

Alternative Bedienformen im ÖPNV – Implikationen für den Planungsprozess

VON EIKE MATTHIES, SVENJA PREUß, JÖRG LAHNER UND JAN CHRISTIAN
SCHLÜTER

Abstract

With increasing rurality of an area, the challenge of maintaining affordable and attractive local public transport (ÖPNV) is growing. For example, traditionally scheduled transport services can in sparsely populated areas only achieve low cost recovery due to low capacity utilisation, especially at base load times. This often results in low service frequencies, which can lead to a further decline in demand. In order to counteract this downward spiral, an increasing number of alternative public transport forms are being used to supplement and improve existing transport services and to better adapt to the special requirements in these areas. Against this background, the alternative operating mode "moobil+" was initiated in the district of Vechta, northwest Germany.

"moobil+" was the subject investigated in the study described below. Within the scope of the investigation, the service was analysed with regard to spatial and temporal availability. Furthermore, a survey among the companies in the district of Vechta concerning "moobil+" was conducted. Analysis and survey were both carried out in 2016. Overall, it can be stated that "moobil+" can be defined as an alternative demand system. For large parts of the population, a bus stop can be reached in five minutes walking distance. Peripherally located places in the district are also accessible with the demand system. However, predominantly two-hour intervals and missing focus on commuter traffic limit the flexibility of the users.

Anschrift der Verfasser:

Eike Matthies
Hochschule für Angewandte Wissenschaft
und Kunst HHG
HAWK Fakultät Ressourcenmanagement
Büsgenweg 1a
37077 Göttingen
E-Mail: eike.matthies@ds.mpg.de

Svenja Preuß
Hochschule für Angewandte Wissenschaft
und Kunst HHG
HAWK Fakultät Ressourcenmanagement
Büsgenweg 1a
37077 Göttingen
E-Mail: preuss@hawk-hhg.de

Prof. Dr. Jörg Lahner
Hochschule für Angewandte Wissenschaft
und Kunst HHG
HAWK Fakultät Ressourcenmanagement
Büsgenweg 1a
37077 Göttingen
E-Mail: lahner@hawk-hhg.de

Jan Christian Schlüter
Max-Planck-Institut für Dynamik und
Selbstorganisation
Am Faßberg 17
37077 Göttingen
E-Mail: jan.schlueter@ds.mpg.de

In addition, "moobil+" is still quite unknown among regional entrepreneurs. Against this backdrop, the following recommendations for "moobil+" in particular, but also for setting up alternative forms of transport service in general can be derived: optimise travel times, set up bait offers and focus on target groups such as commuters or especially trainees and apprentices. Hence, the article extends the state research regarding alternative forms of public transport and their implementation, especially in rural regions.

Inhalt

Mit zunehmender ländlicher Prägung des Raumes wächst die Herausforderung, einen finanzierbaren und attraktiven öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu unterhalten. So können traditionelle Linienverkehre in dünnbesiedelten Gebieten aufgrund der niedrigen Auslastung besonders zu Grundlast-Zeiten nur eine geringe Kostendeckung erreichen. Oft resultieren daraus niedrige Bedienfrequenzen, was zu einem weiteren Rückgang der Nachfrage führen kann. Um dieser Abwärtsspirale zu begegnen, wird immer häufiger auf alternative Bedienformen gesetzt, welche das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen, verbessern und sich den besonderen Anforderungen in diesen Räumen besser anpassen sollen. Vor diesem Hintergrund wurde die alternative Bedienform „moobil+“ im Landkreis Vechta initiiert.

„moobil+“ war Gegenstand der nachfolgend beschriebenen Untersuchung. In deren Rahmen wurde das Angebot des ÖPNV hinsichtlich der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit analysiert. Weiterhin wurden die Unternehmen im Landkreis Vechta zu „moobil+“ befragt. Analyse und Befragung wurden im Jahr 2016 durchgeführt. Insgesamt lässt sich konstatieren, dass der Landkreis Vechta mit „moobil+“ über ein Angebot verfügt, das die Eigenschaften eines alternativen Bedarfssystems aufweist. Für große Teile der Bevölkerung ist innerhalb von fünf Minuten eine Haltestelle zu Fuß zu erreichen. Auch peripher gelegene Orte im Landkreis können mit dem Bedarfssystem erreicht werden. Die überwiegend zweistündige Taktung und die fehlende Ausrichtung auf Pendlerverkehre schränken allerdings die Flexibilität der Nutzerinnen und Nutzer ein. Darüber hinaus ist „moobil+“ unter den regionalen Unternehmerinnen und Unternehmern insgesamt noch recht unbekannt. Abgeleitet daraus sind unter anderem eine Optimierung der Fahrtzeiten, die Einrichtung von Lockangeboten und die Fokussierung auf Zielgruppen wie Pendler oder insbesondere Auszubildende für „moobil+“ im Speziellen aber auch für die Einrichtung alternativer Bedienformen im Allgemeinen zu empfehlen. Der Artikel trägt damit zur Erweiterung des Wissensstandes hinsichtlich alternativer Bedienformen und ihrer Einrichtung in ländlichen Räumen bei.

1 Einleitung

Ein funktionierendes öffentliches Mobilitätssystem ist unabdingbar, wenn allen Teilen der Gesellschaft die Möglichkeit eingeräumt werden soll, sich frei sowie kostengünstig und unabhängig vom Besitz eines Pkws bzw. der entsprechenden Fahrerlaubnis bewegen zu können. Ist kein ausreichendes Mobilitätsangebot vorhanden, bedeutet dies für einige Bevölkerungsgruppen Abhängigkeit und eine Einschränkung der Lebensqualität. Direkt betroffen sind vor allem ältere Menschen, die kein Auto mehr führen können, sowie Kinder und Jugendliche. Indirekt hat ein mangelndes Mobilitätsangebot aber auch Auswirkungen auf weitere Bevölkerungsgruppen. In der Regel unterstützen Familienangehörige, die im Besitz eines Pkws sind, Teile der Familie, die kein Auto führen können oder dürfen (vgl. DEFFNER 2009: 18, 19, WEHMEIER und KOCH 2010: 457, AHLMEYER und WITTOWSKY 2018: 532). Des Weiteren stellt die „Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr [...] eine Aufgabe der Daseinsvorsorge“ (§1 I Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV RegG, 27. Dezember 1993) dar, womit es sich um eine Gemeinwohlverpflichtung der öffentlichen Hand handelt. Darüber hinaus ist aufgrund seiner vergleichsweise geringen Umweltauswirkungen die besondere Rolle des ÖPNV hinsichtlich der Emissionsreduktion im Verkehrssektor im Hinblick auf den Klimaschutz zu unterstreichen (BECKER in SCHWEDES 2011: 79, STOCK & BERNECKER 2014: 142).

Dabei nimmt mit zunehmender ländlicher Prägung des Raumes und dispersen Siedlungsstrukturen die Herausforderung zu, ein finanzierbares und attraktives ÖPNV-Angebot erfolgreich zu unterhalten. Traditionelle Linienverkehre können in dünnbesiedelten Gebieten aufgrund der niedrigen Auslastung besonders zu nachfrageärmeren Zeiten nur eine geringe Kostendeckung erreichen. Gleichzeitig dominiert der motorisierte Individualverkehr als Transportmittel (INFAS & DLR 2010: 23, 44). Oft resultieren daraus niedrige Bedienungsfrequenzen, was wiederum zu einem Rückgang der Nachfrage führt. Um dieser Abwärtsspirale zu begegnen, wird immer häufiger auf alternative Bedienformen gesetzt, welche das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen und sich den besonderen Anforderungen in diesen Räumen besser anpassen sollen (vgl. BMVBS & BBSR 2009: 6 ff., BMVI 2016: 12, HOLZ-RAU et al. 2010: 492, KÜPPER & STEINRÜCK 2010: 33, REINHARDT 2012: 585). Ziel der nachfolgenden Ausführungen ist es daher, einen Überblick über alternative Bedienformen im Allgemeinen und das System „moobil+“ aus Vechta im Speziellen zu geben. Auf Basis einer Analyse der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeiten dieses Systems sowie einer Unternehmensbefragung werden anschließend sowohl Empfehlungen für die Weiterentwicklung von „moobil+“ als auch Implikationen für den Planungsprozess alternativer Bedienformen allgemein formuliert.

2 Alternative Bedienformen in ländlichen Räumen

Alternative Bedienformen können in ländlichen Räumen das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen und sich den besonderen Anforderungen mit diffusen Quell- und Zielgebieten besser anpassen. Der Anspruch sollte jedoch nicht sein, ein rein nachfrageorientiertes

Angebot zu schaffen, sondern einen angebotsorientierten ÖPNV zu gestalten, der neben den Zwangskunden auch eine Alternative für Wahlkunden darstellt (vgl. KÜPPER & STEINRÜCK 2010: 27 f., REINHARDT 2012: 585). Eine Lösung dafür können flexiblere Bedienformen darstellen, in denen Fahrzeuge bedarfsabhängig eingesetzt werden. Um Leerfahrten und Umwege zu vermeiden, ist in der Regel eine Anmeldung vor Fahrtantritt notwendig (vgl. SIEBER 2002: 3). Bereits seit den 1970er Jahren werden bedarfsgesteuerte bzw. alternative oder flexible Bedienformen (Begriffe werden synonym verwendet) in Deutschland erprobt. Darunter werden Dienste des ÖPNV verstanden, die sich vom klassischen Linienverkehr mit festem Fahrplan abgrenzen und mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllen: der Fahrzeugeinsatz erfolgt bedarfsgerecht variabel, die Bedienung erfolgt nur nach Bedarfsanmeldung, die Bedienung erfolgt abweichend von der Linien- und/oder Haltestellenbindung. Insgesamt wird damit der Betrieb bzw. die Bedienung räumlich und zeitlich flexibilisiert (vgl. KÜPPER & STEINRÜCK: 2010: 33, 43).

