

Nahverkehrsplan

des Landkreises Vechta

für den Zeitraum 30.04.2026 bis 29.04.2031

beschlossen durch den Kreistag
des Landkreises Vechta am 30.04.2026



Landkreis
Vechta

STARKE ARGUMENTE.

Impressum

Herausgeber und Auftraggeber

Landkreis Vechta
Ravensberger Str. 20
49377 Vechta

Auftragnehmer

Interlink GmbH
Wallstr. 58
10179 Berlin



Unterauftragnehmer

TP Nord GmbH
Krusenrotter Weg 56
24113 Kiel



Im vorliegenden Dokument wurden nach Möglichkeit geschlechtsneutrale Bezeichnungen verwendet. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit und des Verständnisses nicht sinnvoll möglich war, wurde die männliche Form verwendet. Damit sind stets alle Geschlechter gemeint.

Vorwort zum Nahverkehrsplan 2026-2031

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

der Landkreis Vechta steht für Tatkraft und gute Ideen – in Wirtschaft, Bildung, Lebensqualität und Mobilität. Mit Moobil+ haben wir in den letzten Jahren gezeigt, wie man auch ländlichen Regionen verlässlich von A nach B kommt. Der neue Nahverkehrsplan 2026–2031 setzt diesen Weg fort: Er bündelt Ziele, Prioritäten und Maßnahmen – mit Blick über den Planungszeitraum hinaus.

Unser Anspruch ist klar: Öffentliche Verkehrsmittel sollen für alle eine bequeme und bezahlbare Art der Fortbewegung sein – für Arbeit, Schule, Arztbesuche, Einkäufe und Freizeit. Besonders im Fokus stehen ältere Menschen, Kinder, Jugendliche und Menschen mit Einschränkungen. Gleichzeitig leisten wir so einen Beitrag zum Klimaschutz, indem wir Bus, Bahn und Fahrrad besser verknüpfen.

Konkret möchten wir Verbindungen im Stadt- und Regionalverkehr stärken, Abend- und Wochenendangebote ausbauen und Lücken zwischen Orten schließen. Der Ticketkauf soll noch einfacher werden; Echtzeit-Infos an Haltestellen und ein moderner Auftritt den Komfort weiter erhöhen – leichter finden, buchen, fahren.

Damit das zuverlässig gelingt, setzen wir auf klare Qualitätsziele: pünktliche Abfahrten, gute Anschlüsse, sichere und barrierefreie Haltestellen sowie verständliche Informationen – digital und vor Ort. Die enge Zusammenarbeit mit Städten, Gemeinden, Verkehrsunternehmen und Nachbarlandkreisen möchten wir weiter ausbauen.

Dieser Plan zeigt: Gute Mobilität braucht gemeinsame Anstrengungen, kluge Prioritäten und eine solide Finanzierung. Zugleich ist klar, dass die Umsetzung Schritt für Schritt erfolgen wird – im Rahmen der verfügbaren Mittel und Kräfte, und mit dem Engagement aller Beteiligten. Er ist eine Einladung, den erfolgreichen Weg fortzusetzen und die nächsten Schritte mit Augenmaß und Tatkraft zu gehen.

Ich danke allen, die an diesem Plan mitgewirkt haben – und Ihnen, die ihn mit Leben füllen.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und allzeit gute Fahrt im Landkreis Vechta!

Ihr
Tobias Gerdesmeyer
Landrat des Landkreises Vechta

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	9
2	Rahmenanforderungen für die Nahverkehrsplanung	11
2.1	Gesetzliche Rahmenbedingungen	11
2.2	Planwerke der Landes- und Regionalplanung	13
2.3	Weitere verkehrliche Planungen auf Ebene des Bundes, des Landes und der Weser-Ems-Region	15
2.4	Nahverkehrsplanung benachbarter Aufgabenträger	19
2.5	Nahverkehrsrelevante Planungen der Städte und Gemeinden	20
3	Bestandsaufnahme	30
3.1	Raumstruktur und Siedlungsentwicklung	30
3.2	Bevölkerungsstruktur	31
3.3	Wirtschaftsstruktur und Pendlerverkehr	37
3.4	Bildungseinrichtungen und Schulverkehr	42
3.5	Versorgungs- und Erledigungsverkehr	44
3.6	Freizeiteinrichtungen und Freizeitverkehr	46
3.7	Mobilitäts- und Verkehrsstruktur	48
3.8	ÖPNV-Angebot	49
3.9	SPNV-Infrastruktur	60
3.10	ÖSPV-Infrastruktur	61
3.11	Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit	64
3.12	ÖPNV-Tarife und Vertrieb	65
3.13	ÖPNV-Nachfrage	68
3.14	ÖSPV-Organisationsstruktur	79
3.15	Finanzierung und Ausgaben	81
4	Entwicklungsziele und Strategische Leitlinien	83
4.1	Übergeordnetes Entwicklungsziel	83
4.2	Spezifische Entwicklungsziele	83
4.3	Strategische Leitlinien für die Umsetzung der Entwicklungsziele	86
5	Anforderungsprofil	88
5.1	Bedienstandards	88
5.2	Netzkonzeption	92
5.3	Erschließungsstandards	95
5.4	Verbindungsstandards	96
5.5	Platzangebot	98
5.6	Linienverknüpfung und Anschlusssicherung	98
5.7	Intermodalität	100
5.8	Pünktlichkeit & Zuverlässigkeit	102
5.9	Fahrzeuge	102
5.10	Haltestellen	105
5.11	Fahrgastinformation	111
5.12	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	115
5.13	Tarif	115
5.14	Vertrieb	117
5.15	Störungs- und Beschwerdemanagement	118
5.16	Qualitätsmanagement und Vertragscontrolling	119
5.17	Fahrpersonal	120

5.18	Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers	121
5.19	Linienbündelung	123
5.20	Verwendung der Mittel gemäß der § 7 Abs. 4 und 5 und §§ 7a und 7b NNVG	126
5.21	Abweichungen zur Inanspruchnahme von Förderungen.....	127
6	Mängel-Chancen-Analyse.....	128
6.1	Bedienqualität	128
6.2	Netzqualität.....	133
6.3	Erschließungsqualität	135
6.4	Verbindungsqualität	137
6.5	Platzangebot	139
6.6	Linienverknüpfung und Anschlusssicherung.....	140
6.7	Intermodalität	143
6.8	Pünktlichkeit & Zuverlässigkeit.....	144
6.9	Fahrzeuge.....	144
6.10	Haltestellen	145
6.11	Fahrgastinformation.....	146
6.12	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	148
6.13	Tarif	149
6.14	Vertrieb	150
6.15	Störungs- und Beschwerdemanagement	151
6.16	Fahrpersonal	151
6.17	Qualitätsmanagement und Vertragscontrolling	151
6.18	Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers.....	152
7	Massnahmenplan	154
7.1	Themenfeld A: Angebot	156
7.2	Themenfeld H: Haltestellen	167
7.3	Themenfeld T: Tarif & Vertrieb	169
7.4	Themenfeld I: Fahrgastinformation	172
7.5	Themenfeld M: Marketing.....	176
7.6	Themenfeld Q: Qualität.....	178
7.7	Themenfeld O: Organisation und Vergabe	182
8	Anlagen	187

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Liniennetz Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems, Auszug für den Landkreis Vechta. PTV Group, im Auftrag des Landkreises Cloppenburg.	18
Abbildung 2: Auszug aus: Änderungen und Berichtigungen des Flächennutzungsplan '80 - Neubekanntmachung (Übersicht über Änderungen im Zeitraum 1982 bis 2021). Quelle: Stadt Lohne.	24
Abbildung 3: Auszug aus dem Flächennutzungsplan 2040 der Stadt Vechta, Entwurfsversion Stand 09/2025 (zum Redaktionsschluss im Genehmigungsverfahren). Quelle: Stadt Vechta.	28
Abbildung 4: Bebauungsstruktur im Landkreis Vechta. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: OpenStreetMap (Stand: 12.06.2025); ALKIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.	31
Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Vechta. Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, vgl. https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik .	32
Abbildung 6: Bevölkerungsstruktur im Landkreis Vechta. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: ALKIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Zensus 2022/Statistische Ämter des Bundes und der Länder).	33
Abbildung 7: Vergleich Altersstruktur im Landkreis Vechta und Deutschland 2023 in Prozent. Quelle: Landkreis Vechta (vgl. https://www.landkreis-vechta.de/fileadmin/bilder/soziales-und-gesundheit/Jugendamt/Vechta_LK_Kita_2023_Bericht_m_Anhang_20230511.pdf S. 25; aufgerufen am 19.09.2025) und Landesamt für Statistik Niedersachsen (vgl. https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2023 ; aufgerufen am 19.09.2025)	34
Abbildung 8: Prozentualer Anteil der Altersklassen je Gemeinde im Landkreis Vechta 2023. Quelle: Landkreis Vechta und Landesamt für Statistik Niedersachsen (vgl. https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2023/ ; aufgerufen am 19.09.2025)	34
Abbildung 9: Bevölkerungsprognose Landkreis Vechta 2022-2042 in absoluten Zahlen. Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen: https://www.statistik.niedersachsen.de/startseite/datenangebote/lsn_online_datenbank/ (Stand 09.10.2025)	35
Abbildung 10: Prognose des Anteils der Altersklassen im Landkreis Vechta in den Jahren 2023, 2032 und 2042 in Prozent. Quelle: Landkreis Vechta und Landesamt für Statistik Niedersachsen (vgl. https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2023/ ; aufgerufen am 19.09.2025)	36
Abbildung 11: Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Vechta bei moderater Migration in absoluten Zahlen nach Altersgruppen. Quelle: Landkreis Vechta und Landesamt für Statistik Niedersachsen (vgl. https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2023/ ; aufgerufen am 19.09.2025)	36
Abbildung 12: Pendlerbeziehungen im Landkreis Vechta. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: ALKIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Bundesagentur für Arbeit (2025). Pendelbeziehungen unter 100 Personen werden nicht dargestellt.	38
Abbildung 13: Pendelbeziehungen im Landkreis Vechta und Umland. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: ALKIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Bundesagentur für Arbeit (2025). Pendelbeziehungen unter 100 Personen werden nicht dargestellt.	39
Abbildung 14: Beschäftigung und Pendlersaldi nach Gemeinden (2023) Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: ALKIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Bundesagentur für Arbeit (2025). Verbindungen unter 100 Personen werden nicht dargestellt.	41
Abbildung 15: Schulstandorte im Landkreis Vechta. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: AL-KIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Landkreis Vechta.	43
Abbildung 16: Gesundheitsstandorte im Landkreis Vechta. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: AL-KIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (Stand: 11.08.2025), OpenStreetMap (11.08.2025).	45
Abbildung 17: Gastronomiestandorte im Landkreis Vechta. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: AL-KIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, OpenStreetMap (11.08.2025). Keine Gewähr auf Vollständigkeit.	47

Abbildung 18: Modal Split des Landkreises Vechta nach Wegen. Quelle: Landkreis Vechta (2024): Präsentation der Ergebnisse der Haushaltsbefragung.	48
Abbildung 19: Anzahl Pkw je Haushalt im Landkreis Vechta. Quelle: Landkreis Vechta (2024): Präsentation der Ergebnisse der Haushaltsbefragung.	49
Abbildung 20: Liniennetzplan StadtBus Vechta. Quelle: Wilmering Asset Management GmbH & Co. KG (vgl. https://wilmering-bewegt.de/linien/streckenkarte/ ; abgerufen am 19.09.2025)	52
Abbildung 21: Liniennetz Moobil+, Stand 2026. Quelle: Landkreise Cloppenburg und Vechta (vgl. https://www.Moobilplus.de/fahrplan/netzplanfahrplaene/ ; aufgerufen am 03.03.2026)	54
Abbildung 22: Jährliche Fahrgastzahlen der Moobil+-Rufbusse im Landkreis Vechta seit 2013. Quelle: Landkreis Vechta.	69
Abbildung 23: Monatliche Fahrgastzahlen der Moobil+-Rufbusse im Landkreis Vechta im Zeitraum November 2023 bis Oktober 2024. Quelle: Landkreis Vechta	69
Abbildung 24: Entwicklung der Zahl der registrierten Kunden in Moobil+ seit Dezember 2022. Quelle: Landkreis Vechta	70
Abbildung 25: Monatliche Fahrgastzahlen der Moobil+-Rufbusse je Linie im Landkreis Vechta im Zeitraum November 2023 bis Oktober 2024. Quelle: Landkreis Vechta	71
Abbildung 26: Fahrgäste je Moobil+-Rufbuslinie im Landkreis Vechta im Jahr 2024. Quelle: Landkreis Vechta	72
Abbildung 27: Besetzung je Fahrt auf den Moobil+-Linien im Jahr 2024. Quelle: Landkreis Vechta	73
Abbildung 28: Entwicklung der Besetzung je Moobil+-Rufbuslinie im Zeitraum November 2023 bis Oktober 2024. Quelle: Landkreis Vechta	74
Abbildung 29: Einstiegszahlen Moobil+-Rufbuslinien im Tagesverlauf; Stichproben vom 03.02. bis 07.02.2025, 03.03. bis 07.03.2025 und 31.03. bis 04.04.2025	75
Abbildung 30: Tagesdurchschnittliche Fahrgastzahlen der Linie OM1 je Monat. Stand: August 2025. Quelle: Landkreis Cloppenburg.	75
Abbildung 31: Quelle: Summe der Ein- und Aussteiger an einer Station an einem durchschnittlichen Verkehrstag, RB 58 Bremen – Vechta (Montag-Sonntag). Quelle: LNVG 2025	76
Abbildung 32: Quelle: LNVG 2025	76
Abbildung 33: Ein- und Aussteiger der RB 58 am Bf. Vechta Mo-Do. Quelle: LNVG	77
Abbildung 34: Ein- und Aussteiger der RB 58 am Bf. Vechta an Freitagen. Quelle: LNVG	77
Abbildung 35: Ein- und Aussteiger der RB 58 am Bf. Vechta an Samstagen. Quelle: LNVG	78
Abbildung 36: Ein- und Aussteiger der RB 58 am Bf. Vechta an Sonntagen. Quelle: LNVG	78
Abbildung 37: Derzeitige Organisationsstruktur des ÖSPV im Landkreis Vechta. *Gegenseitige Anerkennung von Stadtbus- und VGV-Tarif im Stadtbusnetz bzw. VGV-Tarifzone 600. Erstellung: Interlink GmbH.	80
Abbildung 38: Netzkonzeption. Eigene Abbildung.	94

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fahrtenangebot SPNV (Fahrplan 2025)	50
Tabelle 2: Landesbedeutsame Buslinien im Landkreis Vechta (2025)	51
Tabelle 3: Linien des StadtBus Vechta (2025).	53
Tabelle 4: Übersicht Linien Rufbussystem Moobil+, Fahrplan 2025.	55
Tabelle 5: Linien der VGV. Fahrplan 2025	59
Tabelle 6: Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise. Fahrplan 2025	60
Tabelle 7: Bushaltestellen mit wichtiger Umsteigefunktion im LK Vechta, ohne Knotenpunkte der Schülerbeförderung	62
Tabelle 8: Tarifsysteme und Tarifliche Kooperationen im Landkreis Vechta	65
Tabelle 9: Bedienstandards	89
Tabelle 10: Hauptverkehrs-, Nebenverkehrs-, und Schwachverkehrszeit	89
Tabelle 11: Haltestelleneinzugsbereiche	96
Tabelle 12: Haltestellenkategorien	106
Tabelle 13: Empfohlene Zusatzausstattungen je Haltestellenkategorien.	110
Tabelle 14: Angestrebte Vertriebswege je Ticketart	117
Tabelle 15: Linien des Linienbündels Nord	123
Tabelle 16: Linien des Linienbündels Mitte	124
Tabelle 17: Linien des Linienbündels Süd	124
Tabelle 18: Linien des Linienbündels Stadtbus Vechta	125
Tabelle 19: Bündelfreie Linien	125
Tabelle 20: Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise	126
Tabelle 21: Bedienqualität Netzebene 1a	128
Tabelle 22: Bedienqualität Netzebene 1b	129
Tabelle 23: Bedienqualität Netzebene 1c	130
Tabelle 24: Bedienqualität Netzebene 2a	131
Tabelle 25: Bedienqualität Netzebene 2b	132
Tabelle 26: Bedienqualität Netzebene 3	132
Tabelle 27: Analyse der Verbindungsqualität gemäß den in Kapitel 5.4.1 definierten Parameter.	138
Tabelle 28: Besetzung, Fahrzeugkapazität und Besetzungsgrade von Moobil+-Rufbuslinien (Netzebenen 1b und 2a).	139
Tabelle 29: Maßnahmenübersicht (unverbindlich)	155

1 EINLEITUNG

Der Nahverkehrsplan (NVP) stellt die wesentliche strategische Grundlage für die Entwicklung des Nahverkehrs dar. Er wird durch den Landkreis Vechta als für den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in seinem Gebiet zuständigen Aufgabenträger erstellt. Der NVP gewährleistet nicht nur eine politische Absichtserklärung, sondern ist auch ein wichtiges vorbereitendes Vergabeinstrument. Dies ist insbesondere im Kontext von eigenwirtschaftlichen Verkehren der Fall, da die Vorgaben des Dokuments bei deren Vergabe durch die Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen sind. Zudem verhilft der Nahverkehrsplan durch seine formelle Verankerung, Anforderungen der Kreispolitik an andere politische Ebenen mit entsprechendem Gewicht zu versehen. Auch dient er für untere Verwaltungsebenen, hier insbesondere die Straßenbaulastträger und Verkehrsunternehmen, als priorisierendes und orientierendes Instrument. Dies ist insbesondere im Zusammenhang mit der gesetzlich zugeschriebenen Relevanz des Dokuments im Hinblick auf die Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im Nahverkehr der Fall.

Die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt in der Verantwortung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) als Aufgabenträger. Da der Schienenverkehr im Landkreis ein wesentliches Element des Nahverkehrs ist, werden Aussagen und Kenndaten des SPNV-Angebots nachrichtlich aufgeführt, um so das Gesamtangebot darstellen zu können.

Der im Jahre 2008 erstmals verabschiedete NVP schuf die Grundlage für die Einführung des Moobil+-Systems 2013 und stellte damit einen qualitativen Quantensprung im Nahverkehr des Landkreises dar. Das Moobil+-System stellt heute als flächendeckendes Netz mit durch Bedarfshaltestellen optimierter Flächenwirkung einen Grundpfeiler der Daseinsvorsorge in allen Gemeinden des Landkreises dar. Es wurde seit Einführung stetig weiterentwickelt. Eine strategische Grundlage für diese Weiterentwicklung war der Nahverkehrsplan 2016, mit dem erstmals ein qualifiziertes Anforderungsprofil definiert und umfassend Maßnahmen konzipiert wurden. Dazu zählte insbesondere die Ergänzung des Moobil+-Netzes um starke Hauptlinien im Rang landesbedeutsamer Buslinien (LBB), die mit den Linien OM1 und OM2 verwirklicht wurden. Mit der Fortschreibung 2025 wurden weitere Akzente gesetzt.

Mit der nun vorliegenden Neuschreibung für den Zeitraum 2026 bis 2031 wird ein neuer Meilenstein für die Entwicklung des Nahverkehrs im Landkreis Vechta erreicht. Es werden grundlegende Ziele und Schwerpunkte für die Entwicklung des Nahverkehrs definiert. Der NVP 2026 gibt damit nicht nur die Entwicklungsrichtung im Gültigkeitszeitraum vor, er trifft auch wesentliche strategische Weichenstellungen für nachfolgende Zeiträume. Dies ist insbesondere unter dem Aspekt der budgetären Lage zu sehen, die auch im Landkreis Vechta in absehbarer Zeit angespannt ist. Die in diesem Dokument vorgesehenen Maßnahmen, mit denen das Anforderungsprofil erfüllt werden soll, stehen damit insgesamt unter dem Vorbehalt der Finanzierung und der internen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers. Somit setzt der Nahverkehrsplan eine klare strategische Ausrichtung, zu deren Realisierung in den folgenden Jahren intensive Bemühungen auf Seiten des Landkreises, aber auch der Städte und Gemeinden, des Landes und des Bundes erforderlich sind.

Im Einzelnen gliedert sich der NVP 2026 in folgende Kapitel:

- Kapitel 2: Rahmenanforderungen für die Nahverkehrsplanung
 - In diesem Kapitel werden die wesentlichen gesetzlichen, planerischen und organisatorischen Rahmen für die Angebotsplanung dargestellt.

- Kapitel 3: Bestandsaufnahme
 - Die Bestandsaufnahme stellt die strukturellen Grundlagen im Hinblick auf Raum, Bevölkerung, Wirtschaft, Mobilität, Bildung, Versorgung und Freizeit dar. Weiterhin werden die Bestandsstrukturen des Nahverkehrs beschrieben.
- Kapitel 4: Entwicklungsziele und Strategische Leitlinien
 - Dieses Kapitel legt die grundlegende inhaltliche Ausrichtung der Nahverkehrsplanung für die kommenden Jahre fest.
- Kapitel 5: Anforderungsprofil
 - Die abstrakten Entwicklungsziele des vorangegangenen Kapitels werden hier operationalisiert. Es werden konkrete und messbare Standards für den Nahverkehr definiert.
- Kapitel 6: Mängel-Chancen-Analyse
 - In der Mängel-Chancen-Analyse wird der Bestandszustand im Nahverkehr im Hinblick auf die Erfüllung des Anforderungsprofils analysiert.
- Kapitel 7: Maßnahmenplan
 - Die hier dargestellten Maßnahmen dienen dazu, die in der Mängel-Chancen-Analyse erhobenen Defizite zu beseitigen und damit das Anforderungsprofil zu erfüllen. Sie stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierung und der Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers.

Darüber hinaus werden in den Anlagen wesentliche Rahmenbedingungen dargestellt. Dazu zählen:

1. Dokumentation des Anhörungs- und Beteiligungsverfahrens
2. Haltestellenliste mit Kategorisierung
3. Analyse Erschließungsqualität
4. Analyse Verbindungsqualität
5. Karte Bevölkerungsstruktur
6. Konzept Aufgabenträgerorganisation

2 RAHMENANFORDERUNGEN FÜR DIE NAHVERKEHRSPLANUNG

2.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen

2.1.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Gemäß § 8 Absatz 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 § 8 Absatz 3 PBefG

- bildet der Nahverkehrsplan den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs
- 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.

2.1.2 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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.

Gemäß § 2 Absatz 4 und § 5 Absatz 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 Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen sind die besonderen Bedürfnisse 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
- 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.

2.1.3 EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370)

Die EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bildet den zentralen Rechtsrahmen für die Organisation und Finanzierung öffentlicher Verkehrsdienstleistungen. Sie findet Anwendung, sobald eine zuständige Behörde im öffentlichen Interesse Verkehrsleistungen bestellt und dafür einem Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen oder Ausschließlichkeitsrechte gewährt. Außerdem regelt die VO 1370/2007 die Möglichkeit, bestimmte Höchsttarife im Rahmen allgemeiner Vorschriften vorzugeben. Für die Erstellung von Nahverkehrsplänen ist besonders bedeutsam, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge und allgemeine Vorschriften stets mit den in einem ÖPNV-Strategiepapier (dem Nahverkehrsplan) festgelegten politischen Zielen in Einklang stehen sollten. Zudem verlangt die Verordnung eine klare Definition der vom Verkehrsunternehmen zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie des betroffenen Bedienungsgebiets. Ebenso müssen die Kriterien zur Berechnung von Ausgleichszahlungen, die Aufteilung von Kosten und Einnahmen sowie eventuelle Ausschließlichkeitsrechte klar geregelt sein. Die VO 1370/2007 legt den beihilfenrechtlichen Rahmen fest, innerhalb dessen Ausgleichsleistungen gezahlt werden dürfen. Auch qualitative Anforderungen an die erbrachten Leistungen sind verbindlich festzuhalten. Darüber hinaus verpflichtet die Verordnung die Aufgabenträger zu regelmäßiger Berichterstattung: Jährlich ist ein Bericht über bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge, deren Laufzeit, finanzielle Leistungen, beteiligte Unternehmen und übergeordnete ÖPNV-Ziele zu veröffentlichen. Öffentliche Aufträge im Busverkehr dürfen dabei grundsätzlich höchstens zehn Jahre laufen und sind im Grundsatz im Wettbewerb zu vergeben, sofern nicht die von der VO 1370/2007 vorgesehenen Möglichkeiten der Direktvergabe (einschließlich Inhouse-Vergaben nach allgemeinem Vergaberecht / § 108 GWB) erfüllt werden.

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.

2.1.4 Regelungen des allgemeinen Vergaberechts (insb. Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen – GWB)

Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Straßenpersonenverkehr, die nicht als Dienstleistungskonzession gestaltet sind (vgl. § 105 Abs. 1 Nr. 2 GWB; wesentlich für die Dienstleistungskonzession im ÖPNV ist insbesondere die Übernahme des Einnahmenrisikos durch das Verkehrsunternehmen), unterliegen nicht dem Sondervergaberegime der VO 1370/2007. Diese Aufträge sind nach den allgemeinen Vorschriften des Vergaberechts zu vergeben, insbesondere nach dem GWB sowie der darauf beruhenden Vergabeverordnung. Maßgeblich sind dabei die Grundsätze des Wettbewerbs, der Transparenz, der Gleichbehandlung und der Nichtdiskriminierung. Aufträge sind grundsätzlich europaweit auszuschreiben, sofern die EU-Schwellenwerte erreicht werden.

2.1.5 Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge

Dieses Bundesgesetz setzt die EU-Richtlinie 2019/1161 „Clean-Vehicles-Directive“ in nationales Recht um. Das Gesetz sieht Quoten für die Beschaffung von Fahrzeugen im Öffentlichen Personenverkehr durch die Öffentliche Hand vor, wobei die Quoten auch auf Fahrzeuge anzuwenden sind, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch private Betreiber eingesetzt werden. Demnach müssen im Zeitraum von 2026 bis 2030 beschaffte Fahrzeuge zu 65 % sauber sein². Die Hälfte dieser sauberen Fahrzeuge muss zudem lokal emissionsfrei³ sein. Grundsätzlich sind große Linienbusse mit mehr als acht Fahrgastplätzen und einem zulässigen Gesamtgewicht von über fünf Tonnen von den Anforderungen ausgenommen. Diese Ausnahme gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, die speziell für den Stadt- und Nahverkehr konstruiert sind, also Busse mit Stehplätzen und einer Bauweise, die häufiges Ein- und Aussteigen ermöglichen. Ebenso sind kleinere Stadtbusse betroffen, die sowohl Sitz- als auch Stehplätze aufweisen. Damit fallen insbesondere die im kommunalen Linienverkehr eingesetzten Busse unter die Verpflichtungen des Gesetzes zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge.

2.2 Planwerke der Landes- und Regionalplanung

2.2.1 Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) 2022

Wesentliche Grundlage der Raumordnung in Niedersachsen ist das Landesraumordnungsprogramm des Landes, das zuletzt 2022 geändert wurde. Für den Landkreis Vechta unmittelbar relevant sind dabei die Definition der Städte Lohne und Vechta als Mittelzentren. Weitere Mittelzentren im Umfeld des Landkreises sind Cloppenburg, Wildeshausen, Diepholz, Bramsche und Quakenbrück. Für den Landkreis Vechta relevante Oberzentren sind Bremen, Osnabrück und Oldenburg.

Zentrale Aussagen zum öffentlichen Personennahverkehr enthält Kapitel 4.1.2., Absatz 7:

„Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Be-

² Saubere Fahrzeuge umfassen auch Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben bzw. Kraftstoffen, bspw. Biokraftstoffe, Flüssiggas, Hybridfahrzeuge.

³ Lokal emissionsfreie Fahrzeuge umfassen batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge sowie mit wasserstoff betankte Fahrzeuge mit Brennstoffzellen-Antrieb.

dienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind."

Absatz 9 führt weiterhin aus, dass Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden soll.

Zudem ist Kapitel 4.1.2, Absatz 6, zweiter Satz, zu erwähnen, nach dem für die Eisenbahnstrecke Delmenhorst – Hesepe die Voraussetzungen für eine Elektrifizierung zu schaffen und bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen sind.

Nach Kapitel 2.1, Absatz 2 „sollen Siedlungsstrukturen gesichert und entwickelt werden, 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.“

Eine weitere Aussage mit Nahverkehrsrelevanz findet sich in Kapitel 2.3, Absatz 5, nach der neue Einzelhandelsgroßprojekte nur innerhalb der städtebaulich integrierten Lagen zulässig und in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs einzubinden sind. Weiterhin sollen gemäß Absatz 10, Satz 3 auch Standorte mit herausgehobener Bedeutung für die Nahversorgung in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs eingebunden sein.

Aktuell befindet sich eine Neufassung des LROP in Erarbeitung. Die zum Veröffentlichungszeitpunkt veröffentlichte Fassung (Stand März 2025) erwähnt dabei keine Elektrifizierung mehr für die Bahnstrecke Delmenhorst – Hesepe; stattdessen sollen lediglich die Voraussetzungen für ein klimaneutrales Fahren geschaffen werden. Darüber hinaus sieht der Entwurfsstand keine wesentlichen Änderungen für den Nahverkehr im Landkreis Vechta im Vergleich zur bislang gültigen Fassung vor.

2.2.2 Regionales Raumordnungsprogramm 2021 für den Landkreis Vechta (RROP)

Das Regionale Raumordnungsprogramm 2021 enthält in Kapitel 4.1.2, Absatz 1, folgende Abschnitte mit unmittelbarer Nahverkehrsrelevanz:

„Die Mobilitätsangebote des Schienenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs sollen aufeinander abgestimmt und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Die Anbindung der Zentralen Orte des Landkreises Vechta an die Zentralen Orte der Nachbarlandkreise soll durch Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sichergestellt werden.

Der Zentrale Omnibus-Bahnhof Damme soll bedarfsgerecht verbessert werden. In der Stadt Dinklage und den Gemeinden Bakum und Visbek soll ein Verknüpfungspunkt für intermodale Verkehrsketten angestrebt werden."

Weiterhin werden gem. Absatz 2, Satz 1, bzw. der zeichnerischen Darstellung Park & Ride sowie Bike & Ride-Anlagen an allen Bahnhöfen und Haltestellen sowie, darüber hinaus, am ZOB Damme sowie in Bakum, Dinklage und Visbek als entsprechende Vorranggebiete festgelegt.

Darüber hinaus besagen Sätze 2 bis 4:

„Die Park and Ride - Anlagen und die Bike and Ride - Anlagen sind bedarfsgerecht auszubauen.

An allen Bahnhöfen und Haltepunkten der Bahnstrecke Delmenhorst – Hesepe, am Zentralen Omnibus-Bahnhof Damme und in Bakum, Dinklage und Visbek sollen bedarfsgerecht Ladestationen für Elektrofahrzeuge installiert werden.

Im Landkreis Vechta sollen durch die Verknüpfung des Bussystems mit anderen Verkehrsträgern intermodale Verkehrsketten ausgebaut werden.“

Außerdem setzt das RROP mit der Festlegung von Vorbehaltsgebieten Straße wesentliche Grundsätze des Straßenbaus im Landkreis. Dabei sind folgende Neu- und Ausbauten vorgesehen:

- Neubau Ortsumgehung Damme
 - Östliche Umgehungsstraße des zentralen Siedlungsbereichs zwischen L80 im Süden und L846 im Norden
- Neubau Ortsumgehung Lohne
 - Nordwestliche Umgehungsstraße des zentralen Siedlungsbereichs zwischen L845 im Westen und L846 im Nordosten
- Neubau Ortsumgehung Visbek
 - Nordwestliche Umgehungsstraße des zentralen Siedlungsbereichs zwischen L873 und L880
- Bedarfsgerechter Ausbau der Ortsumgehungen Bakum, Dinklage, Holdorf und Neuenkirchen sowie dem Ortsteil Vörden (zwischen L76 und L846) wie auch der Landesstraße L 846 zwischen Vechta und Damme
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 69 (Ortsumgehung Vechta – Anschlussstelle Cloppenburg), L843 (B69 – Anschlussstelle Vechta) und L845 (Lohne – Anschlussstelle Lohne/Dinklage)

2.3 Weitere verkehrliche Planungen auf Ebene des Bundes, des Landes und der Weser-Ems-Region

Neben den aufgeführten Planwerken der Landes- und Regionalplanung bestehen für den Landkreis Vechta weitere Planungen mit Nahverkehrsrelevanz.

2.3.1 Bundesverkehrswegeplan 2030

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (Planungsstand 2016) sieht folgende Straßenausbauvorhaben mit Nahverkehrsrelevanz (abseits der Autobahnen) im Landkreis Vechta vor:

- Bau Nordumgehung Steinfeld (B214; Dringlichkeit: Weiterer Bedarf)

Schienausbauvorhaben im Landkreis Vechta sieht der BVWP nicht vor.

2.3.2 Deutschlandtakt (3. Gutachterentwurf)

Der aktuelle dritte Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt sieht für den SPNV im Landkreis Vechta (Bahnstrecke Delmenhorst – Hesepe) keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich Fahrzeiten und Taktangebot vor.

2.3.3 SPNV-Konzept 2030+ und 2040+

Das SPNV-Konzept der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) sieht für die im Landkreis Vechta verkehrende Regionalbahnlinie 58 im Zeitraum 2030+ (2030er Jahre) folgende Maßnahmen vor⁴:

- Ausweitung in Tagesrandlage
- Beschleunigung gem. Zielkonzept Weser-Ems
- Ganztägiger Halbstundentakt Delmenhorst – Vechta – Lohne
- Elektrifizierung und Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit im Abschnitt Hesepe – Oldenburg
- Ausbau Delmenhorst – Vechta – Lohne – Hesepe für höhere Geschwindigkeiten und Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung
- Einsatz von Akku-Fahrzeugen

Im Zeitraum 2040+ (2040er Jahre) ist der Ausbau des Knotens Osnabrück vorgesehen, durch den die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Strecke weiter gesteigert werden soll.

Das Konzept soll die Prioritätensetzung für Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen in den nächsten Jahren setzen. Die Umsetzung ist insbesondere auf Infrastrukturseite von Bundesfinanzierungen abhängig.

2.3.4 Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems

Das Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems (SBGN) ist eine Konzeptstudie im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft der Landkreise und kreisfreien Städte in der Region Weser-Ems (AG Weser-Ems). Die Letztfassung der Konzeptstudie stammt aus dem Jahr 2023 (dritte Skizze). Sie soll als übergeordnete Grundlage für die weitere Entwicklung des regionalen ÖSPV in der Weser-Ems-Region dienen. Im Kern sieht die Studie ein Netzwerk primärer Busrouten vor, die an wichtige regionale Bahn-Knotenpunkte angebunden sind. Diese Buslinien sollen hohe Qualitätsstandards erfüllen, darunter ein täglicher ganztägiger Stundentakt (reduzierter Bedienstandard für Linien mit geringerer Nachfrage gemäß Potenzialabschätzung), Barrierefreiheit, WLAN an Bord und Echtzeit-Informationen für Fahrgäste. Ein zentrales Ziel ist zudem, eine durchgehende Nutzung von Bus- und Bahnangeboten mit einem einzigen, integrierten Ticket zu ermöglichen. Außerdem beinhaltet die Studie eine Strategie zur schrittweisen Realisierung der überwiegend landkreisübergreifenden Linien im SBGN.

Folgende Orte des SBGN wurden als Netzknoten definiert⁵:

- Vechta (Mittelzentrum)
- Lohne (Mittelzentrum)
- Damme (Ort mit regional hohem Pendleraufkommen)
- Visbek (Ort mit regional hohem Pendleraufkommen)
- Niedersachsenpark (überwiegend im Landkreis Osnabrück; Ort mit regional hohem Pendleraufkommen)

Das SBGN sieht folgende, für den Landkreis Vechta relevante Linien vor⁶:

⁴ Vgl. SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ (2024); Liniensteckbrief RB 58

⁵ Vgl. Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems (2023), S. 45f.

⁶ Vgl. Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems (2023), Anhang 15

- RB58, Bremen – Vechta – Lohne – Oldenburg
 - Entspricht dem Bestand (keine weitere Betrachtung im Rahmen der Studie)
- G2, Vechta – Diepholz
 - vorgesehener Mindestbedienstandard:
 - Mo-Fr von 6-23 Uhr im 60-Min-Takt
 - Samstag von 7-22 Uhr im 60-Min-Takt
 - Sonntag von 8-22 Uhr im 60-Min-Takt
 - prognostizierte Linienbeförderungsfälle pro Werktag: 735-759 (hohes Potenzial)⁷
 - im Bestand umgesetzt als Linie OM2
- G3, Vechta – Holtrup – Visbek
 - dient der Anbindung von Visbek an den SPNV (Ort mit hohem Pendleraufkommen)
 - kein final festgelegter Mindestbedienstandard, reduzierter Bedienstandard ev. möglich:
 - Mo-Fr von 6 bis 20 Uhr im 60-Min-Takt
 - Samstag von 7 bis 20 Uhr im 120-Min-Takt
 - Sonntag von 8 bis 20 Uhr im 120-Min-Takt
 - prognostizierte Linienbeförderungsfälle pro Werktag: 1.155-1.191 (hohes Potenzial)
 - möglicherweise förderfähig als landesbedeutsame Buslinie
 - noch nicht umgesetzt, entspricht in Teilen der Moobil+-Rufbuslinie 697
- G5, Vechta – Ecopark – Cloppenburg
 - vorgesehener Mindestbedienstandard:
 - Mo-Fr von 6 bis 23 Uhr im 60-Min-Takt
 - Samstag von 7 bis 22 Uhr im 60-Min-Takt
 - Sonntag von 8 bis 22 Uhr im 60-Min-Takt
 - Prognostizierte Linienbeförderungsfälle pro Werktag: 687-710
 - im Bestand umgesetzt als Linie OM1
- 620, Damme – Neuenkirchen – Rieste – Bramsche
 - dient der Anbindung von Damme und dem Niedersachsenpark (Orten mit hohem Pendleraufkommen) an den SPNV
 - vorgesehener Mindestbedienstandard:
 - Mo-Fr von 6 bis 23 Uhr im 60-Min-Takt
 - Samstag von 7 bis 22 Uhr im 60-Min-Takt
 - Sonntag von 8 bis 22 Uhr im 60-Min-Takt
 - prognostizierte Linienbeförderungsfälle pro Werktag: 289-299 (mittleres Potenzial)
 - voraussichtlich nicht als Landesbedeutsame Buslinie förderfähig
 - noch nicht umgesetzt, bestehende Linie 620 dient nur dem Schulverkehr im Abschnitt Neuenkirchen – Damme

Die für noch umzusetzende Linien dargestellten prognostizierten Linienbeförderungsfälle geben dabei eine Spannweite an.

Zur weiteren Optimierung und Erhöhung des Fahrgastpotenzials wird in der Studie (exemplarisch) die Errichtung von Bike & Ride-Anlagen an ausgewählten Standorten vorgeschlagen. Für den Landkreis Vechta sind dies ca. 25 B+R-Stellplätzen an der Haltestelle Damme, ZOB.

⁷ Spannweite der prognostizierten Linienbeförderungsfälle beinhaltet mögliche Optimierungspotenziale durch zusätzliche B+R/P+R-Anlagen sowie den Beibehalt des Deutschlandtickets (Preisniveau 49€)

2.4 Nahverkehrsplanung benachbarter Aufgabenträger

2.4.1 Landkreis Cloppenburg

Der zum Redaktionsschluss gültige Nahverkehrsplan des Landkreises Cloppenburg stammt aus dem Jahr 2024. Im bestehenden NVP sind insbesondere folgende Ziele und Leitlinien hervorzuheben:

- Z8: Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vechta
- L21: Einheitliches Tarifsystem mit Landkreis Vechta; gem. Stellungnahme des Landkreises Cloppenburgs wird dieses Ziel ohne gutachterliche Betrachtung und Auswertung nicht verfolgt.

Im Nahverkehrsplan 2024 sind weiterhin folgende Maßnahmen mit unmittelbarem inhaltlichem Zusammenhang zum Landkreis Vechta enthalten:

- M27: Identifikation gemeinsamer ÖPNV-Themen mit Landkreis Vechta
- M28: Entwicklung Organisations- und Entscheidungsstrukturen für intensive Zusammenarbeit mit Landkreis Vechta (bspw. gemeinsame ÖPNV-Organisationseinheit); gem. Stellungnahme des Landkreises Cloppenburg ist hinsichtlich der Verwirklichung noch keine abschließende Entscheidung getroffen worden.

Neben diesen Zielen und Maßnahmen hinsichtlich der Zusammenarbeit der beiden Landkreise bestehen mehrere Maßnahmen, bei denen eine Kooperation mit dem Landkreis Vechta denkbar erscheint. Dies sind insbesondere:

- PA-3: Zusammenarbeit mit allen für den ÖPNV relevanten Stellen (u.A. dem Landkreis Vechta)
- PA-6-4: kontinuierliche Verbesserungen Buchungs- und Dispositionssystem (gem. Stellungnahme des Landkreises Cloppenburg plant dieser die Erneuerung des Systems und begrüßt die weitere Kooperation mit dem Landkreis Vechta)
- M16: Weiterentwicklung Mobilitätsplattform für weitere Mobilitätsangebote
- M22: Optimierung der Prozesse zur Organisation des Schulverkehrs im ÖPNV (Bestrebung einer Kooperation mit dem Landkreis Vechta hinsichtlich der eingesetzten Software); gem. Stellungnahme des Landkreises Cloppenburg ist eine Kooperation derzeit nicht zu erwarten.
- M39: Systematische Erfolgskontrolle der landesbedeutsamen Linie OM1
- M48: Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebsformen
- M49: Periodische Auswertung Moobil+-Entwicklung hinsichtlich Verbesserungsmöglichkeiten durch Marketing
- M50: Marketingbegleitung bei Einführung der landesbedeutsamen Buslinie OM1
- M74: Prüfung der Einführung des Moobil+-Taxi-Angebots, bzgl. einer Übereinkunft mit dem Landkreis Vechta hinsichtlich der Aufteilung der Entwicklungskosten und der Kosten zur gemeinsamen Nutzung der neuen Mobilitätsplattform (Moobil+- App; App für die Taxi-Unternehmen); gem. Stellungnahme des Landkreises Cloppenburg ist die Entwicklung des Moobil+-Taxis derzeit nicht absehbar.

Darüber hinaus gibt es weitere Inhalte des Nahverkehrsplans des Landkreises Cloppenburg, hinsichtlich derer eine Kooperation mit dem Landkreis Vechta aufgrund der strukturellen Gemeinsamkeiten und des gemeinsamen Betriebs des Moobil+-Systems sinnvoll ist und in weiten Teilen auch umgesetzt wird.

2.4.2 Landkreis und Stadt Osnabrück

Im zum Redaktionsschluss gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises Osnabrück für den Zeitraum 01.01.2026 – 31.12.2030 werden folgende ÖPNV-bedeutsame Korridore mit identifiziert, die auch den Landkreis Vechta betreffen:

- Korridor Fürstenau – Berge – Quakenbrück – (Dinklage – Lohne) als Korridor 4. Ordnung
- Korridor Osnabrück – Waldenhorst – Bramsche – (Damme) als Korridor 1. Ordnung

Weiterhin werden die Relationen Quakenbrück – Lohne sowie Bohmte - Damme als weitere zu berücksichtigende ÖPNV-Relation benannt.

Basierend auf den festgelegten Korridoren soll in den Folgejahren das Linienangebot im Landkreis weiterentwickelt werden.

Weiterhin unterstützen Landkreis und Stadt Osnabrück die Einführung eines 30-Minuten-Taktes auf der SPNV-Linie RB 58.

2.4.3 Zweckverband Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (ZVBN; Landkreise Diepholz und Oldenburg)

Die zum Redaktionsschluss gültige Fassung des Nahverkehrsplans des ZVBN bezieht sich auf den Zeitraum 2023 bis 2027. In diesem Dokument finden sich folgende Inhalte mit inhaltlicher Relevanz für den Nahverkehr im Landkreis Vechta:

- Unterstützung der verbesserten Anbindung des Landkreises Vechta an den Nah- und Fernverkehr in Diepholz (Anm.: Umgesetzt mit der Linie OM2)
- Unterstützung der Verdichtung der Linie RB58 (Bremen – Vechta – Osnabrück) in den Hauptverkehrszeiten

2.5 Nahverkehrsrelevante Planungen der Städte und Gemeinden

2.5.1 Gemeinde Bakum

Verkehrskonzept Bakum (2013)

Laut Verkehrskonzept Bakum sind vor allem Maßnahmen im Bereich des Rad- und Fußverkehrs zu fokussieren, insbesondere hinsichtlich der Wegeführung und der Straßenquerungen. Darüber hinaus wird langfristig die Errichtung einer Ortsumgehung untersucht, wozu jedoch das Konzept noch keine Vorzugsvariante oder konkrete Zeitpläne benennt. Es gibt Variantenuntersuchungen für eine Nord-, Ost-, Süd- oder Westumgehung mit entsprechenden Verkehrsmengenprognosen.

Darüber hinaus werden unter anderem folgende Maßnahmen näher untersucht

- Umwidmung gemeinsamer Geh- und Radwege in Gehwege mit „Radfahrer frei“.
- Verbesserung/Verlagerung der Querungsstelle über die Büscheler Straße im Bereich Harmer Straße/ Am Tegelkamp
- Ggf. stärkere Verschwenkung der Fahrstreifen im Bereich der Baumtore (möglicherweise für den ÖPNV relevant)

Laut Verkehrskonzept soll außerdem innerorts, wo noch nicht erfolgt, eine beidseitige Bebauung durch die Ausweisung neuer Wohngebiete erfolgen.

Flächennutzungsplan Bakum⁸

In Bakum sind weitere Wohnbebauungen auf dem Feld südöstlich der Gethsemanekirche zwischen der Straße Install und dem Siedlungsrand Beurener Straße, kleinräumig an der Abzweigung der Straße Install an der Schledehausener Straße und ebenfalls kleinräumig westlich der Straße Pastors Busch und östlich und südlich der Tierärztlichen Hochschule an der Büscheler Straße geplant. Eine zusätzliche Wohnbebauung im südlichen Verlauf der Mozartstraße ist bereits im Bau. In Schledehausen ist zudem Wohnbebauung im Dreieck zwischen den Straßen Alter Schulweg, Schledehausener Str. und Wilhelmshöhe geplant.

Dazu kommen geplante Mischbebauungen nördlich der Straße Install, sowie, gemeinsam mit einem geplanten Gewerbegebiet auf der Fläche südlich des Verbrauchermarkts zwischen den Straßen Sütholter Str. und L 842.

Große unbebaute gewerbliche Bauflächen sind außerdem im südlichen Verlauf der Harmer Straße zwischen A1 und der Harmer Straße, im Umfeld der Anschlussstelle „64 Vechta“ sowie entlang der L 843 und südöstlich der Anschlussstelle zwischen Bakumer Str. bzw. Carumer Str. und dem Fladderkanal ausgewiesen. Eine weitere kleinere gewerbliche Baufläche ist im Ortsteil Lüsche südöstlich der L 843 und der Abzweigung der Straße „Zum Bent“, sowie zwischen und nördlich der Firmenanlagen der Fa. Suding ausgewiesen.

2.5.2 Stadt Damme

Verkehrsentwicklungsplans mit integriertem Mobilitätskonzept der Stadt Damme (2019)

Im Verkehrsentwicklungsplan mit integriertem Mobilitätskonzept⁹ werden folgende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr empfohlen:

- Ortsumgehung im Osten des zentralen Siedlungsbereichs (Entlastungsstraße Ost, entspricht dem RROP des Landkreises)
- Verbindung zwischen Lindenstraße und Westring (Entlastungsstraße West)
- Verkehrsberuhigung der Innenstadt (Aufpflasterungen, evtl. Begegnungszone)

Es werden folgende Maßnahmen im Bereich des ÖPNV empfohlen, wobei bei beiden mittel- bis langfristige Prioritäten gesetzt werden:

- Umbau ZOB
 - Detaillierte Ausführungen zum ZOB Damme inkl. Berücksichtigung zweier Umbauvarianten (Variante 1: Barrierefreier Ausbau in Bestandsstruktur; Variante 2: Gestaltung als Inselhaltestelle); Empfehlung zur weiteren Vertiefung der Planungen und integrierte Betrachtung mit Bau der westlichen Entlastungsstraße und Krankenhausumfeld. Empfehlung zur Prüfung der Verfügbarkeit östlich anschließender Flächen zur Erhöhung des Umgestaltungspotenzials
- Ausbau barrierefreier Haltestellen
 - Empfehlung zum barrierefreien Haltestellenausbau gemäß der Vorgaben des Nahverkehrsplans 2016

⁸ bezogen aus dem FIS-RO Portal des Landes Niedersachsen

⁹ Vgl. Erläuterungsbericht des Verkehrsentwicklungsplans mit integriertem Mobilitätskonzept der Stadt Damme (2019).

Flächennutzungsplan der Stadt Damme (2025)¹⁰

Der Flächennutzungsplan der Stadt Damme sieht eine größere, noch nicht bebaute Wohnfläche im Südosten des Clemens-August-Dorfs vor. Weiterhin sind auch größere unbebaute Wohnbauflächen im Nordosten, Osten, Westen sowie einige noch unbebaute gewerbliche Bauflächen im Südosten des zentralen Siedlungsbereichs vorgesehen.

2.5.3 Stadt Dinklage

Flächennutzungsplan Dinklage¹¹

In Dinklage sind weitere Wohngebiete nördlich des Bachs Dinkel und westlich des Bachs Plaggenriehe, sowie auf dem Feld zwischen dem Bach Plaggenriehe, der Münsterstraße, Bünner Ringstraße und der Straße Plaggenriehe geplant. Weitere kleine geplante Wohnstandorte sind nördlich der Goethestraße, nördlich des Hopener Mühlenbachs bis zum bestehenden Siedlungsrand. Zwischen den Straßen Hinter Wehrhahn und Böllinger Kamp ist eine kleine Wohngebietserweiterung mit einer südlich anschließenden Mischnutzungsfläche bis zur Straße „Auf dem Hövel“ geplant. Weitere größere Gewerbeflächen sind im Nordosten der Stadt geplant.

2.5.4 Gemeinde Goldenstedt

Flächennutzungsplan Goldenstedt

Die größten unbebauten Wohnbauflächen der Gemeinde finden sich im Ortsteil Lutten östlich des bestehenden Siedlungsgebiets sowie nordwestlich des Hauptortes. Großflächigere unbebaute gewerbliche Bauflächen befinden sich südlich des Bahnhofs Goldenstedt, südlich des Hauptortes (auch gemischte Bauflächen), südlich von Varesch an der Barnstorfer Str. sowie südlich und südwestlich des Ortsteil Lutten an der Vechtaer Str.

2.5.5 Gemeinde Holdorf

Flächennutzungsplan Holdorf¹²

In Holdorf sind verhältnismäßig große weitere Wohngebietsflächen auf den Feldern östlich der Großen Eschstraße bzw. östlich des Siedlungsrandes Widukinstraße und nördlich der Straße Im kleinen Esch bis hin zur Birkenallee bzw. zur Straße Holdorfer Esch vorgesehen. Die Erweiterung soll direkt an die bestehende Bebauung westlich ab der Straße Große Eschstraße bzw. Widukinstraße / Osterort angrenzen. Die Flächen entlang der Straße Am Lagerweg und der Straße Osterort (hier nur ein kleiner Teil noch unbebaut) sind hierbei als gemischte Bauflächen vorgesehen.

Eine weitere neue Wohngebietsfläche ist im südlichen Teil der Gemeinde zwischen den Siedlungsrandern Mühlenbachstraße und Lessingstraße im Osten und Norden, sowie der Straße Im Bäkeesch und der Bahnlinie im Westen und Süden geplant. Weitere kleinere Flächen der Innenentwicklung mit Wohn- und Mischnutzung sind südlich der Straße Heideweg und nördlich

¹⁰ Vgl. FIS-RO Portal Niedersachsen, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Aufgerufen am 04.09.2025

¹¹ Vgl. FIS-RO Portal Niedersachsen, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Aufgerufen am 04.09.2025

¹² Vgl. FIS-RO Portal Niedersachsen, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Aufgerufen am 04.09.2025

des Siedlungsrandes Walnußweg, sowie im nördlichsten Abschnitt zwischen Heideweg und Im Bäkeesch geplant. Zudem soll die Bebauung zwischen Westring und Lerchenstr. / Lüttmerskamp sowie zwischen Dinklager Str. und Im Tiefengrund geschlossen werden. Dazu kommen punktuelle Planungen.

Bauflächen zur gewerblichen Nutzung sind großflächig westlich der A1 zwischen Badberger Str. und Scharbrink, kleinräumig am Siedlungsrand nördlich der Neuenkirchener Str., sowie wiederum großflächiger entlang der B 214, beidseits der Industriestraße und nördlich der Straße Steinbrüggen vorgesehen.

Im Stadtteil Langenberg gibt es nur eine kleine Wohngebietsfläche südlich des Siedlungsrandes Steinfelder Damm und nordöstlich der Straße Achtern Diek.

2.5.6 Stadt Lohne

Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lohne (2013)

Für den fließenden Kfz-Verkehr sind folgende Maßnahmenempfehlungen erarbeitet worden (die Situation für den ruhenden Verkehr wurde als zufriedenstellend betrachtet):

- Entlastung der L 845 durch eine Nordwest-Umgehung
- Entlastung L 846 Bergweg durch Bestandsoptimierung, z.B. durch Linksabbiegerspuren, Umgestaltung der Einmündung L 846 Bergweg / Im Heidewinkel und zusätzliche Querungstellen
- Anordnung einer Einbahnstraße in Lindenstraße als Verkehrsversuch. Eine zu favorisierende Fahrtrichtung wird im VEP 2013 nicht genannt
- Im Schlatt – Fladderweg: Die Netzergänzung wurde im VEP zur Entlastung des Wohngebietes am Meyerfelder Weg als sinnvoll bewertet; die Planungen sollen weiterverfolgt und die Anbindung an die Nordwest-Umgehung die Erschließung der westlich geplanten Gewerbegebiete überprüft werden.
- Bau von Mittelinseln im Ortseinfahrtsbereich zur Geschwindigkeitsdämpfung (möglicherweise für den ÖPNV relevant)
- Nachbesserungen an der LSA L 845 / Brandstr. / Im Fang zugunsten der Zufahrt Im Fang
- Zudem soll allgemein die Erstellung eines Konzepts zur Straßenraumgestaltung angestrebt werden.

Verworfenne Untersuchungen:

- Die Erschließung des Wohngebiets Christoph-Bernhard-Str. über den Meyerfelder Weg wird nicht empfohlen. Eine langfristige Alternative könnte die Anbindung über eine im Westen vorgesehene Mischgebietsfläche sein, die näher geprüft werden soll
- Der Bau einer höhenfreien Kreuzung der Bahnhofstraße mit der Bahnlinie wurde verworfen. Die Teil-Öffnung der Fußgängerzone für Kfz-Verkehr als Einbahnstraße wurde untersucht und für nicht sinnvoll erachtet

Für den ÖPNV sind lediglich allgemeingültige Maßnahmenempfehlungen ausgesprochen worden und hierzu die beabsichtigten Abstimmungen mit dem Landkreis Vechta als Träger der Nahverkehrsplanung formuliert worden. Zudem werden folgende Feststellungen getroffen:

- Erwägung eines Angebots an Bürgerbussen
- Bauflächen sollen vorzugsweise innerhalb der ÖPNV-Versorgungsradien ausgewiesen werden

Im Bereich der Fuß- und Radwegeinfrastruktur sind im VEP der Stadt Lohne (2013) lediglich allgemeine Maßnahmenempfehlungen ausgesprochen worden, welche fehlende Abstellanlagen, Wegweisungen, Lücken im Wegenetz und den Ausbau der Barrierefreiheit und das Beheben von Sicherheitsmängeln betreffen. Insbesondere an Schulen und Kindergärten sollen bestehende Querungsstellen umgestaltet und sichere Querungsstellen geschaffen werden.

Flächennutzungsplan der Stadt Lohne 2008

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Lohne enthält unbebaute Wohnbauflächen im Norden des zentralen Siedlungsbereich (Bereich Bakumer Str./Zur Baumschule, nördlich des Vulhopsweg, Pirschweg, Reinekestr., Belforter Str./Lothringer Str.) sowie südlich der Deichstr. und zwischen Bahnstrecke und Bussardstr. Großflächige, aktuell unbebaute, gewerbliche Bauflächen befinden sich westlich des zentralen Siedlungsbereichs entlang der Dinklager Str.

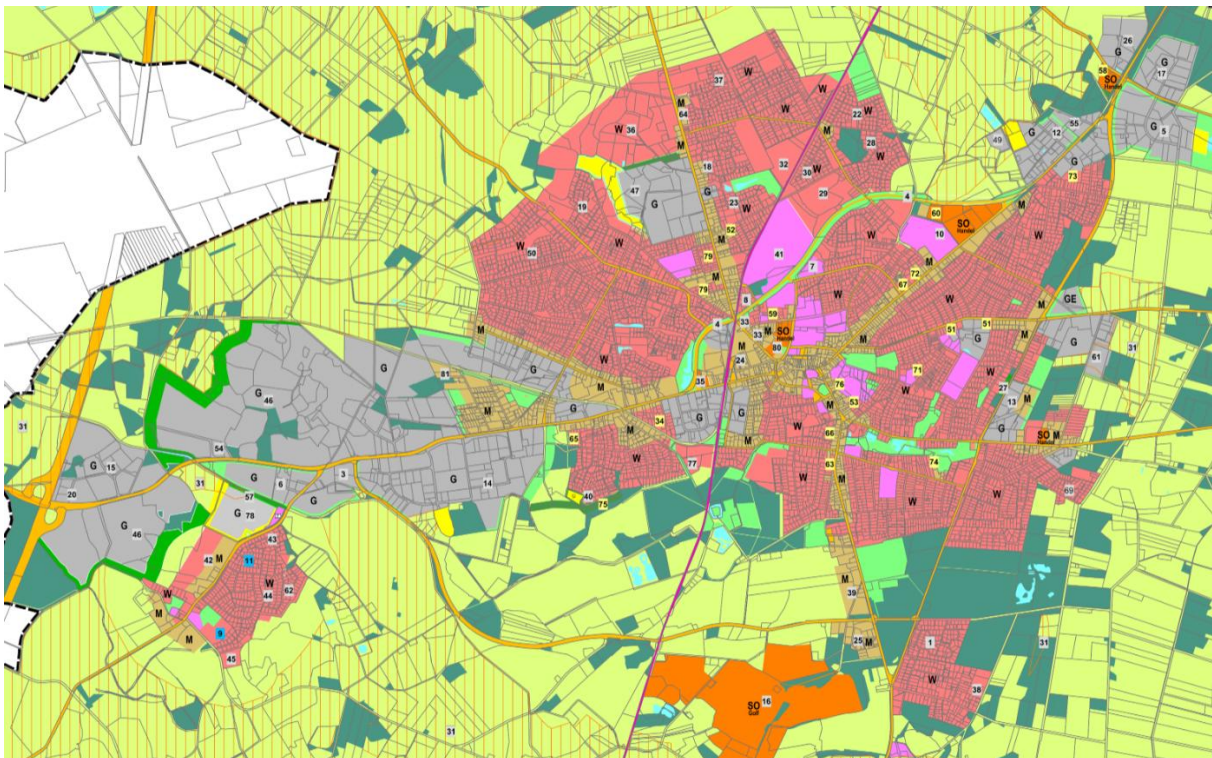


Abbildung 2: Auszug aus: Änderungen und Berichtigungen des Flächennutzungsplan '80 - Neubekanntmachung (Übersicht über Änderungen im Zeitraum 1982 bis 2021). Quelle: Stadt Lohne.

2.5.7 Gemeinde Neuenkirchen-Vörden

Verkehrskonzept Neuenkirchen (2014)

Im Kfz-Bereich sind laut dem Verkehrskonzept von 2014 folgende Maßnahmen vorgesehen:

Hieraus empfohlene kurzfristige Maßnahmen:

- Vördener Straße (K276) zwischen der Straße An der Leuchtenburg und der L76: Durch Verlegung der Kreisstraße mit direkter Anbindung an den Kreisverkehr kann das Teilstück von der L76 abgebunden werden und zu einer reinen Anliegerstraße werden.
- Der Erlenweg im Norden von Neuenkirchen soll über die Holdorfer Straße hinaus direkt an die Dammer Straße anschließen. Dadurch wird die Verlängerung des Erlenweges eine verkehrswichtige innerörtliche Straße und die Holdorfer Straße kann in die Kategorie Sammelstraße zurückgestuft werden.

Hieraus empfohlene mittel- und langfristige Maßnahmen:

- Für den erzeugten Durchgangsverkehr im neu entstehenden „Niedersachsenpark“ soll eine allgemeine Lösung gefunden werden.
- Empfehlung einer langfristigen Maßnahme, die den Ausbau der Achse L76 von der Anschlussstelle Neuenkirchen-Vörden über Vörden und die L846 nach Damme in einem Standard anstrebt, der auch Gefahrguttransporte ermöglicht.
- Langfristige Empfehlung einer östlichen Ortsumgehung Neuenkirchen: Beginn zwischen Neuenkirchen und Grapperhausen an der Dammer Str. (evtl. verlängert ab Holdorfer Str.) mit Verlauf östlich des Ortsgebietes Neuenkirchen und endend nahe der AS „Neuenkirchen-Vörden“ an der L76. Kurzfristig wird hierfür 2014 jedoch noch keine Notwendigkeit gesehen.

Laut Verkehrskonzept sind zudem folgende neue Flächen vorgesehen:

- Wohnbaugebiet „Holdorfer Straße“ (soll über bestehende Anbindungsstraßen erschlossen werden)
- Wohnbauentwicklung „Hinterste Flagge“ (soll über bestehende Anbindungsstraßen erschlossen werden)
- Gewerbegebiet Niedersachsenpark (allgemeine Erschließungslösung angestrebt). Durch die im Jahr 2025 eingerichtete Anschlussstelle „67b Rieste“ ist nun auch eine Erschließung von südlicher Seite erfolgt.

Verkehrsuntersuchung Ortsumgehung Vörden (2014)

Im Jahr 2014 ist eine Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung Vörden erstellt worden. Es werden Planfälle sowohl westlich als auch östlich des Siedlungsgebietes untersucht. Die in den Planungen unterstellte Anschlussstelle „67b Rieste“ ist zwischenzeitlich eingereicht worden.

Westliche Planfälle für die Ortsumgehung Vörden:

- Keine klassische Ortsumgehung, sondern Sammlung von Ortsverkehren (Sammelstraße für westliche Baugebiete) und der Anbindung an die neue Anschlussstelle „67b Rieste“, Verlagerung von Durchgangsverkehr aus der Ortsdurchfahrt ist daher relativ gering.
- Die Anbindung Niedersachsenpark an die A 1 mit Verlegung des Riester Damm ist aus der Maßnahme heraus zu finanzieren. Im Normalfall sollte hier keine Kostenbeteiligung der Gemeinde erforderlich sein.
- Die „Sammelstraße West“ könnte aus der Erschließung der neuen Wohngebiete finanziert werden. Eine ähnliche Finanzierung wäre für auch für die „Sammelstraße Ost“ möglich.

Östliche Planfälle für die Ortsumgehung Vörden:

- nehmen primär Durchgangsverkehr auf, allerdings laut Studie in relativ geringen Mengen. Die Verlagerung aus der Ortsdurchfahrt ist aber höher als bei den westlichen Planfällen.
- „Eine „Ostumgehung“ ist nach derzeitigem Stand nur aus Eigenmitteln finanzierbar. GVFG-Mittel sind dafür nicht zulässig, da es sich hier um den Ersatz für eine Ortsumgehung im Zuge einer Landesstraße handeln würde. Lediglich die Alternative eines Baus als Kreisstraße könnte unter Finanzierungsgesichtspunkten noch alternativ geprüft werden. Ansonsten wären die Kosten vollständig von der Gemeinde zu tragen.“ (Quelle: VUS zur Ortsumgehung Vörden 2014)

Flächennutzungsplan Neuenkirchen-Vörden¹³:

Der aktuelle Flächennutzungsplan enthält im Ortsteil Neuenkirchen unbebaute Wohnbauflächen nördlich des Siedlungsrandes am Theodor-Fontane-Wegs, westlich der Bahnlinie und östlich von Stoffers Weg bis zum Erlenweg bzw. dem Querweg zur Westerhauser Str.

Weitere unbebaute Wohnflächen befinden sich südöstlich der Dammer Str., sowie zwischen Dammer Str. und Holdorfer Str. und zwischen dem Siedlungsrand der Straße Im Herrengarten und dem Krebsbach. Zudem gibt es ausgewiesene Wohnbauflächen nordwestlich des Bahnhofs Neuenkirchen bis zur Alfhausener Str. sowie östlich und südlich der Heimstatt Clemens-August. Sehr große unbebaute Gewerbeflächen (Niedersachsenpark), welche zum Teil bereits zum LK Osnabrück gehören, sind südöstlich der Straße „Am Stickeich“ bzw. „Bieste-Stickeich“ (L76) zu finden.

Im Stadtteil Vörden sind große unbebaute Wohnbauflächen südwestlich der Vördener Aue und nordöstlich des Sportplatzes bzw. des Siedlungsrandes Jahnstraße/ Hopfengarten zu finden. An Letztere schließt ein geplantes Gewerbegebiet bis zur Lindenstraße L76 an. Ein weiteres großes Wohnbaugebiet ist zwischen Westruper Str., Astrup und der Hinnenkamper Str. L 846 geplant. Weitere Wohngebiete in Vörden sind nördlich der L76 und zwischen Schützenstr. und Mühlendamm ausgewiesen.

2.5.8 Gemeinde Steinfeld

Verkehrskonzept Steinfeld¹⁴

Die Gemeinde Steinfeld hat derzeit ein Planungsbüro mit der Erstellung eines Verkehrskonzepts beauftragt. Dabei sollen der Ortskern und der Ortsteil Mühlen für alle Verkehrsmittel betrachtet werden. Die Ergebnisse hieraus stehen noch aus.

Flächennutzungsplan Steinfeld¹⁵

In Steinfeld soll die Wohnbebauung im Kernstadtbereich zwischen Dammer Straße und Handorfer Straße geschlossen werden. Östlich der Dammer Straße ist auf Höhe der Falkenstraße eine weitere kleine Wohnbebauung geplant. Das Wohngebiet entlang der Straße Kampshövel wird derzeit bebaut; gleiches gilt für die Straße Hinterm kleinen Kamp (Luftbild Google Earth, Stand 30.06.2025). Eine kleinere Innenentwicklung ist im südwestlichen Teil der Falkenstraße bis zum Finkenweg geplant.

Weitere Flächen zur gewerblichen Nutzung sind westlich des Harpendorfer Mühlenbachs, südlich und nördlich der Verbindungsstraße, sowie südöstlich der Graf-von-Galen-Straße geplant. Zudem sollen im Norden Steinfelds Lücken im Gebiet nördlich und südlich der B241 auf Höhe der Straße Handwerkshof, sowie entlang des Honkomper Wegs geschlossen werden.

Im Stadtteil Mühlen sind Wohnbebauungen zwischen der Bahnlinie und dem Siedlungsrand Seggeweg bzw. Im Bülden vorgesehen. Auch das Feld zwischen Siedlungsrand Dorfstr. bzw. Poststraße und Am Hövel bzw. Landschaftspark Meyerhof ist als Wohnbebauung vorgesehen.

¹³ Vgl. FIS-RO Portal Niedersachsen, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Aufgerufen am 04.09.2025

¹⁴ Vgl.: <https://www.steinfeld.de/portal/meldungen/gemeinde-steinfeld-erstellt-verkehrskonzept-900000769-25190.html>). Aufgerufen am 04.09.2025

¹⁵ Vgl. FIS-RO Portal Niedersachsen, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Aufgerufen am 04.09.2025

Das Wohngebiet entlang der Straße Jacobsgrund wird derzeit bebaut (Luftbild Google Earth, Stand 30.06.2025). Zudem sind in der gewerblichen Nutzung Lückenschlüsse entlang der Straße Kötterhof vorgesehen.

2.5.9 Stadt Vechta

Flächennutzungsplan der Stadt Vechta 2003

Der aktuell gültige Flächennutzungsplan sieht größere, aktuell unbebaute Wohnbauflächen im Nordwesten des zentralen Siedlungsbereichs (Bereich Kornblumenweg sowie nördlich Lattweg) sowie aktuell unbebaute gewerbliche Bauflächen im Nordosten des zentralen Siedlungsbereichs (Bereich zwischen Buchholzstr. und B69) vor.

