebots sind auch aus dem Austausch mit den beratenden Gremien, wie z. B. dem Fahrgastbeirat, zu gewinnen.

Die aufgeführten Maßnahmen betreffen die Angebotsgestaltung. Eine geringe Auslastung kann aber auch auf dem fehlenden Bekanntheitsgrad eines Verkehrsangebots beruhen. Daher sind ggf. zunächst potenziell Nachfrage steigernde Maßnahmen zu ergreifen.

Zeigt der Prüfauftrag im Ergebnis, dass eine Angebotsanpassung sinnvoll ist, bestehen die im Folgenden beschriebenen Handlungsmöglichkeiten. Diese sind auch anzuwenden, wenn bei den Linien mit zu beobachtender Nachfrageentwicklung die Marketing-Maßnahmen ohne Erfolg bleiben.

- Einstellen der Linie (dabei muss beachtet werden, ob die Anforderungen zur räumlichen und zeitlichen Erschließung aus dem Anforderungsprofil eingehalten werden).
- Umstellen der Bedienung auf reinen Rufbus-Betrieb, d. h. ausschließlich nur mit Bedarfshalten. Zu prüfen ist, ob diese Vorgehensweise für den Aufgabenträger tatsächlich finanziell günstiger ist. Wenn die Nachfrage weiter gering bleibt oder noch mehr zurückgeht, ist zu prüfen, ob das Fahrzeug nicht anderweitig sinnvoller eingesetzt werden und diese Linie mittels AST bedient (s. u.) oder ganz entfallen kann (s. o.).
- Umstellung des Betriebs auf AST. Hierfür ist es erforderlich, bei den ansässigen Taxiunternehmern die Bereitschaft zur Übernahme dieser Leistung zu wecken und sie vertraglich zu binden, um dies zuverlässig zu erfüllen. Klärung, ob diese Vorgehensweise hinsichtlich des Konzessionsrechts möglich ist. Hierbei ist nachteilig, dass das Fahrzeug kein moobil+-Fahrzeug ist und somit als Marke von den Fahrgästen nicht wiedererkannt werden kann. AST-Fahrzeuge sollten deshalb während ihres Einsatzes im ÖPNV auch als moobil+-Fahrzeuge erkennbar sein.
- Umstellung des Betriebs auf alternative Bedienformen[27]. Fahrten könnten auf diesem Weg auch von Privatpersonen mit deren Fahrzeugen übernommen und der Linienverkehr damit ergänzt werden.

[27] Alternative Bedienformen beinhalten u. a. die Integration von privaten Mitfahrgelegenheiten in ein fahrplanmäßiges ÖPNV-Angebot. Kommt keine Vermittlung einer privaten Mitfahrgelegenheit zustande, verkehrt ersatzweise ein AST. Ein Pilotprojekt zu diesem Angebotskonzept wird zurzeit in Nordhessen erprobt (Mobilfalt).

- Reduzierung der Bedienung durch Streichen einzelner, nicht oder ganz besonders wenig nachgefragter Fahrten.
- Änderung des Linienverlaufs, ggf. mit Verkürzung der Fahrzeit durch Reduzierung der Anzahl der bedienten Haltestellen (dabei muss beachtet werden, ob die Anforderungen zur räumlichen und zeitlichen Erschließung aus dem Anforderungsprofil eingehalten werden).
- Änderung der Abfahrtszeiten.
- Herstellung von Umsteigemöglichkeiten durch Bedienung von Haltestellen zu anderen Zeiten bzw. durch Bedienung anderer Haltestellen (dabei muss beachtet werden, ob die Anforderungen zur räumlichen und zeitlichen Erschließung aus dem Anforderungsprofil eingehalten werden).
- Nach erfolgter Anpassung Evaluierung der Maßnahme und ggf. Umsetzung einer weiteren Anpassung.

Bei hoher und steigender Nachfrage kann eine Entwicklung von moobil+ in Richtung eines konventionellen Linienverkehrs sinnvoll oder sogar notwendig sein, um der Beförderungspflicht nachzukommen. Dies könnte sich z. B. dann ergeben, wenn das Jobticket in größerem Maße beworben wird bzw. Berufspendler in größerem Umfang moobil+-Angebote nachfragen. Ein konventioneller Linienverkehr würde u. a. eine Veränderung der Prozesse im Vertrieb und der Fahrausweiskontrolle erfordern. Hierbei sollten aber die mit moobil+ erreichten Vorteile (Möglichkeit zur bargeldlosen Abrechnung, Bestpreis-Garantie etc.) nicht verloren gehen. Diese umfassenden Fragestellungen erfordern eine vertiefende Untersuchung außerhalb des NVP. In diesem Rahmen ist die Berücksichtigung der Gesamtverkehrsnachfrage für die Möglichkeit der Einführung neuer Linien und die Anpassung von Linienverläufen erforderlich.

Für das kontinuierliche Monitoring, die Feststellung des Handlungsbedarfs sowie die Entwicklung von Maßnahmen ist primär der Aufgabenträger / die Aufgabenträger-organisation zuständig. Hierbei erfolgt eine enge Abstimmung mit den Städten und Gemeinden, Nahverkehrsrat und Fahrgastbeirat (vgl. Kap. 6.1). Vorschläge zur Anpassung des Liniennetz- und Fahrtenangebots können aber auch durch Städte und Gemeinden, Nahverkehrsrat oder Fahrgastbeirat unterbreitet werden. Sie sind angemessen zu prüfen und das Ergebnis ist mit den anderen Akteuren abzustimmen.

Die derzeitige Datenlage gibt Hinweise, dass wegen sehr geringer bzw. geringer Nachfrage das Angebot auf den folgenden moobil+-Linien überprüft bzw. beobachtet werden muss:

- 667, 669: Prüfauftrag mit dem Ziel einer Angebotsanpassung (z. B. Angebotsreduzierung / Umstellung auf Bedarfsbetrieb / Umstellung auf alternative Bedienformen/Entfall der Linie).
- 665, 668, 697 C, 697 D: Beobachtung der Nachfrageentwicklung durch Auswertungen in T.DiMo. Flankierende Marketing-Maßnahmen zur Erhöhung der Nachfrage ergreifen.
- Die Linie 606 wurde zum 04.08.2016 eingestellt.

Betriebszeiten

Um das Mobilitätsangebot nach Bedarf zu gestalten, können die Betriebszeiten angepasst werden.

- Reduktion der Betriebszeiten

  Sollte eine Analyse ergeben, dass bestimmte Fahrten wenig oder gar nicht nachgefragt werden, muss eine Prüfung zur Angebotsanpassung bzw. -reduktion durchgeführt werden (vgl. Kap. 6.2.1).
- Ausweitung der Betriebszeiten

  Fehlt ein Angebot zu bestimmten Tageszeiten, schafft eine Bedarfsanalyse (ggf. in Absprache mit Interessensvertretern) die Grundlage zur Prüfung für die Ausweitung von Betriebszeiten.

In Abhängigkeit von den Ergebnissen einer Bedarfsanalyse muss eine Prüfung zur Ausweitung der Betriebszeiten Vorschläge / Konzepte zur Durchführung liefern.

Es gilt zu prüfen:

- Ausweitung der Betriebszeiten einzelner, bereits bestehender moobil+-Linienverkehre (Tagesrandzeiten).
- Angebotserweiterung am Freitag und Samstag, speziell für Freizeitaktivitäten von Jugendlichen abends / nachts. Prüfung auf mögliche Beteiligung Dritter.
- Erstellung eines Wochenendnetzes (vgl. Kap. 6.2.4).

Platzangebot

Hinweise für die Anpassung des Platzangebots sind dem regelmäßigen Monitoring (s. o.) zu entnehmen. Sobald die technische Möglichkeit besteht, die Zahl der abgewiesenen Fahrgäste je Fahrt festzustellen (möglichst als aussagekräftige Zeitreihe, z. B. für zwölf aufeinanderfolgende Monate), sollten die betroffenen Fahrten regelmäßig im Rahmen des Monitoring daraufhin analysiert und ggf. erforderliche Maßnahmen daraus abgeleitet werden.

Um die Beförderungsqualität für die Fahrgäste zu verbessern, sollten nach aktuellem Kenntnisstand die Kapazitäten auf einigen Fahrten (vgl. Tabelle 22) angepasst werden. Bild 20 zeigt die Handlungsoptionen:

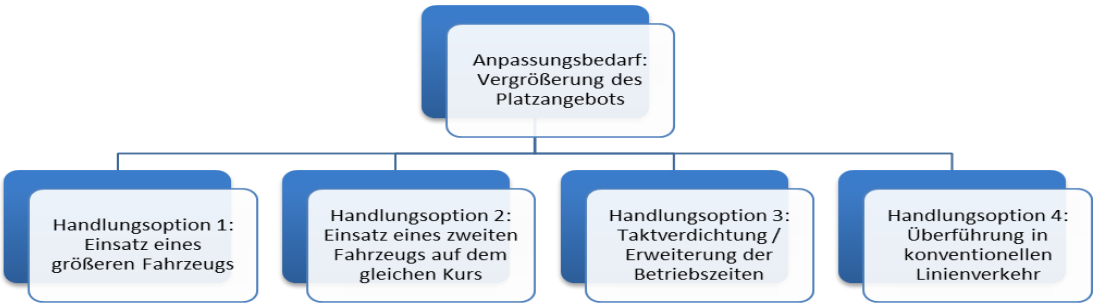


Bild 20 Handlungsoptionen für die Erweiterung des Platzangebotes

Nach derzeitiger Datenlage sind folgende Fahrten häufig ausgelastet:

- Linie 625, Fahrten 2 und 11
- Linie 638, Fahrt 2
- Linie 660, Fahrten 3, 14 und 22
- Linie 665, Fahrt 10
- Linie 668, Fahrten 4 und 8
- Linie 697, Fahrten 37, 38 und 41
- Linie 698, Fahrten 103 und 108

Im Folgenden werden beispielhaft für die sehr stark ausgelastete Linie 697, Fahrt 37 durch die Formulierung von Leitfragen Hinweise für die systematische Erarbeitung von Handlungsoptionen zur Kapazitätsausweitung sehr stark ausgelasteter Linien / Fahrten dargestellt. Zielsetzung der Anpassung ist

- die Erfüllung der Beförderungspflicht,
- eine Erhöhung der Kundenzufriedenheit,
- ggf. eine Erhöhung der Erlöse durch Steigerung der Fahrgastzahlen,
- eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgastnachfrage im Falle der Taktverdichtung oder der Ausweitung der Betriebszeiten.

Handlungsoption 1: Einsatz eines größeren Fahrzeugs

Leitfragen:

- Ist ein größeres Fahrzeug zur gewünschten Zeit am gewünschten Tag verfügbar? Dieses Fahrzeug ist dann allerdings vom Design her kein moobil+-Fahrzeug und für die Kunden daher auch nicht als solches unmittelbar zu erkennen.
- Könnte alternativ ein größeres moobil+-Fahrzeug angeschafft werden? Könnte dieses zu anderen Zeiten auf dieser Linie oder auf anderen Linien des betroffenen oder anderer Unternehmer sinnvoll eingesetzt werden? Wie hoch wären die Kosten für die Beschaffung eines weiteren Fahrzeugs? Wer könnte es finanzieren? Könnte ein Fahrzeugpool angelegt werden, der die Möglichkeit geben würde, dass ein Fahrzeug von verschiedenen Unternehmern eingesetzt wird? Könnte dies der Landkreis übernehmen?
- Wäre mit höheren Betriebskosten zu rechnen?

Handlungsoption 2: Einsatz eines zweiten Fahrzeugs auf dem gleichen Kurs

Leitfragen:

- Ist ein zweites Fahrzeug (Kleinbus, Taxi) zur gewünschten Zeit verfügbar? Ist dies ein moobil+-Fahrzeug (Design)?
- Könnte alternativ ein weiteres moobil+-Fahrzeug angeschafft werden? Könnte dieses zu anderen Zeiten auf dieser Linie oder auf anderen Linien sinnvoll eingesetzt werden? Wie hoch wären die Kosten für die Beschaffung? Wer könnte es finanzieren? Könnte ein Fahrzeugpool angelegt werden, der die Möglichkeit geben würde, dass ein Fahrzeug von verschiedenen Unternehmern eingesetzt wird? Könnte dies der Landkreis übernehmen?

- Ein zweiter Fahrer wäre notwendig; dadurch entstünden zusätzliche Personalkosten. Es wäre zu klären, wie bzw. auf Basis welcher vertraglichen, finanziellen und versicherungsrechtlichen Regelungen der Fahrer als Angestellter eines Verkehrsunternehmens mit einem Fahrzeug aus dem Fahrzeugpool für einen anderen Verkehrsunternehmer tätig sein kann.
- Es entstünden zusätzliche Betriebs- und / oder Bereitstellungskosten. (Die Fahrt selbst erstreckt sich in diesem Bsp. über 15,63 km. Dazu kämen Leerkilometer zumindest für die Anfahrt.)

Handlungsoption 3: Taktverdichtung / Erweiterung der Betriebszeiten

Leitfragen:

- Die hier betrachtete Fahrt ist die erste Fahrt auf dieser Linie in dieser Richtung. Könnte mit den vorhandenen moobil+-Fahrzeugen eine frühere Fahrt angeboten werden?
- Alternativ könnte zunächst probeweise ein Taxi, ohne moobil+-Design, als AST-Fahrzeug eingesetzt werden mit den damit verbundenen Problemen der fehlenden Wiedererkennung durch die Fahrgäste.
- Alternativ könnte ein zusätzliches Fahrzeug beschafft werden (s. o.).

Handlungsoption 4: Überführung in konventionellen Linienverkehr

Leitfragen:

- Bei dauerhaft stark nachgefragten Rufbus-Linien könnte in diesem Rahmen die Überführung in eine konventionelle Linienbedienung überprüft werden.
- Für die Fahrgäste entfällt die Pflicht zur vorherigen Anmeldung, sie aber aufgrund der Fahrzeuggröße davon ausgehen können, ohne Anmeldung einen Platz im Fahrzeug zu erhalten. Problematisch könnte sich in diesem Zusammenhang jedoch der Umstieg auf andere Linien zeigen, bei denen eine vorherige Anmeldung vorgenommen werden muss. Eine Umstellung auf konventionellen Linienverkehr einer oder weniger Linien muss sorgfältig geprüft werden.
- Anpassungen werden im Regelfall von Seiten des Aufgabenträgers bzw. der noch zu gründenden externen Aufgabenträgerorganisation angestoßen und die gewünschte Lösungsmöglichkeit mit den Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsrat erörtert. Die Initiative kann aber auch von Seiten des Nahverkehrsrates ausgehen.
- Außerdem ist der Fahrgastbeirat beratend hinzuzuziehen (vgl. Kap. 6.1).

- Konzessionsrechtliche Gegebenheiten müssen berücksichtigt werden.

6.2.2 Integration StadtBus in moobil+

Die Möglichkeit einer Integration des StadtBus Vechta in moobil+ ist zu prüfen und konzeptionell zu skizzieren.

Grundlagen einer Prüfung sind:

Nachfrageerhebung (Ein- und Aussteiger, Kapazitätsauslastung):

- nach Verkehrstagen,
- nach Stundengruppen,
- und Verkehrsverflechtungen.

Wirtschaftliche Analyse:

- Kosten pro Betriebskilometer
- Zuschuss pro Betriebskilometer
- Einnahmen pro Betriebskilometer

Konzeptionell soll skizziert werden:

Tarifliche Integration:

- Harmonisierung der Tarife und Vertriebswege (vgl. Kap. 6.7)
- Angleichung der Beförderungsbedingungen

Betriebliche Integration:

- Direkte Linienführung im Stadtbereich Vechta
- Zentraler Umsteigepunkt: Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) Vechta
- Verknüpfung zu gleicher und höherer Netzebene sowie intermodal (vgl. Kap. 6.3)

Corporate Identity:

- Fahrgastinformation
- Marketing und Öffentlichkeitsarbeit
- eindeutige Erkennungsmerkmale / Qualitätsmerkmale

6.2.3 Linien zu Zielen außerhalb des Landkreises

Durch eine Anbindung von Zielen außerhalb des Landkreises Vechta werden strukturelle Synergieeffekte gefördert. So können z. B. Bildungs-, Gesundheits-, und Wirtschaftsstandorte angebunden werden. Die Priorität und den Umfang der Umsetzung legt der Aufgabenträger nach Prüfung von Standortfaktoren fest.

Maßgebliche Faktoren sind:

- bestehende Pendlerströme,
- ÖV-Zugang (ÖPNV / SPNV / Fernverkehrsanschluss),
- Arbeitgeberstandorte,
- medizinische Versorgung (Spezialkliniken, Fachärzte),
- überregionale (Fach-)Schulstandorte,
- Möglichkeiten und Bereitschaft zur Ko-Finanzierung.

Derzeit gilt es für folgende Städte eine Angebotserweiterung durch den Aufgabenträger zu prüfen:

- Cloppenburg,
- Diepholz,
- Bersenbrück,
- Wildeshausen.