Dabei können drei alternative bedarfsgesteuerte Betriebsformen im ÖPNV unterschieden werden: Richtungsbandbetrieb, Flächenbetrieb und Bedarfslinienbetrieb (vgl. KIRCHHOFF 1987: 19-25, MEHLERT 2001: 31 f., BMVBS & BBSR 2009: 26, BMVI 2016: 23).

Tabelle 1: Übersicht über alternative Bedienformen im ÖPNV (eigene Darstellung nach BMVBS & BBSR 2009: 27)

	Bedarfslinienbetrieb	Richtungsbandbetrieb	Flächenbetrieb
Angebotsraum	Festgelegte Linie	Linienabweichung, Linienaufweitung, Korridor, Sektor	flächendeckend
Bezeichnung	Anruflinienbus	Anrufsammelbus	AnrufBus
Fahrzeug	Klein-/Midibus	Kleinbus	Kleinbus
Personal	Busfahrer	Busfahrer	Busfahrer
Ein-/Ausstieg	Haltestelle-Haltestelle	Haltestelle-Haltestelle bzw. Haltestelle-Bedarfshaltestelle	Haustür-Haustür
Bezeichnung	Anruflinientaxi	Anrufsammeltaxi	AnrufBus (light)
Fahrzeug	Taxi	Taxi	Taxi
Personal	Taxifahrer	Taxifahrer	(Pkw/Kleinbus)
Ein-/Ausstieg	Haltestelle-Haltestelle	Haltestelle-Haustür	Taxifahrer Haustür-Haustür

Für die Auswahl der passenden Betriebsform sind die Bevölkerungsdichte, die Siedlungsstruktur und die Größe des zu bedienenden Gebietes entscheidend (vgl. BMVBS

& BBSR 2009: 25, BMVI 2016: 23). In der Wissenschaft und in der Praxis werden die Begrifflichkeiten für die unterschiedlichen Systeme nicht einheitlich verwendet (vgl. SIEBER 2002: 4). In dieser Ausarbeitung werden die von MEHLERT empfohlenen Bezeichnungen verwendet. Für den in dieser Studie relevanten Untersuchungsraum ist vor allem der Bedarfslinienbetrieb entscheidend.

Kennzeichnend für die bedarfsgesteuerten Betriebsformen ist die erhöhte Flexibilisierung der Route und/oder des Fahrplans, wodurch besser auf die Fahrgastwünsche eingegangen werden kann (BMVBS & BBSR 2009: 25). Die Haltestellen werden nur angefahren, wenn tatsächlich ein Fahrgastwechsel stattfindet. Aus diesem Grund bleibt das System nur funktionsfähig, wenn die Nachfrage an den einzelnen Haltestellen nicht zu groß ist und nicht jede Haltestelle bei jeder Fahrt bedient werden muss. Ansonsten wird das Angebot aufgrund der langen mäandrierenden Fahrten, die sich im Richtungsband und Flächenbetrieb ergeben können, unattraktiv. Die Wirtschaftlichkeit soll in solchen Systemen durch die größere Flächenabdeckung sowie die Vermeidung von Leerfahrten und unnötigen Umwegen erreicht werden. Zudem sind Einsparungen bei der Fahrzeugflotte sowie Personalstunden möglich und die Größe des Fahrzeuges kann der tatsächlichen Nachfrage angepasst werden (vgl. KÜPPER & STEINRÜCK 2010: 43). Die Stärken und Schwächen, die sich auf betrieblicher und auf Fahrgastseite durch eine Flexibilisierung der Route ergeben, sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 2: Stärken und Schwächen der Flexibilisierung der Route (eigene Darstellung nach BMVBS & BBSR, 2009: 27 ff.)

	Betreiberperspektive		Fahrgastperspektive	
	Stärken	Schwächen	Stärken	Schwächen
Bedarfslinienbetrieb	einfache Planung und Kalkulierung durch feste Haltestellenfolge und Linienweg Teilabschnitte oder ganze Fahrt bedarfsgesteuert, was Effizienz erhöht und Anpassung der Fahrzeuge ermöglicht	Anmeldungen führen zu Mehraufwand, Flexibilisierung gegenüber traditionellem Linienverkehr jedoch gering	einfache Bedienung durch feste Haltestellenfolge und Linienweg z.T. schneller durch Bedarfshalte auf Teilabschnitten oder auf ganzer Strecke	geringe Anpassung an tatsächliche Fahrgastwünsche Anmeldung notwendig

Richtungsbandbetrieb	gewisse räumliche Flexibilisierung und Erschließung neuer Kundenkreise Verkehre werden im Vergleich zum Flächenbetrieb besser gebündelt, dies erhöht Wirtschaftlichkeit	Fahrtzeiten und -dauer können nur ungefähr kalkuliert werden Fahrtzeiten können sich gegenüber dem Linienverkehr verlängern, dadurch ggf. betriebliche Nachteile bei der Umlaufplanung	räumliche Flexibilisierung erschließt größere Anzahl an Einwohnern direkte Fahrten ohne Umstieg werden möglich	Anfahrtszeiten und Fahrdauer können nur ungefähr kalkuliert werden Fahrtzeiten können sich gegenüber dem Linienverkehr verlängern Vor Anmeldung notwendig
Flächenbetrieb	größtmögliche räumliche Erschließungswirkung wird erreicht schwer bündelbare disperse Mobilitätsbedürfnisse können bedient werden	geringe Bündelung der Verkehre reduziert Wirtschaftlichkeit Hoher Dispositionsaufwand Betrieb wird ggf. als Konkurrenz zum Taxibetrieb angesehen	Anbindung aller Einwohner im Bedienungsgebiet durch räumliche Flexibilisierung Komfortgewinn durch umsteigefreie Verbindungen direkte Fahrt von Quelle zum Ziel vermeidet Umwege	Zugangshemmnisse durch Abkehr von "vertrauter" ÖPNV-Struktur lange Voranmeldezeiten

Erfahrungen aus bisherigen Systemen zeigen, dass der Betrieb zumindest unter den bisherigen Rahmenbedingungen hierzulande selten kostendeckend und dementsprechend nicht ohne Zuschüsse auskommen kann. Durch eine Bündelung der Fahrten auf Basis einer optimierten Organisation kann jedoch eine erhöhte Kostendeckung erreicht werden. BMVBS & BBSR (vgl. 2009: 51 ff.) haben daher auf Grundlage der untersuchten Praxisbeispiele einige Empfehlungen herausgearbeitet, die eine Bündelung von Fahrten begünstigen und unnötige Kosten vermeiden:

- Wenige und kompakte Quell- und Zielgebiete,
- Bedarfslinien und Richtungsbandbetrieb führen verglichen mit dem Flächenbetrieb zu einer erhöhten Bündelung,
- Fahrplananbindung (empirisch nicht bestätigt),
- Anzahl der Fahrten mindern,
- lange Voranmeldezeiten und ggf. Verschiebung der Fahrtwünsche zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes.

Viele dieser Vorschläge gehen jedoch zu Lasten der Angebotsqualität für die Fahrgäste und sollten daher sorgfältig abgewogen werden. Auch wenn Zweifel darüber bestehen, ob sich der Einsatz von bedarfsgesteuerten Bedienformen ökonomisch (und ökologisch) rechtfertigen lässt: unter der Prämisse der Aufrechterhaltung bzw. dem Anstreben gleichwertiger Lebensverhältnisse ist das Bereitstellen eines ÖPNV-Systems notwendig, um Mobilitätsangebote für die gesamte Bevölkerung flächendeckend zu gewährleisten (vgl. STEINRÜCK & KÜPPER 2010: 13). Wie im traditionellen ÖPNV auch kann hierbei nicht auf Förderung verzichtet werden und der Erfolg lässt sich nicht am betriebswirtschaftlichen Gewinn messen. Ziel sollte es daher sein, ein möglichst kostengünstiges Angebot mit beständiger Nachfrage zu etablieren (vgl. ebd.: 47). Bedarfsgesteuerte Bedienformen können dabei ein geeignetes Instrument zur Ergänzung des bestehenden Angebots darstellen, bedürfen jedoch „einer sorgfältigen Planung“ (BMVI 2016: 12, MAGER 2017: 217 f.).

3 Das Beispiel „moobil+“

Bei „moobil+“ handelt es sich um ein alternatives Mobilitätssystem, das im November 2013 im Landkreis Vechta als Pilotprojekt des Landes Niedersachsen eingeführt wurde. Grundlage für das System stellen eine Bedarfserhebung und eine Machbarkeitsstudie, die in den Jahren 2008/2009 durchgeführt wurden, dar. In diesem Zusammenhang wurden mithilfe einer Befragung in den sieben Kommunen des Landkreises Mobilitätsprobleme beim Erreichen wichtiger Ziele ermittelt. Dabei wurde für die Ziele Arbeitsplatz, Ausbildungsplatz und weiterführende Schulen ein hohes Verbesserungspotenzial festgestellt. Das auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie erarbeitete Mobilitätssystem „MobilUmVechta“ sollte in Anknüpfung daran zu Verbesserungen der Erreichbarkeit in der Fläche beitragen (Landkreis Vechta 2017).