Eine Neuaufstellung des Flächennutzungsplans befindet sich zum Redaktionsschluss im Verfahren. Diese sieht weitere Wohnbauflächen im Süden von Deindrup, im Nordosten und Nordwesten Langfördens, im Südwesten von Claveslage, sowie im zentralen Siedlungsbereich um die Straße An der Ohe, zwischen Ohythe und Hoher Esch, südlich des bestehenden Neubaugebiets an der Straße Haferkamp, im Bereich Dominikanerweg, sowie im Südwesten in den Bereichen Hagen-Ringstr. und Auf dem Hagen vor. Wesentliche, aktuell unbebaute gewerbliche Bauflächen befinden sich im Westen des zentralen Siedlungsbereich entlang der B69 und Falkenrotter Str., entlang des Bokener Damms (um die Auffahrt B69), nördlich der Oldenburger Str. und Bergstruper Str., im Bereich Mohnweg, an der Diepholzer Straße, sowie in Claveslage im Bereich zwischen B69 und Alter Bahndamm.

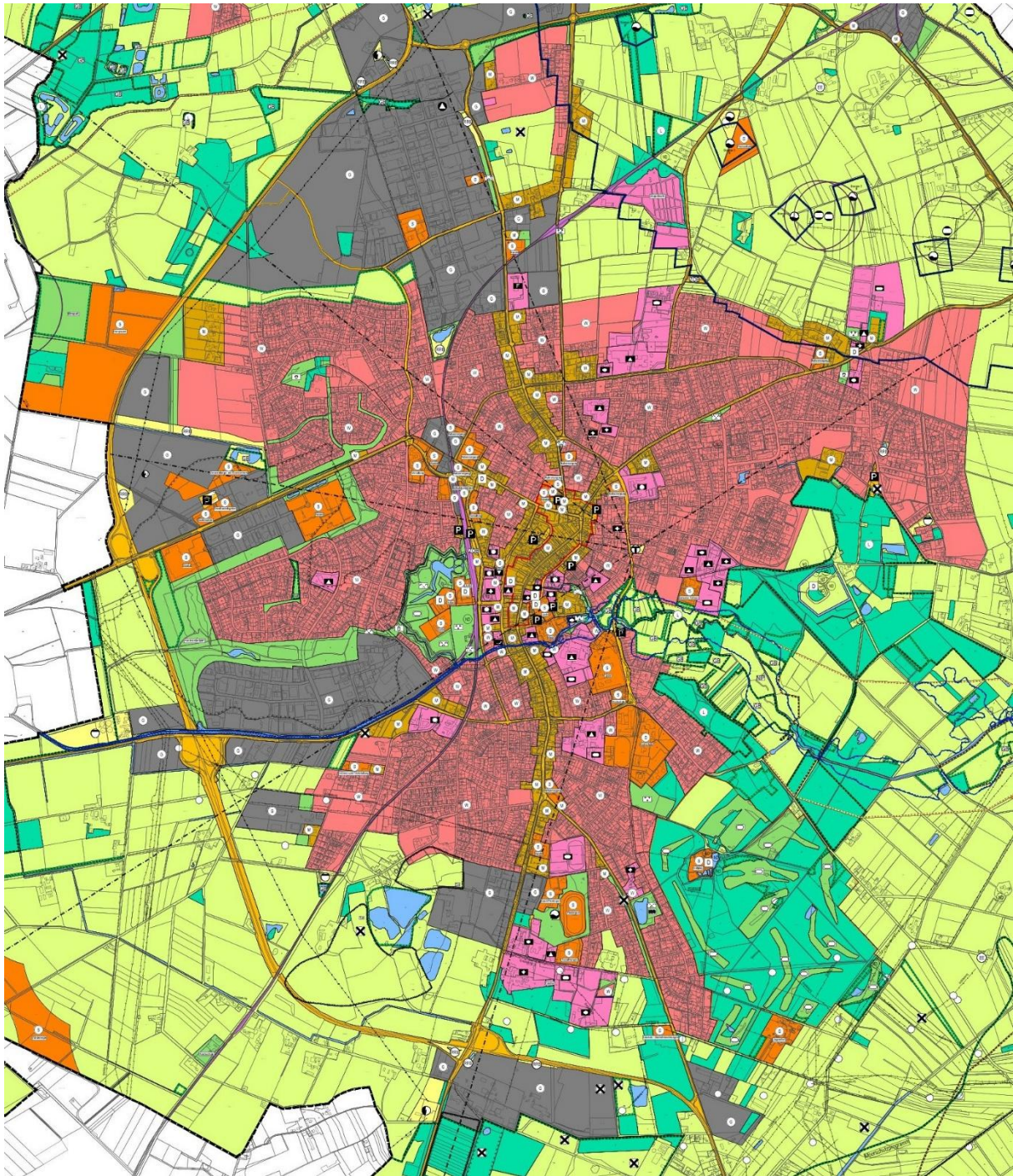


Abbildung 3: Auszug aus dem Flächennutzungsplan 2040 der Stadt Vechta, Entwurfsversion Stand 09/2025 (zum Redaktionsschluss im Genehmigungsverfahren). Quelle: Stadt Vechta.

2.5.10 Gemeinde Visbek

Flächennutzungsplan Visbek¹⁶

In Visbek sind große unbebaute Wohnbauflächen nördlich des Schulzentrums und östlich der Mühlenstraße bis nördlich zum Feldweg auf der Höhe Schillmühle vorgesehen. Weitere große unbebaute Wohnflächen sind zwischen Rechterfelder Str. und Carl-Sonnenschein-Str. und auf

¹⁶ Vgl. FIS-RO Portal Niedersachsen, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz. Aufgerufen am 04.09.2025

den Feldern östlich der Krümpelmannstraße. Die Flächen auf den Feldern südlich der Winkelstraße und die Flächen entlang der Straße Habichtskamp (südlich von Erlter Esch) befinden sich bereits im Bau.

Darüber hinaus gibt es unbebaute Wohnflächen auf den Feldern westlich und östlich der Heiðstraße, sowie mehrere unbebaute, gemischte Nutzungsflächen über das gesamte Stadtgebiet verteilt.

Große neue unbebaute Flächen zur gewerblichen Nutzung befinden sich südöstlich der Umgehungsstraße in einer großen Ost-West-Ausdehnung, jeweils anschließend an die bestehenden Baustrukturen. Sie reichen im Südwesten zum Teil bis an die Straße Erlte.

Im Stadtteil Erlte, sowie in Hogenbögen sind noch größere unbebaute Flächen zur gemischten Nutzung vorgesehen. Kleine Wohnbebauungen sind zudem außerhalb der Ortskerne entlang der Straßen Bonrechtern, Varnhorn sowie nordöstlich von Endel geplant. Weitere unbebaute Gebiete zur gewerblichen Nutzung befinden sich außerhalb der Ortskerne entlang der Straße Siedenbögener Esch und auf gleicher Höhe entlang der L 873, westlich von Hagstedt, sowie südöstlich der Kardinal-Graf-von-Galen-Siedlung.

Im Stadtteil Rechterfeld ist eine Wohnbauerweiterung nördlich der Straße Broamkamp geplant. Weitere gemischte Bauflächen innerhalb des Ortes und große Flächen zur gewerblichen Nutzung sind im Nordwesten des Ortsteils und vor allem östlich der Bahnlinie ausgewiesen.

3 BESTANDSAUFNAHME

3.1 Raumstruktur und Siedlungsentwicklung

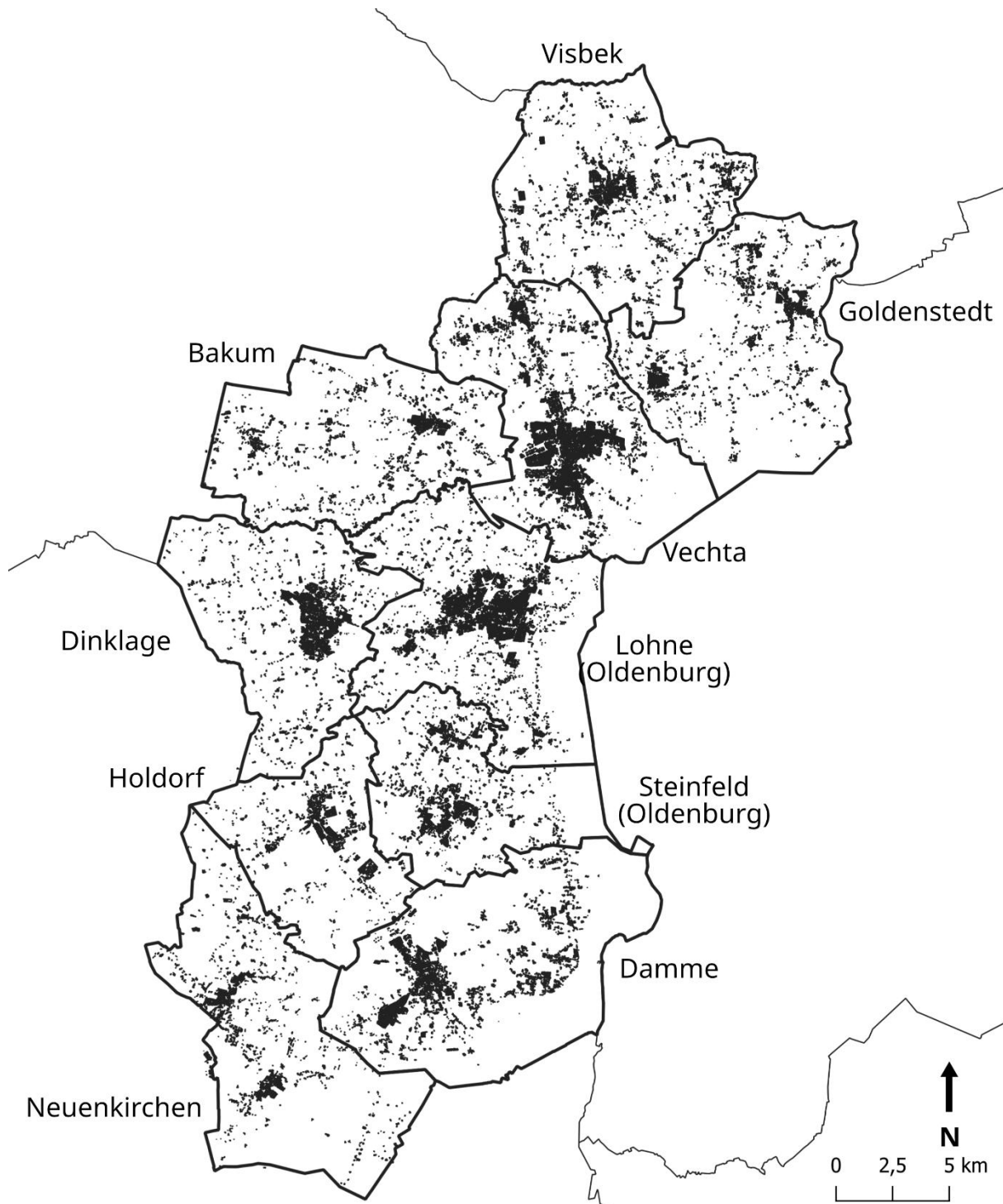
Der Landkreis Vechta liegt im Oldenburger Münsterland im Nordwesten Niedersachsens und erstreckt sich über etwa 60 km in Nord-Süd-Richtung und 20 km in Ost-West-Richtung. Er grenzt im Nordwesten an den Landkreis Cloppenburg, im Norden an den Landkreis Oldenburg, im Osten an den Landkreis Diepholz und im Süden an den Landkreis Osnabrück. Der Landkreis Vechta wird raumordnerisch als ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen eingestuft (Quelle: BBSR Raumgliederungen 2023, Siedlungsstruktureller Kreistyp (Bundesländer)).

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 Verdichtungs Vorteil für den Kern der Kreisstadt Vechta. Demgegenüber ist der Kern der Stadt Damme deutlich kleiner. Nähere Informationen zu Dienstleistungsstandorten und öffentlichen Einrichtungen sind in den folgenden Kapiteln enthalten.

Kennzeichnend ist die sehr lockere Besiedlung mit zahlreichen kleinen Ortschaften und Einzelhöfen (Bauernschaften) sowie die großflächigen und mehrheitlich außerörtlichen betrieblichen und gewerblichen Bauten.

3.2 Bevölkerungsstruktur



Bebauungsstruktur im Landkreis Vechta

Bebauungsstruktur

■ Gebäude

Abbildung 4: Bebauungsstruktur im Landkreis Vechta. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: OpenStreetMap (Stand: 12.06.2025); ALKIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

Der Landkreis Vechta ist traditionell durch eine positive Bevölkerungsentwicklung geprägt. So wuchs die Bevölkerung im Landkreis zwischen 2011 und 2024 um 10,8 %; deutlich über dem Wachstum des Landes Niedersachsen in Höhe von 3 % im gleichen Zeitraum.

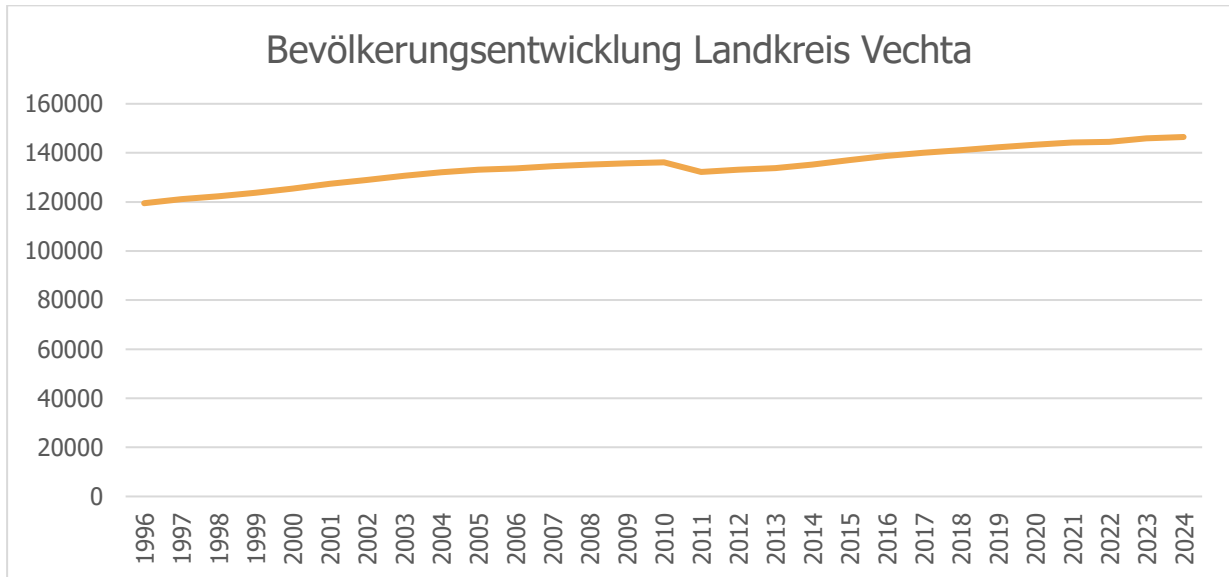
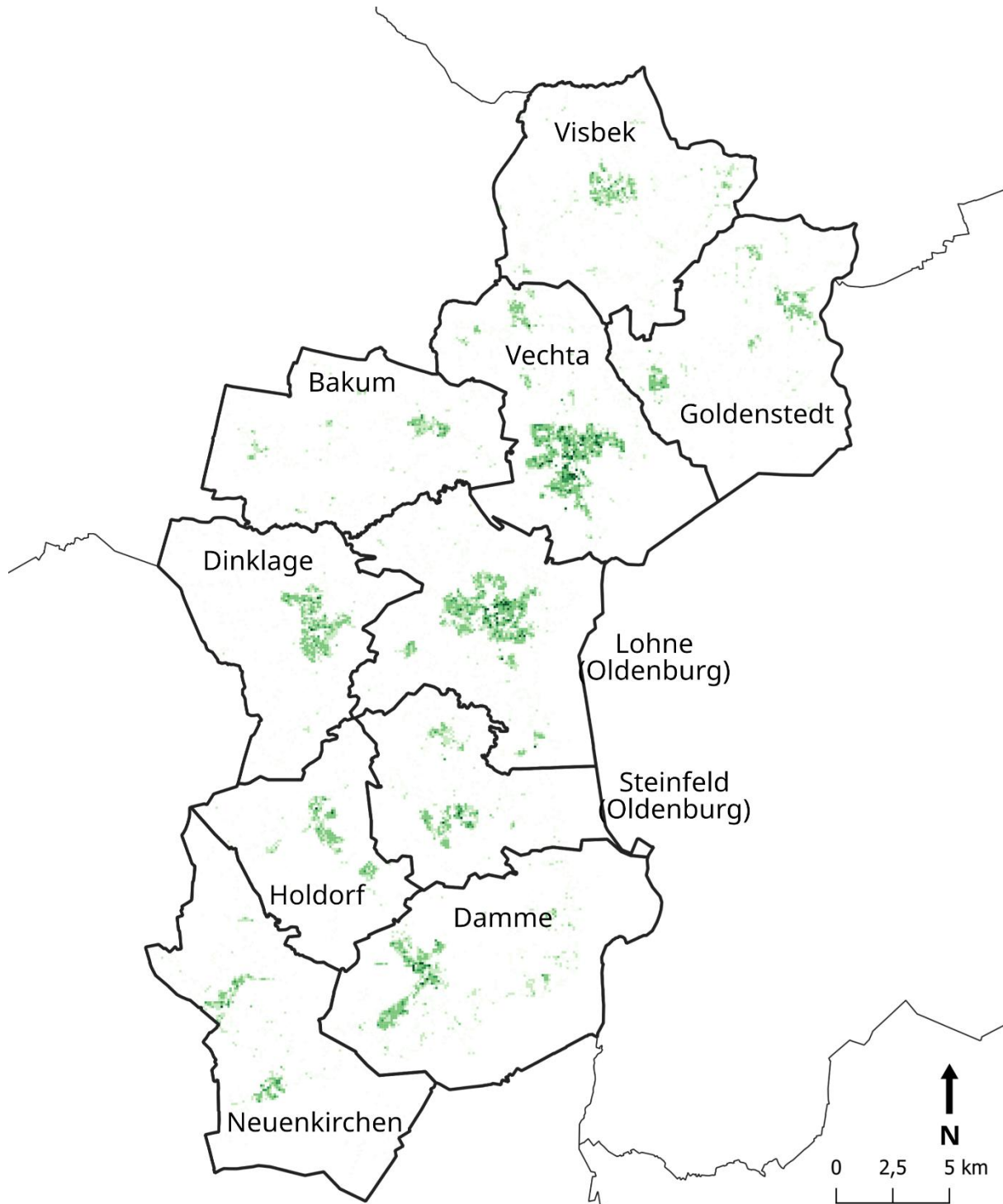


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Vechta. Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, vgl. <https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik>.

Die Verteilung der Bevölkerung innerhalb des Landkreises Vechta ist sehr dispers, unabhängig von einem durchgehenden Siedlungsband. Einzelne Siedlungskerne mit höheren Bevölkerungszahlen wie Lohne, Vechta und Damme, sowie Steinfeld und Dinklage stechen heraus. Die Verteilung der Bevölkerung innerhalb des Landkreises Vechta wird auf der folgenden Karte veranschaulicht:



Bevölkerungsstruktur im Landkreis Vechta

Bevölkerungsdichte
Einwohner pro Hektar



Erstellung: Interlink GmbH basierend auf Daten des Zensus 2022

Abbildung 6: Bevölkerungsstruktur im Landkreis Vechta. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: ALKIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Zensus 2022/Statistische Ämter des Bundes und der Länder).

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:

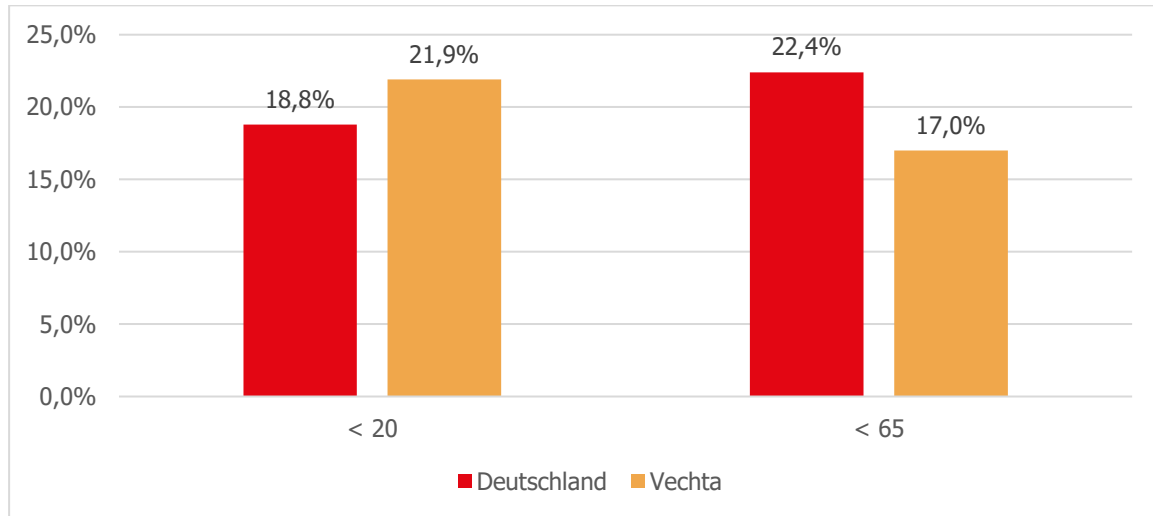


Abbildung 7: Vergleich Altersstruktur im Landkreis Vechta und Deutschland 2023 in Prozent. Quelle: Landkreis Vechta (vgl. https://www.landkreis-vechta.de/fileadmin/bilder/soziales-und-gesundheit/Jugendamt/Vechta_LK_Kita_2023_Bericht_m_Anhang_20230511.pdf S. 25; aufgerufen am 19.09.2025) und Landesamt für Statistik Niedersachsen (vgl. <https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2023>; aufgerufen am 19.09.2025)

Die Abweichungen zwischen den Gemeinden und Städten des Landkreises bzgl. der Altersverteilung sind gering:

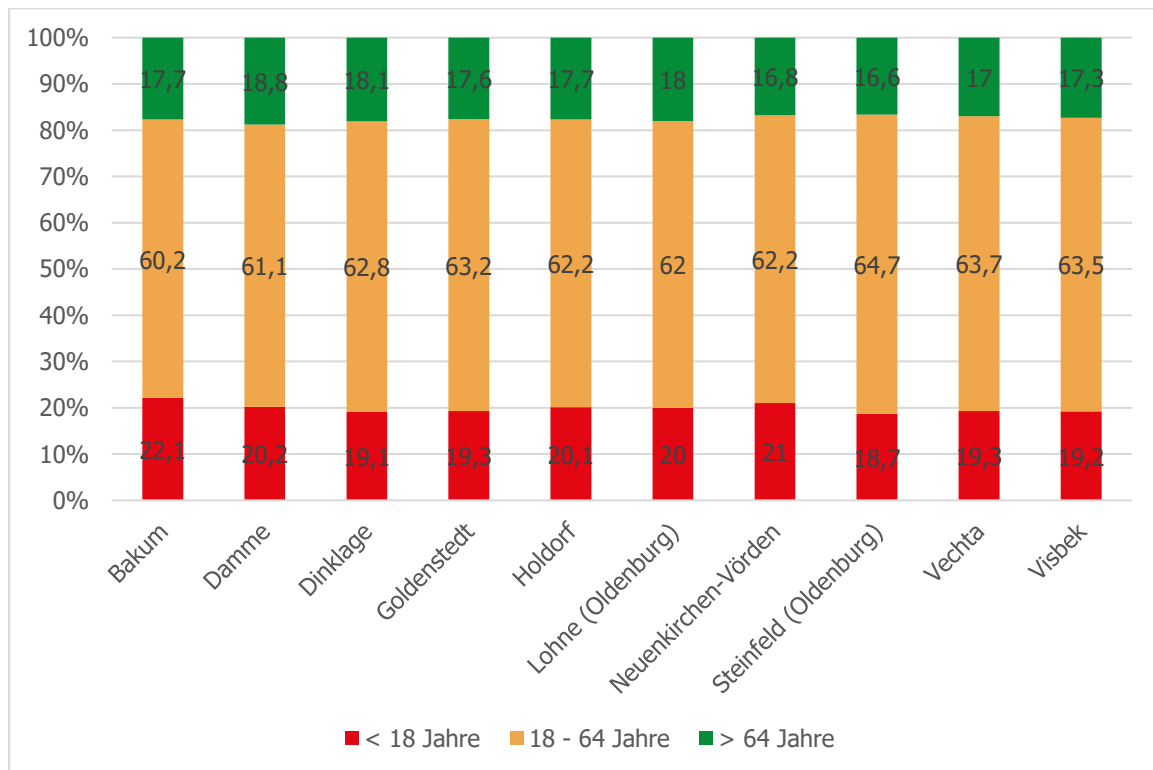


Abbildung 8: Prozentualer Anteil der Altersklassen je Gemeinde im Landkreis Vechta 2023. Quelle: Landkreis Vechta und Landesamt für Statistik Niedersachsen (vgl. <https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2023/>; aufgerufen am 19.09.2025)

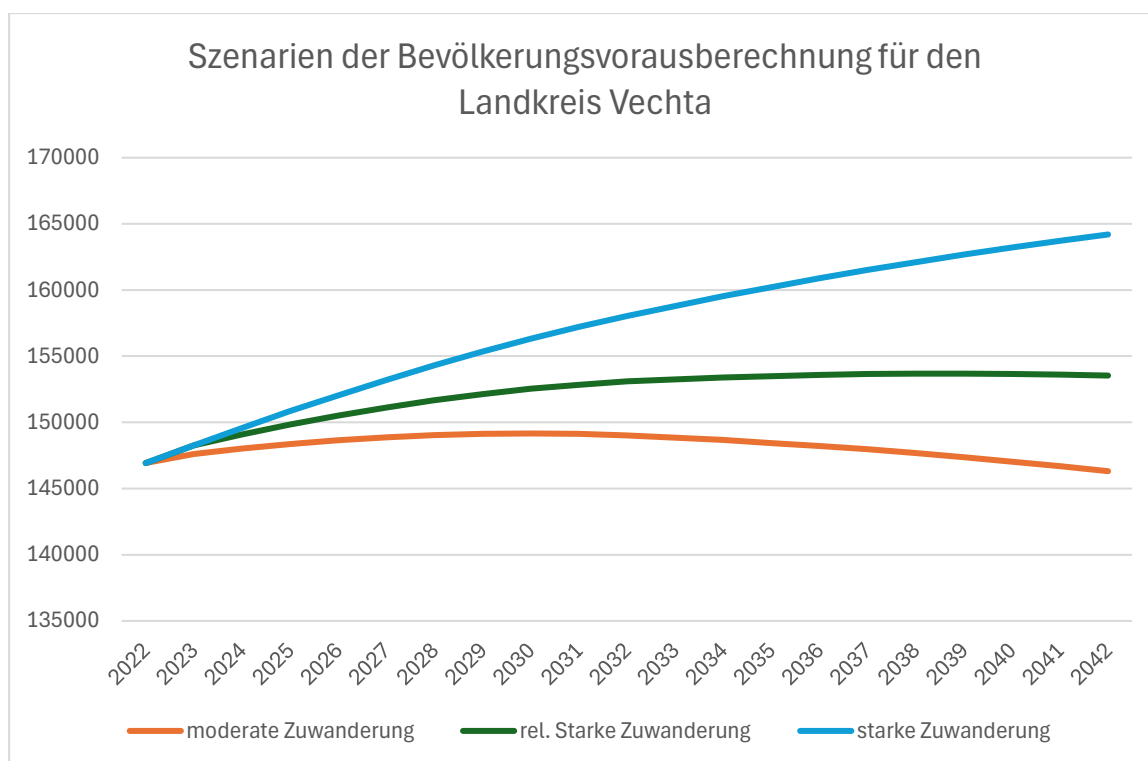


Abbildung 9: Bevölkerungsprognose Landkreis Vechta 2022-2042 in absoluten Zahlen. Datenquelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen: https://www.statistik.niedersachsen.de/startseite/datenangebote/lsn_online_datenbank/ (Stand 09.10.2025)

Die Bevölkerungsprognose für den Landkreis Vechta fällt je nach angenommenem Zuwanderungsszenario unterschiedlich stark aus. Es bleibt jedoch festzustellen, dass in keinem der Szenarien die Bevölkerung bis 2042 signifikant im Vergleich zu heute sinken würde und bei einem starken Zuwanderungsszenario von annähernd 165.000 Einwohnern im Jahr 2042 ausgegangen werden könnte.

Relativ betrachtet bleibt der Anteil der jungen Bevölkerungsgruppe (unter 18 Jahre) insgesamt stabil und auf einem konstanten Level. Gleichzeitig wird laut Prognose der Anteil der Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen zum Jahr 2042 deutlich wachsen.

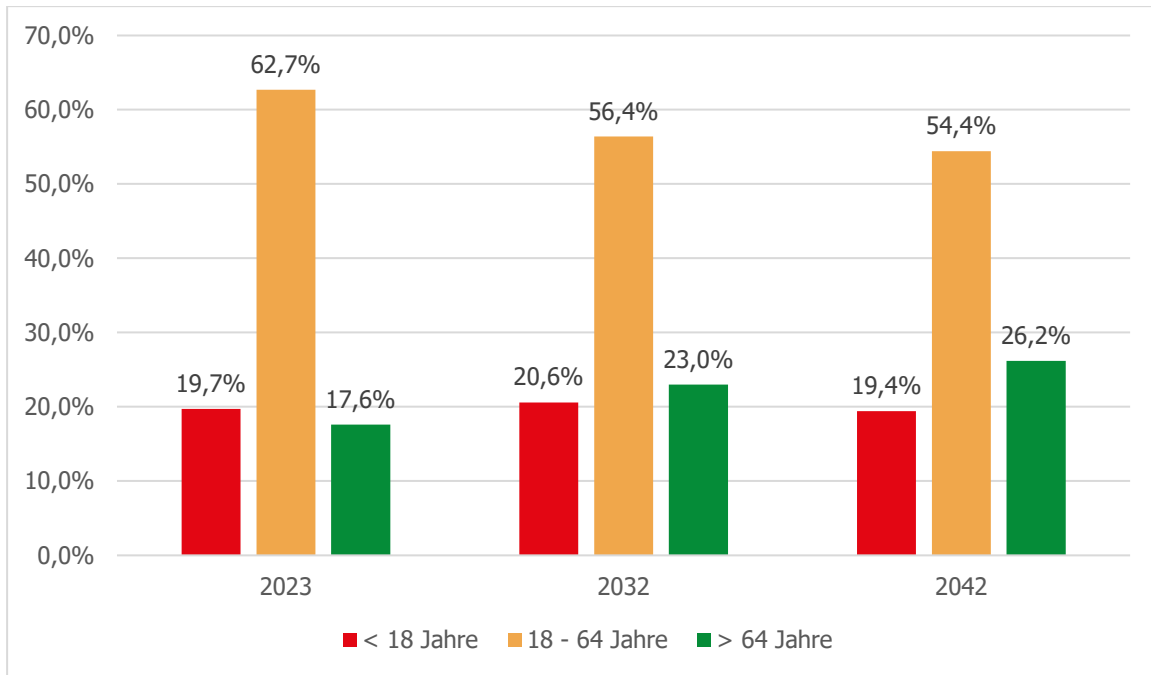


Abbildung 10: Prognose des Anteils der Altersklassen im Landkreis Vechta in den Jahren 2023, 2032 und 2042 in Prozent. Quelle: Landkreis Vechta und Landesamt für Statistik Niedersachsen (vgl. <https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2023/>; aufgerufen am 19.09.2025)

Für den ÖPNV ist zudem die Entwicklung der absoluten Zahlen je Altersklasse von Bedeutung:

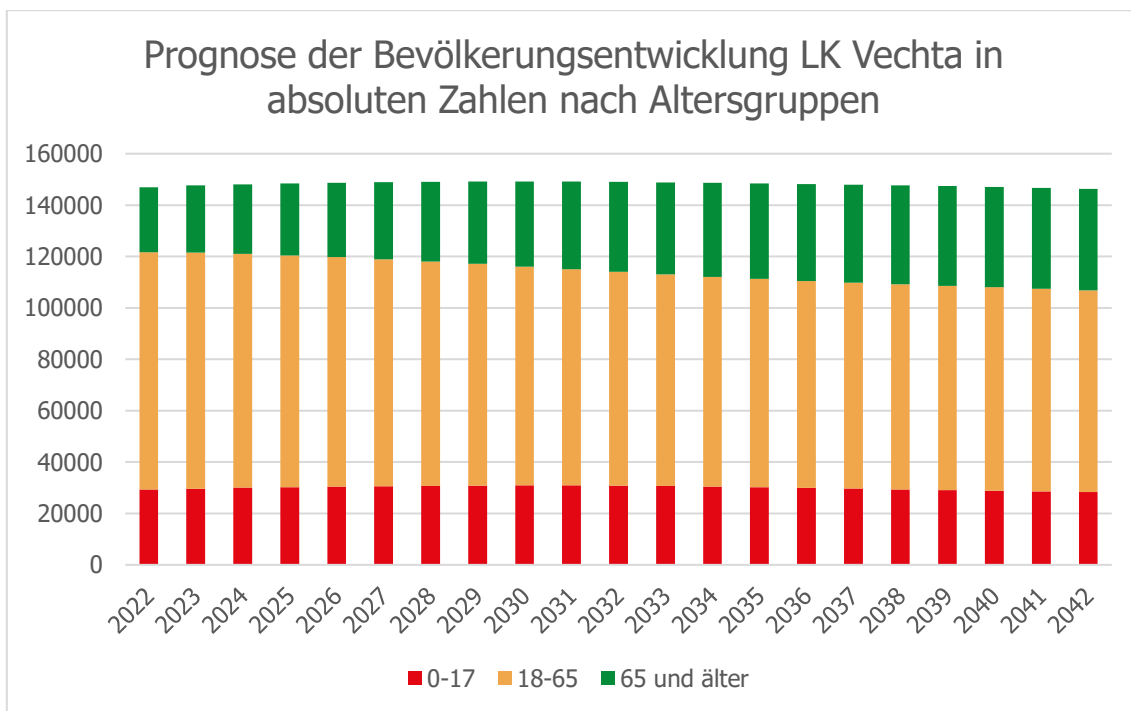


Abbildung 11: Prognose der Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Vechta bei moderater Migration in absoluten Zahlen nach Altersgruppen. Quelle: Landkreis Vechta und Landesamt für Statistik Niedersachsen (vgl. <https://service.destatis.de/bevoelkerungspyramide/#!y=2023/>; aufgerufen am 19.09.2025)

Hier zeigt sich, dass die für den Schülerverkehr relevante Altersgruppe der Unter-18-Jährigen und die Gruppe derer zwischen 18 und 65 Jahren bis 2029 relativ konstant bleiben wird. Die Auswirkungen für den ÖPNV sind auch in Abhängigkeit von der Entwicklung der Schulstandorte

zu bewerten. So könnten künftig bei gleichbleibender Schülerzahl und weniger Schulstandorten tendenziell zu höheren Fahrzeugbelegungen kommen.

Für die strategische Ausrichtung des ÖPNV ist die sehr stark wachsende Anzahl älterer Menschen (über 65 Jahre) im Landkreis Vechta prägend, sodass hierauf reagiert werden muss. Die Bevölkerungsanzahl der Menschen über 65 steigt bis 2042 gegenüber dem heutigen Niveau stark an. 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.

Die hier angenommene Prognose zur Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Vechta nach Altersgruppen legt das moderate Zuwanderungsszenario des Landesamts für Statistik Niedersachsen zugrunde. Bei Annahme eines relativ starken oder eines starken Zuwanderungsszenarios können die Werte von den hier interpretierten Zahlen abweichen.

3.3 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 landwirtschaftlichen 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 Anlagenbaus hervor.

Der wirtschaftliche Erfolg bildet sich auch in der sehr positiven Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen ab. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten stieg von 2013 (63.603 Beschäftigte) bis 2024 (76.846) um ca. 20 % (Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen). Der Schwerpunkt der Arbeitsplätze liegt mit rund 42 % 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 (Quelle: Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2012)).

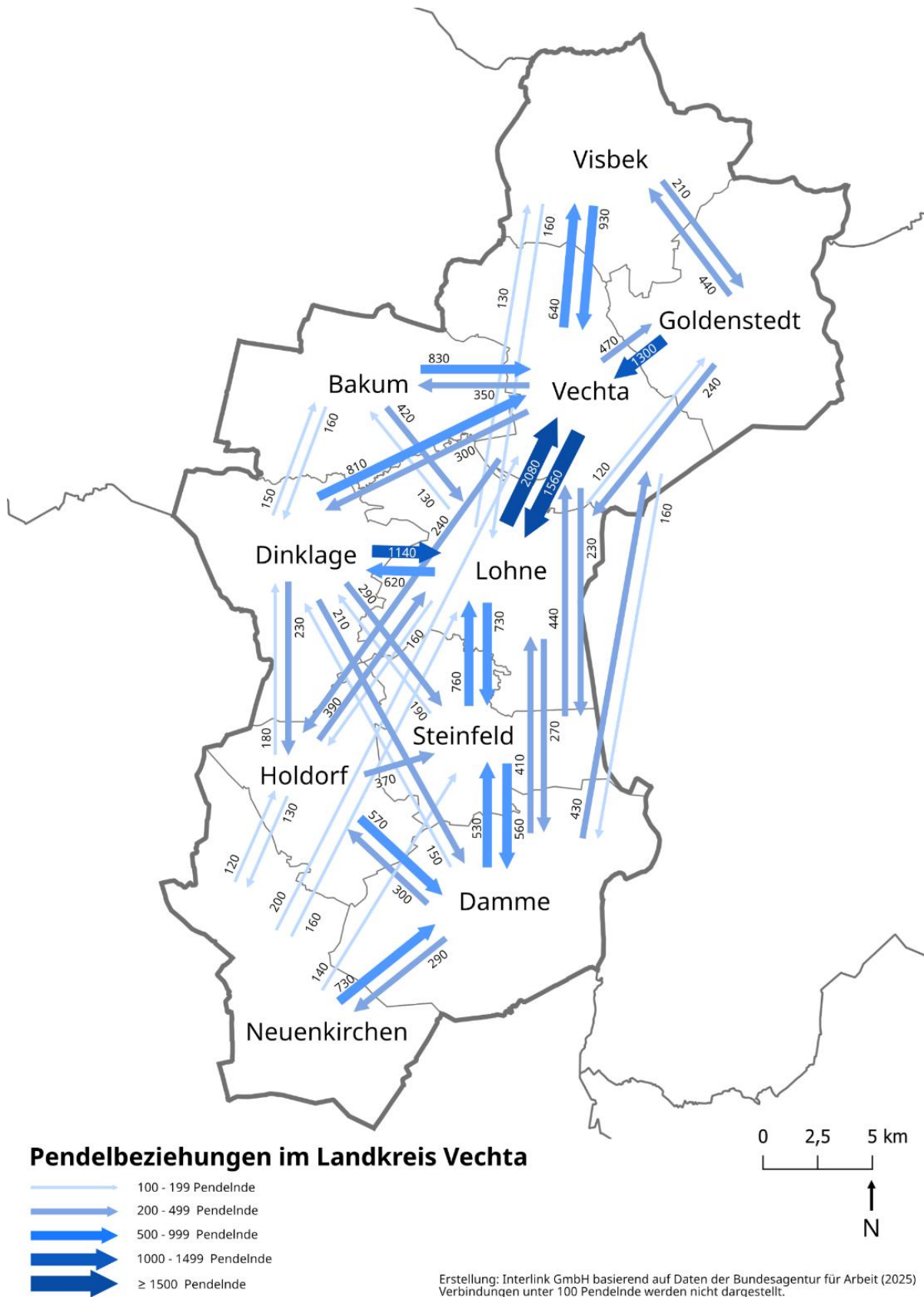


Abbildung 12: Pendlerbeziehungen im Landkreis Vechta. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: ALKIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Bundesagentur für Arbeit (2025). Pendelbeziehungen unter 100 Personen werden nicht dargestellt.

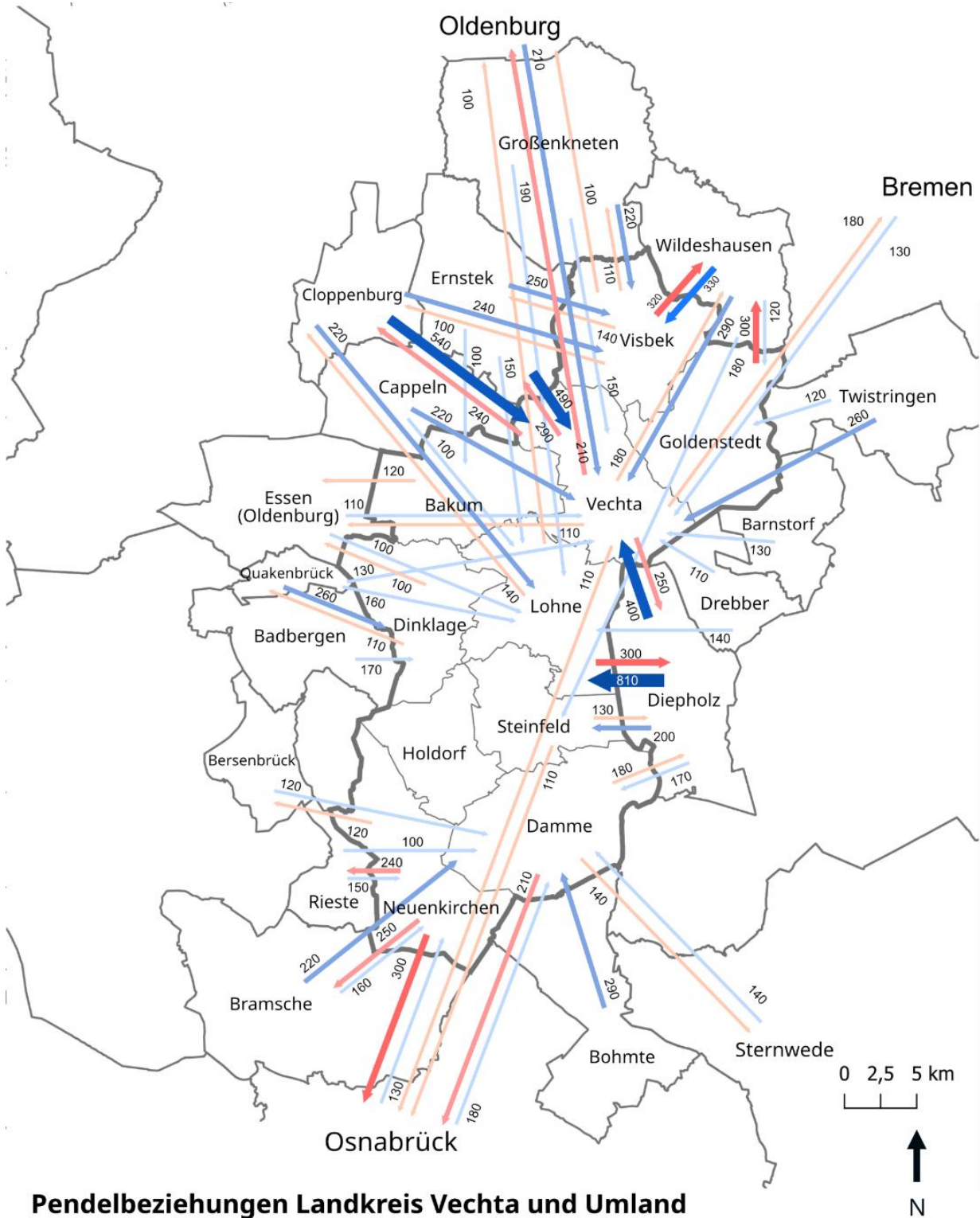


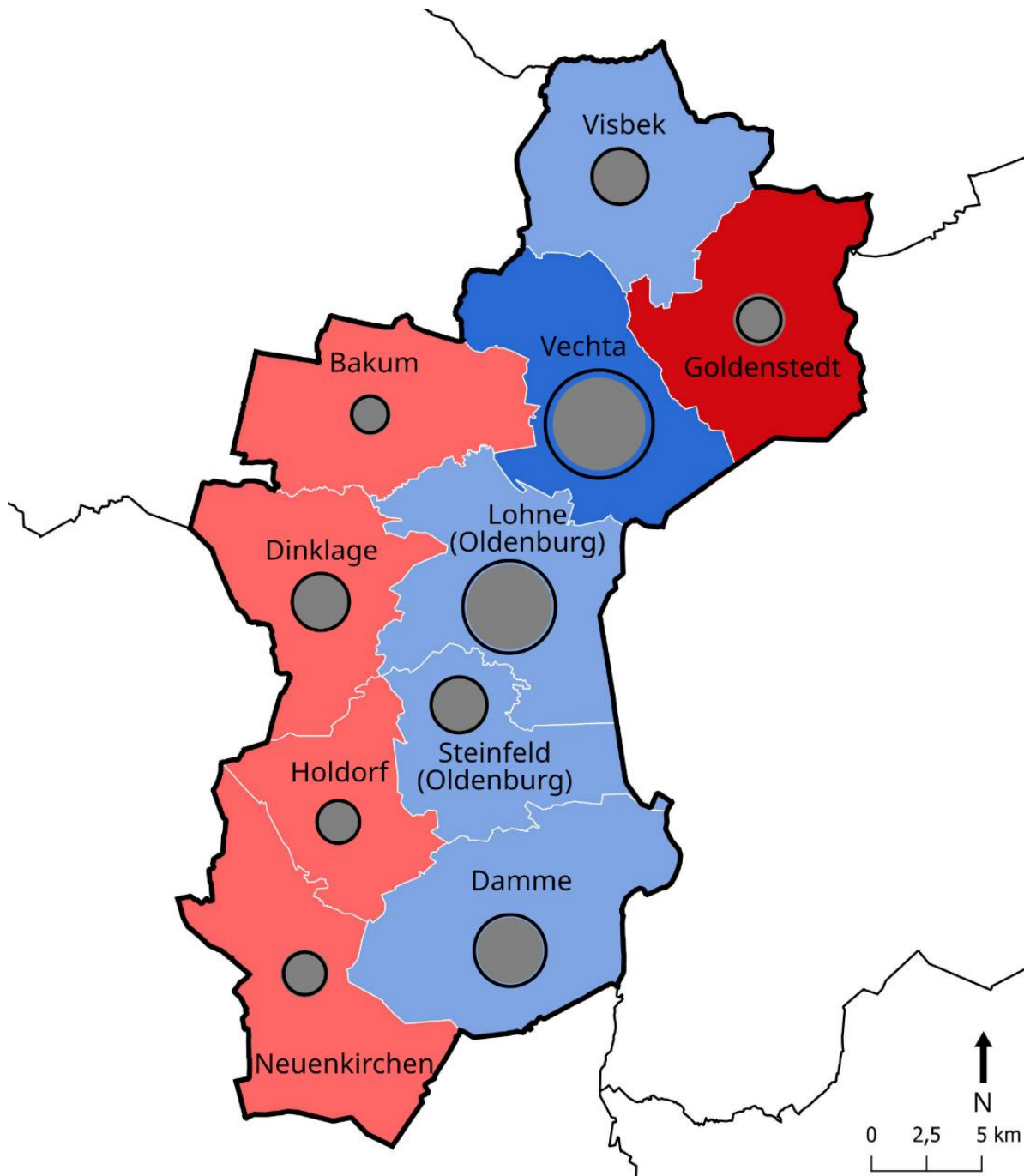
Abbildung 13: Pendelbeziehungen im Landkreis Vechta und Umland. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: AL-KIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Bundesagentur für Arbeit (2025). Pendelbeziehungen unter 100 Personen werden nicht dargestellt.

Innerhalb des Landkreises Vechta gibt es verhältnismäßig viele Einpendelorte. Dies reflektiert die hohe wirtschaftliche Dynamik des Landkreises. Die stärksten Pendelbeziehungen sind auf der Makroebene entlang der Nord-Süd-Achse zu finden.

Mit Abstand die höchsten Pendlerströme innerhalb des Landkreises liegen zwischen den Städten Vechta und Lohne (insg. 3.500 Pendelnde), gefolgt von den Relationen Lohne – Dinklage und Vechta – Goldenstedt (jeweils ca. 1.700 Pendelnde), wobei auf letzterer vor allem Pendelströme in Richtung Vechta zu finden sind. Die stärksten Ströme über Landkreisgrenzen liegen zwischen Lohne und Diepholz, gefolgt von den Relationen Vechta – Diepholz, Vechta – Emstek und Vechta – Cloppenburg, wobei bei den genannten Strömen die Einpendelnden gegenüber den Auspendelnden deutlich überwiegen.

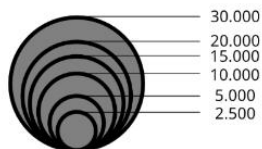
Auffällig ist zudem das hohe Pendleraufkommen zwischen Visbek und Wildeshausen. Die Pendlerverflechtungen zu den relativ nah gelegenen Oberzentren Bremen, Oldenburg und Osnabrück sind eher gering, wobei Osnabrück dennoch ein relevantes Pendelziel für die Bevölkerung im Süden des Landkreises bleibt.

Insgesamt sind die Pendlersaldi innerhalb des Landkreises weitgehend ausgeglichen, gegenüber anderen Landkreisen besteht ein deutlich positives Pendelsaldo (Quelle: <https://pendleratlas.de/niedersachsen/landkreis-vechta/>).



Beschäftigung und Pendelsaldi nach Gemeinden (2023)

Anzahl der Beschäftigten



- Beschäftigte mit Wohnort in der Gemeinde
- Beschäftigte mit Arbeitsort in der Gemeinde

Relatives Pendelsaldo
Pendelsaldo je 1.000 Einwohnende

- < -150
- -150 - 0
- 0 - +150
- > +150

Quellen: Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Eckzahlen zu den Pendelnden und der Bevölkerung am Wohn- bzw. Arbeitsort zum 30.06.2023

Abbildung 14: Beschäftigung und Pendlersaldi nach Gemeinden (2023) Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: ALKIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Bundesagentur für Arbeit (2025). Verbindungen unter 100 Personen werden nicht dargestellt.

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 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)].

Innerhalb der Gemeinden liegen keine Daten zur Verteilung der Arbeitsplatzstandorte vor. Es ist davon auszugehen, dass sich die Arbeitsplätze überwiegend in den Stadtzentren von Vechta, Lohne und Damme sowie insbesondere auch den großflächigen Gewerbe- und Industriegebieten befinden.

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

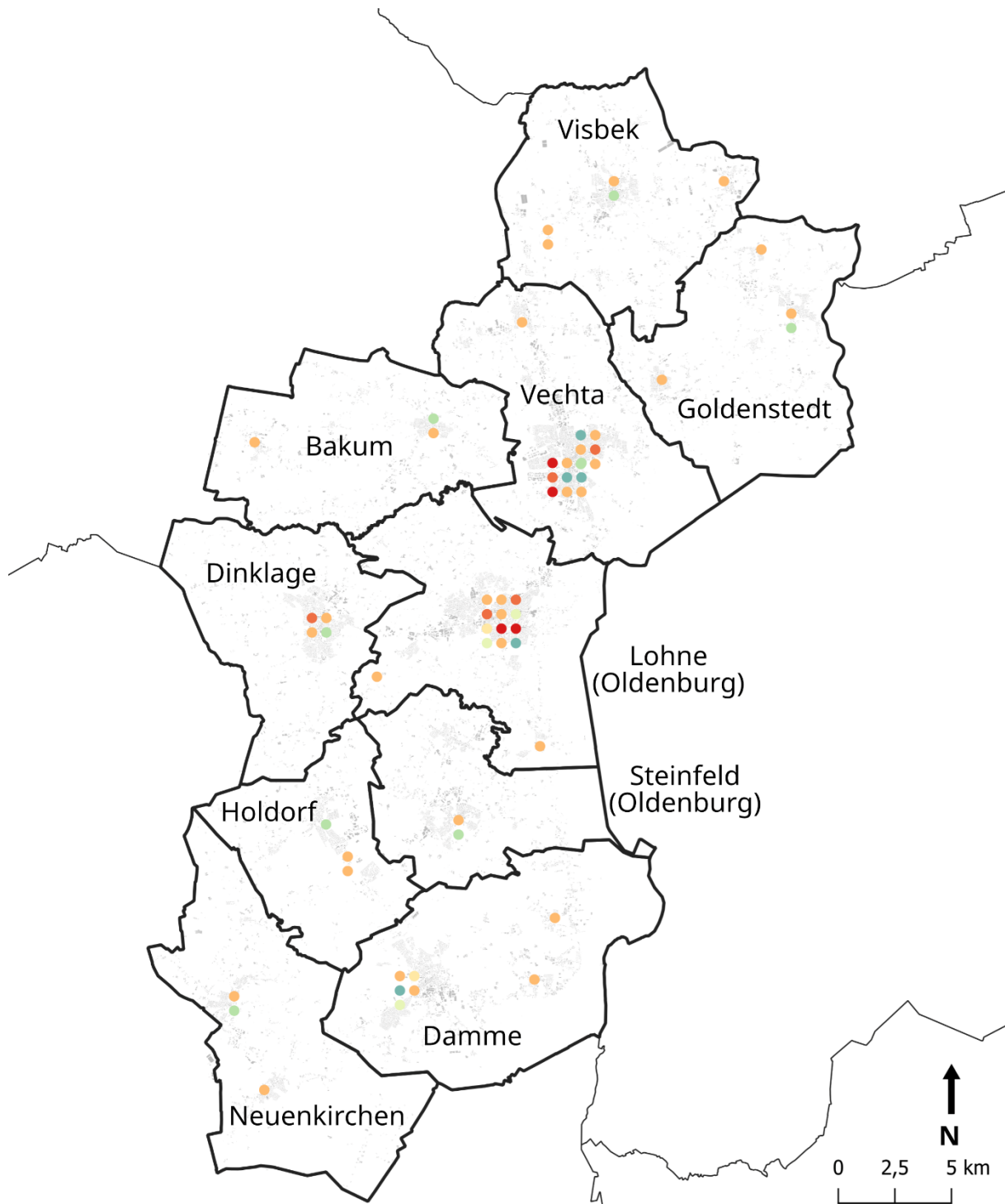
3.4 Bildungseinrichtungen und Schulverkehr

Schulen und andere Bildungseinrichtungen sind elementare Zielpunkte im ÖPNV. Der Landkreis Vechta verfügt über ein differenziertes Angebot an schulischen Bildungseinrichtungen über den gesamten Landkreis verteilt. Dazu gehören:

- 4 berufsbildende Schulen in Lohne (2x) und Vechta (2x)
- 5 Gymnasien in Damme, Lohne und Vechta (3x)
- 9 Oberschulen in Bakum, Dinklage, Goldenstedt, Holdorf, Neuenkirchen-Vörden, Steinfeld, Vechta (2x) und Visbek
- 5 Haupt- und Realschulen in Damme (2x) und Lohne (3x)
- 34 Grundschulen (im gesamten Landkreis) sowie
- 5 Förderschulen inkl. Tagesbildungsstätten

Wichtige Bildungszentren des Landkreises sind die südöstliche Innenstadt von Vechta und in kleinerem Ausmaß das Schulzentrum Vechta im Norden der Stadt. In Lohne liegen die meisten Bildungseinrichtungen nördlich der Innenstadt bzw. des ZOB. In Damme liegt das Schulzentrum außerhalb der Kernstadt westlich der L881. Kleinere Bildungsschwerpunkte sind in Dinklage entlang der Schulstraße, sowie im Süden und Westen der Stadt Vechta zu finden.

Auffällig ist die starke Kumulation von Haupt- und Realschulen in Lohne und Damme, während die Oberschulen recht gleichmäßig über den gesamten Landkreis verteilt sind. Gleiches gilt auch für die Grundschulen. Zu erwähnen ist hierbei, dass die Stadt Vechta zum Schuljahr 2021/22 Schulbezirke für die Grundschulen eingeführt hat. Landkreisweite Schulbezirke bestehen nicht.



Schulstandorte im Landkreis Vechta

Schulstandorte nach Typ

- Berufsschule
- Realschule
- Förderschule
- Oberschule
- Grundschule
- Gymnasium
- Hauptschule

Erstellung: Interlink GmbH basierend auf Daten des Landkreises Vechta; Stand 08.07.2025.

Abbildung 15: Schulstandorte im Landkreis Vechta. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: AL-KIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Landkreis Vechta.

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 mit ca. 700 Studierenden an den Standorten Vechta, Oldenburg und Diepholz zu nennen.

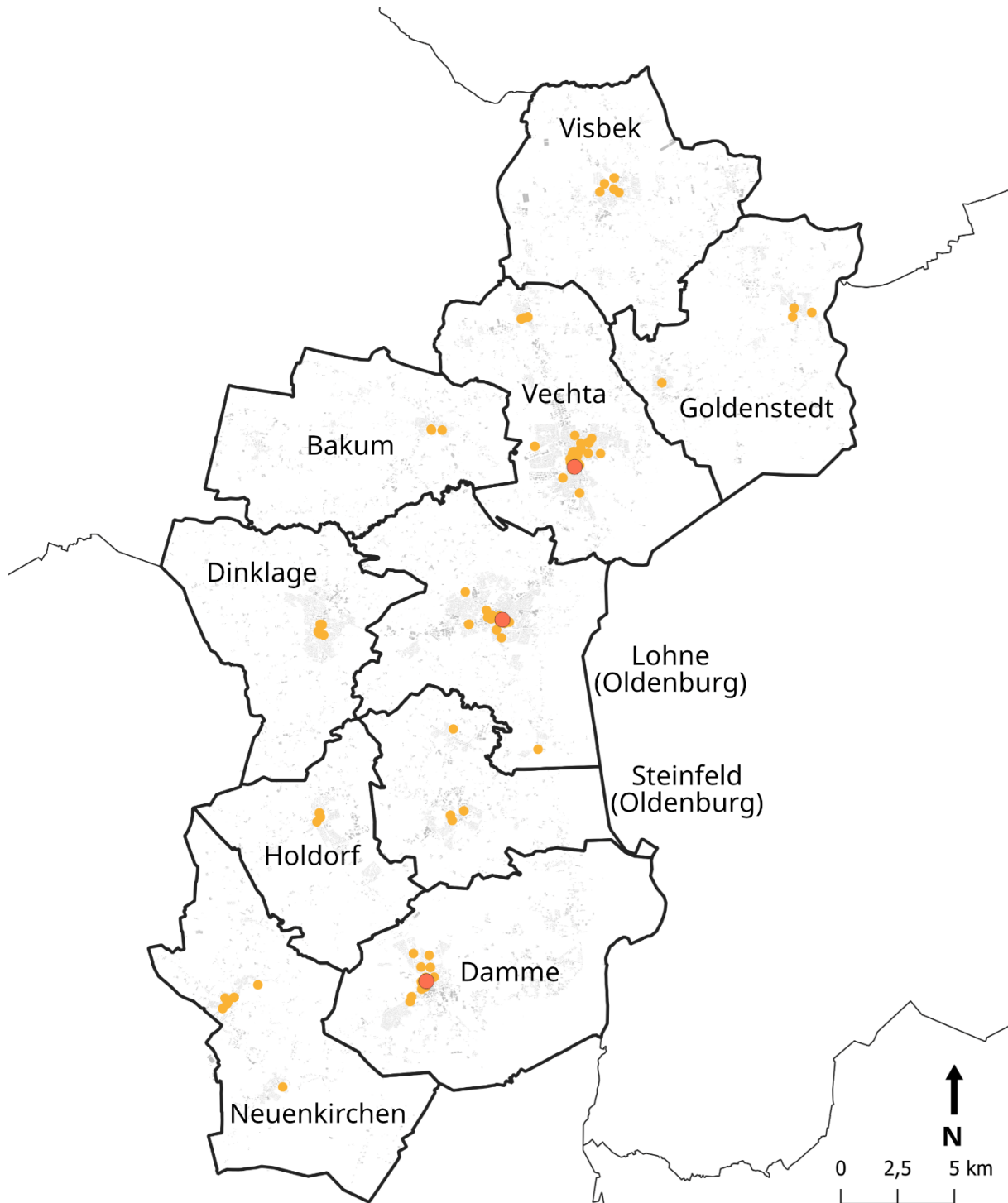
Außerdem existieren Musikschulen in Vechta, Lohne, Dinklage und Neuenkirchen-Vörden sowie Bildungswerke / Volkshochschulen in Vechta, Lohne, Damme, Visbek und Dinklage.

Ebenfalls zu den täglichen Alltagszielen sind die über 100 Kindertagesstätten zu zählen, welche im Hol- und Bringverkehr eine große Rolle im Alltagsverkehr spielen.

3.5 Versorgungs- und Erledigungsverkehr

Nahversorger sind ebenfalls über den gesamten Landkreis verteilt, wobei sich auch hier starke Agglomerationen in Vechta und Lohne finden. Da sich vor allem größere Supermarktstandorte in Gewerbegebieten in Stadtrandlage befinden, ist hier die Erreichbarkeit der Nahversorger mit dem Rad- und Fußverkehr, zum Teil aber auch mit dem ÖPNV derzeit schlechter als mit per PKW.

Im Bereich der Gesundheitsinfrastruktur sind insbesondere die Krankenhäuser in den Städten Vechta, Damme und Lohne herauszuheben. Arztpraxen sind über den gesamten Landkreis verteilt zu finden, wobei es auch hier Agglomerationen in den größeren Kernstädten und hier wiederum jeweils im Innenstadtbereich gibt (insbesondere in Vechta). Die Verteilung ist auf der folgenden Karte dargestellt:



Gesundheitsstandorte im Landkreis Vechta

Gesundheitsstandorte nach Typ

- Krankenhaus
- Arztpraxis

Erstellung: Interlink GmbH basierend auf Daten der Kassenärztlichen Vereinigung Niedersachsen (Stand 11.08.2025), OpenStreetMap

Abbildung 16: Gesundheitsstandorte im Landkreis Vechta. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: AL-KIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Kassenärztliche Vereinigung Niedersachsen (Stand: 11.08.2025), OpenStreetMap (11.08.2025).

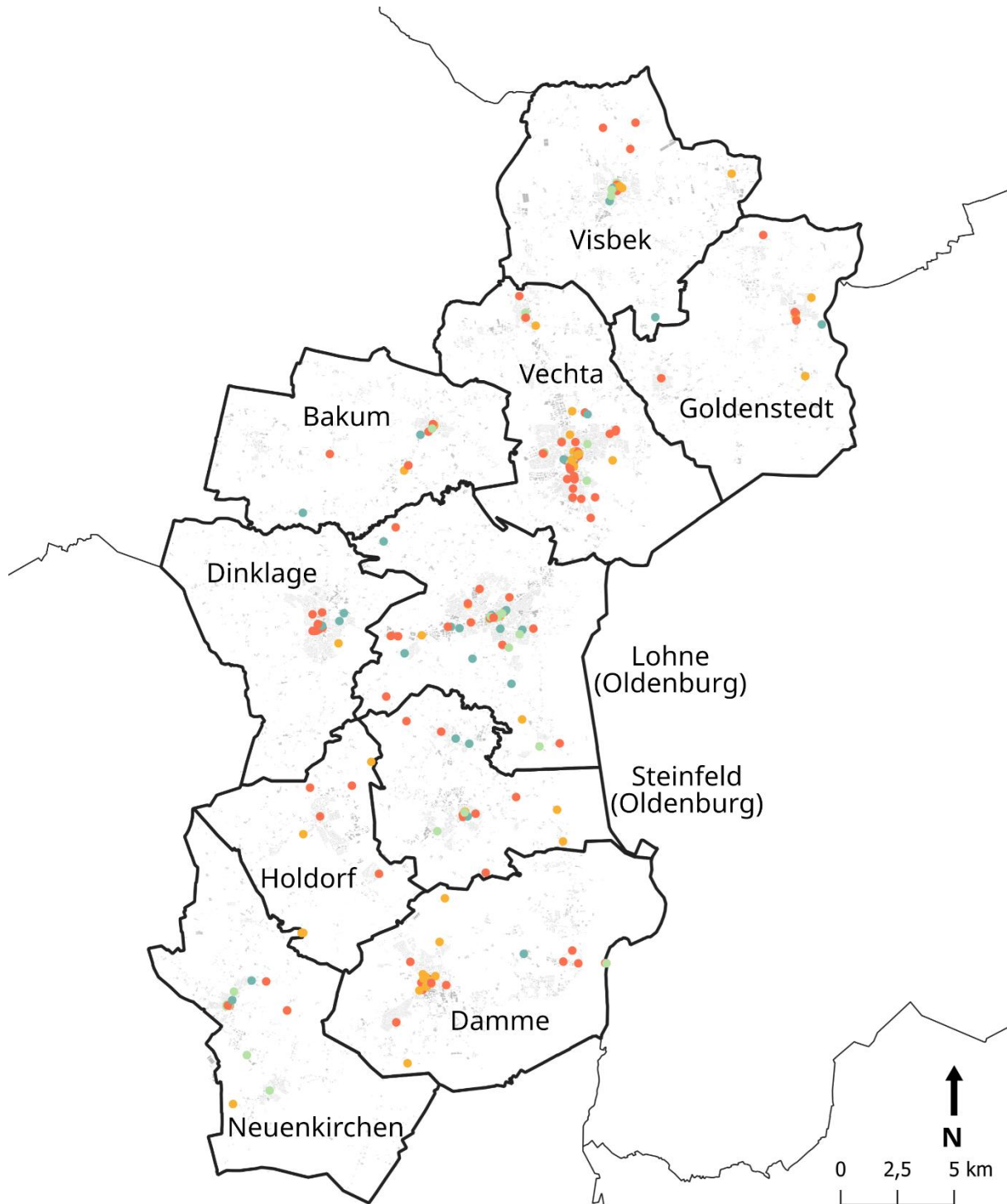
3.6 Freizeiteinrichtungen und Freizeitverkehr

Der Landkreis Vechta und seine Umgebung besitzen ein vielfältiges Kulturangebot mit zahlreichen Museen, Bühnen und Ausstellungen. Erholungszentren befinden sich unter anderem in Steinfeld, Holdorf und Goldenstedt sowie am Dümmer (Dümmer See). Hierzu sind auch öffentliche Einrichtungen wie Schwimmbäder zu zählen. Der Besuch von Vereinsveranstaltungen, wie etwa von Sportvereinen, sowie der Besuch von Gastronomie (Restaurants, Bars und Cafés) spielt für den Freizeitverkehr im Landkreis Vechta ebenfalls eine Rolle.

Traditionell hohe Bedeutung im Freizeitverkehr sowie für den Tourismus hat das Radfahren. Das Radwegenetz umfasst 830 km und ist systematisch beschildert. Auch mehrere Wanderrouen werden im Landkreis Vechta angeboten und durch eine Broschüre des Landkreises Vechta beworben.

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. Darüber hinaus werden auch Freizeitziele außerhalb des Landkreises Vechta (beispielsweise in den benachbarten Landkreisen oder in den Oberzentren Bremen, Osnabrück und Oldenburg) angesteuert.

Nachfolgende Abbildung 17 zeigt Gastronomiestandorte im Landkreis Vechta. Hier ist eine Konzentration in Innenstadtlagen festzustellen, womit für diese Standorte grundsätzlich gute Voraussetzungen für die Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Nahverkehr gegeben sind. Zugleich finden sich insbesondere im Süden des Landkreises auch eine größere Anzahl an Gastronomiebetrieben abseits der Zentren.



Gastronomiestandorte im Landkreis Vechta

Gastronomie nach Typ

- Restaurant
- Café
- Imbiss
- Gastwirtschaft

Erstellung: Interlink GmbH basierend auf OpenStreetMap: Stand 24.09.2025,

Abbildung 17: Gastronomiestandorte im Landkreis Vechta. Erstellung: Interlink GmbH. Datenquelle: AL-KIS/Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, OpenStreetMap (11.08.2025). Keine Gewähr auf Vollständigkeit.

3.7 Mobilitäts- und Verkehrsstruktur

Zur Erfassung des Modal Split im Landkreis Vechta im Jahr 2024 ist eine Haushaltsbefragung durchgeführt worden.