Die Analyse der Verbindungsqualität mit Diepholz und Cloppenburg hat gezeigt, dass mit der Kreisstadt Vechta die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten derzeit relativ gering ist (3 / 3 bzw. 3 / 4), außerdem zwischen Lohne und Diepholz (3 / 3).

Alle ausbrechenden Verkehre können, bei entsprechender finanzieller Beteiligung, auch in Nachbarlandkreisen verkehrliche Funktionen erfüllen.

Für alle Prüfvorhaben gilt es stets, die Planungsstände für ein landesweites Regionalbusnetz des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zu berücksichtigen, um Synergieeffekte abzuleiten.

6.2.4 Freizeitverkehre

In Absprache mit Interessensvertretern, Organisationen und Veranstaltern gilt es, den genauen Bedarf für Freizeitverkehre zu bestimmen. Angepasst an die realen Bedarfe werden unabhängig vom bestehenden „Alltagsnetz“ neue Fahrtrouten bzw. Netze erstellt.

Die Beförderung kann sowohl in einer festen Linienbedienung als auch durch flexible Bedienformen (AST, ALT, Rufbus, organisierte Mitfahrgelegenheit und allgemeine Mobilitätsgarantie) erbracht werden. Spezielle Anforderungen an Ausstattung (Fahrradmitnahme, Mitnahme von Gehhilfen, Gruppenbeförderung von Rollstuhlfahrern) oder Kapazität der Fahrzeuge gilt es fallweise zu prüfen.

Anhand der Mängel-Chancen-Analyse und der politischen Forderungen seitens der Städte und Gemeinden gilt es Konzepte für Wochenendverkehre, Abend-,

Nachtverkehre und Diskobusse, sowie in Ausnahmefällen Sonderverkehre zu Veranstaltungen zu prüfen.

Generell werden Zusatzangebote außerhalb des konventionellen Linienverkehrs wahrscheinlich nur mit finanzieller Beteiligung Dritter (Städte und Gemeinden, Interessenverbände, Organisationen und Veranstalter) darstellbar sein.

Wochenendverkehre

- Verkehre zu Freizeitzwecken, an Wochenenden und Feiertagen, müssen unabhängig vom Werktagverkehrs betrachtet werden.
- Am tatsächlichen Bedarf orientiert sind Konzepte für einzelne Linien (für Sonn- und Feiertage) bzw. ein eigenständiges Wochenendnetz (für Samstage) zu erstellen.
- Linienrouten mit touristischen Schwerpunkten können themenbezogen benannt und modelliert werden (Bsp.: FreizeitBus Dümmer-See, VOS[28]).

Abend-, Nachtverkehre und Diskobus

- Der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation bildet einen Arbeitsgruppe mit Interessenvertretern (z. B. Jugendvertretern, Jugendamt / Schutzengel-Projekt, AStA Vechta, Leiter von Jugendzentren) und Veranstaltern / Betreibern relevanter Verkehrsziele.
- Die Arbeitsgruppe definiert den Bedarf, anhand dessen eine Angebotserweiterung innerhalb des Landkreis Vechta vorgenommen werden kann.
- Bedienung am Abend und in der Nacht sowie Diskobusse können als Linienverkehr, Shuttle bzw. durch flexible Bedienformen erbracht werden. Im Vordergrund sollte die Zuverlässigkeit stehen, daher empfiehlt sich die Entwicklung einer Mobilitätsgarantie[29].
- Anschlüsse zu bestehenden Angeboten der umliegenden Landkreise (Nachtschwärmer VOS Nord, NachtBus der VOS, Nachtlinienangebot des VBN und LUMA Club Party Busse) sind zu prüfen.

---

[28] „ […] Wanderer, Radfahrer und Ausflügler […] an Sonn- und Feiertagen die Möglichkeit, mit den […] FreizeitBussen der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS) Ausflüge zu unternehmen. Ein Ziel: der Dümmer-See. Interessierte aus Osnabrück und Umgebung können mit dem FreizeitBus Dümmer bequem den zweitgrößten Binnensee Niedersachsens und das Erholungsgebiet Dammer Berge erreichen.“ [www.vos-info.de (b)]

[29] Verzahnung zwischen privaten und gewerblichen Verkehren Beispiel: „Garantiert mobil!“, Odenwaldkreis (Hessen).

Sonderverkehre

- Einführung einer fortlaufend aktualisierten Übersicht der Sonderverkehre.
- Entwicklung einer Strategie zum Mitwirken an der Planung von Sonderverkehren.
- Ausgründung einer Arbeitsgruppe Sonderverkehre als Plattform zur Abstimmung und Harmonisierung im Hinblick auf Verkehrsinteressen.

6.3 Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten und Intermodalität (B+R, P+R)

Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen den ÖV-Angeboten sind in den Ausführungen zu Fahrgastinformation (Kap. 6.6), Tarif und Vertrieb (Kap. 6.7) bzw. Anschlüssen und Anschlusssicherung (Kap. 6.3) und Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (Kap. 6.8.3) enthalten.

Darüber hinaus sind die bereits vorgesehenen Erweiterungen von P+R- bzw. B+R-Anlagen in Bf. Goldenstedt, Bf. Neuenkirchen-Vörden und Bf. Vechta umzusetzen. Der Ausbau der B+R-Anlage in Bf. Lohne (B+R) bzw. der P+R- und B+R-Anlage in Bf. Steinfeld ist zu prüfen. Die Planungen sind in ein Haltestellenprogramm (vgl. Kap. 6.4.1) zu integrieren. Dabei sind auch Bedarf und Maßnahmen für die Einrichtung einzelner Fahrradabstellanlagen an weiteren Haltestellen sowie ein Ausbau der Infrastruktur für E-Bikes (Ladestationen, Fahrradboxen) an B+R-Anlagen bzw. geeigneten Standorten in Siedlungsgebieten zu prüfen.

Mittel- und langfristig sollte der Ausbau intermodaler Angebote (CarSharing, Verleih von Elektrofahrrädern) unter der Dachmarke von moobil+ geprüft werden. Dabei könnte auch auf Erfahrungen benachbarter Aufgabenträger zurückgegriffen werden (z. B. multimodale App der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück / VOSPilot).

Zur Verkürzung der Fußwege am Verknüpfungspunkt Bahnhof / ZOB Vechta ist eine Verlegung der Halteplätze für Buslinien von moobil+ bzw. StadtBus Vechta auf bahnsteignahe Haltepositionen zu prüfen. Die Forderung bezüglich kurzer Fußwege ist auch bei den zurzeit laufenden Planungen zur Neugestaltung des Bahnhofsareals zu beachten. Die Handlungsoptionen an den Verknüpfungspunkten der Bahnhöfe Lohne und Neuenkirchen sind zu prüfen.

6.4 Haltestellen

6.4.1 Infrastrukturausstattung

Der Ausbau der Infrastrukturausstattung inkl. der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen wird im Rahmen eines Haltestellenprogramms behandelt.

Vorstufen zur Erarbeitung eines Haltestellenprogramms sind:

- Kategorisierung der Haltestellen nach verkehrlicher Bedeutung,

- Klassifizierung von Haltestellen nach Bedeutung für Barrierefreiheit,
- Systematische Bestandsaufnahme im Rahmen eines Haltestellenkatasters.

Haltestellenliste und Kategorisierung von Haltestellen

Auf Basis der vorliegenden Daten wurde eine betreiberübergreifende Haltestellenliste erstellt und eine Einteilung in die Haltestellenkategorien 1 bis 5 vorgenommen (Anlage 5.5).

Haltestellen, die im Rahmen des NVP aufgrund der Datenlage nicht in die Haltestellenliste aufgenommen bzw. nicht zugeordnet werden konnten, sind durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden bzw. den Verkehrsunternehmen zu ergänzen.

Klassifizierung von Haltestellen nach Bedeutung für Barrierefreiheit (Positivliste)

In enger Kooperation mit den Gemeinden und Städten des Landkreises Vechta sowie den Vertretern von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen (Behindertenvertreter und -verbände, Seniorenvertreter) wurde eine Liste der Haltestellen erarbeitet, die aufgrund ihrer verkehrlichen Funktion oder Erschließungsfunktion für aus Sicht der jeweiligen Institutionen relevante Ziele mit oberster Priorität barrierefrei ausgestattet sein sollen. Diese „Positivliste“ barrierefreier Haltestellen ist in der Anlage 6.1 dargestellt. Sie erfüllt gem. Abstimmung mit der LNVG als ÖPNV-Genehmigungsbehörde die Anforderung des PBefG zur konkreten Nennung von Ausnahmen für die Erfüllung der Barrierefreiheit bis 01.01.2022.

Aus praktischen und wirtschaftlichen Gründen wird für die Umsetzung der Barrierefreiheit folgende Prioritätenreihung getroffen:

- Oberste Priorität haben die in der „Positivliste“ genannten Haltestellen. Ziel ist die Umsetzung bis 2022.
- An zweiter Priorität stehen die in Anlage 5.5 genannten Haltestellen der ersten und zweiten Kategorie, sofern diese nicht bereits in der „Positivliste“ benannt wurden. Die barrierefreie Gestaltung erfolgt im Rahmen der wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten, ggf. auch über 2022 hinaus (Priorisierung ggf. dann entsprechend der Fahrgastnachfrage).
- Die übrigen Haltestellen (Kategorie 3 und 4) sind im Zuge von Neubauarbeiten oder anstehenden umfassenden Umbaumaßnahmen im Straßenraum barrierefrei auszubauen.
- Für reine Bedarfshaltestellen (Kategorie 5) besteht kein Handlungsbedarf, da diese nicht im Bestand gesichert sind.

Haltestellenprogramm

Für den systematischen Ausbau der Haltestelleninfrastruktur ist ein Haltestellenprogramm aufzustellen. Dieses wird durch den Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation gemeinsam mit den Gemeinden und Städten des Landkreises als Maßnahmenträger und unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen erstellt.

In Bezug auf die Barrierefreiheit ergibt sich der Handlungsbedarf aus dem Abgleich der „Positivliste“ mit ggf. vorliegenden Daten zum Ausbaustandard, ansonsten aus der Bestandserhebung vor Ort. Es ist auch zu prüfen, ob ein barrierefreier Ausbau aufgrund der baulichen Rahmenbedingungen vor Ort überhaupt möglich ist, insbesondere in Außerortslagen ist dabei auch der Zugang zur Haltestelle einzubeziehen.

Der Handlungsbedarf für die Entwicklung der übrigen Infrastrukturausstattung ergibt sich aus dem Abgleich zwischen dem Ausbaustandard für die jeweilige Haltestellenkategorie gemäß Anforderungsprofil (Tabelle 17) und den Bestandsdaten, die im Zuge des aufzubauenden Haltestellenkatasters erhoben werden.

Das Haltestellenprogramm beinhaltet somit folgende Punkte:

- Detaillierte Standards für die bauliche Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur (Haltestellenmast /-schild und Aushangkasten für Fahrpläne, Abfallbehälter, Hochbord, Leitstreifen, Auffangstreifen, Abmessung und Belag der Wartefläche, Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Fahrradbügel /-boxen, Ladestationen für E-Bikes).
- Beschreibung der konkreten Maßnahme und Umbaukosten für jede Haltestelle.
- Mehrjahresstufenkonzept für die bauliche Umsetzung des barrierefreien Ausbaus bis 2022 und ggf. darüber hinaus (s. o.).
- Mehrjahresstufenkonzept für die Verbesserung der Infrastrukturausstattung (Zeitplanung abhängig von Aufbau des Haltestellenkatasters).
- Finanzierung und Fördermöglichkeiten.

Im Zuge des Haltestellenprogramms wird auch die Entwicklung von P+R- und B+R-Anlagen behandelt.

Der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation übernimmt in enger Kooperation mit den Städten und Gemeinden die Ausarbeitung von Anträgen für Fördermittel (in der Regel als kreisweite Sammelanträge) entsprechend den Vorgaben des Landes Niedersachsen.

Die Priorisierung für die Verbesserung der über die Barrierefreiheit hinausgehenden Infrastrukturausstattung erfolgt entsprechend der Haltestellenkategorien und innerhalb der Kategorien nach der Fahrgastfrequenz (Anlage 5.5). Für reine

Bedarfshaltestellen besteht kein Handlungsbedarf, da diese nicht im Bestand gesichert sind.

6.4.2 Haltestellenmanagement

Betrieb und Instandhaltung

Der Zugang zu der mit öffentlichen Mitteln geförderten Haltestelleninfrastruktur und die betreiberübergreifende Integration verschiedener Verkehrsträger auf einem einheitlichen Haltestellenschild und einem einheitlichen Aushangfahrplan muss sichergestellt werden. Der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation bzw. die Städte und Gemeinden übernehmen den Betrieb und die Instandhaltung im Rahmen eines kreisweiten Haltestellenmanagements.[30] Hierzu können folgende Leistungen gehören

- Regelmäßige, systematische Überprüfung der Haltestellendichte und Positionen unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur sowie des Abstands zu umliegenden Haltestellen mit ähnlicher oder identischer Bedienung.
- Planung und Bereitstellung der Mindestausstattung gem. PBefG / BOKraft sowie der darüber hinausgehenden Haltestellenausstattung in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie Gemeinden und Städten als Maßnahmenträger.
- Prüfung und Abnahme der Haltestellen mit Straßenverkehrsamt und Verkehrssicherheitskommission.
- Herstellung und Austausch der Fahrplanaushänge (in festzulegenden regelmäßigem Turnus, vgl. Kap. 6.6.1).
- regelmäßige Sichtprüfung auf Beschädigung und festen Stand (z. B. halbjährlich).
- regelmäßige Reinigung von Haltestellenschild und Aushangkasten (z. B. jährlich).
- Beseitigung von Beschädigungen

Hinweise auf akute Beschädigungen oder Verunreinigungen geben u. a. die Verkehrsunternehmen, aber auch Dritte (z. B. Fahrgäste), die eine entsprechende Meldung im Rahmen des Qualitätsmanagements (vgl. Kap. 6.10.1) abgeben können.

Für die Dienstleistungen im Rahmen des Haltestellenmanagements werden Kooperationsvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen und den

[30] Die formalen Verantwortlichkeiten der Maßnahmenträger, z. B. gegenüber der ÖPNV-Aufsichtsbehörde, bleiben hiervon unberührt.

kreisangehörigen Städten und Gemeinden getroffen. Für den Betrieb und die Instandhaltung der Mindestausstattung entrichten die Verkehrsunternehmen einen zu definierenden finanziellen Ausgleich (z. B. als Betriebsumlage). Die Leistungserbringung zur Pflege und Instandhaltung der im Zuständigkeitsbereich der Städte und Gemeinden liegenden Ausstattung kann z. B. durch die kommunalen Bauhöfe erfolgen. Im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung ist auch die Verantwortung für die Durchführung und Finanzierung des Winterdienstes festzulegen.

Haltestellenkataster

Als Basis für das Haltestellenprogramm sowie für ein effizientes und systematisches Haltestellenmanagement ist ein fortschreibungsfähiges Haltestellenkataster notwendig. Federführend für Aufbau und Pflege des Katasters ist der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation.

Das Land Niedersachsen beabsichtigt den Aufbau eines landesweiten Haltestellenkatasters, die hierzu erforderlichen Vorarbeiten laufend bereits. Das landesweite Kataster soll Grundlage sein für Betrieb und Pflege der Haltestellen, für Bestandsaufnahme, Planung und Prioritätenreihung von Maßnahmen zur Entwicklung der Haltestelleninfrastruktur (inkl. Herstellung der Barrierefreiheit) sowie für die Definition und Erfassung von Haltestellenmerkmalen, die über landesweite Haltestelleninformationen in Fahrplanauskunftssystemen bereitgestellt werden. Darüber hinaus sollen aber auch durch die jeweiligen Nutzer individuell konfigurierbare Attribute möglich sein. Dies entspricht auch der Zielsetzung des Landkreises Vechta als ÖPNV-Aufgabenträger, so dass der Aufbau eines eigenständigen Katasters nicht sinnvoll wäre.

Das Kataster sollte technisch so gestaltet sein, dass alle Akteure unter der Regie des Aufgabenträgers / der Aufgabenträgerorganisation darauf zugreifen und dieses nach definierten Regelungen eigenständig aktualisieren können (internetbasiert und georeferenziert) und im Idealfall eine Verknüpfung mit Informationen anderer kommunaler und regionaler Daten (z. B. Einwohnerdaten, Fahrgastzahlen, Standorte für besondere Einrichtungen (Schulen, Senioreneinrichtungen, Kliniken, etc.) möglich ist (idealerweise mit Schnittstelle zur Software Terraplan).

Wichtig ist zudem, dass Haltestellendaten über das Kataster auch in Fahrplan-informationssysteme eingespeist werden, damit gerade für mobilitätseingeschränkte Personen entsprechende Informationen oder Reiserouten nach spezifischen Kriterien der Barrierefreiheit (z. B. barrierefreie Start- und Zielhaltestelle) dargestellt werden können.