Im Jahr 2010 übernahm der Landkreis Vechta die Projektleitung für das neue Mobilitätssystem. Die zweijährige Pilotphase für „moobil+“ begann daraufhin im November 2013 und wurde im Oktober 2015 erfolgreich abgeschlossen. Im Mai 2018 wurde die Fortführung von „moobil+“ bis 2025 mit der Option auf Verlängerung bis 2030 im Kreistag einstimmig beschlossen (Landkreis Vechta 2017, 2018). Die Fahrten werden von insgesamt fünf Busunternehmen durchgeführt. Folgende Eigenschaften zeichnen das System – Stand 2018 – seit der Inbetriebnahme aus (Landkreis Vechta 2018):

- „Einsatz von 14 Fahrzeugen
- über 13.000 registrierte Kunden
- über 505.000 beförderte Fahrgäste
- über 225.000 Anrufe in der Mobilitätszentrale
- über 35.000 Besucher bei Facebook
- über 92.000 Besucher auf www.moobilplus.de
- 521 Haltestellen auf 15 Linien“

Die Kleinbusse bieten bis zu acht Fahrgästen Platz. Da es sich um Niederflerbusse mit Rampe handelt, können Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle etc. mitgenommen werden. Das Angebot erstreckt sich über sämtliche Gemeinden im Landkreis. Die Linien verkehren werktags in der Regel im Zweistundentakt (einige Linien verkehren stündlich) von morgens 7.00 Uhr bis abends 19.00 Uhr. Die Bedienung ist auf die Bahnhöfe bzw. die Fahrtzeiten der NordWestBahn (NWB) ausgerichtet und die Linien sind untereinander an zentralen Haltestellen, die zum Umsteigen dienen, vernetzt. Es werden feste Haltestellen je Strecke und zusätzliche Bedarfshaltestellen angefahren, wenn dies von Fahrgästen gewünscht wird. Somit handelt es sich um ein Bedarfsliniensystem (Landkreis Vechta 2017). Die Anzahl der Fahrgäste ist seit der Einführung von „moobil+“ – abgesehen von saisonalen Effekten – durch einen konstanten Anstieg gekennzeichnet (Landkreis Vechta 2017).

Bei der Ausgestaltung des Angebots wurde laut Kreisverwaltung auf leichte Verständlichkeit und Kundenfreundlichkeit geachtet: So kostet ein Ticket zwei Euro in der ersten Tarifzone, welche dem Gemeindegebiet entspricht. Für jede weitere Gemeinde erhöht sich der Ticketpreis um je einen Euro pro Zone bzw. Gemeinde. Für Schüler und Kinder bis 12 Jahren gibt es Vergünstigungen und es werden Tages-, Wochen- und Monatskarten angeboten. Schwerbehinderte können das Angebot kostenlos nutzen (Landkreis Vechta 2017). Diese Ausgestaltung erhöht auch aus Sicht der Autoren die Verständlichkeit des Angebotes.

Preis- stufe	Einzelkarte			Tageskarte			Wochenkarte			Monatskarte			Preis- stufe
	Erwachsene	Schüler	Kind	Erwachsene	Schüler	Kind	Erwachsene	Schüler	Kind	Erwachsene	Schüler	Kind	
1	2,00 €	1,80 €	1,20 €	3,80 €	2,80 €	2,30 €	14,00 €	10,50 €	8,40 €	40,00 €	30,00 €	24,00 €	1
2	3,00 €	2,70 €	1,80 €	5,70 €	4,20 €	3,40 €	21,00 €	15,70 €	12,60 €	60,00 €	45,00 €	36,00 €	2
3	4,00 €	3,60 €	2,40 €	7,60 €	5,70 €	4,60 €	28,00 €	21,00 €	16,80 €	80,00 €	60,00 €	48,00 €	3
4	5,00 €	4,50 €	3,00 €	9,50 €	7,10 €	5,70 €	35,00 €	26,20 €	21,00 €	100,00 €	75,00 €	60,00 €	4
5	6,00 €	5,40 €	3,60 €	11,40 €	8,50 €	6,80 €	42,00 €	31,50 €	25,20 €	120,00 €	90,00 €	72,00 €	5
6	7,00 €	6,30 €	4,20 €	13,30 €	9,90 €	8,00 €	49,00 €	36,70 €	29,40 €	140,00 €	105,00 €	84,00 €	6
7	8,00 €	7,20 €	4,80 €	15,20 €	11,40 €	9,10 €	56,00 €	42,00 €	33,60 €	160,00 €	120,00 €	96,00 €	7
8	9,00 €	8,10 €	5,40 €	17,10 €	12,80 €	10,30 €	63,00 €	47,20 €	37,80 €	180,00 €	135,00 €	108,00 €	8

Beförderung eines Fahrrads kostet pro Fahrt: 1,50 € bei Tarifzone 1 - 4 sowie 3,00 € bei Tarifzone 5 - 8

Abbildung 1: Tarife "moobil+" (Quelle: Landkreis Vechta 2019)

Die Fahrten müssen bis mindestens eine Stunde vor Fahrtantritt gebucht werden. Spontan zusteigende Fahrgäste können nur mitfahren, wenn ein freier Sitzplatz bis zum Fahrtziel vorhanden ist. Die Buchung kann telefonisch, per App, online oder persönlich in einer der Mobilitätszentralen oder bei den Verkehrsunternehmen erfolgen (Landkreis Vechta 2017). Die Mobilitätszentrale kann telefonisch oder persönlich werktags von 7.00 Uhr bis 18.00 Uhr in Anspruch genommen werden (vgl. Homepage „moobil+“). Täglich rufen bis zu 500 Personen in der Zentrale an. Dort ist auch eine Registrierung für eine bargeldlose Nutzung möglich. Die Registrierung bringt den Vorteil, dass auf Grundlage der absolvierten Fahrten ermittelt werden kann, ob sich ein Einzel-, Tages-, Wochen- oder Monatsticket rentiert. Mit sieben Einzelfahrkarten in einer Kalenderwoche ist bereits der Preis eines Wochentickets erreicht. Jede weitere Fahrt ist in dieser Woche ab der achten Fahrt in derselben Preisklasse automatisch kostenlos. Für höhere Preisstufen muss nur ein entsprechender Aufpreis

gezahlt werden. Seit 2015 wird zusätzlich ein Jobticket angeboten, wodurch gezielt ArbeitnehmerInnen für „moobil+“ gewonnen werden sollen. Voraussetzung ist der Abschluss eines Vertrages zwischen dem Unternehmen und dem Landkreis. Die Vorteile des Tickets sind Ermäßigungen von fünf Prozent je Ticket und zusätzlich Mengenrabatte von bis zu zehn Prozent (Landkreis Vechta 2017).

Im Hinblick auf die weiteren Untersuchungen können auf Basis der Ausführungen in den Kapiteln zwei und drei folgende Forschungsfragen abgeleitet werden: Welche räumliche und zeitliche Verfügbarkeit weiß das System „moobil+“ auf? Wie wird das Angebot von Unternehmenseite wahrgenommen? Welche allgemeinen Implikationen lassen sich auf Basis von Literatur und den Erfahrungen aus „moobil+“ für den Planungsprozess alternativer Bedienformen formulieren? Mit der Beantwortung dieser Fragen soll ein Beitrag zur Erweiterung des Wissensstandes hinsichtlich alternativer Bedienformen und ihrer Einrichtung in ländlichen Räumen geleistet werden.

4 Analyse der Verfügbarkeit und Unternehmensbefragung

Im Folgenden werden die Analyse der Verfügbarkeit sowie die Unternehmensbefragung sowohl im Hinblick auf die methodische Vorgehensweise als auch auf die Untersuchungsergebnisse dargestellt. Fokussiert wird dabei auf die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit von „moobil+“ im Allgemeinen und auf die Unternehmenssicht bzw. die der ArbeitnehmerInnen und Auszubildenden im Speziellen.

4.1 VERFÜGBARKEIT – METHODISCHE VORGEHENSWEISE

Mithilfe der Verfügbarkeitsanalyse sollten Erkenntnisse darüber gewonnen werden, inwieweit die Rahmenbedingungen von „moobil+“ gegeben sind, für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein adäquates Mittel für die Erreichung des Arbeitsplatzes darzustellen. Die Analyse erfolgte auf Basis der Überprüfung der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit von „moobil+“. Die räumliche Verfügbarkeit wird anhand einer Karte dargestellt, in der die ermittelten Erreichbarkeiten der Haltestellen abgebildet werden. Für die zeitliche Verfügbarkeit wurden die Abfahrtszeiten der „moobil+“-Linien zusammengetragen und hinsichtlich der Stoßzeiten im Berufsverkehr überprüft.

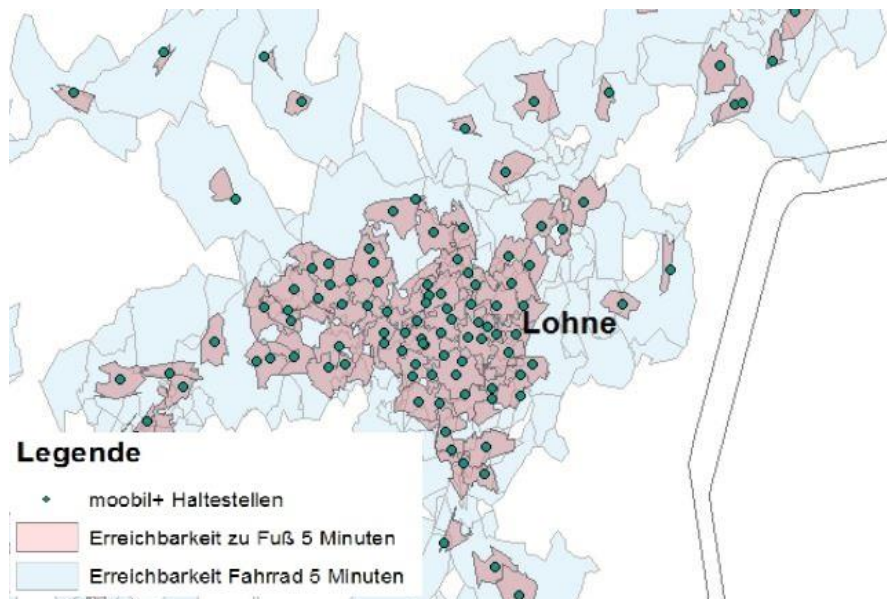
4.1.1 Räumliche Verfügbarkeit

WALKER gibt die Bereitschaft von Fußgängern eine Haltestelle aufzusuchen mit einer Entfernung von 400 Metern an (vgl. 2012: 61). Dies entspricht auch in etwa den Richtwerten aus der Dissertation von WILHELM, in der für Unter- und Kleinzentren Fußgängerlängen zu Bushaltestellen von 400 Meter im zentralen Bereich und 600 Meter im übrigen Gebiet empfohlen werden. Für Oberzentren liegt die Empfehlung je nach Nutzungsdichte bei 300 bis 600 Metern (vgl. WILHELM 2002: 15). Auf Grundlage dieser Richtwerte wurde eine Erreichbarkeitsanalyse der „moobil+“-Haltestellen im Landkreis

Vechta durchgeführt und gleichzeitig die Anbindung an die Gewerbe- und Industriegebiete überprüft.