Der Landkreis Vechta verfügt über eine Verkehrsstruktur, welche in hohem Maße vom MIV, einer vergleichsweise geringen Nutzung des ÖPNV sowie einer zunehmenden Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs geprägt ist.

Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Werktag entspricht 3,29 bei einer mittleren Wegelänge von zirka 11,2 Kilometer. Die durchschnittliche Gesamtlänge der täglichen Wege der Einwohner des Landkreises Vechta beträgt circa 39 Kilometer pro Tag. Zum Vergleich: in Deutschland sind 2017 3,1 Wege pro Tag zurückgelegt worden bei einer mittleren Wegelänge von ca. 10 Kilometer.

Auch bundesweit liegt die durchschnittliche Gesamtlänge der Wege bei 39 Kilometer pro Tag. Gewichtet werden hierbei sämtliche Einwohner ab einer Altersgrenze von 6 Jahren.

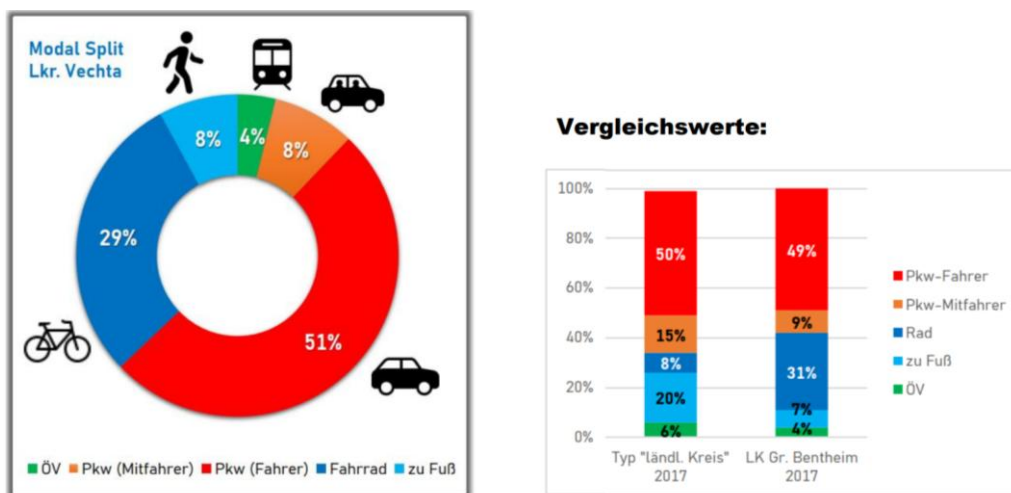


Abbildung 18: Modal Split des Landkreises Vechta nach Wegen. Quelle: Landkreis Vechta (2024): Präsentation der Ergebnisse der Haushaltsbefragung.

Die Fußwege nehmen insbesondere im innerörtlichen Verkehr eine größere Bedeutung ein. Bei den Wegen zu Versorgungspunkten von Grundzentren sowie zu Nahversorgern spielt der Fußverkehr auch im Landkreis Vechta eine wichtige Rolle. Im interkommunalen Verkehr ist durch die hohen Distanzen zwischen den einzelnen Kommunen der Fußverkehr lediglich als Freizeitverkehr einzuordnen.

Der Radverkehr spielt im Landkreis Vechta sowohl innerhalb der Kommunen als auch zwischen den Kommunen des Landkreises Vechta eine größere Rolle. Durch die im Durchschnitt kurzen Pendeldistanzen zu Arbeitsplatzstandorten innerhalb des Landkreises Vechta (vgl. Kapitel 3.3) sowie durch die flache Topographie wird die Wahl des Radverkehrs für den Alltagsverkehr begünstigt.

Laut Haushaltsumfrage besitzen 91% der Haushalte im Landkreis Vechta mindestens ein Fahrrad. Der Durchschnitt beträgt 3,1 Fahrräder pro Haushalt. Der Anteil an Pedelecs liegt bei circa 63%. Im Vergleich zu Deutschland: bundesweit besitzen 88% der Haushalte mindestens ein Fahrrad.

Die Pedelec-Verfügbarkeit ist mit zunehmendem Alter ansteigend, wobei selbst schon die Altersklasse 15-17 Jahre mit 49 % eine signifikante ständige Verfügbarkeit an Pedelecs aufweist.

Das Radwegenetz des Landkreises Vechta wird zudem stetig ausgebaut und dient sowohl dem Alltagsradverkehr als auch dem touristischen Radverkehr.

Der motorisierte Individualverkehr MIV stellt im Landkreis Vechta die größte Form der Mobilität der Bewohner dar. Das gilt auch obwohl 38% der Autofahrten kürzer als 5 Kilometer sind und 25% der Autofahrten kürzer als 3 Kilometer sind. Besonders dominant ist die Wahl des MIV vor allem bei Arbeitswegen sowie bei dienstlichen und geschäftlichen Wegen.

Die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr MIV wird vor allem durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Autobahn A1 geprägt. Der Landkreis verfügt über 4 Anschlussstellen (Vechta, Lohne/Dinklage, Holdorf und Neuenkirchen/Vörden). Zudem sind mit den Bundesstraßen B 214 sowie B 69 eine Ost-West beziehungsweise eine Nordwest-Südost-Verbindung von Cloppenburg in Richtung Diepholz gegeben. Die Stellplatzsituation ist aufgrund der geringen Bebauungsdichte in den meisten Kommunen und Ortsteilen als sehr entspannt zu betrachten.

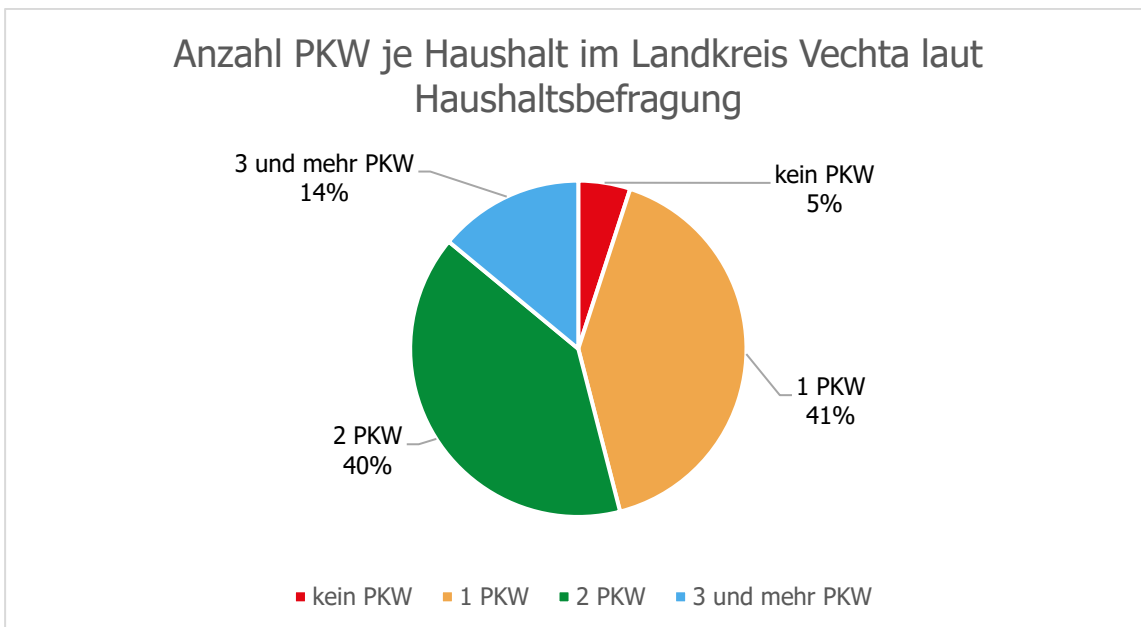


Abbildung 19: Anzahl Pkw je Haushalt im Landkreis Vechta. Quelle: Landkreis Vechta (2024): Präsentation der Ergebnisse der Haushaltsbefragung.

Die Bestandsaufnahme zur Mobilitäts- und Verkehrsstruktur des ÖPNV sind der besseren Lesbarkeit halber gesammelt in den nachfolgenden den ÖPNV betreffenden Kapiteln ab 3.8 zu finden.

3.8 ÖPNV-Angebot

3.8.1 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. Sie bildet das Rückgrat der Nord-Süd-Verbindung innerhalb des Landkreises Vechta im ÖPNV.

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

Die umsteigefreie Fahrtzeit von Lohne nach Bremen beträgt 1:17 h, von Vechta nach Osnabrück 1:05 h (Stand der Abfrage: 14.08.2025, Quelle: Bahn.de). Positiv herauszuheben ist, dass durch die Linie RB 58 mit stündlichen Direktverbindungen nach Osnabrück Hbf und Bremen Hbf zwei Bahnhöfe mit wichtigen Fernverkehrsverbindungen erreicht werden können.

Teilstrecke	Anzahl der Züge pro Tag		
	Mo-Fr	Sa	So
Osnabrück – Bremen	17	17	15
Osnabrück – Vechta	18	18	16
Lohne – Bremen	19	18	17
Vechta – Osnabrück	18	19	16
Bremen – Osnabrück	17	18	15
Bremen – Lohne	19	19	16

Tabelle 1: Fahrtenangebot SPNV (Fahrplan 2025)

3.8.2 Landesbedeutsame Buslinien OM1 und OM2

Die beiden Landkreise Vechta und Cloppenburg haben mit der Linie OM1 eine schnelle, modern ausgestattete und barrierefreie ÖPNV-Linie zwischen ihren beiden Kreisstädten Vechta und Cloppenburg mit Betriebsbeginn 01.12.2023 eingerichtet. Seit dem 01.12.2025 verkehrt die Linie OM2 zwischen Diepholz und Vechta, damit besteht auch zwischen diesen Kreisstädten eine hochwertige Busverbindung. Eine Besonderheit dieser beiden Linien besteht darin, dass sie den Status einer landesbedeutsamen Buslinie des Landes Niedersachsen erreicht hat. Die grundlegenden Parameter der Linien (Linienweg und Fahrtenangebot) basieren auf den Vorgaben des Landes Niedersachsen für landesbedeutsame Busverkehre.

Linie	Fahrstrecke von / bis	über	Betriebszeiten	Takt	Betreiber	Genehmigungsende	eigen- / gemeinwirtschaftlich
OM 1	Vechta ZOB / Cloppenburg Bahnhof	Ecopark	Mo-Fr. 5:00-0:00 Sa. 6:00-00:00 So. 7:00-00:00	60 Min	SBV Janßen	30.11.2028	gemeinwirtschaftlich
OM 2	Vechta ZOB / Diepholz Bahnhof	Aschen	Mo-Fr. 5:00-22:00 Sa 8:00-23:00 So 9:00-20:00	60 Min	Schomaker und Rittmeyer	30.11.2023	gemeinwirtschaftlich

Tabelle 2: Landesbedeutsame Buslinien im Landkreis Vechta (2025)

3.8.3 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 freitags ca. 20:00 Uhr und samstags ca. 17:00 Uhr.

Es existieren vier Linien mit fixem Linienvverlauf 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. Die Linienwege starten jeweils ab Burgstraße / Altes Finanzamt und bedienen mit überwiegend ringförmigen Linienvverläufen unterschiedliche Stadtteile. Das Fahrplanangebot ist unabhängig von Schul- und Ferienzeiten. Das Netz des StadtBus Vechta wird ausschließlich mit Niederflur-Minibussen betrieben.

Das Liniennetz des StadtBus Vechta umfasst die Linien 601 bis 604 und ist untenstehend dargestellt:

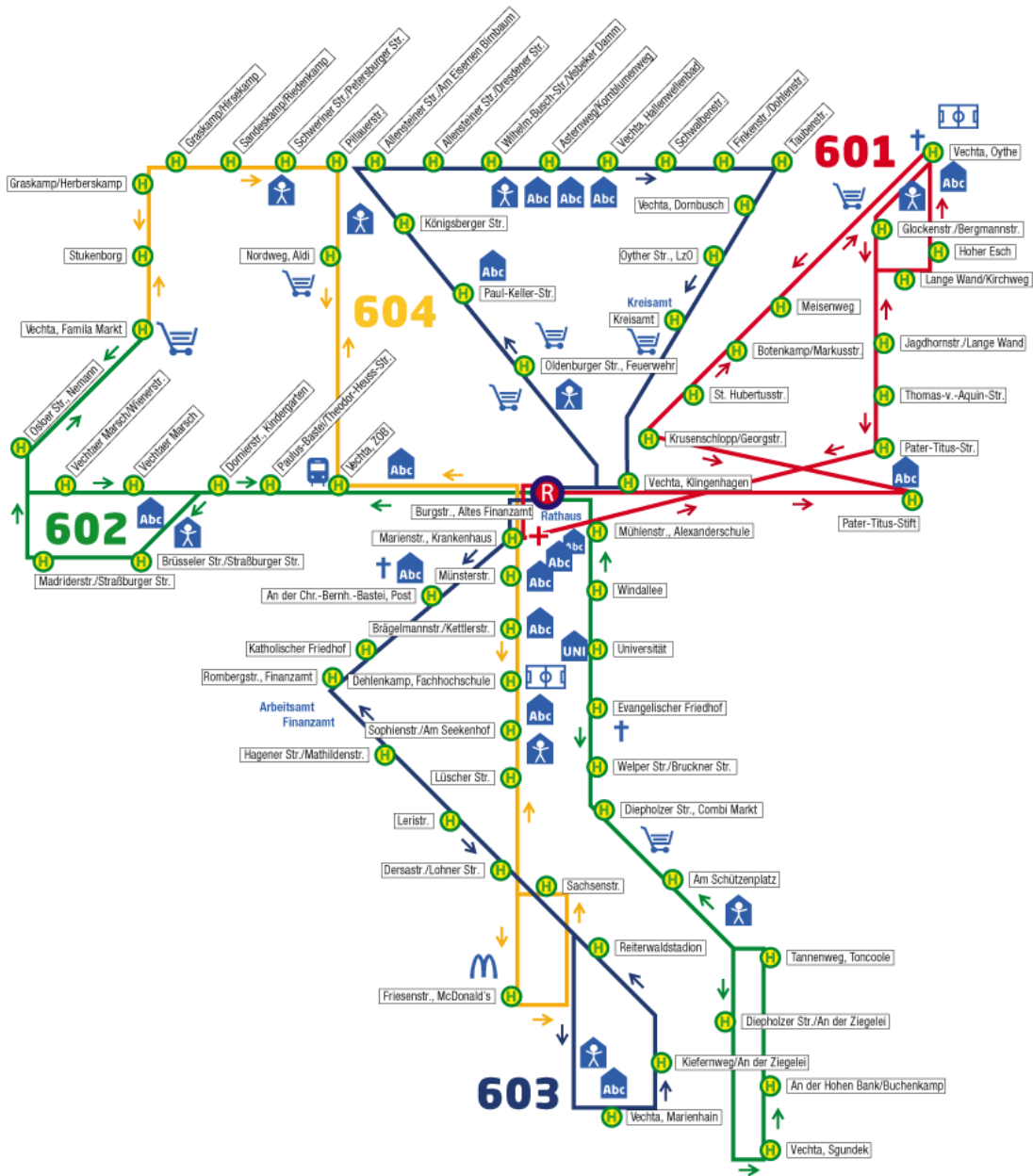


Abbildung 20: Liniennetzplan StadtBus Vechta. Quelle: Wilmering Asset Management GmbH & Co. KG (vgl. <https://wilmering-bewegt.de/linien/streckenkarte/>; abgerufen am 19.09.2025)

Eine Übersicht über die StadtBus-Linien gibt die folgende Tabelle:

Linie	Fahrstrecke von/bis	über	Eigen-/gemeinwirtschaftlich
601	Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt	Oythe – Krusenschlopp / Georgstr.	eigenwirtschaftlich
602	Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt	Sgundek – Universität – ZOB – Famila Markt	eigenwirtschaftlich
603	Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt	Rombergstr., Finanzamt – Marienhain – Königsberger Str. – Taubenstr.	eigenwirtschaftlich
604	Vechta Burgstr. / Altes Finanzamt	Friesenstr., McDonald – Pillauerstr. – Famila Markt	eigenwirtschaftlich

Tabelle 3: Linien des StadtBus Vechta (2025).

Betreiber der derzeit noch eigenwirtschaftlichen Linien ist das Verkehrsunternehmen Wilmering; die Konzession läuft noch bis 31.12.2026. Der Landkreis Vechta beabsichtigt, nach Konzessionsablauf die Linie gemeinwirtschaftlich zu betreiben.

3.8.4 Rufbussystem Moobil+

Der bedarfsorientierte Linienverkehr Moobil+ besteht seit November 2013. Die Rufbusse verkehren montags bis freitags in Kernzeiten von 7.00 Uhr bis 19.00 Uhr (auf einigen Linien auch ab 5.30 Uhr bis 21.00 Uhr) im Taktfahrplan (zweistündiger Grundtakt, bei einzelnen Linien Stundentakt), das Fahrplanangebot ist unabhängig von Schul- und Ferienzeiten. Es bestehen im gesamten Landkreis 15 Linien mit sowohl festen Haltestellen als auch Bedarfshaltestellen. Der Ein- und Ausstieg ist nur an den Haltestellen möglich.

Zentrale Umstiegspunkte im Moobil+-Netz sind Vechta Bahnhof/ZOB, Lohne Bahnhof, sowie Damme ZOB.

Die Moobil+-Linien sind überwiegend als Richtungsband- bzw. Sektorbetrieb konzipiert. Dabei werden einzelne Haltestellen (i.d.R. End- oder Verknüpfungshaltestellen) bei jeder Fahrt und nachfrageunabhängig angefahren; Fahrten finden daher auch ohne Fahrtanmeldung statt. Der Großteil der Haltestellen sind Bedarfshaltestellen, an denen zum Ein- oder Ausstieg eine vorherige Anmeldung erforderlich ist. Da die Fahrgastkapazität durch den überwiegenden Einsatz von Klein- und Minibussen beschränkt ist, wird die Anmeldung auch für Fahrten zwischen festen Linienhaltestellen empfohlen. Durch diese Systematik kann die Erschließungswirkung des Systems im Vergleich zu herkömmlichen Linienverkehren deutlich gesteigert und durch den Einsatz kleiner Fahrzeuge Kosten reduziert werden. Zugleich stellt die Pflicht bzw. die starke Empfehlung zur Vorabbuchung eine Nutzungshürde dar.

Der als Moobil+-Nutzer registrierte Fahrgast meldet den Fahrtwunsch spätestens eine Stunde vor planmäßiger Abfahrt in der Mobilitätszentrale (telefonisch oder elektronisch) oder per Moobil+App 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 Bezahllart des Fahrgastes und ggf. dem Verkauf des entsprechenden Fahrscheins durch das Fahrpersonal.

Das Liniennetz von Moobil+ ist untenstehend dargestellt:

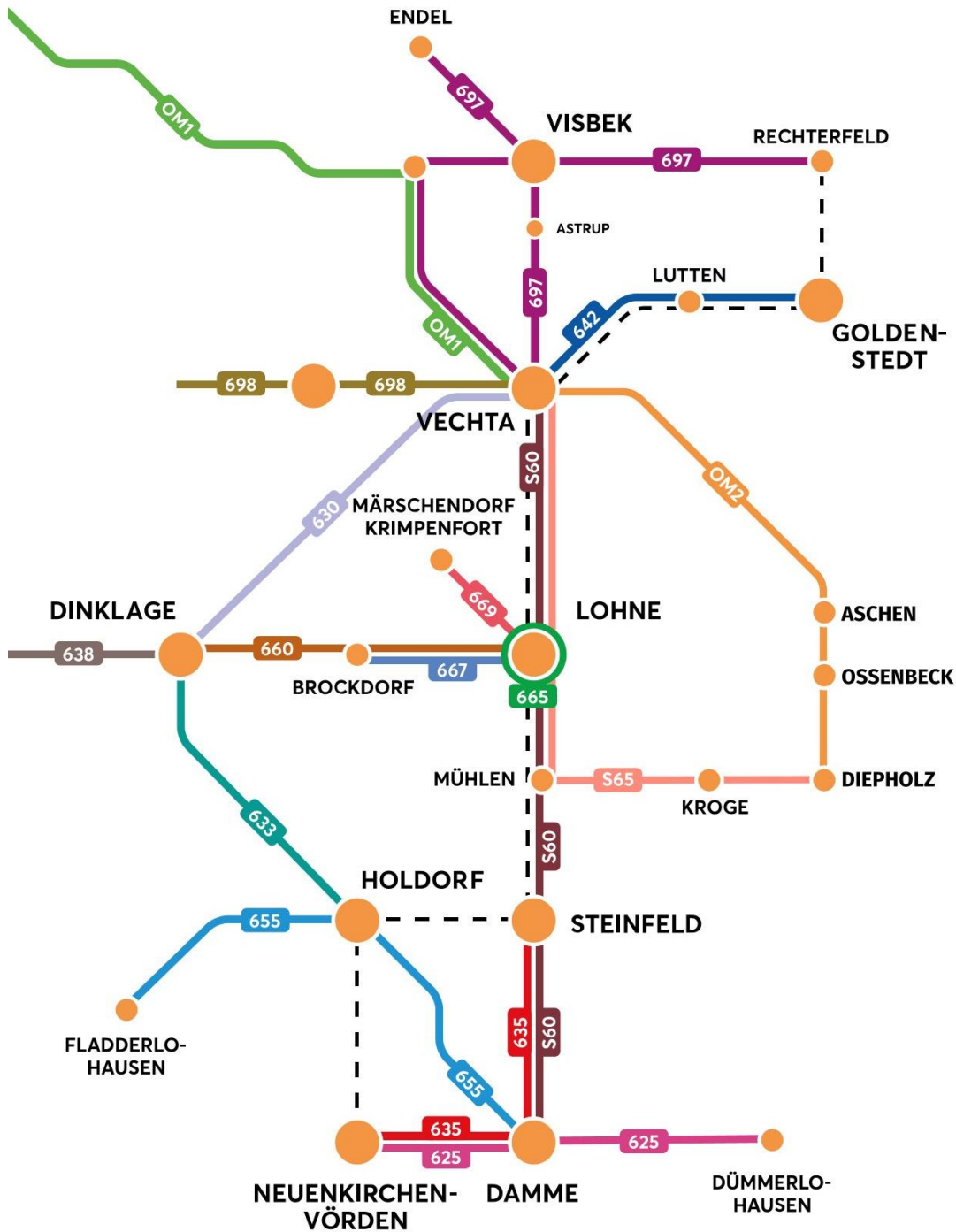


Abbildung 21: Liniennetz Moobil+, Stand 2026. Quelle: Landkreise Cloppenburg und Vechta (vgl. <https://www.Moobilplus.de/fahrplan/netzplanfahrplaene/>; aufgerufen am 03.03.2026)

Linie	Fahrstrecke von / bis	über	Busunternehmen	Linienbündel
625	Dümmerlohausen – Neuenkirchen	Damme	Hedemann	Moobil+ Süd
630	Dinklage-Vechta		Wilmering	Moobil+ Nord
633	Dinklage – Holdorf	Langwege	Kohorst	Moobil+ Mitte
635	Neuenkirchen – Steinfeld	Damme	Hedemann	Moobil+ Süd
638	Dinklage – Quakenbrück	Bünne	Kohorst	Moobil+ Mitte
642	Goldenstedt – Vechta	Lutten	Wilmering	Moobil+ Nord
655	Damme – Fladderlohausen	Holdorf	Hedemann	Moobil+ Süd
660	Dinklage – Lohne		Schomaker	Moobil+ Mitte
665	Lohne Stadtverkehr		Schomaker	Moobil+ Mitte
667	Kleinbrockdorf – Lohne	Brockdorf	Schomaker	Moobil+ Mitte
669	Lohne – Krimpenfort / Märschendorf	Nordlohne	Schomaker	Moobil+ Mitte
697	Linie A: Expresslinie Visbek – Vechta – Visbek Linie B: Visbek – Langförden – Vechta Linie C: Zubringer Endel Linie D: Zubringer Rechterfeld		Wilmering	Moobil+ Nord
S60	Vechta – Damme		Hedemann (Konzessionär: Schomaker)	Moobil+ Mitte
S65	Vechta – Diepholz	Lohne, Koge/Mühlen	Schomaker	Moobil+ Mitte

Tabelle 4: Übersicht Linien Rufbussystem Moobil+, Fahrplan 2025.

Alle Moobil+-Linien sind in Bündel bzw. Lose organisiert und werden gemeinwirtschaftlich betrieben.

3.8.5 Moobil+-Taxi

Das Moobil+-Taxi ermöglicht als Flächenbedarfsnetz eine flächendeckende Erschließung des Landkreises. Die Fahrten können nach Voranmeldung zu einem gesonderten Tarif durchgeführt werden. Es ist nicht fahrplangebunden und verkehrt jedoch ausschließlich innerhalb festgelegter Betriebszeiten. Auch wenn das Moobil+-Taxi selbst nicht fahrplangebunden ist, so wird es doch

als Zubringer zum ÖPNV oder als ergänzende Fahrt zu ÖPNV genutzt. Ziel ist es, eine bessere Versorgung der Fläche zu erreichen, ohne dabei den klassischen ÖPNV zu verdrängen

Hintergrund

Aus dem Modell des ÖPNV-Taxis aus dem vom BMEL geförderten Projekt wurde das Moobil+ Taxi entwickelt. Auf Basis dessen wurde nach den Vorgaben des Landkreises das aktuell vorhandene Buchungssystem für die Moobil+-Rufbusse hinsichtlich Organisation, Buchung und Abrechnung von Moobil+-Taxi-Fahrten erweitert und als Mobilitätsplattform für alle im Landkreis vorhandenen ÖPNV-Angebote ausgebaut. Weiter wurde auf Basis der rechtlichen und konzeptionellen Grundlagen und der digitalen Möglichkeiten der neuen Mobilitätsplattform eine Vorlage für die Vereinbarung mit den Taxi- und Mietwagenunternehmen erarbeitet und mit diesen im Vorfeld abgestimmt.

Die Betriebszeiten des Moobil+-Taxi sind:

- montags bis donnerstags von 7:00 Uhr bis 23:00 Uhr,
- freitags und samstags von 7:00 Uhr bis 2:00 Uhr und
- sonntags und feiertags von 8:00 Uhr bis 23:00 Uhr.

Nach rund drei Jahren Entwicklungszeit konnte im Juni 2023 ein erster Pilotbetrieb für das Moobil+-Taxi in den Städten Dinklage und Lohne gestartet werden. Mindestens ein Fahrzeug davon war zur Beförderung von im Rollstuhl sitzenden Personen geeignet. Seit Mitte 2024 wurde das Angebot des Moobil+-Taxi auf alle Städte und Gemeinden des Landkreises Vechta ausgedehnt. Dies war zum einen deshalb einfach möglich, da der Landkreis für das Moobil+-Taxi-Angebote keine Grenzen zwischen Kommunen vorgesehen hat: Es gibt ein einzelnes landkreisweites Bediengebiet. Zudem ist der Zuschlagtarif für das Moobil+-Taxi ausschließlich von der Entfernung und nicht von den Grenzen zwischen Städten und Gemeinden abhängig. Insofern kann es auch zu weiten Moobil+-Taxi-Fahrten kommen, deren Finanzierung aber über den Zuschlagtarif mitgeregelt ist.

Juristisches Modell

Die Fahrgäste des Moobil+-Taxi zahlen gemäß den Tarifbedingungen des Aufgabenträgers Landkreis Vechta nur den ÖPNV-Tarif (Einzelfahrschein oder Monatskarte) und einen Zuschlag. Der Landkreis gleicht den Taxiunternehmen die finanzielle Unterdeckung auf der Grundlage des Markttarifs für Taxifahrten gemäß der Rechtsverordnung des Landkreises Vechta nach § 51 Abs. 1 PBefG aus, aber nur für die konkret erbrachte Fahrten mit dem Moobil+-Taxi. Damit fallen keine Vorhaltekosten wie in den gemeinwirtschaftlichen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen des Aufgabenträgers an, denn das Moobil+-Taxi setzt auf bereits vorhandene eigenwirtschaftliche unternehmerische Strukturen der Taxiunternehmen auf.

Die Taxiunternehmer erbringen weiterhin ihre eigenwirtschaftlichen Taxiverkehre gemäß § 47 Abs. 1 PBefG und stellen daneben im Modell des Moobil+-Taxi ihre Hilfsfunktion für den Linienverkehr nach § 8 Abs. 2 PBefG sicher. Die Fahrten für das Moobil+-Taxi können mit den bestehenden Taxigenehmigungen erbracht werden. Vergaberechtliche Verfahren sind damit im Modell des Moobil+-Taxi nicht notwendig, weil die Taxiunternehmen über eine ergänzende Finanzierung des Aufgabenträgers im ÖPNV über eine allgemeine Vorschrift gemäß § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG weiterhin eigenwirtschaftlich fahren.

Organisation und Prozesse

Grundsätzlich stellt das gesamte Gebiet des Landkreises Vechta das Bediengebiet des Moobil+-Taxi dar; es gibt keinerlei räumliche Segmentierung des Angebots innerhalb des Landkreises. Somit ist ein Fahrtwunsch grundsätzlich von jedem beliebigen Punkt zu jedem anderen Punkt innerhalb des Landkreises erfüllbar, wenn die damit verbundene Wegstrecke nicht unterhalb eines bestimmten Mindestmaßes (derzeit 1.000 Meter) liegt. Mögliche Haltepunkte sind alle ÖPNV-Haltestellen einschließlich der Bedarfshaltestellen des Moobil+Rufbusangebots und für das Moobil+-Taxi zusätzlich eingerichtete virtuelle Haltepunkte. Daneben findet auch eine Adressbedienung statt, sofern die nächste Haltestelle über 600 Meter entfernt ist.

Jedem Unternehmen mit Taxigenehmigungen im Landkreis Vechta steht es frei, die Sondervereinbarung gemäß § 51 Abs. 1 PBefG mit dem Landkreis zur Durchführung von Moobil+-Taxi-Fahrten abzuschließen. Die Vereinbarung dient einerseits dazu, die Regeln zur Durchführung und Abrechnung der Moobil+-Taxi-Fahrten festzulegen. Andererseits stellt sie die zur Gewährung von beihilferechtskonformen Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen nötige gesetzliche Basis in Form einer allgemeinen Vorschrift dar. Auch nach Abschluss der Vereinbarung können die Verkehrsunternehmen frei darüber entscheiden, ob sie ihre Fahrzeuge für den Einsatz als Moobil+-Taxi frei- oder abmelden. Hat ein Unternehmen freie Fahrzeugkontingente gemeldet, erhält es bei entsprechender Nachfrage automatisch Aufträge zur Durchführung von Moobil+-Taxi-Fahrten.

Die komplette Organisation, Steuerung und Abrechnung von Moobil+-Taxi-Fahrten wird über die Mobilitätsplattform des Landkreises abgewickelt. Die Unternehmen, mit denen die Sondervereinbarung abgeschlossen wurde, werden im System registriert und erhalten einerseits einen direkten Zugang zum System, über den die für sie wichtigen Daten ausgetauscht werden. Andererseits erhalten sie auch die Berechtigung zum Herunterladen einer Moobil+TAXI-App, über die sie auch ihre Aufträge zur Durchführung von Moobil+-Taxi-Fahrten direkt in den Fahrzeugen behandeln können. Zur Unterstützung der Fahrgäste und Verkehrsunternehmen und zur Überwachung des Betriebsablaufs stehen die Beschäftigten in der Mobilitätszentrale des Landkreises auch für das Moobil+-Taxi zur Verfügung.

3.8.6 Linien der Verkehrsgemeinschaft Vechta

Die Linien der Verkehrsgemeinschaft Vechta (VGV; „konventioneller Linienverkehr“) sind in Bezug auf Fahrplan und Linienführung im Wesentlichen auf die Belange des Schulverkehrs ausgerichtet¹⁷. Die meisten Linien haben unregelmäßige Abfahrtszeiten sowie unterschiedliche Start- und Endhaltestellen bzw. variierende Routen je nach Fahrt oder auch Fahrtrichtung. In der Regel werden morgens Fahrten aus den Ortslagen zu den Schulstandorten angeboten, nachmittags in die Gegenrichtung. Am Wochenende, an Ferientagen sowie abseits der Schulzeiten besteht auf den meisten Linien kein Angebot, teilweise werden Einzelfahrten angeboten.

Eine Übersicht über die VGV-Linien gibt Tabelle 5.

¹⁷ 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	Verkehrsunternehmen	Genehmigungsende	ew/gw ¹⁸
600	Ahlhorn – Vechta – (Lohne)	Langförden	Schomaker	30.04.2031	ew
609	Vechta, Allensteiner Str. – Vechta Schulzentrum Süd		Wilmering ?	31.07.2030	ew
610	Bakum – Lohne	Daren	Wilmering	31.10.2029	ew
611	Carum – Vechta	Bakum	Wilmering	30.09.2028	ew
612	Harme – Bakum	Lohe – Daren – Carum	Wilmering	30.09.2028	ew
613	Hausstette – Lüsche	Carum	Wilmering	30.09.2028	ew
620	Damme – Neuenkirchen	Sierhausen – Vörden / Vörden	Schomaker	31.08.2026	gw
621	Damme – Holdorf	Langenberg	Schomaker	31.08.2026	gw
622	Damme – Neuenkirchen	Nellinghof – Wittenberg	Schomaker	31.08.2026	gw
623	Neuenkirchen – Damme	Wahlde	Schomaker	31.08.2026	gw
631	Bünne – Dinklage	Wulfenau – Höne	Kohorst	31.07.2030	ew
632	Langwege – Dinklage	Schwege	Kohorst	31.07.2030	ew
640	Goldenstedt – Visbek	Rechterfeld	VVN ¹⁹	30.06.2029	ew
641	Goldenstedt – Vechta	Lahrheide-El-lenstedt-Lutten	VVN	30.11.2027	ew
650	Ihorst – Holdorf	Grandorf – Langenberg	Schomaker	31.08.2026	gw
661	Dinklage – Lohne	Brockdorf	Schomaker	30.04.2031	ew
662	Nordlohne – Lohne	Bokern – Märschendorf	Schomaker	31.07.2030	ew
663	Schellohne – Lohne	Brägel	Schomaker	31.07.2030	ew
664	Steinfeld – Lohne	Lehmden – Mühlen – Kroge	Schomaker	31.07.2030	ew
670	Bieste – Neuenkirchen	Nellinghof – Wenstrup	Schomaker	31.08.2026	gw
671	Wittenfelde – Neuenkirchen	Hörsten – Vörden	Schomaker	31.08.2026	gw

¹⁸ Eigenwirtschaftlich / gemeinwirtschaftlich

¹⁹ VVN-Verkehrsbetriebe Vechta Nord

Linie	Fahrstrecke von / bis	über	Verkehrsunternehmen	Genehmigungsende	ew/gw ¹⁸
672	Campemoor – Neuenkirchen	Vörden	Schomaker	31.08.2026	gw
690	Spreda – Langförden	Holtrup	Wilmering	31.05.2029	ew
691	Spreda Langförden – Vechta	Deindrup – Langförden	Wilmering	30.04.2031	ew
692	Vechta – Visbek		Wilmering	31.05.2029	ew
693	Goldenstedt – Vechta	Lahrheide-El-lenstedtLutten	VVN	30.11.2027	ew
694	Essen – Vechta	Bakum	Wilmering	30.09.2028	ew
695	Dinklage – Vechta	Märschendorf	Schomaker	02.08.2034	ew
696	Vechta – Damme	Lohne – Steinfeld	Schomaker	31.08.2026	gw

Tabelle 5: Linien der VGV. Fahrplan 2025

3.8.7 Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise

Im Landkreis verkehren insgesamt 7 Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise. Es bestehen deutliche Unterschiede hinsichtlich des Verkehrsangebots. Während die Linien X585 und 212 überwiegend im 2-Stunden-Takt montags bis samstags verkehren und damit auch alltagsverkehrsrelevant sind, dienen die Linien in Aufgabenträgerschaft des ZVBN und des Landkreises Cloppenburg überwiegend dem Schulverkehr.

Linie	Fahrstrecke von / bis	über	Busunternehmen	Genehmigungsende	Aufgabenträgerschaft	ew/gw ²⁰
212	Damme – Bohmte	Hunteburg	Winkelmann/VOS ²¹	03.03.2030	Lk OS ²²	ew
264	Visbek – Wildeshausen		Verkehrsbetriebe Oldenburg	31.07.2027	ZVBN ²³	gw
X585	Bramsche / Damme – Osnabrück	Wallenhorst	Wallenhorst/VOS	31.10.2035	Lk OS	ew
938	Vechta – Cloppenburg	Schwichteler – Cappel	Wilmering / VGC ²⁴	31.07.2027 ²⁵	Lk CLP ²⁶	ew

²⁰ Eigenwirtschaftlich / gemeinwirtschaftlich

²¹ Verkehrsgemeinschaft Osnabrück

²² Landkreis Osnabrück

²³ Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen

²⁴ Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg

²⁵ Der Abschnitt zwischen Vechta und Bakum auf der Linie 938 wird, mit Stand zum Veröffentlichungszeitpunkt, ab 2027 nicht fortgeführt.

²⁶ Landkreis Cloppenburg

Linie	Fahrstrecke von / bis	über	Busunternehmen	Genehmigungs-ende	Aufgaben-träger-schaft	ew/ gw ²⁰
939	Quakenbrück – Wulfenau	Uptloh Osteressen	Wilmering/ VGC	31.07.2027 ²⁷	Lk CLP	gw
965	Lohne – Cloppenburg	Lüsche	Schomaker/ VGC	31.12.2030 ²⁷	Lk CLP	ew
970	Vechta – Cloppenburg	Schneiderkrug	Wilmering/ VGC	31.07.2027 ²⁷	Lk CLP	ew

Tabelle 6: Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise. Fahrplan 2025

3.8.8 Sonderverkehre

Ergänzend bestehen Sonderverkehre zu saisonalen Veranstaltungen (Dammer Carneval, Stoppelmart Vechta, Schützenfest Lohne). Sie dienen dazu auch in Randzeiten eine Erschließung der Veranstaltungen mit dem ÖPNV zu gewährleisten. Es bestehen derzeit folgende Sonderverkehre:

- Stoppelmart Vechta: Linien W001, W002, W003, W004, W005, W006, W007, W008, F003, F004, S011, S012, S013, S021, S041
- Dammer Carneval: KW092, KW093, S090, S091, H094
- Eventverkehr „Strandfieber“, Goldenstedt
- Eventverkehr „Tante Mia tanzt“, Vechta
- Eventverkehr „Ladio“, Vechta

3.8.9 Freigestellte Schülerverkehre

Neben den allgemein zugänglichen Linienverkehren nach § 42 PBefG bestehen freigestellte Schülerverkehre, die das Linienangebot für Schüler verdichten bzw. ergänzen. Freigestellte Verkehre sind nicht Gegenstand des NVP.

3.9 SPNV-Infrastruktur

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. Die Streckengeschwindigkeit ist mit 80 km/h auf der Kernstrecke zwischen Hesepe und Delmenhorst recht gering.

Nur die Bahnhöfe Neuenkirchen, Lohne, Vechta und Wildeshausen verfügen jeweils über zwei (Bahnsteig-)Gleise, so dass hier Zugkreuzungen stattfinden können. Alle anderen Stationen sind eingleisige Haltepunkte. Südlich von Hesepe und nordöstlich von Delmenhorst ist die Strecke mehrgleisig ausgeführt.

²⁷ Die Linien 939, 965 und 970 werden, mit Stand zum Veröffentlichungszeitpunkt, nach Konzessionsende auf dem Gebiet des Landkreises Vechta nicht fortgeführt.

Die bestehende Infrastruktur wirkt sich deutlich als restriktiver Faktor für den Fahrplan (Takt-dichte, Fahrtenfolge, Verknüpfung) und den betrieblichen Ablauf (Pünktlichkeit, Anschlusssi-cherung) aus. Ein Halbstundentakt ist aufgrund der derzeitigen Infrastruktur nicht umsetzbar.

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 einen Witterungsschutz (Fahrgastunterstand) und Fahrgastinformationen (Aus-hangfahrplan, dynamische Fahrgastinformation). Alle Anlagen sind barrierefrei zugänglich (er-höhte Bahnsteige mit niveaugleichem Zugang sowohl zur Straße als auch in den Zug, taktiles Leitsystem).

Die Bahnsteiglängen lassen Mehrfachtraktionen aus LINT BR 648 Triebwagen der NordWest-Bahn bei einem barrierefreien Einstieg von 55 cm über SOK zu. Da die Hauptbahnhöfe Bremen und Osnabrück über höhere Bahnsteige von 76 cm über SOK verfügen, ist ein barrierefreies Ein- und Aussteigen hier nur über Rampen möglich.

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.

3.10 ÖSPV-Infrastruktur

Im Landkreis Vechta besteht ein engmaschiges überörtliches Straßennetz. Die für den zwi-schenörtlichen ÖSPV erforderlichen Straßen können durchweg als vorhanden und benutzbar angesehen werden. Umgehungsstraßen werden vom ÖSPV in der Regel nicht benutzt, da die Linien auf die direkte Bedienung der Ortskerne und Siedlungsbereiche ausgerichtet sind. Die Hierarchisierung des Straßennetzes auf teilweise außerhalb der Siedlungsbereiche liegende Umgehungs- und Sammelstraßen trägt tendenziell zu einer Verlängerung der Linienwege und Fahrzeiten im ÖSPV bei. Der ÖSPV profitiert von Umgehungsstraßen allerdings insofern, dass dadurch die von ihm benutzten Ortsdurchfahrten entlastet werden.

Sonderspuren und Vorrangschaltungen für den ÖSPV sind im Landkreis Vechta nicht vorhan-den.

Insgesamt ist festzuhalten, dass das Straßennetz den Anforderungen des ÖSPV entspricht.

3.10.1 Haltestellen

Im Landkreis bestehen knapp 700 Haltestellen. Zusätzlich bestehen virtuelle Haltepunkte für Verkehre des Moobil+-Taxis.

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	Verkehrsangebote
Visbek	Markt	Moobil+, VGV
	Bahnhof Rechterfeld	RB58, Moobil+
Vechta	ZOB	RB58, OM1, OM2, StadtBus Vechta, Moobil+, VGV
	Burgstr. / Altes Finanzamt	StadtBus Vechta, Moobil+
Goldenstedt	Bahnhof Goldenstedt	RB58, Moobil+
Lohne	Bahnhof	RB58, Moobil+, VGV
Dinklage	Rathausplatz	Moobil+
Steinfeld	Bahnhof Steinfeld	RB58, Moobil+
	ZOB	Moobil+
Holdorf	Bahnhof	RB58, Moobil+, VGV
Neuenkirchen-Vörden	Bahnhof Neuenkirchen	RB58, Moobil+, VGV
Damme	ZOB	Moobilü, VGV

Tabelle 7: Bushaltestellen mit wichtiger Umsteigefunktion im LK Vechta, ohne Knotenpunkte der Schülerbeförderung

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

3.10.2 Fahrzeuge

Auf den Linien OM1 und OM2 werden nur Solobusse mit Niederflurtechnik eingesetzt, die über einen niederflurigen Bodenanteil (mind. low entry) und eine Klapprampe verfügen, ebenso über eine Mehrzweckfläche, auf der Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen gesichert mitgeführt werden können. Es kommen nur Fahrzeuge zum Einsatz, die entsprechend dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) als saubere Fahrzeuge gelten. Dies wird dadurch gewährleistet, dass nur der Kraftstoff HVO 100²⁸ zum Einsatz kommt und damit fossile Kraftstoffe komplett ersetzt werden. Die Fahrzeuge verfügen über ca. 90 Steh- und Sitzplätze. Das Alter der eingesetzten Fahrzeuge darf maximal 10 Jahre be-

²⁸ Definition von HVO 100 entsprechend Wikipedia (abgerufen am 04.04.2024): „Als Hydrierte Pflanzenöle Hydrierte Pflanzenöle (HVO, englisch *Hydrogenated* oder *Hydrotreated Vegetable Oils*) werden Pflanzenöle bezeichnet, die durch eine katalytische Reaktion mit Wasserstoff (Hydrierung) in Kohlenwasserstoff umgewandelt werden. Durch diesen Prozess werden die Pflanzenöle in ihren Eigenschaften an fossile Kraftstoffe (insbesondere Dieselmotorkraftstoff) angepasst, damit sie diese als Beimischung ergänzen oder auch vollständig ersetzen können.“

tragen. Die Fahrzeuge besitzen eine von den Landkreisen Cloppenburg und Vechta vorgegebene Außenlackierung und Außenbeschriftung. Im Fahrzeug befindet sich ein WLAN-System und ein automatisches Fahrgastzählsystem.

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 klimatisierte Niederflurfahrzeuge mit manueller Ausklapprampe und 8-28 Sitzplätzen. Alle Fahrzeuge verfügen über einen Stellplatz für ein Fahrrad, ein Kinderwagen, einen klappbaren Rollstuhl beziehungsweise einen Rollator.

Im VGV-Linienverkehr werden Standard-Solobusse, 15-Meter-Busse sowie Gelenkbusse im Liniendienst eingesetzt. Eine detaillierte Aufstellung des eingesetzten Fahrzeugparks liegt nicht vor. Es kommen überwiegend Niederflurfahrzeuge mit Klimaanlage zum Einsatz. Die verwendeten Fahrzeuge sind weiterhin überwiegend Regionalbusse mit einem im Vergleich zu Stadtbusen hohen Anteil von Sitzplätzen an der Gesamtkapazität.

3.10.3 Betriebliche Infrastruktur

Bei der betrieblichen Infrastruktur ist zwischen dem Rufbussystem Moobil+, der Linien OM1 und OM2, dem Moobil+-Taxi, den VGV-Verkehren und dem StadtBus Vechta zu unterscheiden.

Das bestehende Moobil+-Buchungssystem wurde mit der Einführung des Moobil+-Taxi erweitert. Ziel war es, allen passgenauen ÖPNV-Angeboten im Landkreis, einschließlich des Moobil+-Taxi-Services, über eine einheitliche App zugänglich zu machen. Dabei werden nicht nur einzelne Transportangebote berücksichtigt, sondern je nach spezifischem Fahrtwunsch auch multimodale Reiseketten automatisch erstellt und angeboten. Angebote im Moobil+-Tarif (OM1, OM2, Moobil+-Rufbusse und Moobil+-Taxi) können hier, im Gegensatz zu den anderen Mobilitätsangeboten (SPNV und VGV) auch gebucht und bargeldlos bezahlt werden. Hierbei werden auch die durch den Fahrtwunsch vorgegebenen Rahmenbedingungen (z. B. Anzahl benötigter Plätze) und die im Beförderungszeitraum vorhandene Kapazitätsauslastung der in Frage kommenden Fahrzeuge bereits bei der Buchung berücksichtigt. Damit kann ausgeschlossen werden, dass über die Plattform Fahrtmöglichkeiten angeboten werden, die vom Fahrgast dann doch nicht buchbar wären.

Um diese Anforderungen zu erfüllen, werden aktuelle Informationen hinsichtlich aller zu einem Fahrtwunsch passende, linienbasierte ÖPNV-Angebote (inkl. SPNV) mit den von der Plattform gehaltenen Informationen zu den Moobil+-Taxi- und Rufbusangeboten ergänzt. So können die ÖPNV-Angebote mit Moobil+-Taxi- und Rufbusangeboten zusammengespielt werden, so dass alle möglichen und im Beförderungszeitraum tatsächlich nutzbare einzelne Angebote wie auch Beförderungsketten, bestehend aus verschiedenen Angeboten, dem Fahrgast zur Auswahl in einer Übersicht dargestellt werden. Dabei erfolgt nicht nur eine Ausweisung einzelner Moobil+-Taxi-Angebote: Wo möglich und zumutbar, werden Moobil+-Taxi-Angebote in den Fällen auch dynamisch erzeugt, in denen damit Zu- und Abbringerverkehre zu anderen ÖPNV-Angeboten geschaffen und dem Fahrgast dann als Beförderungskomplettpaket angeboten werden können.

Eine Moobil+-Taxi-Fahrt wird nicht angeboten, wenn der Fahrtwunsch auf zumutbare Weise durch ein anderes ÖPNV-Angebot erfüllt werden kann. In den Fällen, in denen Moobil+-Taxi verfügbar ist, überprüft die Plattform stets, ob die damit verbundenen Fahrtanfragen mit bereits getätigten Buchungen zusammengelegt werden können. Dies kann der Fall sein, wenn ein ggf. damit verbundener Umweg nicht zu groß und die Fahrzeiten der Fahrgäste nicht zu

lange werden. Kann eine Bündelung nach der gewünschten Abfahrtszeit innerhalb eines bestimmten Zeitraums mit einer bereits von einem anderen Fahrgast gebuchten Fahrt erfolgen, wird einem Fahrgast nur diese Möglichkeit zur Auswahl dargestellt. Falls keine Bündelung möglich ist oder der Fahrgast zu lange warten müsste, wird ihm auch ein neues Moobil+-Taxi zu seiner gewünschten Abfahrtszeit angeboten. Falls von einem Fahrgast eine Beförderungskette gewählt wird, die aus Fahrten mit einem normalen ÖPNV-Bus, einem Rufbus und dem Moobil+-Taxi bestehen können, werden von der Plattform Anschlussicherungsinformationen generiert und an die beteiligten Fahrzeuge einschließlich des Moobil+-Taxis weitergegeben.

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

3.10.4 Intermodalität

Die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hängt maßgeblich von der Qualität der Zu- und Abbringerverkehre ab. Fahrräder und Kraftfahrzeuge (Pkw) können hierbei bedeutende und sinnvolle Ergänzungsleistungen zum ÖPNV darstellen. Dies gilt insbesondere für ländliche Räume, in denen die letzte Meile von Wegekettten häufig mit dem ÖPNV nicht abgedeckt wird.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Moobil+, der Linien OM1 und OM2 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 ZOB, Holdorf Bahnhof, Lohne und Steinfeld Bahnhof vorhanden.

3.11 Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit

Im Landkreis Vechta stehen den Fahrgästen verschiedene Informationskanäle zur Verfügung. An den Haltestellen werden gemäß § 32 BOKraft Aushangfahrpläne bereitgestellt, die je nach Linienbetreiber in Aufbau und Gestaltung variieren. Darüber hinaus sind Fahrplan-, Tarif- und Verbindungsinformationen über die Internetauftritte der Verkehrsunternehmen sowie über die zentrale Plattform Moobil+ zugänglich, die als Website und mobile Anwendung betrieben wird und zusätzlich Buchungsfunktionen für bedarfsorientierte Angebote bereitstellt.

Ein Teil der Fahrzeuge im Linienverkehr ist mit elektronischen Zielanzeigen und akustischen Ansagen der Folgehaltestellen ausgestattet; auf einzelnen Linien (u. a. OM1 und OM2) werden Haltestelleninformationen zusätzlich über Innenbildschirme angezeigt.

Persönliche Auskünfte werden in der Mobilitätszentrale am Bahnhof Vechta angeboten. Diese ist an Werktagen montags bis freitags von 7 bis 17 Uhr geöffnet. Daneben unterhalten einzelne Verkehrsunternehmen eigene Kundencenter. In allen Städten und Gemeinden bestehen Mobilitätspunkte, an denen Informationsmaterial ausgelegt wird; ergänzend befinden sich Infopunkte in öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Rathäusern oder Arztpraxen.

Gedruckte Informationsmaterialien umfassen unter anderem Fahrplan-Leporellos, Broschüren zu einzelnen Linien oder zum StadtBus Vechta sowie Informationsblätter zu Sonderverkehren

bei Veranstaltungen. Für das Moobil+-System, das Moobil+-Taxi sowie die Linie OM1 werden durch den Aufgabenträger eigenständige Broschüren und Liniennetzpläne herausgegeben. Ein übergreifender Gesamtliniennetzplan für alle Linien der Verkehrsgemeinschaft Vechta (VGV) liegt derzeit nicht vor.

Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit werden regelmäßig Marketing- und Informationsmaßnahmen zu Angeboten und Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs durchgeführt. Dazu zählen unter anderem Sicherheits- und Mobilitätstrainings an Schulen, die durch Verkehrsunternehmen und der Kreisverkehrswacht organisiert werden. Weitere Informationsmaßnahmen erfolgen im Rahmen von Kampagnen zur Bewerbung des Nahverkehrsangebots im Landkreis.

3.12 ÖPNV-Tarife und Vertrieb

Im Landkreis Vechta bestehen derzeit vier Tarifsysteme, die den jeweiligen Nahverkehrsangeboten zugeordnet sind: der Moobil+-Tarif, der VGV-Tarif, der Tarif des Stadtbus Vechta sowie der SPNV-Tarif (Niedersachsentarif bzw. Deutschlandtarif).

Umstieg zu von	VGV-Verkehre	StadtBus Vechta	Moobil+ Rufbusse, Moobil+-Taxi, OM1, OM2	SPNV
VGV-Verkehre	ja	ja (Tarifzone 600)	nein	nein
StadtBus Vechta	ja (Tarifzone 600)	-	nein	nein
Moobil+ Rufbusse, Moobil+ Taxi, OM1, OM2	nein	nein	ja	nein
SPNV	ja, innerhalb der Gemeinde	ja	ja, innerhalb der Gemeinde	-

Tabelle 8: Tarifsysteme und Tarifliche Kooperationen im Landkreis Vechta

Einen Überblick über die Tarifsysteme sowie tarifliche Kooperationen gibt Tabelle 8.

Es gibt somit keinen Tarif, der für alle im Landkreis Vechta verkehrenden Verkehrsangebote gilt. Ausnahme bildet das Deutschlandticket, die U21 Freizeitkarte im Niedersachsentarif, als Monats- und Abokarte mit zeitlichen Einschränkungen. Auch für diese Tarife fällt bei der Nutzung des Moobil+-Taxis der Zuschlagstarif an.

Zudem gilt das deutschlandweite Semesterticket sowie das Niedersachsen-Ticket für 1-5 Personen im Anschluss einer Bahnfahrt.

3.12.1 Schienenverkehr

Auf der NordWestBahn gelten die Tarife DTVG (Deutschlandtarif) sowie der NITAG (Niedersachsentarif). Ein Anschlussstarif zum Busverkehr im Rahmen der Anschlussmobilität des Niedersachsentarifs besteht nur für eine Tarifzone.



3.12.2 VGV-Linienverkehre

Der Linienverkehr der Verkehrsunternehmen der VGV (Verkehrsgemeinschaft Vechta) basiert auf einem gemeinsamen Zonentarif. Das bedeutet, dass Fahrkarten, die für eine bestimmte Tarifzone gültig sind, für alle Linien innerhalb der VGV-Partnerunternehmen anerkannt werden. Diese Regelung gilt auch für Zeitkarten; allerdings besitzt das jeweilige Verkehrsunternehmen am Ausgangsort das exklusive Verkaufsrecht für diese Karten.²⁹

Fahrkarten, die im Tarifgebiet der VGV für die Tarifzone 600 (Vechta) für ein- und ausbrechende Fahrten erworben werden, sind auch im StadtBus Vechta gültig. Dabei ist maximal ein Umstieg erlaubt; Rund- und Rückfahrten sind ausgeschlossen.

Derzeit besteht keine tarifliche Kooperation zwischen den VGV-Angeboten und anderen Verkehrsangeboten im Moobil+-Tarif (inkl. Moobil+-Taxi). Das Niedersachsen-Ticket wird im kompletten VGV-Bereich anerkannt, kann allerdings in den Bussen nicht erworben werden. Die entsprechenden Verträge wurden zwischen der NITAG und der VGV abgeschlossen. Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Niedersachsen im Geltungsbereich des Niedersachsentarifs wird eine vorhergehende und/oder nachfolgende Fahrt in der Stadt oder Gemeinde, in der der entsprechende Bahnhaltepunkt liegt, mit den Verkehrsmitteln der Verkehrsunternehmen der VGV kostenfrei ermöglicht.

Das Tarifsystem ist sehr stark differenziert und in 16 Tarifzonen unterteilt, welche nicht an Gemeindegrenzen orientiert sind. 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).

Fahrausweise des VGV-Tarifs können beim Fahrer oder auch in den Kundenbüros der Verkehrsunternehmen erworben werden.

3.12.3 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 Businesssticket für Arbeitnehmer.

Fahrausweise des Stadtverkehrs Vechta können auch auf den übrigen VGV-Linienverkehren innerhalb der für den StadtBus gültigen Tarifzone 600 genutzt werden.

Fahrausweise können beim Fahrer oder auch in den Kundenbüros der Verkehrsunternehmen erworben werden. Der Erwerb von Fahrausweisen in andere Tarifzonen der VGV ist ebenfalls möglich.

²⁹ D. h. Kunden kaufen auf dem Hinweg den Fahrschein beim Unternehmen X und auf dem Rückweg beim Verkehrsunternehmen Y.

3.12.4 Moobil+-Tarif

Der Moobil+-Tarif gilt für alle Moobil+-Rufbuslinien sowie die landesbedeutsame Buslinien OM1 und OM2. Beim Moobil+-Taxi stellt er den Grundtarif dar, der um einen entfernungsabhängigen Zuschlagstarif ergänzt wird.

Die Verkehrsangebote, die dem Moobil+-Tarif unterliegen, sind in Tarifzonen eingeteilt. Dabei entspricht jeweils das Gebiet einer Stadt oder Gemeinde einer Tarifzone. Der Fahrpreis wird anhand der Anzahl der Tarifzonen berechnet, die bei einer Verbindung durchquert werden. Die Preisstufe entspricht somit der Anzahl der befahrenen Tarifzonen. Der konkrete Fahrpreis kann der Preisstufenmatrix in Verbindung mit der Fahrpreistafel der Moobil+-Tarifbestimmungen entnommen werden. Diese Regelung gilt unabhängig davon, ob die Fahrt mit dem Moobil+-Rufbus, dem Moobil+-Taxi oder der Linie OM1 erfolgt und ob nur eine Linie oder mehrere Linien genutzt werden.

Im Rahmen des Moobil+-Tarifs haben Fahrgäste die Möglichkeit, die Beförderungskosten auf verschiedene Weise zu begleichen. Diese können entweder bar im Bus (sofern es sich nicht um die Moobil+-Taxi-Dienste handelt) oder bargeldlos durch registrierte Kunden über das Abrechnungskonto bei der Zentrale entrichtet werden. Alternativ besteht auch die Option, die Zahlung direkt und bargeldlos über den Zahlungsdienstleister pm-Payment (im Rahmen des e-Ticketing) zum Zeitpunkt der Buchung vorzunehmen.

Unabhängig von der Art der Bezahlung gilt sowohl für Einzeltickets als auch für Monats-, Wochen- und Tageskarten:

- Kinder im Alter unter 6 Jahren, für die in den Fahrzeugen gültige Ausweisdokumente vorgezeigt werden können, werden unentgeltlich befördert. Kinder im Alter von 6 bis einschließlich 14 Jahren, für die in den Fahrzeugen gültige Ausweisdokumente vorgezeigt werden können, werden zum ermäßigten Fahrpreis für Kinder befördert.
- Schüler, Auszubildende und Freiwillige entsprechend Bundesfreiwilligendienst (BFD), die sich entsprechend ausweisen können, werden zum ermäßigten Fahrpreis für Schüler, Auszubildende und BFD-Freiwillige befördert.

Bei bargeldloser Zahlung wird im Nachhinein überprüft, ob sich eine Tages-, Wochen-, oder Monatskarte für den Fahrgast rentiert hätte³⁰. Wenn dies der Fall ist, wird ein entsprechender Rabatt an den Fahrgast weitergegeben. Die Überprüfung findet auf Basis der tatsächlich durchgeführten Fahrten eines Fahrgastes unabhängig von der Art des genutzten Verkehrsangebots (Moobil+-Rufbuslinie, Moobil+-Taxi oder Linie OM1) statt. Dieses Feature wird als Bestpreis-Garantie vermarktet.

Es besteht mit dem Jobticket ein Angebot, bei denen sich Arbeitgeber an den Fahrtkosten ihrer Mitarbeiter beteiligen können. Als Sachbezug ist dieser bis zu einer gesetzlich definierten Obergrenze steuerfrei. Je Unternehmen sind bei größeren Abnahmemengen Mengenrabatte bis zu 10 % möglich.

Daneben gibt es mit dem Moobil+-Sparticket auch ein weiteres Monatsticket zum Preis von derzeit 19 Euro. Für Kinder, Schüler/-innen, Auszubildende sowie sonstigen ermäßigungsberechtigten Personen ist ein Kauf zu 14 Euro in den Moobil+-Rufbussen, den Bussen der Linien OM1 und OM2 oder in den Mobilitätszentralen möglich. Das Ticket gilt jeweils für den bei Kauf

³⁰ Bargeldlose Zahlung setzt eine Registrierung bei Moobil+ voraus.

genannten und auf der Karte angegebenen Kalendermonat im Moobil+-Angebot. Dieses Ticket wird auch im Rahmen der Bestpreis-Garantie im Abrechnungsprozess berücksichtigt.

SPNV-Anschlussfahrten: Fahrgästen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Niedersachsen im Geltungsbereich des Niedersachsentarifs wird eine vorhergehende und/oder nachfolgende Fahrt mit Fahrzeugen, die dem Moobil+-Tarif unterliegen, vom Startort bzw. zum Zielort im Vor- und/oder Nachlauf zur SPNV-Fahrt im Gebiet der Stadt oder Gemeinde, in der der entsprechende Bahnhofpunkt liegt, kostenfrei ermöglicht. Fahrten mit dem Niedersachsen-Ticket: Bei Fahrten mit dem Niedersachsen-Ticket wird die vorhergehende und/oder nachfolgende Fahrt mit Fahrzeugen, die dem Moobil+-Tarif unterliegen, vom Startort bzw. zum Zielort, ggf. auch über mehrere Einzelverbindungen hinweg, im Vor- und/oder Nachlauf zur SPNV-Fahrt im Gebiet des Landkreises Vechta für den Fahrgast selbst und noch bis zu vier Erwachsene und bis zu drei Kinder zusätzlich kostenfrei ermöglicht.

Die Moobil+-Tarifbestimmungen können über die Moobil+-Homepage eingesehen werden.

3.12.5 Moobil+-Taxi

Der Tarif für Moobil+-Taxi-Fahrten setzt sich aus dem Moobil+-Grundtarif und einem entfernungsabhängigen Zuschlagtarif für Moobil+-Taxi-Fahrten zusammen. Die Höhe des Zuschlagtarifs orientiert sich an den fiktiven Taxi-Kosten, die für eine Fahrt mit dem normalen Taxi anfallen würden, abzüglich eines vom Landkreis übernommenen Anteils von derzeit 50 %. Der Zuschlagtarif wird auf zu befördernde Fahrgäste automatisch aufgeteilt und verringert sich bei einer Bündelung mehrerer Fahrtwünsche zu einer Tour entsprechend. Weiter kann das System des Moobil+-Taxi von Dritten (kreisangehörige Städte und Gemeinden, Krankenhäuser, Seniorenheime, Firmen, Einkaufszentren, Hotel- und Gastronomiebetriebe etc.) über Kostendeckungsverträge mit dem Aufgabenträger zeit-, personen- oder haltepunktsspezifisch bezuschusst werden, um mit Fahrten des Moobil+-Taxi sicher bedient zu werden.

3.12.6 Übergangstarife und Tarife auf Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise

Eine durchgehende Tarifierung im landkreisübergreifenden ÖSPV besteht zum Landkreis Cloppenburg im Moobil+-Tarif (OM1 und Moobil+-Rufbuslinien); hierbei werden auch Umsteigerelationen innerhalb des Moobil+-Tarifs auf beiden Seiten der Landkreisgrenze abgedeckt. Der VGV-Tarif gilt auf den landkreisübergreifenden Linien in die Landkreise Cloppenburg und Oldenburg bei Fahrten über die Landkreisgrenze auf der jeweiligen Linie. Umstiege im Landkreis Vechta können damit abgedeckt werden; für Umstiege im Landkreis Cloppenburg oder Oldenburg ist ein gesondertes Ticket im VGC- oder VBN-Tarif zu lösen. Auf den landkreisübergreifenden Linien OM2, S65 und 638 gilt der Moobil+-Tarif bis zur Endhaltestelle im jeweiligen benachbarten Landkreis, für darüberhinausgehende Fahrten im ÖSPV ist ebenfalls ein gesondertes Ticket im dortigen Tarif erforderlich. Auf den Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Osnabrück wird der VGV- sowie der Moobil+-Tarif auf Fahrten innerhalb des Landkreises Vechta anerkannt, für landkreisübergreifende Fahrten gilt der VOS-Tarif.

3.13 ÖPNV-Nachfrage

Zur ÖPNV-Nachfrage besteht noch keine einheitliche Datenbasis.

3.13.1 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 2024 betrug die Zahl der angemeldeten Kunden über 50.000 Personen.

Insgesamt fanden im Rufbussystem Moobil+ im Jahr 2024 über 210.000 Fahrten statt. Dabei ist die Entwicklung der Kundenzahlen kontinuierlich steigend.



Abbildung 22: Jährliche Fahrgastzahlen der Moobil+-Rufbusse im Landkreis Vechta seit 2013. Quelle: Landkreis Vechta.

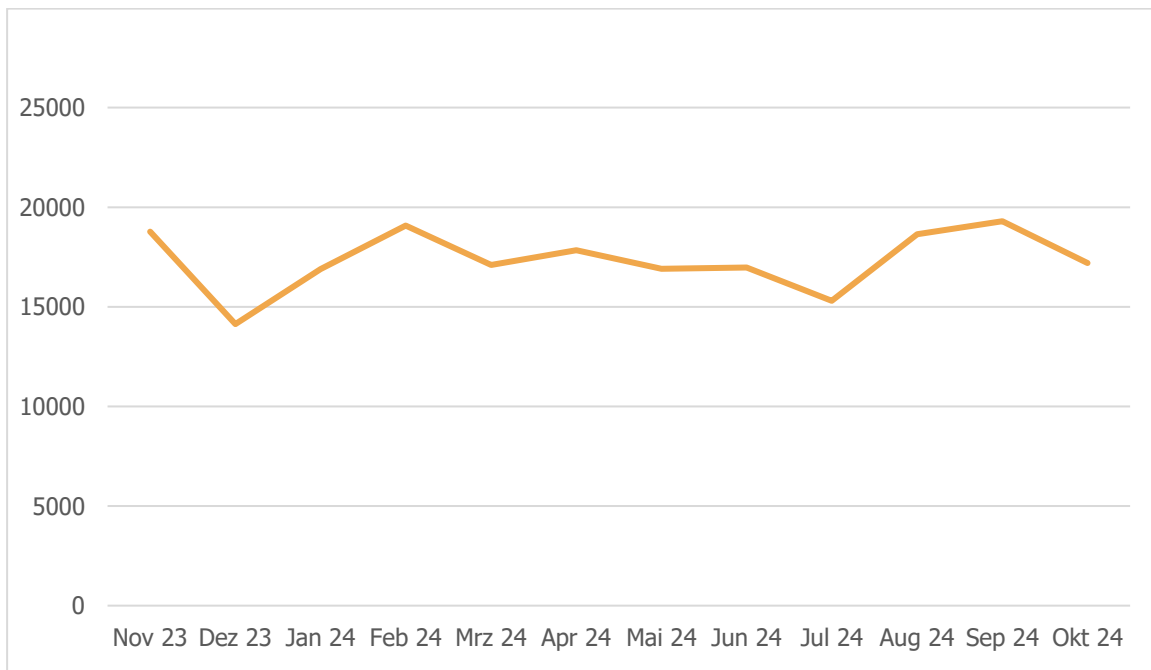


Abbildung 23: Monatliche Fahrgastzahlen der Moobil+-Rufbusse im Landkreis Vechta im Zeitraum November 2023 bis Oktober 2024. Quelle: Landkreis Vechta

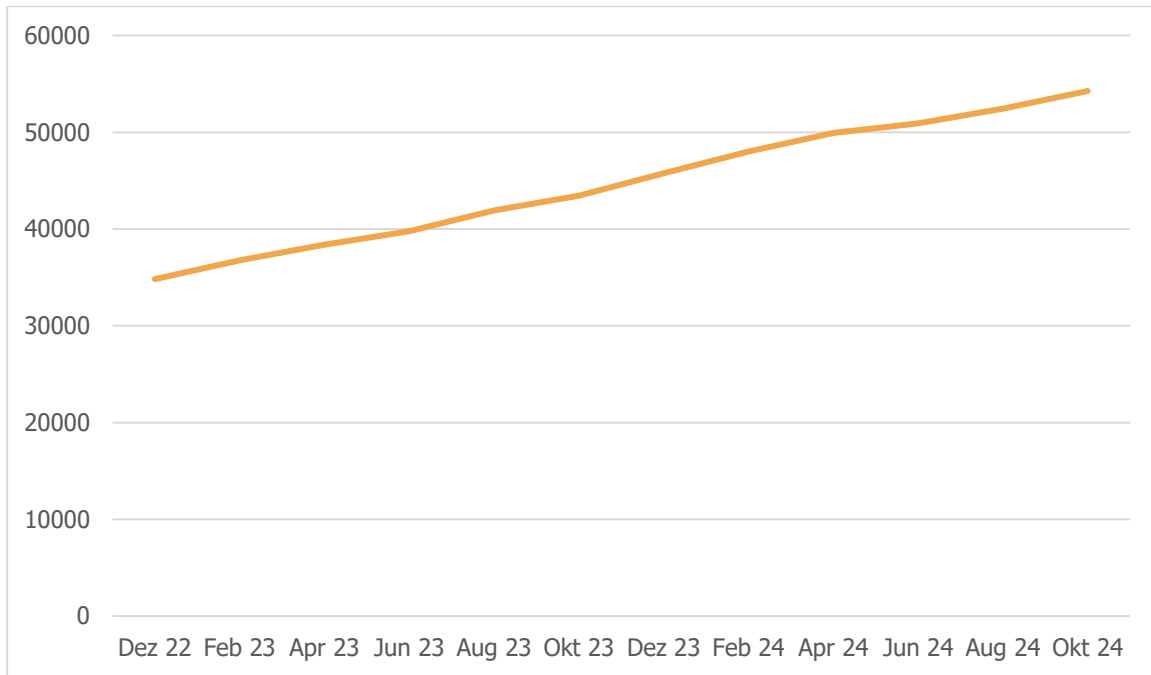


Abbildung 24: Entwicklung der Zahl der registrierten Kunden in Moobil+ seit Dezember 2022. Quelle: Landkreis Vechta

Bei der Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den einzelnen Linien bestehen große Unterschiede. Mit Blick auf das gesamte Jahr liegt die Fahrgastanzahl bei den meisten Linien kontinuierlich auf dem gleichen Niveau. Auffällig ist hier, dass der Unterschied zwischen fahrgaststarken und fahrgastschwachen Linien sehr hoch ist.