Das Kataster selbst sollte folgende Attribute enthalten:

- Stammdaten der Haltestelle (für jede Halteposition / Mast): Kürzel, Straße, Ort, Postleitzahl, Kreis, Gemeinde, Ortslage (innerorts, außerorts), Zuständigkeit
- Linien (Betreiber, Liniennummer, Ziel)
- Lage der Haltestelle (Lageplan)
- Fotodokumentation
- Namen der Haltestelle entsprechend der verschiedenen Anwendungen (Gesamtname, elektronische Fahrplaninfo, Fahrplan, Aushangfahrplan, Haltestellenschild, Anzeige im Fahrzeug, Linienplan, Drucker)
- Details der Haltestellenausstattung (standardisierte Attribute):
  - Jahr der Förderung
  - Lage innerorts / außerorts
  - Haltestellenschild (Anbringungsort und -höhe, exakte Beschreibung der Ausstattung, Liniennummer, Schildmaß)
  - Haltestellenlage zum Straßenraum (z. B. Mittellage, Kap, Bucht, Fahrbahnrand)
  - Wartefläche (befestigt / unbefestigt, Länge / Breite der Wartefläche, Breite der Durchgänge bzw. Größe der Rangierfläche in Höhe des Einstiegs, Beleuchtung)
  - Taktiles Aufmerksamkeitsfeld und Auffindungsstreifen, taktiler Leitstreifen parallel zur Haltestellenkante
  - Haltestellenkante (Bordhöhe, Formstein)
  - Ausstattung für Fahrgastinformation (Mast, Vitrine mit Größe und Soll-Ausstattung, Dynamische Fahrgastinformation mit Angabe der Anzeigeseiten bzw. Zeilenzahl, Lautsprecher, Vorlesefunktion)
  - Witterungsschutz / Unterstand (Art der Gestaltung, Transparenz, Sitzgelegenheit, rollstuhl- / kinderwagengerecht, Innenbeleuchtung, Vitrine) und Bewertung des Zustandes
  - Sitzgelegenheiten (Anzahl, Art)
  - Sonstige Einrichtungen (Uhr, Telefon, Notruf, Kiosk, Abfallbehälter, Bank, Informationen der Städte und Gemeinden)
  - Felder für Anmerkungen (frei formulierbar) und Nachrichten an Betreiber.
- Haltestellenumgebung:
  - Straßensituation (gerade Strecke/Kurve, Lage zur Lichtsignalanlage, Höchstgeschwindigkeit)

  - Zugang zur Haltestelle (z. B. kein regulärer Zugang, Gehweg, Radweg, barrierefrei, Steigungen, Stufen, Aufzug, beleuchtet / unbeleuchtet)
  - Querung (Lichtsignalanlage, Zebrastreifen, Querungshilfe, ungesicherte Querung)
  - Fahrradabstellplätze (Anzahl, Art, Überdachung, frei abgestellte Fahrräder als Hinweis für zusätzlichen Bedarf)
  - Park-and-Ride-Plätze (Anzahl) und Bewertung des Zustandes
  - Taxistand (Anzahl)
  - Toilette / für Rollstuhlfahrer zugängliche Toilette
  - Servicestellen (Mobilitätszentrale, persönlicher Kundendienst)
  - Felder für Anmerkungen (frei formulierbar) und Nachrichten an Betreiber
- Datum der letzten Reinigung, Sichtprüfung bzw. Fahrplanaktualisierung
- Erkennbare Mängel an der Haltestelle bzw. Haltestellenumgebung in Hinblick auf Sauberkeit, Intaktheit, Funktionalität und Barrierefreiheit sowie auf Verkehrssicherheit.

Entsprechende Filterfunktionen ermöglichen die effiziente Identifizierung von Ausbaubedarf (insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit) und das Haltestellen-management in Bezug auf Instandhaltung und Pflege.

Haltestellenbezeichnung

Im Zuge der Aufstellung des Haltestellenkatasters sind die Haltestellennamen zu prüfen und ggf. anzupassen. Die Federführung liegt beim Aufgabenträger / bei der Aufgabenträgerorganisation, die sich hierzu mit den Gemeinden und Städten sowie den Verkehrsunternehmen abstimmt.

Die im folgenden dargestellten Vorschläge lehnen sich eng an die im Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen verwendete Systematik [zvbn (2014)] an.

Für Haltestellen wird ein Gesamtname ohne Längenbeschränkung verwendet, der eine eindeutige Identifikation der Haltestelle (z. B. im Haltestellenkataster) ermöglicht.

Dieser Gesamtname besteht aus:

- Name der Stadt / Gemeinde
- ggf. zwingend zum Namen der Stadt / Gemeinde zugehörige Ergänzung (Lohne / Oldb, Steinfeld / Oldb)
- Name des Ortsteils
- Haltestellenname

Bsp.: Lohne / Oldb, Brockdorf, An der Urlage

Der Haltestellenname wird nach folgenden Prioritäten ausgewählt:

- Name einer abzweigenden Straße
- Öffentliche Einrichtungen (z. B. Rathaus, Schule, Polizei)
- Name des Ortes, wenn es nur eine Haltestelle in dem Ort gibt
- Straße und Hausnummer, wenn keine andere Zuordnung möglich (z. B. Bahnhofstraße 7)

Im Gesamtnamen werden nur Abkürzungen verwendet, wenn diese auch Bestandteil des offiziellen Namens einer Straße oder Einrichtung sind. Kurzlebige Namen von z. B. Einzelhandelsgeschäften, Firmen oder Gaststätten sind nur in Ausnahmefällen zu wählen.

Bei der Verwendung des Haltestellennamens bestehen in den unterschiedlichen Medien verschiedene Zeichenbeschränkungen, daher ist es ggf. notwendig, den Gesamtnamen auf Teile des Gesamtnamens zu reduzieren.

Im Haltestellenkataster und bei den Fahr- und Dienstplanprogrammen wird immer der Gesamtname verwendet, um einen eindeutigen Datenaustausch zu ermöglichen.

Bei anderen Verwendungszwecken können aus Platzgründen zusätzlich auch Abkürzungen notwendig werden. Übliche Abkürzungen wie „Str.“ für „Straße“ werden grundsätzlich verwendet, um eine Einheitlichkeit herzustellen. Auch für lange Ortsnamen werden standardmäßig bestimmte Abkürzungen verwendet.

Für die unterschiedlichen Verwendungszwecke sollen die folgenden Bestandteile des Gesamtnamens verwendet werden:

- elektronische Fahrplanauskunft, Handyanzeige: Ort, Haltestellenname
- Fahrplan
  - Regionalverkehr: Ort, Haltestellenname (Die Anzahl der Zeichen ist nicht beschränkt, sondern der Platz der Spalte, so dass die Schrift ab einer bestimmten Länge gestaucht wird. Eine Grenze von 30 Zeichen ist sinnvoll.)
  - Stadtverkehr: Haltestellenname
- Aushangfahrplan
  - Regionalverkehr: Ort, Haltestellenname
  - Stadtverkehr: Haltestellenname
- Haltestellenschild: Haltestellenname
- Anzeige im Fahrzeug: Haltestellenname

- Ansage im Fahrzeug:
  - Regionalverkehr: Ort, Haltestellenname
  - Stadtverkehr: Haltestellenname
- Linienpläne und Übersichten: Haltestellenname
- Drucker: Haltestellenname

Bei der Zielanzeige am Fahrzeug und der dynamischen Haltestellenanzeige wird i. d. R. kein Haltestellenname angezeigt, sondern der Ort bzw. Stadtteil, in dem die Fahrt endet. Wird als Endpunkt der Linie eine Haltestelle genannt, wird der Haltestellenname verwendet.

6.5 Fahrzeuge

6.5.1 Niederflurfahrzeuge

Die Beschaffung von Fahrzeugen in eigenwirtschaftlichen Verkehren liegt in Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Der Landkreis als Aufgabenträger befürwortet in Netzebene 3 den Einsatz moderner Niederflurfahrzeuge bei der Anschaffung bzw. bei Ersatzbeschaffungen aus Gründen der Barrierefreiheit. Die Verkehre sind als „Jedermannverkehr“ nutzbar, daher gelten die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Grundsatz auch für diese Linien.

Bei Verkehren der Netzebene 2 (moobil+, StadtBus Vechta, Linie 600) werden bereits Niederflurfahrzeuge eingesetzt.

6.5.2 Fahrzeugpool

Um die Fördermöglichkeiten des Landes Niedersachsen für die Fahrzeuganschaffung optimal zu nutzen, sollte für das Rufbussystem moobil+ bei einer erforderlichen Anpassung der Fahrzeugkapazität an die Nachfrageentwicklung die optionale Bildung eines moobil+-Fahrzeugpools durch den Aufgabenträger geprüft werden. Fahrzeuge könnten für neue Linien, aber auch für bestehende moobil+-Verbindungen relativ flexibel eingesetzt werden, z. B. wenn sie zur Verstärkung besonders stark ausgelasteter Kurse benötigt werden.

Für die Verkehrsunternehmen würde sich der Marktzugang zu moobil+ verbessern, da für sie keine Anschaffung spezieller Fahrzeuge (entsprechend moobil+-Design) notwendig wäre. Der Landkreis als Aufgabenträger würde die Fahrzeuge beschaffen. Als Eigentümer der Fahrzeuge würde er sie den Verkehrsunternehmen im Rahmen eines Überlassungsvertrages während der Laufzeit des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur Verfügung stellen.

Die Bildung eines Fahrzeugpools erfordert zunächst – seitens des Aufgabenträgers – eine verbindliche Abstimmung der Finanzierungsbedingungen mit dem Förder-

mittelgeber (LNVG) sowie eine Analyse des verkehrlichen Bedarfs auf der Grundlage eines regelmäßigen Monitorings der Auslastung der einzelnen Fahrten und der Zahl der ggf. abgewiesenen Fahrgäste auf den einzelnen Kursen.

6.5.3 Fahrradträger oder -anhänger

Die Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern mit dem Bus ist u. a. bei Freizeitlinien für potenzielle Fahrgäste wichtig. Mit dem Fahrradtransport auf ggf. neu zu schaffenden Linien im Freizeitverkehr könnten evtl. neue ÖPNV-Nutzer gewonnen werden (vgl. Kap. 6.2.4). Dieses Vorhaben müsste von Marketing-Maßnahmen begleitet werden.

Aufgrund ihrer Größe können Fahrräder in größerer Zahl nicht im Bus transportiert werden, sondern müssen entweder mit einem Hecklastenträger oder in einem Anhänger hinter dem Bus als Zugfahrzeug transportiert werden. Für beide Systeme ist eine Anhängerkupplung erforderlich.

Ein Hecklastenträger kann je nach Bedarf montiert oder abgenommen werden. Auf ihm können etwa fünf Fahrräder transportiert werden, wobei die Fahrräder unabhängig voneinander eingestellt und wieder entnommen werden können. Bei Anhängern für den Fahrradtransport mit dem Bus gibt es offene und geschlossene Modelle. Mit einem Anhänger können bis zu 40 Fahrräder befördert werden. Fahrräder können je nach Hersteller des Anhängers stehend oder hängend transportiert werden. Es gibt Modelle, die für den Einsatz im Linienverkehr mit vielen Zwischenstopps und kurzen Taktzeiten geeignet sind [z.B. www.franz-harbeck.de]. Auch hier gibt es Systeme, bei denen die Fahrräder unabhängig voneinander eingestellt und wieder entnommen werden können. Es gibt auch die Möglichkeit, konventionelle (und damit ggf. bereits vorhandene) Anhänger mit einem Einsatz für den Transport von Fahrrädern nachzurüsten.[31]

Denkbar wäre ein Einsatz auf Freizeitlinien zum Dümmer See, seit dem 27.06.2016 werden auf der Linie 625 Fahrradträger getestet. Vor einer Konkretisierung von Plänen zum Einsatz eines Fahrradtransportsystems sollten die Erfahrungen aus dem Testbetrieb der Linie 625 und aus anderen Regionen genutzt werden. Zu prüfen sind zunächst folgende Punkte:

- Die Zahl der Fahrräder, die pro Fahrt befördert werden soll, muss für die Wahl des passenden Systems abgeschätzt werden. Für Gruppen ab einer noch festzulegenden Personenanzahl muss eine ebenfalls noch zu definierende Voranmeldefrist festgelegt werden. Ein Rechtsanspruch auf die Beförderung von Fahrrädern ohne vorherige Anmeldung kann nicht eingeräumt werden.

[31] Beispiele für Transportsysteme: www.franz-harbeck.de, www.fahrzeugsysteme.de.

- Die Zeit zum Be- und Entladen müsste von den Herstellern der Träger bzw. Anhänger erfragt und mit Erfahrungswerten abgeglichen werden.
- Es ist zu klären, ob der Busfahrer oder der einzelne Fahrgast die Verantwortung für die richtige Befestigung seines Fahrrades trägt.
- Bei der Konzeption von Fahrplänen für Freizeitlinien am Wochenende muss der erhöhte Zeitaufwand für den Fahrgastwechsel berücksichtigt werden.
- Mit möglichen Betreibern einer solchen Freizeitlinie mit Fahrradtransport ist zu erörtern, ob sie zur Anschaffung geeigneter Systeme bereit wären.

6.5.4 Automatische Fahrgasterkennung

Wenn moobil+ weiterhin steigende Nutzerzahlen aufweist und daher der Einsatz größerer Fahrzeuge sinnvoll erscheint, muss aufgrund der dann größeren Fahrgastzahlen die bisherige Praxis der Prüfung jedes einzelnen zusteigenden Fahrgastes durch den Fahrer durch eine effizientere Methode ersetzt werden. Mittels Barcode oder RFID-Chips auf den moobil+-Nutzerkarten könnte z. B. der Fahrgast automatisch von einem entsprechenden Lesegerät im Fahrzeug erkannt und seine Nutzernummer mit der beim Fahrer gespeicherten Buchung abgeglichen werden. Daher sollte geprüft werden, ob eine automatische, technisch unterstützte Erkennung der zusteigenden Fahrgäste eingeführt werden kann und ob dies mit einer Vereinheitlichung der Fahrscheindrucker einhergehen sollte oder müsste.

6.5.5 Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken

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

Hierbei wird keine Antriebsform priorisiert; ein Ziel der Prüfung soll darin liegen, die alternativen Antriebsformen zu finden, die am besten zu den Rahmenbedingungen und Zielsetzungen der verschiedenen ÖPNV-Angebote im Landkreis Vechta

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

6.6 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit / Marketing

6.6.1 Fahrgastinformation an den Haltestellen

Für eine betreiberübergreifende, einheitliche Gestaltung der Aushangfahrpläne entwickelt der Aufgabenträger ein barrierefreies Layout, welches in Folge kreisweit anzuwenden ist (vgl. Kap. 5.5.1).

Die Fahrgastinformation an Haltestellen ist im Rahmen von Betrieb und Instandhaltung von Haltestellen sicherzustellen. Einheitliche Qualitätsstandards, welche den gesetzlichen Mindeststandard überschreiten, gilt es künftig vertraglich zu verankern (vgl. Kap. 6.4.2).

6.6.2 Internetauftritte

VGV-Internetauftritt

Es wird empfohlen eine regelmäßige Qualitätssicherung des VGV-Internetauftritts in Bezug auf Inhalte, Aktualität und Layouts durchzuführen. Verantwortlich hierfür ist die VGV. Im Zuge der Qualitätssicherung stellt die VGV künftig eine einwandfreie technische Funktionalität des Internetauftritts (z. B. korrektes Laden aller Fahrpläne) sowie eine eindeutige Bezeichnung der Linienangebote sicher.

Folgende Informationen sollten ergänzt werden:

- Fahrtenplaner (Link zu HAFAS-Verbindungsplaner)
- Liniennetzplan
- vollständige Nennung der Sonderverkehre („Eventverkehre“)
- VGV-Tarifinformationen (auch in Hinblick auf den Umstieg vom / zum StadtBus Vechta, der zur VGV gehört)
- Informationen zum Vertrieb
- AGB / Allg. Beförderungsbedingungen

Das Layout des Tarifzonenplans sollte optimiert und die Gestaltung der Fahrpläne betreiberübergreifend vereinheitlicht werden.

HAFAS-Verbindungsplaner

Die Daten für den bundesweiten HAFAS-Verbindungsplaner sollten ergänzt werden um Angaben zur Barrierefreiheit der Haltestellen (entsprechend den Aktivitäten im Rahmen des Haltestellenmanagements, vgl. Kap. 6.4.2) bzw. zum Einsatz von Niederflurfahrzeugen für die Linien im StadtBus Vechta und moobil+-Netz.

Internetauftritt moobil+

Der Internetauftritt moobil+ sollte ergänzt werden um Hinweise zur bestehenden tariflichen Kooperation für die aus dem moobil+-Netz in den StadtBus Vechta einbrechenden Verkehre sowie um die Vervollständigung der Antworten in der Rubrik FAQ.