Für die Analyse wurden zunächst die Koordinaten der 548 Haltestellen in einem Geoinformationssystem eingelesen. Die Koordinaten wurden vom Landkreis Vechta zur Verfügung gestellt. Für die Berechnung der Erreichbarkeit wurde eine Strecke von 420 m für Fußgänger zugrunde gelegt. Dies entspricht der Bereitschaft der Fußgänger zu einer Haltestelle zu gehen nach den Ergebnissen von WALKER und WILHELM entspricht (vgl. WALKER 2012: 61, Wilhelm 2002: 15). Bei einer Fußgängergeschwindigkeit von 1,4 m/s ergibt sich daraus eine Wegzeit von 300 Sekunden. Das Fahrrad stand nicht im Fokus dieser Analyse. Um jedoch eine Alternative aufzuzeigen und das Einzugsgebiet der Haltestellen zu erweitern, sind zusätzlich die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad mit angegeben.

Für die Berechnung der Erreichbarkeiten wurde das Programm GraphHopper genutzt. Die Koordinaten der Haltestellen waren in den Außenbereichen von Ortschaften zum Teil etwas ungenau, so dass diese in einigen Fällen zu weit von den Straßen entfernt liegen und das Programm keine korrekte Berechnung entlang des Wegenetzes durchführen konnte. Die Genauigkeit innerhalb der Ortschaften und auch in weiten Teilen des Außenbereichs war jedoch groß genug. Die folgende Karte zeigt beispielhaft für Lohne die Haltestellen und deren Erreichbarkeiten ohne Hintergrundkarte.



**Abbildung 2: Isochrone der Fußgänger- und Radfahrer-Erreichbarkeiten in ArcGIS;
Quelle: Eigener Entwurf**

Zeitliche Verfügbarkeit

Im Hinblick auf das Jobticket waren besonders die Gegebenheiten für die ArbeitnehmerInnen von Interesse. Gemäß der Studie „Mobilität in Deutschland (MiD) 2017“ befindet sich der Großteil der Beschäftigten zwischen 5:00 und 8:00 Uhr morgens auf dem Arbeitsweg. Zwischen 16:00 Uhr und 19:00 Uhr finden die meisten Heimwege statt. Dies ist auch der Zeitraum, in dem laut der Erhebung die meisten Haushaltswege (Erledigungen, Einkauf) stattfinden (vgl. BMVI 2019: 206, KRAMER 2004: 32).

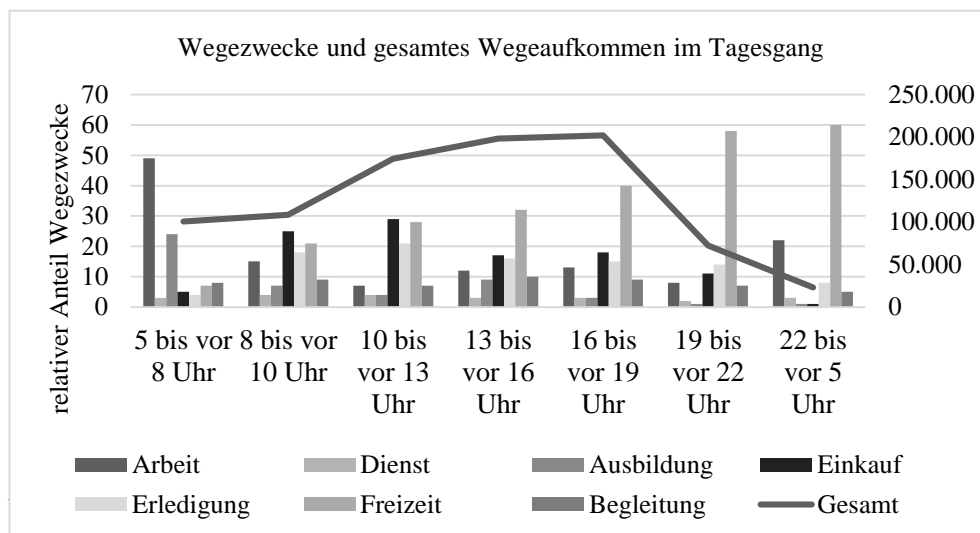


Abbildung 3: Tagesgang relativer Anteil Wegezwecke und gesamtes Wegeaufkommen in absoluten Zahlen; Quelle: Eigener Entwurf nach BMVI 2019

Anhand der Fahrpläne der einzelnen „moobil+“-Linien wurde auf Basis der ersten und letzten Fahrten überprüft, inwieweit die Gegebenheiten vorhanden sind, den Arbeitsplatz während dieser Stoßzeiten mit „moobil+“ zu erreichen.

Des Weiteren ist gemäß GATHER et al. (2008: 248) eine durchgängige Bedienung in einer halbstündigen Taktung ein entscheidendes Kriterium für die zeitliche Verfügbarkeit eines Busses mit Systemcharakter. Dieser Aspekt wurde ebenfalls berücksichtigt.

4.2 UNTERNEHMENSBEFRAGUNG

Zur Überprüfung der Unternehmenssicht auf „moobil+“ wurde eine Unternehmensbefragung durchgeführt. Die Datenerhebung erfolgte in Form einer quantitativen schriftlichen Befragung. Insbesondere sollten durch die Befragung

Erkenntnisse über die Unternehmenssicht auf die alternative Bedienform „moobil+“ und den ÖPNV insgesamt gewonnen werden. Des Weiteren wurde die Bereitschaft seitens der Unternehmen, alternative Bedienformen zu unterstützen, abgefragt.

4.2.1 Quantitative Online-Befragung

Die Befragung wurde im Landkreis Vechta mithilfe eines Online-Fragebogens durchgeführt. Befragt werden sollten die Unternehmen im Landkreis. Vor diesem Hintergrund wurden in einem ersten Schritt E-Mail-Adressen der Unternehmen gesammelt. Insgesamt konnten so 1.029 Adressen ermittelt werden. Anschließend wurde per E-Mail über die Befragung informiert. Dort, wo eine eindeutige Zuordnung möglich war, wurde die Geschäftsführung der Unternehmen direkt kontaktiert. Waren nur allgemeine Adressen ausfindig zu machen, wurden die Anfragen an diese Adressen versendet. Da aktiv rekrutierte Teilnehmende üblicherweise binnen weniger Tage reagieren, war die Teilnahme auf einen Zeitraum von zwei Wochen begrenzt. Die Einladung zur Umfrage wurde am 27. September 2016 versendet. Der Fragebogen wurde vom 27.09.2016 bis 10.10.2016 für zwei Wochen online gestellt. Von den 1.029 E-Mail-Adressen war in 152 Fällen die Zustellung nicht erfolgreich, so dass am Ende 877 Unternehmen um eine Teilnahme an der Umfrage gebeten wurden. Bis zum Ende der Feldzeit hatten 88 Unternehmen an der Umfrage teilgenommen. Ausgehend von den 877 versendeten E-Mails entspricht dies einer Quote von 10,03 Prozent.

4.2.2 Repräsentativität der Stichprobe

Bei der Bereinigung des Datensatzes fielen 18 Unternehmen heraus. Die verbleibenden 70 verteilten sich über den gesamten Landkreis. Die beiden bevölkerungsstärksten Städte, Vechta und Löhne, waren in der Befragung am stärksten vertreten. Der Landkreis ist durch eine mittelständische Unternehmensstruktur geprägt (OLDENBURGISCHE INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER o. J.). Die Branchenstruktur, die aus der Beteiligung an der Befragung resultierte, repräsentierte in dieser Hinsicht die Beschäftigtenanteile im Landkreis gut (LANDKREIS VECHTA 2018a).

Besonders die Land- und Forstwirtschaft, das verarbeitende Gewerbe sowie das Baugewerbe waren entsprechend des Beschäftigtenanteils im Landkreis angemessen vertreten (LANDKREIS VECHTA 2015). Der Dienstleistungssektor war jedoch unterrepräsentiert. Mit ca. 31 Prozent war der Anteil derer, die sich in der relativ kleinteiligen Kategorisierung nicht wiedergefunden haben, groß.