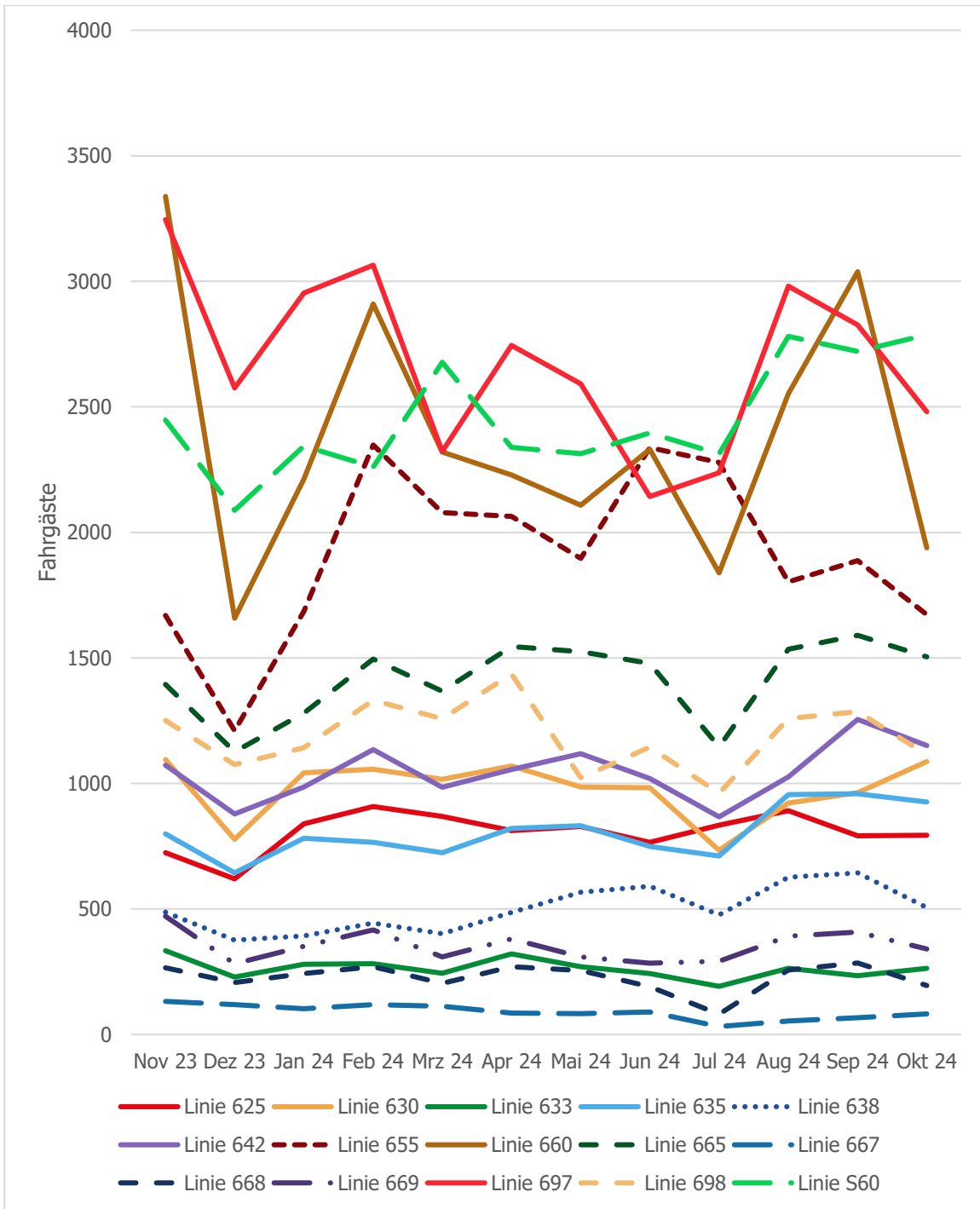


Abbildung 25: Monatliche Fahrgastzahlen der Moobil+-Rufbusse je Linie im Landkreis Vechta im Zeitraum November 2023 bis Oktober 2024. Quelle: Landkreis Vechta

Abbildung 25 zeigt die Anzahl der Fahrgäste auf den einzelnen Moobil+-Linien im Zeitraum November 2023 bis Oktober 2024. Hier fallen die Linien 660, 697 und S60 mit hohen Fahrgastzahlen und die Linien 667, 669, 633 und 668 mit niedrigen Fahrgastzahlen auf.

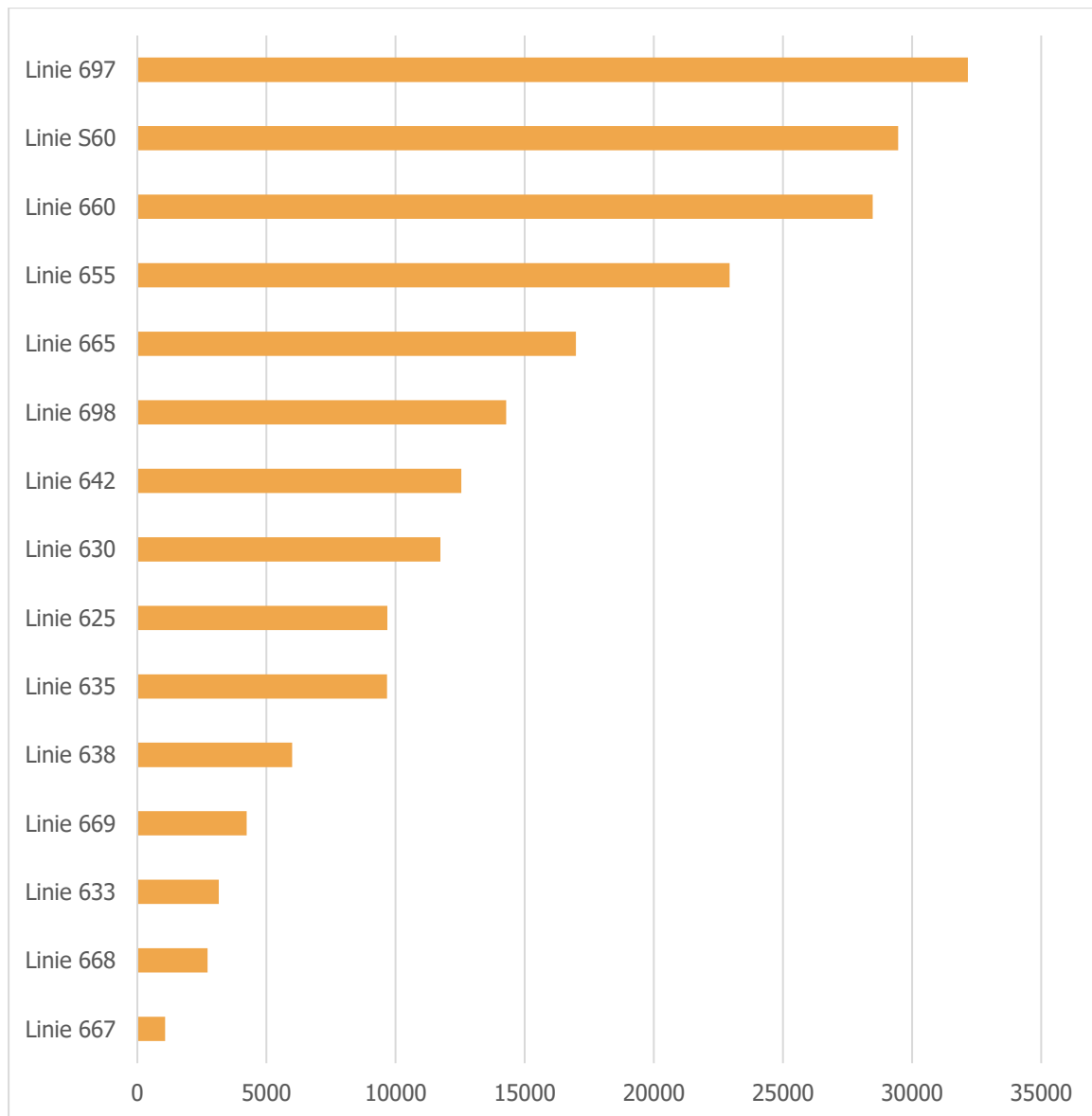


Abbildung 26: Fahrgäste je Moobil+-Rufbuslinie im Landkreis Vechta im Jahr 2024. Quelle: Landkreis Vechta

Hinsichtlich der Besetzung bestehen große Unterschiede zwischen den Linien. Die Linien 667, 668 und 669 sind nur sehr schwach besetzt. Besonders gut ausgelastet sind die Linien S60 und 665. Die mittlere Besetzung über alle Linien liegt bei 3,09 Personen je Tour. Unter Berücksichtigung der ländlichen Strukturen sowie der großen Anzahl der Linien mit entsprechend großer Flächenwirkung ist dieser Wert für den ländlichen Raum durchaus positiv zu bewerten.

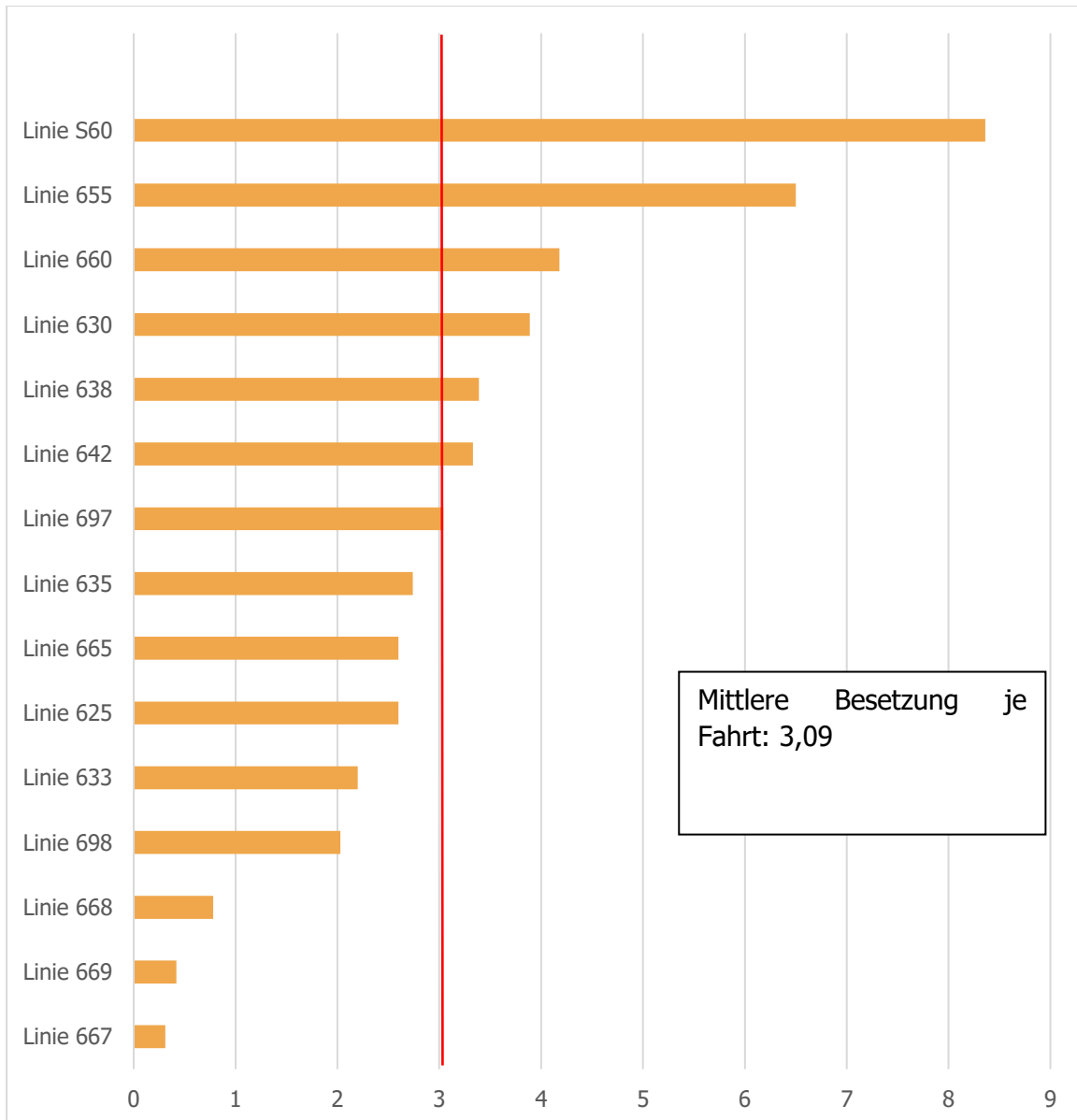


Abbildung 27: Besetzung je Fahrt auf den Moobil+-Linien im Jahr 2024. Quelle: Landkreis Vechta

Bei einigen Linien zeigt sich während des Sommers bzw. der Sommerferien ein Einbruch bei den Besetzungszahlen. Auf den meisten Linien zeichnet sich dann aber im Herbst eine positive Entwicklung ab, so dass die Besetzung in der zweiten Jahreshälfte die Besetzung vom Jahresanfang übersteigt.

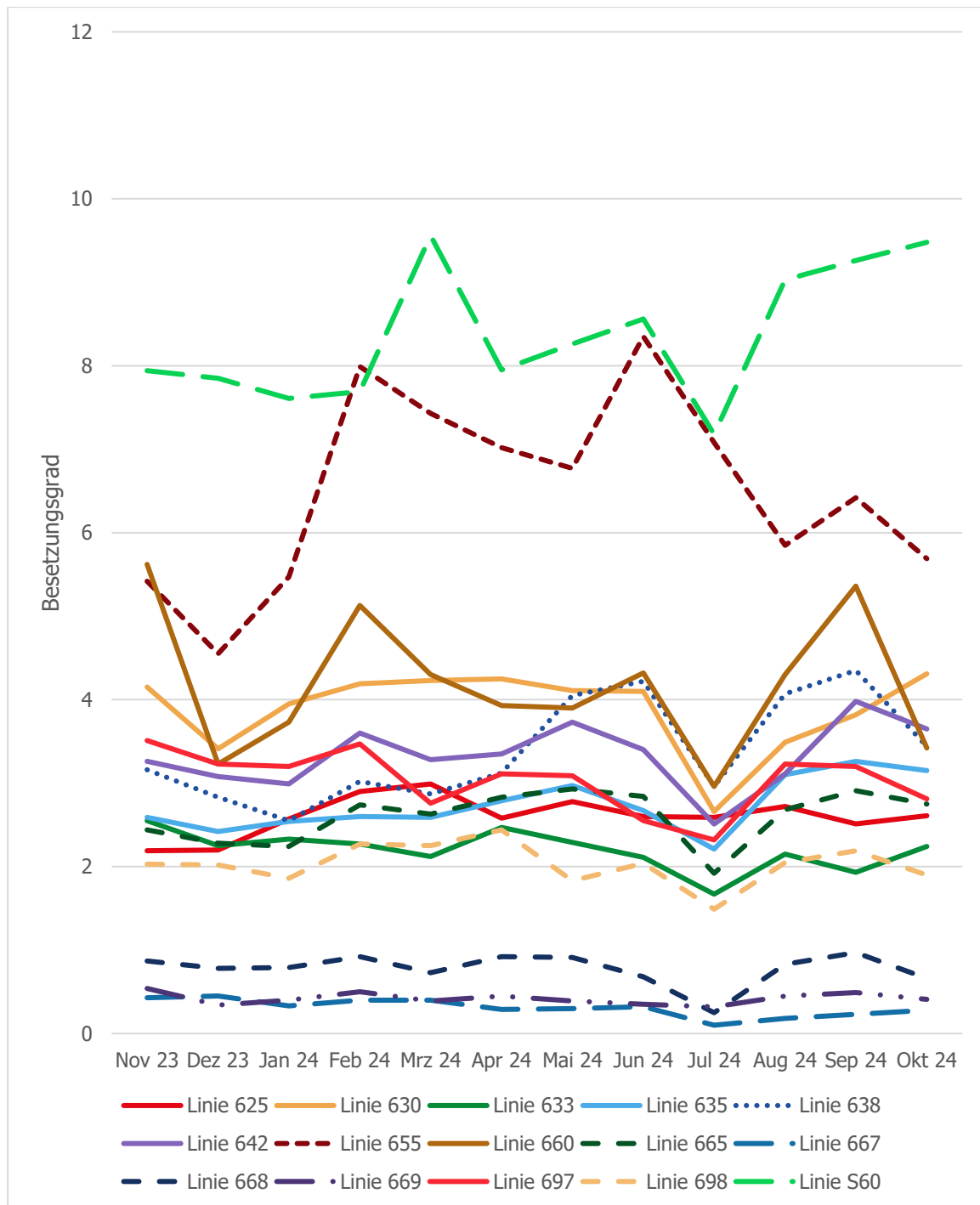


Abbildung 28: Entwicklung der Besetzung je Moobil+-Rufbuslinie im Zeitraum November 2023 bis Oktober 2024.
Quelle: Landkreis Vechta

Mit Blick auf den Tagesverlauf sind bei den Buslinien insbesondere zwei Spitzen zu Beginn der Schulzeiten und im morgendlichen Berufsverkehr (zwischen 7 und 9 Uhr) sowie zur Mittagspitze (zwischen 12 und 15 Uhr) zu finden, was eine Nutzung des Moobil+-Systems auch im Schulverkehr vermuten lässt. Die durchschnittliche Anzahl an Einsteigern über alle Betriebsstunden beträgt bei Moobil+-Rufbuslinien 58,72 Einsteiger. Mit Berücksichtigung des schrittweisen Betriebsbeginn morgens (auf einzelnen Linien erst nach sieben Uhr) ist der sprunghafte Anstieg der Nutzungszahlen erstaunlich und könnte einen Bedarf nach früheren Fahrtangeboten indizieren. Abends ist der Rückgang der Einsteiger zwar weniger sprunghaft, die Nachfrage

zur letzten vollen Betriebsstunde liegt mit 66 % der Tagesdurchschnittsnachfrage aber immer noch vergleichsweise hoch.

Bei den Moobil+-Taxifahrten (hier nicht enthalten) bestehen auch Nutzungsspitzen außerhalb der Hauptverkehrszeit, das Fahrgästen tagsüber der Moobil+-Rufbus zur Verfügung steht und weniger Moobil+-Taxifahrten angeboten werden.

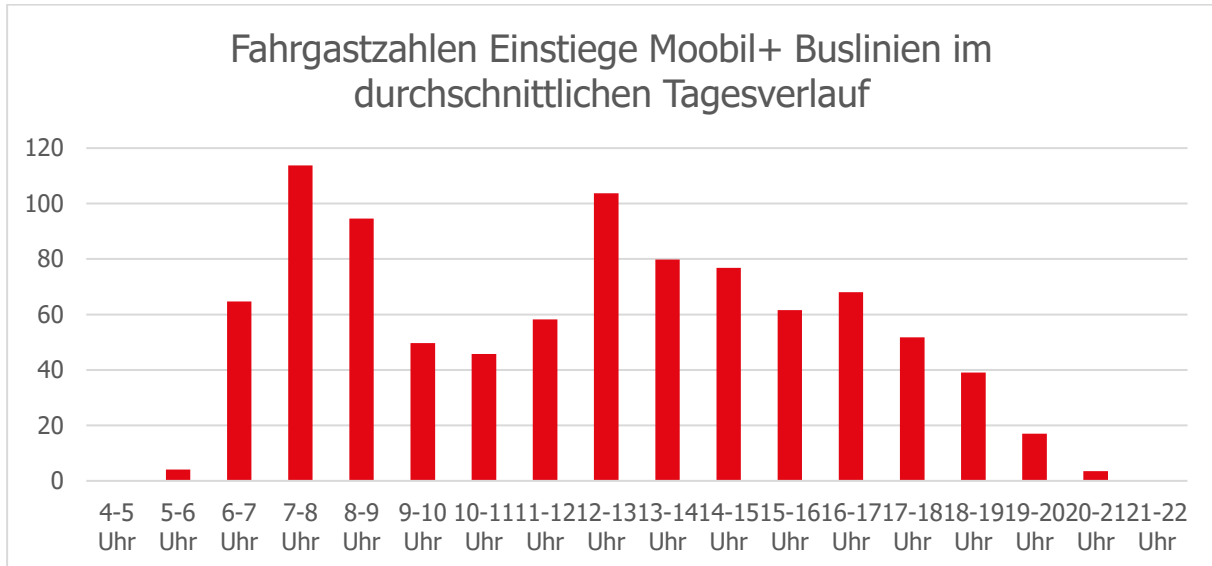


Abbildung 29: Einstiegszahlen Moobil+-Rufbuslinien im Tagesverlauf; Stichproben vom 03.02. bis 07.02.2025, 03.03. bis 07.03.2025 und 31.03. bis 04.04.2025

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

3.13.2 Linie OM1

Die Fahrgastzahlen auf der Linie OM1 sind von Januar 2024 bis August 2025 von anfänglich rund 300 Fahrgästen auf rund 1.700 Fahrgäste pro Kalenderwoche angestiegen. Die Entwicklungskurve zeigt weiter nach oben.

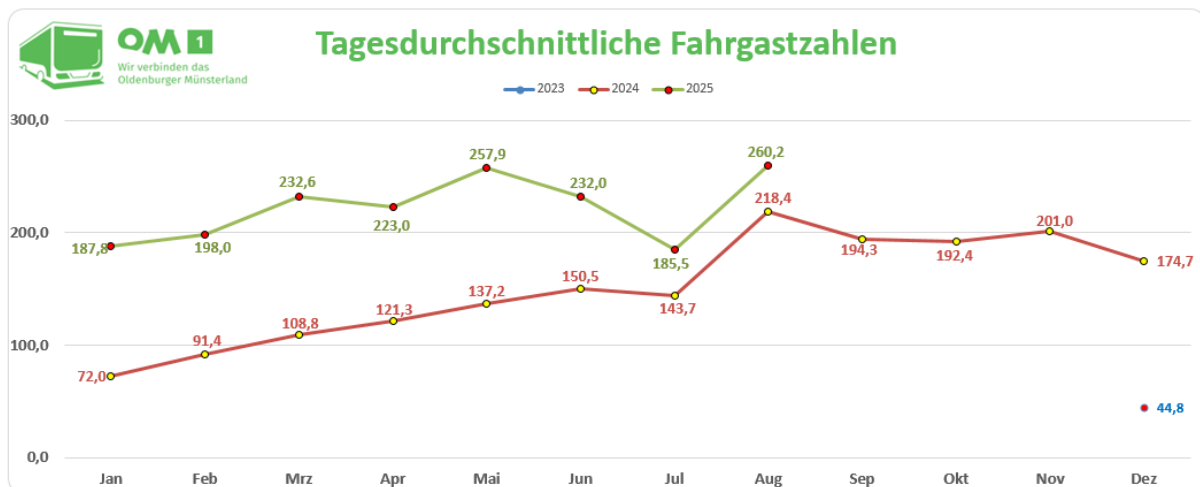


Abbildung 30: Tagesdurchschnittliche Fahrgastzahlen der Linie OM1 je Monat. Stand: August 2025. Quelle: Landkreis Cloppenburg.

3.13.3 SPNV Linie RB 58

Für die Regionalbahn Linie RB 58 liegen folgende Zahlen für einen durchschnittlichen Verkehrstag vor. Gezeigt wird die Summe der Ein- und Aussteiger an einer Station an einem durchschnittlichen Verkehrstag:

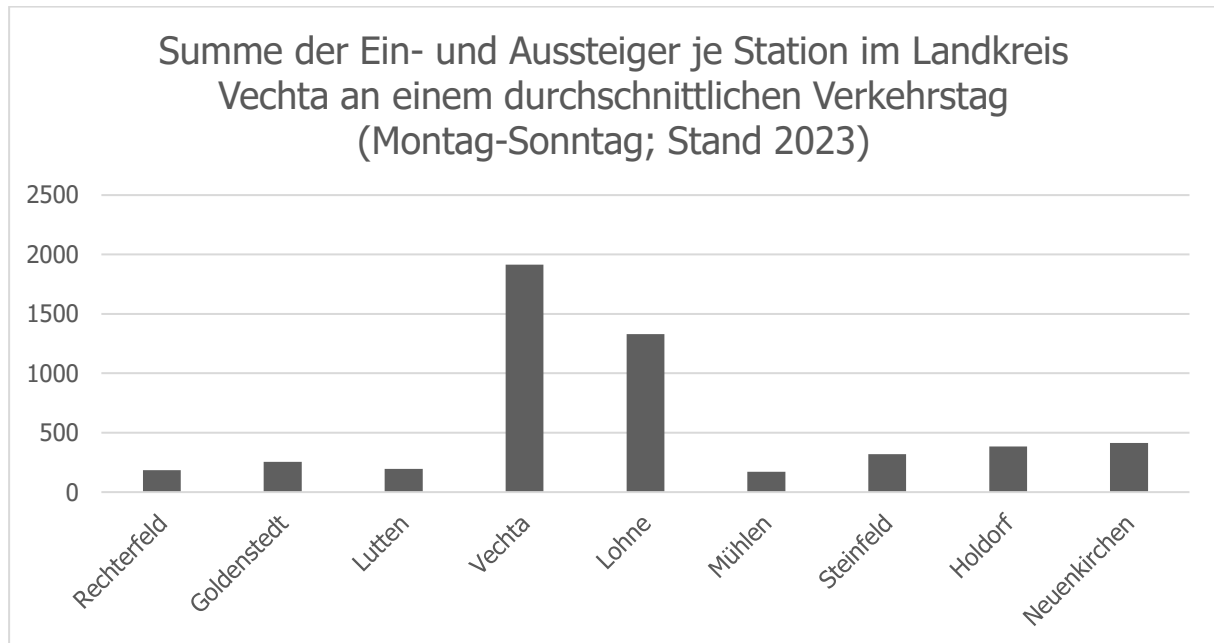


Abbildung 31: Quelle: Summe der Ein- und Aussteiger an einer Station an einem durchschnittlichen Verkehrstag, RB 58 Bremen – Vechta (Montag-Sonntag). Quelle: LNVG 2025

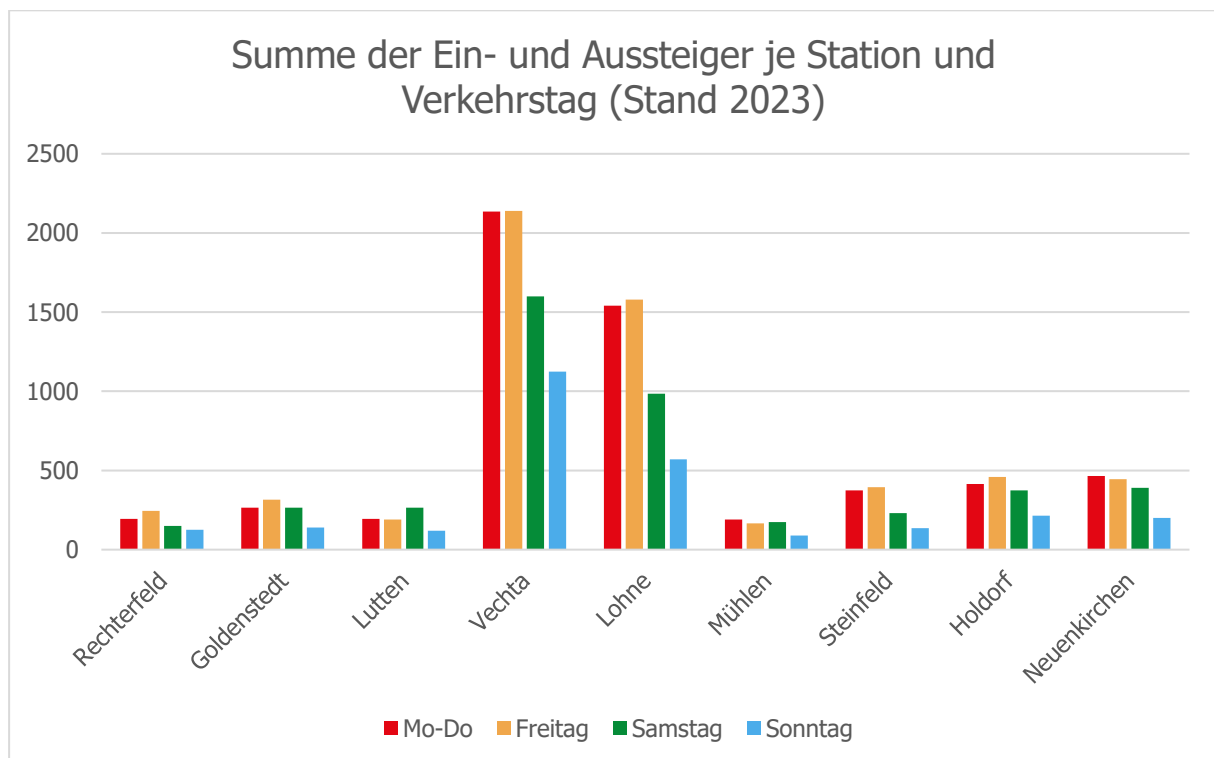


Abbildung 32: Quelle: LNVG 2025

In Summe steigen durchschnittlich ca. 4.900 Fahrgäste täglich an den Bahnhöfen und Haltestellen im Landkreis Vechta ein- und aus. Der verkehrsreichste Tag ist dabei Freitag mit ca.

5.600 Fahrgästen (114 % des Tagesdurchschnitts). Bemerkenswert ist, dass auch am Wochenende mit 4.170 Fahrgästen am Samstag (85 % des Tagesdurchschnitts) sowie 2.580 Fahrgästen am Sonntag (52 % des Tagesdurchschnitts) noch eine signifikante Fahrgastnachfrage besteht.

Neben den aufsummierten Fahrten je Bahnhof wurden auch je Abfahrtszeit Ein- und Aussteigerzahlen erfasst. Die folgenden Grafiken geben die Anzahl der ein- und aussteigenden Personen am Bahnhof Vechta in die Linie RB 58 richtungsbezogen wieder:

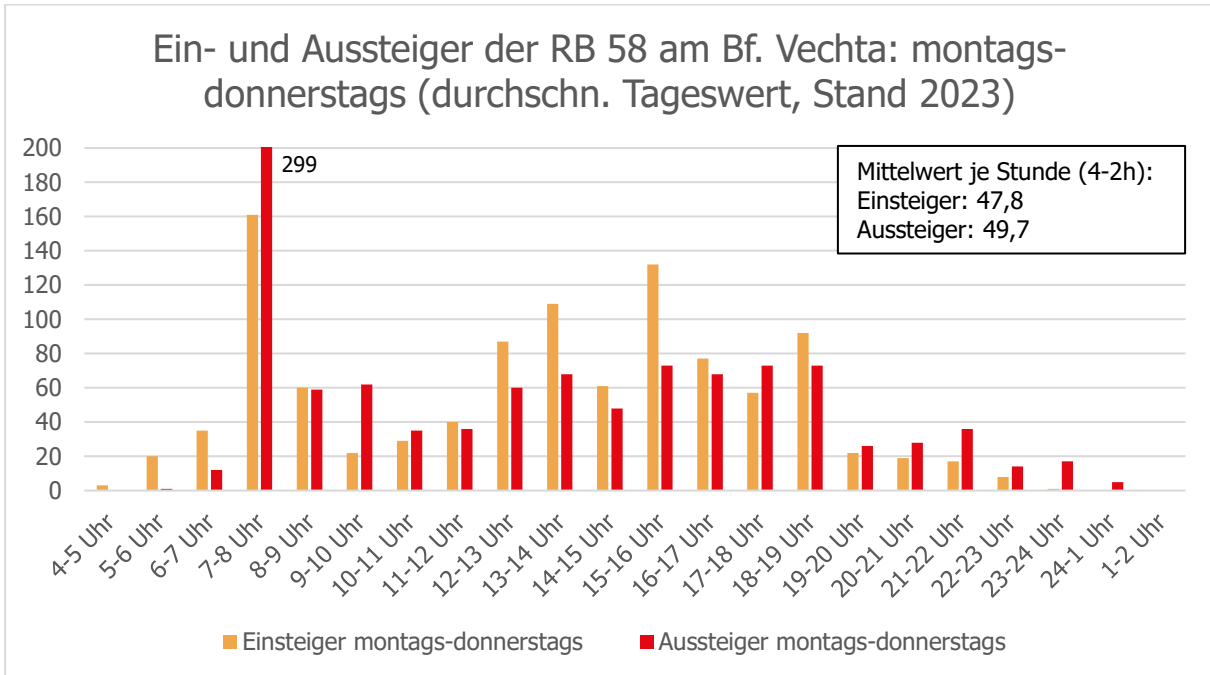


Abbildung 33: Ein- und Aussteiger der RB 58 am Bf. Vechta Mo-Do. Quelle: LNVG

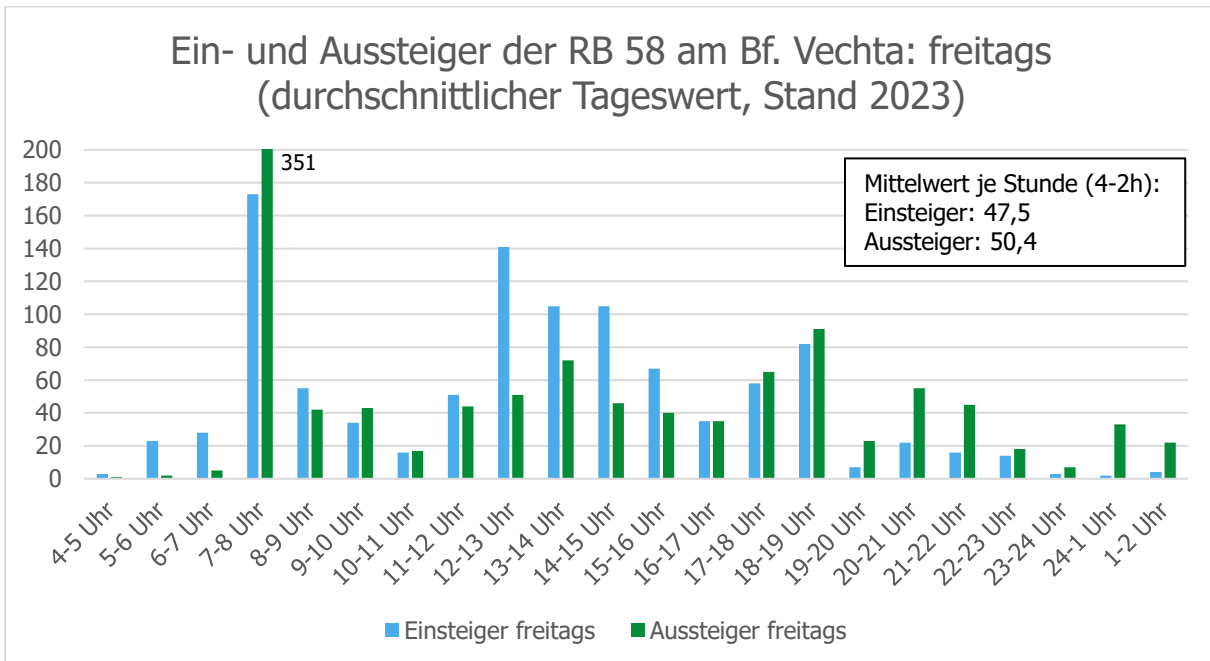


Abbildung 34: Ein- und Aussteiger der RB 58 am Bf. Vechta an Freitagen. Quelle: LNVG

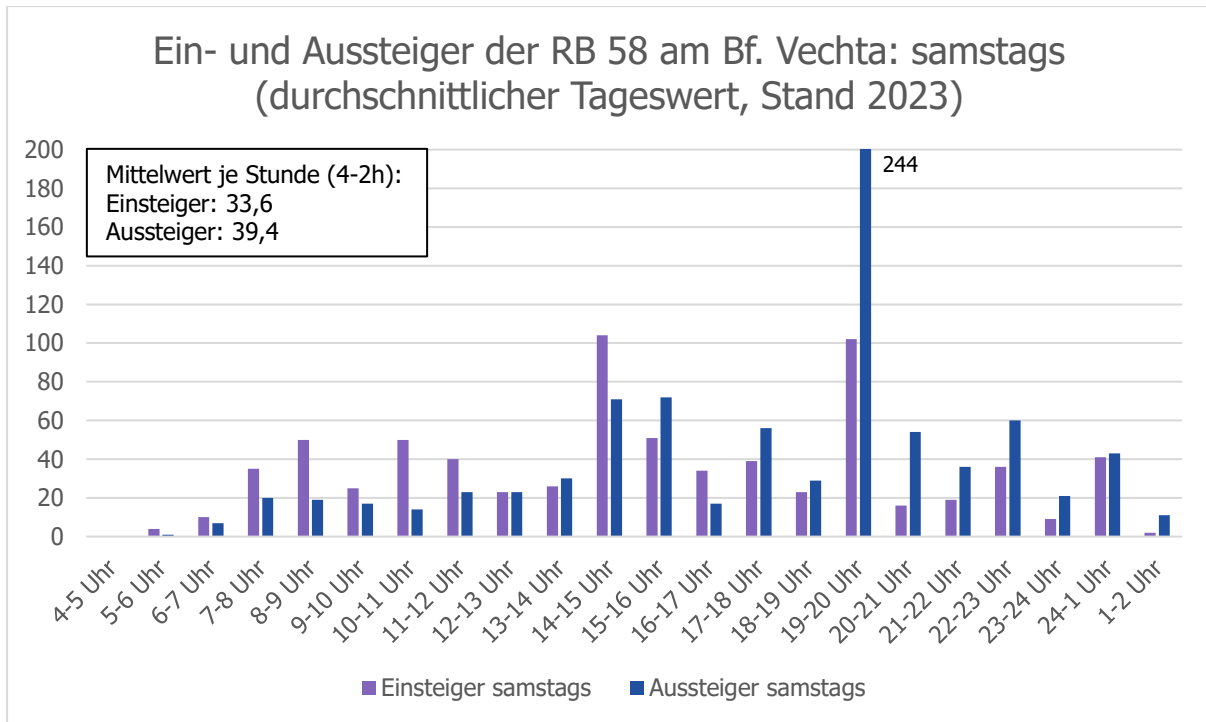


Abbildung 35: Ein- und Aussteiger der RB 58 am Bf. Vechta an Samstagen. Quelle: LNVG

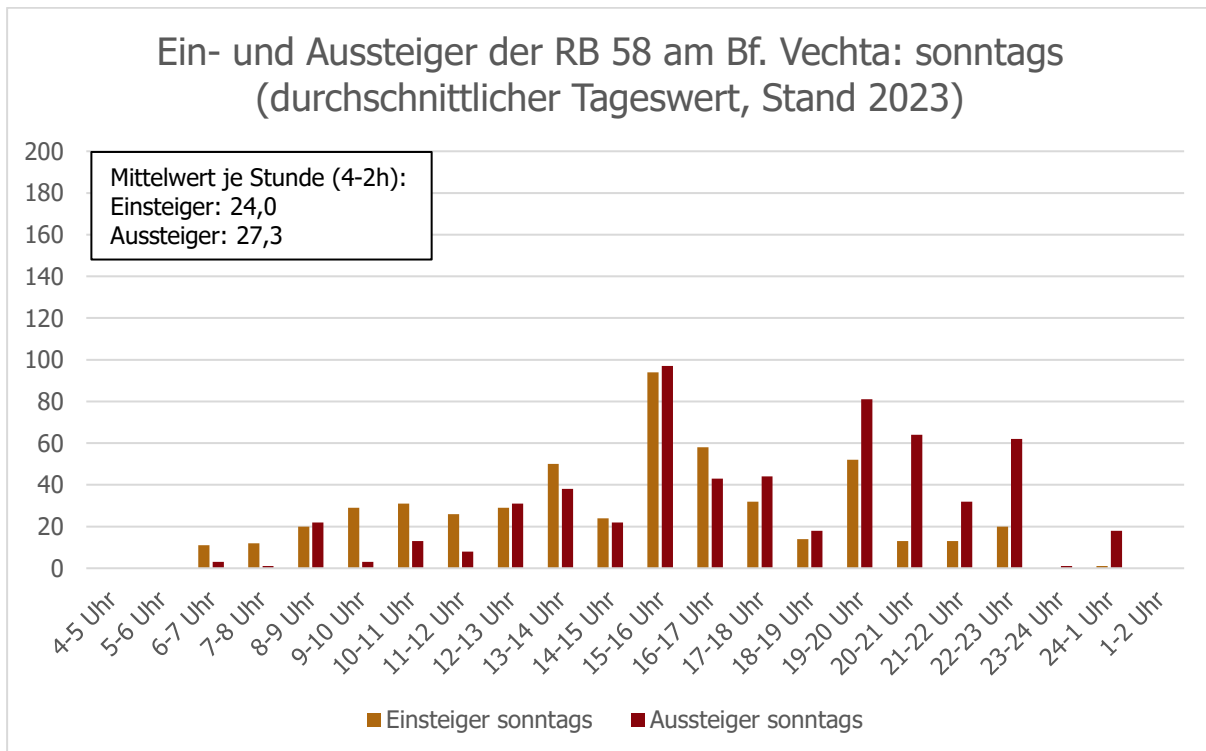


Abbildung 36: Ein- und Aussteiger der RB 58 am Bf. Vechta an Sonntagen. Quelle: LNVG

Die Ein- und Aussteigerzahlen der Linie RB 58 am Bahnhof Vechta zeigen insbesondere montags bis donnerstags und freitags zwischen 7 und 8 Uhr mit 299 bzw. 351 Aussteigern die höchsten Werte.

An Samstagen sind die höchsten Ein- und Ausstiegswahlen zwischen 19 und 20 Uhr mit über 244 Aussteigern, an Sonntagen in der Zeit zwischen 15 und 16 Uhr mit immerhin jeweils knapp 100 Ein- und Aussteigern zu verzeichnen.

Die Zahl der Einsteiger liegt an Wochentagen vor 7 Uhr bei rund 40 % des stündlichen Durchschnitts an Wochentagen. Zugleich liegt die Zahl der Aussteiger nach 20 Uhr bei rund 33 % des stündlichen Durchschnitts montags bis donnerstags, sowie bei knapp 60 % des stündlichen Durchschnitts an Freitagen; nach 22 Uhr immerhin noch bei 18 % (Mo-Do) bzw. 40 % (Fr). Bei den Einsteigerzahlen liegen die Werte abends im Bereich zwischen 4 und 20 % des stündlichen Durchschnitts. Somit besteht auch zu Tagesrandlagen eine relevante Verkehrsnachfrage. Es lässt sich hier ein möglicher (Anschluss-)Mobilitätsbedarf für den ÖSPV ableiten.

3.14 ÖSPV-Organisationsstruktur

Der Landkreis Vechta ist Aufgabenträger im öffentlichen Straßenpersonenverkehr gemäß § 42 (1) Nr. 3. Er ist damit verantwortlich für die Organisation, Entwicklung und Finanzierung des straßengebundenen Nahverkehrs im Landkreis. 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.

Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für den ÖSPV gemäß NNVG ist die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG).

Der Nahverkehr im Landkreis ist zurzeit noch in mehrere Grundsysteme mit einzelnen Überschneidungen untergliedert. Es bestehen mit dem StadtBus Vechta sowie dem Großteil der Linien der Verkehrsgemeinschaft Vechta mehrere eigenwirtschaftlich betriebene Linien, die im Rahmen der in den vergangenen Nahverkehrsplänen definierten Mindestanforderungen sowie sonstigen Vorgaben (bspw. der Schülerbeförderungssatzung) Verkehre weitgehend in Eigenregie und auf eigenes Risiko betreiben. Die Möglichkeiten des Landkreises als Aufgabenträger zur Beeinflussung der Qualität des Verkehrsangebots, des Tarifs sowie des Qualitätsmanagements und Controllings sind dabei stark begrenzt. Auf den eigenwirtschaftlich betriebenen Linien kommt auch der hauseigene Tarif der Verkehrsgemeinschaft Vechta (VGV) zur Anwendung. Mit der in den Nahverkehrsplänen ab 2016 verankerten Linienbündelung werden diese Linien schrittweise zu gemeinsam vergebenen Bündeln harmonisiert und die Qualitätsstandards angehoben. Ziel des Landkreises ist dabei, die Verkehre künftige gemeinwirtschaftlich unter Anwendung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDa) zu betreiben und damit schrittweise die vollständige Handhabe über den straßengebundenen Nahverkehr im Landkreis zu haben.

Neben den derzeit eigenwirtschaftlich betriebenen Linien bestehen mit den beiden landesbedeutsamen Buslinien (LBB) OM1 und OM2, den Linien des Rufbussystems Moobil+ sowie einigen Linien der Verkehrsgemeinschaft Vechta auch bereits gemeinwirtschaftlich betriebene Verkehre, die mittels einer wettbewerblichen Ausschreibung an mehrere Verkehrsunternehmen vergeben wurden. Auf den gemeinwirtschaftlich betriebenen Linien kommt der Moobil+-Tarif zur Anwendung. Dieser Tarif soll künftig auf allen Linien im Landkreis zur Anwendung kommen.

Die im Landkreis Vechta im ÖSPV agierenden Verkehrsunternehmen sind in der Verkehrsgemeinschaft Vechta (VGV) organisiert. Der VGV gehören folgende Verkehrsunternehmen an:

- Reisedienst Hedemann GmbH (Hedemann)
- Clemens Kohorst GmbH (Kohorst)
- Reisebüro Aloys Schomaker Omnibus- und Gesellschaftsfahrten GmbH & Co. KG (Schomaker)
- Gerhard Wilmering GmbH & Co. KG (Wilmering)
- SBV Janßen GmbH & Co. KG
- VNN Verkehrsbetriebe Vechta Nord

Daneben besteht mit dem Moobil+-Taxi außerdem eine weitere Organisationsform im Landkreis. Dieses Angebot bedient sich des Modells des ÖPNV-Taxis, bei dem die Taxiunternehmen mit Sitz im Landkreis freiwillig und vergaberechtskonform teilnehmen können. Das Moobil+-Taxi ist im Grundsatz in den Moobil+-Tarif integriert, es kommt jedoch ein Komfortzuschlag in Höhe von ca. 50% des Taxitarifs zur Anwendung.

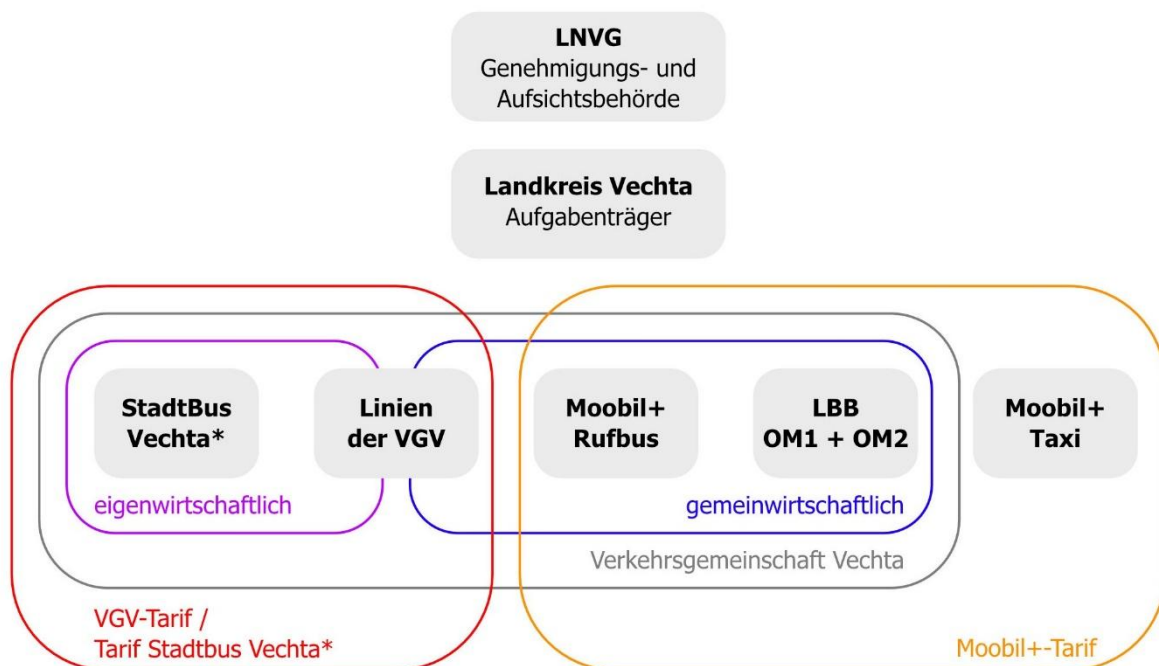


Abbildung 37: Derzeitige Organisationstruktur des ÖSPV im Landkreis Vechta. *Gegenseitige Anerkennung von Stadtbus- und VGV-Tarif im Stadtbusnetz bzw. VGV-Tarifzone 600. Erstellung: Interlink GmbH.

3.15 Finanzierung und Ausgaben

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

Allgemeine Finanzierungsquellen

- Fahrgeldeinnahmen gemeinwirtschaftlich betriebener Verkehre; inkl. Schülersammelzeitkarten, Semestertickets, Jobtickets, erhöhte Beförderungsentgelte
- Haushaltsmittel des Landkreises
- Weitere Einnahmen (z.B. Werbung, Sponsoring, etc.)

zweckgebundene Finanzierungsquellen

- Kostenbeiträge der Städte und Gemeinden zur Finanzierung der Moobil+-Rufbusse
- Förderung des Betriebs der landesbedeutsamen Buslinien OM1 und OM2
- Förderung der Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr auf gemeinwirtschaftlich betriebenen Linien.
- Mittel nach § 7 (4) NNVG zur Abdeckung von Verwaltungskosten und zur Erstellung von Nahverkehrsplänen
- Mittel nach § 7 (5) NNVG, gemäß § 7 (7) NNVG für Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen; zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger; zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Tarif- und Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten; zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr; zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation und zur Durchführung von Verkehrserhebungen
- Mittel nach § 7b NNVG; Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr
 - Für die Entwicklung von Angeboten, die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen
 - Für Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen
 - Zur Abdeckung des Betriebskostendefizits auf gemeinwirtschaftlich betriebenen Linien
 - Zur Abdeckung des Betriebskostendefizits auf eigenwirtschaftlich betriebenen Linien
 - Für weitere Zwecke gemäß § 7b (2)
- Mittel nach § 7e NNVG; Finanzhilfe für das Angebot eines regionalen Schüler- und Azubi-Tickets

Ausgleichsleistungen

- Ausgleichsleistungen wegen der Anerkennung des Deutschlandtickets auf gemeinwirtschaftlich betriebenen Linien
- Erstattungsleistungen gemäß §§ 228 ff. SGB IX für gemeinwirtschaftlich betriebene Linien
- Ausgleichsleistungen zur Anerkennung des SPNV-Anschlusstickets und des Niedersachsens-Tarifs auf gemeinwirtschaftlich betriebenen Linien
- Ausgleichsleistungen zur Anerkennung des Deutschlandtickets

- Mittel nach § 7a NNVG; Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr³¹ im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr
 - Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Ausbildungsverkehr durch eigenwirtschaftlich betriebene Linien
 - Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Ausbildungsverkehr durch gemeinwirtschaftlich betriebene Linien

Die **Ausgaben** verteilen sich im Wesentlichen auf folgende Kostenpositionen:

- Ausgaben für permanente Aufgaben des Aufgabenträgers und externe Planungs- und Beratungsleistungen
- Finanzierung des Betriebes gemeinwirtschaftlicher Verkehre
- Ausgleichsleistungen für eigenwirtschaftliche Verkehre gemäß § 7a NNVG / Allgemeine Vorschrift für Ausgleichszahlungen im regionalen Ausbildungsverkehr
- Förderung des Aus- und Neubaus von Haltestellen
- Finanzierung von Vertriebskanälen, Marketing, Betriebssoftware

³¹ Der Aufgabenträger kann im Ausbildungsverkehr nicht benötigte Mittel auch für die Beförderung aller Fahrgäste oder bestimmter Gruppen von Fahrgästen im ÖSPV sowie für Zwecke gem. § 7 Abs. 7 Nrn. 1 bis 3 und 5 bis 7 NNVG verwenden. Dies erfolgt im Landkreis Vechta derzeit nicht.

4 ENTWICKLUNGSZIELE UND STRATEGISCHE LEITLINIEN

4.1 Übergeordnetes Entwicklungsziel

Mit der Einführung des Moobil+-Systems im Jahr 2013 wurde begonnen, den bis dato fast ausschließlich schulverkehrsorientierten straßengebundenen Nahverkehr im Landkreis Vechta hin zu einem Verkehrsangebot zu entwickeln, das den grundlegenden Mobilitätsbedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen entspricht und den Anforderungen der lokalen Unternehmen zur Sicherstellung der Erreichbarkeit für Mitarbeitende und Besuchende weitgehend genüge trägt. Mit der Weiterentwicklung des Nahverkehrs in den Folgejahren stellt dieser heute einen Grundpfeiler der Daseinsvorsorge im Landkreis dar. Darauf basierend strebt der Landkreis Vechta an, den Nahverkehr während der Geltungszeit dieses Dokuments und darüber hinaus von einem etablierten Grundangebot zu einem attraktiven Verkehrsangebot weiterzuentwickeln. Der Nahverkehr im Landkreis Vechta soll alle Bevölkerungsgruppen ansprechen, zum Umstieg vom eigenen Pkw animieren, einen echten Standortvorteil bieten und einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Daher ist das übergeordnete Entwicklungsziel für den Nahverkehr in den kommenden Jahren:

ÖPNV als attraktive Alternative zum eigenen Pkw

4.2 Spezifische Entwicklungsziele

Daseinsvorsorge

Auf der Basis wirtschaftlicher Machbarkeit sollen alle Einwohnerinnen und Einwohner und alle Besucherinnen und Besucher im Landkreis entsprechend ihren Bedürfnissen

- sich selbst versorgen,
- ihre Ausbildungs- und Arbeitsstätte erreichen,
- wichtige Institutionen, Freizeiteinrichtungen und Orte von öffentlichem Interesse aufsuchen und
- am wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben in ihrer Stadt oder Gemeinde und im Landkreis teilnehmen können.

Standortfaktor

Das öffentliche Mobilitätssystem soll einen Standortvorteil für den Landkreis Vechta sowie seine Städte und Gemeinden bieten.

Mit einer guten Erreichbarkeit von Arbeitsorten per ÖPNV soll die Personalgewinnung von Unternehmen erleichtert und deren verkehrsbedingte Kosten reduziert werden.

Das Nahverkehrsangebot ist so auszurichten, dass die Attraktivität des Landkreises als Wohnort in allen Lebenslagen weiter gesteigert wird.

Der Nahverkehr soll den Bedürfnissen von Besuchenden mit und ohne eigenem Auto gerecht werden. Neben einer komfortablen Anreise und der einfachen Erreichbarkeit von Freizeit- und Kultureinrichtungen zählt dazu auch die Ermöglichung touristischer Aktivitäten im Bereich des Wander- und Fahrradtourismus.

Inklusion

Bei der Ausgestaltung des Nahverkehrs sind die besonderen Bedürfnisse von

- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen,
- älteren Menschen,
- Jugendlichen sowie
- Kindern und Personen mit Kindern

vorrangig zu berücksichtigen.

Das Mobilitätssystem soll die besonderen Herausforderungen des demografischen Wandels mit einer älter und bunter werdenden Bevölkerung und ihren Mobilitätsansprüchen mit berücksichtigen.

Der ÖPNV soll vor allem auch für Schüler und Jugendliche im Freizeitverkehr attraktiv sein.

Verkehrsverlagerung und Umweltwirkung

Ein öffentliches Mobilitätssystem soll zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel und Fahrradverkehr beitragen.

Um die CO₂-Emissionen des ÖPNV zu verringern, soll langfristig die ausschließliche Nutzung lokal emissionsfreier Fahrzeuge angestrebt werden. Da der ÖPNV nur durch ein attraktives Angebot Emissionsreduktionen im Gesamtverkehr bewirken kann, genießt der Angebotsausbau gegenüber der Antriebswende grundsätzlich Vorrang.

Der Fahrradverkehr soll grundsätzlich gestärkt und die Möglichkeiten zur Kombination Fahrrad-ÖPNV deutlich verbessert werden.

Entwicklung der Mobilitätskultur

Mit weitreichenden Marketingaktivitäten soll erreicht werden, dass alle Einwohnerinnen und Einwohner im Landkreis

- die ÖPNV-Angebote kennen,
- in der Lage sind, sie für ihre Zwecke nutzen zu können, und
- diese langfristig als selbstverständliche Mobilitätsoption bei ihrer alltägliche Lebensgestaltung berücksichtigen (Weiterentwicklung der Mobilitätskultur in Richtung ÖPNV)

Verkehrsangebot

Den Menschen im Landkreis Vechta sollen täglich und ganztägig öffentliche Mobilitätsoptionen zur Verfügung stehen.

Von allen Stellen im Landkreis aus soll dabei insbesondere das jeweilige Grundzentrum auf möglichst direktem Weg erreichbar sein.

Aus allen Grundzentren des Landkreises sollen

- ein Bahnhof
- die Mittelzentren Vechta und Lohne sowie
- die Oberzentren Bremen, Oldenburg und Osnabrück

durch rasche und regelmäßige Verkehrsangebote erreichbar sein.

In Absprache mit den jeweiligen Städten und Gemeinden sollen auch benachbarte Zentren erreichbar sein.

Fahrgastinformation und Erscheinungsbild

Es wird ein integriertes ÖPNV-Gesamtsystem auf digitaler Basis und Echtzeitinformationen angestrebt, mit dessen Hilfe den Fahrgästen eine einheitliche digitale Fahrgastinformation zur Verfügung steht, die alle ÖPNV-Angebote und Kombinationen daraus umfasst.

Kernstück des Systems soll eine digitale Mobilitätsplattform darstellen, mit deren Hilfe auch noch weitere Mobilitätsangebote (z.B. Fahrradverleih, Buchung von Fahrrad-Abstellanlagen, Car-Sharing) in das ÖPNV-Gesamtsystem integriert werden können.

Analoge Informationsmedien sollen umfassend sein und stets aktuell gehalten werden. Neben übersichtlichen Informationen zu Fahrzielen und Fahrzeiten umfasst dies auch den Aspekt der Orientierung an Haltestellen.

Zum integrierten ÖPNV-Gesamtsystem gehört auch ein einheitliches Erscheinungsbild nach außen und eine einheitliche Darstellung aller Informationen rund um den ÖPNV im Landkreis.

Organisation des Nahverkehrs

Mit dem Ausbau der ÖPNV-Organisationsstruktur soll erreicht werden, dass

- die Qualität, Organisation und Finanzierung des bestehenden ÖPNV-Angebots gesichert bleibt,
- Innovationsprojekte im ÖPNV angestoßen und erfolgreich umgesetzt werden können und in dauerhafte Angebote überführt werden können.

Der Ausbau der ÖPNV-Organisationsstruktur soll im Zusammenspiel mit dem Landkreis Cloppenburg erfolgen.

Landkreisübergreifende Zusammenarbeit im ÖPNV

Unter der Dachmarke „Oldenburger Münsterland“ soll der ÖPNV in den beiden Landkreisen Vechta und Cloppenburg gemeinsam weiter ausgebaut werden.

Neben dem Landkreis Cloppenburg soll die Zusammenarbeit mit allen anderen benachbarten Aufgabenträgern intensiviert werden. Im Vordergrund sollen dabei die Schaffung reibungsloser Übergänge zwischen den unterschiedlichen Verkehrsangeboten in den Landkreisen und die Einführung überregionaler ÖPNV-Verbindungen stehen.

Im Zusammenspiel mit den Gebietskörperschaften in der Weser-Ems-Region soll die Realisierung eines Weser-Ems-weiten Schiene-Bus-Grundnetzes angestrebt werden.

Beobachtung von Veränderungen und Qualitätsmanagement

Um den Erfolg der eingeleiteten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV erkennen zu können, soll das Mobilitätsverhalten im Landkreis in regelmäßigen Abständen erhoben werden und Fahrgastbefragungen stattfinden.

Basierend auf den erkannten Erfolgs- und Hemmnisfaktoren sollen weitere Optimierungsmaßnahmen abgeleitet werden. Dieses Vorgehen soll durch ein auf das ÖPNV-Gesamtsystem ausgerichtetes Qualitätsmanagement-System flankiert werden.

Tarif und Vertrieb

Im kompletten straßengebundenen ÖPNV in den Landkreisen Vechta und Cloppenburg soll ein gemeinsamer Tarif zur Anwendung kommen. Nach Möglichkeit wird auch die tarifliche Integration des schienengebundenen Nahverkehrs im Landkreis angestrebt.

Ziel des Landkreises ist ein einheitlicher Vertrieb von Fahrkarten an stationären Verkaufsstellen, in Fahrzeugen und online. Dabei sollen stets Einzel- und Zeitkarten für die Gesamtreisekette verkehrsunternehmens- und verkehrsmittelübergreifend (inkl. SPNV), auch über die Grenzen des Landkreises hinaus, erworben werden können.

Der Landkreis unterstützt Bemühungen zur landes- und bundesweiten Tarifvereinheitlichung.

4.3 Strategische Leitlinien für die Umsetzung der Entwicklungsziele

Leitlinien für den Angebotsausbau

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis soll entsprechend dem Bedarf und auf Basis wirtschaftlicher Machbarkeit weiter ausgebaut werden.

Zwischen den Grundzentren werden möglichst direkte Linienverkehre angestrebt. Dies umfasst insbesondere auch den SPNV.

Die Anbindung der Ortslagen an die Grundzentren soll weiterhin im Rufbus-System im Richtungsband- bzw. Sektorbetrieb erfolgen. Hiermit wird die Bedienung auch abgelegener Ortslagen sichergestellt.

Für darüber hinausgehende Relationen und zu Zeiten schwacher Nachfrage wird ein flächenhaftes Grundangebot sichergestellt.

In den benachbarten Mittelstädten Vechta und Lohne soll das Angebot auf ein Niveau ausgebaut werden, dass den Bedarfen dieses Verdichtungsraumes entspricht.

Die Angebotszeiten der Verkehrsmittel im Landkreis Vechta sollen den Mobilitätsbedarfen der Bevölkerung Rechnung tragen. Dazu gehört auch ein angemessenes Angebot im Abend- und Wochenendverkehr.

Um konstante Umsteigeverbindungen zwischen allen Orten innerhalb des Landkreises und darüber hinaus zu ermöglichen, soll sich die Angebotsplanung weitestgehend an den Prinzipien des Integralen Taktfahrplans orientieren.

Die Verkehrsangebote der bestehenden Parallelsysteme aus konventionellem Linienverkehr mit Schülerbeförderungsorientierung, Moobil+ (inkl. Moobil+-Taxi) und SPNV sollen sich untereinander optimal ergänzen.

Moobil+ ist als bekannte und etablierte Dachmarke des alltagsorientierten Verkehrsangebots aus taxibasierter Flächenbedienung, Rufbussen und hochwertigen Linienverkehren zu erhalten und weiterzuentwickeln. Eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit ist dabei eine kurz- und langfristige Grundlage für den Erfolg des Systems.

Leitlinien für Organisation & Finanzierung des Nahverkehrs

Der Landkreis trägt als Aufgabenträger (gemäß NNVG) die Verantwortung für den straßengebundenen Nahverkehr in seinem Gebiet.

Die vom Landkreis beauftragten Verkehrsangebote werden sowohl vom Landkreis Vechta als auch von den Städten und Gemeinden des Landkreises getragen. Hierbei trägt der Landkreis die Hauptkosten. Die Städte und Gemeinden beteiligen sich in angemessener Form.

Bezüglich der vom Landkreis beauftragten Verkehrsangebote trägt der Landkreis die Verantwortung für die Schaffung, Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der nötigen vertraglichen Grundlagen, des Marketings und der nötigen Rahmenkomponenten des ÖPNV (Mobilitätszentrale, Leitsystem etc.).

Bei der Umsetzung von Marketingmaßnahmen (insbesondere mit lokalem Bezug, bspw. Mobilitätspunkte) wird der Landkreis von den Städten und Gemeinden auf ihrem jeweiligen Gebiet unterstützt.

Bei der Realisierung neuer Verkehrsangebote übernimmt der Landkreis im Einvernehmen mit den Städten und Gemeinden die Bestellung benötigter Verkehrsdienstleistungen.

Der Landkreis trägt die Verantwortung dafür, dass die vom Land Niedersachsen für den ÖPNV zur Verfügung gestellten Mittel abgerufen und eingesetzt werden.

Zur Finanzierung der Verkehrsleistungen werden grundsätzlich auch Kooperationen mit allen Stellen angestrebt, die von einem leistungsstarken ÖPNV mitprofitieren (Stichwort „Drittnutzerfinanzierung“, bspw. Betriebe, Tourismus).

Die Verantwortung für die Haltestellen (mit Ausnahme der gesetzlichen Verantwortung der Verkehrsunternehmen) sowie deren barrierefreien Ausbau obliegt den Straßenbaulastträgern und damit überwiegend den Städten und Gemeinden. Der Landkreis unterstützt die Städte und Gemeinden dabei finanziell, gibt Richtlinien für die Priorisierung des Haltestellenausbaus und verantwortet die für die Fahrgastinformation und Bestandserfassung erforderliche Datenbasis.

Bei der Gestaltung des ÖPNV sollen insbesondere die Städte und Gemeinden, die Verkehrsunternehmen im Landkreis Vechta und Vertreter der verschiedenen Bevölkerungsgruppen einbezogen werden.

5 ANFORDERUNGSPROFIL

Im nachfolgenden Kapitel werden die Anforderungen an Angebot und Qualität des Öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis Vechta gesetzt. Die im Angebotsprofil gesetzten Vorgaben definieren die ausreichende Verkehrsbedienung gemäß PBefG und werden durch die Genehmigungsbehörde bei der Konzession von eigenwirtschaftlichen Verkehren berücksichtigt. Sie fließen weiterhin in die Leistungsverzeichnisse bei der Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehren ein. Bei Inkrafttreten des Nahverkehrsplans bestehende Konzessionen sind durch das Anforderungsprofil nicht betroffen.

Hinsichtlich der wesentlichen Grundanforderungen werden im Anforderungsprofil auch für den Schienenverkehr erstrebenswerte Zielzustände dargestellt. Diese sollen die Interessen des Landkreises hinsichtlich des SPNV skizzieren, haben aufgrund der Verantwortung des Landes Niedersachsen bzw. der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) für den Schienenverkehr jedoch nur empfehlenden Charakter.