Die Farbgebung des moobil+-Designs und das Layout des Internetauftritts sollten geprüft werden in Hinblick auf Barrierefreiheit für Sehbehinderte.

Internet-Mobilitätsplattform

Mittelfristig sollte der moobil+-Internetauftritt inhaltlich zu einer betreiber- und verkehrsmittelübergreifenden „Mobilitätsplattform“ ausgebaut werden. Hierzu gehören umfassende Informationen u. a.

- zum gesamten ÖPNV-Angebot im Landkreis (inkl. Sonderverkehre zu Veranstaltungen)
- zur Schülerbeförderung
- zu intermodalen Angeboten (P+R-Anlagen, B+R-Anlagen, Modalitäten / Ansprechpartner zur Buchung von Fahrradboxen, Mitnahmeregelungen für Fahrräder in SPNV und Bussen)
- zum Fahrradroutennetz und touristischen Radwegen
- zu Ladestationen für E-Bikes und Leihfahrrädern
- zu Angeboten des Mobilitätsmanagements (z. B. Jobtickets, Schüler-Bussicherheitstraining, ÖPNV-Training für Senioren)

Dabei sollten immer auch Kontaktangaben für die jeweils zuständigen Ansprechpartner gemacht werden.

Die redaktionelle Verantwortung inkl. Qualitätssicherung in Bezug auf Korrektheit und Aktualität der Informationen liegt beim Aufgabenträger / bei der Aufgabenträger-organisation. Eine enge Kooperation mit anderen Institutionen, wie z. B. Tourismus-förderung, ist empfehlenswert.

Ein gesonderter „VGV-Internetauftritt“ wäre dann nicht mehr erforderlich.

6.6.3 moobil+-Punkt (Servicestelle)

Die Gemeinden und Städte des Landkreises Vechta können moobil+-Servicestellen in eigener organisatorischer und finanzieller Verantwortung einrichten.

Eine Service-Stelle „moobil+-Punkt“ dient der persönlichen Beratung über das moobil+-Angebot, Buchung von moobil+-Fahrten und Registrierung von moobil+-Nutzern. Entsprechend muss der „moobil+-Punkt“ über die hierfür notwendige Infrastruktur (Internetzugang, Drucker für Online-Tickets bei tariflicher Kooperation mit der NordWestBahn) und die Mitarbeiter müssen über das erforderliche fachliche Know-how verfügen.

Der Standort und die Räumlichkeiten des „moobil+-Punkts“ sollten attraktiv und verkehrlich (auch zu Fuß bzw. mit dem ÖPNV) gut erreichbar sein, dazu gehört auch die Barrierefreiheit. Zur Nutzung von Synergien kann die Kooperation mit anderen Servicestellen (z. B. Touristeninformation oder Infotheke im Rathaus etc.) oder privaten Einrichtungen (z. B. Reisebüros) sinnvoll sein. Das Personal ist sachgerecht zu schulen in Bezug auf das moobil+-Angebot (Linien, Fahrplan, Tarif, Vertrieb), Serviceorientierung und auf Belange von behinderten Menschen. Der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation unterstützt die betreffenden Gemeinden und Städte bei der Schulung und stellt aktuelle (Print-)Informationen zum moobil+-Angebot bereit. Das genaue Vorgehen und ggf. weitere Festlegungen werden im Rahmen eines Kooperationsvertrages geregelt.

Die vorhandene Telefonzentrale (Mobilitätszentrale moobil+) bleibt von der Einrichtung der „moobil+-Punkte“ unberührt. Es obliegt dem Landkreis als Aufgabenträger / der Aufgabenträgerorganisation die nötigen Leistungen der Zentrale entweder selbst zu erbringen oder an eine externe Stelle – so wie bisher – zu vergeben.

6.6.4 Marketingplan und Mobilitätsmanagement

Für die zielgerichtete Vermarktung des moobil+-Linienangebots sowie spezieller Tarife (z. B. Jobticket) ist eine mittel- und langfristige Marketingstrategie moobil+ zu entwickeln. Dabei ist auch der positive Ansatz der moobil+-Berater zu stärken, z. B. durch eine systematische Weiterbildung der Berater. Zielsetzung sollte es sein, dass jede Stadt oder Gemeinde über mindestens einen moobil+-Berater (z. B. im Rathaus) verfügt.

Die Marketingstrategie wird unter Federführung des Aufgabenträgers / der Aufgabenträgerorganisation in enger Kooperation mit Verkehrsunternehmen sowie den Städten und Gemeinden entwickelt. Der Fahrgastbeirat sollte beratend hinzugezogen werden.

Bestandteil der Marketingstrategie ist auch die gezielte Kontaktpflege und Ansprache Dritter zur Kundeninformation, Werbung, tariflichen Kooperation (Jobtickets) oder Ko-Finanzierung von Angeboten.

Ein weiterer Baustein der Marketingstrategie ist die Weiterentwicklung des bestehenden Seniorentrainings StadtBus Vechta auf ein kreisweites Angebot und die inhaltliche Erweiterung auf Angebote von moobil+. Kooperationspartner könnten z. B. die Volkshochschule und das Seniorenbüro Vechta sein.

Systematisch kreisweit auszubauen ist auch das bestehende Schülersicherheitstraining, das standardmäßig für alle Schulen im Landkreis angeboten werden sollte. Ansprechpartner für die Organisation ist der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation in Kooperation mit den Schulträgern bzw. dem Schulamt und den Verkehrsunternehmen, die das Sicherheitstraining durchführen.

Essentieller Bestandteil des Marketings ist das regelmäßige Monitoring der ÖPNV-Angebote bzw. der Nachfrageentwicklung durch Erhebungen und Nutzung der Informationen aus dem Qualitätsmanagement sowie die Kommunikation mit Nahverkehrsrat, Städten und Gemeinden und Fahrgastbeirat.

6.7 Tarif und Vertrieb

6.7.1 Modifizierung der moobil+-Tarifbestimmungen

Um zu vermeiden, dass Fahrgäste mit Dauerbuchungen ihre Zahlungsverpflichtung unterlaufen, wenn sie als „Barzahler“ registriert sind, aber nicht zu der gebuchten Fahrt erscheinen, sollten die moobil+-Beförderungs- und Tarifbestimmungen angepasst werden.

Denkbar wäre z. B. eine Regelung, dass bei Barzahlung eine Dauerbuchung nur für einen sehr begrenzten Zeitraum oder eine bestimmte Anzahl von Fahrten (z. B. eine Woche oder maximal 10 Fahrten) möglich ist und für darüber hinausgehende Daueraufträge eine Registrierung als moobil+-Nutzer mit bargeldlosem Zahlungsverkehr Voraussetzung ist. Dies ist auch aus Kundensicht sinnvoll, da dann die Bestpreisabrechnung zum Tragen kommen kann. Da die Registrierung als moobil+-Nutzer eine E-Mail-Adresse voraussetzt, wäre es auch alternativ denkbar, nicht registrierte Kunden bei regelmäßigem oder mehrfachem Nichterscheinen zu einer gebuchten Fahrt für einen begrenzten Zeitraum für Buchungen zu sperren.[32]

[32] Bei der Sperrung für Buchungen müssten Regelungen gefunden werden, die mit der Beförderungspflicht vereinbar sind bzw. sich in den Besonderen Beförderungsbedingungen wiederfinden.

6.7.2 Tarif- und Vertriebskooperation

Aufgrund der Angebotsausrichtung bestehen wahrscheinlich nur geringe verkehrliche Verflechtungen zwischen den Linien der Netzebene 2 und 3. Vorrangig wird daher eine tarifliche Kooperation zwischen Netzebene 1 und 2 sowie innerhalb der Netzebene 2 als relevant gesehen, d. h. zwischen moobil+ bzw. StadtBus Vechta und SPNV (NWB) sowie StadtBus Vechta bzw. moobil+. Mittelfristig ist aber auch eine tarifliche Kooperation mit den Angeboten der VGV zu prüfen, langfristig auch mit Angeboten angrenzender Landkreise.

Anzustreben ist jeweils mindestens ein Anschlusstarif mit unternehmens-übergreifendem Vertrieb.

Die Modalitäten für die Kooperation zwischen StadtBus Vechta und moobil+ sind im Zuge der Integration des StadtBus Vechta in moobil+ (vgl. Kap. 6.2.2) zu klären.

Die konkreten tariflichen, vertrieblichen und technischen Rahmenbedingungen für eine Kooperation zwischen moobil+ und dem SPNV werden derzeit untersucht. Vertragliche Kooperationspartner sind hierbei der Landkreis Vechta und die Niedersachsentarif GmbH (NITAG). Die hieraus resultierenden Ergebnisse sind, sofern sie der Landkreis Vechta verabschiedet, mit sofortiger Wirkung umzusetzen.

6.8 Betriebsablauf

6.8.1 Organisation und technische Ausstattung

Der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation definiert grundlegend die Hierarchie in Bezug auf den Betriebsablauf. Eine schriftliche Vereinbarung mit dem Betreiber der Dispositionssoftware und den Verkehrsunternehmen stellt künftig Zuständigkeit und Verantwortung klar. Insbesondere müssen Vorgaben zum Monitoring der Betriebsqualität, der Betriebsabwicklung und der Fahrgastinformation im Störungsfall vereinbart werden. Der Betreiber des Betriebsleitsystems ist zum Datenschutz bzw. zur Neutralität gegenüber den Verkehrsunternehmen verpflichtet.

6.8.2 Zentrale für Disposition und Betriebssteuerung

Neuausrichtung der Zentrale für Disposition und Betriebssteuerung, unter Berücksichtigung folgender Kriterien:

- Der Betreiber tritt neutral gegenüber den Interessen der Verkehrsdienstleister auf.
- Organisatorisch ist die Zentrale für Disposition und Betriebssteuerung durch die Aufgabenträgerseite beauftragt.
- Informationen über Störungen im Betriebsablauf (vgl. Kap.6.8.4) können hier künftig abgefragt werden.

- Informationen zu Beeinträchtigungen werden zentral an die Verkehrsdienstleister weitergegeben.

Prüfung zur Ausweitung der Besetztzeiten der Dispositionszentrale:

- Auswertung der Anzahl der eingehenden Anrufe zu den fraglichen Zeiten.
- Gegenüberstellung zwischen tatsächlichem Bedarf / Potenzial und daraus resultierenden Mehrkosten.
- Fragestellung der Übernahme der neu anfallenden Kosten.

6.8.3 Anschlusssicherung

Voraussetzung für die Anschlusssicherung ist dort, wo dies durch Sichtkontakt nicht möglich ist, eine Information des Fahrpersonals im Busverkehr über die aktuelle Betriebslage auf das Anschlussverkehrsmittel. Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Handlungsmöglichkeiten der Verkehrsunternehmen gilt es technische und / oder betriebliche Lösungen zu prüfen (automatisierte Lösungen setzen die elektronische Erfassung der Ist-Zeiten bzw. den Abgleich mit den Soll-Fahrplanzeiten voraus).

Darüber hinaus soll für diese Fragestellung die Leistungsfähigkeit des für moobil+ verwendeten Steuerungssystems T.DiMo untersucht werden.

Übergang SPNV – Bus:

- Kunden werden systematisch über die Möglichkeit aufgeklärt, ihre Anreise mit der NordWestBahn während des Buchungsvorgangs zu vermerken. Das Fahrpersonal kann im Falle einer Verspätung anhand dieser Information eine Handlungsentscheidung treffen.
- Daten über Verspätungslagen der NordWestBahn sind durch die Zentrale für Disposition und Betriebsteuerung zu überwachen. Bei Abweichungen gehört es zu ihrer Aufgabe, das Fahrpersonal zu informieren und in Zweifelsfällen eine Handlungsempfehlung auszusprechen.
- Langfristig gilt es zu prüfen, wie ein direkter Austausch von Echtzeitdaten zwischen SPNV und Bus technisch und wirtschaftlich hergestellt werden kann.

Übergang Bus – SPNV:

- Der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation prüft die Übergangszeiten zwischen Bus und SPNV, insbesondere gilt es die räumlichen Widerstände und Wegezeiten an den Haltepunkten des SPNV im Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Nutzer zu berücksichtigen.
- Die Fahrpläne werden unter oben genannten Gesichtspunkten überprüft und angepasst; das bestehende Liniennetz muss dabei berücksichtigt werden.

Übergang Bus – Bus:

- Rendezvous-Punkte werden auf ihre Eindeutigkeit überprüft (ein zentrales Drehkreuz pro Ortszentrum).
- Harmonisierung der Fahrpläne, um einen komfortablen Übergang gewährleisten zu können (so lang wie nötig, so kurz wie möglich).
- Prüfauftrag zur Errichtung einer Kommunikationsebene für den Austausch von Echtzeitdaten.

6.8.4 Umgang mit Störungen

- Der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation legt Abläufe und Zuständigkeiten (für planbare und nicht planbare Störungen separat) verbindlich fest.
- Jede Stadt oder Gemeinde, jedes Verkehrsunternehmen und der Landkreis Vechta benennen einen Notfallkontakt für Störfälle.
- Eine Informationskette wird eingerichtet und festgelegt sowie Einrichtung einer zentrale Zuständigkeit für Informationsweitergabe, insbesondere für die Fahrgastinformation (vgl. Kap. 6.6).
- Störungen, die zu Fahrtausfällen führen oder eine Änderung des Fahrplans verursachen, sind der LNVG (Genehmigungsbehörde) zu melden, insbesondere langfristige bzw. planbare Störungen.
- Erarbeitung von Störfallszenarien für planbare und nicht planbare Störungen (für jede Situation die passende Strategie).

6.9 Schulverkehr

6.9.1 Kapazität einzelner Buslinien

Die Besetzung der Buslinien 611, 620 bis 623, 640, 641, 650, 661, 664, 671, 672, 691 bis 694 und 696 ist zu prüfen. Hierbei sind für die maßgeblichen Querschnitte repräsentative Erhebungen durchzuführen. Bei Überschreitung der zulässigen Platzausnutzung ist die Kapazität zu erhöhen bzw. sind Optimierungsmöglichkeiten im Rahmen der Schulzeitstaffelung (vgl. Kap. 6.9.4) zu prüfen.

6.9.2 Wartezeiten

Die Wartezeiten vor Schulanfang bzw. nach Schulende sind systematisch zu prüfen. Dabei ist auch in Kooperation mit den Schulen die Anzahl der jeweils betroffenen Schüler zu ermitteln oder grob abzuschätzen.

6.9.3 Freigestellter Schülerverkehr

Die freigestellten Verkehre sind hinsichtlich ihrer Notwendigkeit bzw. der Überführung in den allgemeinen Linienverkehr zu prüfen. Dabei sind auch die Auswirkungen auf die Eigenwirtschaftlichkeit der allgemeinen Linienverkehre zu beachten. Gerade in der Schülerbeförderung spielt aber auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit z. B. die Qualifikation des Fahrpersonals eine Rolle.

6.9.4 Schulzeitstaffelung

Es wird empfohlen, o. g. Erhebungen zu Platzauslastung und Wartezeiten mit einer Abschätzung der Optimierungspotenziale zur Schülerbeförderung zu verbinden. Durch die Koordination gestaffelter Schulzeiten und des Nahverkehrsangebotes ergeben sich Optionen parallel stattfindende Linienfahrten so zu optimieren, dass sie nacheinander durchgeführt werden[33]. Außerdem können Optimierungsmöglichkeiten durch die Staffelung von Kapazitäten bestehen. Verteilt man z. B. die Stundenplanlagen von der 1. Stunde gleichmäßig auf die 1. und 2. Stunde, muss die Kapazität der Fahrzeuge nur jeweils 50 % zur 1. und 2. Stunde betragen. Auch durch diese Kappung der Belastungsspitzen kann der Fahrzeugbedarf verringert werden. Die durch die Koordinierung von Schulzeiten bzw. Kapazitäten frei gewordenen Fahrzeuge lassen sich entweder einsparen oder kostenneutral an anderer Stelle als Verstärker einsetzen. Bei der Kapazitätsplanung werden zusätzlich die Stundenpläne so ausgerichtet, dass die zu befördernde Anzahl der Schüler mit den Kapazitäten der Fahrzeuge koordiniert wird.

---

[33] In Bakum bestehen bereits sehr positive Erfahrungen mit einer in Abstimmung mit den Schulen umgesetzten Entzerrung der Schulanfangszeiten.

Es wird empfohlen, in einer ersten Stufe zunächst durch eine überschlägige Ermittlung des Optimierungspotenzials abzuschätzen, ob die Beförderungsstrukturen im Untersuchungsraum dafür geeignet sind, durch eine Koordinierung von Schulanfangszeiten und dem Nahverkehrsangebot in nennenswertem Umfang eine Einsparung bei der Schülerbeförderung zu erzielen und sich eine detailliertere Untersuchung lohnt. Wenn dies der Fall ist, können in weiteren Untersuchungsstufen verschiedene Optimierungsmöglichkeiten (z. B. Verschiebung der Schulanfangszeiten um maximal 15 oder 30 Minuten) und ihre Auswirkung auf das Untersuchungsergebnis geprüft werden und für ausgewählte Lösungen eine Feinplanung und Umsetzungsplanung in Abstimmung mit Schulen und Verkehrsunternehmen erstellt werden.