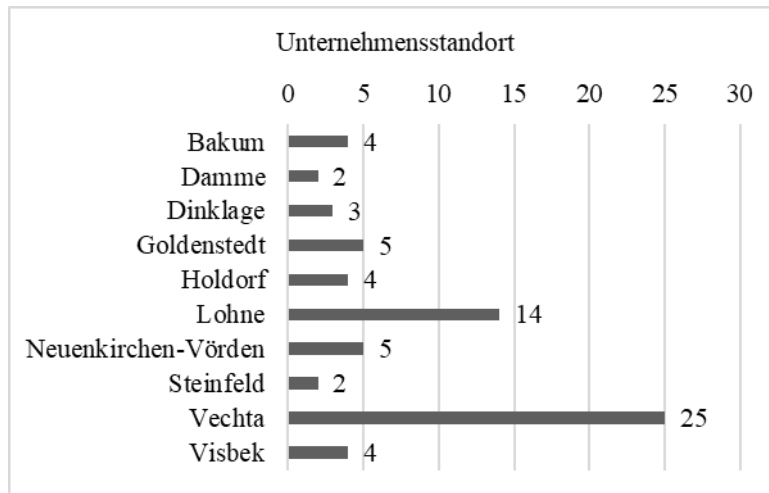


Abbildung 4: Unternehmensstandort nach kommunalen Gebietskörperschaften; N=68, absolute Werte; Quelle: Eigener Entwurf

4.3 ERGEBNISSE DER ANALYSE DER VERFÜGBARKEIT UND DER BEFRAGUNG

Nachfolgend werden die Ergebnisse dargestellt. Dabei erfolgt die Veranschaulichung anhand verschiedener Grafiken zu ausgewählten Beispielen.

4.3.1 Räumliche und zeitliche Verfügbarkeit von „moobil+“

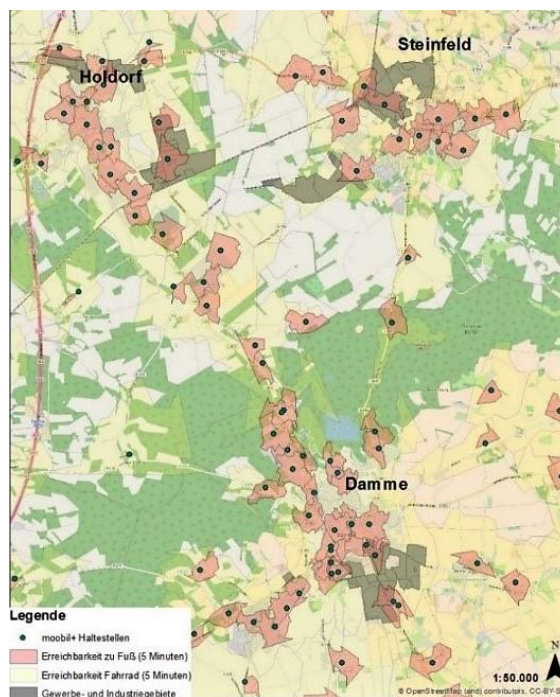
Zunächst wurde die Erschließungsqualität von „moobil+“ untersucht. Für einen guten und attraktiven Zugang zum ÖPNV sollten die Siedlungsgebiete möglichst lückenfrei über Haltestellen verfügen. Die nächstgelegene Haltestelle sollte dabei innerhalb von fünf Minuten zu Fuß erreichbar sein und eine durchgängige 30-minütige Taktung aufweisen.

Räumliche Verfügbarkeit

Anhand der im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse generierten Karte wird die Verteilung der Haltestellen, deren Lage in der Siedlung und deren Erreichbarkeit veranschaulicht. Die grünen Punkte zeigen an, wo sich Haltestellen befinden. In Rot sind die Erreichbarkeiten für Fußgänger und in Gelb die für Fahrradfahrende dargestellt. Es wird deutlich, dass der Großteil der Bevölkerung im Landkreis Vechta zum Zeitpunkt der Untersuchung innerhalb von fünf Minuten Fußweg Zugang zu einer „moobil+“-Haltestelle hatte. Dies galt auch für kleine, peripher gelegene Siedlungen. Für diese Siedlungen im Außenbereich, vor allem im Westen des Landkreises, waren die Koordinatenangaben für einige Haltestellen zu ungenau, so dass nicht für alle Punkte Isochrone berechnet werden konnten. Das

Einzugsgebiet dieser Haltestellen war allerdings sehr klein, so dass die Bebauung meist ohnehin unmittelbar an die Haltestelle angrenzt und der Fehler zu vernachlässigen ist.

Abbildung 5 veranschaulicht die Erreichbarkeiten für Holdorf, Steinfeld und Damme in einem größeren Maßstab. Es wurde eine Häufung von Haltestellen entlang der Landes- und Kreisstraßen deutlich. Bis auf wenige Ausnahmen, wie das nördliche Zentrum von Damme und die Randbereiche der Ortschaften, waren auch in diesen Gemeinden die Wohngebiete sehr gut erschlossen und die Haltestellen waren innerhalb von fünf Minuten fußläufig erreichbar. Nahezu alle Wohngebiete, die durch die Fußgängerreichbarkeit nicht abgedeckt waren, konnten innerhalb von fünf Minuten von einer Haltestelle aus mit dem Fahrrad erreicht werden. Bei näherer Betrachtung der Gewerbe- und Industriegebiete (graue Flächen) fiel auf, dass diese deutlich weniger gut durch „moobil+“ erschlossen waren als die übrigen Siedlungsflächen. Dies ließ sich für sämtliche Städte und Gemeinden im Landkreis feststellen (Stand 2016).



**Abbildung 5: Erreichbarkeiten für Holdorf, Steinfeld, Damme;
Quelle: Eigener Entwurf**

Im direkten Vergleich von Lohne und Vechta, den beiden größten Städten im Landkreis, waren bei der Analyse deutliche Unterschiede in der Erreichbarkeit der „moobil+“-Haltestellen erkennbar. Während Lohne eine flächendeckende Verfügbarkeit an Haltestellen aufwies, waren vor allem im Westen von Vechta deutliche Defizite zu erkennen. Dies lässt sich dadurch erklären, dass in Vechta zusätzlich ein Stadtbus verkehrt, zu dem „moobil+“ nicht in Konkurrenz treten darf. Für die Stadtbus-Haltestellen standen keine Koordinaten zur Verfügung. Dem Liniennetzplan des Stadtbusses ist jedoch zu entnehmen, dass durch den Anbieter weite Teile der nicht von „moobil+“ erschlossenen Wohngebiete abgedeckt werden. Den Gewerbe- und Industriegebieten wurde jedoch auch beim Stadtbus Vechta keine prioritäre Bedeutung beigemessen, so dass in der Stadt Vechta diese Flächen ebenfalls unzureichend durch den ÖPNV angebunden sind (WILMERING BUSLINIEN O. J.).

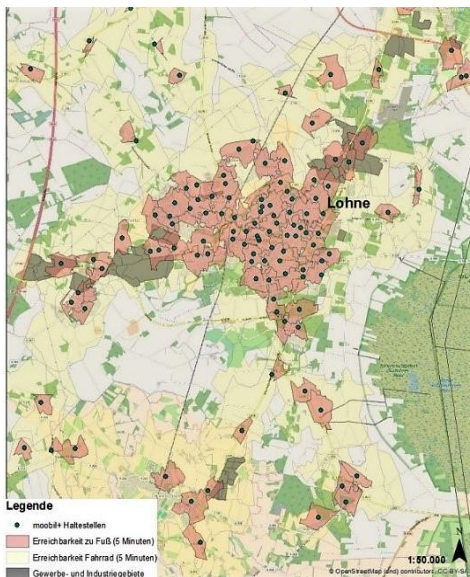


Abbildung 6: Erreichbarkeiten Lohne
Quelle: Eigener Entwurf

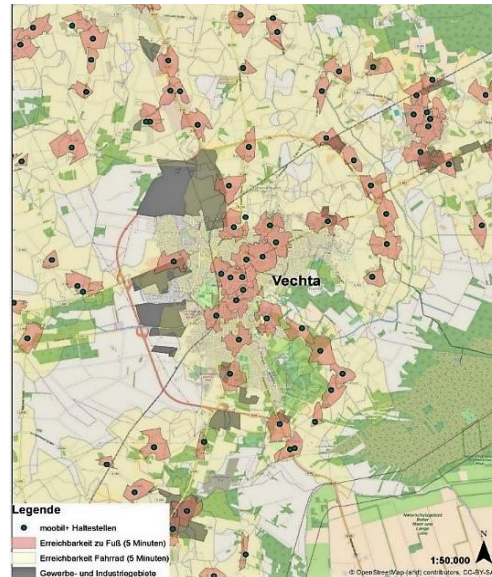
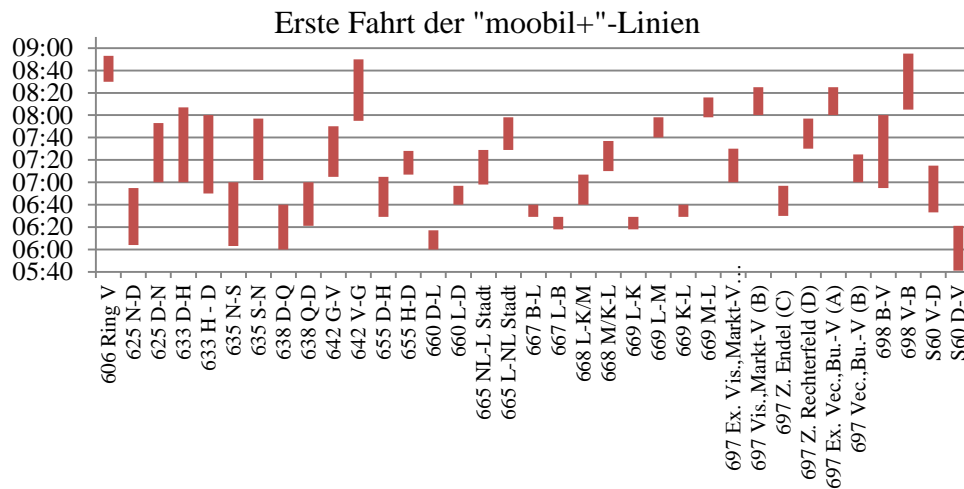