5.1 Bedienstandards

5.1.1 Grundsätze

Bedienstandards stellen den Kern des Anforderungsprofils dar, da mit ihnen die Betriebszeiträume und Angebotsumfänge der Nahverkehrsangebote festgelegt werden. Strukturell werden die Bedienstandards aus der zentralörtlichen Struktur gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm für den Landkreis Vechta (RROP) entwickelt. Inhaltlich orientieren sich die Standards an Empfehlungen des VDV³², berücksichtigen dabei zugleich die ländliche Struktur des Landkreises Vechta. Einbezogen werden auch Orte außerhalb des Kreises, soweit relevante Mobilitätsbeziehungen bestehen. Nachfolgende Tabelle legt je Relation den Bedienstandard fest:

Relation		Bedienstandard
Niederrangige Orte	Höherrangige Orte	
Mittelzentren Vechta und Lohne	Oberzentren Osnabrück und Bremen	1
Mittelzentren Vechta und Lohne	Mittelzentren in benachbarten Landkreisen mit über 20.000 Einwohnenden (Bramsche, Cloppenburg, Diepholz, Wildeshausen)	2*
interne Hauptrelationen des mittelstädtischen Verdichtungsraums Vechta-Lohne		3*
interne Nebenrelationen des mittelstädtischen Verdichtungsraums Vechta-Lohne		4*
Grundzentren mit mittelzentralen Teilfunktionen	Mittelzentren Vechta und Lohne	2
Grundzentren mit mittelzentralen Teilfunktionen	SPNV-Halt (inkl. in umliegenden Landkreisen)*	2
Grundzentren mit über 10.000 Einwohnenden	Mittelzentren Vechta und Lohne	2
Grundzentren unter 10.000 Einwohnenden	Mittelzentren Vechta und Lohne	5
Grundzentren	SPNV-Halt	5
Grundzentren	benachbarte Grundzentren im Landkreis Vechta	5

³² vgl. Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 2019: Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, VDV Schrift 4, Stand 01/2019

Relation		Bedienstandard
Niederrangige Orte	Höherrangige Orte	
Grundzentren	Mittelzentren oder SPNV-Zugangspunkte in benachbarten Landkreisen (Bramsche, Cloppenburg, Diepholz, Quakenbrück, Wildeshausen, Bohmte)	5*
weitere Ortslagen	Grundzentrum der jeweiligen Gemeinde	5*
darüber hinaus gehende nachfragebezogene Relationen im Schul-, Veranstaltungs- und Schichtzeitenverkehr		6
sonstige Relationen		7
* in Absprache mit den jeweils betroffenen Landkreisen, Städten und Gemeinden		

Tabelle 9: Bedienstandards

Für die Bedienstandards werden nachfolgend jeweils Verkehrstage, Betriebszeiten und Grundtakte festgelegt.

Als Betriebszeiten wird der Zeitraum von der ersten Abfahrt bis zur letzten Ankunft definiert. Dabei gilt der Grundsatz, dass die erste Abfahrt spätestens im Zeitraum des halben Grundtaktes ab Betriebsbeginn und die letzte Ankunft frühestens im Zeitraum des halben Grundtaktes vor Betriebsende erfolgen soll. Dieser Grundsatz ist insbesondere an den Linienenden mit niedrigerer Zentralität gemäß RROP einzuhalten.

Die Grundtakte werden differenziert nach Hauptverkehrszeit (HVZ; Mo-Fr 6-9 Uhr und 12-18 Uhr), Nebenverkehrszeit (NVZ; Mo-Fr 5-6 Uhr, 9-12 Uhr und 18-20 Uhr, Sa 8-20 Uhr) und Schwachverkehrszeit (SVZ; übrige Zeiten) festgelegt (vgl. nachfolgende Übersicht).

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Mo-Fr	orange					yellow	green			yellow			green			yellow	orange							
Sa	orange							yellow																
So	orange																							

Tabelle 10: Hauptverkehrs-, Nebenverkehrs-, und Schwachverkehrszeit

Bedienstandard 1 – Schienenverkehr³³

Verkehrstage	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ+NVZ	Grundtakt SVZ
Montag – Freitag	04:00 – 01:00	60 Minuten	60 Minuten
Samstag	05:00 – 01:00	60 Minuten	60 Minuten
Sonn- und Feiertag	06:00 – 01:00	--	60 Minuten

Bedienstandard 2 – Hauptrelationen im Regionalverkehr

Verkehrstage	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ+NVZ	Grundtakt SVZ
Montag – Freitag	05:00 – 22:00	60 Minuten	120 Minuten
Samstag	08:00 – 23:00	60 Minuten	120 Minuten
Sonn- und Feiertag	08:00 – 20:00	--	120 Minuten

³³ nachrichtlich; die Festlegung von Bedienstandards im SPNV obliegt nicht dem Landkreis Vechta

Bedienstandard 3 – Hauptrelationen im Stadtverkehr

Verkehrstage	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ+NVZ	Grundtakt SVZ
Montag – Freitag	05:00 – 23:00	30 Minuten	60 Minuten
Samstag	06:00 – 23:00	30 Minuten	60 Minuten
Sonn- und Feiertag	07:00 – 23:00	--	60 Minuten

Die Umsetzung des Bedienstandards 3 setzt die Mitfinanzierung des Verkehrsangebots durch die Städte Vechta und Lohne voraus.

Bedienstandard 4 – Nebenrelationen im Stadtverkehr

Verkehrstage	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ+NVZ	Grundtakt SVZ
Montag – Freitag	06:00 – 20:00	60 Minuten	--
Samstag	08:00 – 18:00	60 Minuten	--
Sonn- und Feiertag	--	--	--

Die Umsetzung des Bedienstandards 4 setzt die Mitfinanzierung des Verkehrsangebots durch die Städte Vechta und Lohne voraus.

Bedienstandard 5 – Nebenrelationen im Regional- bzw. Ortsverkehr

Verkehrstage	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ+NVZ	Grundtakt SVZ
Montag – Freitag	06:00 – 20:00	120 Minuten	--
Samstag	--	--	--
Sonn- und Feiertag	--	--	--

Bedienstandard 6 – Nachfragebezogene Relationen im Schul-, Veranstaltungs- und Schichtzeitenverkehr

Betriebszeiten auf nachfragebezogenen Relationen im Schul-, Veranstaltungs- und Schichtzeitenverkehr werden grundsätzlich nach Bedarf festgelegt. Es besteht keine Taktung. Dies umfasst auch ein angemessenes Verkehrsangebot zu Einrichtungen mit hohen Mitarbeitendenzahlen und Schichtwechsel außerhalb der Betriebszeiten in den Bedienstandards 2 und 3 (insb. Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen, Produktionsstätten, Logistikzentren).

Im Schulverkehr werden Hinfahrten grundsätzlich zur ersten Stunde; Rückfahrten zur 5., 6. und 8. Stunde angeboten. Die Schulzeiten sind auf das Nahverkehrsangebot abzustimmen; Fahrten werden nur bei konkretem Bedarf angeboten. Es gilt die Schülerbeförderungssatzung.³⁴

Bedienstandard 7 – Sonstige Relationen

Verkehrstage	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ+NVZ	Grundtakt SVZ
Montag – Donnerstag	07:00 – 23:00	bedarfsgesteuert	bedarfsgesteuert
Freitag und Samstag	07:00 – 02:00	bedarfsgesteuert	bedarfsgesteuert
Sonn- und Feiertag	08:00 – 23:00	bedarfsgesteuert	bedarfsgesteuert

³⁴ Vgl. Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Vechta, in der aktuell gültigen Fassung.

5.1.2 Bedienstandards für bedarfsgesteuerte Verkehre

Für fahrplanlose Verkehre im Landkreis Vechta (aktuell Moobil+-Taxi) werden alternative Bedienstandards festgelegt, da Taktvorgaben hier nicht anwendbar sind. Auch für jene Bedarfsverkehre mit Fahrplänen (aktuell Moobil+-Rufbus) ist die Anwendung zusätzlicher Bedienstandards sinnvoll, da der Einsatz kleiner Fahrzeuge bei diesen Angeboten die Fahrgastkapazität beschränken. In beiden Fällen ist die Verfügbarkeit der Angebote die wesentliche Kenngröße der Bedienqualität.

Es werden nachfolgende Standards festgelegt:

- Für bedarfsgesteuerte Verkehre ohne Fahrplanbindung: Erfüllbarkeit von 95 % aller Fahrtanfragen mit maximal 30 Minuten Abweichung vom Wunschzeitpunkt (je nach Anfrage: Abfahrt oder Ankunft, keine Berücksichtigung für Anfragen nach Fahrten außerhalb der Betriebszeiten); Vorausbuchungsfrist: 30 Minuten vor geplanter Abfahrt
- Für bedarfsgesteuerte Verkehre mit Fahrplanbindung: Platzverfügbarkeit bei 98 % aller Fahrtanfragen; Vorausbuchungsfrist: 60 Minuten vor geplanter Abfahrt

5.1.3 Abweichungen von den Bedienstandards

Abweichungen von den Bedienstandards erfordern vertiefende Untersuchungen zur Feststellung eines Handlungsbedarfs. Neben kontinuierlichem Monitoring der Verkehrsnachfrage können Hinweise für Handlungsbedarf auch aus dem Austausch mit den beratenden Gremien, wie z. B. dem Fahrgastbeirat, gewonnen werden.

Die aufgeführten Maßnahmen betreffen die Angebotsgestaltung. Eine geringe Auslastung kann auch auf dem fehlenden Bekanntheitsgrad eines Verkehrsangebots beruhen. Daher sind ggf. zunächst potenziell nachfragesteigernde Maßnahmen in ausreichendem Zeitumfang (i.d.R. mindestens zwei Jahre) zu ergreifen.

Zeigt der Prüfauftrag im Ergebnis, dass eine Angebotsanpassung sinnvoll ist, bestehen die im Folgenden beschriebenen Handlungsmöglichkeiten, die chronologisch geprüft und ggf. umgesetzt werden sollten. Diese sind auch anzuwenden, wenn bei den Linien mit zu beobachtender Nachfrageentwicklung die Marketingmaßnahmen ohne Erfolg bleiben.

1. Herstellung von Umsteigemöglichkeiten durch Bedienung von Haltestellen zu anderen Zeiten bzw. durch Bedienung anderer Haltestellen (wenn dadurch verkürzte Bedienzeiten oder Erschließungslücken entstehen: Abdeckung des verbleibenden Mobilitätsbedarfs mit bedarfsgesteuerten Verkehren im Flächenbetrieb).
2. Änderung der Abfahrtszeiten zur Optimierung von Anschlüssen oder zur besseren Abstimmung auf die relevanten Zeiten von verkehrsgenerierenden Standorten (Öffnungszeiten Einzelhandel und sonstige Einrichtungen, Schichtzeiten etc.).
3. Änderung des Linienverlaufs zur Verkürzung der Fahrzeit durch Reduzierung von Umwegfahrten und Abdeckung des verbleibenden Mobilitätsbedarfs mit bedarfsgesteuerten Verkehren im Flächenbetrieb.
4. Reduzierung der Bedienung durch Streichen einzelner, nicht oder ganz besonders wenig nachgefragter Fahrten. Dabei sollen bevorzugt die Bedienzeiten weiterhin eingehalten werden, um insbesondere die erste und letzte Fahrt des Tages fortlaufend sicherzustellen.
5. Einstellen der Linie und Abdeckung des verbleibenden Mobilitätsbedarfs mit bedarfsgesteuerten Verkehren im Flächenbetrieb, sofern dies wirtschaftlicher ist.

Wenn fahrplangebundene Angebote gekürzt und der verbleibende Mobilitätsbedarf mit bedarfsgesteuerten Verkehren im Flächenbetrieb abgedeckt werden sollen, ist zunächst zu prüfen, ob die Nachfrage durch diese unter Beibehaltung der Betriebsstabilität bewältigt werden kann und deren Einsatz auch wirtschaftlicher ist. Nach erfolgter Anpassung ist diese zu evaluieren und bei Bedarf weiterfolgende Anpassungen vorzunehmen.

Bei hoher und steigender Nachfrage, insbesondere bei Nicht-Erfüllung der Bedienstandards für bedarfsgesteuerte Verkehre, kann eine Entwicklung von Rufbusverkehren in Richtung eines konventionellen Linienverkehrs sinnvoll oder sogar notwendig sein, um der Beförderungspflicht nachzukommen.

Beträgt die Auslastung der ersten oder letzten Fahrt eines Tages mindestens 50 % der durchschnittlichen Auslastung aller Fahrten, ist eine Ausweitung der Betriebszeiten zu prüfen.

Für das kontinuierliche Monitoring, die Feststellung des Handlungsbedarfs sowie die Entwicklung von Maßnahmen ist primär der Aufgabenträger zuständig. Hierbei erfolgt eine enge Abstimmung mit den Städten und Gemeinden und eventuell Akteuren der Verkehrswirtschaft und Zivilgesellschaft. Vorschläge zur Anpassung des Liniennetz- und Fahrtenangebots können aber auch durch Städte und Gemeinden oder zivilgesellschaftliche Akteure und Gremien unterbreitet werden. Sie sind angemessen zu prüfen; Ergebnisse sind den anderen Akteuren abzustimmen.

5.2 Netzkonzeption

Basierend auf den vorangegangenen Bedienstandards wird ein hierarchisches Nahverkehrsnetz abgeleitet, das aus nachfolgenden Netzebenen besteht:

Netzebene 1a – Hauptnetz Schienenverkehr³⁵

- Angebotsform: Schienenverkehr
- Bedienstandard: 1
- derzeitige Linien: RB58

Netzebene 1b – Hauptnetz Regionalverkehr

- Angebotsform: i.d.R. Bus im Linienverkehr
- Bedienstandard: 2
- derzeitige Linien: OM1 Cloppenburg–Vechta, OM2 Vechta–Diepholz, S65 (Lohne–Diepholz; alternierend mit Verbindung über Vechta auf S60/S65 und OM2), 660 Lohne–Dinklage, 697 Vechta–Visbek, alternierend 655 (Damme–Holdorf) und S60 (Damme–Lohne), alternierend 635 (Damme–Neuenkirchen Bahnhof) und X585 (Damme–Osnabrück), 642 alternierend Vechta – Goldenstedt Ort und Goldenstedt Ort – Goldenstedt Bahnhof

Netzebene 1c – Hauptnetz Stadtverkehr

- Angebotsform: i.d.R. Bus im Linienverkehr
- Bedienstandard: 3
- derzeitige Linien: S60 & S65 (Vechta–Lohne); weitere Linienverläufe sind festzulegen.

³⁵ nachrichtlich; die Festlegung von Bahnhöfen des SPNV obliegt nicht dem Landkreis Vechta

Die Festlegung von Linienverläufen und Fahrtenangeboten kann in Abstimmung mit den Städten Vechta und Lohne festgelegt werden, wenn sich diese finanziell am Verkehrsangebot beteiligen.

Netzebene 2a – Nebennetz Regional- und Ortsverkehr

- Angebotsform: i.d.R. Rufbus im Richtungsband/Sektorbetrieb
- Bedienstandard: 5
- Derzeitige Linien: 212, 625, 630, 633, 635 (Damme – Rüschenhof – Steinfeld), 638, 642, 655 (Fladderlohausen – Holdorf), 667, 669, 697 (Visbek – Rechterfeld, Visbek-Endel), 698

Die Festlegung von Linienverläufen und Fahrtenangeboten erfolgt grundsätzlich in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden.

Netzebene 2b – Nebennetz Stadtverkehr

- Angebotsform: i.d.R. Bus im Linienverkehr
- Bedienstandard: 4
- Derzeitige Linien: 601, 602, 603, 604, 665

Die Festlegung von Linienverläufen und Fahrtenangeboten erfolgt grundsätzlich in Abstimmung mit den Städten Vechta und Lohne.

Netzebene 3 – Flächenbedarfsnetz

- Angebotsform: ÖPNV-Taxi in Flächenbedienung, fahrplanlos
- Bedienstandard: 7
- Derzeitiges Angebot: Moobil+-Taxi

Netzebene 4 – Schul-, Veranstaltungs- und Schichtzeitenverkehrsnetz

- Angebotsform: verschiedene Formen möglich
- Bedienstandard: 6
- Derzeitige Linien: 264, 600, 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, 938 (Bakum – Kreisgrenze), sämtliche Sonderverkehre³⁶

Fahrten in Netzebene 4 sollten nur dann geplant werden, wenn die Verkehrsnachfrage – unter Berücksichtigung des zulässigen Platzangebots gemäß Kapitel 5.5 sowie der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Vechta – nicht mit Fahrten der übrigen Netzebenen abgedeckt werden kann. Verkehre in Netzebene 4 sind in der Regel als Linienverkehr gemäß § 42 PBefG durchzuführen.

³⁶ Mit Stand zum Veröffentlichungszeitpunkt werden die Linien 939, 965 und 970 sowie der Abschnitt der Linie 938 zwischen Vechta und Bakum nach Konzessionsende auf dem Gebiet des Landkreises Vechta nicht fortgeführt.

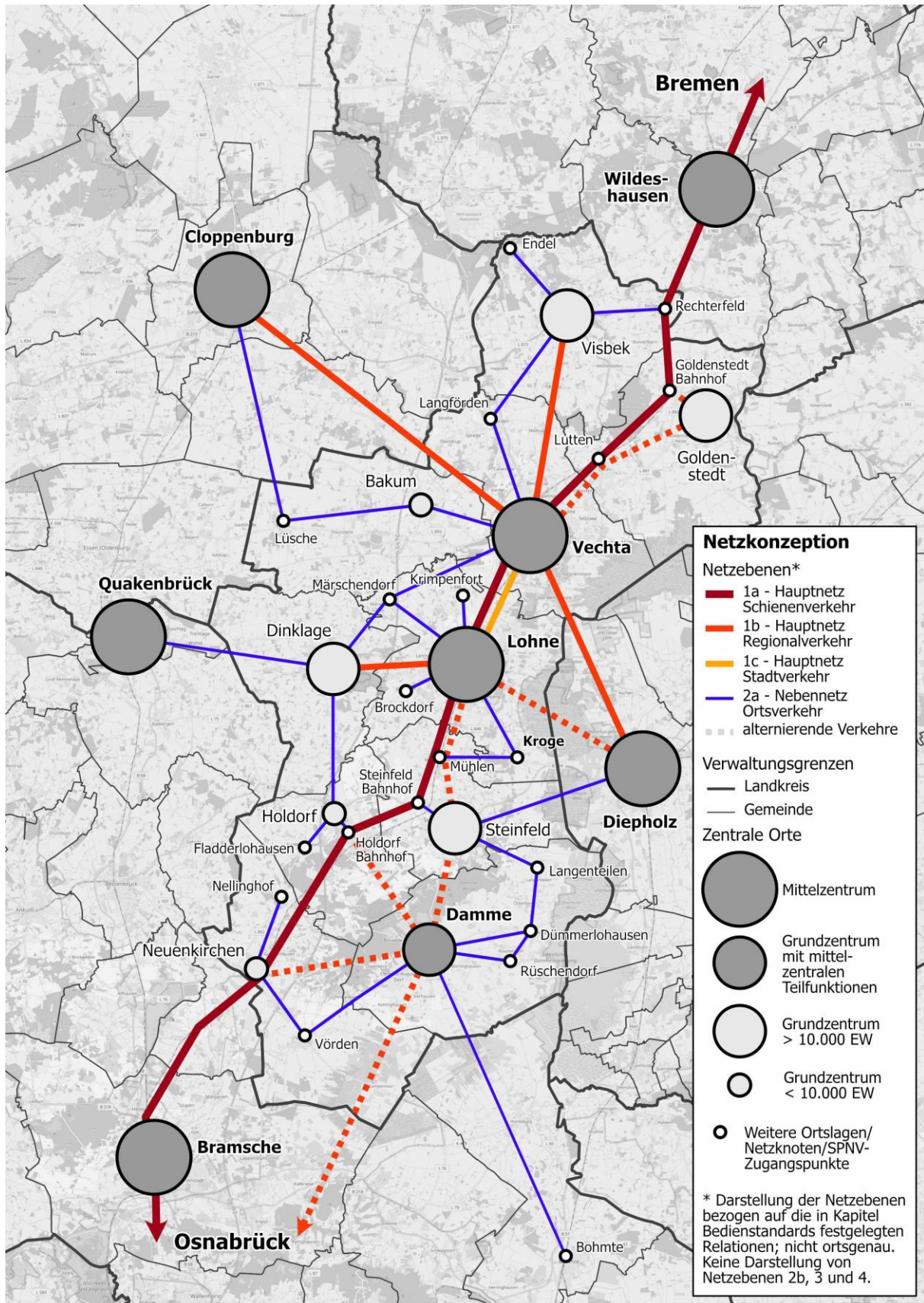


Abbildung 38: Netzkonzeption. Eigene Abbildung.

Alternierend abgedeckte Relationen

Aktuell gibt es Relationen, die abwechselnd oder parallel über zwei Linien oder Fahrtwege bedient werden. Für diese Relationen ist zu prüfen, ob eine Vereinheitlichung des Angebots sinnvoll ist. Wird eine Vereinheitlichung vorgenommen, indem auf einer der beiden Linien vollständig der Angebotsstandard der Netzebene 1 umgesetzt wird, so ist auf der jeweils anderen Linie der Standard der Netzebene 2 einzuhalten. Bis eine mögliche Vereinheitlichung umgesetzt ist, gelten die Bedienstandards für die betreffende Relation insgesamt, also in der Summe beider Linien. Für weitere Festlegungen dieses Anforderungsprofils, die sich auf Netzebenen beziehen (z. B. Haltestellenklassifizierung), kann bis zu einer Vereinheitlichung der Standard der Netzebene 2 angewendet werden.

5.3 Erschließungsstandards

Erschließungsstandards stellen eine wichtige Grundlage der Nahverkehrsplanung dar, da mit ihnen festgelegt wird, in welcher Dichte Siedungsbereiche durch Haltestellen erschlossen sein sollen. Grundsätzlich ist bei der Festlegung von Haltestellenstandorten zwischen einer hohen Erschließungswirkung und einer hohen Reisegeschwindigkeit abzuwägen. Bei mittleren bis geringen Nachfragezahlen hat die Haltestellendichte eine generell geringe Auswirkung auf die Reisegeschwindigkeit.

Daher differenziert der Landkreis Vechta zwischen einem Grunderschließungsstandard mit höheren Haltestelleneinzugsbereichen, der möglichst alle Siedlungsbereiche abdecken soll, und einem Qualitätserschließungsstandard, der angestrebt wird, sofern es die in Kapitel 5.4 festgelegten Verbindungsstandards zulassen. Weiterhin wird, entsprechend der Attraktivität, Flexibilität und Leistungsfähigkeit des Verkehrsmittels sowie der Bebauungsdichte, der fußläufige Einzugsbereich differenziert nach Verkehrssystem sowie zentralörtlicher Struktur.

Die hier festgelegten Haltestelleneinzugsbereiche (Luftlinie) orientieren sich an den Vorgaben des VDV³⁷ und werden in nachfolgender Tabelle definiert.

Gebietstyp	Grunderschließung		Qualitätserschließung	
	Netzebene 1a ³⁸	Netzebenen 1b, 1c, 2a, 2b	Netzebene 1a ³⁸	Netzebenen 1b, 1c, 2a, 2b
zentrale Siedlungsgebiete von Mittelzentren	600 m	400 m	400 m	300 m
sonstige Zentrale Siedlungsgebiete und Standorte für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten gem. RROP	1000 m	600 m	600 m	400 m

³⁷ vgl. Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 2019: Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, VDV Schrift 4, Stand 01/2019 & Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 2001: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV Schrift 4, Stand 2001

³⁸ nachrichtlich; die Festlegung von Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV obliegt nicht dem Landkreis Vechta

Gebietstyp	Grunderschließung		Qualitätserschließung	
	Netzebene 1a ³⁸	Netzebenen 1b, 1c, 2a, 2b	Netzebene 1a ³⁸	Netzebenen 1b, 1c, 2a, 2b
Übrige Gebiete mit Wohn- oder Arbeitsbevölkerung	1000 m	600 m	--	
Erschließungsquote	95 % der Wohn- und Arbeit-sorte		90 % der Wohn- und Arbeit-sorte in den anwendbaren Gebieten, sofern es die in Kapitel 5.4 festgelegten Verbindungsstandards zulassen	

Tabelle 11: Haltestelleneinzugsbereiche

Siedlungsbereiche, die innerhalb der definierten Einzugsbereiche liegen, gelten nur dann als erschlossen, wenn die jeweiligen Haltestellen durch Linien der Netzebenen 1b, 1c, 2a und 2b erschlossen sind.

Schulen sollen in der Regel, insbesondere bei hohem Aufkommen an Schülerinnen und Schülern, über unmittelbar am Standort gelegene Haltestellen erschlossen werden. Bei Schulen ab dem Sekundarbereich ist auch ein Fußweg zu einer anderen Haltestelle im Nahbereich entsprechend den oben genannten Erschließungskriterien grundsätzlich akzeptabel. Es gilt die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Vechta.

Wohn- und Arbeitsgebiete, in denen keine Grunderschließung vorliegt, sind mit dem Flächenbedarfsnetz (Netzebene 3) mit Adressenbedienung zu erschließen.

5.4 Verbindungsstandards

5.4.1 Reisezeitverhältnis

Die Verbindungsstandards definieren Anforderungen an die Qualität der Reisezeiten im öffentlichen Verkehr (ÖV) im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Sie zielen darauf ab, den ÖV als attraktive Alternative zum MIV zu positionieren und dadurch einen Beitrag zur Verkehrswende sowie zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu leisten.

Das Reisezeitverhältnis beschreibt das Verhältnis der benötigten Reisezeit im ÖV zur Reisezeit im MIV für dieselbe Strecke. Gemäß dem Stand der Wissenschaft ist eine Verbindung im ÖV trotz etwas längeren Reisezeiten im Vergleich zum MIV attraktiv, da Reisezeit im ÖV zu anderen Zwecken genutzt werden kann. Ein niedrigeres Reisezeitverhältnis bedeutet eine höhere Attraktivität des ÖV; ein Reisezeitverhältnis von 1,0 bedeutet eine gleich lange Reisezeit der beiden Verkehrsträger.

Orientiert an den Vorgaben der FGSV³⁹ gelten folgende Qualitätsstufen für das Reisezeitverhältnis im Landkreis Vechta:

³⁹ Angepasst an straßenbündige Verkehrsangebote in ländlichen Räumen. Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2008: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung.

- Qualitätsstufe A bei Reisezeitverhältnis bis $<1,2$
- Qualitätsstufe B bei Reisezeitverhältnissen zwischen $1,2$ und $<1,5$
- Qualitätsstufe C bei Reisezeitverhältnissen zwischen $1,5$ und $<2,0$
- Qualitätsstufen D-F bei Reisezeitverhältnissen ab 2

Für die in Netzebenen 1a, 1b und 1c abgedeckten Relationen sowie Relationen zwischen Grundzentren und den Mittelzentren Vechta und Lohne wird als Verbindungsstandard ein Reisezeitverhältnis der Qualitätsstufen A oder B festgelegt. Unter Abwägung der Wirtschaftlichkeit und der Fahrgastnachfrage auf der jeweiligen Relation ist auch ein Reisezeitverhältnis der Qualitätsstufe C akzeptabel.

Für die weiteren Relationen wird aufgrund deren Vielschichtigkeit der damit einhergehenden mangelnden Operationalisierbarkeit kein Verbindungsstandard festgelegt. Grundsätzlich sind auch hier Reisezeitverhältnisse der Qualitätsstufen A bis C anzustreben.

Bei der Bewertung der Verbindungsstandards sind folgende Rahmenparameter des Reisezeitverhältnisses zu berücksichtigen:

- Die Reisezeit ist zwischen einem Ausgangs- und einem Endpunkt zu berücksichtigen. Ausgangs und Endpunkt sind für jeden zentralen Ort an den Netzebenen 1a, 1b und 1c einheitlich an einem mittigen Punkt im Siedlungsgefüge zu definieren.
- Die heranzuziehenden Reisezeiten haben sich auf eine Fahrt zur morgendlichen Spitzenszene an Werktagen (zwischen 7 und 9 Uhr) als schnellste Verbindung unter realen Verkehrsbedingungen zu beziehen.
- Im Öffentlichen Verkehr ist der Fußweg vom Ausgangspunkt zur Starthaltestelle, eine Startwartezeit von zwei Minuten, etwaige Umsteigezeiten sowie der Abgang von der Endhaltestelle zum Endpunkt in die Reisezeit miteinzubeziehen. Es sind nur Verkehre der Netzebenen 1 bis 2 zu berücksichtigen.
- Im motorisierten Individualverkehr sind der Zugangsweg vom Ausgangspunkt zum Fahrzeug sowie der Abgangsweg vom Fahrzeug zum Endpunkt (pauschal jeweils zwei Minuten), sowie die Parksuchzeit (pauschal drei Minuten) zu berücksichtigen.

5.4.2 Weitere Verbindungsstandards

Je in Kapitel 5 angegebener Relation kann die Bedienung grundsätzlich durch mehrere Linien sowie auch durch Umsteigeverbindungen hergestellt werden (siehe auch Kapitel 5.6 Linienverknüpfung und Anschlussicherung). Dabei sind einheitliche Reiseketten und Linienverläufe gegenüber abwechselnden vorzuziehen. Abweichend davon sind zwischen Ortslagen und dem jeweiligen Grundzentrum Direktverbindungen anzubieten.

Aus Sicherheitsgründen empfiehlt es sich, Kinder aus Grundschule bzw. Schulkindergarten ohne Umstieg direkt zur Schule zu befördern. Diese Empfehlung gilt nicht, wenn ein Ausnahmetatbestand gemäß § 63 NSchG vorliegt. Bei weiterführenden Regelschulen können Umstiege eingeplant werden. Darüber hinaus gelten die Vorgaben der Schülerbeförderungssatzung⁴⁰.

⁴⁰ Vgl. Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Vechta, in der aktuell gültigen Fassung.

5.5 Platzangebot

5.5.1 Vorgaben für das Platzangebot in Netzebenen 1 und 2

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 Bedienqualität. Nachfolgende Festlegungen orientieren sich an den Vorgaben des VDV⁴¹, sind jedoch auf die spezifischen Anforderungen ländlicher Räume angepasst. Es gelten folgende Vorgaben:

- Das Platzangebot ist so zu bemessen, dass der Besetzungsgrad einer Fahrt von 65 % in der Regel nicht überschritten wird.
- Für einen Zeitraum von maximal fünf Minuten je Fahrt kann der Besetzungsgrad bis zu 90 % erreichen.
- Bei Fahrzeugen, die ausschließlich über Sitzplätze verfügen, kann der Besetzungsgrad unabhängig vom Querschnitt bis zu 100 % erreichen.
- Abseits der Hauptverkehrszeit wird ein Besetzungsgrad von maximal 50 % angestrebt.
- Bei Linien, die über Kraftfahrstraßen oder Autobahnen führen, ist das Platzangebot so zu bemessen, dass bei einer üblichen Spitzenbelegung für jeden Fahrgast ein Sitzplatz verfügbar ist.

Kenngröße zur Bewertung des Platzangebotes ist der Besetzungsgrad des Fahrzeugs. Der Besetzungsgrad bezeichnet den Quotienten aus der Anzahl der Fahrgäste und der Anzahl der angebotenen Sitz- und Stehplätze. Bei der Ermittlung der Stehplatzanzahl sind je Stehplatz 0,3 m² anzusetzen.

5.5.2 Vorgaben für das Platzangebot in Netzebene 4 (Schul-, Veranstaltungs- und Schichtzeitenverkehr)

Im Schichtzeitenverkehr gelten die obengenannten allgemeinen Vorgaben.

Im Schulverkehr gelten spezifische Vorgaben für das Platzangebot. Auf Schulverkehrsfahrten ist das Platzangebot so zu bemessen, dass bei Belegung aller Sitzplätze regelmäßig nicht mehr als 50 % der Stehplätze genutzt werden. Dieser Wert kann je Fahrt für einen Zeitraum von maximal zehn Minuten überschritten werden. Bei Änderung struktureller Gegebenheiten auf Schulseite ist die Staffelung von Kapazitäten anzustreben. Die Koordination von Stundenplänen und Nahverkehrsangebot bietet die Möglichkeit, den Besetzungsgrad der Fahrzeuge zu reduzieren, ohne zusätzliche Fahrzeuge einsetzen zu müssen.

Im Veranstaltungsverkehr der Netzebene 4 sind Auslastungen bis 100 % akzeptabel.

5.6 Linienverknüpfung und Anschlusssicherung

Umsteigevorgänge bedeuten stets einen Komfort- und Reisezeitverlust, sind aber zugleich im Sinne der Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit in einem öffentlichen Nahverkehrsnetz erforder-

⁴¹ vgl. Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), 2019: Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, VDV Schrift 4, Stand 01/2019

derlich. Zur Sicherstellung der Netzwirkung der in Kapitel 5 festgelegten Bedienstandards sowie der Einhaltung der Verbindungsstandards aus Kapitel 5.4 ist es erforderlich, Umsteigeverbindungen in der Angebotsplanung systematisch sicherzustellen. Es steht außer Frage, dass nicht für alle möglichen Relationen attraktive Anschlüsse hergestellt werden können, weswegen im Einzelfall Priorisierungen und Abwägungen erforderlich sind.

Bei der Konzeption von Umstiegen ist grundsätzlich zwischen Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit abzuwägen. Dabei werden nachfolgende Übergangszeiten angestrebt:

- Umstieg vom SPNV zum Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV): 10 Minuten, höchstens 20 Minuten
- Umstieg vom ÖSPV zum SPNV: 5 Minuten, höchstens 20 Minuten
- Umstieg zwischen Linien des ÖSPV: 3 Minuten, höchstens 15 Minuten

Die angegebenen Übergangszeiten gelten als Orientierung für die Angebotsplanung. Von diesen Orientierungen kann abgewichen werden, insbesondere wenn Linien an mehreren Verknüpfungspunkten gebunden sind, es im Sinne der Zuverlässigkeit von Umstiegen und Betriebsablauf förderlich ist, es der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit dient oder es die Wegezeit am Verknüpfungspunkt erfordert. Bei der Festlegung der Übergangs- bzw. Wegezeiten sind die Anforderungen von in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Personen angemessen Rechnung zu tragen.

Nach betrieblicher Möglichkeit sollen Angebote im ÖSPV auf vorgesehenen Umsteigerelationen verspätete Zubringer abwarten. Dies betrifft insbesondere Zubringer des SPNV, für die im Landkreis Vechta eine erhöhte Verspätungsanfälligkeit gilt. Dabei gelten folgende Richtwerte:

- Grundsätzliches Abwarten eines verspäteten Zubringers bis zu fünf Minuten ab fahrplangemäßer Abfahrt des Abbringers; nach betrieblicher Möglichkeit können zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auch höhere Werte vereinbart werden.
- Grundsätzliches Abwarten eines verspäteten Zubringers bei der letzten Fahrt der Abbringer-Linie an einem Betriebstag bis zu 20 Minuten ab fahrplangemäßer Abfahrt des Abbringers

Für Reisende, die den letzten Anschluss im Linienverkehr zum Reiseziel innerhalb des Landkreises aufgrund der Verspätung anderer Verkehrsmittel nicht erreichen, soll eine Beförderung im Flächenbedarfsnetz (Netzebene 3) ermöglicht werden („Beförderungsgarantie“), die Anwendung der dortigen Tarife ist zu prüfen.

Die Anschlusssicherung soll entsprechend betrieblich sowie insbesondere auch öffentlich als Qualitätsmerkmal kommuniziert werden.

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).

Das Verkehrsunternehmen entscheidet nach den Umständen des Einzelfalls, ob aufgrund der tatsächlichen Verspätungslage der Anschluss über die generelle Wartezeit-Vorschrift hinaus gewährleistet wird.

Auf folgenden Umsteigebeziehungen sollen Umstiege fahrplanseitig und anschlussicherungsseitig vorrangig gesichert bzw. hergestellt werden:

- Bakum – Bremen in Vechta
- Bakum – Lohne in Vechta
- Damme – Bremen in Holdorf
- Damme – Osnabrück in Neuenkirchen
- Dinklage – Bremen in Lohne/Vechta
- Dinklage – Osnabrück in Lohne
- Endel – Vechta in Visbek
- Goldenstedt Ort – Bremen in Goldenstedt Bahnhof
- Lohne – Cloppenburg in Vechta
- Lohne – Quakenbrück in Dinklage
- Vechta- Quakenbrück in Dinklage
- Visbek – Bremen in Rechterfeld/Vechta
- Visbek – Cloppenburg in Langförden/Vechta
- Visbek – Lohne in Vechta

Weiterhin sollen in Lohne und Vechta Umsteigeverbindungen vom SPNV (von/nach Bremen und Osnabrück) sowie aus/nach Dinklage (in Lohne) sowie Visbek und Bakum (in Vechta) von zu wesentlichen Zielen im Stadtgebiet hergestellt werden.

Darüber hinaus sollen aus folgenden Orten Umsteigeverbindungen zu den wesentlichen Zielen innerhalb des Verdichtungsraums Vechta/Lohne hergestellt werden:

- Dinklage
- Bakum
- Visbek
- Goldenstedt
- Steinfeld
- Bremen/Osnabrück (SPNV)

Die Sicherung der angegebenen Umsteigebeziehungen kann entfallen, sofern die entsprechende Relation durch andere Linienwege in den Bedien- und Verbindungsstandards gemäß Kapitel 5/5.2 bzw. 5.4 gesichert werden kann.

Im Flächenbedarfsnetz sollen Fahrten soweit wie möglich als Zu- und Abbringerfahrten zu Fahrten der höheren Netzebenen dienen.

Der Landkreis Vechta ist weiterhin bestrebt, nachfolgende Umsteigebeziehungen an Verknüpfungspunkten außerhalb des eigenen Gebietes dauerhaft herzustellen bzw. zu erhalten:

- Vechta/Lohne – Oldenburg in Cloppenburg Bahnhof
- Vechta/Lohne – Hannover in Osnabrück Hbf, Delmenhorst und/oder Bremen Hbf
- Vechta/Lohne – Münster/Rhein-Ruhr in Osnabrück Hbf
- Vechta/Lohne – Hamburg in Bremen Hbf.

5.7 Intermodalität

5.7.1 Fahrradmitnahme

Fahrzeuge der Netzebenen 1b, 1c, 2 und 4 sind so auszugestalten, dass der Transport von mindestens einem Fahrrad im Mehrzweckbereich möglich ist. Der Beförderung von Rollstühlen, Kinderwagen oder sonstigen Fahrgästen ist im Falle unzureichender Platzverfügbarkeit Priorität

einzuräumen und die Fahrradmitnahme gegebenenfalls zu untersagen. Die Entscheidungsbe-
fugnis darüber liegt beim Betriebspersonal.

In Netzebene 3 (Flächenbedarfsverkehr) kann die Fahrradmitnahme in Abstimmung mit den
Taxiunternehmen ermöglicht werden.

Versicherungspflichtige E-Bikes (mit Kennzeichen), Tandems, Liegeräder und mehrspurige
Fahrräder (2 Räder nebeneinander wie z.B. Dreiräder) oder sonstige übergroße Fahrräder (z.B.
Lastenräder) sind von der Mitnahme ausgeschlossen.

Bei Bedarf sind auf Anforderung des Aufgabenträgers Fahrradträger oder ggf. auf einzelnen
Linien auch Fahrradanhänger mitzuführen. Der aktuelle Bedarf sowie über den derzeitigen
Bedarf hinausgehende Potenziale im Bereich des Tourismus- und Freizeitverkehrs sind wäh-
rend der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes zu prüfen. Dies ist insbesondere in Zusammenar-
beit mit Tourismusverbänden zu realisieren. Über den Einsatz entscheidet der Aufgabenträger
in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen.

5.7.2 Bike & Ride

Radabstellanlagen sollen mindestens an Haltestellen der Kategorie A, B und C vorhanden sein
(siehe Kapitel 5.10.1). Dabei werden überdachte Radabstellplätze empfohlen. Haltestellen der
Kategorie A sollen zusätzlich über geschützte Radabstellplätze (bspw. Fahrradboxen, Fahr-
radparkhäuser und Sammelschließanlagen) verfügen, in denen auch Lademöglichkeiten für E-
Bikes vorhanden sind.

Radabstellanlagen sollen höchstens 20 Meter von Bushaltestellen entfernt platziert werden; ist
eine Überdachung vorhanden, soll die Distanz maximal 50 Meter betragen. Die angegebenen
Entfernungen können überschritten werden, sofern es die räumliche Situation erfordert; in
diesem Fall sollen die Standorte der Radabstellanlagen mit Hinweistafel angezeigt werden.

Zur Abdeckung von Nachfragespitzen sowie zur Erhöhung der Wahrnehmung intermodaler
Reiseoptionen sollen Radabstellanlagen großzügig bemessen sein. Aufgrund der witterungs-
bedingten Schwankungen der Radverkehrsnutzung besteht Ausbaubedarf, sofern die Auslas-
tung von Radabstellanlagen an einzelnen Wochentagen regelmäßig 75 % übersteigt.

5.7.3 Park & Ride

An Bahnhöfen im Landkreis Vechta sind grundsätzlich Park & Ride-Standorte einzurichten und
zu erhalten. In Gemeinden ohne SPNV-Zugang wird die Einrichtung und der Erhalt an jeweils
einer zentralen Bushaltestelle empfohlen. Konkret sollen Park & Ride-Standorte insbesondere
an folgenden Bahnhöfen/Haltestellen eingerichtet und erhalten werden:

- Bakum, Rathaus
- Damme, ZOB
- Dinklage, Rathausplatz
- Goldenstedt, Bahnhof
- Holdorf, Bahnhof
- Lohne, Bahnhof
- Neuenkirchen (Oldb.), Bahnhof
- Rechterfeld, Bahnhof
- Steinfeld (Oldb.), Bahnhof
- Vechta, Bahnhof

Die Park & Ride-Standorte sollen in maximal 200 Meter Fußweg-Distanz von den jeweiligen Bahnhöfen bzw. Haltestellen platziert werden. Die Standorte sollen eindeutig als Park & Ride gekennzeichnet sein.

Park & Ride-Standorte sind bedarfsgerecht zu dimensionieren. Es besteht Handlungsbedarf, sofern bei Park & Ride-Anlagen die Auslastung an einzelnen Wochentagen regelmäßig 90 % übersteigt. In diesem Fall ist zunächst der Zweck der Parkvorgänge zu prüfen und ggf. sicherzustellen, dass die Park & Ride-Standorte überwiegend zur Fortführung von Reiseketten im Öffentlichen Verkehr genutzt werden (Maßnahmen bspw.: Vorhaltung für Personen mit ÖPNV-Ticket; Bewirtschaftung). Ist dies sichergestellt, ist der Ausbau des Standorts zu verfolgen.

Bei der Ausstattung der Park & Ride-Standorte sind überdachte Parkplätze grundsätzlich vorzuziehen. 5 % der Parkplätze sollen mit Ladesäulen ausgestattet und ausschließlich E-Fahrzeugen vorbehalten werden. Der Anteil der Parkplätze mit Ladesäulen soll in den Folgejahren kontinuierlich erhöht werden. Mindestens 2 % der Parkplätze sollen behindertengerecht sein (Breite: 3 m).

5.7.4 Sharing-Angebote

Es sollen Maßnahmen umgesetzt werden, mit denen an den zentralen Bahnhöfen bzw. am ZOB der Gemeinden im Landkreis Bikesharing-Angebote etabliert werden. Dies ist insbesondere in Zusammenarbeit mit Tourismusverbänden zu realisieren.

5.8 Pünktlichkeit & Zuverlässigkeit

Ein pünktliches und zuverlässiges Angebot ist von zentraler Bedeutung für die Attraktivität und Akzeptanz des Nahverkehrs. Fahrgäste müssen sich darauf verlassen können, dass Fahrten wie geplant stattfinden und Anschlussverbindungen erreicht werden.

Es werden folgende Zielwerte für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit definiert:

- Pünktlichkeitsquote von 95 %, wobei die Pünktlichkeit am Fahrziel sowie an Verknüpfungspunkten gemäß Kapitel 5.6 zu messen ist und Fahrten mit einer Abweichung vom Fahrplan von bis zu fünf Minuten als pünktlich gelten.
- Durchführungsquote von laut Fahrplan geplanten Fahrten von 99 %, wobei geplante Streichungen und Kürzungen von Fahrten (bspw. aufgrund von Baustellen) nicht berücksichtigt werden.

Abfahren vor der Abfahrtszeit sind nicht zulässig, sondern gelten als Fahrtausfall und sind als Betriebsstörung zu behandeln. Um Abwarten im Fahrtverlauf zu vermeiden, sind Fahrzeitreisen grundsätzlich nur vor Verknüpfungspunkten oder Endhaltestellen einzuplanen.

5.9 Fahrzeuge

Für die Erbringung eines attraktiven und zukunftsfähigen öffentlichen Nahverkehrs spielt die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge eine zentrale Rolle. Neben der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben sind dabei Aspekte wie Umweltverträglichkeit, Barrierefreiheit, Sicherheit, Komfort und ein gepflegtes Erscheinungsbild von besonderer Bedeutung. Die nachfolgenden Anforderungen legen sowohl allgemeine Standards als auch Netzebenen-spezifische Vorgaben für die Fahrzeugausstattung, das Fahrzeugalter sowie technische und funktionale Ausstattungsmerkmale fest.

5.9.1 Allgemeine Anforderungen

- Nutzung von Antriebstechnologien gemäß den geltenden gesetzlichen Vorschriften, insbesondere dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) in der jeweils gültigen Fassung. Mindestens sind Fahrzeuge einzusetzen, die gemäß SaubFahrzeugBeschG als sauber gelten (bspw. Betankung mit HVO-100). Soweit wirtschaftlich, technisch und organisatorisch vertretbar, sind Fahrzeuge einzusetzen, die gemäß SaubFahrzeugBeschG als emissionsfrei gelten (bspw. Fahrzeuge mit brennstoffzellen- oder batterieelektrischem Antrieb). Da der ÖPNV nur durch ein attraktives Angebot Emissionsreduktionen im Gesamtverkehr bewirken kann, genießt der Angebotsausbau gegenüber der Antriebswende grundsätzlich Vorrang.
- Klimatisierung des Fahrgastraumes (sofern anwendbar gemäß VDV-Richtlinie 236/1)
- 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.
- 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.

5.9.2 Netzebenen-spezifische Anforderungen

Ergänzend gelten für die nachfolgenden Netzebenen weitergehende Qualitätsanforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge.

- Netzebenen 1b & 1c
 - Fahrzeuge der Kategorien Gelenk-, Solo- oder Midibus; je nach Fahrgastnachfrage
 - Fahrzeugalter maximal 12 Jahre
 - Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge, mindestens zwischen erster und zweiter Tür barrierefrei begehbar
 - Ausstattung mit „Kneeling“-Funktion sowie einer manuellen Klapprampe zur Ermöglichung des Einstieges an nicht-barrierefreien Haltestellen.
 - Ausstattung mit Mehrzweckbereich, dimensioniert für mindestens einen Rollstuhl, Kinderwagen oder ein Fahrrad
 - akustische und visuelle Fahrgastinformationen (Zwei-Sinne-Prinzip): elektr. Fahrtziel- und Laufwegsanzeige nach BOKraft, elektr. Fahrtziel- und Laufwegsanzeige im Innenraum; Bordmikrofon, Lautsprecheranlage und elektronische Haltestellenansage
 - ausreichende Anzahl Haltewunschtafter (insbesondere unmittelbar an Mehrzweckbereichen sowie an Sitzplätzen für Schwerbehinderte, beschriftet zusätzlich mit Braille oder Prismenschrift)
 - visuell kontrastreiche Gestaltung der Türen; akustisches Signal bei Öffnungs- und Schließvorgängen

- Ausstattung mit Fahrgast-WLAN und USB-Ladevorrichtungen für mindestens jeden zweiten Sitzplatz
- Ausstattung mit Bordrechnern/Fahrscheindruckern zur Betriebskommunikation, Bestimmung der Fahrplanlage (Echtzeit), Anschlusssicherung, Ticketkontrolle und Ticketverkauf
- Ausstattung mit Fahrgastzählsystem
- Außengestaltung im Corporate-Design von Moobil+, bei landkreisübergreifenden Linien können die Aufgabenträger eine davon abweichende Außengestaltung vorgeben.
- bei entsprechend geringer Fahrgastnachfrage sind insbesondere in der Schwachlastzeit auch Fahrzeuge, die den Standard für Netzebenen 2a und 2b erfüllen, einsetzbar, sofern sie die netzebenen-spezifischen Standards zum Datenaustausch für die Netzebenen 1b und 1c erfüllen (vgl. Kapitel 5.11.3)
- Netzebenen 2a & 2b
 - Klein- und Minibusse mit mindestens 8 Sitzplätzen
 - Fahrzeugalter maximal 12 Jahre
 - Seitentür mit mindestens 1,2 m Öffnungsbreite
 - Mehrzweck-Niederflurbereich für mindestens einen Rollstuhl, Kinderwagen oder ein Fahrrad im Bereich der Seitentür
 - manuell bedienbare Ausklapprampe, an den Niederflurbereich anschließend
 - akustische und visuelle Fahrgastinformationen im Innenraum (Zwei-Sinne-Prinzip): elektr. Fahrtziel- und Laufwegsanzeige nach BOKraft; Bordmikrofon, Lautsprecheranlage und elektronische Haltestellenansage
 - ausreichende Anzahl Haltewunschtaster (insbesondere unmittelbar an Mehrzweckbereichen sowie an Sitzplätzen für Schwerbehinderte, beschriftet zusätzlich mit Braille oder Prismenschrift)
 - visuell kontrastreiche Gestaltung der Türen; akustisches Signal bei Öffnungs- und Schließvorgängen
 - Ausstattung mit Fahrgast-WLAN und USB-Ladevorrichtungen für mindestens jeden zweiten Sitzplatz; im Rahmen der wirtschaftlichen Tragfähigkeit
 - Ausstattung mit Geräten zur Betriebskommunikation (Mobilitätsleitsystem des Landkreises), Fahrtenplanung, Bestimmung der Fahrplanlage (Echtzeit), Anschlusssicherung, Fahrtenbuchungsverwaltung, Ticketkontrolle und Ticketverkauf (inkl. Fahrscheindruckern); dabei können auch nicht-fahrzeuggebundene Geräte (bspw. Tablets) eingesetzt werden
 - Außengestaltung im Corporate-Design von Moobil+. Bei landkreisübergreifenden Linien können die Aufgabenträger eine davon abweichende Außengestaltung vorgeben.
 - sofern es Straßenverhältnisse und Fahrplanvorgaben zulassen, sind auch Fahrzeuge, die den Standard für Netzebenen 1b und 1c erfüllen, einsetzbar, sofern sie die netzebenen-spezifischen Standards zum Datenaustausch erfüllen (vgl. Kapitel 5.11.3)
- Netzebene 3
 - Personenkraftwagen oder Klein- und Minibusse
 - mindestens 10 % aller eingesetzten Fahrzeuge sollten die Rollstuhlmitnahme ermöglichen
 - nach Möglichkeit sollen Fahrzeuge mit Außengestaltung im Corporate-Design von Moobil+ eingesetzt werden. Mindestens ist im Bereich der Windschutzscheibe ein Schild mit dem Moobil+-Taxi-Logo anzubringen.

- Netzebene 4
 - Fahrzeuge sind grundsätzlich nach der erwarteten Fahrgastnachfrage und unter Berücksichtigung der Vorgaben zum Platzangebot (Kapitel 5.5.2) zu dimensionieren
 - Fahrzeugalter maximal 15 Jahre
 - Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge, mindestens zwischen erster und zweiter Tür barrierefrei begehbar
 - Ausstattung mit „Kneeling“-Funktion sowie einer manuellen Klapprampe zur Ermöglichung des Einstieges an nicht-barrierefreien Haltestellen.
 - Ausstattung mit Mehrzweckbereich, dimensioniert für mindestens einen Rollstuhl, Kinderwagen oder ein Fahrrad
 - akustische Fahrgastinformationen: Bordmikrofon, Lautsprecheranlage und elektronische Haltestellenansage
 - elektronische Fahrzielanzeige
 - ausreichende Anzahl Haltewunschtaster
 - Ausstattung mit Bordrechnern/Fahrscheindruckern zur Betriebskommunikation, Ticketkontrolle und Ticketverkauf

5.10 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.

Verantwortlich für die Grundausstattungen Haltestellenmast, Beschilderung und Aushängkasten ist das jeweilige Verkehrsunternehmen. Das Verkehrsunternehmen mit den meisten schultäglichen Abfahrten an einer Haltestelle ist verantwortlich für alle deren Haltestellenmasten, Beschilderungen und Aushängkästen. Für die Grundausstattungen im Aufgabenbereich der Verkehrsunternehmen gibt der Nahverkehrsplan verpflichtende Standards vor. Diese gelten nachrangig gegenüber den Festlegungen in Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, sollen bei neuer Aufstellung von Verträgen jedoch beachtet werden.

Verantwortlich für die weitere Ausgestaltung der Haltestelle, inklusive dem barrierefreien Ausbau, ist der Straßenbaulastträger. Dies ist in der Regel die jeweilige Stadt oder Gemeinde. Der Nahverkehrsplan dient hierbei als priorisierendes und orientierendes Instrument. Darüber hinaus werden die Straßenbaulastträger beim Haltestellenausbau durch ein Haltestellenprogramm in Form einer Förderrichtlinie vom Landkreis unterstützt.

5.10.1 Haltestellenkategorisierung

Die Haltestellen des Landkreises Vechta werden in nachfolgende Kategorien unterteilt, für die jeweils unterschiedliche Anforderungen gelten. Die Zuordnung erfolgt grundsätzlich anhand der Relevanz der Haltestelle im Netz bzw. der Bedienung durch Linien unterschiedlicher Netzebenen. Daneben wird ein Richtwert für die Summe der Ein- und Aussteiger je Schultag angegeben.

Haltestellen- kategorie	Zuordnungskriterien	Richtwert Ein- und Aussteiger je Schultag	Dztg. Anzahl
A	Haltestellen an wichtigen Verknüpfungspunkten (Bahnhöfen, ZOBs)	≥ 200	11
B	Haltestellen an relevanten Einrichtungen der Gesundheitsversorgung, Pflege- und sonstige Sozialeinrichtungen, Bildungseinrichtungen, Ämtern- und Behörden, Tourismus- und Freizeiteinrichtungen an Linien der Netzebenen 1b, 1c, 2a oder 2b	100 – 199	119
C	Zentrale Haltestelle eines Ortes, Wohn-, oder Gewerbegebiets an Linien der Netzebenen 1b, 1c oder 2b, sonstige feste Linienhaltestellen der Netzebene 2a	50 – 99	48
D	Sonstige feste Linienhaltestellen an Linien der Netzebenen 1b, 1c oder 2b	10 – 49	42
E	Haltestellen mit ausschließlicher Bedienung von Linien der Netzebene 4 sowie sonstige reine Bedarfshaltestellen	< 10	472

Tabelle 12: Haltestellenkategorien

Erfüllt eine Haltestelle die Zuordnungskriterien mehrere Kategorien, ist sie unter diesen der jeweils höchsten Haltestellenkategorie zuzuordnen⁴². Sollten für Haltestellen Ein- und Aussteigerzahlen nachgewiesen werden, die im Richtwertbereich einer höheren Haltestellenkategorie liegen, kann eine Höherstufung der Haltestelle erfolgen. Eine Herabstufung aufgrund der Fahrgastzahlen ist nicht möglich.

Die Auflistung der Haltestellen nach Kategorien findet sich in Anlage 2.

5.10.2 Grundausrüstung Haltestellenmast, Beschilderung und Aushangkasten

Die obligatorische Mindestausstattung jeder Haltestelle umfasst die gesetzlich vorgeschriebenen Ausstattungselemente gemäß § 40 (4) PBefG bzw. § 32 (2) BOKraft, für die das jeweilige Verkehrsunternehmen verantwortlich ist. Haltestellen haben über mindestens einen Haltestellenmast, ein daran angebrachten Verkehrszeichen 224 (gemäß StVO, Anbringung im 90°-Winkel zur Fahrbahn, Durchmesser 42 cm), ein Haltestellenschild mit Orts- und Haltestellennamen sowie der Angabe von Linien und den jeweiligen Fahrtzielen zu verfügen. Die Mindesthöhe der Unterkante der Haltestellenschilder beträgt 2,20 Meter. Sofern der jeweilige Mast von Linien der Netzebenen 1b, 1c, 2a oder 2b bedient wird, muss das Moobil+-Logo im Haltestellenschild enthalten sein. Zur Integration verschiedener Verkehrsträger sind Haltestellenschild und Aushangfahrplan betreiberübergreifend zu vereinheitlichen; Gestaltung und Layout des Haltestellenschildes werden durch den Aufgabenträger vorgegeben.

Weiterhin haben Haltestellen über Aushangkästen mit Fahrplänen und Fahrgastinformationen zu verfügen. Diese Informationen sind stets aktuell zu halten. Neben den Fahrplänen sind bei Haltestellen die Telefonnummer der Mobilitätszentrale sowie auch Informationen zur Buchungsmöglichkeit von Bedarfsverkehren (inkl. Telefonnummer und QR-Code) anzubringen.

⁴² Die höchste Haltestellenkategorie ist A, die niedrigste Haltestellenkategorie ist E.

Die mittlere Lesehöhe der Aushangkästen soll 1,30 Meter betragen. Gestaltung und Layout der Aushangfahrpläne werden durch den Aufgabenträger vorgegeben (siehe Kapitel 5.11.1).

5.10.3 Grundausstattung barrierefreier Haltestellen

Um als barrierefrei gelten zu können, müssen Haltestellen mit einem Bussteig sowie einer befestigten und barrierefreien Zuwegung ausgestattet sein, für die nachfolgende Standards definiert werden.

- **Regellänge:** 20 m; bei regelmäßigen Umsteigevorgängen in gleicher Fahrtrichtung: 30 m; bei Haltestellen mit ausschließlicher Bedienung mit Linien der Netzebene 2a oder 2b oder bei ungenügender Platzverfügbarkeit: 12 m; ist auch diese Länge nicht realisierbar: Prüfung zusammen mit Aufgabenträger, Straßenverkehrsbehörde und Verkehrsunternehmen nach Alternativstandort. Absolute Mindestlänge einer als barrierefrei geltenden Haltestelle: 8 m (Bereich Tür 1 und 2)
- **Regelbreite:** 2,5 m; bei mangelnder Platzverfügbarkeit: mindestens 1,5 m im Bereich der ersten und zweiten Tür (Längsabschnitt 0,0–2,0 m und 4,5–8,5 m ab Beginn des Bussteigs); bei Haltestellen mit ausschließlicher Bedienung mit Linien der Netzebene 2a oder 2b: Mindestbreite nur im Bereich der vorderen Tür erforderlich.
- **Bordhöhe:** 0,16–0,18 m (Rampenneigung am Fahrzeug max. 6 % unter Berücksichtigung der Gehweg- und Fahrbahnneigung); bei Um- und Neubau wird der Einsatz von Sonderborden (z. B. Kasseler Bord) empfohlen; bei Unterschreiten der Regelbreite: Prüfung Hochbord (≥ 22 cm Höhe) zur erleichterten Nutzung für Rollstuhlfahrende ohne Ausklapprampe, sofern die störungsfreie gradlinige Anfahrt des Bussteigs sichergestellt ist.
- **Bewegungsraum** im Bereich der zweiten Tür: 2,5 m x 2,5 m frei von Einbauten; bei schmalen Haltestellen: Tiefe mindestens 1,5 m. Bei Haltestellen mit höchstens 12 Metern Nutzlänge und ausschließlicher Bedienung mit Linien der Netzebene 2a oder 2b kann der Bewegungsraum auch im Bereich der ersten Tür freigehalten werden.
- **Mindestabstände** zwischen Einbauten: mindestens 0,9 m; zwischen Einbauten und Bordsteinkante: mindestens 1,5 m.
- **Einstiegsbereich:** plan befestigt (kein Kopfsteinpflaster).
- **Neigung:** Längs- und Querneigung max. 2,5 %; Bussteig möglichst geradlinig.
- **Taktile Ausstattung gemäß DIN 32984:** mindestens ein Auffindestreifen (Tiefe ≥ 60 cm über gesamte Gehbahnbreite im Bereich der ersten Tür); ein Einstiegsfeld an der Position der ersten Tür (120 x 90 cm, 30 cm Abstand zur Bordsteinkante); Ausstattung mit optisch kontrastierenden Merkmalen sowie Leitstreifen (mindestens 60 cm Abstand zur Bordsteinkante).
- **Zuwegung:** barrierefrei erforderlich; Bordsteine an angrenzenden Übergängen und Zuwegungen auf 3 cm abzusenken. Breite der Zuwegung: Regelbreite 2,5 m; Mindestbreite 1,5 m. Wo nicht vorhanden, wird die Prüfung von Querungshilfen empfohlen (z. B. Fußgängerüberwege oder Mittelinseln). Rampen bei Höhenunterschieden: max. 6 % Steigung; keine Querneigung; bei Längen über 6 m sind Zwischenpodeste erforderlich. Insgesamt ist eine klare Wegeführung anzustreben, insb. bei Haltestellen der Kategorien A-C.
- **Beleuchtung:** ist bei Dunkelheit ab 15 Minuten vor Abfahrt bis 5 Minuten nach Abfahrt sicherzustellen; falls öffentliche Straßenbeleuchtung nicht ausreichend ist, ist eine für den Straßenverkehr und den Fahrgast blendfreie Eigenbeleuchtung (ggf. auch Solarbeleuchtung) vorzusehen. Insgesamt ist die gute Einsehbarkeit sicherzustellen; insbesondere für Haltestellen der Kategorien A-C ist die Lage in belebten öffentlichen Räumen zu bevorzugen.

Die geltenden gesetzlichen Bestimmungen für Barrierefreiheit sind für Haltestellen der Kategorien A bis D einzuhalten, darüber hinaus wird die Anwendung der geltenden Normen (insb. DIN 18040-3 und DIN 32984) ausdrücklich empfohlen.

5.10.4 Ausnahmen vom Herstellungsgebot der Barrierefreiheit

Grundsätzlich gelten die dargelegten Anforderungen an die Barrierefreiheit für alle Haltestellen. Ausnahmen vom Gebot zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit sind entsprechend der unten aufgeführten Kriterien möglich, wenngleich der barrierefreie Ausbau auch in diesen Fällen grundsätzlich wünschenswert ist.

In nachfolgenden Fällen ist ein barrierefreier Ausbau generell nicht erforderlich:

- Haltestellen der Kategorie E, da bei den dortigen Verkehren entweder keine mobilitätseingeschränkten Fahrgäste zu erwarten sind (schulverkehrsorientierte Angebote der Netzebene 4⁴³), die Verkehre nur temporär betrieben werden (Veranstaltungsverkehre der Netzebene 4) oder die Mobilitätseinschränkung im Rahmen des Bestellvorgangs bekanntgegeben werden kann und damit die Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen individuell durch das Fahrpersonal zu berücksichtigen ist (Bedarfhaltstellen mit ausschließlicher Bedienung von Linien der Netzebene 2a).
- Haltestellen, bei denen keine barrierefreie Zuwegung besteht, deren Herstellung auf absehbare Zeit nicht vorgesehen ist und die keine Umstiegsfunktion erfüllen.
- Vorgesehene Verlegung oder Auflösung der Haltestelle aufgrund geplanter Änderungen im Straßenraum oder des Linienangebots.
- Vorübergehende Ersatzhaltestellen aufgrund von Bauarbeiten (<6 Monate). In anderen Fällen sind Ersatzhaltestellen, soweit möglich, mindestens teilweise barrierefrei zu errichten, z.B. durch temporäre Borde und Aufschüttungen oder Holzkonstruktionen.

Die Ausnahme vom Gebot der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit kann sich in anderen Fällen nur auf Teilaspekte der Barrierefreiheit (bspw. der Länge der Haltestelle) beziehen und begründet nicht den Verzicht auf die Errichtung anderer, der Barrierefreiheit dienlichen Elemente (z.B. taktiles Leitsystem). In folgenden Fällen sind Haltestellen in Teilen von der Herstellungspflicht der Barrierefreiheit ausgenommen:

- bei ungenügender Platzverfügbarkeit
- wenn Aspekte des Natur- oder Denkmalschutzes einen vollständigen Ausbau verhindern
- Unmöglichkeit der Anfahrt der Haltestelle mit einem Abstand zwischen Bussteigkante und Fahrzeug von maximal 5 cm (bspw. Haltestellen in Kurvenlagen, verkürzte Busbuchten)

Für Haltestellen, die in Teilen vom Herstellungsgebot der Barrierefreiheit ausgenommen sind, ist zunächst zu prüfen und zu dokumentieren, ob durch die Herstellung eines anderen Haltestellentyps am gleichen Standort (beispielsweise Kap) die Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Ansonsten ist eine Verlegung der Haltestelle zu prüfen und zu dokumentieren. Dabei sind die Vor- und Nachteile einer Verlegung mit dem Ausbau der Bestandshaltestelle bei Herstellung der jeweils größtmöglichen Barrierefreiheit abzuwägen. Der nicht vollständig barrierefreie Zustand der Haltestelle kann nur dann dauerhaft erhalten bleiben, wenn die Nachteile

⁴³ Mobilitätseingeschränkte Schülerinnen und Schüler werden im Landkreis nicht im ÖPNV befördert.

einer Haltestellenverlegung gegenüber den Nachteilen des Beibehalts des Haltestellenstandorts bei nicht vollständig barrierefreiem Ausbau überwiegen. In diesem Fall ist dennoch die Barrierefreiheit der Haltestelle im größtmöglichen Ausmaß herzustellen.

5.10.5 Positivliste für die Prioritätensetzung des barrierefreien Ausbaus

Aufgrund begrenzter planerischer und bauwirtschaftlicher Kapazitäten kann die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit der Bushaltestellen gemäß Kapitel 5.10.3 nicht sofort erfolgen. Der Ausbau soll dabei prioritär bei den Haltestellen der Kategorie A erfolgen:

- Bakum, Rathaus
- Damme, ZOB
- Dinklage, Rathausplatz
- Goldenstedt, Bahnhof
- Holdorf, Bahnhof
- Lohne, Bahnhof
- Neuenkirchen, Bahnhof
- Steinfeld, Bahnhof
- Vechta, Burgstr./Altes Finanzamt
- Vechta, ZOB
- Visbek, Markt

Die vollständige Barrierefreiheit aller Haltestellen der Positivliste soll vorzüglich bis Ende 2032 erfolgen.

Der Ausbau der weiteren Haltestellen soll vorzüglich nachfolgendem Zeitplan entsprechen:

- Haltestellen der Kategorie B bis Ende 2038
- Haltestellen der Kategorie C bis Ende 2040
- Haltestellen der Kategorie D bis Ende 2045

Unabhängig von der hier dargestellten Prioritätensetzung wird der Ausbau insbesondere dann empfohlen, wenn im jeweiligen Straßenraum Baumaßnahmen durchgeführt werden.

5.10.6 Zusatzausstattung von Haltestellen

Neben den aufgeführten Grundausrüstungen sollen Haltestellen mit zusätzlichen Ausstattungselementen versehen werden. Dies empfiehlt sich insbesondere bei Haltestellen höherer Kategorisierung. Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht für empfohlene Ausstattungselemente.

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorie				
	A	B	C	D	E
Aufenthaltskomfort					
Abfallbehälter	X	X	X	X	X
Wetterschutzeinrichtung	X	X	X		
Sitzgelegenheit	X	X	X		
Öffentliches / barrierefrei zugängliches WC	X				
Fahrgastinformation					
Tarifinformation	X	X	X		
Linienetzplan	X	X	X		

Ausstattungsmerkmal	Haltestellenkategorie				
	A	B	C	D	E
Hinweis zu Mobilitätszentrale, Infopunkt	X	X	X		
Vitrine für weitere lokale Informationsmöglichkeiten	X	(X)	(X)		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne, ggf. Wegweisung POI	X	(X)	(X)		
Lagepläne der Haltepositionen	X				
Dynamische Fahrgastinformation	(X)				
Intermodalität					
Fahrradabstellplätze	X	X	X		
Abschließbare Fahrradboxen / Sammelschließanlage	X		(X)		
Haltezone	X		(X)		
Park+Ride Anlage	(X)				
Grundausrüstung					
Haltestellenmast, Beschilderung und Aushangkasten	X	X	X	X	X
Barrierefreiheit	X	X	X	X	
<i>(X) im Einzelfall zu prüfen anhand Erschließungsfunktion und Fahrgastfrequenz</i>					

Tabelle 13: Empfohlene Zusatzausstattungen je Haltestellenkategorien.