Grundsätzlich ist das Optimierungspotenzial umso höher, je mehr Schulen und Buslinien bzw. Verkehrsunternehmen in die Betrachtung einbezogen werden können. Zu beachtende Rahmenbedingungen für die Gestaltung bzw. Optimierung der Schulverkehre sind u. a. auch

- die Entwicklung von Grundschulstandorten in Bakum (St. Christopherus, Grundschule Lüsche), Stadt Lohne (Grundschule Brockdorf und Grundschule Kroge), Goldenstedt (St. Heinrich-Schule in Ellenstedt), Visbek (Grundschule Erlte in Hagstedt) aufgrund der sinkenden Schülerzahlen,
- der optionale Wegfall des Nachmittagsunterrichts durch Umstellung der Schulzeitdauer von 13 Jahren (bisher 12 Jahre) ab Schuljahr 2015/2016,
- die verschiedenen Möglichkeiten zur Gestaltung der Ganztagsbetreuung bei offenen, teilgebundenen oder voll gebundenen Ganztagsschulen,
- die Optionen zur anstehenden gesetzlichen Neuregelung der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG.

Die Schulzeitstaffelung bzw. Kapazitätsplanung erfordert eine enge Kooperationsbereitschaft mit den Schulen bzw. Schulträgern, die ihre Schulanfangs- und -endzeiten innerhalb zu definierender Spielräume variieren. Ansatzpunkt hierfür könnte der „Arbeitskreis Schulverkehr“ sein (s. u.).

6.9.5 Organisatorische Abläufe

Die Koordination zwischen Aufgabenträger / Aufgabenträgerorganisation, Schulen und Verkehrsunternehmen ist zu verbessern. Außerdem ist eine frühzeitige Beteiligung an der Schulentwicklungsplanung (Standortplanung) anzustreben.

Alle am Schulverkehr beteiligten Akteure (Schulen, Verkehrsunternehmen, ÖPNV-Aufgabenträger(-organisation), Schulträger) sollten sich in einem „Arbeitskreis Schulverkehr“ regelmäßig (Empfehlung: alle drei Monate) zu Fragen der Koordinierung von Schulbetrieb (Stundenplanlagen, Schulzeiten (Läutezeiten)) und

ÖPNV-Angebot (Kapazitäten, Fahrplanzeiten) sowie Klärung anderer aktueller Themen (z. B. Thema Sicherheit, Sicherheitstraining für Schüler, Information von Eltern / Schülern im Rahmen der Schulwahl zur Erreichbarkeit der Schulen) abstimmen. Die Federführung des „Arbeitskreises Schulverkehr“ liegt beim Aufgabenträger / bei der Aufgabenträgerorganisation.

Die Planungen für den Schülerverkehr werden durch den Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation nach einem zu definierenden Zeitplan initiiert. Die organisatorischen Abläufe und zeitlichen Fristen sollten in einem für alle Beteiligten verbindlichen „Planungsleitfaden Schulverkehr“ definiert werden. Bei der Erstellung des Leitfadens sollen die Verkehrsunternehmen sowie alle Schulen, die von der Schülerbeförderung berührt werden, einbezogen werden (z. B. im Rahmen des „Arbeitskreises Schulverkehr“).

Die nachfolgenden Ausführungen geben Anhaltspunkte für mögliche Inhalte des „Planungsleitfadens“, die zu konkretisieren und mit den für die Aktivitäten verantwortlichen Institutionen bzw. zeitlichen Vorgaben zu hinterlegen sind.

Wesentliche Grundlage für die Planung der Schülerbeförderung ist die Statistik der wohnortbezogenen Schülerdaten auf Ortsteil- bzw. Wohnplatzebene, die von den Schulen nach Anforderung durch den Aufgabenträger / die Aufgabenträger-organisation fristgerecht (möglichst vor Anfang der Sommerferien) bereitgestellt werden müssen. Mit der Auswertung der aktuellen Daten für die einzelnen Schulen im Vergleich zum Vorjahr können wesentliche Veränderungen erfasst werden. Damit ist es möglich, sich rechtzeitig auf größere Verlagerungen von Schülerströmen einzurichten, wenn z. B. eine Schule wesentlich mehr Zulauf als im Vorjahr aufweist. Dies betrifft im Wesentlichen den Übergang von der Grundschule in die weiterführende Schule. Der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation vergleicht hierzu aktuelle Daten mit denen des Vorjahres. Bei größeren Änderungen werden die vorhandenen Kapazitäten überprüft. Diese Überprüfung auf einer noch groben Datenbasis dient als „Frühwarnsystem“.

Aufgrund kurzfristiger Änderungen bei den Anmeldungen sind erfahrungsgemäß erst etwa zwei bis drei Wochen nach Schuljahresbeginn die Schülerdaten und Stundenpläne stabil. Zu diesem Zeitpunkt ist die Struktur gefestigt und die weitere Auswertung der Schülerdaten als Grundlage für die Bearbeitung der Fahrplanänderungen sinnvoll.

Die Fahrplananpassungen der Linienverkehre erfolgen durch die Verkehrs-unternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger/der Aufgabenträger-organisation. Eine Bestellung von (zusätzlichen) Fahrten im Schülerverkehr erfolgt ausschließlich durch den Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation. Wünsche der Schulen zu Änderungen des Busangebotes (z. B. wegen fehlender Fahrtangebote aufgrund der spezifischen Unterrichtsgestaltung) werden daher nur

an diese Institution gestellt. Zu beachten ist außerdem, dass Auswirkungen auf den Linienverkehr sich auch durch Läutezeitenverschiebungen ergeben können. Daher ist in jedem Fall vor einer Entscheidung, Läutezeiten zu verändern, frühzeitig Einvernehmen zwischen Aufgabenträger / Aufgabenträgerorganisation, Verkehrsunternehmen und Schulen herzustellen.

Größere Änderungen des Fahrplans bzw. der Kapazitäten erfordern aus organisatorischen und rechtlichen Gründen (Genehmigungsverfahren) einen zeitlichen Vorlauf von etwa mehreren Wochen. Bei den Planungen sind auch die internen Abläufe im Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen, wie z. B. die Änderung der Fahrzeugumlauf- und Dienstpläne.

Ein besonderes Problem bei der Durchführung des Verkehrs sind die Auswirkungen von Straßensperrungen aufgrund von Bauarbeiten oder Straßenfesten. Die dadurch notwendigen Umleitungen führen oftmals zu längeren Fahrzeiten und Verspätungen. Im Vorfeld solcher Straßensperrungen sind Gespräche zur Abstimmung durch den zuständigen Straßenbaulastträger durchzuführen. Hier sind alle potenziell betroffenen Akteure zu beteiligen. Eine frühzeitige Information der Betroffenen einschließlich der Schulen, die von den vorübergehenden Fahrplanänderungen berührt sind, ist von größter Wichtigkeit. Dies gilt besonders dann, wenn die Abfahrtszeiten vorverlegt werden müssen.

Zur Qualitätssicherung der Schülerbeförderung führt der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation regelmäßige Erhebungen durch.

6.10 Qualitätssicherung

6.10.1 Qualitätsmanagement

- Der Aufgabenträger baut ein einheitliches, kreisweites Qualitätsmanagementsystem (QM-System) für alle Verkehre auf.
- Grundlegende Qualitätsstandards werden definiert und eingefordert.
- Im Falle einer Vergabe (Neuvergabe und Verlängerung) sind die neu definierten Qualitätsstandards maßgeblich und die Beteiligung an einem kreisweiten Qualitätsmanagement wird angeregt.
- Prüfauftrag zur Realisierung einer kreisweiten Bonus-Malus-Regelung.

Der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation entwickelt hierfür ein praktikables und wirkungsvolles Verfahren zur Qualitätsermittlung und -bewertung. Dieses QM-System fließt als Standard in die Verkehrsverträge mit dem Leistungsverzeichnis ein, die präzise die Qualität der Leistungen beschreiben und die Qualitätssicherung über ein Bonus-Malus-System regeln. Bonus-Malus-Regelungen werden nur für gemeinwirtschaftliche Verkehre im Rahmen der

Verkehrsverträge getroffen, bei eigenwirtschaftlichen Verkehren wird eine Bonus-Malus-Regelung nicht wirksam.

Folgende Kriterien fließen unmittelbar in die Qualitätssicherung ein:

- Fahrzeuge (Sicherheit, Alter, Art und Ausstattung sowie Erscheinungsbild und Zustand)
- Fahrpersonal (Erscheinungsbild, Kompetenz und Qualifizierung sowie Einhaltung betrieblicher Regelungen)
- Betriebsangebot (Einhaltung von konzessionsrechtlich definierten Linienverlauf und Fahrplan sowie Pünktlichkeit und Anschlusssicherung)
- Verhalten an Haltestellen (gewissenhafte Überprüfung des Fahrausweises und Nacherfassung von Fahrgästen)
- Fahrgastinformation (Aktualität der Internetauftritte, Hinweise auf Abweichungen im Betriebsablauf sowie Übersicht zur Tarifauskunft)
- Umgang mit Störungen und Beschwerden
- Haltestellen sowie deren Ausstattung, Betrieb und deren Instandhaltung (sofern der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation nicht selbst als „Dienstleister“ eintritt)

Unter Berücksichtigung dieser Kriterien werden Erfassungs- und Bewertungskataloge erstellt bzw. fortgeschrieben.

Bleiben die ermittelten Werte unterhalb der Akzeptanzwerte, könne diese künftig mit einem Malus sanktioniert werden. Das dauerhafte Unterschreiten der Akzeptanzwerte kann zur vorzeitigen Kündigung des Verkehrsvertrages führen.

Die Aufgabenträgerorganisation stellt dem Verkehrsunternehmen die Ergebnisse von Ermittlungsverfahren während eines Jahres zur Verfügung, um dieses in die Lage zu versetzen, die erkannten Qualitätsmängel zeitnah zu beheben.

Die im Rahmen des Qualitätsmesssystems notwendigen Erfassungen (objektive Qualitätskriterien) und Kundenbefragungen (subjektive Qualitätskriterien) sowie deren Auswertung werden durch die Aufgabenträgerorganisation organisiert und finanziert.

6.10.2 Umgang mit Beschwerden

Beschwerden von Fahrgästen sind von Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger / der Aufgabenträgerorganisation als Anregungen zur Qualitätsprüfung und Optimierung des Angebotes zu nutzen. Sie werden kompetent und kundenfreundlich innerhalb einer Woche beantwortet.

Beschwerden zum laufenden Betriebsgeschehen und zum Verhalten des Fahrpersonals sind durch die Mobilitätszentralen direkt an den Kunden zu beantworten und zu Auswertungszwecken zu dokumentieren (vgl. Kap. 5.5.5). Beschwerden zu grundsätzlichen Fragen des Angebotes werden durch den Aufgabenträger beantwortet.

Zum systematischen und für alle beteiligten Akteure transparenten Umgang mit Beschwerden baut der Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation ein zentrales Beschwerdemanagement-System auf.

6.11 Barrierefreiheit

Die demografische Entwicklung verläuft dahingehend, dass die Gruppe der über 65-Jährigen zukünftig weiter wachsen wird (vgl. Kap. 2.2.2). Für die langfristige Entwicklung von großer Bedeutung ist auch die deutlich wachsende Zahl der sogenannten „Hochbetagten“.

Damit steigen die Anforderungen an Mobilitätsangebote und insbesondere an den ÖPNV, um die Grundversorgung und das Erreichen von Orten mit mittelzentralen Funktionen zu sichern. Barrierefreiheit, kurze Zugangswege zu den Haltestellen und einfache Nutzbarkeit in Hinblick auf Fahrgastinformation, Tarif und Vertrieb werden verstärkt zentrale Qualitätsmerkmale eines attraktiven ÖPNV.

Die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen im NVP ist gesetzlich im PBefG (§ 8 (3), Satz 3 und 4) verankert. In Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention besteht das politische Ziel, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu erreichen.

Haltestellen stellen den Zugang zum ÖPNV dar. Ihr barrierefreier Zugang und ihre barrierefreie Nutzung müssen gegeben sein, damit Angebote des ÖPNV von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen genutzt werden können. Bei bestehenden Haltestellen ist eine Verbesserung der Barrierefreiheit entsprechend der Priorisierung umzusetzen:

- Oberste Priorität haben die in der „Positivliste“ genannten Haltestellen. Ziel ist die Umsetzung bis 2022.
- An zweiter Priorität stehen die in Anlage 5.5 genannten Haltestellen der ersten und zweiten Kategorie, sofern diese nicht bereits in der „Positivliste“ benannt wurden. Die barrierefreie Gestaltung erfolgt im Rahmen der wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten, ggf. auch über 2022 hinaus (Priorisierung ggf. dann entsprechend der Fahrgastnachfrage).

- Die übrigen Haltestellen (Kategorie 3 und 4) sind im Zuge von Neubauarbeiten oder anstehenden umfassenden Umbaumaßnahmen im Straßenraum barrierefrei auszubauen.
- Für reine Bedarfshaltestellen (Kategorie 5) besteht kein Handlungsbedarf, da diese nicht im Bestand gesichert sind.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob im Rahmen von moobil+ eine Einzelbeförderung bei Bedarf (Kunden mit nicht klappbaren Gehilfen oder E-Rollstuhl, die nicht mit den moobil+-Fahrzeugen transportiert werden können) mit einer 24-Stunden-Voranmeldung angeboten werden kann („barrierefrei mit moobil+“). Die Beförderung könnte im Auftrag des Aufgabenträgers / der Aufgabenträgerorganisation durch Taxiunternehmen mit geeignetem Fuhrpark auf Basis eines Kooperationsvertrages durchgeführt werden.

Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit beziehen sich auf nachfolgende Aspekte:

- ÖPNV-Organisationsstruktur (vgl. Kap. 6.1)
  - Verbesserung der Partizipation der Interessensvertreter von Senioren und in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Personen durch Einbeziehung in den Fahrgastbeirat.
- Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten (vgl. Kap. 6.3)
  - Prüfauftrag zur Verbesserung des Umstiegs SPNV – moobil+ bzw. StadtBus Vechta.
- Fahrzeuge (vgl. Kap. 6.5)
  - Ausschließlich Einsatz von Niederflurfahrzeugen in Netzebene 1 und 2.
  - Bevorzugter Einsatz von Niederflurfahrzeugen in Netzebene 3.
- Fahrgastinformation (vgl. Kap. 6.6)
  - Kennzeichnung der barrierefreien Haltestellen bzw. Kurse / Fahrten mit barrierefreien Fahrzeugen im Fahrplan bzw. der Fahrplanauskunft. Werden auf einer Linie bzw. in einem System (z. B. moobil+, StadtBus Vechta) ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge verwendet, ist es ausreichend, hierauf innerhalb der Fahrgastinformation einmalig zu verweisen.
  - Berücksichtigung der Belange Sehbehinderter bei Gestaltung der Print- und Internetmedien.
- Betriebsablauf: Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (vgl. Kap. 6.8)
  - Berücksichtigung des erhöhten Zeitbedarfs beim Umstieg vom SPNV auf Busse von moobil+.

7 Maßnahmenwirkungen und Bewertung

7.1 Allgemeine Tendenzen der Nachfrageentwicklung des ÖPNV im Landkreis Vechta

Ausgehend von der sehr positiven Bevölkerungsentwicklung mit einem Zuwachs von 4,8 % bis 2020 bzw. 13,5 % bis 2030 (Basisjahr 2015, [www1.nls.niedersachsen.de]) ist nicht von einem Rückgang der Verkehrsnachfrage auszugehen.

Der Schülerverkehr wird weiterhin eine wichtige Rolle für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes spielen. Nach einem Rückgang um ca. 3 % bis 2020 werden die Schülerzahlen insgesamt langfristig moderat steigen (Basisjahr 2015, [www1.nls.niedersachsen.de])[34]. Bezogen auf die einzelnen Schulstandorte kann es gleichwohl zu Umverteilungen der Nachfrage kommen. Das ÖPNV-Angebot muss diesen Umständen Rechnung tragen.

Für das Rufbussystem moobil+ und den StadtBus Vechta ist entsprechend der positiven Bevölkerungsprognose bei adäquater Angebotsentwicklung mit einer leichten, aber stabilen Nachfragesteigerung zu rechnen. Wachsende Nutzergruppen sind u. a. Studenten, junge Familien, Senioren und Hochbetagte (preisbewusst und / oder auf den ÖV angewiesene Nutzer / Captive Rider).

Von der Zielgruppe „Schüler, Jugendliche und Studenten“ ausgehend, lässt sich Verkehrsbedarf für Freizeitverkehre in der Schwachverkehrszeit (abends, nachts, Wochenende) ableiten.