Abbildung 7: Erreichbarkeiten Vechta;
Quelle: Eigener Entwurf

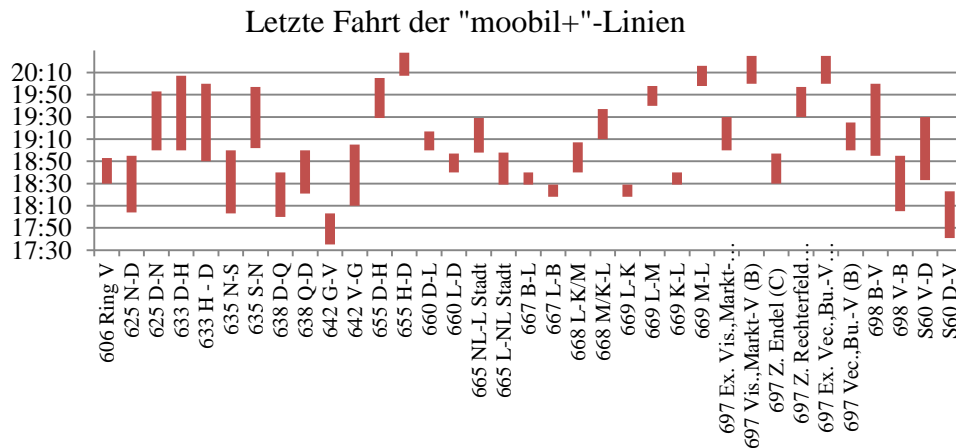
Zeitliche Verfügbarkeit von „moobil+“

Die Auswertung der Fahrtzeiten ließ insbesondere für die Taktung Defizite erkennen. Gemäß der Studie „Mobilität in Deutschland“ befindet sich der Großteil der Beschäftigten zwischen 5:00 und 8:00 Uhr morgens auf dem Arbeitsweg sowie zwischen 16 Uhr und 19 Uhr (vgl. Kapitel 3.1.2). Der Großteil der „moobil+“-Linien verkehrt werktags zwischen 7:00 und 19:00 Uhr in einem zwei-Stunden-Takt. 16 der 35 Linien beginnen ihre Fahrt vor 7:00 Uhr.



**Abbildung 8: Wochentags erste Fahrt der "moobil+" Linien;
Quelle: Eigener Entwurf**

Die letzten Fahrten finden alle nach 18 Uhr bis ca. 20 Uhr statt. Eine Ausnahme stellten die Linien 642 von Goldenstedt nach Vechta (642 G-V) und S60 von Damme nach Vechta dar (S60 D-V), die bereits vor 18 Uhr ihre letzte Fahrt abgeschlossen haben. Ausgehend von den durchschnittlichen Stoßzeiten sind die Voraussetzungen für den Rückweg von der Arbeit deutlich geeigneter als für den Hinweg.



**Abbildung 9: Wochentags letzte Fahrt der "moobil+"-Linien;
Quelle: Eigener Entwurf**

Die Linien wiesen in keinem der Fälle eine ideale Taktung von mindestens 30 Minuten auf, was ebenfalls eine Einschränkung für die NutzerInnen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Folge hat. Die Regel ist eine zweistündige Taktung. Ausnahmen bilden die Linien 655, 660, 665 und 669. Drei dieser Linien verkehren von und nach Lohne, der zweitgrößten Stadt im Landkreis, und fahren u.a. den Bahnhof an.

Die erhöhte Taktung in Lohne spiegelte sich auch in den absoluten Ein- und Ausstiegen zwischen Juni 2014 und August 2016 wider. Auffallend hoch frequentiert war der Bahnhof in Lohne, welcher gemäß der Daten des Landkreises Vechta die mit Abstand höchsten Ein- und Ausstiege insgesamt zu verzeichnen hatte (ca. 87.700). Deutlich erhöhte Werte verzeichneten ebenfalls der ZOB in Vechta (NWB-Anschluss) und Damme sowie der Rathausplatz in Dinklage und der Halt „Vechta Burgstraße/Altes Finanzamt“.

Ausgehend von den Stoßzeiten im Berufsverkehr sind die Voraussetzungen für Hin- und Rückweg vergleichbar geeignet (Stand 2016). Das Angebot an Fahrten vor 7:00 Uhr morgens könnte vor allem für Pendler ausgebaut werden. Des Weiteren ist gemäß GATHER et al. (2008: 248) eine durchgängige Bedienung in einer halbstündigen Taktung ein entscheidendes Kriterium für die zeitliche Verfügbarkeit eines Busses mit Systemcharakter. Dies wird gemäß den ersten Ergebnissen aus der Grundlagenanalyse für „moobil+“ nicht erreicht.

Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Erreichbarkeitsanalyse

Die Erreichbarkeitsanalyse veranschaulicht, dass der Großteil der Bevölkerung im Landkreis innerhalb von fünf Gehminuten eine Haltestelle erreichen kann, von wo aus mindestens alle zwei Stunden ein Bus verkehrt (Stand 2016). Dies ist verglichen mit vielen anderen ländlichen Regionen, in denen das ÖPNV-System mit dem Schülerverkehr gleichzusetzen ist, gut. Es zeigen sich aber deutliche Defizite bei der Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriegebiete und auch die zeitliche Verfügbarkeit ist insbesondere aufgrund der Taktung für ArbeitnehmerInnen auf vielen Linien eher ungeeignet. Insgesamt ermöglichen es die Rahmenbedingungen für einen Großteil der ArbeitnehmerInnen somit derzeit nicht, „moobil+“ für den Arbeitsweg zu nutzen.

4.3.2 Auswertung der Unternehmensbefragung

Um einleitend die Bedeutung des ÖPNV zum Erreichen des Unternehmens einschätzen zu können, wurden die potentiellen Nutzergruppen „Auszubildende“, „Mitarbeitende“ und „KundInnen“ unterschieden. Damit sollte den unterschiedlichen Ansprüchen der verschiedenen Nutzergruppen nachgekommen und ein möglichst differenziertes Bild generiert werden. Die Bedeutung ist als hoch einzustufen, wenn mindestens die Hälfte der Befragten mit „sehr wichtig“ (1) oder „eher wichtig“ (2) antworten. Eine besondere Gruppe stellen die Auszubildenden dar, da diese aufgrund eines geringeren Einkommens und des geringeren Alters seltener über einen Pkw verfügen können. Von den 70 Unternehmen, die teilgenommen haben, haben 40 angegeben, mindestens einen Auszubildenden zu haben. Dies entspricht 57 Prozent.

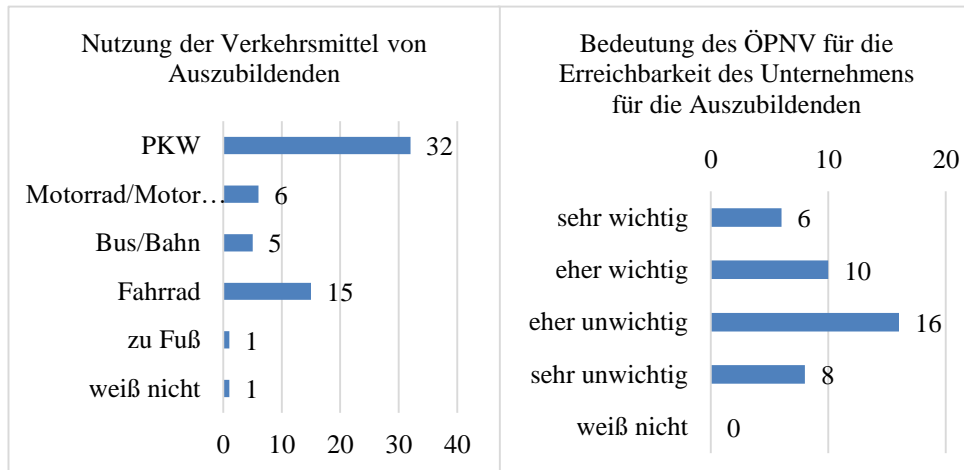


Abbildung 10: Verkehrsmittelwahl der Auszubildenden (N=39, Mehrfachnennungen mgl., absolute Werte); Quelle: Eigener Entwurf

Abbildung 11: Bedeutung des ÖPNV für die Erreichbarkeit des Unternehmens für die Auszubildenden (N=40, absolute Werte); Quelle: Eigener Entwurf

Die Unternehmen gaben an, dass der Großteil der Auszubildenden als hauptsächliches Verkehrsmittel den Pkw nutzt, um den Ausbildungsplatz zu erreichen (32 von 60 Nennungen), gefolgt vom Fahrrad mit 15 Nennungen und dem motorisierten Zweirad (sechs Nennungen). Der MIV (Pkw, Motorrad/Motoroller/Moped) macht somit den größten Anteil aus. Zwischen MitfahrerInnen und FahrerInnen wurde beim MIV jedoch nicht unterschieden. Bus und Bahn wurden von fünf Unternehmen (acht Prozent) als Hauptverkehrsmittel angegeben (vgl. Abb. 10). An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die Resonanz auf diese Frage mit 39 Antworten klein ausfällt. Außerdem ist nicht genau feststellbar, welcher Vertreter bzw. welche Vertreterin des Unternehmens den Fragebogen ausgefüllt hat. Es besteht daher Unsicherheit darüber, ob derjenige bzw. diejenige genau einschätzen konnte, welche Verkehrsmittel (-kombinationen) die Auszubildenden tatsächlich nutzen. Gleiches gilt für die Bedeutung des ÖPNV für die Auszubildenden (Abb. 11).