5.10.7 Haltestellenbezeichnung

Bei der Bezeichnung von Haltestellen ist ein eindeutiger Gesamtname (ohne Längenbeschränkung) zu definieren. 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

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. Ausbau 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.

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 ortsübliche Abkürzungen verwendet.

Bei der Verwendung des Haltestellennamens bestehen in den unterschiedlichen Medien verschiedene Zeichenbeschränkungen, daher ist es unter Umständen notwendig, den Gesamtnamen auf Teile des Gesamtnamens zu reduzieren. Dabei muss in Fahrplanmedien (print und

digital) sowie bei Ansagen im Fahrzeug auf Linien der Netzebene 1b, 1c, 3 und 4 mindestens Ortsteil und Haltestellenname angegeben bzw. genannt werden. Auf Linien der Netzebenen 2a und 2b genügt der Haltestellenname sofern dieser innerhalb der Netzebene nur einmal vorkommt. Auf Haltestellenschildern, Anzeigen im Fahrzeug, Linienplänen, Übersichten sowie Fahrscheindrucken ist bei Platzmangel der Haltestellenname ausreichend.

5.10.8 Haltestellenmanagement & Haltestellenkataster

Für die systematische Weiterentwicklung der Infrastruktur, regelmäßige Reinigung, Pflege und Instandhaltung der Haltestellen ist ein effizientes Haltestellenmanagement durch den Aufgabenträger erforderlich, dass die Haltestellenqualität flächendeckend und betreiberunabhängig beobachtet und sichert. In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen bzw. den Städten und Gemeinden sind eindeutige und praktikable Regelungen der Aufgabenverteilung im Rahmen des Haltestellenmanagements zu treffen.

Weiterhin besteht ein Haltestellenkataster als strukturierte Datenbasis der einzelnen Haltestellen im Landkreis. Das Kataster dient außerdem der Definition eindeutiger und systematischer Haltestellenbezeichnungen, die auch an die elektronischen Auskunftssysteme zu liefern sind. Von besonderer Relevanz ist dabei der Status des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle. Der Landkreis bekennt sich zur laufenden Aktualisierung des Haltestellenkatasters.

5.11 Fahrgastinformation

5.11.1 Analoge Fahrgastinformation

Analoge Fahrgastinformation an Haltestellen

Sämtliche Fahrgastinformationen an Haltestellen müssen stufenfrei einsehbar sein.

Analoge Fahrgastinformation ist durch Aushangfahrpläne an jedem Haltestellenmast oder in separaten Vitrinen (sofern vorhanden) sicherzustellen. Das Layout der Aushangfahrpläne wird durch den Aufgabenträger vorgegeben. Die Aushangfahrpläne sollen gut lesbar sein (Schriftgröße mindestens 0,5 cm; serifenfrei).

Auf den Fahrplänen sind Abfahrten getrennt nach Tagesart (Montag-Freitag, Samstag und Sonntag) darzustellen; Verkehrstageinschränkungen (insb. Schul-/Ferientage) sind deutlich hervorzuheben; Ferientermine sind anzugeben, wenn im Fahrplan relevant. Weiterhin sind sämtliche Zwischenhalte (feste Linienhaltestellen sowie Bedarfshalte) darzustellen. Bei Aushangfahrplänen von Linien der Netzebenen 1b, 1c, 2a und 2b sind im Regelfall Abfahrtszeiten am jeweiligen Mast in einer Stundentabelle, der Linienvverlauf als Perlschnur darzustellen, abweichende Linienvverläufe sind deutlich hervorzuheben. Zudem ist die etwaige Erforderlichkeit von Vorabbuchungen für den Ein- und Ausstieg an Bedarfshaltestellen hervorzuheben, inkl. der Angabe der Vorausbuchungsfrist und Buchungsmöglichkeiten (Moobil+-Buchungsplattform als App und Online, Telefon inkl. Telefonnummer). Umsteigemöglichkeiten sollen nach Möglichkeit im Aushangfahrplan dargestellt werden, dies betrifft insbesondere die in Kapitel 5.6 aufgeführten Umsteigerelationen. Der Aushangfahrplan hat das Moobil+-Logo zu enthalten, ausgenommen hiervon sind Aushangfahrpläne für Linien in Netzebene 4.

An Haltestellen der Kategorie A, B und C sind Moobil+-Liniennetzpläne sowie Infopunkte anzubringen, ebenso wie Hinweise zu weiteren Informations- und Vertriebswegen (insb. Mobilitätszentralen, Mobilitätspunkte).

Vitrinen für weitere Informationsmöglichkeiten, insbesondere Tariffinformationen, Neuerungen und Sonderaktionen sowie Informationen zum SPNV, sollen mindestens an Haltestellen der Kategorie A vorhanden sein. Gleiches gilt für Übersichts-, Umgebungs- und Stadtpläne, die alle Haltestellenmasten des Kartenausschnitts beinhalten sollten, wie auch für etwaige weitere Wegweisungen zu Points of Interest. Pläne und Wegweisungen können innerhalb der Vitrinen angebracht werden. Informationen zum Nahverkehr sind optisch klar von anderen Inhalten abzugrenzen. Insbesondere bei Haltestellen mit hohem Potenzial für Gelegenheitsverkehr (bspw. Tourismus- und Freizeiteinrichtungen, zentrale Haltestellen an Orten) sowie Haltestellen mit mindestens drei Masten⁴⁴ sind Vitrinen, Pläne und Wegweisungen auch an Haltestellen der Kategorien B und C sinnvoll.

Haltestellen der Kategorie A sind mit Übersichtsplänen auszustatten, die die Halteposition der einzelnen Linien inklusive Angabe des regulären Fahrziels anzeigen. Haltepositionen bzw. Masten an Kategorie-A-Haltestellen sind mit Nummern oder Buchstaben zu kennzeichnen, um das rasche Auffinden der richtigen Halteposition zu ermöglichen.

Weitere analoge Fahrgastinformation

Die Mobilitätszentrale als zentrale und persönliche Beratungs- und Servicestelle im Landkreis ist am Standort Vechta zu erhalten. Gleiches gilt für die zugehörige Telefonhotline. In allen Städten und Gemeinden des Landkreises sollen Mobilitätspunkte als persönliche Auskunftsstellen eingerichtet sein. Darüber hinaus ist an Infopunkten (bspw. Haltestellen, Schulen, Hotels, Arztpraxen, sonstige Einrichtungen) Informationsmaterial vorzuhalten. Die Städte und Gemeinden sind somit auch im Bereich der Fahrgastinformation als Partner zu erhalten.

Weitere Informationsmaterialien in Papierform zur Funktionsweise des Moobil+-Systems sowie weiteren Aspekten (bspw. Tarifen, zielgruppenspezifische Angebote) sind regelmäßig zu aktualisieren und an Infopunkten sowie Mobilitätspunkten und der Mobilitätszentrale auszulegen. Wesentliche Grundinformationen sollen auch mehrsprachig sowie in einfacher Sprache publiziert werden.

Der Moobil+-Netzplan soll eine Gesamtdarstellung des Linienangebots im Regionalverkehr (Netzebenen 1a, 1b und 2a) als Topogramm bieten. Für den Stadtverkehr im Verdichtungsraum Vechta-Lohne ist ein eigener Liniennetzplan zu entwickeln. Bei der Gestaltung ist zwischen Übersichtlichkeit, Detailgehalt und Orientierungsgewinn abzuwägen. Zur Verbesserung der Orientierung kann ein ergänzender topographischer Liniennetzplan sinnvoll sein.

5.11.2 Digitale Fahrgastinformation

Fahrzeuge

Gemäß Kapitel 5.9.2 sind Fahrzeuge auf Linien der Netzebenen 1b, 1c, 2a und 2b mit Bildschirmen zur Anzeige von Liniennummer, Fahrziel und den jeweils folgenden Haltestellen vorzusehen und zu betreiben. Dabei sind insbesondere Fahrziel und Folgehaltestelle in ausreichend großer und farblich zum Hintergrund kontrastierender Schrift darzustellen. Die Ansage der nächsten Haltestelle ist in allen Fahrzeugen der Netzebenen 1b, 1c, 2a, 2b und 4 durchzuführen.

⁴⁴ Masten, die nur von Linien der Netzebene 4 bedient werden, bleiben unberücksichtigt.

Zum weiteren Abbau von Nutzungsbarrieren sind Maßnahmen zu entwickeln, die das Auffinden des richtigen Fahrzeuges für blinde und sehbehinderte Menschen erleichtern (siehe Maßnahme M.I5).

Haltestellen

Haltestellen der Kategorie A (siehe Abschnitt 5.10) sind grundsätzlich mit Anzeigen zur dynamischen Fahrgastinformation auszustatten, auf denen die Abfahrt aller Züge und Busse (ausgenommen Netzebene 3) in Echtzeit dargestellt wird. Voraussetzung für die Errichtung dynamischer Fahrgastinformationssysteme ist grundsätzlich die Verfügbarkeit und Anwendbarkeit des bestehenden Landesförderprogramms.

Moobil+-Plattform

Die Moobil+-Plattform ist als zentrales Auskunft-, Dispositions- und Fahrtenbuchungssystem für den Nahverkehr im Landkreis Vechta zu erhalten und die Nutzung für Fahrgäste per Browser sowie als App (Android und iOS) zu ermöglichen. Sie soll möglichst komfortabel und intuitiv nutzbar sein, Nutzungshemmnisse (bspw. Verzögerungen, Registrierungserfordernisse, sprachliche Einschränkungen) sollen weitestmöglich reduziert werden. Echtzeitinformationen zu allen Verkehrsangeboten im Landkreis sollen in der Plattform dargestellt werden, dies betrifft insbesondere auch die Netzebene 1a (SPNV). Bei Fahrten der Netzebene 3 (Flächenbedarfsverkehr) soll der Fahrzeugstandort sowie das voraussichtliche Eintreffen des Fahrzeuges spätestens fünf Minuten vor dem gebuchten Abfahrtszeitpunkt angezeigt werden. Die Plattform soll weiterhin relevante Informationen zur Barrierefreiheit von Fahrzeugen und Haltestellen darstellen und mehrsprachig angeboten werden.

Die Integration weiterer Mobilitätsangebote (bspw. Sharing, Fahrradparkplätze) ist zu prüfen. Mittelfristig ist die Plattform zu einer verkehrsunternehmens- und verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsplattform weiterzuentwickeln, die nicht nur Fahrtmöglichkeiten beauskunftet sondern auch als Reisebegleiter orts- und zeitspezifische Anweisungen zum nächsten Teil der Reisekette gibt. Dies betrifft insbesondere auch barrierefreie Reiseketten (siehe Maßnahme M.I5).

Die europäische Norm EN 301 549 ist zur Sicherstellung der barrierefreien Nutzbarkeit umzusetzen. Es sind Vorkehrungen zu treffen, um die Plattform auch für Blinde und Sehbehinderte nutzbar zu machen (bspw. Vorlesefunktion).

Unabhängig von der Fahrplanauskunft ist die Moobil+-Website als zentrales und mehrsprachiges Informationsmedium zu erhalten. Dabei sind mindestens die Linienfahrpläne, Haltestellenstandorte, Netzpläne, Tarif- und Vertriebsinformationen, tagesaktuelle Verkehrs- und Störungsmeldungen sowie Informationen zur Mobilitätszentrale bereitzustellen. Dies betrifft grundsätzlich den gesamten Nahverkehr im Landkreis, wobei Verkehre der Netzebene 4 differenziert darzustellen sind. Informationen sollen auch mehrsprachig und in einfacher Sprache angeboten werden.

5.11.3 Datenaustausch zum Zwecke der Fahrgastinformation

Soll-Fahrpläne und aktuelle Haltestellendaten sind durch die Verkehrsunternehmen an den Aufgabenträger sowie an den VBN zu übermitteln. Betreffen Fahrpläne und Haltestellen nur eigenwirtschaftliche Verkehre, hat das Verkehrsunternehmen diese nur an den VBN zu übermitteln.

Verkehrsunternehmen haben erforderliche Fahrplanänderungen unmittelbar an den Aufgabenträger zu übermitteln.

In den Netzebenen 1b und 1c sind alle Fahrzeuge mit echtzeitfähigen Bordrechnern auszustatten. Die Echtzeitdaten sind dabei mindestens an die Datendrehscheibe des VBN weiterzuleiten. Ebenso sind Informationen zur Fahrt zu übermitteln, dies betrifft insbesondere die Barrierefreiheit des Fahrzeuges, die Fahrzeuggröße (Kleinbuseinsatz) sowie etwaige Buchungserfordernisse. In Netzebene 4 ist die Ausstattung mit echtzeitfähigen Bordrechnern wünschenswert, im Sinne der Wirtschaftlichkeit aber nicht zwangsweise erforderlich.

In den Netzebenen 2a und 2b sind die Bordrechner mit durch den Aufgabenträger vorgegebener Software zur Verbindung mit dem Mobilitätsleitsystem des Aufgabenträgers auszurüsten. Dabei sind die technischen Voraussetzungen für Echtzeitinformationen vorzusehen und Echtzeitdaten zu übermitteln, sofern das Buchungs- und Dispositionssystem des Aufgabenträgers dies zulässt. Ebenso sind Informationen zur Fahrt zu übermitteln, dies betrifft insbesondere die Barrierefreiheit des Fahrzeuges, die Fahrzeuggröße (Kleinbuseinsatz) sowie etwaige Buchungserfordernisse.

In der Netzebene 3 (Flächenbedarfsverkehr) hat das Fahrpersonal mobile Endgeräte mit durch den Aufgabenträger vorzugebenen Anwendungen zu nutzen. Die Anwendung soll dabei den aktuellen Standort sowie etwaige Zwischenhalte an die Mobilitätsplattform kommunizieren. Möglichkeiten zur Integration des Flächenbedarfsverkehr in überregionale Auskunftssysteme (FahrPlaner, DB Navigator) sind zu prüfen.

Auch Drittanbietern von Fahrplanauskünften (bspw. Transit, Google Maps) sind nach technischer Möglichkeit über die bestehenden offenen Schnittstellen qualitativ gleichwertige Daten zu sämtlichen Nahverkehrsangeboten im Landkreis zur Verfügung zu stellen. Dies betrifft Soll-Fahrpläne ebenso wie Haltestellenstandorte und Echtzeitdaten. Daten sollen offen unter der Lizenz ODbL⁴⁵ veröffentlicht werden. Der Landkreis als Aufgabenträger bekennt sich zu hochwertigen offenen Daten im öffentlichen Nahverkehr.

5.11.4 Grundsätze der barrierefreien Fahrgastinformation

Für die Sicherstellung barrierefreier Fahrgastinformation gilt der Grundsatz des Zwei-Sinne-Prinzips. Dieses kann auch mit der Kombination mehrerer Informationskanäle erfüllt werden; insbesondere können sich digitale und analoge Medien ergänzen. Insbesondere folgende Normen sollen bei der Gestaltung Beachtung finden:

- EN 301 549 zur digitalen Barrierefreiheit
- DIN 1450 zur Leserlichkeit von Schriften
- DIN 32975 zur Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung

⁴⁵ Die ODbL (Open Database License) erlaubt die freie Nutzung, Veränderung und Weitergabe von Datenbanken (bspw. Fahrplänen, Haltestellenstandorten), solange die Urheber genannt werden und abgeleitete Datenbanken unter derselben Lizenz geteilt werden.

5.12 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die kontinuierliche und dauerhafte Öffentlichkeitsarbeit soll zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung, zur Imagepflege und zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur beitragen. Der Aufgabenträger bewirbt die Qualitäten des Nahverkehrs aktiv und offensiv, insbesondere Vorteile wie stressfreies Reisen, Zeitgewinn oder Kostenvorteile. Ziel ist es, den ÖPNV als selbstverständlichen Bestandteil moderner Alltagsmobilität zu etablieren.

Die Öffentlichkeitsarbeit ist Bestandteil eines integrierten Mobilitätsmanagements und wird in Kooperation mit Partnern wie Kommunen, Unternehmen und Moobil+-Beraterinnen und Beratern umgesetzt. Die laufende Moobil+-Marketingkampagne bzw. die Marketingstrategie ist fortzuführen und weiterzuentwickeln. Dabei sind zielgruppenspezifische Ansätze zu wählen. Insbesondere Personen, die den ÖPNV (inkl. SPNV) selten oder nur gelegentlich nutzen, sollen hierbei angesprochen werden. Für Touristen sind gezielte Marketingaktivitäten zu setzen. Besonderes Augenmerk ist weiterhin auf die Ansprache potenzieller Fahrgäste in jenen Lebensphasen zu legen, in denen Mobilitätsentscheidungen neu getroffen werden, z. B. bei Umzug oder Arbeitsplatzwechsel.

Neben klassischen Medien wie Plakaten, Flyern oder Anzeigen sind insbesondere digitale Formate systematisch einzusetzen. Dazu zählt die Moobil+-Website, Onlinewerbung sowie die Betreuung von mindestens zwei Social-Media-Kanälen. Inhalte sollen regelmäßig, kreativ und aufsehenerregend gestaltet sein. Alle Kanäle sind aufeinander abgestimmt zu betreiben und kontinuierlich zu pflegen.

Bei Änderungen im Angebot – etwa Linienanpassungen, Fahrplanwechseln oder neuen Produkten – sind verständliche, barrierefreie und zielgerichtete Informationsmaßnahmen bereitzustellen. Probefahrtaktionen und Rabattangebote können hierbei als niederschwellige Einstiegsangebote dienen. Bestehende und potenzielle Fahrgäste sind frühzeitig mit individuell relevanten Informationen zu erreichen. Gegebenenfalls sind ergänzende Aktionen vor Ort, etwa Info-Stände oder mobile Beratung, einzusetzen. Marketingaktivitäten auf lokaler und persönlicher Ebene sollen kreisweit systematisiert und in Kooperation mit relevanten Akteuren (bspw. Verkehrsunternehmen) durchgeführt werden. Freiwillige Mobilitätspaten zur Bekanntmachung und Näherbringung des Nahverkehrs als Multiplikatoren sollen kreisweit angeworben und zur Tätigkeit motiviert werden; dazu sind entsprechende Anreize zu setzen.

Die barrierefreie Gestaltung der Maßnahmen – u. a. durch Leichte Sprache, Mehrsprachigkeit und digitale Zugänglichkeit – ist so weit wie möglich sicherzustellen.

Wichtige Grundlage für die Marketingaktivitäten 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.

5.13 Tarif

5.13.1 Standardtarif

Mittelfristig soll im Landkreis Vechta der Moobil+-Tarif im gesamten ÖSPV zur Anwendung kommen. Die derzeit laufende Umstellung auf gemeinwirtschaftliche Verkehre im ÖSPV schafft dafür die Voraussetzungen. Damit geht einher, dass der VGV-Tarif sowie der Stadtbustarif Vechta mit flächendeckender Linienbündelung keine Anwendung mehr finden. Weiterhin ist

anzustreben, dass der Moobil+-Tarif auch auf Linien unter Regie benachbarter Aufgabenträger zumindest auf Strecken innerhalb des Landkreises Vechta zur Anwendung kommt (siehe auch Kapitel 5.13.3)

Als grundsätzliche Systematik ist ein Zonentarif vorzusehen, der vorzugsweise flächengleich zu Gemeindegrenzen ist. Zur Vermeidung von übergroßen Preissprüngen (bspw. bei der Anbindung einer Gemeinde an den SPNV) ist die Einführung von Übergangstarifen zu prüfen.

Im Sinne der Übersichtlichkeit ist die Anzahl an Haupttarifprodukten grundsätzlich zu begrenzen. Es sollen Einzelfahrt-, Tages- und Wochentarife für Erwachsene, Schülerinnen und Schüler sowie Kinder angeboten werden. Darüber hinaus ist als Anreiz zur dauerhaften Nutzung des Nahverkehrs ein preislich attraktives Monatsticket anzubieten.

Im Flächenbedarfsnetz (Netzebene 3) ist ein Komfortzuschlag zu erheben. Die Höhe des Komfortzuschlages orientiert sich an den fiktiven Taxi-Kosten, die für eine Fahrt mit dem normalen Taxi anfallen würden, abzüglich eines vom Landkreis übernommenen Anteils. Der Zuschlagtarif wird auf die beförderten Fahrgäste automatisch aufgeteilt und verringert sich bei einer Bündelung mehrerer Fahrtwünsche zu einer Tour entsprechend. An nicht ausreichend durch die Netzebenen 1 und 2 erschlossenen Orten können die Komfortzuschläge von Dritten (kreisangehörige Städte und Gemeinden, Krankenhäuser, Seniorenheime, Firmen, Einkaufszentren, Hotel- und Gastronomiebetriebe etc.) über Kostendeckungsverträge mit dem Aufgabenträger zeit-, personen- oder haltepunktspezifisch bezuschusst werden.

Die Bepreisung der einzelnen Tarifstufen ist laufend zu beobachten und bei Bedarf anzupassen.

Langfristig ist die Gründung eines eigenen Verkehrs- und Tarifverbundes zusammen mit benachbarten Landkreisen denkbar. Der gemeinsame Tarif mit dem Landkreis Cloppenburg ist dabei beizubehalten. Dabei sind ausgeglichene Entscheidungssystematiken und Einnahmenaufteilungen unter Berücksichtigung der Voraussetzungen ländlich geprägter Regionen grundlegend.

5.13.2 Zielgruppenspezifische Tarife

Schülerfahrkarten sollen in den Moobil+-Tarif oder andere integrierte und verbundübergreifende Tarife (bspw. Deutschlandtarif) überführt werden.

Als Instrument des Mobilitätsmanagement sowie zur Nebenfinanzierung des Nahverkehrs sollen Jobtickets im Moobil+-Tarif angeboten und beworben werden. Den Nutzenden ist dafür eine Preisersparnis für Arbeitswege gegenüber dem Normaltarif einzuräumen. Dem Arbeitnehmer ist eine Bezuschussung zu ermöglichen. Eine Mindestabnahmegrenze je Betrieb ist nicht vorzusehen.

Bei Veranstaltungsverkehren können Sondertarife erhoben werden.

Zur Erschließung weiterer Nutzungsgruppen (bspw. Besuchende, Zuziehende) können spezielle Tarife angeboten werden. Dabei kommen insbesondere auch Pauschalabgaben in Frage.

5.13.3 Anschlussstarife und überregionale Tarife

Bei der Verkehrsmittelkombination aus SPNV und ÖSPV soll eine durchgehende Tarifierung im gesamten Landkreis ermöglicht werden. Dies betrifft sowohl Einzel- und Zeitkarten im Niedersachsentarif als auch das Niedersachsen-Ticket und soll den gesamten ÖSPV im Landkreis

inkludieren. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Anbindung von Gemeinden und Ortslagen ohne eigenen SPNV-Anschluss zu legen.

Für ÖSPV-Fahrten in die Nachbarlandkreise Cloppenburg, Oldenburg, Diepholz und Osnabrück sollen Übergangstarife für Einzel- und Zeitkarten angeboten werden. Die Übergangstarife sollen dabei innerhalb des Landkreises Vechta eine durchgehende Reisekette im ÖSPV ermöglichen und in den Nachbarlandkreisen mindestens die Endpunkte der kreisübergreifenden Linien inkludieren. Die bestehende Anwendung des Moobil+-Tarifs auf landkreisübergreifenden Linien ist beizubehalten und nach Möglichkeit auf weitere Linien auszuweiten.

Die Realisierung von Anschlussstarifen ist mit dem organisatorischen und finanziellen Aufwand abzuwägen.

Das Niedersachsen-Ticket sowie das Deutschlandticket sollen in allen Verkehrsmitteln des Landkreises und unabhängig von der Fahrtstrecke anerkannt werden. Voraussetzung hierfür sind angemessene Vereinbarungen zur Finanzierung und Einnahmenaufteilung mit Bund bzw. Land Niedersachsen.

5.14 Vertrieb

Im Landkreis Vechta ist ein möglichst fahrgastfreundlicher Fahrkartenverkauf anzustreben, mit dem – mindestens innerhalb von Niedersachsen und Bremen – die gesamte Reisekette abgedeckt werden kann. Fahrkarten sollen grundsätzlich in Fahrzeugen, an stationären Vertriebsstellen sowie per Moobil+-Plattform erworben werden können. Auch Online-Vertriebswege von Drittanbietern sollen, insbesondere zur Förderung der touristischen Mobilität, ermöglicht werden. Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die angestrebten Vertriebswege je Ticket- bzw. Tarifart.

Vertriebsweg	Moobil+-Tarif (Einzel- und Zeitkarten)	Nieder- sachsen- tarif	Nieder- sachsen- Ticket	Deutschland- ticket
Fahrzeuge des ÖSPV*	X	X	X	
Mobilitätszentrale	X	X	X	(X)
Fahrkartenautomaten NWB	(X)	X	X	(X)
Moobil+-App	X	(X)	(X)	(X)
Online-Vertrieb per Drittanbieter (z.B. VBN, DB)	(X)	X	X	X
<i>(X) vorbehaltlich der finanziellen Tragfähigkeit und organisatorischen Machbarkeit</i>				
<i>* ausgenommen Fahrzeuge der Netzebene 3 (Flächenbedarfsnetz)</i>				

Tabelle 14: Angestrebte Vertriebswege je Ticketart

Fahrkarten sollen im Fahrzeug sowie an stationären Vertriebsstellen per Bar- sowie per Kartenzahlung erworben werden können.

Der Vertrieb des Niedersachsentarifs und des Niedersachsen-Tickets in Fahrzeugen des ÖSPV setzt die vollständige Anerkennung dieser Tarife auf den ÖSPV-Linien voraus.

In Fahrzeugen des Flächenbedarfsnetzes (Netzebene 3) ist kein Vertriebsweg vorzusehen, der Vertrieb hat elektronisch zu erfolgen. Ein weiterer Vertriebsweg ist denkbar; Ausweitungen der Vertriebswege sollen in Abstimmung mit dem Landkreis Cloppenburg erfolgen, sofern dort ein vergleichbarer Flächenbedarfsverkehr eingeführt wird.

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

Die Kontrolle der Fahrkarten erfolgt grundsätzlich durch das Fahrpersonal; stichprobenartige Fahrkartenkontrollen durch externe Prüfpersonen sind in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen möglich.

Die Beeinträchtigung der Pünktlichkeit durch den Verkauf und die Kontrolle von Fahrkarten durch das Fahrpersonal muss auf ein Minimum reduziert werden. Unter Umständen sind Maßnahmen zur Reduzierung der Verspätungswirkung (bspw. automatenbasierter bargeldloser Verkauf im Fahrzeug) zu prüfen.

Die Digitalisierung des Vertriebs, insbesondere die Themen Online-Vertrieb und bargeldloses Zahlen, soll weiter vorangetrieben werden. Bestehende Förderprogramme sind dabei nach Möglichkeit zu nutzen.

Der Online-Vertrieb auf eigenen Kanälen soll insbesondere dadurch gefördert werden, dass je Nutzendenkonto eine Bestpreisgarantie angeboten wird. Der Online-Vertrieb auf eigenen Kanälen soll eine breite Auswahl an Bezahlmöglichkeiten ermöglichen.

Die Mobilitätszentrale als zentrale Vertriebsstelle im Landkreis ist am Standort Vechta zu erhalten. Die Einrichtung weiterer stationärer und personenbesetzter Vertriebsstellen in den Städten und Gemeinden des Landkreises ist zu prüfen.

5.15 Störungs- und Beschwerdemanagement

5.15.1 Störungsmanagement

Bei absehbaren, d. h. planbaren Betriebsstörungen (z. B. infolge von Straßenbaumaßnahmen, Festen oder Umzügen) hat das Verkehrsunternehmen nach dem Bekanntwerden der bevorstehenden Betriebsstörung den Aufgabenträger unverzüglich über die Dauer der Beeinträchtigung und der betroffenen Strecke zu informieren. Es sind Ersatzfahrpläne auszuarbeiten und an den Aufgabenträger weiterzuleiten. Fahrgäste sind rechtzeitig über die Dauer der Beeinträchtigung, die betroffene Strecke, die Ersatzfahrpläne sowie etwaige alternative Reisemöglichkeiten mindestens an allen Haltestellenaushängen der betroffenen Linien, der Website des Verkehrsunternehmens sowie auf weiteren Kanälen (bspw. Soziale Medien, Aushangvitriolen der Gemeinden) zu informieren. Die Informationsmaterialien sind ebenso an die Mobilitätszentrale zur Verbreitung in deren Kanälen weiterzuleiten. Außerdem sind Ersatzfahrpläne im geeigneten Format an den Aufgabenträger sowie an den VBN bzw. das Landesfahrplandatenpool Connect zu übermitteln.

Das Verkehrsunternehmen 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. Das Verkehrsunternehmen stellt dabei auf dem betroffenen Streckenabschnitt eine Notbedienung sicher, soweit ein ordnungsgemäßer und sicherer Betrieb durchführbar ist. Das Verkehrsunternehmen hat die zeitgerechte Einrichtung von Ersatzhaltestellen bei Umleitungen zu gewährleisten. Zudem muss das Verkehrsunternehmen bei länger als 30 Tage dauernden Beeinträchtigungen den Ersatzfahrplan bei der LNVG zur Genehmigung vorlegen.

Die Straßenbaulastträger und Ordnungsämter mit Zuständigkeit über jene Straßen, auf denen regulär Buslinien (auch fahrplangebundene Bedarfsverkehre zur Anfahrt von Bedarfshaltestellen abseits des Hauptlinienwegs) verkehren, sind angehalten, den Aufgabenträger sowie das jeweilige Verkehrsunternehmen unmittelbar ab Kenntniserlangung über Ort und Zeitpunkt anstehende Bauarbeiten oder sonstige Verkehrsbehinderungen (bspw. Straßenfeste, Demonstrationen) zu informieren. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen leiten sich eingehende Informationen gegenseitig weiter.

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. Die Leitstellen der Verkehrsunternehmen sind mindestens während der Kernbetriebszeit montags bis freitags (werktags) von 09 bis 17 Uhr zu besetzen, um auf etwaige kurzfristige Störungen reagieren zu können. Dies kann für Linien der Netzebene 2 entfallen, sofern das Störungsmanagement durch die Mobilitätszentrale übernommen wird. Abseits dieser Zeiten ist eine Rufbereitschaft einzurichten. Fahrausfälle und Verspätungen sind als Echtzeitdaten an die Datendreh Scheibe des VBN zu übermitteln; die Teilnahme am Haltestellenmanagement-System (HIM) des VBN zur verbesserten Störungsinformation ist zu prüfen. 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. Die Verkehrsunternehmen haben für kurzfristig auftretende Betriebsstörungen Personal- und Fahrzeugreserven vorzuhalten.

5.15.2 Beschwerdemanagement

Beschwerden hinsichtlich gemeinwirtschaftlicher Verkehre sowie zu linienübergreifenden Fragestellungen sind durch den Aufgabenträger entgegenzunehmen und ggf. an das verantwortliche Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Das Verkehrsunternehmen hat kompetent und kundenfreundlich Stellung zu nehmen. Die Antwort an die beschwerdeführende Person hat innerhalb einer Woche zu erfolgen. Der Aufgabenträger hat die Beschwerde zu dokumentieren und als Anregungen zur Qualitätsprüfung und Optimierung des Angebotes zu nutzen.

Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren liegt die Verantwortung ausschließlich beim Verkehrsunternehmen. Der Aufgabenträger kann die Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlicher Verkehre beim Beschwerdemanagement unterstützen, bspw. durch Vermittlung und direkte Weiterleitung eingehender Beschwerden.

Zum systematischen und für alle beteiligten Akteure transparenten Umgang mit Beschwerden ist der Aufbau ein zentrales Beschwerdemanagementsystems zu prüfen (siehe Maßnahme M.Q4). Weiterhin ist zur zielgerichteten Qualitätsverbesserung die Einführung zielgruppenspezifischer Austausch- und Beteiligungsformate zu prüfen (Frauen, Familien, Mobilitätseingeschränkte, Menschen mit Beeinträchtigungen, Menschen mit Sprachbarrieren, Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit Rassismuserfahrungen).

5.16 Qualitätsmanagement und Vertragscontrolling

Das Qualitätsmanagement und Vertragscontrolling ist eine Kernaufgabe des Aufgabenträgers. Da es für diesen weder die Verpflichtung noch eine Befristung zur Durchführung dieser Aufgaben gibt, diese aber essenziell für die Sicherstellung der Attraktivität und Akzeptanz des Nahverkehrs ist, ist die Etablierung standardisierter und routinemäßiger Qualitätssicherungsprozesse mit angemessener politischer Rückendeckung von zentraler Bedeutung.

Maßnahmen zum Qualitätsmanagement sind weitestgehend zu standardisieren und in allen Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen einheitlich und im Detail zu implementieren. Dies umfasst auch Bonus-Malus-Regelungen

Es sind regelmäßig, mindestens alle 2 Jahre, Fahrgastbefragungen zu Nutzungsverhalten und Fahrgastzufriedenheit; in größeren Abständen auch zu Wegezwecken, Wegezeiten und Verkehrsmittelkombinationen durchzuführen. Die Befragungen sind stets nach einem möglichst gleichen Verfahren durchzuführen, um die zeitliche Vergleichbarkeit zu gewährleisten.

Haltestellen sollen regelmäßig einer Qualitätskontrolle unterzogen werden. Schwerpunkte sind insb. vorgenommene bauliche Änderung, der Fahrplanaushang, etwaige weiterer Einrichtungen zur Fahrgastinformation, Zustand und Auslastung von Bike & Ride und Park & Ride-Anlagen sowie der allgemeinen Beschaffenheit der Anlagen. Die Qualitätskontrolle soll für Haltestellen der Kategorien A, B und C mindestens jährlich, für weitere Haltestellen mindestens alle drei Jahre stattfinden. Zur Erfüllung dieser Aufgabe ist der Aufgabenträger mit den entsprechenden Personalressourcen auszustatten.

Die Beschaffenheit der eingesetzten Fahrzeuge, insbesondere deren Ausstattung und Funktionsfähigkeit gemäß des Vorgaben dieses Dokuments sowie ggf. öffentlicher Dienstleistungsaufträge wird durch den Aufgabenträger regelmäßig überprüft. Dabei soll jede Linie mindestens jährlich einer Prüfung unterzogen werden.

Die Qualitätskontrollen sind nach einem standardisierten Verfahren durchzuführen. Die Ergebnisse der Qualitätskontrollen zu Haltestellen und Fahrzeugen werden dem verantwortlichen Verkehrsunternehmen sowie, sofern anwendbar, dem Straßenbaulastträger übermittelt. Die Ergebnisse hinsichtlich Haltestellen fließen zudem in die Aktualisierung des Haltestellenkatalogs mit ein.

Daten zu Pünktlichkeit, Fahrtausfällen und Fahrzeugauslastung auf Fahrten der Netzebenen 1b, 1c, 2a und 2b sind von den Verkehrsunternehmen tages-, fahrt- bzw. haltestellenscharf sowie mit Zuordnung des jeweils eingesetzten Fahrzeuges sowie mindestens quartalsweise an den Aufgabenträger zu übermitteln. In Netzebene 3 sind nach technischer und rechtlicher Möglichkeit Daten zu Fahrdurchführung, Fahrtverlauf und Pünktlichkeit ebenfalls tages-, fahrt-, bzw. haltestellenscharf durch die vom Aufgabenträger vorgegebenen Anwendungen zu erfassen und an diesen zu übermitteln. Der Aufgabenträger wertet die Daten aus und prüft die Einhaltung der Vorgaben dieses Dokuments sowie etwaiger Öffentlicher Dienstleistungsaufträge.

Über alle gesammelten Daten werden jährliche Auswertungen je Verkehrsunternehmen und Linie erstellt. Die Auswertungen werden an das Verkehrsunternehmen weitergeleitet und Maßnahmen zur Qualitätssicherung und ggf. -steigerung abgestimmt.

5.17 Fahrpersonal

Das im Fahrdienst eingesetzte Personal, das im täglichen Kundenkontakt steht, muss

- über fachliche Kompetenz und eine umfassende Serviceorientierung verfügen;
- die deutsche Sprache mindestens auf Niveau A2 laut gemeinsamen europäischem Referenzrahmen beherrschen; Kenntnisse weiterer Sprachen (insb. Englisch) 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;
- kundenfreundlich, serviceorientiert und professionell agieren, insbesondere in Konflikt- und Stresssituationen; Voraussetzung hierfür sind interkulturelle Kompetenzen sowie eine Sensibilisierung für Belästigungssituationen und geschlechtsspezifische Sicherheitswahrnehmungen (bspw. durch Schulungen);
- gepflegt auftreten und eine vom Verkehrsunternehmen vorgegebene Dienstkleidung tragen.

5.18 Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers

Der Landkreis Vechta übernimmt als Aufgabenträger die zentrale Rolle bei der Organisation des Nahverkehrs. Dabei nimmt der Landkreis folgende Aufgaben wahr:

Planung und Steuerung

- Ausarbeitung strategischer Planungen (u. a. konzeptionelle ÖPNV-Planung, Erstellung / Fortschreibung NVP) als Grundlage politischer Entscheidungen.
- 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.

Vergabe, Vertragsmanagement und Vertragscontrolling

- Definition und Vergabe von Verkehrsleistungen (inkl. rechtskonforme Entwicklung der nötigen vertraglichen Grundlagen und die Vorbereitung / Durchführung der entsprechenden Vergabeverfahren).
- Definition und Vergabe von Leistungen im Bereich des Haltestellenmanagements, der Fahrgastinformation und des Marketings.
- Abschluss von Verkehrsverträgen mit Verkehrsunternehmen.
- Abschluss von Kooperationsverträgen mit Taxiunternehmen, die Fahrten im Flächenbedarfsnetz (Netzebene 3) anbieten.
- Laufende Kontrolle der Erfüllung gültiger Verträge bzw. Erbringung vereinbarter Leistungen.

Tarif- und Vertriebsmanagement

- Definition von Tarifen und Tarifsystematik bei Verkehrsleistungen, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden.
- Sicherung der Integration von Tarifpolitik und Tarifsetzung sowie der Beförderungsbedingungen für den ÖPNV.
- Rahmensetzung für Vertriebsstrategie und Fahrplanintegration.
- Organisation des Online-Vertriebs auf der Moobil+-Plattform.

Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit und Fahrgastinformation

- Koordination und Steuerung der fortlaufenden Kommunikationskampagne zur Bewerbung und Bekanntmachung von Moobil+ und des Verkehrsangebots der Netzebene 1.
- Betreuung der laufenden Präsenz von Moobil+ in analogen und digitalen und sozialen Medien.

- Erstellung von Materialien der manuellen Fahrgastinformation.
- Koordination der digitalen Fahrgastinformation.

Qualitätsmanagement und -kontrolle

- Definition von Qualitätsstandards (z. B. Barrierefreiheit, Sauberkeit, Pünktlichkeit).
- Durchführung von Erhebungen, Befragungen und Analysen.
- Bearbeitung von Kundenbeschwerden und Monitoring der Kundenzufriedenheit.
- Monitoring der Erfüllung der im Nahverkehrsplan definierten Ziele und Anforderungen.

Finanzplanung und Fördermittelmanagement

- Haushaltsplanung und Sicherstellung der Finanzierung des ÖPNV-Angebots.
- Sicherung des effektiven, transparenten und zweckentsprechenden Einsatzes der für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Mitteln entsprechend der politischen und gesetzlichen Vorgaben.
- Beantragung und Abwicklung von Fördermitteln (z.B. für landesbedeutsame Buslinien).
- Anwendung von Instrumenten der Drittmittelfinanzierung.

Operationelle und koordinative Aufgaben

- Anpassung und Weiterentwicklung des Verkehrsangebots in laufenden Verkehrsverträgen in Abstimmung mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen.
- Kommunikation mit der LNVG als ÖPNV-Genehmigungsbehörde und Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern und der LNVG als SPNV-Aufgabenträger.
- Laufende Pflege und Aktualisierung des Haltestellenkataster.
- Organisation und Monitoring des Betriebs des Auskunft-, Buchungs-, Vertriebs- und Mobilitätsleitsystems von Moobil+.
- 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.
- Kommunikation mit politischen Gremien.
- Sinnvolle Steuerung von politischen Fach- und Verantwortungsbereichen (z. B. Koordination zwischen Verkehrs- und Siedlungsplanung, Schulentwicklungsplanung etc.).

Zur Wahrnehmung der obengenannten Aufgaben sind dem Aufgabenträger ausreichend personelle Ressourcen mit der erforderlichen Fachkompetenz zur Verfügung zu stellen. Zur Sicherstellung inhaltlicher und personeller Kontinuität in den Tätigkeiten des Aufgabenträgers sind entsprechende Organisationsformen zu entwickeln. Dabei kann insbesondere die Etablierung einer Aufgabenträgerorganisation gemeinsam mit benachbarten Landkreisen (insbesondere dem Landkreis Cloppenburg) sinnvoll sein.

Der Aufgabenträger vertritt Gemeinwohlinteressen gegenüber Einzelinteressen. Er ist bestrebt, Verkehrsunternehmen in die Weiterentwicklung des Verkehrsangebots einzubeziehen, sofern dies dem Gemeinwohlinteresse sowie den vergaberechtlichen Vorgaben entspricht.

Alle Aufgaben werden bei Bedarf in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden des Landkreises nach Möglichkeit mit zivilgesellschaftlichen Institutionen mit dem Ziel der Konsensfindung wahrgenommen. Zur Ermöglichung der Konsensfindung sind entsprechende Formate zu etablieren; dies betrifft insbesondere die Einbindung zivilgesellschaftlicher Institutionen.

5.19 Linienbündelung

Mit der Linienbündelung im Landkreis Vechta wird die genehmigungs- und vergaberechtliche Grundlage für die weitere Entwicklung des Nahverkehrs im Landkreis gelegt. Linien in einem Bündel sind gemeinsam zu genehmigen. Der Landkreis beabsichtigt im Rahmen der gesetzlichen Anforderungen die künftige Ausschreibung von Verkehrsleistungen als öffentlicher Dienstleistungsauftrag (gemeinwirtschaftliche Verkehre). Die Verkehre der Moobil+-Linien sind bereits als gemeinwirtschaftliche Verkehre vergeben.

Um die sichere Überführung der einzelnen Linienkonzessionen in eine gebündelte Genehmigungserteilung zu erreichen, ist einerseits sicherzustellen, dass die Verkehrsleistungen für alle Linien eines Bündels bis zum Harmonisierungszeitpunkt erbracht werden. Weiter ist rechtzeitig ein Wettbewerb hinsichtlich der Erbringung der Verkehrsleistungen für das vollständige Bündel zu initiieren. Hierzu ist die Absicht des Landkreises zur Ausschreibung eines Linienbündels spätestens zu dem mit dem Bündel definierten Termin für die Vorabbekanntmachung bekannt zu geben, damit Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zur vorherigen Abgabe eines eigenwirtschaftlichen Antrags zur Erbringung der Verkehrsleistungen nach den Vorgaben des Landkreises gegeben wird. Die Vorabbekanntmachungen für die Linienbündel Nord und Mitte sollen am 01.02.2029 veröffentlicht werden. Die Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung für das Linienbündel Süd erfolgte am 02.10.2024

Die nachfolgend dargestellten Linienbündel sollen zur Umsetzung kommen.

Linienbündel Nord

- Start Vorabbekanntmachung: 01.02.2029
- Harmonisierungszeitpunkt: 30.04.2031
- Start Linienbündel: 01.05.2031

Linie	Gebiet	Ende der Konzession
609	Vechta	31.07.2030
610	Bakum-Lohne	31.10.2029
611	Vechta-Hintercarum	30.09.2030
612	Bakum-Hintercarum	30.09.2030
613	Hausstette-Lüsche	30.09.2028
640	Goldenstedt-Visbek	30.06.2029
641	Goldenstedt-Vechta	30.11.2027
690	Spreda-Langförden	31.05.2029
691	Langförden-Vechta	30.04.2031
692	Vechta (Schulzentrum Nord)-Vechta (ZOB)	31.05.2029
693	Goldenstedt-Vechta	30.11.2027
694	Essen (Oldb.) ⁴⁶ -Vechta	30.09.2028

Tabelle 15: Linien des Linienbündels Nord

⁴⁶ Die Linienführung auf dem Gebiet der Gemeinde Essen (Oldb.) ist vor Linienbündelung mit dem Landkreis Cloppenburg abzustimmen.

Linienbündel Mitte

- Start Vorabbekanntmachung: 01.02.2029
- Harmonisierungszeitpunkt: 30.04.2031
- Start Linienbündel: 01.05.2031

Linie	Gebiet	Ende der Konzession
600	Lohne-Ahlhorn	30.04.2031
631	Bünne-Dinklage	31.07.2030
632	Langwege-Dinklage	31.07.2030
662	Nordlohne-Lohne	31.07.2030
663	Schnellohne-Lohne	31.07.2030
664	Steinfeld-Lohne	31.07.2030
661	Dinklage-Lohne	30.04.2031

Tabelle 16: Linien des Linienbündels Mitte

Die Linie 695 Dinklage-Vechta wurde ebenfalls dem Linienbündel Mitte zugeordnet. Da diese Linie noch bis zum 02.08.2034 von der Genehmigungsbehörde konzessioniert worden ist, wird diese Linie nachträglich dem Linienbündel Mitte zugehörig.

Linienbündel Süd

- Harmonisierungszeitpunkt: 31.08.2026
- Start Linienbündel: 01.09.2026
- Laufzeit bis 31.08.2031, einmalig verlängerbar um fünf Jahre

Linie	Gebiet	Ende der Konzession
620	Damme-Neuenkirchen	31.08.2026
621	Damme-Holdorf	31.08.2026
622	Neuenkirchen-Damme	31.08.2026
623	Neuenkirchen-Damme	31.08.2026
650	Ihorst-Holdorf	31.08.2026
670	Wenstrup-Neuenkirchen	31.08.2026
671	Wittenfelde-Neuenkirchen	31.08.2026
672	Campemoor-Neuenkirchen	31.08.2026
696	Vechta-Damme	31.08.2026

Tabelle 17: Linien des Linienbündels Süd

Das Linienbündel Süd wird bereits derzeit gemeinwirtschaftlich betrieben. Es befindet sich aktuell im Vergabeverfahren.

Linienbündel Stadtbus Vechta

- Start Linienbündel: 01.01.2027

Linie	Gebiet	Ende der Konzession
601	Burgstr./Altes Finanzamt – Oythe	31.12.2026
602	Sgundek – Burgstr./Altes Finanzamt – ZOB – Famila Markt	31.12.2026
603	Dornbusch – Burgstr./Altes Finanzamt – Marienhain	31.12.2026
604	Famila Markt – ZOB – Burgstr./Altes Finanzamt – Sachsenstr.	31.12.2026

Tabelle 18: Linien des Linienbündels Stadtbus Vechta

Die Linienverläufe im Linienbündel Stadtbus Vechta sind Gegenstand aktueller Prüfungen.

Linienbündel Moobil+-Nord

- Derzeitige Laufzeit Verkehrsvertrag: 30.09.2030
- Start Vorabkennzeichnung Folgevergabe: 01.07.2028
- Betriebsstart nach Folgevergabe: 01.10.2030
- Linien: 630, 642, 697, 698

Linienbündel Moobil+-Mitte

- Derzeitige Laufzeit Verkehrsvertrag: 30.09.2030
- Start Vorabkennzeichnung Folgevergabe: 01.07.2028
- Betriebsstart nach Folgevergabe: 01.10.2030
- Linien: 633, 638, 660, 665, 667, 669, S60

Linienbündel Moobil+-Süd

- Derzeitige Laufzeit Verkehrsvertrag: 30.09.2030
- Start Vorabkennzeichnung Folgevergabe: 01.07.2028
- Betriebsstart nach Folgevergabe: 01.10.2030
- Linien: 625, 635, 655

5.19.1 Bündelfreie Linien und Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise

Unabhängig von der dargestellten Linienbündelung werden folgende Linien unabhängig vergeben und gemeinwirtschaftlich betrieben.

Linie	Gebiet	Ende der Konzession
OM1	Vechta – Langförden – Cloppenburg	30.11.2028
OM2	Vechta – Diepholz	30.11.2030
S65 ⁴⁷	Vechta – Lohne – Diepholz	30.09.2030

Tabelle 19: Bündelfreie Linien

⁴⁷ Die Linie S65 soll nach Konzessionsende in das Linienbündel Moobil+-Mitte überführt werden.

Folgende Linien verkehren unter der Regie benachbarter Aufgabenträger. Der Landkreis Vechta unterstützt den Betrieb im Rahmen der übrigen Anforderungen dieses Anforderungsprofils, wenn dieser einen Verkehrszweck für den Landkreis Vechta erfüllt.

Linie	Gebiet	Verantwortlicher Aufgabenträger
212	Damme – Hunteburg – Brohmte	Landkreis Osnabrück
264	Visbek – Wildeshausen	ZVBN
X585	Damme – Vörden – Wallenhorst – Osnabrück	Landkreis Osnabrück
938	Bakum – CappelIn – Cloppenburg ⁴⁸	Landkreis Cloppenburg
939 ⁴⁹	Quakenbrück – Essen – Wulfenau	Landkreis Cloppenburg
965 ⁴⁹	Lohne – Lüsche – Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg
970 ⁴⁹	Vechta – Schneiderkrug - Cloppenburg	Landkreis Cloppenburg

Tabelle 20: Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise

5.20 Verwendung der Mittel gemäß der § 7 Abs. 4 und 5 und §§ 7a und 7b NNVG

Mittel gemäß § 7 Abs. 4 NNVG werden, entsprechend dem Gesetz, zur Abdeckung von Verwaltungskosten, einschließlich der Kosten für die Erstellung von Nahverkehrsplänen, eingesetzt.

Mittel gemäß § 7 Abs. 5 NNVG werden, entsprechend dem Gesetz, zu folgenden Zwecken eingesetzt:

- Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen
- Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger
- Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Tarif- und Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr
- Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation
- Durchführung von Verkehrserhebungen

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.

⁴⁸ Der Abschnitt zwischen Vechta und Bakum auf der Linie 938 wird, mit Stand zum Veröffentlichungszeitpunkt, ab 2027 nicht fortgeführt.

⁴⁹ Die Linien 939, 965 und 970 werden, mit Stand zum Veröffentlichungszeitpunkt, nach Konzessionsende auf dem Gebiet des Landkreises Vechta nicht fortgeführt.

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.

5.21 Abweichungen zur Inanspruchnahme von Förderungen

Wenn der Landkreis Vechta, Verkehrsunternehmen oder Städte und Gemeinden Fördermittel in Anspruch nehmen, die der Attraktivität oder Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs dienen, dabei jedoch höhere Anforderungen gelten als in diesem Kapitel beschrieben, sind die jeweiligen Förderkriterien grundsätzlich maßgeblich. Etwaige Ausnahmeregelungen in den Förderkriterien sowie Ermessensspielräume des Fördermittelgebers können zur Verbesserung der Attraktivität oder Wirtschaftlichkeit des Nahverkehrs ausgeschöpft werden.

6 MÄNGEL-CHANCEN-ANALYSE

In der Mängel-Chancen-Analyse werden die in Kapitel 5 definierten Standards mit dem IST-Zustand abgeglichen. Es entsteht somit eine vollständige Übersicht darüber, welche Anforderungen aktuell erfüllt, überwiegend beziehungsweise teilweise erfüllt oder nicht erfüllt werden. Dies ist die Grundlage für die im Folgekapitel ausgearbeiteten Maßnahmen, mit denen etwaige Lücken zwischen Bestands- und Zielzustand geschlossen werden sollen.

6.1 Bedienqualität

Das Verkehrsangebot im Landkreis wird je Netzebene und Linie bzw. Linienabschnitt dargestellt und auf die Erfüllung der Vorgaben in Kapitel 5.1 bzw. 5.2 geprüft.

Netzebene 1a – Hauptnetz Schienenverkehr⁵⁰

Relation	Linie	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ/NVZ	Grundtakt SVZ	Erfüllung Vorgaben
Vorgaben		Mo-Fr: 04-01h	60 Min	60 Min	
		Sa: 05-01h	60 Min	60 Min	
		So: 06-01h	--	60 Min	
Bremen – Vechta – Lohne – Osn- abrück	RB58	Mo-Fr: 04-01h, Fr bis 02h	60 Min	60 Min	vollständig
		Sa: 06-02h	60 Min	60 Min	überwiegend
		So: 07-01h		60 Min	überwiegend

Tabelle 21: Bedienqualität Netzebene 1a

Die Vorgaben für Netzebene 1a werden weitgehend eingehalten. Zusätzliche Morgenverbindungen am Wochenende wären wünschenswert. Es ist festzuhalten, dass die Verantwortung für das Verkehrsangebot im SPNV bei der LNVG liegt.

Netzebene 1b – Hauptnetz Regionalverkehr

Relation	Linie	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ/NVZ	Grundtakt SVZ	Erfüllung Vorgaben
Vorgaben		Mo-Fr: 05-22h	60 Min	120 Min	
		Sa: 08-23h	60 Min	120 Min	
		So: 08-20h	--	120 Min	
Vechta – Cloppenburg	OM1	Mo-Fr: 05-24h	60 Min	60 Min	vollständig
		Sa: 06-24h	60 Min	60 Min	vollständig
		So: 07-24h	--	60 Min	vollständig
Vechta – Diepholz	OM2	Mo-Fr: 05-22h	60 Min	60 Min	vollständig
		Sa: 08-22h	60 Min	60 Min	überwiegend
		So: 08-20h	--	60 Min	vollständig

⁵⁰ nachrichtlich; die Festlegung des SPNV-Angebots obliegt nicht dem Landkreis Vechta

Relation	Linie	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ/NVZ	Grundtakt SVZ	Erfüllung Vorgaben	
Vechta – Visbek	697	Mo-Fr: 07-21h	60 Min, alternierend via Langförden und Astrup	60 Min	überwiegend	
		Sa: kein Betrieb				fehlend
		So: kein Betrieb				fehlend
Lohne – Diepholz	S65	Mo-Fr 05-22h	120 Min	120 Min	teilweise	
		Sa: kein Betrieb				fehlend
		So: kein Betrieb				fehlend
Lohne – Dinklage	660	Mo-Fr: 06-19h	60 Min		teilweise	
		Sa: kein Betrieb				fehlend
		So: kein Betrieb				fehlend
Damme – Lohne	655+RB58, S60	Mo-Fr: 05-21h	655+RB58: 60 Min; S60: 120 Min	655+RB 58: 60 Min	überwiegend	
		Sa: kein Betrieb				fehlend
		So: kein Betrieb				fehlend
Damme – Osnabrück	X585, RB58+635	Mo-Fr: 06-21h	X585: 120 Min; RB58+635: 120 Min	X585: 120 Min	teilweise	
		Sa: 06-21h	X585: 120 Min	X585: 120 Min	teilweise	
		So: kein Betrieb				fehlend
Vechta – Goldenstedt Ort	642, RB58+642	Mo-Fr: 07-19h	642: unregelmäßig, 7-8 mal/Tag; RB58+642: unregelm.; 2-4 mal/Tag	--	teilweise	
		Sa: kein Betrieb				fehlend
		So: kein Betrieb				fehlend

Tabelle 22: Bedienqualität Netzebene 1b

Hinsichtlich des Fahrtenangebots zur Haupt- und Nebenverkehrszeit an Wochenarbeits Tagen (Mo-Fr) werden die definierten Vorgaben überwiegend eingehalten; hier bestehen nur einzelne Angebote mit unzureichenden Betriebszeiten oder Takten, insbesondere abends. Im Hinblick auf das Wochenendangebot bestehen größere Lücken bei der Netzebene 1b; hier wird das Anforderungsprofil lediglich auf den landesbedeutsamen Buslinien OM1 und OM2 und somit den Relationen Vechta – Cloppenburg und Vechta – Diepholz erfüllt. Insbesondere bei der Anbindung von Damme, Dinklage und Visbek bestehen Differenzen zum im Anforderungsprofil dargestellten Zielzustand. Dies trifft auch auf die Relation Vechta – Goldenstedt Ort zu; hier ist allerdings der bestehende SPNV-Anschluss am Bahnhof Goldenstedt ein relativierender Faktor. Die Relation Lohne – Diepholz könnte durch Maßnahmen im Stadtverkehr Vechta-Lohne und attraktive Übergänge zur OM2 im Süden Vechtias aufgewertet werden.

Netzebene 1c – Hauptnetz Stadtverkehr

Relation	Linie	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ/NVZ	Grundtakt SVZ	Erfüllung Vorgaben
Vorgaben		<i>Mo-Fr: 05:00 – 23:00</i>	<i>30 Min</i>	<i>60 Min</i>	
		<i>Sa: 06:00 – 23:00</i>	<i>30 Min</i>	<i>60 Min</i>	
		<i>So: 07:00 – 23:00</i>	--	<i>60 Min</i>	
Lohne (Zentrum) – Vechta (Zentrum) via Gewerbegebiete Nordlohne und Brägel und Universität Vechta	S60/ S65	Mo-Fr: 06-22h	60 Min	120 Min	teilweise
		Sa: kein Betrieb	--	--	fehlend
		So: kein Betrieb	--	--	fehlend

Tabelle 23: Bedienqualität Netzebene 1c

Weitere Relationen dieser Netzebene sind zu definieren. Es besteht noch kein Verkehrsangebot im ÖSPV der beiden Städte, dass die Bedienstandards vollumfänglich erfüllt.

Netzebene 2a – Nebennetz Regional- und Ortsverkehr

Relation	Linie	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ/NVZ	Grundtakt SVZ	Erfüllung Vorgaben
Vorgaben		<i>Mo-Fr: 06:00 – 20:00</i>	<i>120 Min</i>	--	
Damme – Hunteburg – Bohmte	212	Mo-Fr: 06-19h	ca. 120 Min., unregelmäßig	--	überwiegend
Neuenkirchen – Vörden – Damme – Dümmerlohausen	625	Mo-Fr: 06-20h	120 Min	--	vollständig
Dinklage – Märschendorf – Vechta	630	Mo-Fr: 08-18h	120 Min	--	teilweise
Dinklage – Holdorf	633	Mo-Fr: 07-20h	120 Min	--	überwiegend
Damme – Rüschenndorf – Steinfeld	635	Mo-Fr: 06-20h	120 Min	--	vollständig
Quakenbrück – Dinklage	638	Mo-Fr: 06-19h	120 Min	--	überwiegend

Relation	Linie	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ/NVZ	Grundtakt SVZ	Erfüllung Vorgaben
Vechta – Lutten – Goldenstedt	642	Mo-Fr: 07-19h	unregelmäßig, 7-8 mal/Tag	--	teilweise
Fladderlohausen – Holdorf	655	Mo-Fr: 07-20h	120 Min	--	überwiegend
Brockdorf – Lohne	667	Mo-Fr: 06-19h	120 Min	--	überwiegend
Lohne – Krimpenfort	669	Mo-Fr: 06-19h	120 Min	--	überwiegend
Lohne – Märschendorf	669	Mo-Fr: 08-20h	120 Min	--	überwiegend
Visbek – Endel	697	Mo-Fr: 06-19h	120 Min	--	überwiegend
Visbek – Langförden	697	Mo-Fr: 08-20h	120 Min	--	überwiegend
Visbek – Rechterfeld	697	Mo-Fr: 07-20h	120 Min	--	überwiegend
Lüsche – Bakum – Vechta	698	Mo-Fr: 07-20h	60 Min, alternierend via Harne oder Schleddehausen		überwiegend, teils Übererfüllung

Tabelle 24: Bedienqualität Netzebene 2a

In der Netzebene 2a werden die Standards des Anforderungsprofils in weiten Teilen erfüllt. Teilweise besteht das Potenzial zur Ausweitung des Tagesrandangebots, insb. im Zeitraum von 18:00 bis 20:00 Uhr.

Netzebene 2b – Nebennetz Stadtverkehr

Relation	Linie	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ/NVZ	Grundtakt SVZ	Erfüllung Vorgaben
<i>Vorgaben</i>		<i>Mo-Fr: 06:00 – 20:00</i>	<i>60 Min</i>	<i>--</i>	
		<i>Sa: 08:00 – 18:00</i>	<i>60 Min</i>	<i>--</i>	
Vechta Nordost – Vechta Innenstadt	601	Mo-Fr: 07–20h	60 Min	--	überwiegend
		Sa: 09-17h	60 Min	--	überwiegend
Vechta West – Vechta Innenstadt – Vechta Südost	602	Mo-Fr: 07–20h	60 Min	--	Überwiegend
		Sa: 09-17h	60 Min	--	Überwiegend
Vechta Südwest – Vechta Innenstadt – Vechta Nord	603	Mo-Fr: 07–20h	60 Min	--	Überwiegend
		Sa: 09-17h	60 Min	--	Überwiegend

Relation	Linie	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ/NVZ	Grundtakt SVZ	Erfüllung Vorgaben
Vechta Süd – Vechta Innenstadt – Vechta Nordwest	604	Mo-Fr: 07–20h	60 Min	--	Überwiegend
		Sa: 09-17h	60 Min	--	Überwiegend
Nebenrelationen in Lohne	665	Mo-Fr: 07:20h	60 Min	--	überwiegend
		Sa: kein Betrieb			fehlend

Tabelle 25: Bedienqualität Netzebene 2b

Auch die Verkehre der Netzebene 2b erfüllen überwiegend das Anforderungsprofil. Bei den Betriebszeiten sticht der fehlende Frühverkehr zwischen 6:00 und 7:00 Uhr auf. An Samstagen bestehen Angebotslücken zum Anfang und Ende der vorgesehenen Betriebszeit und es fehlt ein Verkehrsangebot auf den Nebenrelationen in der Stadt Lohne.

Netzebene 3 – Flächenbedarfsnetz

Relation	Linie	Betriebszeiten	Grundtakt HVZ/NVZ	Grundtakt SVZ	Erfüllung Vorgaben
Vorgaben		Mo-Do: 07:00 – 23:00	bedarfsgesteuert		
		Fr-Sa: 07:00 – 02:00			
		So: 08:00 – 23:00			
Flächenbedarfsnetz		Mo-Do: 07:00 – 23:00	bedarfsgesteuert		vollständig
		Fr-Sa: 07:00 – 02:00			vollständig
		So: 08:00 – 23:00			vollständig

Tabelle 26: Bedienqualität Netzebene 3

Die Betriebszeiten des Flächenbedarfsnetz (Moobil+-Taxi) entsprechen den Anforderungen dieses Nahverkehrsplans vollständig.

Netzebene 4 – Schul-, Veranstaltungs- und Schichtzeitenverkehrsnetz

Hinsichtlich der Netzebene 4 erfolgt keine detaillierte Betrachtung. Das Verkehrsangebot in dieser Netzebene entspricht dem Bedarf bzw. den Vorgaben (Schülerbeförderungssatzung). Im Schulverkehr werden Hinfahrten grundsätzlich zur ersten Stunde; Rückfahrten zur 5., 6. und 8. Stunde angeboten. Festzuhalten ist, dass hinsichtlich des Schulverkehrs einzelne Potenziale zur Effizienzsteigerung bestehen. Teilweise verkehren Fahrten zu ähnlichen Zeiten und auf ähnlichem Linienweg wie Fahrten der Netzebenen 1 und 2. Erschwert werden Optimierungen hier durch die unterschiedlichen Fahrzeuggrößen sowie teilweise unpassende Schulzeiten. Eine detaillierte Prüfung ist hier vorgesehen (siehe Maßnahme M.A6).

Einzelne Unternehmen im Landkreis betreiben in Eigenregie Werksverkehre, die nicht für die Öffentlichkeit nutzbar, nicht Teil des Nahverkehrs und damit auch nicht Teil des Nahverkehrsplans sind. Hier besteht ebenfalls Potenzial zur Ressourcenbündelung.

Bedienqualität bedarfsgesteuerter Verkehre

Bei Verkehren ohne Fahrplanbindung (Netzebene 3; Flächenbedarfsnetz) liegt die Erfüllbarkeit der Fahrtanfragen bei nahezu 100 % und damit über dem Zielwert von 95 %. Die Erfüllbar-

keitsquote bezieht sich auf jene Fahrthanfragen, für die grundsätzlich ein Angebot im Flächenbedarfsnetz anzubieten ist, da es kein zumutbares Angebot auf den anderen Netzebenen zur Erfüllung der Fahrthanfrage verfügbar ist. Die Vorabbuchungsfrist beträgt 30 Minuten, dies entspricht dem Anforderungsprofil

Bei bedarfsgesteuerten Verkehren mit Fahrplanbindung (Netzebene 2a, Teile der Netzebene 1b; Moobil+-Rufbusse) liegen nur Daten zum Besetzungsgrad der Fahrzeuge vor. Dieser schwankt deutlich zwischen den einzelnen Linien. Generell ist davon auszugehen, dass bei höheren durchschnittlichen Besetzungsgraden und niedrigeren Fahrzeugkapazitäten die Wahrscheinlichkeit steigt, dass auf einzelnen Fahrten im Tagesverlauf keine Platzverfügbarkeit mehr besteht und Fahrthanfragen abgelehnt werden müssen. Tabelle 28 in Kapitel 6.5 zeigt, dass insbesondere bei der Linie 655 (Besetzungsgrad 81,3 %; Fahrzeugkapazität 8 Personen) Handlungsbedarf gegeben ist. Insgesamt erfordern folgende Linien eine verstärkte Aufmerksamkeit hinsichtlich der Platzverfügbarkeit:

- Linie 655
 - Durchschnittlicher Besetzungsgrad 81,3 %; Fahrzeugkapazität 8 Personen
- Linie 638
 - Durchschnittlicher Besetzungsgrad 42,4 %; Fahrzeugkapazität 8 Personen
- Linie 642
 - Durchschnittlicher Besetzungsgrad 41,6 %; Fahrzeugkapazität 8 Personen
- Linie S60
 - Durchschnittlicher Besetzungsgrad 36,3 %; Fahrzeugkapazität 23 Personen
- Linie 635
 - Durchschnittlicher Besetzungsgrad 34,3 %; Fahrzeugkapazität 8 Personen
- Linie 665
 - Durchschnittlicher Besetzungsgrad 32,5 %; Fahrzeugkapazität 8 Personen
- Linie 625
 - Durchschnittlicher Besetzungsgrad 32,5 %; Fahrzeugkapazität 8 Personen

Die gemäß Anforderungsprofil definierte Vorausbuchungsfrist von 60 Minuten ist gegeben; in der Praxis können durch Anrufe in der Mobilitätszentrale auch spätere Buchungen angenommen werden.