Die Nachfrage der wahlfreien Verkehrsteilnehmer wird auf Grund der sehr guten Straßeninfrastruktur und der hohen Pkw-Verfügbarkeit auch künftig überwiegend durch den motorisierten Individualverkehr befriedigt werden.

Dies gilt jedoch nicht für die Verbindungen zu Oberzentren, wo u. a. Einschränkungen im Parkraumangebot und Kapazitätsengpässe auf den Zufahrtstraßen als restriktiver Faktor zugunsten des ÖPNV wirken können. Eine deutliche Nachfragesteigerung könnte daher wahrscheinlich im SPNV durch Angebotserweiterungen (z. B. Taktverdichtung, Ausweitung der Betriebszeiten) generiert werden. Der Einkaufs- und Freizeitverkehr zu den Oberzentren Bremen und Osnabrück sowie der Pendlerverkehr (Berufstätige und Studierende) stellen derzeit eine konstante Nachfragebasis dar.

[34] Regional Datenbank; Leben&Arbeit;LSN-online;abgerufen am 08.01.2016

Synergieeffekte der Intermodalität sowie zielgerichtete Maßnahmen in den Bereichen Marketing und Mobilitätsmanagement können eine mögliche Nachfragesteigerung im ÖPNV stützen. Dies trifft insbesondere für eine verstärkte Kooperation mit größeren Betrieben im Bereich Jobtickets zu.

7.2 Bewertung in Bezug auf Leitbild und Ziele des NVP

Der Landkreis Vechta als Aufgabenträger sowie die Gemeinden und Städte des Landkreises haben auf Basis des NNVG (Grundsätze und Ziele § 2 (4)) mit einem übergeordneten Leitbild sowie den daraus abgeleiteten Ziele den strategischen Orientierungsrahmen für den NVP definiert (vgl. Kap. 3).

Leitbild und Ziele sind damit auch Richtschnur zur Bewertung der Maßnahmen. Im Einzelnen werden hierbei folgende zentrale Aspekte der einzelnen Zielfelder betrachtet:

- Rolle und Funktion des ÖPNV
  - Positiver Beitrag zur nachhaltigen Abwicklung des Gesamtverkehrs.
  - Sicherung einer flächendeckenden Grundversorgung.
- ÖPNV und Kunden
  - Leichte, einfache und bequeme Nutzbarkeit für alle Menschen (auch unter den Aspekten der Barrierefreiheit und subjektiven Sicherheit) durch angebotsgerechte, attraktive Gestaltung aller Komponenten des ÖPNV-Angebots.
- ÖPNV-Nachfrage
  - Steigerung des ÖV-Marktanteils über alle Wegezwecke.
- ÖPNV und Siedlungsstruktur
  - Abstimmung zwischen (siedlungs-)struktureller / städtebaulicher bzw. verkehrlicher Planung und ÖPNV mit dem Ziel des störungsfreien ÖPNV-Betriebs und der effizienten Erschließung von Siedlungsflächen.
- ÖPNV und Wirtschaftlichkeit
  - Marktorientierte und effiziente Entwicklung der Verkehrsangebote.
  - Sicherung der Finanzierung.
- ÖPNV und Umwelt
  - Reduktion von verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastungen.
- ÖPNV-Organisation

- Kooperative und effiziente Zusammenarbeit aller Akteure.
- Klare Zuständigkeiten und Abläufe bei Planung und Betrieb des ÖPNV.

In Tabelle 24 werden die Maßnahmenbereiche in Bezug auf ihre Wirkung zu den Zielfeldern bewertet. Dies geschieht in Form einer Abschätzung, ob der Maßnahmenbereich bei entsprechender Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen unmittelbar einen geringen (↗) oder erheblichen (↑) Beitrag zur Zielerfüllung leisten kann oder ob dieser keine direkte Auswirkungen (→) hat. Indirekte Wirkungen werden bei dieser grundsätzlichen Betrachtung nicht berücksichtigt.

Maßnahmen bereiche	**Leitbild / Ziele (Zielfelder)**						
	Rolle und Funktion des ÖPNV	ÖPNV und Kunden	ÖPNV-Nachfrage	ÖPNV- und Siedlungs-struktur	ÖPNV und Wirtschaft-lichkeit	ÖPNV und Umwelt	ÖPNV-Organisa-tion
ÖPNV-Orga-nisations-struktur	→	→	→	↗	↗	→	↑
Liniennetz / Fahrten-angebot	↑	↗	↗	↗	↗	→	→
Verknüpfung / Inter-modalität	↗	↗	↗	→	→	↗	→
Haltestellen	→	↗	→	→	↗	→	→
Fahrzeuge	→	↗	→	→	→	↑	→
Fahrgast-information / Öffentlich-keitsarbeit	→	↗	↗	→	↗	→	→
Tarif / Vertrieb	→	↗	↗	→	↗	→	→
Betriebs-ablauf	→	→	→	→	↗	→	↑
Schulverkehr	↗	→	→	→	→	→	↑
Qualitäts-sicherung	↗	↗	↗	→	↑	→	↑
Barriere-freiheit	↗	↑	↗	→	→	→	→

Tabelle 24 Wirkung der Maßnahmenbereiche auf Leitbild / Ziele

7.3 Verkehrliche Bewertung

Im Folgenden sind die Maßnahmen analog zur Gliederungsstruktur des Kapitel 6 thematisch geordnet aufgelistet und in Stichworten beschrieben.

Für die konzipierten Maßnahmen werden die verkehrlichen Wirkungen dargestellt. Dies geschieht in Form einer Abschätzung, ob die Maßnahme zu einer geringen (↗) oder zu einer erheblichen Verbesserung (↑) der Attraktivität des Verkehrsangebots führt oder ob sie keine Auswirkungen (→) auf die Attraktivität des Verkehrsangebots hat.

Einige Maßnahmen verfügen über keine direkte verkehrliche Wirkung. Diese können aber gleichwohl von großer Bedeutung sein, da sie den ÖPNV in seiner Gesamtheit kurz-, mittel- und auch langfristig erheblich beeinflussen (indirekte verkehrliche Wirkungen).

Außerdem wird die Umsetzungsreife der einzelnen Maßnahmen, d. h. der spezifische erforderliche Planungs- bzw. Untersuchungsbedarf für eine Umsetzung, gekennzeichnet. Es wird damit keine Aussage bzgl. einer Priorisierung der Maßnahmen getroffen.

Bei der Umsetzungsreife werden folgende Kategorien unterschieden:

- M („Machen!“)

  Umsetzungsreife Maßnahme, die bereits geplant ist oder mit geringem Planungsaufwand realisiert werden kann.

- W („Wie kann die Maßnahme realisiert werden?“)

  Maßnahmenansatz mit größerem Planungsbedarf; zur Konkretisierung ist ein detailliertes Konzept zu erstellen.

- S („Soll die Maßnahme realisiert werden?“)

  Maßnahmenoption, der ein Entscheidungsprozess vorausgehen muss.

7.3.1 ÖPNV-Organisationsstruktur

Maßnahme	Verkehrliche Wirkung	Umsetzungsreife	Erläuterung
Personelle und fachliche Erweiterung innerhalb der Kreisverwaltung	→	M	Organisatorische Maßnahmen ohne direkte verkehrliche Wirkung. Vorstufe zur Bildung einer externen Aufgabenträgerorganisation.
Regelmäßige und systematische Abstimmung mit Verkehrsunternehmen und Städten / Gemeinden unter Federführung des Landkreises			Organisatorische Maßnahmen ohne direkte verkehrliche Wirkung. Die Kommunikation mit Städten und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen trägt dazu bei, dass der ÖPNV attraktiver und effizienter wird.
Gründung einer externen Aufgabenträgerorganisation und begleitender Institutionen	→	W	Organisatorische Maßnahmen ohne direkte verkehrliche Wirkung. Rahmenbedingung für die Planung, Steuerung und Kontrolle des ÖPNV auf einer „Regie-Ebene“. Legt auch die Grundlage für einen gesicherten Qualitätsstandard („ÖPNV aus einem Guss“), wodurch letztlich der ÖPNV attraktiver wird und zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden können. Die enge Beteiligung von Städten und Gemeinden, Verkehrsunternehmen und Fahrgastvertretern trägt dazu bei, dass der ÖPNV attraktiver wird und zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden können.

Tabelle 25 Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: ÖPNV-Organisationsstruktur

7.3.2 Liniennetz- und Fahrtenangebot

Maßnahme	Verkehrliche Wirkung	Umset-zungs-reife	Erläuterung
moobil+: Durchführung eines regelmäßigen Moni-torings (speziell: Beobachtung der moobil+-Linien 665, 668, 697C, 697D)	→	M	Keine direkte verkehrliche Wirkung, aber Grundlage für Anpassung Netz- und Linien-struktur / Betriebszeiten / Platzangebot.
moobil+: Anpassung von Netz- und Linien-struktur (speziell: Anpassung der moobil+-Linien 667, 669)	↑/→	W	Bessere Abstimmung auf Bedürfnisse der (potenziellen) Fahrgäste, Erschließung neuer Kundenkreise, Erhöhung der Kunden-zufriedenheit.
moobil+: Anpassung der Betriebszeiten, Tagesrandzeiten	↑	W	
moobil+: Anpassung der Betriebszeiten, Abendverkehre freitags und samstags	↑	W	
moobil+: Anpassung der Betriebszeiten, Wochenendnetz für Ausflügler	↑	W	
moobil+: Anpassung des Platzangebots	↗	M	
Erstellung eines Kon-zepts zur Integration des StadtBus in moobil+	→	M	Keine unmittelbare verkehrliche Wirkung. Aber Grundlage dafür, dass der ÖPNV attraktiver und effizienter wird und zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden können.
moobil+: Zusatzangebot „barrierefrei mit moobil+“	↗	S	Erweiterung des barrierefreien Angebots kann zur einer Steigerung der Nachfrage führen.

Einführung von Linien zu Zielen außerhalb des LK: Cloppenburg	↑	W	Generierung zusätzlicher Nachfrage durch zusätzliche Fahrtenangebote.
Einführung von Linien zu Zielen außerhalb des LK: Diepholz	↑	W	
Einführung von Linien zu Zielen außerhalb des LK: Bersenbrück	↗	W	
Einführung von Linien zu Zielen außerhalb des LK: Wildeshausen	↗	W	
Einrichtung von Freizeitverkehr: Wochenendverkehre	↗	W	Erschließung neuer Kundenkreise, sowie zusätzliches Angebot für Bestandsnutzer. Attraktivität und Nachfrage nehmen positive Entwicklung.
Einrichtung von Freizeitverkehr: Abend-, Nachtverkehre und Diskobus	↑	M	
Einrichtung von Freizeitverkehr: Sonderverkehre zu Veranstaltungen	↗	S	Strukturiertes Erarbeiten von Sonderverkehren führt zu einer systematischen Angebotsstruktur. Generierung zusätzlicher Nachfrage durch bessere Merkbarkeit und bedarfsgerechte Anpassung an Veranstaltungszeiten.

Tabelle 26 Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Liniennetz- und Fahrtenangebot

7.3.3 Intermodalität und Verknüpfung zwischen den ÖV-Angeboten

Maßnahme	Verkehrliche Wirkung	Umsetzungsreife	Erläuterung
Umsetzung der geplanten Erweiterungen der P+R- bzw. B+R-Anlagen (Bf. Goldenstedt, Bf. Neuenkirchen-Vörden, Bf. Vechta)	↗	M	Generierung zusätzlicher Nachfrage durch die (teilweise) Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖV und die Erweiterung der Haltestelleneinzugsbereiche durch das Fahrrad als Zubringer.
Prüfen des Ausbaus von P+R- bzw. B+R-Anlagen (Bf. Lohne und Bf. Steinfeld)	↗	S	
Prüfung der Einrichtung einzelner Fahrradabstellanlagen an weiteren Haltestellen (auch Ladestationen für E-Bikes, Fahrradboxen)	↗	W	Generierung zusätzlicher Nachfrage durch Erweiterung der Haltestelleneinzugsbereiche durch das Fahrrad als Zubringer.
Prüfung einer Erweiterung der Dachmarke moobil+ durch Ausbau intermodaler Angebote (CarSharing, Verleih E-Bikes)	→	W	Organisatorische Maßnahmen ohne direkte verkehrliche Wirkung. Verbesserung der Rahmenbedingungen für flexible Verkehrsmittelnutzung.
Verknüpfungspunkt Bf./ZOB Vechta: Prüfung auf mögliche Verkürzung der Fußwegentfernung zwischen SPNV (Gleis 1) und StadtBus Vechta bzw. moobil+ (Verlegung Haltepositionen)	↗	W	Verkürzung der Fußwegezeiten steigert Attraktivität des ÖPNV und macht Angebot insbes. für mobilitätsbehinderte Personen besser nutzbar.
Verknüpfungspunkte Bahnhof Lohne und Neuenkirchen: Prüfung auf mögliche Verbesserung der Verknüpfung von SPNV (Gleis 1) und Bus	↗	S	

Tabelle 27 Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Verknüpfungen zwischen den ÖV-Angeboten

7.3.4 Haltestellen

Maßnahme	Verkehrliche Wirkung	Umsetzungsreife	Erläuterung
Ergänzung der Haltestellenliste und Kategorisierung von Haltestellen nach verkehrlicher Bedeutung	→	M	Organisatorische Maßnahmen ohne direkte verkehrliche Wirkung. Notwendige Vorarbeit für Haltestellenmanagement und Haltestellenprogramm.
Systematisierung der Haltestellenbezeichnung	→	M	Organisatorische Maßnahme ohne direkte verkehrliche Wirkung. Rahmenbedingung für Organisation von Betrieb, Instandhaltung und Entwicklung der Haltestelleninfrastruktur, aber auch für Fahrplanauskunft und Routing.
Aufbau und Pflege eines Haltestellenkatasters (im Kontext mit landesweitem Kataster)	→	W	Organisatorische Maßnahme ohne direkte verkehrliche Wirkung. Rahmenbedingung für Organisation von Betrieb, Instandhaltung und Entwicklung der Haltestelleninfrastruktur.
Aufstellen eines Haltestellenprogramms	↗	M	Zugänglichkeit zum ÖPNV und Erscheinungsbild / Attraktivität werden verbessert sowie Effizienzsteigerung des Betriebs.
Barrierefreier Ausbau der Haltestellen gemäß „Positivliste“ barrierefreier Haltestellen	↗	W	Zugänglichkeit zum ÖPNV und Erscheinungsbild / Attraktivität werden verbessert.
Systematische Überprüfung der Haltestellendichte und -positionen	↗	M	Durch regelmäßige Überprüfung können Bedienungsdefizite oder Überangebote vermieden werden.
Einführung eines Haltestellenmanagements für den Betrieb und die Instandhaltung der Haltestellen	↗	W	Rahmenbedingung für Organisation von Betrieb, Instandhaltung und Entwicklung der Haltestelleninfrastruktur. Erscheinungsbild / Attraktivität werden verbessert.

Tabelle 28 Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Haltestellen

7.3.5 Fahrzeuge

Maßnahme	Verkehrliche Wirkung	Umset-zungsreife	Erläuterung
Beschaffung von Niederflurfahrzeugen bei Neu- oder Ersatzanschaffungen	↗	M	Zugänglichkeit zum ÖPNV wird insbes. für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert.
Bildung eines Fahrzeugpools	→	S	Organisatorische Maßnahme ohne direkte verkehrliche Wirkung. Option für eine kostengünstige Beschaffung von Fahrzeugen und eine bedarfsgerechte Kapazitätsanpassung.
(Anschaffung und) Einsatz von Fahrradträgern / Fahrradanhängern	↗	W	Generierung zusätzlicher Nachfrage. (ggf. nur sinnvoll in Verbindung mit der Einführung von Wochenendfreizeitlinien).
Prüfung bzgl. der Einführung einer Fahrzeugausstattung zur automatischen Fahrgasterkennung	→	W	Organisatorische Maßnahme ohne direkte verkehrliche Wirkung. Effiziente Betriebsabläufe inkl. Fahrausweiskontrolle (Einnahmesicherung und ggf. Reduzierung der Haltezeiten).
Prüfung der Möglichkeiten zum Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken	→	M	Schaffung der Basis, um Entscheidungen über den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken treffen zu können. Keine direkte verkehrliche Wirkung.