Weniger als die Hälfte der Unternehmen (16 von 40 Unternehmen) gaben an, dass die Bedeutung als „sehr wichtig“ bzw. „eher wichtig“ einzuschätzen sei (vgl. Abb. 11). Die Bedeutung des ÖPNV für die Auszubildenden in Relation zu den anderen Nutzergruppen verdeutlicht, dass die Auszubildenden vergleichsweise stark auf dieses Verkehrsmittel angewiesen sind (vgl. Abb. 12). Die Bedeutung für die Auszubildenden wurde mit 40 Prozent (Top (2)-Werte) angegeben, dem gegenüber stehen rund 28 Prozent für die Mitarbeitenden und 14 Prozent für die KundInnen. Eine hohe Bedeutung (über 50 Prozent) lag bei keiner Nutzergruppe vor.

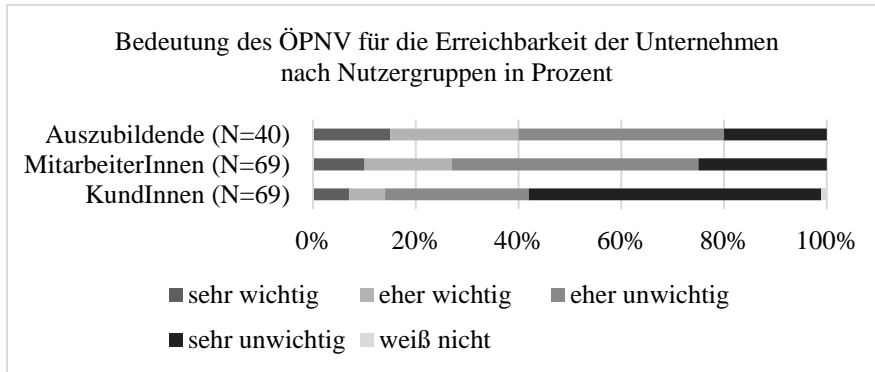


Abbildung 12: Bedeutung des ÖPNV für die Erreichbarkeit der Unternehmen nach Nutzergruppen; relative Werte; Quelle: Eigener Entwurf

Die Zufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung des Unternehmens wurde als eher negativ angegeben (arithmetisches Mittel: 2,82; Median: 3; bei 1=„sehr zufrieden“ bis 4=„überhaupt nicht zufrieden“; „weiß nicht“=0). Mit 20 Nennungen gaben die meisten Unternehmen die Anbindung als eher nicht zufriedenstellend an. Rund ein Drittel der Befragten beantworteten die Frage mit „weiß nicht“ (vgl. Abb. 13).

Hinsichtlich der Bewertung der Anbindung der Unternehmen an den ÖPNV ließen sich deutliche Unterschiede zwischen den Städten und Gemeinden feststellen. In Bakum, Damme, Dinklage, Holdorf und Steinfeld gab es keine positiven Nennungen (Top(2)-Werte). Die meisten Antworten wurden von Unternehmen aus den beiden Städten Vechta und Lohne gegeben. Hier lag die Bewertung deutlich bei „eher unzufrieden“.

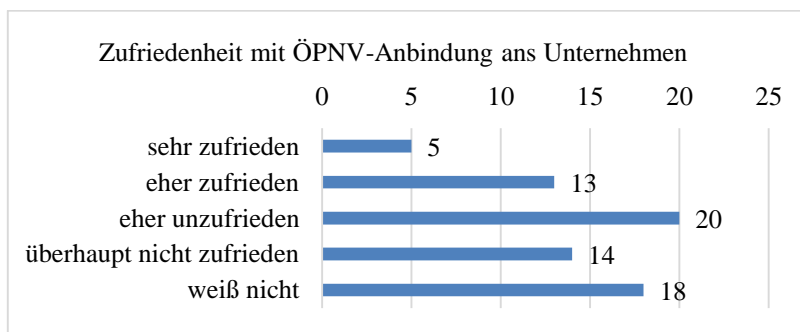
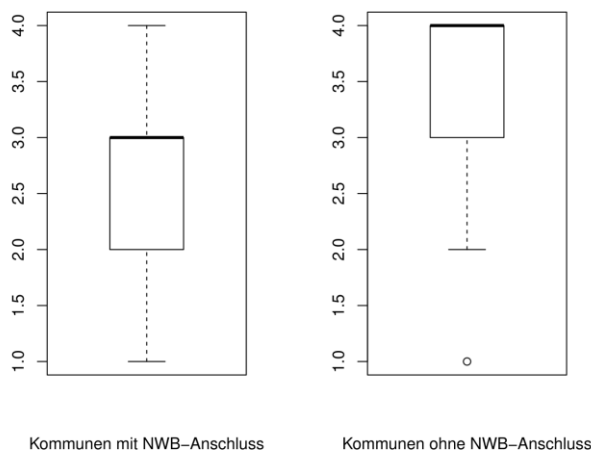


Abbildung 13: Zufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung des Unternehmens, (N=70, absolute Werte); Quelle: Eigener Entwurf



**Abbildung 14: Zufriedenheit mit dem ÖPNV nach Kommunen;
Quelle: Eigener Entwurf**

Insgesamt kann im Hinblick auf die Bewertung eine Differenzierung zwischen den Städten und Gemeinden mit NWB-Anschluss ($n=55$; Goldenstedt, Holdorf, Lohne, Neuenkirchen-Vörden, Steinfeld, Vechta) und denen ohne NWB-Anschluss ($n=13$; Bakum, Damme, Dinklage und Visbek) vorgenommen werden. Die Boxplots (vgl. Abb. 14) veranschaulichen die Merkmalsverteilungen für die beiden Teilgruppen. Es wird deutlich, dass die Städte und Gemeinden ohne NWB-Anschluss unzufriedener mit dem ÖPNV-Anschluss sind (Median: 4, ein Ausreißer bei 1). Bei der anderen Teilgruppe lag der Median bei drei. Es scheint also ein Zusammenhang zwischen dem direkten Anschluss an das überregionale Umfeld und der Zufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung zu bestehen. Da die Stichprobe der Teilgruppe ohne NWB-Anschluss jedoch recht klein war, sollten voreilige Schlüsse an dieser Stelle vermieden werden.

Im Anschluss an die Darstellung der Ergebnisse, die den ÖPNV insgesamt betreffen, wird im Folgenden näher auf „moobil+“ eingegangen. So wurde im Rahmen der Befragung einleitend die Bekanntheit von „moobil+“ erfragt. Sieben Prozent der Unternehmen bzw. Befragten kannten das Mobilitätssystem nicht und wurden somit für die weiterführenden Fragen zu „moobil+“ nicht berücksichtigt. Gut drei Viertel hatten schon von „moobil+“ gehört.

Insgesamt waren jene, die eine Aussage treffen konnten, mit dem Angebot zufrieden (4=„sehr zufrieden“, 14=„eher zufrieden“). Die hohe Anzahl von „weiß nicht“-Angaben spiegelte sich in den vielen „ja, schon mal davon gehört“-Angaben wider. Besonders die Anzahl der Sitzplätze wurde offensichtlich als ausreichend angesehen. Auch über das Preis-/Leistungsverhältnis wurden nur positive Angaben gemacht. Am negativsten, bei einer

insgesamt positiven Einschätzung, wurde die Taktung der Fahrten bewertet. Zwei Mal erfolgte die Angabe „überhaupt nicht zufrieden“ und sieben Mal „eher unzufrieden“ (vgl. Abb. 15). Es ließ sich eine Häufung von Unzufriedenheit für die Unternehmensstandorte Dinklage (4 Nennungen „eher unzufrieden“) und Holdorf (jeweils eine Nennung „sehr unzufrieden“ und „eher unzufrieden“) ausmachen. Insgesamt wurde die Taktung der Fahrzeiten in den kleineren Gemeinden negativer empfunden (weitere Nennungen: Bakum, Goldenstedt, Damme). Auch bei der Haltestellenanzahl wurde acht Mal Verbesserungspotenzial gesehen. Hier entfielen die meisten Nennungen auf Vechta und Lohne (jeweils drei Nennungen „eher unzufrieden“). Da dies jedoch die Standorte sind, in denen die meisten Unternehmen ansässig sind und die höchsten Teilnehmerzahlen erzielt wurden, sollte diesen Häufungen nicht zu viel Gewicht beigemessen werden.