6.2 Netzqualität

Es bestehen derzeit mehrere Relationen, die im Netz alternierend abgedeckt werden. Dabei besteht stets eine Umsteigeverbindung aus SPNV und ÖSPV sowie eine Direktverbindung im ÖSPV. Dies betrifft:

- Vechta – Goldenstedt:
 - Linie 642 Vechta ZOB – Goldenstedt Ort
 - Linie RB58 Vechta Bahnhof – Goldenstedt Bahnhof und 642 Goldenstedt Bahnhof – Goldenstedt Ort
- Lohne – Steinfeld – Damme
 - Linie S60 Lohne Bahnhof – Damme ZOB
 - Linie RB58 Lohne Bahnhof – Steinfeld Bahnhof – Holdorf und 655 Holdorf Bahnhof – Damme ZOB

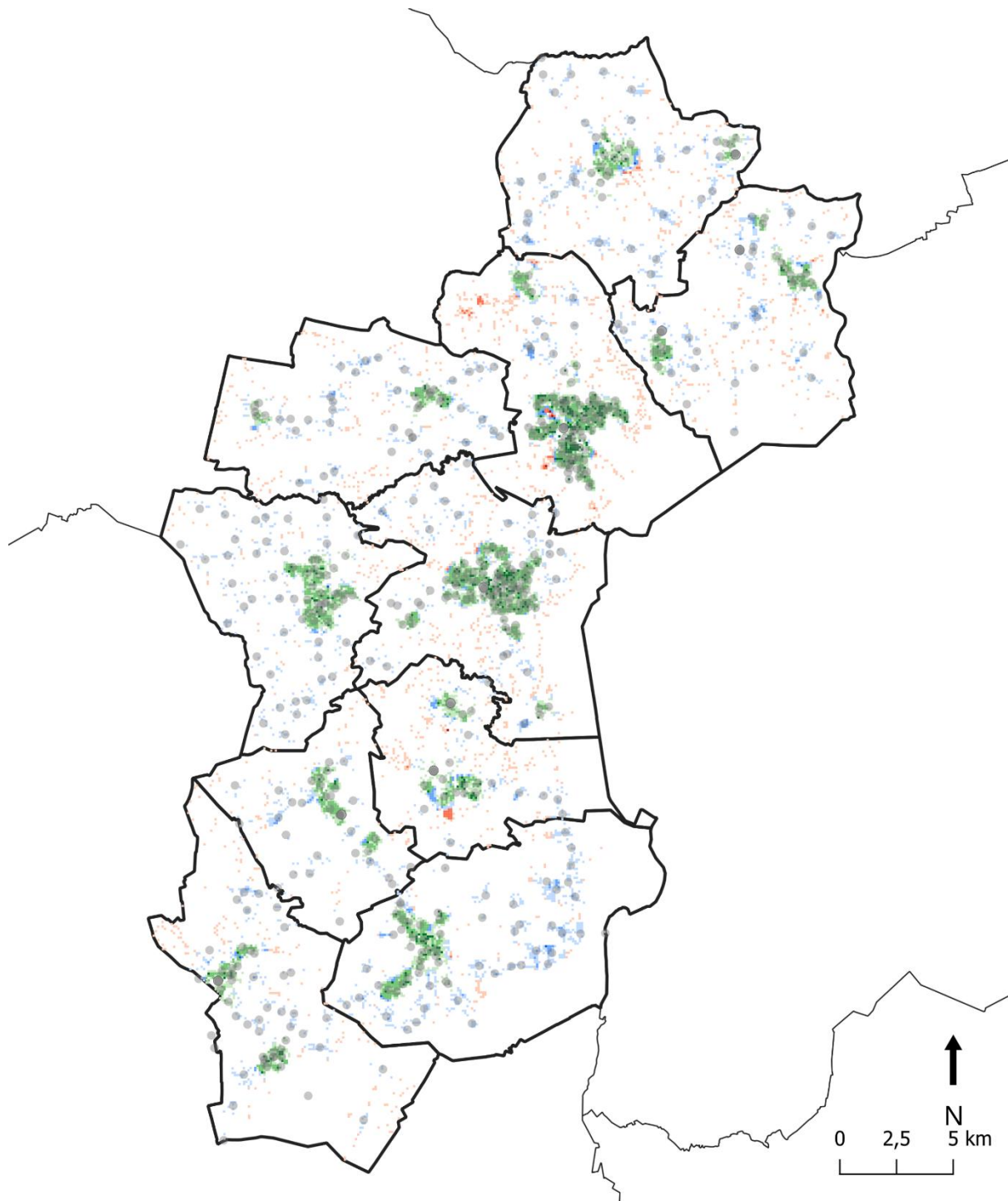
- Damme – Osnabrück
 - Linie X585 Damme ZOB – Osnabrück Hbf
 - Linie 625 Damme ZOB – Neuenkirchen Bahnhof und RB58 Neuenkirchen Bahnhof – Osnabrück Hbf

Die mit mehreren Linien auf unterschiedlichen Linienwegen alternierend abgedeckten Relationen ermöglichen einen hohen Erschließungsgrad der zwischen den Stadt- und Gemeindezentren liegenden Gebiete. Sie ermöglichen außerdem die Auswahl zwischen einer zuverlässigen und kostengünstigeren Direktverbindung und einer regelmäßigeren Umsteigeverbindung. Zugleich sind die unterschiedlichen Abfahrtsminuten sowie die unterschiedlichen Fahrtwege negativ zu bewerten im Hinblick auf die Verständlichkeit und Einfachheit der Verkehrsangebote. Aus wirtschaftlicher Sicht besteht in Summe teilweise ein über den Bedienstandard hinausgehendes Angebot auf einzelnen Relationen (bspw. Damme – Lohne: 60-Minuten-Takt per 655 und RB58 via Holdorf und zusätzlich 120-Minuten Takt per S60).

Darüber hinaus bestehen einzelne Lücken im Netz über die Landkreisgrenzen hinweg. Dies betrifft:

- Visbek – Wildeshausen (Landkreis Oldenburg)
- Goldenstedt – Twistringen (Landkreis Diepholz)
- Neuenkirchen/Holdorf – Bersenbrück (Landkreis Osnabrück)
- Steinfeld – Diepholz (Landkreis Diepholz)
- Damme – Lembruch (Landkreis Diepholz)

6.3 Erschließungsqualität



Erschließungsqualität in bewohnten Gebieten

Zentrale Gebiete¹ mit
Qualitätserschließung
Einwohner pro Hektar

- unter 20
- 20 - 50
- über 50

Bewohnte Gebiete mit
Grunderschließung
Einwohner pro Hektar

- unter 20
- 20 - 50
- über 50

Bewohnte Gebiete
ohne Erschließung
Einwohner pro Hektar

- unter 20
- 20 - 50
- über 50

Haltestellen

- ÖPNV-Haltestellen
- SPNV-Haltestellen

¹: in Zentralen Siedlungsgebieten und Standorten für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten gem. RROP
Erstellung: Interlink GmbH basierend auf Daten des Zensus 2022, des Landkreises Vechta und OpenStreetMaps

Für die Erschließung der Wohn- und Arbeitsstätten sind Vorgaben bzgl. der Qualität in den Netzebenen 1 und 2 sowie deren Erfüllungsgrade festgelegt (vgl. Kapitel 5.3). Dabei wird ein Grunderschließungsstandard sowie eine Qualitätserschließungsstandard für zentrale Siedlungsgebiete definiert. Die Erschließungsqualität des Nahverkehrs im Landkreis Vechta entspricht danach weitestgehend den gesetzten Anforderungen. Der Großteil aller Siedlungsgebiete wird mit Verkehren der Netzebenen 1-2 erschlossen.

Nicht erschlossen sind unter anderem folgende größere Siedlungsgebiete (bzw. Teile davon):

- Dammer Straße in der Gemeinde Steinfeld (Bevölkerung: ca. 550)
- Petersburg-Falkenrotter Str. in der Stadt Vechta (Bevölkerung ca. 400)
- Hagen-Ringstr. in der Gemeinde Vechta (Bevölkerung ca. 400)
- Südöstlicher Stadtrand südlich Rechterfelder Str. in der Gemeinde Visbek (Bevölkerung ca. 300)
- Langförden-Nord in der Stadt Vechta (Bevölkerung ca. 150)

Weiterhin gibt es einzelne Teile Zentraler Siedlungsgebiete oder Standorte für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten gemäß RROP, die lediglich mit dem Grunderschließungsstandard gemäß Kapitel 5.3 versorgt sind.

Dies sind unter anderem folgende Wohngebiete:

- Petersburg nordöstlich Famila-Markt, Stadt Vechta (Bevölkerung ca. 700)
- Gebiet nördl. und südl. Handorfer Str., westlicher Stadtrand sowie entlang Schemder Weg, Gemeinde Steinfeld (Bevölkerung ca. 650)
- Visbek Südost angrenzend an nicht erschlossene Gebiete (Bevölkerung ca. 600)
- Visbek Nord entlang Falkenkamp, westl. Alhoner Str. (Bevölkerung ca. 400)
- Mühlen nördlich Pastorenkamp und südlich von Dorfstraße, Gemeinde Steinfeld (Bevölkerung ca. 300)
- Stadtrand Nord entlang Falkenweg und Im Ilande, Gemeinde Goldenstedt (Bevölkerung ca. 300)
- Südlicher Stadtrand nördlich entlang des Trensampsbachs, Stadt Dinklage (Bevölkerung ca. 200)
- nördlicher Stadtrand südlich von Bahnhofstr. Und nördlich im Krimpel, Ostring und entlang Moorkamp sowie entlang Wikings Kamp, Gemeinde Steinfeld (Bevölkerung ca. 200)
- Südlich Bokerner Damm östlich von Hagen-Ringstraße, Stadt Vechta (Bevölkerung ca. 200)
- Voßberg Nord östlich entlang Bakumer Str. Und entlang Mühlhausener Str., Stadt Lohne (Bevölkerung ca. 200)
- Am Ölberg, Gemeinde Holdorf (Bevölkerung ca. 200)
- Grappenhäuser Süd im Bereich Gerberweg und Töpferweg sowie im Bereich Brauergasse, Gemeinde Neuenkirchen-Vörden (Bevölkerung ca. 200)
- Ellenstedt westlich Pfarrer-Grevenstette-Straße entlang Sanddornweg und Schlehdornweg, Gemeinde Goldenstedt (Bevölkerung ca. 200)
- Gebiet zwischen Eichenweg und Wellenweg, Stadt Damme (Bevölkerung ca. 150)
- Langenförden Nordost südlicher Rand, Gebiet östlich Oldenburger Str. Entlang Wacholderweg, zur Röte und Mühlendamm, Stadt Vechta (Bevölkerung ca. 150)
- Gebiet entlang Haselweg, Stadt Damme (Bevölkerung ca. 150)
- Clemens-August-Dorf Nord entlang Glockenblumenweg und Rotdornweg, Stadt Damme (Bevölkerung ca. 150)
- Südlich und Westlich Martin-Luther-Kirche entlang Vechtaer und Barndorfer Str., Gemeinde Goldenstedt (Bevölkerung ca. 100)

- Langenförden West, westlich Grundschule entlang Spredaer Str. sowie Paul-Klee-Straße, Stadt Vechta (Bevölkerung ca. 100)
- Im Bereich östlich der Universität entlang Driverstr., Felix-Oberborbeck-Straße sowie Rolf-Dieter-Brinkmann-Straße, Stadt Vechta (Bevölkerung ca. 100)
- Theodor-Heuss-Str. Nördlich Janusz-Korzak-Schule, Stadt Vechta (Bevölkerung ca. 100)
- Meyerfelde-Nord Bereich Kastanienstraße, Stadt Lohne (Bevölkerung ca. 100)
- Osterdamme östlich Osterdammer Str. Nördlich Borringhauser Str. Südlich Lembrucher Str., Stadt Damme (Bevölkerung ca. 100)
- Östlich Zu den Klünen, westlich Turnweg, Stadt Damme (Bevölkerung ca. 100)

Es ist festzuhalten, dass gemäß Anforderungsprofil nur der Qualitätserschließungsstandard herzustellen ist, sofern es die in Kapitel 5.4 festgelegten Verbindungsstandards zulassen. Auch ist erwähnenswert, dass einige der erwähnten Erschließungslücken Bereiche betreffen, für die die Städte und Gemeinden in Zukunft weitere Wohnbebauung vorgesehen hat (vgl. Kapitel 2.5). Daher ist folglich eine vertiefte individuelle Prüfung erforderlich.

Die definierten Erschließungsquoten werden – bezogen auf die Wohnbevölkerung – wie folgt erfüllt:

- Grunderschließung: 92,2 % der Wohnorte (Zielwert: 95 %)
- Qualitätserschließung: 92,0 % der Zentralen Siedlungsgebiete und Standorte für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten gemäß RROP (Zielwert: 90 %)

Die angestrebte Quote zur Grunderschließung wird nahezu erfüllt. Der Unterschied zum angestrebten Zielwert lässt sich dabei, neben den genannten nicht erschlossenen Bereichen, auch durch die disperse Siedlungsstruktur in Teilen des Landkreises erklären, die eine vollständige Erschließung selbst mit Linienband- oder Sektorenbetrieben erschweren. Selbst diese Bereiche sind aber ergänzend mit dem Flächenbedarfsnetz (Netzebene 3) erschlossen.

Zu beachten ist, dass sich die strukturierte Erschließungsanalyse bisher nur auf die Wohnbevölkerung bezieht und somit keine Arbeitsorte beinhaltet. Insbesondere in Gewerbe- und Industriegebieten bestehen aufgrund der zumeist großmaschigen Straßennetze und punktuellen Zugängen zu einzelnen Unternehmen und Einrichtungen Erschließungslücken, die dem Landkreis durch Nachfragen und Hinweise bekannt sind. Dies betrifft beispielsweise:

- Industriegebiet Vechta-Nord, westliche Hälfte
- Industriegebiet Vechta-West, südliche Hälfte
- Lohne-West, Gebiet zwischen Dinklager Str. und Südring
- Holdorf-West, Westliche Ausläufer entlang Fallenriede
- Damme-Südost, Westliche Ausläufer entlang Borringhauser Str.

Es bestehen außerdem Mängel in der Anbindung einzelner touristischer Ziele. Hier wäre ebenfalls eine vertiefte Analyse erforderlich.

6.4 Verbindungsqualität

Nachfolgende Übersicht zeigt das Reisezeitverhältnis zwischen Pkw und Nahverkehr auf in den Netzebenen 1a, 1b und 1c abgedeckten Relationen sowie Relationen zwischen Grundzentren und den Mittelzentren Vechta und Lohne. Als angestrebte Verbindungsqualität gilt gemäß Kapitel 5.4.1 ein Reisezeitverhältnis der Qualitätsstufen A und B (bis zum Wert <1,5), unter Abwägung der Wirtschaftlichkeit und der Fahrgastnachfrage auf der jeweiligen Relation ist auch ein Reisezeitverhältnis der Qualitätsstufe C (bis zum Wert <2,0) akzeptabel.

Für die Berechnung des Reisezeitverhältnisses wird ein standardisiertes Verfahren genutzt, das in Kapitel 5.4.1 definiert ist.

Start	Ziel	Fahrzeit Pkw	Fahrzeit ÖPNV	Reisezeitverhältnis
Bakum	Lohne	00:19	00:32	2,05
Bakum	Vechta	00:18	00:26	1,44
Damme	Lohne	00:30	00:36	1,20
Damme	Osnabrück	00:47	01:01	1,30
Damme	Vechta	00:40	00:58	1,45
Dinklage	Lohne	00:21	00:27	1,29
Dinklage	Vechta	00:24	00:29	1,21
Goldenstedt	Lohne	00:35	01:00	1,71
Goldenstedt	Vechta	00:24	00:28	1,17
Holdorf	Bremen	01:19	01:46	1,34
Holdorf	Lohne	00:26	00:25	0,96
Holdorf	Vechta	00:32	00:32	1,00
Lohne	Bramsche	00:40	00:56	1,40
Lohne	Bremen	01:19	01:34	1,19
Lohne	Cloppenburg	00:39	01:33	2,38
Lohne	Diepholz	00:23	00:34	1,48
Lohne	Osnabrück	00:52	01:16	1,46
Lohne	Wildeshausen	00:43	00:47	1,09
Lohne	Vechta	00:21	00:24	1,14
Neuenkirchen	Damme	00:12	00:22	1,83
Neuenkirchen	Lohne	00:26	00:34	1,31
Neuenkirchen	Vechta	00:30	00:44	1,47
Steinfeld	Damme	00:17	00:22	1,29
Steinfeld	Lohne	00:20	00:24	1,20
Steinfeld	Vechta	00:31	00:45	1,45
Vechta	Bramsche	00:47	01:05	1,38
Vechta	Bremen	01:09	01:27	1,26
Vechta	Cloppenburg	00:38	00:57	1,50
Vechta	Diepholz	00:27	00:41	1,52
Vechta	Osnabrück	00:58	01:25	1,47
Vechta	Wildeshausen	00:34	00:40	1,18
Visbek	Lohne	00:31	00:55	1,77
Visbek	Vechta	00:23	00:37	1,61

Tabelle 27: Analyse der Verbindungsqualität gemäß den in Kapitel 5.4.1 definierten Parameter.

Das angestrebte Reisezeitverhältnis von unter 1,5 wird auf dem Großteil der Relationen eingehalten. Es besteht nur auf den Relationen Lohne – Cloppenburg und Bakum – Lohne ein Reisezeitverhältnis von über 2,0. Dabei ist insbesondere die lange Reisezeit zwischen Lohne

und Cloppenburg auf die stets lange Umsteigezeit in Vechta zurückzuführen. Hier könnte ein verdichtetes Angebot zwischen Lohne und Vechta (Hauptnetz Stadtverkehr) Abhilfe schaffen.

Anlage 4 zeigt die Analyse der Verbindungsqualität im Detail.

6.5 Platzangebot

Zahlen zur Auslastung der Fahrzeuge sind für einen Teil des ÖSPV im Landkreis verfügbar, da nicht durchgehend Fahrgastzählsysteme im Einsatz sind und bei eigenwirtschaftlich betriebenen Verkehren kein Anspruch auf Weitergabe von Auslastungszahlen an den Aufgabenträger besteht.

Auf den Linien des Moobil+-Rufbus (Netzebene 2a sowie Teile der Netzebene 1b) kommen ausschließlich Fahrzeuge ohne Stehplätze zum Einsatz. Damit entsprechen dort Besetzungsgrade bis zu 100 % dem Anforderungsprofil. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die durchschnittliche Besetzung bzw. den Besetzungsgrad je Linie an.

Linie	Durchschnittliche Besetzung	Fahrzeugkapazität (regul. Fz-Einsatz)	Durchschnittlicher Besetzungsgrad
S60	8,36	23	36,3 %
625	2,60	8	32,5 %
630	3,89	22	17,7 %
633	2,20	8	27,5 %
635	2,74	8	34,3 %
638	3,39	8	42,4 %
642	3,33	8	41,6 %
655	6,50	8	81,3 %
660	4,18	28	14,9 %
665	2,60	8	32,5 %
667	0,32	8	4,0 %
668	0,78	8	9,8 %
669	0,42	28 / 8	1,5 / 5,3 %
697	3,04	22	13,8 %
698	2,03	22	9,2 %

Tabelle 28: Besetzung, Fahrzeugkapazität und Besetzungsgrade von Moobil+-Rufbuslinien (Netzebenen 1b und 2a).

Es ist festzuhalten, dass die Vorgaben des Anforderungsprofils damit auf den Moobil+-Linien weitgehend eingehalten werden, zugleich aber möglicherweise Mängel bei der Erfüllbarkeit von Fahrtanfragen bestehen (vgl. Kapitel 6.1).

Auf der Linie OM1 werden Fahrzeuge mit einer Kapazität von 88 Fahrgästen eingesetzt. Der angestrebte Besetzungsgrad überschreitet dabei in der Regel nicht 65 % (57 Personen) und liegt abseits der Hauptverkehrszeit unter 50 % (44 Personen), womit den gesetzten Anforderungen zum Platzangebot durchgehend entsprochen wird.

Für die Linie OM2 werden Fahrgastzahlen automatisch erhoben, aufgrund der Betriebsaufnahme im Dezember 2025 liegen diese jedoch zum Redaktionsschluss noch nicht vor. Auch

hier ist aufgrund des Einsatzes von Standard-Solobussen sowie mit Ausnahme einer Schulverkehrsfahrt nicht mit einer Auslastung von über 65 % zu rechnen. Die Linie S65 hat ihren Betrieb im Februar 2026 aufgenommen. Die Besetzung und der notwendige Fahrzeugeinsatz werden hier anfangs operativ beobachtet und gesteuert.

Das Bündel Südkreis ist zwar bereits im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags in Betrieb; aufgrund der damaligen Notvergabe sind jedoch keine Fahrgastzählssysteme im Einsatz.

Allgemein ist davon auszugehen, dass auch bei jenen Linien ohne Fahrgastzählssystem die Vorgaben zum Platzangebot weitgehend eingehalten werden. Auf den Linien der Netzebene 4 treten im Schülerverkehr die Auslastungsspitzen in der Regel morgens auf, wobei die zulässige kurzfristige Erhöhung des Besetzungsgrades auf bis zu 90 % vereinzelt auftritt. Besondere auffällige regelmäßige Auslastungsüberschreitungen sind auch durch direkte Anfragen und Hinweise an die Kreisverwaltung nicht bekannt.

6.6 Linienverknüpfung und Anschlusssicherung

Die in Kapitel 5.6 dargestellten Umsteigebeziehungen werden fahrplanmäßig derzeit wie folgt ermöglicht:

- Bakum – Bremen in Vechta
 - Der Anschluss Richtung Bakum wird stündlich ermöglicht, in Richtung Bremen zweistündlich.
- Bakum – Lohne in Vechta
 - Der Anschluss Richtung Bakum wird stündlich ermöglicht, in Richtung Lohne zweistündlich. Die Umsteigezeit ist durchgehend knapp bemessen (Richtung Bakum 3 Minuten; Richtung Lohne 4 Minuten), in Anbetracht der kurzen Umsteigewege aber grundsätzlich akzeptabel.
- Damme – Bremen in Holdorf
 - Der Anschluss wird stündlich ermöglicht. Die durchgehend 17 Minuten Umsteigezeit tragen deutlich zur Fahrzeitverlängerung bei; dies ist in Abwägung mit der dadurch ermöglichten Ortserschließung von Holdorf zu betrachten.
- Damme – Osnabrück in Neuenkirchen
 - Der Anschluss wird zweistündlich ermöglicht. Die Umsteigezeit zwischen den Linien RB58 und 635 ist durchgehend knapp bemessen (Richtung Damme 3 Minuten; Richtung Osnabrück 1 Minute), mit der Linie 625 besteht ab Damme ein alternativer Zubringer mit längeren Fahrt- und Umstiegszeiten; darüber hinaus besteht die Direktverbindung Damme – Osnabrück mit der Linie X585.
- Dinklage – Bremen in Lohne/Vechta
 - Der Anschluss wird stündlich in Lohne ermöglicht. Die Umsteigezeit ist mit 4 Minuten durchgehend knapp bemessen, in Anbetracht der kurzen Umsteigewege aber grundsätzlich akzeptabel.
- Dinklage – Osnabrück in Lohne
 - Der Anschluss wird stündlich ermöglicht. Die langen Umsteigezeiten (19 Minuten Richtung Osnabrück; 20 Minuten Richtung Damme) tragen deutlich zur Fahrzeitverlängerung bei, dies ist in Abwägung mit den dadurch ermöglichten kurzen Anschlüssen nach Bremen und Vechta jedoch akzeptabel.

- Endel – Vechta in Visbek
 - Der Anschluss wird zweistündlich ermöglicht, die Umsteigezeiten liegen mit 5 Minuten im Optimum.
- Goldenstedt Ort – Vechta in Goldenstedt Bahnhof
 - Der Anschluss wird montags bis freitags lediglich zweimal (Richtung Goldenstedt) bzw. viermal (Richtung Vechta) ermöglicht. Zusammen mit den Direktfahrten der Linie 642 ab Goldenstedt ergeben sich montags bis freitags Richtung Goldenstedt 10 Verbindungen, Richtung Vechta 11 Verbindungen; jeweils in unregelmäßigen Abständen. Auch die Umsteigezeiten sind unregelmäßig
- Lohne – Cloppenburg in Vechta
 - Der Umstieg in Vechta wird derzeit nur mit einer Umsteigezeit von über 30 Minuten in Vechta ermöglicht, so dass bisweilen die Fahrt mit den SPNV-Linien RB58 und RE18 mit Umstieg im Bramsche um wenige Minuten schneller ist. Eine verbesserte Situation würde sich hier bei einer Taktverdichtung im Stadtverkehr Lohne-Vechta ergeben.
- Lohne – Quakenbrück in Dinklage
 - Der Anschluss wird zweistündlich ermöglicht, die Umsteigezeiten sind mit 0-3 Minuten knapp bemessen, dies ist unter Anwendung der fahrgastbezogenen Anschlussicherung innerhalb des Moobil+-Systems jedoch akzeptabel.
- Vechta – Quakenbrück in Dinklage
 - In Richtung Quakenbrück wird der Anschluss zweistündlich mit einer Umsteigezeit von 3 Minuten ermöglicht; er liegt damit im Optimalbereich. In Gegenrichtung bestehen zweistündlich Fahrtmöglichkeiten mit einem zusätzlichen Umstieg in Lohne, auch hier liegen die Umsteigezeiten mit 3-4 Minuten in einem akzeptablen Bereich.
- Visbek – Bremen in Rechterfeld/Vechta
 - In Richtung Bremen wird der Anschluss zweistündlich mit einer Umsteigezeit von 7 Minuten in Rechterfeld ermöglicht; zudem bestehen stündlich Umsteigemöglichkeiten in Vechta mit einer insgesamt rund 30 Minuten längeren Reisezeit. In Richtung Visbek beträgt die Umsteigezeit jedoch sowohl in Rechterfeld als auch in Vechta über 30 Minuten; mit entsprechend längeren Reisezeiten. Hier besteht Optimierungsbedarf.
- Visbek – Cloppenburg in Langförden/Vechta
 - Es bestehen zweistündlich Verbindungen, wobei Richtung Visbek der Übergang zwischen den Linien OM1 und 697 abwechselnd in Vechta mit langer Fahr- und kurzer Umsteigezeit (4 Minuten) sowie in Langförden mit kurzer Fahr- und langer Umsteigezeit (>30 Minuten). Richtung Cloppenburg wird zweistündlich eine deutlich schnellere Verbindung mit einer Umsteigezeit in Langförden von lediglich 8 Minuten ermöglicht, dafür bestehen keine kurzen Umsteigemöglichkeiten über Vechta. Insgesamt wird die Relation in einem akzeptablen Ausmaß bedient.
- Visbek – Lohne in Vechta
 - Richtung Lohne bestehen stündlich Umstiege von 8-9 Minuten in Vechta. In Richtung Visbek beträgt die Umsteigezeit jedoch über 30 Minuten. Eine verbesserte Situation würde sich hier bei einer Taktverdichtung im Stadtverkehr Lohne-Vechta ergeben.
- Dinklage – Stadtverkehr Lohne
 - Zur derzeitigen Stadtverkehrslinie 665 bestehen am Bahnhof Lohne aus bzw. nach Dinklage stündlich Anschlüsse in die östlichen Stadtteile Lohnes mit 23-24 Minuten Übergangszeit. Damit besteht Optimierungspotenzial.

- Bakum – Stadtverkehr Vechta
 - Richtung Bakum bestehen in Vechta ZOB stündlich Anschlüsse von den Stadtverkehrslinien 602 und 604 aus dem Süden Vechtas; die Umsteigezeit beträgt 14-15 Minuten. In Gegenrichtung besteht der Anschluss zweistündlich mit einer Umsteigezeit von 12-16 Minuten. Mit einem weiteren Umstieg an der Haltestelle Burgstr./Altes Finanzamt können auch weitere Teile Vechtas aus Bakum erreicht werden.
- Visbek – Stadtverkehr Vechta
 - Richtung Visbek bestehen stündlich an der Haltestelle Burgstr./Altes Finanzamt Umstiege in Stadtteile im Norden und Westen Vechtas; aus den Süden Vechtas bestehen keine optimalen Anschlüsse. In Gegenrichtung werden die Anschlüsse jeweils knapp verpasst. Damit besteht Verbesserungspotenzial.
- Goldenstedt – Stadtverkehr Vechta
 - Aufgrund der Unregelmäßigkeit der Linie 642 ändern sich die Anschlussmöglichkeiten vom und zum Stadtverkehr Vechta bei jeder Fahrt.
- Steinfeld – Stadtverkehr Lohne
 - Es besteht zu den westlichen Stadtteilen Lohnes zweistündlich Anschluss in Lohne Bahnhof mit einer Umsteigezeit von 10-15 Minuten. In die östlichen Stadtteile besteht mit der Linie S60 eine Direktverbindung.
- Bremen/Osnabrück (SPNV) – Stadtverkehr Vechta
 - Es bestehen stündlich Anschlüsse von und zu den Stadtverkehrslinien 602 und 604 in den Süden Vechtas; die Umsteigezeit beträgt 9-17 Minuten. Mit einem weiteren Umstieg an der Haltestelle Burgstr./Altes Finanzamt können auch weitere Teile Vechtas aus Bremen bzw. Osnabrück erreicht werden. In Teile des westlichen Stadtgebiets bestehen zudem Anschlüsse mit der Moobil+-Linie 698.
- Bremen/Osnabrück (SPNV) – Stadtverkehr Lohne
 - Es besteht stündlich Anschluss zur Stadtverkehrslinie 665 in die östliche Stadtteile, die Umsteigezeit beträgt 4-20 Minuten. In Teile des westlichen Stadtgebiets bestehen Anschlüsse mit der Moobil+-Linie 660.

Die Umsteigebeziehungen werden fahrplanmäßig damit in weiten Teilen ermöglicht, vereinzelt treten Wartezeiten von über zehn Minuten auf, die unter Abwägung mit anderen Anschlussbeziehungen und umlauftechnischen bzw. wirtschaftlichen Aspekten als vertretbar eingestuft werden können. Verbesserungspotenzial besteht allgemein bei den Anschlüssen in Vechta, was durch die teils unterschiedlichen Taktlänge der dort anzutreffenden Systeme (SPNV, Moobil+, Stadtbus Vechta, OM1) begründet ist.

Teilweise treten kurze Anschlussverbindungen von 1 bis 4 Minuten auf. Dies begründet sich primär in der Konstruktion der Fahrpläne der Richtungsband- bzw. Sektorbetriebe der Moobil+-Rufbusse (überwiegend in Netzebene 2a), die sehr kurze Wendezeiten aufweisen, da die großzügigen Zeitreserven in den Fahrzeiten enthalten sind und in erster Linie für die Fahrzeiten von und zu Bedarfshaltestellen abseits des Hauptlinienweges genutzt werden. Die tatsächlichen Umsteigezeiten sind somit in der Regel länger, da die Zeitreserven zumeist nicht vollständig ausgenutzt werden. Nach betrieblicher Möglichkeit sollten die Fahrpläne dennoch so gestaltet werden, dass Übergänge zu Anschlussverkehren auch mit Ausreizen der Reservezeiten gewährleistet werden können.

Eine betriebliche Anschlusssicherung zum SPNV ist derzeit auf den Linien OM1 am Bahnhof Cloppenburg und OM2 am Bahnhof Diepholz gewährleistet. Im Moobil+-System (Teile der Netzebenen 1b, 1c und 2b sowie Netzebene 2a) sind die technischen Voraussetzungen zur

Anschlussicherung gegeben. Hier erfolgt die Anschlussicherung sachgerecht fahrgastbezogen; also immer dann, wenn ein Fahrgast eine Umsteigeverbindung in der Moobil+-Plattform bucht.

Auf Verkehren der Netzebene 4 bestehen weitere Anschlussicherungen zur Sicherstellung von Umstiegen im Schulverkehr. Die Vorgaben im Anforderungsprofil werden damit weitgehend eingehalten.

Auf generelle Umsteigemöglichkeiten wird in den Moobil+-Fahrplänen hingewiesen, konkrete Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Anschlüssen sind jedoch nicht dargestellt. Die bestehenden Anschlussicherungen der Linien OM1 und OM2 sowie im Schulverkehr werden nicht nach außen kommuniziert. Hier besteht Handlungsbedarf nach Maßgabe des Kapitels 5.6.

Umstiege außerhalb des Landkreises werden derzeit wie folgt ermöglicht:

- Vechta/Lohne – Oldenburg in Cloppenburg Bahnhof
 - Es bestehen stündliche Anschlüsse mit einer Umsteigezeit von 5-10 Minuten.
- Vechta/Lohne – Hannover in Osnabrück Hbf und/oder Bremen Hbf
 - Es bestehen zweistündlich Anschlüsse in Osnabrück mit einer Umsteigezeit von 20 bis 29 Minuten.
- Vechta/Lohne – Münster/Rhein-Ruhr in Osnabrück Hbf
 - Es bestehen stündlich Anschlüsse in Osnabrück zur Regionalverkehrslinie RE 2 mit einer Umsteigezeit von 14-15 Minuten. Der Anschluss zum Fernverkehr ist mit derzeit 3 Minuten äußerst knapp bemessen. Hier wäre für den Landkreis eine Veränderung der Taktlage im Fernverkehr oder verstärkte Fernverkehrshalte am Bahnhof Diepholz mit Anschluss zur Linie OM2 wünschenswert.
- Vechta/Lohne – Hamburg in Bremen Hbf.
 - Die derzeitigen Umsteigezeiten sind mit 30-40 Minuten sehr lang.

Die äußerst hohe Unpünktlichkeit des SPNV erschwert die fahrplanmäßige Verknüpfung zum ÖSPV und ist bei der Angebotsplanung entsprechend zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 6.8).

6.7 Intermodalität

Die Mitnahme von Fahrrädern ist sowohl im SPNV (Netzebene 1a), also auch im ÖSPV auf Verkehren der Netzebenen 1b, 1c, 2 und 4 möglich. Für die Fahrradmitnahme ist der Erwerb eines Zusatztickets erforderlich. Auf fast allen Linien (ausgenommen Linie 625) lassen die Mehrzweckbereiche nur die Mitnahme eines Fahrrads oder Rollstuhls und Kinderwagens zu, letzteren ist dabei Priorität einzuräumen. Dies entspricht grundsätzlich dem Anforderungsprofil gemäß Kapitel 5.7.1, schränkt die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme jedoch in der Praxis und insbesondere für den Freizeitverkehr erheblich ein. Insbesondere auf Verkehren der Netzebene 1 sowie auf touristisch relevanten Relationen besteht somit Handlungsbedarf.

Fahrradträger/Fahrradanhänger werden im Bestand auf der Linie 625 eingesetzt. Die Linie verbindet die SPNV-Haltepunkte Steinfeld und Neuenkirchen mit Damme und dem Olgahafen am Dümmer See und besitzt damit erhöhtes touristisches Potenzial.

Eine aktuelle Übersicht über bestehende intermodale Einrichtungen (B+R, P+R, E-Auto-Ladesäulen, behindertengerechte Parkplätzen) besteht derzeit nicht; hier besteht Handlungsbedarf (siehe Maßnahme M.H2). Zur Auslastung von Bike & Ride- und Park & Ride-Anlagen liegen ebenfalls keine aktuellen Informationen vor.

Insgesamt ist festzuhalten, dass im Landkreis an zentralen Punkten bereits P+R- und B+R-Anlagen bestehen, die eine Kombination von Fahrrad- und Pkw-Nutzung mit dem ÖPNV ermöglichen. Besonders an Bahnhöfen ist diese Ausstattung teilweise überdurchschnittlich ausgeprägt. Chancen bestehen darin, diese Infrastruktur durch digitale Informationen besser sichtbar zu machen und die Auslastung zu steuern.

6.8 Pünktlichkeit & Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit des SPNV im Landkreis ist stark mangelhaft. Lediglich 68,7 % aller Züge der Linie RB58 waren im Jahr 2024 pünktlich; wobei nur Verspätungen ab 6 Minuten in die Statistik einfließen. Die Linie liegt damit an letzter Stelle aller SPNV-Linien in Niedersachsen. 2,5 % aller Fahrten der Linie fielen im Jahr 2024 kurzfristig aus, dies ist im Landesvergleich ein mittlerer Wert, liegt aber dennoch deutlich über dem Zielwert der LNVG von 0,7 %⁵¹. Hauptverantwortlich für die niedrige Zuverlässigkeit der Bahn ist die allgemein veraltete Infrastruktur sowie der Mangel an Ausweichstellen auf der eingleisigen Strecke. Besserung ist diesbezüglich erst ab Mitte der 2030er Jahre zu erwarten. Bis dahin sollen Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität realisiert werden,⁵² so dass erwartbar ist, dass ab diesem Zeitpunkt die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Angebots steigen. Zugleich ist auch denkbar, dass mit dem Ausbau in Verbindung stehende Baumaßnahmen die Pünktlichkeit mittelfristig weiter reduzieren. Die Unpünktlichkeit der Bahnstrecke ist bei der Angebotsplanung im ÖSPV entsprechend zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich Maßnahmen zur Anschlusssicherung.

Nach den vorliegenden Zahlen wird auf den Moobil+-Linien sowie der Linie OM1 im ersten Halbjahr 2025 eine Pünktlichkeitsquote von 84,1 %⁵³ erreicht; bezogen auf die Endhaltestellen. Dies entspricht grundsätzlich nicht dem Anforderungsprofil (angestrebte Pünktlichkeit von 95 %). Hierbei ist jedoch festzuhalten, dass das derzeitige System der Datenerfassung von der manuellen Eingabe eines Fahrtabschlusses durch das Fahrpersonal abhängig ist; welche sich in der Praxis verzögern kann (bspw. durch die erforderliche Beaufsichtigung des Fahrgastwechsels). Da dem Aufgabenträger kaum Beschwerden hinsichtlich der Pünktlichkeit von Seiten der Fahrgäste oder der Verkehrsunternehmen vorlegen, ist zu schließen, dass die Pünktlichkeitsquote de Facto deutlich höher liegt. Es sollten somit zunächst Maßnahmen zur Verbesserung der Datenqualität getroffen werden (siehe Maßnahmen M.Q3).

Die Durchführungsquote lag im ersten Halbjahr 2025 nach den vorliegenden Daten bei 99,9 % und damit deutlich über dem Zielwert von 99 %. Es bestehen jedoch auch hinsichtlich dieser Daten Unsicherheiten.

6.9 Fahrzeuge

Die allgemeinen Fahrzeuganforderungen gemäß Kapitel 5.9.1 werden bei den gemeinwirtschaftlichen Verkehren im Landkreis durchgehend eingehalten.

Auf der Netzebene 1b und 1c kommen derzeit nur auf den Linien OM1, OM2 und X585 Fahrzeuge der Kategorien Gelenk-, Solo- oder Midibus zum Einsatz. Auf den Linien S60, S65, 625, 642, 655 und 697 kommen Klein- und Minibusse zum Einsatz, die weitgehend den Standards

⁵¹ Vgl. LVNG Qualitätsmonitor (2025): <https://www.lnvg.de/spnv/qualitaet-und-marketing/qualitaetsmonitor/2024/13/>; aufgerufen am 21.08.2025.

⁵² Vgl. SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ der LNVG; Liniensteckbrief RB58.

⁵³ Gem. Anforderungsprofil werden Verspätungen bis inkl. 5 Minuten nicht gewertet.

der Netzebenen 2a und 2b entsprechen. Dies entspricht weitgehend der Fahrgastnachfrage und damit dem Anforderungsprofil. Die Angemessenheit des Fahrzeugeinsatzes muss jedoch insbesondere hier laufend evaluiert werden. Insbesondere wenn Linienwege durch die Aufgabe von alternierenden Bedienungen vereinheitlicht (vgl. Kapitel 5.2) und damit auf verbleibenden Linien der Netzebene 1b und 1c Linien ein höheres Fahrgastaufkommen zu erwarten ist, sollte eine Umstellung auf Solo- oder Midibusse geprüft werden.

Die eingesetzten Klein- und Minibusse auf den Netzebenen 2b und 2c sowie jene Klein- und Minibusse im Einsatz auf Netzebenen 1b und 1c entsprechen weitgehend dem Anforderungsprofil. Lediglich die Vorgaben zur Fahrgastinformation (Ansagen) sind in den derzeitigen Verkehrsverträgen noch nicht enthalten. Der Stadtbus Vechta (Linien 601-604) wird derzeit noch eigenwirtschaftlich betrieben, hier kommen Klein- und Minibusse (Niederflurfahrzeuge) zum Einsatz, es liegen keine Informationen zur Fahrzeugausstattung vor. Die Linie 212 wird mit Solobussen betrieben, hier werden die Anforderungen weitestgehend erfüllt.

Noch sind nicht alle Anforderungen an die Barrierefreiheit in den Verkehrsverträgen verankert, dies betrifft die visuell kontrastreiche Gestaltung der Türen; akustisches Signal bei Öffnungs- und Schließvorgängen.

Die spezifischen Anforderungen an Fahrzeuge der Netzebene 3 (Flächenbedarfsnetz) werden weitgehend erfüllt, derzeit ermöglichen allerdings nur 6 % (Anforderungsprofil: 10 %) aller im System registrierten Fahrzeuge die Rollstuhlmitnahme (faltbare Rollstühle können in allen Fahrzeugen transportiert werden). Die Fahrzeuge zeigen beim Einsatz als Moobil+-Taxi ein Schild mit entsprechendem Logo; noch gibt es keine gänzlich im Moobil+-Design gehaltenen Fahrzeuge.

Hinsichtlich der eigenwirtschaftlichen Verkehre auf der Netzebene 4 liegen allgemein keine Informationen zum Fahrzeugeinsatz vor, allgemein verfügen die Mehrzahl der Fahrzeuge über ein gutes Erscheinungsbild sowie über Klimaanlage; auch hinsichtlich des Sicherheitsstandards können die eigenwirtschaftlichen Verkehre nicht beanstandet werden. Die Mehrzahl der Fahrzeuge sind Niederflurfahrzeuge und verfügen über einen ausreichend bemessenen Mehrzweckbereich. Fahrzielanzeigen sind weitgehend vorhanden, die Ansage der Folgehaltestelle erfolgt nur vereinzelt, ebenso werden nur vereinzelt Echtzeitdaten geliefert und weitere Fahrgastinformationen (elektronisch oder analog) angeboten.

6.10 Haltestellen

Alle Haltestellen verfügen über einen Haltestellenmast und eine Beschilderung; das Grundausstattungs-element Aushangkasten ist beim Großteil der Haltestellen vorhanden. Hinsichtlich der Erfüllung der Anforderungen an Haltestellenmast, Haltestellenschilder und Aushangkasten gemäß Kapitel 5.10.2 besteht keine umfassende Datenbasis; die Vorgaben werden noch nicht durchgehend eingehalten. Auf Haltestellen mit Bedienung durch Linien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise (bspw. Linien der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück – VOS) werden teilweise auch die dortigen Gestaltungsstandards parallel zur Ausstattung der Verkehrsgemeinschaft Vechta (VGV) angewendet. Eine Vereinheitlichung ist hier anzustreben, wobei festzuhalten ist, dass die Ausstattungselemente in Verantwortung der auswärtigen Unternehmen-gemeinschaften teilweise in besserem Zustand sind als die übrige Beschilderung und Aushangkästen der betroffenen Haltestellen. Im Großteil des Landkreises ist hinsichtlich der Grundausstattung der Haltestellen erst mittelfristig, ab dem Übergang der Linienbündel

Nord und Mitte zu gemeinwirtschaftlichen Verkehren ab 2031, eine Verbesserung der Situation zu erwarten, da erst hiermit für den Landkreis Handhabe über die Gestaltung besteht.

Die deutliche Mehrheit der Haltestellen erfüllt derzeit nicht die Kriterien der Barrierefreiheit; dies betrifft auch Haltestellen, die keine Ausnahmetatbestände gemäß Kapitel 5.10.4 erfüllen. Auch hinsichtlich der Zusatzausstattung von Haltestellen gemäß Kapitel 5.10.6 ist festzuhalten, dass diese häufig noch nicht den Empfehlungen entspricht. Vorgaben zur Haltestellenbezeichnung gemäß Kapitel 5.10.7 werden überwiegend eingehalten. Es ist anzumerken, dass in den vergangenen Jahren zahlreiche Haltestellen modernisiert sowie teilweise mit Wartehallen und taktilen Leitelementen ausgestattet wurden. Dies erfolgte zumeist im Zusammenspiel mit anderen Baumaßnahmen im Straßenraum. Diese positiven Beispiele zeigen, dass die Modernisierung grundsätzlich gelingt und durch gezielte Fördermittel weiter verstärkt werden kann. Dennoch ist der Gesamtzustand der Haltestellen unbefriedigend und entspricht nicht den Ansprüchen des Landkreises, insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit (siehe Maßnahmen M.H1).

Haltestellenmanagement und Aktualisierungen des Haltestellenkatasters gemäß Kapitel 5.10.8 erfolgen zurzeit in nicht ausreichendem Maße, es bestehen derzeit außerdem keine Vereinbarungen mit Straßenbulasträgern zur Regelung der Aufgabenverteilung. Damit ist festzuhalten, dass Handlungsbedarf in Bezug auf ein übergreifendes und alle Ausstattungselemente umfassendes Haltestellenmanagement mit verbindlichen Regelungen zu Zuständigkeiten, Wartung und Ausbau besteht (siehe Maßnahme M.H2).

6.11 Fahrgastinformation

Analoge Fahrgastinformation

Die Gestaltungsvorgaben an die Aushangfahrpläne werden derzeit an den Haltestellen der Moobil+-Linien sowie auf den Linien OM1 und OM2 erfüllt. Bei den weiteren bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verkehren sind die gesetzten Vorgaben in die jeweiligen Leistungsbeschreibungen noch nicht durchgehend enthalten, folglich besteht keine einheitliche Gestaltung der analogen Fahrgastinformation an Haltestellen. Bei eigenwirtschaftlich betriebenen Linien hat der Landkreis diesbezüglich keine Handhabe. Insgesamt ist die Aktualität der Aushangfahrpläne nicht immer zufriedenstellend.

Über den Fahrplanaushang hinausgehenden analogen Fahrgastinformationen (Liniennetzpläne, Übersichtspläne zum Auffinden der richtigen Abfahrtsposition, Aushangvitriolen mit weiteren Informationen, Kennzeichnung der Abfahrtsposition) bestehen nur punktuell. Auch diesbezüglich besteht keine umfassende Datenbasis. Insbesondere bestehen derzeit keine umfassenden Netzübersichten, aus denen die gemeinwirtschaftlichen und eigenwirtschaftlichen ÖPNV-Angebote in ihrer Gesamtheit erkennbar sind.

Analoge Fahrgastinformation abseits der Haltestellen bestehen mit der Mobilitätszentrale, den Mobilitätspunkten in den Rathäusern aller Städte und Gemeinden sowie den Infopunkten. Jedoch ist die Bewerbung der persönlichen Informations- und Beratungsangebote an den Mobilitätspunkten zu verbessern. Zudem bestehen keine etablierten Formate zum Zwecke der Kontaktpflege und des Informationsaustausch mit den lokalen Akteuren der Fahrgastinformation. Es bestehen auch mehrsprachige Informationsmaterialien sowie Liniennetzpläne des Moobil+-Netzes sowie des Stadtbus Vechta als Topogram, topographische Liniennetzpläne bestehen nicht. Hinsichtlich der analogen Fahrgastinformation abseits der Haltestellen wird das Anforderungsprofil somit bereits im Bestand weitestgehend erfüllt.

Digitale Fahrgastinformation

Hinsichtlich der digitalen Fahrgastinformation bestehen Bildschirme in Fahrzeugen derzeit nur auf den Linien OM1 und OM2. Die Ansage der Folgehaltestelle erfolgt auf ebendiesen Linien, dem Stadtbus Vechta sowie einem Teil der Linien der Netzebene 4. Auf den Moobil+-Rufbuslinien erfolgt derzeit noch keine Ansage der Folgehaltestelle, dies wird jedoch technisch durch die Konzeption im Linienband- bzw. Sektorenbetrieb mit Bedarfshaltestellen erschwert.

Anzeigen zur digitalen Fahrgastinformation bestehen für den ÖSPV im Landkreis derzeit nicht.

Die Moobil+-Plattform ist als zentrales Auskunft-, Buchungs- und Dispositionssystem im Landkreis etabliert. Die Anwendung ist im Browser (eingebettet in die Moobil+-Website) sowie als Android- und iOS-App möglich. Positiv hervorzuheben ist, dass in der Moobil+-Plattform Fahrplanauskünfte zu sämtlichen Nahverkehrsangeboten im Landkreis, inklusive dem SPNV, Linienbedarfsverkehren der Netzebene 3 (Linienbedarfsverkehre) und Verkehren in Regie benachbarter Aufgabenträger beauskunftet werden. Für Bedarfsverkehre (Moobil+-Rufbus und Moobil+-Taxi) kann die Buchung direkt in der App erfolgen, dafür ist ein Nutzungskonto mit Angabe der Telefonnummer erforderlich. Für die Buchung von Linienbedarfsverkehren der Netzebene 3 (Moobil+-Taxi) ist zudem ein SEPA-Lastschriftmandat oder ausreichend gedecktes Guthabenkonto erforderlich; dies stellt für Seltennutzer eine Nutzungshürde dar. Bei Buchung einer Fahrt wird dem Fahrgast ein Sitzplatz garantiert; dies stellt insbesondere bei den Moobil+-Rufbussen einen klaren Komfortfaktor dar. Echtzeitinformationen werden in der Plattform derzeit nicht dargestellt. Angaben zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge werden für Moobil+-Rufbusse und Moobil+-Taxis indirekt durch die Buchungsmöglichkeit dargestellt, für andere Verkehrsmittel im ÖSPV und SPNV erfolgt dies nicht. Es besteht derzeit keine Nutzungsmöglichkeit in anderen Sprachen. Der Betrieb des Systems geht derzeit mit erheblichem manuellem Aufwand einher, der durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Mobilitätszentrale getragen wird. Teilweise kommt es zu fehlerhaften Angaben bei Fahrplandaten. Die Nutzungsoberfläche ist nicht immer intuitiv gestaltet, teilweise ist die Benutzung etwas schwerfällig. Die Plattform funktioniert jedoch weitestgehend stabil und bietet eine gute Grundlage, auf der künftige digitale Anwendungen aufgebaut werden können.

Die Moobil+-Website ist ansprechend und weitestgehend intuitiv gestaltet. Linienfahrpläne, Haltestellenstandorte, Netzpläne, Tarif- und Vertriebsinformationen, tagesaktuelle Verkehrs- und Störungsmeldungen sowie Informationen zur Mobilitätszentrale werden für die Verkehre unter der Moobil+-Dachmarke zur Verfügung gestellt. Fahrpläne anderer Anbieter (bspw. des SPNV, der Verkehrsgemeinschaft Vechta, landkreisübergreifende Linien unter der Regie benachbarter Aufgabenträger) sind jedoch nicht enthalten. Die Website wird grundsätzlich mehrsprachig angeboten, Informationen in anderen Sprachen unterliegen jedoch Einschränkungen.

Datenaustausch zum Zwecke der Fahrgastinformation

Der Übermittlung von Soll-Fahrplänen an den Aufgabenträger sowie an den VBN erfolgt flächendeckend; die Übermittlung von Fahrplanänderungen an den Aufgabenträger weitestgehend.

Die Fahrzeuge der im Landkreis Vechta tätigen Verkehrsunternehmen verfügen mehrheitlich über echtzeitfähige Bordrechner. Die tatsächliche Lieferung von Echtzeitdaten an die Datendrehzscheibe des VBN erfolgt nur in Teilen, da mitunter nicht die erforderlichen Schnittstellen und Hintergrundsysteme nicht vorhanden sind. Dies betrifft in erster Linie die Netzebene 4,

für die keine Verpflichtung zur Übermittlung von Echtzeitdaten besteht. Auf den Linien OM1 und OM2 werden Echtzeitdaten übermittelt.

Auch die Moobil+-Rufbusse sind mit echtzeitfähigen Bordrechnern ausgestattet, hier wird die Übermittlung von Echtzeitdaten durch die bedarfsabhängigen Linienwege erschwert und derzeit mit dem durch den Aufgabenträger gestellten Buchungs- und Dispositionssystem nicht ermöglicht. Damit erfolgt die erforderliche Übermittlung von Echtzeitdaten auf Verkehren der Netzebenen 1 und 2 nur in Teilen.

Für Verkehre der Netzebene 3 werden den Fahrgästen derzeit nur anhand der voraussichtlichen Ankunfts- und Abfahrtszeitpunkte Informationen kommuniziert, die lediglich anhand der geplanten Route des Fahrzeuges kalkuliert werden. Es erfolgt damit keine Prognose anhand des tatsächlichen Standorts des Fahrzeuges. Eine Integration in weitere Auskunftssysteme abseits der Moobil+-Plattform besteht derzeit noch nicht.

Soll-Fahrpläne und Echtzeitdaten werden derzeit nur stellenweise aufgrund der freiwilligen Übermittlung durch einzelne Verkehrsunternehmen in Plattformen von Drittanbietern angezeigt. Insbesondere für die Moobil+-Rufbusse auf Netzebenen 1 und 2 erfolgt derzeit keine Darstellung von Soll-Fahrplänen oder Echtzeitdaten bei Drittanbietern.

Barrierefreie Fahrgastinformation

Die barrierefreie Nutzbarkeit der Moobil+-Website und Moobil+-Plattform ist noch nicht vollständig gewährleistet. Ebenso bestehen Mängel bei der Barrierefreiheit analoger Fahrgastinformationen (bspw. in Form von verblichenen oder nicht barrierefrei zugängliche Fahrplanaushängen oder Ausbleiben von Ansagen der Folgehaltestelle). Eine umfassende Datensammlung zum Stand der Barrierefreiheit in der Fahrgastinformation liegt nicht vor.

6.12 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Moobil+ als attraktives Nahverkehrsangebot wird laufend beworben. Die Zuständigkeit hierfür übernehmen die Landkreise Vechta und Cloppenburg gemeinsam und in Kooperation mit einer Marketingagentur. Für den Landkreis Vechta besteht eine fortlaufende Marketingstrategie. Es bestehen zielgruppenspezifische Informations- und Werbematerialien (beispielsweise für Besuchende und Senioren). Das Marketing ist insgesamt kreativ und aufsehenerregend gestaltet und in sich abgestimmt. Gegenwärtig werden zwei Social-Media-Kanäle betrieben. Die Kampagnen werden in Kooperation mit einer Social-Media-Agentur betrieben. Es bestehen weiterhin Gewinnspiele und Rabattaktionen, die gezielt zur Fahrgastgewinnung eingesetzt werden, sowie Probefahrtaktionen, die insbesondere neue Nutzergruppen ansprechen sollen.

Ein noch stärkerer Fokus sollte auch auf gezielte Aktionen zur Ansprache potenzieller Fahrgäste in mobilitätsentscheidungsrelevanten Lebensphasen (Umzug, Arbeitsplatzwechsel, Abitur) gelegt werden. Auch bei der lokalen Bewerbung von bzw. Information zu Linienanpassungen, Fahrplanwechseln oder neuen Produkten sowie der Kooperation mit anderen Akteuren des Nahverkehrs (bspw. NordWestBahn, VOS, VBN) besteht Nachbesserungsbedarf. Außerdem besteht Verbesserungsbedarf bei der Ansprache von Touristen als potenzielle Nutzungsgruppe des ÖPNV sowie zur Nutzung des Potenzials des ÖPNV als Standortfaktor im Tourismus.

Mit Initiativen wie dem Verkehrssicherheitstraining für Schüler sowie der Mobilitätspatenschaften bestehen wertvolle Marketingaktivitäten auf lokaler und persönlicher Ebene. Die Mobilitätspatenschaften bestehen, allerdings bestehen Schwachstellen hinsichtlich der Definition des

Aufgabenprofils sowie der Anreize zur Aufrechterhaltung und Ausweitung der freiwilligen Informationsarbeit. Anreize wie das Verkehrssicherheitstraining, bei denen Verkehrsunternehmen die Nutzung des Nahverkehrs bestimmten Zielgruppen erklären und für sie sicherer gestalten, sollten kreisweit in Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren (bspw. Verkehrswacht) systematisiert und weitere Nutzungsgruppen (bspw. Senioren) erweitert werden.

Marktforschungsaktivitäten bestehen, sind aber kontinuierlicher auszulegen.

6.13 Tarif

Das derzeitige dreigliedrige Tarifsysteem bestehend aus Niedersachsen- bzw. Deutschlandtarif (SPNV), VGV-Tarif inkl. Stadtbus Vechta und Moobil+-Tarif entspricht nicht dem Anforderungsprofil gemäß Kapitel 5.13. Insbesondere die uneinheitliche Tariflage im ÖSPV ist aus Fahrgast-sicht nicht nachvollziehbar. Mit der Einführung des Moobil+-Tarifs im Linienbündel Süd mit Betriebsstart am 1.9.2026 erfolgt ein wesentlicher Schritt zur Vereinheitlichung des Tarifsystems. Zum Betriebsstart der beiden weiteren Linienbündel Nord und Mitte soll ab 2031 im ÖSPV des Landkreises weitgehend der Moobil+-Tarif zur Anwendung kommen (abweichende Einzelfälle nur bei ein-/ausbrechenden Verkehren mit anderen Aufgabenträgern).

Der Moobil+-Tarif entspricht nahezu vollständig dem Anforderungsprofil. Der vorgesehene Zonentarif ist dabei im Moobil+-Tarif umgesetzt, nicht jedoch in den anderen Tarifsystemen. Übergangstarife zwischen den Zonen bestehen derzeit nicht. Das Moobil+-Tarifsysteem ist übersichtlich und nachvollziehbar gestaltet. Im Flächenbedarfsnetz (Netzebene 3) werden Komfortzuschläge erhoben. Kostendeckungsverträge mit Dritten bestehen derzeit nicht.

Zeitkarten für Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch⁵⁴ bestehen derzeit nur im VGV-Tarif, eine Anpassung ist mit der Einführung des Moobil+-Tarifs im Linienbündel Süd ab 2026 erforderlich. Daneben bestehen im Moobil+-Tarif kostenpflichtige Zeitkarten für Schülerinnen und Schüler unabhängig des Beförderungsanspruchs.

Das Jobticket wird derzeit nur von wenigen Arbeitnehmern bezogen. Grund dafür ist nach Auskunft von Unternehmen die zumeist unzureichende Anbindung der Arbeitsplatzstandorte bzgl. Netz und Betriebszeit. Weitere zielgruppenspezifische Tarife bestehen derzeit nicht.

Eine durchgehende Tarifierung zwischen ÖPNV und SPNV ist derzeit nur mit Einzelfahrkarten innerhalb der Anschlussmobilitätszonen des Niedersachsentarifs und damit nur innerhalb einer Gemeinde möglich. Dies reduziert die Attraktivität des ÖSPV für die Nutzung als Zubringer des SPNV aus benachbarten Gemeinden ohne SPNV-Anschluss (Damme, Dinklage, Bakum) erheblich. Damit besteht hier deutlicher Handlungsbedarf.

Hinsichtlich landkreisübergreifender Tarife ist festzuhalten, dass keine einheitliche Handhabe besteht. Während zum Landkreis Cloppenburg im Moobil+-System eine tarifliche Vollintegration besteht, ist insbesondere der Mangel an Übergangstarifen bzw. durchgehenden Tarifen auf Umsteigerelationen zwischen Moobil+ und VOS sowie VBN (im Landkreis Diepholz) eine Schwachstelle. In Einzelfällen (Linien OM2 und S65) erfolgt die freiwillige Anerkennung einzelner VBN-Tarifangebote für Schülerinnen und Schüler bzw. Auszubildende (TIM-Ticket, JobTicket Azubi).

⁵⁴ gemäß Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Vechta

6.14 Vertrieb

In Fahrzeugen des ÖSPV werden im Grundsatz derzeit nur die Fahrkarten des jeweiligen Tarifsystems verkauft. Auf Fahrten der VGV werden zusätzlich die Anslusstickets im Niedersachsentarif vertrieben, mit den in Kapitel 6.13 beschriebenen Nutzbarkeitseinschränkungen. Bei den Linien in das VBN-Gebiet (Linien OM2 und S65) besteht die Möglichkeit zum Erwerb von Fahrausweisen nach dem Moobil+-Tarif sowie des VBN. Auf Linien der VGV ist in der Regel nur Barzahlung möglich, auch im Moobil+-Rufbus kann der Fahrpreis nur in bar entrichtet werden (hier besteht jedoch auch die Vertriebsmöglichkeit über die Buchungsplattform). Auf den Linien OM1 und OM2 wird neben Barzahlung auch Kartenzahlung akzeptiert.

In Fahrzeugen des Flächenbedarfsnetzes (Netzebene 3) besteht keine Vertriebsmöglichkeit, hier soll der Vertrieb ausschließlich über die Buchungsplattform erfolgen.

Die Mobilitätszentrale am Bahnhof Vechta stellt einen kunden- bzw. serviceorientierten Ansprechpartner für alle Nahverkehrsfragen im Landkreis dar. In der Mobilitätszentrale werden Fahrausweise des Moobil+-Tarifs sowie des Niedersachsentarifs (inkl. Niedersachsen-Tickets) verkauft, womit dem Anforderungsprofil entsprochen wird.

An den Fahrausweisautomaten der NordWestBahn werden derzeit nur SPNV-Tickets (inkl. Tickets des Niedersachsentarifs bzw. Niedersachsen-Tickets) vertrieben.

In der Moobil+-Buchungsplattform werden derzeit nur Tickets des Moobil+-Tarifs vertrieben, dies beinhaltet auch kreisübergreifende Fahrten in den Landkreis Cloppenburg sowie den Landkreis Diepholz (sofern der Moobil+-Tarif dort zur Anwendung kommt). Die Bezahlung erfolgt über ein Abrechnungskonto, das per Bankeinzug, Kreditkarte und weiteren Zahlungsdienstleistern aufgeladen werden kann. Dies ist äußerst vorteilhaft für regelmäßig Nutzende, da eine Bestpreisgarantie angeboten wird. Dabei wird jeweils am Monatsende die in Summe günstigste Ticketvariante über alle Fahrten ermittelt und eventuelle Überzahlungen auf das Abrechnungskonto ausgeglichen. Zugleich ist das Abrechnungskonto nachteilig für Einmal- und Gelegenheitsnutzende, da das Abrechnungskonto nur mit runden Beträgen (mindestens fünf Euro) aufgeladen werden kann und somit nicht der exakte Fahrpreis bezahlt werden kann. Dies stellt insbesondere beim Moobil+-Taxi (Netzebene 3) eine Zugangshürde dar, da dort die Fahrpreise höher und das Angebot variabel ist; die Bezahlung bzw. Aufladung des Abrechnungskontos muss somit vor Bestätigung der Durchführung der Fahrt erfolgen.

Papier-Tickets für den Moobil+-Tarif werden auf speziellem Papier mit Sicherheitsmerkmalen gedruckt, das Kopien und Fälschungen weitestgehend verhindert. Online-Tickets der Buchungsplattform werden als QR-Code ausgegeben, außerdem besteht für das Fahrpersonal beim Moobil+-Rufbus die zusätzliche Möglichkeit des Abgleichs der Namen der Fahrgäste mit der Fahrgastliste. Damit ist die Buchungsplattform robust gegen Betrug, Fälschungen und Manipulationen.

Die erforderliche Fahrausweiskontrolle durch das Fahrpersonal findet im Landkreis Vechta nahezu durchgehend statt; einzelne Ausnahmen hiervon bestehen bei besonders hohem Fahrgastaufkommen im Schulverkehr, wo aber fast alle Nutzerinnen und Nutzer über Fahrausweise verfügen. Darüber hinaus wird die Pünktlichkeit derzeit kaum durch den Fahrausweisverkauf bzw. die Fahrausweiskontrolle beeinflusst.

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.

Vertriebswege über Drittkanäle bestehen derzeit weder beim Moobil+-Tarif noch beim VGV-Tarif; hinsichtlich ersteren sind Ausweitungen zu prüfen.

6.15 Störungs- und Beschwerdemanagement

Das Störungsmanagement bei absehbaren Betriebsstörungen erfolgt derzeit durch die Verkehrsunternehmen weitgehend eigenständig; dies betrifft auch die gemeinwirtschaftlich betriebenen Linien. Umfang und Zeitpunkt der Kommunikation variiert je nach Verkehrsunternehmen und Problemlage. Die Kommunikation beschränkt sich dabei häufig auf eine Info auf der Website des Verkehrsunternehmens sowie Aushängen an relevanten Haltestellen. Informationen im FahrPlaner, der Moobil+-App, der Moobil+-Website oder sonstigen Informationskanälen (bspw. Social Media) erfolgt häufig nicht. Hier besteht Verbesserungsbedarf.

Verbesserungsbedarf besteht weiterhin an den Haltestellenaushängen, hier erfolgt die Information teilweise nicht an allen Haltestellen der betroffenen Linien. Auf der Moobil+-Website wird derzeit nur hinsichtlich Störungen bei den Moobil+-Linien informiert, hier wäre eine weitergehende Information (bspw. hinsichtlich Störungen im SPNV oder bei weiteren Linien) zu prüfen. Die Weiterleitung der Ersatzfahrpläne an den VBN erfolgt nicht vollständig.

Bei aufgrund von Streckensperrungen nicht mehr erreichbaren Haltestellen erfolgt die Einrichtung von Ersatzhaltestellen, hier besteht Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Kommunikation der jeweiligen Standorte.

Die Informierung des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen durch die Straßenbau-lastträger/Ordnungsämter hinsichtlich anstehender Straßensperrungen verläuft überwiegend reibungslos und mit zumeist ausreichendem zeitlichem Vorlauf.

Hinsichtlich des Störungsmanagements bei kurzfristigen, nicht planbaren, Betriebsstörungen ist festzuhalten, dass zumeist und insbesondere im Schulverkehr Ersatzbeförderungen eingerichtet werden, hinsichtlich der Kommunikation sowohl per Echtzeitdaten als auch über sonstige Kanäle (inkl. über die Kanäle des Aufgabenträgers) aber Verbesserungsbedarf besteht.

Die beim Aufgabenträger bezüglich der gemeinwirtschaftlich betriebenen Verkehre eingehenden Beschwerden werden durch die zuständigen Verkehrsunternehmen überwiegend frist- und sachgerecht beantwortet. Der Aufgabenträger nimmt Beschwerden und Rückmeldungen durchgehend auf, es erfolgt jedoch kein systematisches Beschwerdemanagement.

6.16 Fahrpersonal

Das im Landkreis Vechta eingesetzte Fahrpersonal erfüllt weitestgehend die Anforderungen gemäß Kapitel 5.17. Unter den Fahrgästen besteht eine hohe Zufriedenheit hinsichtlich des Fahrpersonals.

6.17 Qualitätsmanagement und Vertragscontrolling

Die Aufgaben des Qualitätsmanagements und des Vertragscontrollings werden derzeit nur in Teilen erfüllt. Im Rahmen der Verkehrsverträge (ÖDA) für gemeinwirtschaftliche Linien sind

Ansätze zur Qualitätssicherung integriert. 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.

Eigenwirtschaftliche Verkehre 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. Dies wird mit der Umsetzung der Linienbündelung und Einführung der Gemeinwirtschaftlichkeit in absehbarer Zukunft erreicht.

Bisher werden Abweichungen, Beschwerden und Unregelmäßigkeiten lediglich im Moobil+-System und den Schülerverkehr aufgenommen und bearbeitet, jedoch nicht einheitlich dokumentiert und nachbereitet. 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.

Fahrgastbefragungen zu Nutzungsverhalten und Zufriedenheit finden statt, wenn auch noch nicht im angestrebten Zwei-Jahres-Rhythmus.

Eine standardisierte, regelmäßige Qualitätskontrolle zu Zustand und Ausstattung der Haltestellen bzw. ergänzenden intermodalen Einrichtungen sowie der eingesetzten Fahrzeuge im Landkreis findet derzeit nicht statt. Auch hinsichtlich Pünktlichkeit, Fahrtausfällen und Fahrzeugauslastung besteht keine vollständige Datenbasis; lediglich Fahrgastzahlen zu Moobil+-Linien liegen stets aktualisiert vor. Entsprechend werden auch keine jährlichen Auswertungen an die Verkehrsunternehmen übermittelt.

Insgesamt werden die Anforderungen an Qualitätsmanagement und Vertragscontrolling mit dem Übergang der Linienbündel auf gemeinwirtschaftliche Verkehre während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans zunehmen.

6.18 Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers

Die Aufgabenfelder Planung und Steuerung, Tarif- und Vertriebsmanagement, Finanzplanung und Fördermittelmanagement werden durch den Aufgabenträger derzeit vollständig erfüllt.

Im Aufgabenfeld Vergabe, Vertragsmanagement und Vertragscontrolling werden die für die Durchführung der Verkehrsleistungen erforderlichen Aufgaben vollständig erfüllt, es besteht jedoch Handlungsbedarf hinsichtlich des Haltestellenmanagements und der Fahrgastinformation sowie des Qualitätsmanagements und Vertragscontrollings.

Aufgaben im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Fahrgastinformation werden überwiegend erfüllt, während dies im Bereich Fahrgastinformation – insbesondere bei Störungen und Fahrplanänderungen derzeit nicht der Fall ist. Gleiches gilt im Bereich Qualitätsmanagement und Qualitätskontrolle.

Aufgaben zur Anpassung und Weiterentwicklung des Verkehrsangebot in laufenden Verkehrsverträgen, zur Kommunikation mit der LNVG und mit benachbarten Aufgabenträgern, zur Koordination der Schülerbeförderung, zur Kommunikation mit politischen Gremien sowie zur Steuerung von politischen Fach- und Verantwortungsbereichen werden vollständig erfüllt. Handlungsbedarf besteht im Bereich des Haltestellenkatasters sowie des Betriebsmonitorings.

Zur Koordinierung zwischen Aufgabenträger 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.