Tabelle 29 Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Fahrzeuge

7.3.6 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahme	Verkehrliche Wirkung	Umsetzungsreife	Erläuterung
Ergänzung und Qualitätssicherung von Internetauftritten von VGV und moobil+ bzw. HAFAS-Verbindungsplaner	↗	M	(Barrierefreie) Information der (potenziellen) Fahrgäste und Erscheinungsbild / Attraktivität werden verbessert.
Bereitstellung barrierefreier Fahrgastinformation	↗	M	
Gestaltung einheitlicher Aushangfahrpläne	↗	M	
Ausbau von moobil+ zu einer Internet-Mobilitätsplattform (betreiber- und verkehrsmittelübergreifend)	↗	W	
Einrichtung von moobil+-Punkten (Servicestelle)	↗	W	(Persönliche) Beratung der (potenziellen) Fahrgäste / Wahrnehmbarkeit des ÖPNV werden verbessert, wichtig insbes. für Personen ohne Internetzugang.
Entwicklung einer Marketingstrategie: (u. a. Steigerung des Bekanntheitsgrades von Linien mit schwacher Auslastung (Stand Feb.: 2016: 665, 668, 697C, 697D) Vermarktung Jobticket, Ausbau ÖPNV-Seniorentraining bzw. Schülersicherheitstraining, Stärkung moobil+-Berater, Marktforschung und Monitoring der ÖV-Angebote	↑	W	Systematisches Marketing auf Basis qualifizierter Marktforschung ist Voraussetzung für bedarfsgerechte Angebotsgestaltung, erhöht Aufmerksamkeit für den ÖPNV und verbessert das Image, dadurch zusätzliche Nachfrage. Nachhaltige Beeinflussung der Nachfrage zugunsten ÖPNV durch Mobilitätsmanagement.

Tabelle 30 Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

7.3.7 Tarif und Vertrieb

Maßnahme	Verkehrliche Wirkung	Umsetzungsreife	Erläuterung
Modifizierung der moobil+-Beförderungs- und Tarifbestimmungen	→	M	Keine direkte verkehrliche Wirkung. U. a. Einnahmensicherung für Dauerbuchungen durch Barzahler.
Abschluss einer Tarif- und Vertriebskooperation zwischen moobil+ und SPNV (NWB)	↗	W	Erleichtert Zugang zum ÖPNV und trägt zu Nachfragesteigerungen bei.
Abschluss einer Tarif- und Vertriebskooperationen zwischen moobil+ bzw. StadtBus Vechta bzw. moobil+ und VGV bzw. Angeboten benachbarter Landkreise	↗	S	

Tabelle 31 Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Tarif und Vertrieb

7.3.8 Betriebsablauf

Maßnahme	Verkehrliche Wirkung	Umsetzungsreife	Erläuterung
Neuausrichtung der Zentrale für Disposition und Betriebssteuerung	→	M	Keine direkte verkehrliche Wirkung. Voraussetzung für Rufbusbetrieb moobil+.
Einführung der Anschlusssicherung insbes. für mobilitätseingeschränkte Personen in moobil+ (Angabe des höheren Zeitbedarfs für Umstieg bei Anmeldung im Betriebssystem) Umfassende Kundeninformation zu Buchung mit Übergang	↗	M	Anschlusssicherung über angepasste Übergangszeiten und umfassende Informationen zur detaillierten Angabe der Wegekette während der Buchung führen zu einer höher Kundenzufriedenheit und einer verbesserten Nutzbarkeit für Mobilitätseingeschränkte.
Erstellen eines Störfallkonzepts mit Störungsmanagement	↗	M	Attraktivitätssteigerung durch Qualitätssicherung im Betriebsablauf und bessere Kommunikation mit den Fahrgästen. Rahmenbedingung für effizienten Betrieb

Tabelle 32 Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Betriebsablauf

7.3.9 Schulverkehr

Maßnahme	Verkehrliche Wirkung	Umsetzungsreife	Erläuterung
Überprüfung des Platzangebots / der Sitzplatzauslastung von VGV-Linien im Schulverkehr (vgl. „Schulverkehr“)	↗	M	Im Schulverkehr keine Nachfrageänderung (Zwangskunden), aber bei Angebotsverbesserung positive Imagebildung zur ÖPNV-Nutzung für später wahlfreie Nutzer. Schafft Datengrundlage für Prüfung der Schulzeitstaffelung.
Überprüfung der Wartezeiten vor / nach Schulbeginn / -ende	↗	M	
Prüfung zur Überführung des freigestellten Schülerverkehrs	↗	W	Organisatorische Maßnahme positive direkte verkehrliche Wirkung durch Angebotsausweitung infolge Überführung freigestellter Verkehre in „Jedermannverkehr“.
Prüfung einer Schulzeitstaffelung (Optimierungspotenziale durch Koordinierung von ÖPNV-Angebot und Schulzeiten)	↗	S	Im Schulverkehr keine Nachfrageänderung (Zwangskunden), aber bei Angebotsverbesserung positive Imagebildung zur ÖPNV-Nutzung für später wahlfreie Nutzer. Schafft Potentiale für Effizienzsteigerungen / Angebotsverbesserungen.
Verbesserung der organisatorischen Abläufe und der Koordination der Akteure (u. a. Einbindung der Aufgabenträger in die Flächen- und Schulentwicklungsplanung, Arbeitskreis Schulverkehr, Planungsleitfaden, Erhebungen)	→	W	Keine direkte verkehrliche Wirkung. Rahmenbedingung für Organisation und effizienten Betrieb der Schülerbeförderung.

Tabelle 33 Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Schulverkehr

7.3.10 Qualitätssicherung

Maßnahme	Verkehrliche Wirkung	Umsetzungsreife	Erläuterung
Aufbau eines Qualitätsmanagement-systems	↗	W	Instrument zur Sicherung der Realisierung vertraglich definierter Leistungen. Steigerung der Attraktivität durch Erhöhung der Qualität.

Tabelle 34 Verkehrliche Wirkung und Umsetzungsreife: Qualitätssicherung

7.3.11 Barrierefreiheit

Die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen im NVP ist gesetzlich im PBefG (§ 8 (3), Satz 3 und 4) verankert. In Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention besteht das politische Ziel, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu erreichen. Einzubeziehen sind alle Verkehre, die nach § 8 (1) PBefG betrieben werden (Kap. 4.9). Daher ist die Barrierefreiheit generell mit besonderer Sorgfalt zu betrachten und als Pflichtaufgabe aufzufassen, darüber hinaus tragen die Maßnahmen generell zu einer positiven verkehrlichen Wirkung bei:

- Für Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen im engeren Sinn (Personen mit schwerer Einschränkung, wie z. B. Rollstuhlfahrer, blinde Personen) ist die Barrierefreiheit eine notwendige Zugangsvoraussetzung.
- Nutzern mit Einschränkungen im weiteren Sinne (z. B.: Fahrgäste mit Kinderwagen oder Fahrrädern, Reisende mit schwerem Gepäck, Personen mit nur leichten Mobilitätseinschränkungen) ermöglicht die Barrierefreiheit eine leichtere Zugänglichkeit.
- Für alle anderen Fahrgäste stellt die Barrierefreiheit eine Komfortsteigerung dar.

Da Barrierefreiheit im vorliegenden NVP als Querschnittsthema behandelt wird, sind Aussagen zu konkreten Maßnahmen der Herstellung / Verbesserung der Barrierefreiheit in Kapitel 7 thematisch den jeweiligen Unterkapiteln zugeordnet.

7.4 Wirtschaftliche Bewertung

Die vorgeschlagenen Maßnahmen tragen in ihrer Gesamtheit zur nachhaltigen Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV bei (vgl. Kap. 3.5). Die Gründe dafür sind:

- Steigende Nachfrage durch spürbare Verbesserung des Verkehrsangebots.
- Attraktiver ÖPNV als positiver Standortfaktor der Städte und Gemeinden im Landkreis Vechta.
- Schaffung von (organisatorischen) Grundlagen, um künftig das betriebswirtschaftliche Ergebnis positiv beeinflussen zu können.
- Steigerung der Effizienz durch eine systematische und verbindliche (neue) Definition von Abläufen, Strukturen und Zuständigkeiten.

Darüber hinaus gibt es Maßnahmen, insbesondere im Bereich der Barrierefreiheit (Kap. 6.11), die umgesetzt werden müssen, um gesetzliche Anforderungen zu erfüllen.

Entsprechend dem Charakter dieses NVP erfolgt eine konzeptionelle Darstellung der Maßnahmen. Art und Umfang der Maßnahmenausgestaltung und -umsetzung erfolgt im Zuge der weiteren Konkretisierung der Planung durch den Aufgabenträger / die Aufgabenträgerorganisation. Es werden die Kostenarten (Investitionskosten, Betriebskosten, Personalkosten, Planungskosten) benannt, sowie eine Erläuterung der Kosten und deren Entstehung vorgenommen. Eine fachlich valide quantitative Ermittlung von Kosten und Nutzen ist daher im Rahmen des NVP nicht möglich.

Bewertet werden im folgenden Abschnitt alle als umsetzungsreif eingeschätzte Maßnahmen („M“, vgl. Kap. 7.3). Von einer Bewertung der übrigen Maßnahmen („W“ und „S“, vgl. Kap. 7.3) wird abgesehen, da sie mit weiterreichendem Untersuchungsumfang verbunden sind, der noch nicht abzuschätzen ist, oder eine Maßnahmenoption darstellen, der ein Entscheidungsprozess voraus gehen muss.

7.4.1 ÖPNV-Organisationsstruktur

Maßnahme	Kosten	Erläuterung
Personelle und fachliche Erweiterung innerhalb der Kreisverwaltung	Personalkosten	1-2 fachlich qualifizierte Vollzeitkräfte (mindestens einschlägige Vorkenntnisse mit Berufserfahrung). Rahmenbedingung für kostenneutrale Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des operativen Geschäfts / der laufenden Verwaltung.
Regelmäßige und systematische Abstimmung mit Verkehrsunternehmen und Städten / Gemeinden unter Federführung des Landkreises	laufende Personalkosten	Erfolgt im Rahmen des operativen Geschäfts / der laufenden Verwaltung.

Tabelle 35 Kosten: ÖPNV-Organisationsstruktur

7.4.2 Liniennetz- und Fahrtenangebot

Maßnahme	Kosten	Erläuterung
moobil+: Durchführung eines regelmäßigen Monitorings (speziell: Beobachtung der moobil+-Linien 665, 668, 697C, 697D)	laufende Personalkosten	Erfolgt im Rahmen des operativen Geschäfts / der laufenden Verwaltung (interne Personalkosten).
moobil+: Anpassung des Platzangebots	Investitions- und Betriebskosten	Je nach Maßnahmenausgestaltung (vgl. Bild 20): • neue (ggf. auch größere) Fahrzeuge (Fördermöglichkeit) • Fahrpersonal • Betriebsleistung (Betriebskilometer)
Erstellung eines Konzepts zur Integration des StadtBus in moobil+	Planungskosten	Je nach Art und Umfang der Integration: Ergänzung der laufenden Verwaltung (interne Personalkosten) oder durch externe Gutachter.
Einrichtung von Freizeitverkehr: Abend-, Nachtverkehre und Diskobus	Betriebs- und Planungskosten	Je nach Maßnahmenausgestaltung: • Betriebsleistung, Fahrpersonal • Kostenminimierung durch Einsatz flexibler Bedienformen • ggf. Kompensation durch Drittnutzerfinanzierung

Tabelle 36 Kosten: Liniennetz- und Fahrtenangebot

7.4.3 Intermodalität und Verknüpfung zwischen den ÖV-Angeboten

Maßnahme	Kosten	Erläuterung
Umsetzung der geplanten Erweiterungen der P+R- bzw. B+R-Anlagen (Bf. Goldenstedt, Bf. Neuenkirchen-Vörden, Bf. Vechta)	Investitionskosten	In Abhängigkeit von den Planungen der Gemeinden / Städte (Maßnahmenträger). Förderung möglich. Ggf. Kostenbeteiligung des Landkreises.

Tabelle 37 Kosten: Intermodalität und Verknüpfung zwischen den ÖV-Angeboten

7.4.4 Haltestellen

Maßnahme	Kosten	Erläuterung
Ergänzung der Haltestel-lenliste und Kategorisierung von Haltestellen nach verkehrlicher Bedeutung	laufende Personalkosten	Erfolgt im Rahmen des operativen Geschäfts / der laufenden Verwaltung. Möglicherweise Erfassung nötig (zusätzliche Personalkosten für Erheber).
Systematisierung der Hal-testellenbezeichnung	laufende Personalkosten	Erfolgt im Rahmen des operativen Geschäfts / der laufenden Verwaltung.
Aufstellen eines Haltestel-lenprogramms		
Systematische Überprüfung der Haltestellendichte und -positionen		

Tabelle 38 Kosten: Haltestellen

7.4.5 Fahrzeuge

Maßnahme	Kosten	Erläuterung
Beschaffung von Niederflurfahrzeugen bei Neu- oder Ersatzanschaffungen	laufende Personalkosten/ evtl. Förderkosten	Netzebene 2: Niederflurfahrzeuge werden hier bereits standardmäßig eingesetzt, bei turnusmäßiger Neu- oder Ersatzbeschaffung daher keine zusätzlichen Kosten. Netzebene 3: Einsatz von Niederflurfahrzeugen wird aus Sicht des Landkreises empfohlen. Die Nutzung der Fördermöglichkeiten setzt die Anschaffung von Niederflurfahrzeugen (statt Standardfahrzeugen) voraus.
Überprüfung des Einsatzes von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken	Externe Prüfkosten	Der Landkreis wird die Prüfung durch einen ausgewiesenen Experten durchführen lassen.

Tabelle 39 Kosten: Fahrzeuge

7.4.6 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahme	Kosten	Erläuterung
Ergänzung und Qualitätssicherung von Internetauftritten von VGV und moobil+ bzw. HAFAS-Verbindungsplaner	laufende Personalkosten	Erfolgt im Rahmen des operativen Geschäfts / der laufenden Verwaltung.
Bereitstellung barrierefreier Fahrgastinformation		
Gestaltung einheitlicher Aushangfahrpläne		

Tabelle 40 Kosten: Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

7.4.7 Tarif und Vertrieb

Maßnahme	Kosten	Erläuterung
Modifizierung der moobil+-Beförderungs- und Tarifbestimmungen.	laufende Personalkosten	Erfolgt im Rahmen des operativen Geschäfts / der laufenden Verwaltung.

Tabelle 41 Kosten: Tarif und Vertrieb

7.4.8 Betriebsablauf

Maßnahme	Kosten	Erläuterung
Neuausrichtung der Zentrale für Disposition und Betriebssteuerung	Investitionskosten, Betriebskosten, Personalkosten.	Je nach Ausgestaltung der Maßnahme.
Einführung der Anschlusssicherung insbes. für mobilitätseingeschränkte Personen in moobil+ (Angabe des höheren Zeitbedarfs für Umstieg bei Anmeldung im Betriebssystem) Umfassende Kundeninformation zu Buchung mit Übergang	laufende Personalkosten	Erfolgt im Rahmen des operativen Geschäfts / der laufenden Verwaltung.
Erstellen eines Störfallkonzepts mit Störungsmanagement	Planungskosten	Je nach Art und Umfang des Konzeptes: Ergänzung der laufenden Verwaltung durch externe Gutachter.

Tabelle 42 Kosten: Betriebsablauf

7.4.9 Schulverkehr

Maßnahme	Kosten	Erläuterung
Überprüfung des Platzangebots / der Sitzplatzauslastung von VGV-Linien im Schulverkehr (vgl. „Schulverkehr“)	laufende Personalkosten	Erfolgt im Rahmen des operativen Geschäfts / der laufenden Verwaltung.
Überprüfung der Wartezeiten vor / nach Schulbeginn / -ende		

Tabelle 43 Kosten: Schulverkehr

7.5 Finanzierungsmöglichkeiten

Das ÖPNV-Angebot eigenwirtschaftlicher Verkehre wird finanziert durch

- Erlöse aus Fahrausweisverkauf und Zahlungen für Schülersammelzeitkarten durch den Landkreis für berechtige Schüler gem. Schülerbeförderungssatzung,
- Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG und § 148 SGB IX,
- ggf. weitere Einnahmen (z. B. Werbung).

Das ÖPNV-Angebot gemeinwirtschaftlicher Verkehre wird finanziert durch

- Erlöse aus Fahrausweisverkauf,
- Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG und § 148 SGB IX,
- Regionalisierungsmittel des Bundes,
- Zuschüsse aus Haushaltsmitteln des Landkreises Vechta (sowie der Städte und Gemeinden des Landkreises.

Darüber hinaus besteht grundsätzlich auch die Möglichkeit der Drittnutzer-finanzierung. Drittnutzer sind indirekte Nutznießer des ÖPNV-Angebots, wie z. B. Arbeitgeber, die davon profitieren durch die verbesserte Erreichbarkeit ihres Standortes, erhöhte Produktivität durch verbesserte Erschließung des Arbeitsmarkts oder durch sonstige Kostenvorteile (weniger Stellplätze). Andere indirekte Nutznießer können Handel, Gastronomie oder Veranstalter sein, die Vorteile durch höhere Besucheranzahl bzw. höhere Umsätze infolge der verbesserten Erreichbarkeit genießen. [Baum, H. / Schneider, J./ Peters, H. (2007)].

Zur Finanzierung der Infrastruktur bestehen Fördermöglichkeiten des Landes Niedersachsen (aus Mitteln gemäß Regionalisierungsgesetz und Entflechtungs-gesetz (früher: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)). Zuständig für die Koordinierung und Bewilligung dieser Mittel sowie die fachliche Beratung von Kommunen, Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen ist die LNVG. Im Einzelnen bestehen Fördermöglichkeiten für:

- Bushaltestellen:
  - Neu- oder Ausbau
  - Grunderneuerung von Einzel- oder Umsteigehaltestellen
  - schulbezogene Sammelhaltestellen
  - zentrale Omnibusbahnhöfe
- Umfeldmaßnahmen an Bahnhöfen:
  - Aus- und Neubau von P+R- und B+R-Anlagen, Kurzzeitstellplätzen und Taxistellplätzen an Bahnhöfen bzw. Haltepunkten des SPNV

  - Grunderneuerung von P+R- und B+R-Anlagen, Kurzzeitstellplätzen und Taxistellplätzen an Bahnhöfen bzw. Haltepunkten des SPNV
  - Förderung von Bahnhofsvorplätzen als verbindendes Element
- Omnibusbetriebshöfe:
  - Neu- und Ausbau sowie die
  - Grunderneuerung von Omnibusbetriebshöfen und zentralen Werkstätten
- Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung:
  - Bauliche und technische Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Qualität des Betriebsablaufs (Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, d. h. Anschlusssicherung, Erreichbarkeit, Umgang mit Störungen)
  - technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen
  - rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL)
  - Markierungen an Fahrbahnen als Bestandteil von Beschleunigungsmaßnahmen
- Maßnahmen zur Echtzeitinformation:
  - echtzeitfähige Drucker, RBL- oder ICTS-Hintergrundsysteme
  - dynamische Fahrgastinformationsanzeiger
  - Apps für die Darstellung auf mobilen Ausgabegeräten
- Beschaffung von Bürgerbussen und sonstigen ÖPNV-Bussen:
  - Erstbeschaffung zur Einrichtung neuer Linien und zur Erweiterung oder Verdichtung bestehender Linien
  - Ersatzbeschaffung
  - Neu- und Gebrauchtfahrzeuge (nur Niederflur)
  - dieselbetriebene Busse, Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen, z. B. Elektro-, Hybrid- und Erdgasantriebe

Die Förderrichtlinien sowie Unterlagen für die Antragstellung sind über den Internetauftritt der LNVG (www.lnvg.de) verfügbar.

8 Maßnahmenplan

In Kapitel 7 wurden die Maßnahmen nach Themen geordnet verkehrlich bewertet und ihre Umsetzungsreife dargestellt. Losgelöst von der bisherigen Kapitelstruktur werden nun in Kapitel 8 die Maßnahmen gemäß ihrer Wichtigkeit eingeordnet:

- Maßnahmen mit großer Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Vechta,
- Maßnahmen mittlerer Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Vechta,
- Maßnahmen mit nachgeordneter Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Vechta.

Von der Bedeutung unabhängig und von ihr zu unterscheiden ist die zu erwartende Umsetzungsdauer. Diese beschreibt die voraussichtliche Zeitspanne bis zur vollständigen Realisierung der Maßnahme. Es werden folgende Kategorien unterschieden:

- 0 bis 2 Jahre Umsetzungsdauer,
- 2 bis 5 Jahre Umsetzungsdauer und
- mehr als 5 Jahre Umsetzungsdauer (und damit über die Laufzeit des NVP hinausgehend),
- fortlaufend, d. h. die Umsetzung der Maßnahme ist eine dauerhafte Aufgabe.

Um während der Laufzeit des NVP möglichst viele Maßnahmen zu realisieren, ist es notwendig, Maßnahmen zeitlich parallel zu bearbeiten.

In den folgenden Tabellen werden die Maßnahmen nach ihrer jeweiligen Bedeutung (1 bis 3) dargestellt, zusätzlich werden die voraussichtliche Umsetzungsdauer sowie die Umsetzungsreife (vgl. Kap 7.2) angegeben.

Querverweise zu den jeweiligen Kapiteln im Maßnahmenkonzept (Kap. 6) dienen der Herstellung des Kontextes, da aus Gründen der Lesbarkeit auf eine detaillierte Erläuterung in der tabellarischen Auflistung verzichtet wird.

Maßnahmen mit großer Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Vechta	Umsetzungs-dauer	Umsetzungs-reife	Querverweis
Personelle und fachliche Erweiterung innerhalb der Kreisverwaltung	fortlaufend	M	Organisation, Kap. 6.1
Regelmäßige und systematische Abstimmung mit Verkehrsunternehmen und Kommunen unter Federführung des Landkreises	fortlaufend	M	Organisation, Kap. 6.1
moobil+: Anpassung von Netz- und Linienstruktur (speziell: Anpassung der moobil+-Linien 667, 669)	0 – 2 Jahre / fortlaufend	W	Liniennetz, Kap. 6.2
moobil+: Durchführung eines regelmäßigen Monitorings (speziell: Beobachtung der moobil+-Linien 665, 668, 697C, 697D)	fortlaufend	M	Liniennetz, Kap. 6.2
moobil+: Anpassung des Platzangebots	0 – 2 Jahre / fortlaufend	M	Liniennetz, Kap. 6.2
Erstellung eines Konzepts zur Integration des StadtBus in moobil+	0 – 2 Jahre	M	Liniennetz, Kap. 6.2
Barrierefreier Ausbau der Haltestellen gemäß „Positivliste“ barrierefreier Haltestellen	> 5 Jahre	W	Haltestellen, Kap. 6.4
Beschaffung von Niederflurfahrzeugen bei Neu- oder Ersatzanschaffungen	fortlaufend	M	Fahrzeuge, Kap. 6.4
Systematisierung der Haltestellenbezeichnung	0 – 2 Jahre	M	Haltestellen, Kap. 6.4
Aufbau/Pflege eines Haltestellenkatasters (im Kontext mit landesweitem Kataster)	0 – 2 Jahre/ fortlaufend	W	Haltestellen, Kap. 6.4
Einführung eines Haltestellenmanagements für den Betrieb und die Instandhaltung der Halte-stellen	0 – 2 Jahre	W	Haltestellen, Kap. 6.4
Ergänzung der Haltestellenliste und Kategori-sierung von Haltestellen nach verkehrlicher Bedeutung	fortlaufend	M	Haltestellen, Kap. 6.4
Aufstellen eines Haltestellenprogramms	2 – 5 Jahre	M	Haltestellen, Kap. 6.4
Prüfung bzgl. der Einführung einer Fahrzeug-ausstattung zur automatischen Fahrgasterken-nung	2 – 5 Jahre	S	Fahrzeuge, Kap. 6.5

Prüfung der Möglichkeit zur Einführung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken	0 – 2 Jahre	M	Fahrzeuge, Kap. 6.5
Entwicklung einer Marketingstrategie: (u. a. Steigerung des Bekanntheitsgrades von Linien mit schwacher Auslastung (Stand Feb.: 2016: 665, 668, 697C, 697D) Vermarktung Jobticket, Ausbau ÖPNV-Seniorentraining bzw. Schüler-sicherheitstraining, Stärkung moobil+-Berater, Marktforschung und Monitoring der ÖV-Ange-bote	0 – 2 Jahre / fortlaufend	W	Information, Kap. 6.6
Ergänzung und Qualitätssicherung von Internet-auftritten VGV und moobil+ bzw. HAFAS-Verbin-dungsplaner	0 – 2 Jahre / fortlaufend	M	Information, Kap. 6.6
Einrichtung von moobil+-Punkten (Servicestelle)	0 – 2 Jahre	W	Information, Kap. 6.6
Abschluss einer Tarif- und Vertriebskooperation zwischen moobil+ und SPNV (NWB)	2 – 5 Jahre	W	Tarif/Vertrieb Kap. 6,7
Abschluss einer Tarif- und Vertriebskooperation zwischen moobil+ bzw. StadtBus Vechta bzw. moobil+ und VGV bzw. Angeboten benachbarter Landkreise	2 – 5 Jahre	S	Tarif/Vertrieb Kap. 6.7
Einführung der Anschlusssicherung insbes. für mobilitätseingeschränkte Personen in moobil+ (Angabe höherer Zeitbedarf für Umstieg bei Anmeldung in Betriebssystem), umfassende Kundeninformation zu Buchung mit Übergang	2 – 5 Jahre	M	Betriebsab-lauf, Kap. 6.8

Neuausrichtung der Zentrale für Disposition und Betriebssteuerung	0 – 2 Jahre	M	Betriebsab-lauf, Kap. 6.8
Erstellung und Anwendung eines Störfallkonzepts mit Störungsmanagement	0 – 2 Jahre	M	Betriebsab-lauf, Kap. 6.8
Überprüfung des Platzangebots von VGV-Linien im Schulverkehr (vgl. „Schulverkehr“)	0 – 2 Jahre	S	Schulverkehr Kap. 6.9
Prüfung einer Schulzeitstaffelung (Optimie-rungspotenziale durch Koordinierung von ÖPNV-Angebot und Schulzeiten)	2 – 5 Jahre	S	Schulverkehr Kap. 6.9
Aufbau eines Qualitätsmanagementsystems	2 – 5 Jahre	W	Qualität, Kap. 6.10
Bereitstellung barrierefreier Fahrgastinformation	2 – 5 Jahre	M	Barrierefrei-heit, Kap. 6.11

Tabelle 44 Maßnahmen der Priorität 1 (große Bedeutung)

Maßnahmen mittlerer Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Vechta	Umsetzungs-dauer	Umsetzungs-reife	Querverweis
Gründung einer externen Aufgabenträger-organisation und begleitender Institutionen	2 – 5 Jahre	W	Organisation, Kap. 6.1
moobil+: Anpassung der Betriebszeiten, Tagesrandzeiten	0 – 2 Jahre	W	Liniennetz, Kap. 6.2
moobil+: Anpassung der Betriebszeiten, Abendverkehre freitags und samstags	0 – 2 Jahre	W	Liniennetz, Kap. 6.2
moobil+: Anpassung der Betriebszeiten, Wochenendnetz für Ausflügler	2 – 5 Jahre	W	Liniennetz, Kap. 6.2
Einführung von Linien zu Zielen außerhalb des LK: Cloppenburg	2 – 5 Jahre	W	Liniennetz, Kap. 6.2
Einführung von Linien zu Zielen außerhalb des LK: Diepholz	2 – 5 Jahre	W	Liniennetz, Kap. 6.2
moobil+: Prüfung eines möglichen Zusatzangebots „barrierefrei mit moobil+“	0 – 2 Jahre	S	Barrierefrei-heit, Kap. 6.11
Umsetzung der geplanten Erweiterungen der P+R- bzw. B+R-Anlagen (Bf. Goldenstedt, Bf. Neuenkirchen-Vörden, Bf. Vechta)	2 – 5 Jahre	M	Verknüpfun-gen, Kap. 6.3
Prüfung der Einrichtung einzelner Fahrradabstellanlagen an weiteren Haltestellen (auch Ladestationen für E-Bikes, Fahrradboxen)	0 – 2 Jahre	W	Verknüpfun-gen, Kap. 6.3
Verknüpfungspunkt Bf./ZOB Vechta: Prüfung auf mögliche Verkürzung der Fußwegentfernung zwischen SPNV (Gleis 1) und StadtBus Vechta bzw. moobil+ (Verlegung Haltepositionen)	0 – 2 Jahre	W	Verknüpfun-gen, Kap. 6.3
Verknüpfungspunkte Bahnhof Lohne und Neu-enkirchen: Prüfung auf mögliche Verbesserung der Verknüpfung von SPNV (Gleis 1) und Bus	0 – 2 Jahre	S	Verknüpfun-gen, Kap. 6.3
Prüfung einer Erweiterung der Dachmarke moobil+ durch Ausbau intermodaler Angebote (CarSharing, Verleih E-Bikes)	2 – 5 Jahre	W	Verknüpfun-gen, Kap. 6.3
Modifizierung der moobil+-Beförderungs- und Tarifbestimmungen	0 – 2 Jahre	M	Tarif/Vertrieb, Kap. 6-7
Verbesserung der organisatorischen Abläufe	0 – 2 Jahre /	W	Schulverkehr,

und der Koordination der Akteure (u. a. Einbindung der Aufgabenträger in die Flächen- und Schulentwicklungsplanung, Arbeitskreis Schulverkehr, Planungsleitfaden, Erhebungen)	fortlaufend		Kap. 6.9
Überprüfung der Wartezeiten vor/nach Schulbeginn/-ende	0 – 2 Jahre	M	Schulverkehr, Kap. 6.9
Prüfung zur Überführung des freigestellten Schülerverkehrs	0 – 2 Jahre	W	Schulverkehr, Kap. 6.9

Tabelle 45 Maßnahmen der Priorität 2 (mittlere Bedeutung)

Maßnahmen mit nachgeordneter Bedeutung für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Vechta	Umsetzungsdauer	Umsetzungsreife	Querverweis
Einführung von Linien zu Zielen außerhalb des LK: Bersenbrück	2 – 5 Jahre	W	Liniennetz, Kap. 6.2
Einführung von Linien zu Zielen außerhalb des LK: Wildeshausen	2 – 5 Jahre	W	Liniennetz, Kap. 6.2
Einrichtung von Freizeitverkehr: Wochenendverkehre	2 – 5 Jahre	W	Liniennetz, Kap. 6.2
Einrichtung von Freizeitverkehr: Abend-, Nachtverkehre und Diskobus	0 – 2 Jahre	M	Liniennetz, Kap. 6.2
Einrichtung von Freizeitverkehr: Sonderverkehre zu Veranstaltungen	0 – 2 Jahre	S	Liniennetz, Kap. 6.2
Prüfen des Ausbaus von P+R- bzw. B+R-Anlage (Bf. Lohne und Bf. Steinfeld)	0 – 2 Jahre	S	Verknüpfungen, Kap. 6.3
Systematische Überprüfung der Haltestellendichte und Positionen	fortlaufend	M	Haltestellen, Kap. 6.4
Bildung eines Fahrzeugpools	0 – 2 Jahre	S	Fahrzeuge, Kap. 6.4
(Anschaffung und) Einsatz von Fahrradträgern/ Fahrradanhängern	0 – 2 Jahre	W	Fahrzeuge, Kap. 6.4

Einheitliche Gestaltung der Aushangfahrpläne	0 – 2 Jahre	M	Information, Kap. 6.6
Ausbau von moobil+ zu einer Internet-Mobilitätsplattform (betreiber- und verkehrsmittelübergreifend)	2 – 5 Jahre	W	Information, Kap. 6.6

Tabelle 46 Maßnahmen der Priorität 3 (nachgeordnete Bedeutung)

9 Beteiligungs- und Anhörungsverfahren

Zielsetzung ist es, den ÖPNV im Landkreis Vechta in einem transparenten Prozess sowie konstruktiven Dialog mit allen beteiligten Akteuren weiter zu entwickeln.

Der NVP wurde daher in einem aktiven und offenen Beteiligungsverfahren erarbeitet, das über die gesetzlichen Anforderungen gemäß PBefG § 8(3) und NNVG § 6 (4, 5) deutlich hinausging. Die Vorgehensweise und der Kreis der Beteiligten sowie Struktur und Ablauf der Erarbeitung wurden frühzeitig mit der Genehmigungsbehörde abgestimmt.

Die Grundlagen für Leitbild und Ziele des NVP wurden mit dem Landrat des Landkreises Vechta sowie den Bürgermeistern der kreisangehörigen Städte und Gemeinden in einem Workshop sowie in bilateralen Gesprächen gemeinsam entwickelt.

Das Anforderungsprofil als zentrale Maßgabe für die strategische Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Vechta wurde in insgesamt drei Workshops intensiv diskutiert. In zwei weiteren Workshops wurde die Maßnahmenkonzeption vorgestellt und besprochen. In die Workshops wurden folgende Institutionen einbezogen:

- Verkehrsunternehmen (Busunternehmen, Schienenverkehrsunternehmen, Taxiunternehmen)
- Verkehrsgemeinschaft Vechta
- SPNV-Aufgabenträger
- benachbarte Aufgabenträger
- ÖPNV-Genehmigungsbehörde
- Gemeinden und Städte des Landkreises
- Fahrgastverbände
- Behindertenbeauftragte / Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste, Vertreter der Senioren
- Interessensvertretungen der Wirtschaft und Gewerbetreibenden

Die Gemeinden und Städte des Landkreises, der Behindertenbeirat, die Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie Vertreter der Senioren wurden außerdem unmittelbar in die Maßnahmenplanung in Bezug auf die Barrierefreiheit einbezogen (Benennung der mit Priorität barrierefrei zu gestaltenden Haltestellen).

Den o. g. Institutionen sowie den Straßenbaulastträgern wurde der NVP-Bericht zur schriftlichen Anhörung vorgelegt.

Die Liste der beteiligten Institutionen sowie die Dokumentation der schriftlichen Anhörung sind in Anlage 10.1 enthalten.

Abschließend wird der NVP-Bericht gemäß NNVG § 6 (5) dem Land (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Referat 44)) sowie der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft mbH / LNVG in ihrer Eigenschaft als Genehmigungsbehörde nach dem PBefG und als Schienenaufgabenträger vorgelegt.

10 Anlagen