Für die Entwicklung des ÖPNV im Sinne des NVP besteht somit erkennbarer Handlungsbedarf im Bereich der personellen Kapazitäten des Aufgabenträgers sowie bei der Definition klarer Koordinations- und Austauschformate mit relevanten Akteuren. Diese Schwachstellen könnten mit dem Aufbau einer ÖPNV-Aufgabenträgerorganisation im Landkreis Vechta mit adäquater Fach- und Handlungskompetenz sowie personeller Kapazität behoben werden.

7 MASSNAHMENPLAN

Der Maßnahmenplan des Nahverkehrsplans enthält mehrere Vorhaben und Prüfaufträge, die die in der Mängel-Chancen-Analyse identifizierten Schwachpunkte beheben sollen und die auf die vollständige Erfüllung des Anforderungsprofils abzielen. Die Umsetzung sämtlicher Maßnahmen steht dabei stets unter dem Vorbehalt einer gesicherten Finanzierung. Letztere hängt auch von externen Faktoren ab; nicht zuletzt von der Haushaltspolitik von Bund und Land sowie der Mitfinanzierung durch Städte und Gemeinden sowie Fördermaßnahmen der Europäischen Union, des Bundes und des Landes. Der Maßnahmenplan ist damit ein ambitioniertes Rahmenprogramm, das jedoch nur als gemeinsamer Kraftakt realisiert werden kann. Darüber hinaus hängt die Realisierung der Maßnahmen von der internen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers ab und ist somit im Zusammenhang mit den übrigen Tätigkeiten des Aufgabenträgers zu sehen (siehe dazu Kapitel 5.18).

Der in nachfolgender Übersicht dargestellte Zeitplan stellt eine ideale zeitliche Abfolge der Maßnahmen, basierend auf den jeweiligen inhaltlichen Zusammenhängen, dar. Er ist unverbindlich und insbesondere von der Finanzierung der einzelnen Maßnahmen sowie der personellen und organisatorischen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers abhängig. Die skizzierten Kostenindikationen sind als grobe Schätzungen zu verstehen, die lediglich der Einordnung und dem Vergleich mit anderen Maßnahmen dienen.

	2026		2027		2028		2029		2030		31	Prio-rität	Kosten-indika-tion
	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2			
M.A1 – Verbesserung Anbindung Damme												+++	€€
M.A2 – Entwicklung Hauptnetz Vechta/Lohne												++	€€-€€€
M.A3 – Ausbau Randzeiten/WE												++	€-€€
M.A4 – touristischer Nahverkehr												++	€
M.A5 – Prüfung Gewerbegebiete												++	€
M.A6 – Potenzial Schulverkehr												++	€
M.A7 – Anschlussicherung												+	€
M.A8 – Ersatzbeförderung												+	€
M.A9 – Anbindung Goldenstedt												+	€€
M.A10 – Verbindungen Nachbarlandkreise												+	€
M.A11 – Prüfung Wohngebiete												+	€
M.H1 – Haltestellenmanagement												++	€-€
M.H2 – Haltestellenkataster												++	€
M.T1 – Tarifvereinheitlichung												+++	€
M.T2 – Durchgangstarifizierung SPNV												++	€
M.T3 – Vertriebskanäle												++	€
M.I1 – Echtzeitdaten												+++	€
M.I2 – DFI-Anzeiger												+++	€
M.I3 – Vereinheitlichung Fahrgastinfo												++	€
M.I5 – Mobilitätsleitsystem												++	€€
M.M1 – Ausbau Marketing												++	€
M.M2 – Zielgruppenmarketing												++	€
M.Q1 – Qualitätsmanagement												++	€

	2026		2027		2028		2029		2030		31	Prio- rität	Kosten- indika- tion
	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H2	H1	H1			
M.Q2 – Störungsmanagement												+	€
M.Q3 – Datenlieferung Fahrbetrieb												++	€-€€
M.Q4 – Feedbacksystem												+	€
M.O1 – Stadtbus Vechta (GW)												+++	€€
M.O2 – Linienbündel Nord/Mitte (GW)												+++	--
M.O3 – Folgevergabe Moobil+												+++	--
M.O4 – Aufgabenträgerorganisation												++	€€
M.O5 – Arbeitstreffen Städte/Gemeinden												++	--

Tabelle 29: Maßnahmenübersicht (unverbindlich)

7.1 Themenfeld A: Angebot

M.A1 – Verbesserung Anbindung Damme

- **Handlungsbedarf:** Anbindung Damme entspricht nicht dem Anforderungsprofil, Anbindung uneinheitlich; teilweise parallele Strukturen
- **Priorität:** sehr hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2031
- **Zu beteiligende Akteure:** Stadt Damme, Verkehrsunternehmen, Lk Osnabrück
- **Voraussichtliche Kosten:** € €
- **Ziele:** bessere Erreichbarkeit Dammes als Grundzentrum mit mittelzentralen Teilfunktionen, klare Netzstruktur, Verbesserung Angebotsqualität abends und am Wochenende, Etablierung des ÖPNV als attraktive Alternative für alle Verkehrszwecke
- **Beschreibung:**
 - Variantenuntersuchung Anbindung Damme
 - Anbindung an SPNV in Holdorf und Neuenkirchen vs. Direktfahrten Steinfeld/Lohne/Vechta (S60) und Osnabrück (X585); auf Hauptlinien möglichst Begradigung und Verzicht auf Bedarfshaltestellen (ggf. Ersatz durch Netzebene 2/3)
 - Berücksichtigung künftiges Bus-Schiene-Grundnetz Land Niedersachsen; Schiene-Bus-Grundnetz Weser Ems (Linie 620)
 - Berücksichtigung Bündelzugehörigkeit/Vergabefristen
 - Berücksichtigung Zuverlässigkeit RB58
 - je Variante: Kostenberechnung Angebotsausweitung auf Niveau Anforderungsprofil (Abend- und Wochenendbedienung)
 - Prüfung Fördermöglichkeit LBB (ggf. touristische Zwecke)
 - Abstimmung mit Kreis- und Stadtpolitik zu Finanzierung und Prioritätensetzung; Abstimmung mit Verkehrsunternehmen; Öffentlichkeitsbeteiligung
- **Umsetzungsschritte:**
 - Variantenausarbeitung
 - Abstimmung Kreis- und Stadtpolitik zu Finanzierung und Prioritätensetzung; Abstimmung mit Verkehrsunternehmen; ggf. Abstimmung mit Lk Osnabrück
 - Umsetzung (evtl. mit Folgevergabe Moobil+-Linienbündel)
- **Zusammenhänge:** M.A5 – Prüfung Anbindung Gewerbegebiete; M.A6 – Potenzialanalyse Effizienzsteigerungen Schulverkehr; M.A11 – Prüfung Anbindung nicht erschlossener Wohngebiete; M.O3 – Folgevergabe Moobil+
- **Risiken/Hemmnisse:** Finanzierbarkeit, Abstimmung mit Lk Osnabrück
- **Indikatoren:** Umsetzung, Fahrgastzahlen, Anschlusspünktlichkeit

M.A2 – Entwicklung Hauptnetz Stadtverkehr Vechta & Lohne

- **Handlungsbedarf:** wesentliche Wohn- und Arbeitsplatzzentren des mittelzentralen Verdichtungsraums Vechta-Lohne sind nicht adäquat verbunden, sehr hohe Pendelzahlen im Verdichtungsraum; großflächige Ausweitungen der Siedlungs- und Gewerbegebiete; teilweise Überlagerungen mit Schulverkehr, Nebenaspekt: Anbindung Lohne – Diepholz entspricht nicht dem Anforderungsprofil
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2031
- **Zu beteiligende Akteure:** Städte Vechta und Lohne, VU, evtl. Arbeitgeber
- **Voraussichtliche Kosten:** € € bis € € €
- **Ziele:** Etablierung eines angemessenen feinerschließenden Verkehrsangebots, verbesserte Verbindungen innerhalb des Verdichtungsraums, klare Netzstruktur, Verbesserung Angebotsqualität abends und am Wochenende, Etablierung des ÖPNV als attraktive Alternative für alle Verkehrszwecke, Nutzung Synergien mit Regional- und Schulverkehr
- **Beschreibung:** Entwicklung gemeinsames Stadtverkehrskonzept (Liniennetz, Takte, Haltestellen), Berücksichtigung Ergebnisse Prüfung Anbindung Gewerbegebiete M.A4, möglichst Verzicht auf Bedarfsverkehre/Bedarfshaltestellen; nach Möglichkeit: Schaffung einer zusätzlichen Alternativverbindung Lohne – Diepholz mit Umstieg im Süden Vechtas, Berücksichtigung Zuverlässigkeit SPNV. Die Umsetzung der Maßnahme erfordert die finanzielle Mitbeteiligung der Städte Vechta und Lohne.
- **Umsetzungsschritte:**
 - Grundsatzabstimmung mit Städten zu Umsetzung und Rahmenbedingungen
 - Analyse Arbeitsplatzstandorte und Gewerbegebiete (vgl. M.A4 Prüfung Anbindung Gewerbegebiete)
 - Variantenentwicklung unter Berücksichtigung von Angebotsanpassungen im Bestandsnetz (inkl. Schulverkehr) zur Verminderung des Kostenzuwachs, Berücksichtigung Vergabefristen, Kostenvergleich Varianten inkl. Angebotsausweitung auf Niveau Anforderungsprofil (Abend- und Wochenendbedienung)
 - Abstimmung mit Kreis- und Stadtpolitik zu Finanzierung und Prioritätensetzung; Abstimmung mit Verkehrsunternehmen; ev. Öffentlichkeitsbeteiligung
 - Umsetzung mit Neuvergabe Moobil+ oder als eigenständiges Liniennetz
- **Zusammenhänge:** M.O1 – Überführung Stadtbus Vechta in Gemeinwirtschaftlichkeit (inkl. E-Bus-Einsatz), M.O2 – Überführung Liniennetz Nord und Mitte in Gemeinwirtschaftlichkeit, M.A5 – Prüfung Anbindung Gewerbegebiete, M.A6 – Potenzialanalyse Effizienzsteigerungen Schulverkehr, M.A9 – Verbesserung Anbindung Goldenstedt Ort, M.A11 – Prüfung Anbindung nicht erschlossener Wohngebiete
- **Risiken/Hemmnisse:** Finanzierung, Mehrkosten, politische Abstimmung
- **Indikatoren:** Fahrgastzahlen, Linienauslastung

M.A3 – Ausbau Randzeiten- und Wochenendbedienung Dinklage, Visbek und Lohne-Diepholz

- **Handlungsbedarf:** Angebot der Relationen in Netzebene 1a (Linien 660, 697 und S65) zu Randzeiten und am Wochenende entspricht nicht Bedarf und Anforderungsprofil
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2030
- **Zu beteiligende Akteure:** Stadt Dinklage und Gemeinde Visbek, evtl. Verkehrsunternehmen, ZVBN/Landkreis Diepholz
- **Voraussichtliche Kosten:** € bis € €
- **Ziele:** Verbesserung Angebotsqualität abends und am Wochenende, Etablierung des ÖPNV als attraktive Alternative für alle Verkehrszwecke
- **Beschreibung:** Ausweitung Bedienzeiten im Regionalnetz (Netzebene 1b) auf Abend- und Wochenendzeiten. Auf Hauptlinien möglichst Begradigung und Verzicht auf Bedarfshaltestellen (ggf. Ersatz durch Netzebene 2/3). Ausweitung setzt Kofinanzierung durch Städte und Gemeinden (für Linie S65: auch ZVBN/Lk Diepholz) voraus. Berücksichtigung eines Landes-Busnetzes (sofern vorhanden) sowie des Schiene-Bus-Grundnetzes Weser-Ems (Linie G3 Vechta – Visbek).
- **Zusammenhänge:** M.A2 – Entwicklung Hauptnetz Stadtverkehr Vechta & Lohne; M.A5 – Prüfung Anbindung Gewerbegebiete; M.A6 – Potenzialanalyse Effizienzsteigerungen Schulverkehr
- **Umsetzungsschritte:**
 - Angebotskonzeption mit Kostenschätzung
 - politische Beratung und Finanzierungsabstimmung
 - Entwicklung Detailfahrplankonzept
 - Umsetzung mit Vergabe Moobi+-Linienbündel 2030
 - begleitende Kommunikationsmaßnahmen
- **Risiken/Hemmnisse:** Finanzierung
- **Indikatoren:** Fahrgastzahlen Abend-/Wochenendfahrten, Fahrgastzufriedenheit

M.A4 – Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs für touristische Zwecke

- **Handlungsbedarf:** nicht genutzte Synergien zwischen Tourismus und Nahverkehr, touristische Ziele nicht optimal erschlossen, Fahrradmitnahmemöglichkeiten deutlich eingeschränkt (max. 1 Fahrrad je Fahrzeug)
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2028
- **Zu beteiligende Akteure:** Kommunen, Verbund Oldenburger Münsterland, Tourismusverbände, Verkehrsunternehmen
- **Voraussichtliche Kosten:** €
- **Ziele:** Touristische Attraktivität des Landkreises erhöhen, Erhöhung der Gästezufriedenheit, Verbesserung der Nachhaltigkeit des Tourismus, Verbesserte Erreichbarkeit touristischer Einrichtungen, Gewinnung neuer Zielgruppen als Fahrgäste und Besuche (insb. Zielgruppen mit Nachhaltigkeitsbewusstsein), Erhöhte Attraktivität für Fahrradtourismus, Verbesserung der Fahrradmitnahme im Alltagsverkehr
- **Beschreibung:** Umsetzung diverser Teilmaßnahmen in den Bereichen Haltestellen, Information, Intermodalität, Sharing-Angebote und Marketing
- **Umsetzungsschritte:**
 - Abstimmung mit Tourismusakteuren und Verkehrsunternehmen zur Koordination und Schwerpunktsetzung.
 - Identifikation touristischer Zielorte und deren Potenzial für ÖPNV-Anbindung.
 - Integration touristischer POIs in Fahrpläne; Einrichtung virtueller Haltestellen.
 - Analyse und Konzeptentwicklung zur Fahrradmitnahme im ÖPNV (inkl. Alltagsverkehr).
 - Prüfung und Planung von Sharing-Angeboten an touristischen Knotenpunkten.
 - Entwicklung und Umsetzung gezielter Marketingmaßnahmen zur Bewerbung touristischer ÖPNV-Angebote.
- **Zusammenhänge:** M.T3 – Ausweitung Vertriebskanäle; M.M2 – Etablierung zielgruppenspezifisches Marketing
- **Risiken/Hemmnisse:** Saisonale Nachfrage, geringe Wirtschaftlichkeit einzelner Angebote
- **Indikatoren:** Zahl genutzter touristischer Zusatzangebote, Zufriedenheit Touristen

M.A5 – Prüfung Anbindung Gewerbegebiete

- **Handlungsbedarf:** Einige Gewerbegebiete sind schlecht mit ÖPNV erreichbar; fehlende Angebote für Arbeitnehmer, geringer Absatz Job-Tickets
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis Ende 2026
- **Zu beteiligende Akteure:** Verkehrsunternehmen, Arbeitgeber, Betreiber Gewerbegebiete, IHK/Arbeitgeberverbände
- **Voraussichtliche Kosten:** € (Analyse)
- **Ziele:** bessere Erreichbarkeit Gewerbegebiete, Gewinnung Berufspendelnde, Gewinnung Jobticket-Abonnements
- **Beschreibung:** Kleinräumige Analyse Pendelströme Gewerbegebiete, Erschließungs- und Verbindungsanalyse betroffener Gebiete, Erhebung von Werksverkehren zum Aufzeigen von Optimierungspotenzialen, Einfließen der Ergebnisse in weitere Angebotsmaßnahmen
- **Umsetzungsschritte:**
 - Erfassung der Gebiete inkl. Beschäftigtenzahlen und Arbeitszeiten (ggf. Schichtsysteme) sowie – falls vorliegend – Wohnort der Beschäftigten; ggf. Durchführung eigener Befragungen
 - Erfassung von Werksverkehren an den Standorten
 - Erschließungs- und Verbindungsanalyse der Standorte
 - Identifizierung von Defiziten und Optimierungspotenzialen mit Maßnahmenempfehlungen
- **Zusammenhänge:** M.A1 – Verbesserung Anbindung Damme, M.A2 – Entwicklung Hauptnetz Stadtverkehr Vechta & Lohne, M.A3 – Ausbau Randzeiten- und Wochenendbedienung Dinklage, Visbek und Lohne-Diepholz, M.A9 – Verbesserung Anbindung Goldenstedt Ort
- **Risiken/Hemmnisse:** Datenverfügbarkeit, geringe Nachfrage, Finanzierung
- **Indikatoren:** Anzahl erschlossener Gewerbegebiete/Beschäftigte, Fahrgastzahlen

M.A6 – Potenzialanalyse Effizienzsteigerungen Schulverkehr

- **Handlungsbedarf:** Einzelne Überschneidungen zwischen Netzebene 4 und Netzebenen 1/2; Potenziale zur Effizienzsteigerung und Kosteneinsparung
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2027
- **Zu beteiligende Akteure:** Verkehrsunternehmen, evtl. Schulen/Schulträger
- **Voraussichtliche Kosten:** € (Studie, Pilotprojekte); Kostenreduktion bei Umsetzung
- **Ziele:** Effizienzsteigerung im Gesamtnetz, Kostenreduktion
- **Beschreibung:** Potenzialanalyse zur Integration von Schulverkehren in Verkehre der Netzebenen 1 und 2
- **Umsetzungsschritte:**
 - Analyse Fahrpläne Schülerverkehre und Liniennetz
 - Identifizierung Doppelstrukturen; Machbarkeitsanalyse Fahrzeugeinsatz auf betreffenden Linien
 - Entwicklung Fahrplanoptimierung unter Berücksichtigung der Anforderungen von Alltags- und Schulverkehr
 - Abstimmung mit Kreispolitik
 - etwaige Integration in Vergabeprozess Moobil+ ab 2028 sowie Linienbündel Nord und Mitte ab 2031, Süd ab 2031/2036, ggf. Stadtverkehr Vechta-Lohne
- **Zusammenhänge:** M.A1 – Verbesserung Anbindung Damme, M.A2 – Entwicklung Hauptnetz Stadtverkehr Vechta & Lohne, M.A9 – Verbesserung Anbindung Goldenstedt Ort, M.O2 – Überführung Linienbündel Nord und Mitte in Gemeinwirtschaftlichkeit
- **Risiken/Hemmnisse:** unpassende Schulzeiten, Einsatz unterschiedlicher Fahrzeuggrößen, Integrierbarkeit für Alltagsverkehr, ggf. Akzeptanz Angebotsanpassungen im Schulverkehr
- **Indikatoren:** Effizienzsteigerungen

M.A7 – Anschlusssicherung

- **Handlungsbedarf:** Teilweise knappe Anschlüsse, Verspätungslagen im SPNV
- **Priorität:** mittel
- **Umsetzungsdauer:** bis 2028
- **Zu beteiligende Akteure:** Verkehrsunternehmen inkl. NordWestBahn, evtl. VBN (Datendrehscheibe)
- **Voraussichtliche Kosten:** € (Koordination, IT-Schnittstellen)
- **Ziele:** Gewährleistung Anschlussmobilität, Stärkung Verlässlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV-Gesamtsystems
- **Beschreibung:** Umsetzung gezielter Anschlusssicherungen und evtl. Fahrplananpassungen zur Erhöhung von Fahrgastkomfort und Zuverlässigkeit im Gesamtnetz
- **Umsetzungsschritte:**
 - Analyse Umsteigezeiten und Fahrplanreserven
 - Definition Knotenpunkte und Anschlussrelationen,
 - Definition der richtigen Form der Anschlusssicherung (allgemein oder fahrgastbezogen via Moobil+-Plattform)
 - Prüfung Bedarf Fahrplananpassungen
 - Einführung verbindlicher Anschlusssicherung in Abstimmung mit Verkehrsunternehmen
 - Kommunikationsmaßnahmen Öffentlichkeit
- **Zusammenhänge:** M.I1 – Einführung Echtzeitdaten
- **Risiken/Hemmnisse:** Technische Voraussetzungen, Betriebsstörungen, Zustimmung Verkehrsunternehmen
- **Indikatoren:** Anzahl gesicherter Anschlüsse, Pünktlichkeit, Fahrgastzufriedenheit

M.A8 – Prüfung von Angeboten zur Ersatzbeförderung bei Verlust des letzten Anschlusses

- **Handlungsbedarf:** Keine Fahrtmöglichkeit bei Verpassen der letzten ÖSPV-Anschlüsse des Tages in Netzebenen 1 und 2, insb. durch Verspätungen im SPNV
- **Priorität:** mittel
- **Umsetzungsdauer:** bis 2031
- **Zu beteiligende Akteure:** Taxi-/Mietwagenunternehmen, NordWestBahn, LNVG
- **Voraussichtliche Kosten:** €
- **Ziele:** Gewährleistung Anschlussmobilität, Stärkung Verlässlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV-Gesamtsystems
- **Beschreibung:** Einführung Ersatzbeförderung bei Anschlussverlusten auf NE 3
- **Umsetzungsschritte:**
 - Entwurf von Regelungen & Kriterien (evtl. unter Einbeziehung System Moobil+-Taxi)
 - Einbindung Taxi-/Mietwagenunternehmen; ggf. Mitfinanzierung durch NordWestBahn
 - Implementierung in Vereinbarungen mit Taxiunternehmen
 - Öffentlichkeitsarbeit zur Kommunikation der Möglichkeit der Ersatzbeförderung
- **Zusammenhänge:** M.A7 – Anschlusssicherung
- **Risiken/Hemmnisse:** Kosten, Missbrauch durch Fahrgäste
- **Indikatoren:** Zahl Ersatzbeförderungen, Fahrgastzufriedenheit

M.A9 – Verbesserung Anbindung Goldenstedt Ort

- **Handlungsbedarf:** Anbindung Goldenstedt Ort entspricht nicht dem Anforderungsprofil, unregelmäßiges Fahrtenangebot auf Linie 642
- **Priorität:** mittel
- **Umsetzungsdauer:** bis 2030
- **Zu beteiligende Akteure:** Gemeinde Goldenstedt, Verkehrsunternehmen
- **Voraussichtliche Kosten:** € €
- **Ziele:** bessere Erreichbarkeit Goldenstedts, klare Netzstruktur, attraktiveres Verkehrsangebot
- **Beschreibung:**
 - Variantenuntersuchung Anbindung Goldenstedt
 - Anbindung entweder mit SPNV über Goldenstedt Bahnhof oder auf Linie 642 über Lütten. Auf Hauptlinien ev. Begradigung und Verzicht auf Bedarfshaltestellen (ggf. Ersatz durch Netzebene 3)
 - je Variante: Kostenberechnung Angebotsausweitung auf Niveau Anforderungsprofil (Abend- und Wochenendbedienung)
 - Abstimmung mit Kreis- und Gemeindepolitik zu Finanzierung und Prioritätensetzung; Abstimmung mit Verkehrsunternehmen
- **Umsetzungsschritte:**
 - Variantenausarbeitung
 - Abstimmung Kreis- und Gemeindepolitik zu Finanzierung und Prioritätensetzung; Abstimmung mit Verkehrsunternehmen
 - Umsetzung (evtl. mit Folgevergabe Moobil+-Linienbündel)
- **Zusammenhänge:** M.A2 – Entwicklung Hauptnetz Stadtverkehr Vechta & Lohne, M.A5 – Prüfung Anbindung Gewerbegebiete, M.A6 – Potenzialanalyse Effizienzsteigerungen Schulverkehr, M.O3 – Folgevergabe Moobil+
- **Risiken/Hemmnisse:** Ko-Finanzierung Gemeinde Goldenstedt
- **Indikatoren:** Fahrgastzahlen

M.A10 – Prüfung weiterer Verbindungen in Nachbarlandkreise

- **Handlungsbedarf:** Teilweise Netzlücken bei Verbindungen in Nachbarlandkreise
- **Priorität:** mittel
- **Umsetzungsdauer:** bis 2031
- **Zu beteiligende Akteure:** Städte und Gemeinden, Nachbarlandkreise (Osnabrück, Oldenburg, Diepholz), Verkehrsunternehmen
- **Voraussichtliche Kosten:** € (Studien)
- **Ziele:** Schließung von Netzlücken, Verbesserung interkommunaler Verbindungen
- **Beschreibung:** Prüfung Bedarf und Machbarkeit für Linien Visbek – Wildeshausen, Goldenstedt – Twistringern, Neuenkirchen/Holdorf – Bersenbrück, Steinfeld – Diepholz, Damme – Lembruch (hier Berücksichtigung Tourismus)
- **Umsetzungsschritte:**
 - Bedarfs-/Wirtschaftlichkeitsanalyse
 - Abstimmung mit Nachbarlandkreisen
 - Entscheidung Empfehlung Umsetzung / Ablehnung
- **Risiken/Hemmnisse:** geringe Nachfrage, schwierige Abstimmungen, Tarifhürden
- **Indikatoren:** Studienergebnisse mit Marktpotenzialabschätzung

M.A11 – Prüfung Anbindung nicht erschlossener Wohngebiete

- **Handlungsbedarf:** Einzelne Erschließungslücken in Wohngebiete, einzelne Gebiete in zentralen Siedlungsbereichen oder Standorten für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten (gem. RROP) ohne Qualitätserschließung
- **Priorität:** mittel
- **Umsetzungsdauer:** bis 2028
- **Zu beteiligende Akteure:** Verkehrsunternehmen, Städte und Gemeinden
- **Voraussichtliche Kosten:** €
- **Ziele:** Anbindung nicht erschlossener Wohngebiete, Herstellung der Qualitätserschließung unter der Voraussetzung der Einhaltung der Verbindungsstandards
- **Beschreibung:** Prüfung Erschließungsmöglichkeiten für nicht oder nicht angemessen angebundene Wohngebiete.
- **Umsetzungsschritte:**
 - Analyse von Linienangebot in den betroffenen Bereichen
 - Entwicklung von Umsetzungsvarianten je Linie, basierend auf Fahrplanreserven und Fahrzeitwüchsen
 - Implementierung zusammen mit Verkehrsunternehmen
- **Zusammenhänge:** M.A1 – Verbesserung Anbindung Damme, M.A2 – Entwicklung Hauptnetz Stadtverkehr Vechta & Lohne, M.A3 – Ausbau Randzeiten- und Wochenendbedienung Dinklage, Visbek und Lohne-Diepholz, M.A9 – Verbesserung Anbindung Goldenstedt Ort
- **Risiken/Hemmnisse:** fehlende Möglichkeit zur effizienten Erschließung in bestehenden Fahrplänen/Umläufen
- **Indikatoren:** Einrichtung neuer Haltestellen und Linienverläufe

7.2 Themenfeld H: Haltestellen

M.H1 – Vereinbarungen zum Ausbau und Erhalt der Haltestelleninfrastruktur

- **Handlungsbedarf:** derzeit keine klare Verantwortung für Haltestellenmanagement, keine verbindlichen Regelungen zu Winterdienst, Pflege, Investition und Instandhaltung; weitgehend fehlende Barrierefreiheit trotz verbindlicher Rechtsnorm im PBefG, teils unzureichender Ausbauzustand der Haltestellen (insbesondere auch an Netzknoten); nicht durchgehend angemessene B+R-Anlagen
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2031
- **Zu beteiligende Akteure:** Straßenbaulastträger (Land/Kreis, Städte und Gemeinden), Verkehrsunternehmen
- **Voraussichtliche Kosten:** € - € € (Koordination, Baukostenzuschüsse)
- **Ziele:** Erhöhung der Qualität der Haltestellen hinsichtlich der gesetzlich vorgeschriebenen Barrierefreiheit, der Fahrgastinformation, der Ausstattung und Verbesserung der Verknüpfung mit dem Radverkehr
- **Beschreibung:** Aktives Auftreten des Aufgabenträgers bei der Koordination des Haltestellenausbaus; Kooperationen mit Straßenbaulastträgern zur gemeinsamen Schwerpunktsetzung; Förderung des Haltestellenumbaus
- **Umsetzungsschritte:**
 - Abstimmung mit Straßenbaulastträger zu konkreten Bedarfen und Zielen je Haltestelle (prioritär Haltestellen der Kategorien A und B); inklusive Bedarfe und Ziele der Barrierefreiheit, des Sicherheitsempfindens, der Wegeführung, der Fahrgastinformation sowie der Intermodalität
 - Betrachtung von Ausbauvarianten, gemeinsame Setzung von Ausbauprioritäten
 - Evtl. Unterstützung der Straßenbaulastträger bei der Beantragung von Fördermitteln durch übergeordnete Abstimmung mit der LNVG und Musteranträge bzw. Antragskoordination
 - Abschluss von Vereinbarungen mit Straßenbaulastträger zu Ausbau, Pflege und Erhalt der Haltestelleneinrichtungen
- **Zusammenhänge:** M.H2 – Aktualisierung Haltestellenkataster, M.I3 – Vereinheitlichung und Verbesserung Fahrgastinformation (inkl. hinsichtlich Barrierefreiheit), M.O5 – Einführung regelmäßiger Arbeitstreffen zur Abstimmung mit Städten und Gemeinden
- **Risiken/Hemmnisse:** Abhängigkeit Straßenbaulastträger, lange Umsetzungsdauer
- **Indikatoren:** Anteil barrierefreier Haltestellen

M.H2 – Aktualisierung Haltestellenkataster

- **Handlungsbedarf:** Kataster vorhanden, aber nicht aktuell; Ergänzungen zu intermodalen Verknüpfungspunkten (B+R, P+R) und Ladeinfrastruktur nicht vorhanden
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** einmalig bis 2027, dann fortlaufend gem. Anforderungsprofil (jährliche Aktualisierung Kategorien A, B, C; dreijährlich für Kategorien D und E)
- **Zu beteiligende Akteure:** Aufgabenträger, Straßenbaulastträger
- **Voraussichtliche Kosten:** € (Pflege, Erhebungen)
- **Ziele:** aktuelles und vollständiges Kataster als Planungsgrundlage
- **Beschreibung:** Regelmäßige Aktualisierung des Katasters inkl. Daten zur Intermodalität (B+R, P+R, inkl. Auslastung) sowie der Ladeinfrastruktur
- **Umsetzungsschritte:** ggf. Anpassung Erfassungskatalog, Vor-Ort-Aufnahmen inkl. Fotodokumentation
- **Zusammenhänge:** M.H1 –Vereinbarungen zum Ausbau und Erhalt der Haltestelleninfrastruktur
- **Risiken/Hemmnisse:** Datenpflegeaufwand
- **Indikatoren:** Aktualitätsgrad Kataster

7.3 Themenfeld T: Tarif & Vertrieb

M.T1 – Tarifvereinheitlichung

- **Handlungsbedarf:** Derzeit unterschiedliche Tarifsysteme im Landkreis (Moobil+, VGV mit Stadtbus Vechta, VOS); Unübersichtlichkeit, keine Ermöglichung durchgehender Reiseketten
- **Priorität:** sehr hoch
- **Umsetzungsdauer:** schrittweise bis 2031 (mit Linienbündelung)
- **Zu beteiligende Akteure:** Verkehrsunternehmen, VOS
- **Voraussichtliche Kosten:** € (Koordination, Vertragsanpassungen)
- **Ziele:** Verständlicher Tarif im gesamten Kreisgebiet; Ermöglichung durchgehender Fahrkarten und angemessener Bepreisung bei der Nutzung von Verkehrsmitteln unterschiedlicher Betreiber/Netzebenen
- **Beschreibung:** Integration aller ÖSPV-Angebote im Landkreis in den Moobil+-Tarif, inkl. Schülerzeitkarten
- **Umsetzungsschritte:** Anwendung des Moobil+-Tarifs bei kommenden Vergabeverfahren
- **Zusammenhänge:** M.O2 – Überführung Linienbündel Nord und Mitte in Gemeinwirtschaftlichkeit
- **Risiken/Hemmnisse:** unzureichende Kooperationsbereitschaft Akteure, Einnahmeaufteilung
- **Indikatoren:** Anteil einheitlich tarifizierter Linien, Fahrgastzufriedenheit

M.T2 – Prüfung Durchgangstarifizierung SPNV

- **Handlungsbedarf:** Keine durchgängige Tarifierung zwischen SPNV und ÖSPV bei Moobil+ außerhalb der Tarifzone des SPNV-Halts; insbesondere Einzelfahrkarten im Niedersachsentarif nicht integriert.
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2031
- **Zu beteiligende Akteure:** NITAG, SPNV-Betreiber, Verkehrsunternehmen
- **Voraussichtliche Kosten:** € (Koordination, Vertragsgestaltung)
- **Ziele:** Ermöglichung durchgehender Fahrkarten und angemessene Bepreisung bei der kombinierten Nutzung von SPNV und ÖSPV
- **Beschreibung:** Prüfung gemeinsamer Lösungen mit NITAG für durchgängige Tarifierung, insbesondere bei Einzelfahrkarten.
- **Umsetzungsschritte:** Abstimmung mit NITAG, Analyse Einzelfahrscheine, Entwicklung Modell, Testphase/Pilotprojekt
- **Risiken/Hemmnisse:** fehlende Zustimmung NITAG, Einnahmeverteilung
- **Indikatoren:** Anteil durchgängig tarifizierter Fahrten, Kundenzufriedenheit

M.T3 – Ausweitung Vertriebskanäle

- **Handlungsbedarf:** Im Anforderungsprofil definierte Standards (digitale Tickets, Verkaufsstellen) noch nicht vollständig erfüllt; insb. Ticketbezug Moobil+-Taxi für Selten- und Gelegenheitsnutzende unattraktiv (inkl. Touristen), eingeschränkte Vertriebskanäle
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2028
- **Zu beteiligende Akteure:** Verkehrsunternehmen, IT-Dienstleister
- **Voraussichtliche Kosten:** €
- **Ziele:** Einfacherer Ticketbezug für Gelegenheitsnutzende und bei durchgehenden Wegekettens im ÖSPV und SPNV
- **Beschreibung:** Ausweitung der Bezahlungsmöglichkeiten in der Moobil+-Plattform; Prüfung weiterer Vertriebsmöglichkeiten hinsichtlich Niedersachsentarif/Niedersachsen-Ticket (im Moobil+-Vertrieb) sowie des Moobil+-Tarifs (bei externen Vertriebsstellen)
- **Umsetzungsschritte:**
 - Vorrangig: Ermöglichung des Kaufs von Moobil+-Tickets (inkl. Moobil+-Taxi) in der Moobil+-Plattform direkt per Kartenzahlung (auch ohne Guthabenkonto)
 - Nachgelagert: Prüfung und evtl. Umsetzung des Vertriebs von
 - Tickets des Niedersachsentarifs und Niedersachsen-Tickets in Moobil+-Fahrzeugen (abhängig von Umsetzung Durchgangstarifizierung SPNV)
 - Tickets des Moobil+-Tarifs an den Fahrkartenautomaten der NWB (Prüfung der finanziellen Tragfähigkeit sowie der technischen und organisatorischen Machbarkeit)
 - Tickets des Niedersachsentarifs in der Moobil+-Plattform (Prüfung der finanziellen Tragfähigkeit sowie der technischen und organisatorischen Machbarkeit)
 - Tickets des Moobil+-Tarifs auf Plattformen von Drittanbietern (bspw. VBN, DB Navigator; Prüfung der finanziellen Tragfähigkeit sowie der technischen und organisatorischen Machbarkeit)
- **Zusammenhänge:** M.A4 – Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs für touristische Zwecke, M.T1 – Tarifvereinheitlichung, M.T2 – Durchgangstarifizierung SPNV, M.I5 – Prüfung Erneuerung Mobilitätsleitsystem
- **Risiken/Hemmnisse:** Kosten, organisatorische Komplexität
- **Indikatoren:** Umsetzung neuer Vertriebswege, Anzahl digitaler Verkäufe

7.4 Themenfeld I: Fahrgastinformation

M.I1 – Ertüchtigung der Bordrechner-Systeme zur Lieferung von Echtzeitdaten

- **Handlungsbedarf:** Nur ein Teil der Verkehrsunternehmen im Landkreis kann derzeit Echtzeitdaten liefern, da teilweise Leitsystemtechnik und Schnittstellen fehlen
- **Priorität:** sehr hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2028
- **Zu beteiligende Akteure:** Verkehrsunternehmen
- **Voraussichtliche Kosten:** €
- **Ziele:** Ermöglichung von Echtzeitinformationen und damit Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit und Verlässlichkeit im ÖSPV
- **Beschreibung:** In Zusammenarbeit mit dem Landkreis Cloppenburg: Ausstattung der Verkehrsunternehmen mit den notwendigen Schnittstellen bzw. Leitsystemtechnik zur Lieferung von Echtzeitdaten an die Datendrehscheibe des VBN
- **Umsetzungsschritte:**
 - Konkretisierung technischer Anforderungen
 - Prüfung und Beantragung von Fördermitteln zur Finanzierung der Nachrüstung.
 - Recherche geeigneter technischer Lösungen und Anbieter
 - Beschaffung und Installation der Systeme durch die Verkehrsunternehmen (inkl. Schulung des Personals)
 - Testbetrieb und Integration in den Echtzeitdatenfluss
- **Zusammenhänge:** M.A7 – Anschlussicherung, M.I2 – DFI-Anzeiger an zentralen Haltestellen, M.I5 – Prüfung Erneuerung Mobilitätsleitsystem (Auskunfts-, Buchungs- und Dispositionssystem), M.Q2 – Verbesserung Störungsmanagement, M.Q3 – Verbesserung Datenlieferung aus dem Fahrbetrieb
- **Risiken/Hemmnisse:** technischer/organisatorischer Aufwand, Schnittstellenprobleme, Beihilferecht
- **Indikatoren:** Anzahl angebundener Verkehrsunternehmen; Anteil der ÖSPV-Fahrten mit Echtzeitdatenlieferung; Nutzerzufriedenheit mit Fahrgastinformation

M.I2 – DFI-Anzeiger an zentralen Haltestellen

- **Handlungsbedarf:** Mangelhafte Fahrgastinformation an zentralen Haltestellen, Derzeit keine DFI-Anzeiger für den ÖSPV im Landkreis, dies entspricht nicht dem Anforderungsprofil
- **Priorität:** sehr hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2028
- **Zu beteiligende Akteure:** Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Technikdienstleister, Fördermittelgeber
- **Voraussichtliche Kosten:** €
- **Ziele:** Verbesserung der Fahrgastinformation durch die Ausstattung zentraler Haltestellen mit DFI, um die Nutzerfreundlichkeit und Verlässlichkeit im ÖSPV zu erhöhen.
- **Beschreibung:** Ausstattung der förderfähigen Haltestellen (primär Kategorie A) mit 4-zeiligen LED-Anzeigen. Ausstattung weiterer Haltestellen ohne Förderfähigkeit der Kategorie A und ggf. B mit E-Papers.
- **Umsetzungsschritte:**
 - Prüfung der Förderfähigkeit basierend auf den Ergebnissen der Fahrgasterhebung 2026
 - Beantragung Fördermittel bis Mai 2026
 - Erstellung Leistungsbeschreibung und Vergabe
 - Installation und Inbetriebnahme
- **Zusammenhänge:** M.I1 – Ertüchtigung der RBL-Systeme zur Lieferung von Echtzeitdaten, M.I3 – Vereinheitlichung und Verbesserung Fahrgastinformation (inkl. Barrierefreiheit)
- **Risiken/Hemmnisse:** Datengrundlagen, Förderfähigkeit
- **Indikatoren:** Anzahl installierter DFI-Anzeiger, Nutzerzufriedenheit mit Fahrgastinformation

M.I3 – Vereinheitlichung und Verbesserung Fahrgastinformation (inkl. Barrierefreiheit)

- **Handlungsbedarf:** Lückenhafte und nicht einheitliche analoge Fahrgastinformation, Barrierefreiheit der Fahrgastinformation nicht flächendeckend; keine einheitliche Informationsquelle zu allen Nahverkehrsangeboten im Landkreis
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2031
- **Zu beteiligende Akteure:** Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger, evtl. Behindertenbeiräte/-verbände
- **Voraussichtliche Kosten:** €
- **Ziele:** Verbesserung der Qualität und Einheitlichkeit der analogen Fahrgastinformation, Gleichwertiger Zugang zu Fahrgastinformationen (Einhaltung gesetzlicher Vorgaben zur Barrierefreiheit)
- **Beschreibung:** Systematische Überprüfung Fahrgastinformationen auf Einhaltung der Standards gem. Anforderungsprofil (inkl. Standards zur Barrierefreiheit); schrittweise Umsetzung von Verbesserungen (in laufenden Verkehrsverträgen sowie mit Betriebsstart der Linienbündel Nord und Mitte); Integration von Informationen zu sämtlichen Nahverkehrsangeboten aller Netzebenen auf der Moobil+-Website
- **Umsetzungsschritte:**
 - Ergänzung der Moobil+-Website um Informationen zu Verkehrsmitteln aller Netzebenen
 - Bestandsaufnahme Informationsmedien auf Qualität und Barrierefreiheit; ev. zusammen mit Aktualisierung Haltestellenkataster
 - Definition des Handlungsbedarfs basierend auf den Standards in Anforderungsprofil, Definition bzw. Anpassung von Vorgaben zu Gestaltung und Aktualisierung
 - Umsetzung im Hinblick auf Informationsmaterial und Moobil+-Website
 - Umsetzung in Kooperation mit Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträgern
- **Zusammenhänge:** M.H1 – Vereinbarungen zum Haltestellenmanagement mit Straßenbaulastträgern zu Ausbau/Erhalt Haltestellen, M.H2 – Aktualisierung Haltestellenkataster inkl. B+R, P+R, Ladeinfrastruktur
- **Risiken/Hemmnisse:** Anpassungsaufwand bei Unternehmen, Aufwand
- **Indikatoren:** Anteil aktualisierter/ergänzter Informationsmedien, Fahrgastzufriedenheit, Feedback Behindertenverbände/-beauftragte

M.I5 – Prüfung Erneuerung Mobilitätsleitsystem, inkl. Herstellung Barrierefreiheit

- **Handlungsbedarf:** Keine Einbindung von Echtzeit- bzw. Standortinformationen in das bestehende Mobilitätsleitsystem (Auskunfts-, Buchungs- und Dispositionssystem) der Moobil+-Anwendung; manueller Aufwand bei der Datenversorgung; teilweise fehlerhafte Fahrplaninformationen; keine barrierefreie oder mehrsprachige Fahrgastinformation; keine Integrationsmöglichkeit in externe Auskunftssysteme von VBN und DB; schwerfällige Nutzbarkeit und geringe Intuitivität des Bestandssystems
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2028
- **Zu beteiligende Akteure:** IT-Dienstleister, Verkehrsunternehmen, evtl. Behindertenbeiräte/-verbände
- **Voraussichtliche Kosten:** € €
- **Ziele:** Steigerung des Nutzungskomforts sowie der Zuverlässigkeit der Fahrplanauskunft, Automatisierung und Stabilisierung des Systems; Herstellung eines barrierefreien und mehrsprachigen Zugangs zu Auskunfts- und Buchungssystem (Einhaltung gesetzlicher Vorgaben zur Barrierefreiheit)
- **Beschreibung:** In Zusammenarbeit mit dem Landkreis Cloppenburg: Systematische Überprüfung des Mobilitätsleitsystems auf Einhaltung der Standards gem. Anforderungsprofil (inkl. Standards zur Barrierefreiheit); Prüfung hinsichtlich möglicher Erneuerungen im Zusammenspiel mit anderen Maßnahmen im Themenfeld Fahrgastinformation; Prüfung hinsichtlich Erweiterung der Funktionalitäten (bspw. Wegebegleiter, intermodale Angebote)
- **Umsetzungsschritte:**
 - Detailprüfung der Nutzung und Vorteile bestehender Funktionalitäten
 - Aufstellung eines Anforderungskatalogs
 - Abwägung der softwareseitigen Optionen hinsichtlich Kosten und Nutzen
- **Zusammenhänge:** M.I1 – Ertüchtigung der RBL-Systeme zur Lieferung von Echtzeitdaten; M.T3 – Ausweitung Vertriebskanäle; M.Q1 – Ausbau Qualitätsmanagement; M.Q2 – Verbesserung Störungsmanagement; M.Q3 – Verbesserung Datenlieferung aus dem Fahrbetrieb
- **Risiken/Hemmnisse:** Kosten, Schnittstellen- bzw. Softwareprobleme
- **Indikatoren:** Beseitigung der Schwachstellen des derzeitigen Mobilitätsleitsystems

7.5 Themenfeld M: Marketing

M.M1 – Ausbau Marketingaktivitäten

- **Handlungsbedarf:** Trotz bestehender Marketingaktivitäten besteht weiterhin Potenzial zur Steigerung der Bekanntheit und Nutzung des ÖPNV-Angebots Moobil+. Insbesondere bei Angebotsänderungen, neuen Produkten und in der digitalen Kommunikation sind Verbesserungen notwendig.
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** Etablierung bis 2027, dann fortlaufend
- **Zu beteiligende Akteure:** Social-Media-Agentur, Moobil+-Beraterinnen und Berater, evtl. Kommunen und Verkehrsunternehmen
- **Voraussichtliche Kosten:** €
- **Ziele:** Erhöhung der Sichtbarkeit und Attraktivität von Moobil+, Steigerung der Fahrgastzahlen, Verbesserung der Informationslage bei Angebotsänderungen, Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur
- **Beschreibung:** Systematische Erweiterung der bestehenden Marketingkanäle und -formate; Prüfung der Einführung neuer Formate.
- **Umsetzungsschritte:**
 - Ausbau der Social-Media-Aktivitäten
 - Einführung neuer digitaler Formate (z. B. Chatbot, News-Rubrik in der App; Zusammenhang mit Maßnahme M.I5 – Prüfung Erneuerung Mobilitätsleitsystem)
 - Durchführung von PR-Kampagnen und Vorträgen in Gemeinden, Seniorenheimen, Schulen etc.
 - Teilnahme an Messen zur Vernetzung
 - Erstellung und Verteilung kreativer Flyer und Broschüren
 - Give-Aways, Gewinnspiele und Rabattaktionen zur Fahrgastgewinnung
 - Prüfung von Probefahraktionen bei neuen Verkehrsangeboten
 - Integration von Moobil+ in touristische Angebote und Routenplaner
 - Systematische Nutzerbefragungen und Fokusgruppen
 - Ausbau der Mobilitätspatenschaften (Definition Aufgabenprofil und Anreize)
- **Zusammenhänge:** M.Q1 – Ausbau Qualitätsmanagement; M.A4 – Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs für touristische Zwecke; M.M2 - Etablierung zielgruppenspezifisches Marketing
- **Risiken/Hemmnisse:** Aufwand, technische Hürden bei Softwareerweiterung
- **Indikatoren:** Zahl der registrierten Nutzer; Zahl der Buchungen; Reichweite der Anzeigen; Anzahl der Beschwerden und Lobmeldungen; Teilnahmezahlen bei Veranstaltungen und Aktionen

M.M2 – Etablierung zielgruppenspezifisches Marketing

- **Handlungsbedarf:** Zielgruppenspezifische Ansprache ist bereits vorhanden, jedoch nicht systematisch genug. Besonders in mobilitätsentscheidenden Lebensphasen besteht Nachholbedarf.
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** Etablierung bis 2027, dann fortlaufend
- **Zu beteiligende Akteure:** Social-Media-Agentur, Moobil+-Beraterinnen und Berater, Verkehrsunternehmen, evtl. Kommunen, Seniorenheime, Unternehmen, lokale Influencer
- **Voraussichtliche Kosten:** €
- **Ziele:** Ansprache potenzieller Fahrgäste in relevanten Lebensphasen; Erhöhung der Nutzung durch Gelegenheitsnutzer; Verbesserung der Kundenbindung durch personalisierte Kommunikation
- **Beschreibung:** Systematische Ansprache spezifischer Zielgruppen wie Schülerinnen und Schüler oder Touristen; insbesondere Ansprache von Personengruppen in mobilitätsentscheidenden Lebensphasen: Umzug, Schulabschluss, Berufseinstieg. Kombination von analogen und digitalen Formaten.
- **Umsetzungsschritte:**
 - Kreisweiter Ausbau des Bustrainings für Schülerinnen und Schüler in Kooperation mit Verkehrsunternehmen und ggf. weiteren Akteuren; Ausweitung auf weitere Zielgruppen
 - Einführung von Junior-Paten mit Zielgruppe Schülerinnen und Schüler
 - Vorträge und Infoveranstaltungen in Schulen, Unternehmen, Gemeinden
 - Prüfung Umsetzung Influencer-Kooperationen mit lokalen Persönlichkeiten
 - Prüfung Probefahraktionen/Begrüßungspakete für Um- und Zuziehende sowie ggf. weitere Zielgruppen
 - Prüfung von Aktionen und Infokampagnen mit Zielgruppe Mobilitätseingeschränkte
 - Erstellung zielgruppenspezifischer Materialien (bspw. Flyer, Videos, Social-Media-Posts, Give-Aways für Studierende)
- **Zusammenhänge:** M.Q1 – Ausbau Qualitätsmanagement; M.A4 – Attraktivitätssteigerung des Nahverkehrs für touristische Zwecke; M.M1 – Ausbau Marketingaktivitäten
- **Risiken/Hemmnisse:** Aufwand, teils schwieriger Erreichbarkeit bestimmter Zielgruppen, Abhängigkeiten von Externen
- **Indikatoren:** Anzahl der durchgeführten Aktionen; Reichweite und Interaktion auf zielgruppenspezifischen Kanälen; Teilnahme an Aktionen; Feedbackquote und Zufriedenheit der Zielgruppen

7.6 Themenfeld Q: Qualität

M.Q1 – Ausbau Qualitätsmanagement

- **Handlungsbedarf:** Kein durchgehendes Qualitätsmanagement etabliert, keine durchgehende Sicherung der Einhaltung der definierten Standards, Erhöhung der Anforderungen durch Angebotsausweitungen und Übergang zu gemeinwirtschaftlichen Verkehren, keine regelmäßigen Fahrgastbefragungen
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2028
- **Zu beteiligende Akteure:** Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger
- **Voraussichtliche Kosten:** €
- **Ziele:** Sicherstellung Qualitätsstandards bzw. Qualitätserhöhung, schnelle Reaktion auf Mängel, Erhöhung der Fahrgastzufriedenheit
- **Beschreibung:** Einführung systematisches Qualitätsmanagement inkl. Kontrollen, Durchführung regelmäßiger Fahrgastbefragungen, Etablierung adäquater Abstimmungsformate mit Verkehrsunternehmen, Mystery Shopping, wissenschaftliche Bewertung des bestehenden und künftigen Verkehrssystems
- **Umsetzungsschritte:**
 - Entwicklung eines zentralen Qualitätsmanagementsystems, inkl. Kontrollmechanismen und Dokumentation.
 - Einführung von Prüfmethoden wie Mystery Shopping und Vor-Ort-Kontrollen.
 - Einführung einer Regelmäßigkeit und Standardisierung bei Fahrgastbefragungen zu Nutzungsverhalten und Fahrgastzufriedenheit; in größeren Abständen auch zu Wegezwecken, Wegezeiten und Verkehrsmittelkombinationen
 - Etablierung regelmäßiger Abstimmungsformate mit Verkehrsunternehmen zur Qualitätssicherung.
 - Aufbau eines Auswertungs- und Reaktionssystems zur schnellen Mängelbehebung.
- **Zusammenhänge:** M.H1 – Vereinbarungen zum Haltestellenmanagement mit Straßenbaulastträgern zu Ausbau/Erhalt Haltestellen; M.H2 – Aktualisierung Haltestellenkataster; M.I1 – Einführung Echtzeitdaten; M.Q3 – Verbesserung Datenlieferung aus dem Fahrbetrieb
- **Risiken/Hemmnisse:** Aufwand, Kooperation Verkehrsunternehmen
- **Indikatoren:** Zahl dokumentierter Mängel, Fahrgastzufriedenheit

M.Q2 – Verbesserung Störungsmanagement

- **Handlungsbedarf:** mangelnde Information bei Störungen; Verzögerungen nur in Teilen nachvollziehbar.
- **Priorität:** mittel
- **Umsetzungsdauer:** bis 2028
- **Zu beteiligende Akteure:** Verkehrsunternehmen (inkl. SPNV), evtl. VBN
- **Voraussichtliche Kosten:** €
- **Ziele:** Verlässliche und einheitliche Information bei Störungen, Erhöhung Fahrgastzufriedenheit (bzw. Reduzierung Unzufriedenheit im Störfall)
- **Beschreibung:** Einführung abgestimmtes Störungsmanagement (Prozesse, Zuständigkeiten, Kommunikation); Integration in Echtzeitinformation (ggf. Push-Nachrichten in Moobil+-Plattform)
- **Umsetzungsschritte:**
 - Festlegung Prozesse und Zuständigkeiten des Störungsmanagements in laufenden und künftigen Verkehrsverträgen.
 - Schaffung eindeutiger Zuständigkeiten und Etablierung einheitlicher Kommunikationswege (auch auf Seiten des Aufgabenträgers)
 - IT-Integration: Aufbau zentraler Datenplattform zur Störungsmeldung, Schnittstellen zu Apps/Fahrplanauskunft, Prüfung Einbindung in das Störungs-Informationssystem (HIM) des VBN
- **Zusammenhänge:** M.I1 – Einführung Echtzeitdaten; M.I5 – Prüfung Erneuerung Mobilitätsleitsystem
- **Risiken/Hemmnisse:** Abhängigkeit von Verkehrsunternehmen, begrenzte Ressourcen Aufgabenträger
- **Indikatoren:** Reaktionszeit bei Störungen, Einzel-Feedback Fahrgäste, Fahrgastzufriedenheit

M.Q3 – Verbesserung Datenlieferung aus dem Fahrbetrieb

- **Handlungsbedarf:** derzeitige Systeme liefern unzureichende oder mangelhafte Daten zu Pünktlichkeit, Fahrdurchführung, Auslastung
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2028
- **Zu beteiligende Akteure:** Verkehrsunternehmen, IT-Dienstleister/Lieferanten
- **Voraussichtliche Kosten:** € - € €
- **Ziele:** Verlässliche Datenlieferung zur Durchführung von Maßnahmen zum Qualitäts- und Störungsmanagement
- **Beschreibung:** Implementierung einheitlicher Vorgaben zur Lieferung von Betriebsdaten an den Aufgabenträger
- **Umsetzungsschritte:**
 - Definition einheitlicher Kriterien zur Datenlieferung basierend auf dem Anforderungsprofil
 - Implementierung der Kriterien in künftigen Vergaben
- **Zusammenhänge:** M.I1 – Einführung Echtzeitdaten; M.Q1 – Ausbau Qualitätsmanagement; M.Q2 – Verbesserung Störungsmanagement; M.I5 – Prüfung Erneuerung Mobilitätsleitsystem; M.O1 – Überführung Stadtbus Vechta in Gemeinwirtschaftlichkeit (inkl. E-Bus-Einsatz); M.O2 – Überführung Linienbündel Nord und Mitte in Gemeinwirtschaftlichkeit
- **Risiken/Hemmnisse:** Abhängigkeit von Verkehrsunternehmen, Kosten und Lieferzeiten IT-Lieferanten
- **Indikatoren:** Anteil der Linien mit standardisierter Datenlieferung, Vollständigkeit und Qualität der gelieferten Betriebsdaten, Nutzbarkeit der Daten für Qualitäts- und Störungsmanagement

M.Q4 – Ausbau Feedback- und Beschwerdemöglichkeiten

- **Handlungsbedarf:** kein einheitlicher Feedback- und Beschwerdekanaal, keine systematische Auswertung von Feedback und Beschwerden, Erhöhung der Anforderungen durch Angebotsausweitungen und Übergang zu gemeinwirtschaftlichen Verkehren
- **Priorität:** mittel
- **Umsetzungsdauer:** bis 2028
- **Zu beteiligende Akteure:** Verkehrsunternehmen; Fahrgastverbände, Behindertenbeiräten/-verbände, Gleichstellungsbeauftragte
- **Voraussichtliche Kosten:** €
- **Ziele:** Erhöhung der Fahrgastzufriedenheit, Sicherstellung Qualitätsstandards bzw. Qualitätserhöhung, schnelle Reaktion auf Mängel
- **Beschreibung:** Verbesserung des Feedback- und Beschwerdemöglichkeiten über die Moobil+-Website bzw. die Mobilitätsplattform; Prüfung der Umsetzung eines zentralen Beschwerdemanagementsystems (inkl. Funktionen zur Meldung nicht-akuter sicherheitsrelevanter Vorfälle); Prüfung der Einführung weiterer Austausch und Beteiligungsformate
- **Umsetzungsschritte:**
 - Implementierung der Feedback- und Beschwerdefunktion auf der Moobil+-Website bzw. der Mobilitätsplattform
 - Nach Implementierung: Bedarfsprüfung hinsichtlich eines zentralen Beschwerdemanagementsystems
 - Parallel: Prüfung weiterer Formate
- **Zusammenhänge:** M.H1 – Vereinbarungen zum Ausbau und Erhalt der Haltestelleninfrastruktur; M.I5 – Prüfung Erneuerung Mobilitätsleitsystem
- **Risiken/Hemmnisse:** Aufwand, Kooperation Verkehrsunternehmen
- **Indikatoren:** Umsetzung Feedback- und Beschwerdemöglichkeiten auf Website; Bearbeitungszeiten Beschwerden, Fahrgastzufriedenheit

7.7 Themenfeld O: Organisation und Vergabe

M.01 –Gemeinwirtschaftlichkeit Stadtbus Vechta (inkl. E-Bus-Einsatz)

- **Handlungsbedarf:** derzeit geringe Steuerungsmöglichkeiten aufgrund des eigenwirtschaftlichen Betriebs, keine Eingliederung in Moobil+-Tarif und -Marke, parallele Informations- und Marketingkanäle, Gefahr Nicht-Erfüllung Quoten SaubFahrzeugBeschG und Klimaschutz-Ziele
- **Priorität:** sehr hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2027
- **Zu beteiligende Akteure:** Stadt Vechta, Verkehrsunternehmen
- **Voraussichtliche Kosten:** € €
- **Ziele:** Stärkung der Planungs- und Steuerungsmöglichkeiten durch den Aufgabenträger, Umsetzung des Anforderungsprofils: u.a. Vorgaben zu Fahrzeugen und Fahrgastinformation, Vereinfachung des Tarifsystems, Ermöglichung durchgehender Fahrkarten und angemessener Bepreisung zwischen Stadt- und Regionalverkehr, Stärkung der Marke Moobil+, Verbesserung der Datenlage für den Aufgabenträger, Beitrag zu Quoten gemäß Saubere Fahrzeuge Beschaffungsgesetz und Klimazielen
- **Beschreibung:** Aufnahme Stadtbus Vechta als gemeinwirtschaftlicher Verkehr, Integration in Tarif- und Vertriebssystem Moobil+, Anpassung des Außenauftritts und der Informationsmedien, evtl. Vorkehrungen für Angebotsausweitungen im Stadtverkehr Vechta (siehe Maßnahme M.A9)
- **Umsetzungsschritte:**
 - Klärung der Zuständigkeit für Ladeinfrastruktur
 - etwaige Ausschreibung
- **Zusammenhänge:** M.A2 – Entwicklung Hauptnetz Stadtverkehr Vechta & Lohne, M.T1 – Tarifvereinheitlichung, M.I1 – Einführung Echtzeitdaten, M.I3 – Vereinheitlichung und Verbesserung Fahrgastinformation (inkl. hinsichtlich Barrierefreiheit)
- **Risiken/Hemmnisse:** Abstimmung mit Verkehrsunternehmen, Vergabe
- **Indikatoren:** Vergabe und Betriebsaufnahme erfolgt, Tarifintegration abgeschlossen, Marketingmaßnahmen erfolgt, Fahrgastzufriedenheit

M.02 –Gemeinwirtschaftlichkeit Linienbündel Nord und Mitte

- **Handlungsbedarf:** derzeit geringe Steuerungsmöglichkeiten aufgrund des eigenwirtschaftlichen Betriebs, keine Eingliederung in Moobil+-Tarif
- **Priorität:** sehr hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2031
- **Zu beteiligende Akteure:** --
- **Voraussichtliche Kosten:** kostenneutral
- **Ziele:** Vereinfachung des Tarifsystems, Stärkung der Planungs- und Steuerungsmöglichkeiten durch den Aufgabenträger, Verbesserung der Datenlage für den Aufgabenträger, evtl. Effizienzsteigerungen, Fortsetzung des Verkehrsangebots
- **Umsetzungsschritte:**
 - Vorbereitende Arbeiten aus anderen Maßnahmen
 - Prüfung Änderungsbedarf beim Umfang der Linienbündel, inkl. Prüfung Aufnahme bündelfreier Linien
 - Vorabbekanntmachung, Ausschreibung, Vorbereitung Inbetriebnahme
- **Zusammenhänge:** M.A1 – Verbesserung Anbindung Damme; M.A2 – Entwicklung Hauptnetz Stadtverkehr Vechta & Lohne; M.A3 – Ausbau Randzeiten- und Wochenendbedienung Dinklage, Visbek und Lohne-Diepholz; M.A6 – Potenzialanalyse Effizienzsteigerungen Schulverkehr; M.A9 – Verbesserung Anbindung Goldenstedt Ort; M.T1 – Tarifvereinheitlichung, M.I1 – Einführung Echtzeitdaten, M.I3 – Vereinheitlichung und Verbesserung Fahrgastinformation (inkl. hinsichtlich Barrierefreiheit); ev. auch M.A2 – Entwicklung Hauptnetz Stadtverkehr Vechta & Lohne
- **Risiken/Hemmnisse:** Vergabe
- **Indikatoren:** Vergabe und Betriebsaufnahme erfolgt, Tarifintegration abgeschlossen

M.03 – Folgevergabe Moobil+

- **Handlungsbedarf:** derzeitige Verkehrsverträge laufen 2030 aus
- **Priorität:** sehr hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2030
- **Zu beteiligende Akteure:** --
- **Voraussichtliche Kosten:** in sich kostenneutral; abhängig von anderen Maßnahmen
- **Ziele:** Fortsetzung des Verkehrsangebots, Umsetzung zuvor konzeptionell verwirklichter Maßnahmen
- **Umsetzungsschritte:**
 - Vorbereitende Arbeiten aus anderen Maßnahmen
 - Vorabbekanntmachung, Ausschreibung, Vorbereitung Inbetriebnahme
- **Zusammenhänge:** M.A1 – Verbesserung Anbindung Damme; M.A2 – Entwicklung Hauptnetz Stadtverkehr Vechta & Lohne; M.A3 – Ausbau Randzeiten- und Wochenendbedienung Dinklage, Visbek und Lohne-Diepholz; M.A6 – Potenzialanalyse Effizienzsteigerungen Schulverkehr; M.A9 – Verbesserung Anbindung Goldenstedt Ort
- **Risiken/Hemmnisse:** Vergabe
- **Indikatoren:** Vergabe und Betriebsaufnahme erfolgt, Tarifintegration abgeschlossen

M.04 – Einrichtung Aufgabenträgerorganisation

- **Handlungsbedarf:** eingeschränkte organisatorische und planerische Kapazitäten auf Verwaltungsebene, zunehmende Komplexität und Bedarf nach zentraler Steuerung (gemeinwirtschaftliche Verkehre, Qualitätssicherung, Tarif- und Angebotsintegration, Kommunikation und Marketing); Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung bei gemeinsamer Aufgabenträgerorganisation mit benachbartem Landkreis (insb. Cloppenburg); Verwaltungsstrukturen und Entgeltschemata erschweren dauerhafte Sicherung von Erfahrung und Kompetenz
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2031
- **Zu beteiligende Akteure:** benachbarte Landkreise (insb. Cloppenburg)
- **Voraussichtliche Kosten:** € € (Personalkosten, Einrichtungskosten), mittelfristig Kostenreduktion durch Effizienzsteigerung
- **Ziele:** Schaffung einer dauerhaft leistungsfähigen Regie-Ebene für den Nahverkehr, Aufbau und Sicherung von Planungskompetenz In-House, klare Strukturen & Verantwortlichkeiten, Effizienzsteigerung, Sinnvolle Einbindung der Städte und Gemeinden
- **Beschreibung:** Aufbau einer eigenständigen, leistungsfähigen Aufgabenträgerorganisation als Management- und Steuerungseinheit für den ÖPNV zusammen mit dem Landkreis Cloppenburg und ggf. weiteren Aufgabenträger-Landkreisen mit vergleichbaren ländlichen Strukturen. Wahrnehmung strategischer Aufgaben (Planung, Angebotsentwicklung, Qualitätssicherung, Tarif-/Vertriebsintegration, Marketing) und operativer Aufgaben (Vergabe von Verkehrsleistungen, Schülerbeförderung, Vertrags- und Budgetkontrolle). Einbindung von Beiräten (Städte/Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Fahrgäste). Ein Beitritt zu bestehenden Aufgabenträgerorganisationen erfordert vorab eine umfassende Prüfung der damit anzuwendenden Angebotsstandards sowie zu übernehmenden Organisations-, Entscheidungs-, Finanzierungs- und Finanzierungsstrukturen hinsichtlich ihrer Eignung für den Landkreis Vechta.
- **Umsetzungsschritte:** Entscheidung Modell zusammen mit Landkreis Cloppenburg, übergangsweise Erweiterung der Strukturen innerhalb der Kreisverwaltung, mittelfristig Ausgründung in geeigneter Rechtsform
- **sämtliche andere Risiken/Hemmnisse:** politischer Konsens notwendig (inkl. Landkreis Cloppenburg), hoher Personal- und Ressourcenbedarf für Aufbau
- **Indikatoren:** Einrichtung Organisation, Besetzung Personalstellen, Einrichtung Beiräte, Berichte der Aufgabenträgerorganisation

M.05 – Arbeitstreffen mit Städten und Gemeinden sowie weiteren Akteuren

- **Handlungsbedarf:** Es bestehen keine Strukturen zur laufenden Einbeziehung der Städte und Gemeinden und weiterer relevanter Akteure im Nahverkehr.
- **Priorität:** hoch
- **Umsetzungsdauer:** bis 2026
- **Zu beteiligende Akteure:** Städte und Gemeinden
- **Voraussichtliche Kosten:** --
- **Ziele:** Verbesserung der Abstimmung zwischen Aufgabenträger sowie Städten und Gemeinden bei Planung, Ausbau und Betrieb des ÖPNV; Sicherstellung einer koordinierten Entwicklung der Haltestelleninfrastruktur; Förderung gemeinsamer Initiativen in den Bereichen Angebotsentwicklung, Fahrgastinformation, Öffentlichkeitsarbeit; Förderung effizienter Abstimmungsprozesse; evtl. Verbesserung der Abstimmung mit weiteren Akteuren im Nahverkehr (bspw. Verkehrsunternehmen, Schulträger/Schulen, LNVG, Fahrgastverbände, Behindertenbeiräten/-verbände, Gleichstellungsbeauftragte, Polizei, o.Ä.)
- **Beschreibung:** Zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis als Aufgabenträger im ÖSPV und den Städten und Gemeinden als lokale Akteure vor Ort sowie überwiegende Straßenbaulastträger (Haltestellenverantwortung) sollen regelmäßige Arbeitstreffen etabliert werden. Die Treffen können halbjährlich oder quartalsweise stattfinden und sollen eine feste Struktur mit festgelegter Tagesordnung, Protokollierung und Verantwortlichkeiten erhalten. Die direkte Einbeziehung weiterer Akteure oder die Etablierung von Parallelformaten zur deren Einbeziehung soll dabei geprüft werden.
- **Umsetzungsschritte:** Definition der Koordinations- und Organisationsstruktur, Teilnehmerkreis, Themenfeldern und Verantwortlichkeiten (z. B. Landkreis, Städte/Gemeinden, evtl. weitere Akteure); Einrichtung eines regelmäßigen Sitzungsturnus; ggf. Erstellung einer Kommunikations- und Informationsplattform, z. B. in Form eines digitalen Austauschrings oder eines internen Portals; Dokumentation und Nachverfolgung der Ergebnisse zur kontinuierlichen Verbesserung der Zusammenarbeit.
- **Zusammenhänge:** M.H1 – Vereinbarungen mit Straßenbaulastträgern zum Ausbau und Erhalt der Haltestelleninfrastruktur
- **Risiken/Hemmnisse:** Fehlende personelle Ressourcen
- **Indikatoren:** Etablierung des Formats; Durchführung der Arbeitstreffen

8 ANLAGEN

1. Dokumentation des Anhörungs- und Beteiligungsverfahrens
2. Haltestellenliste mit Kategorisierung
3. Analyse Erschließungsqualität
4. Analyse Verbindungsqualität
5. Karte Bevölkerungsstruktur
6. Konzept Aufgabenträgerorganisation