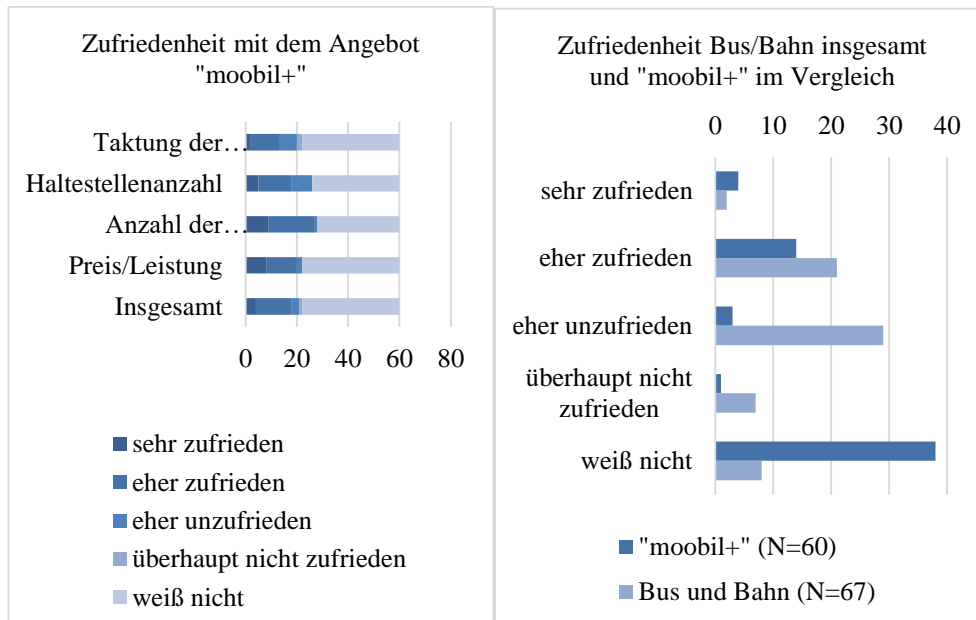


Abbildung 14: Zufriedenheit mit "moobil+" anhand ausgewählter Faktoren;(N=60, absolute Werte); Quelle: Eigener Entwurf

Abbildung 16: Vergleich der Zufriedenheit mit Bus und Bahn (N=67) insgesamt und "moobil+"(N=60); unterschiedliche Stichprobengröße, absolute Werte; Quelle: Eigener Entwurf

Auch wenn die hohe Anzahl an „weiß nicht“-Angaben auf ein Bekanntheitsdefizit hinweist, bewerteten diejenigen, die „moobil+“ kennen, das Angebot fast ausschließlich positiv. Dieser positive Eindruck hielt auch der direkten Gegenüberstellung der Zufriedenheit mit

„moobil+“ und Bus und Bahn stand (vgl. Abb. 16). Innerhalb der Stichprobe ergab sich für den ÖPNV ein arithmetisches Mittel von 2,69 („sehr zufrieden“=1 bis „überhaupt nicht zufrieden“=4; „weiß nicht“=0; Median 3) und für „moobil+“ ein deutlich positiveres von 2,05 (Median 2).

Auch das Jobticket wies ein großes Bekanntheitsdefizit auf. Nur sieben Fälle (11 %) hatten schon einmal von dem Angebot gehört. Dies erklärt auch, warum sich bisher erst sechs Unternehmen für das Jobticket registriert haben (Stand 2016).

5 Implikationen für den Planungsprozess alternativer Bedienformen

Auf Basis der dargestellten Untersuchungsergebnisse sowie der einschlägigen Literatur können nachfolgend und im Hinblick auf die dritte Forschungsfrage folgende Implikationen für den Planungsprozess alternativer Bedienformen formuliert werden:

I. Das Ziel vermehrt Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer als Nutzer für „moobil+“ gewinnen zu wollen, gestaltet sich aufgrund der nicht näher definierten Zielgruppe als schwierig. Für eine effektive und zielgerichtete Ansprache bedarf es einer differenzierten Zielgruppenanalyse nach räumlichen und betrieblichen Kategorien (vgl. BMVI 2016: 64, HILLE in WILDE et al. 2017: 75, SCHEINER in SCHWEDES et al. 2016: 692, STEINRÜCK & KÜPPER 2010: 47f.).

II. Die räumlichen und zeitlichen Ausgangsbedingungen des „moobil+“-Angebots sollten an die Ansprüche der Unternehmen angepasst werden. Dies setzt eine Anbindung der Gewerbe- und Industriegebiete sowie einen Fahrtbeginn aller Linien bis spätestens 6:00 Uhr voraus. Alternativ muss die Zielgruppe den Ausgangsbedingungen entsprechend definiert werden (z.B. Einzelhandelsunternehmen im innerstädtischen Bereich) (4.3.1).

III. Fahrradträger an den Bussen können die Voraussetzung schaffen, die Erreichbarkeit der unzureichend durch „moobil+“ angebundenen Gewerbe- und Industriegebiete mit dem Fahrrad zu verbessern (vgl. 4.3.1, STEINRÜCK & KÜPPER 2010: 29).

IV. Es sollten gezielte Lockangebote geschaffen werden, um die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von dem Angebot zu überzeugen. Denkbar wären z.B. kostenlose Fahrten für Mitarbeitende von Unternehmen, die sich zuvor besonders im Klimaschutz engagiert haben. Dies müsste medienwirksam begleitet werden. Vorausgesetzt es wurde eine kleinere Zielgruppe definiert, könnten zudem „Kennlernangebote“ explizit für diese geschaffen werden. Die zielgerichtete Ansprache verspricht eine höhere Erfolgsquote (vgl. 4.3.2, BMVI 2016: 64, HILLE in WILDE et al. 2017: 75, SCHEINER in SCHWEDES et al. 2016: 692, STEINRÜCK & KÜPPER 2010: 47f.).

V. Ein einheitliches Ticket mit Gültigkeit in dem Schienenpersonennahverkehr und den Bussen von „moobil+“ sollte eingeführt werden. Dies steigert die Attraktivität des ÖPNV insgesamt und erleichtert den Pendlern die Nutzung mehrerer Verkehrsträger (vgl. 3, 4.3.1, 4.3.2, BMVBS 2009: 93, BMVI 2016: 28, 42, 62, STEINRÜCK & KÜPPER 2010: 50).

VI. Eine genauere Bestandsaufnahme in Kooperation mit den Berufsbildenden Schulen kann die vielfältigen Ansprüchen der Auszubildenden aufdecken, die neben dem Weg zum Ausbildungsbetrieb auch den Weg zur Schule absolvieren müssen und seltener über einen eigenen Pkw verfügen (4.3.2).

6 Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich konstatieren, dass der Landkreis Vechta mit „moobil+“ über ein alternatives Bedarfssystem verfügt, welches in vielerlei Hinsicht Vorbildfunktion für den ländlichen Raum hat. In diesem Zusammenhang ist hinsichtlich der ersten Forschungsfrage zu räumlicher und zeitlicher Verfügbarkeit des Systems festzuhalten, dass für den Großteil der Bevölkerung zum Zeitpunkt der Untersuchung innerhalb von fünf Minuten eine Haltestelle zu Fuß zu erreichen war. Auch konnten peripher gelegene Orte im Landkreis mit dem Bedarfssystem auf der Grundlage eines leicht verständlichen Preissystems erreicht werden. Die überwiegend zweistündige Taktung schränkte allerdings die Flexibilität der Nutzerinnen und Nutzer ein.

Hinsichtlich der zweiten Forschungsfrage zur Wahrnehmung des System unter den Unternehmerinnen und Unternehmern kann konstatiert werden, dass „moobil+“ insgesamt noch recht unbekannt war. Auch wenn ein Großteil schon einmal von dem Angebot gehört hatte, zeichneten sich die Antworten durch viele „weiß nicht“-Angaben aus. Diejenigen, die Aussagen treffen konnten, äußerten sich insgesamt sehr positiv. Lediglich für die Taktung der Fahrten und die Haltestellendichte wurden zum Teil Verbesserungspotenziale gesehen. Für die Taktung ließ sich eine Häufung von Unzufriedenheit an den Unternehmensstandorten Dinklage und Holdorf ausmachen. Insgesamt wurde die Taktung der Fahrzeiten in den kleineren Gemeinden negativer empfunden.

Auch das Jobticket wies ein großes Bekanntheitsdefizit auf. In nur sieben Fällen (N=63) erfolgte die Angabe, dass das Jobticket bekannt sei. Dies erklärt, warum bis dato nur sechs Unternehmen für das Angebot registriert waren. Die positiven Einschätzungen derer, die das System kannten, zeigten jedoch, dass „moobil+“ grundsätzlich überzeugen kann. Dies wurde auch im direkten Vergleich mit dem ÖPNV insgesamt deutlich.

Angesichts der Unzufriedenheit mit dem ÖPNV insgesamt überrascht es nicht, dass auch die ÖPNV-Anbindung der Unternehmen negativ bewertet wurde. Zu einem Drittel erfolgte die Angabe „weiß nicht“. Dies zeugt von Desinteresse und davon, dass der ÖPNV nicht als Alternative wahrgenommen wird. Des Weiteren zeigten die Umfrageergebnisse eine höhere Zufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung, wenn ein NWB-Anschluss und somit eine direkte Anbindung nach Bremen und Osnabrück gegeben war.

Das Ziel der Kreisverwaltung, vermehrt Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer als Nutzerinnen und Nutzer zu gewinnen, konnte bisher noch nicht erreicht werden. Die Ausgangsbedingungen wiesen hinsichtlich dieser Zielgruppe zum Zeitpunkt der Analyse noch ein Verbesserungspotenzial auf. Die Nutzung von „moobil+“ schränkte somit die Flexibilität für das Erreichen des Arbeitsplatzes gegenüber der Nutzung mit dem MIV ein.

Angesichts des positiven Pendlersaldos sollte neben der Anpassung der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit auch die zeitliche Ausrichtung an die NWB weiterverfolgt werden. Gleichzeitig sollte darauf hingewirkt werden, ein einheitlich gültiges Ticket einzuführen.

Eine direkte Ansprache der Unternehmen, um sie von den Vorteilen von „moobil+“ zu überzeugen und Jobtickets einzuführen, kann dazu beitragen, dass der ÖPNV als alternativer Verkehrsträger für den Arbeitsweg wahrgenommen wird. Es kann alternativ eruiert werden, die Zielgruppe enger zu fassen und direkt Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Einzelhandel anzusprechen. Sowohl die zeitlichen als auch die räumlichen Ansprüche entsprechen dem bereits bestehenden System. Die Standorte dieser Unternehmen liegen in der Regel in den gut mit „moobil+“ zu erreichenden Innenstädten und der Arbeitsbeginn ist üblicher Weise um neun Uhr.

Schon heute haben viele Ausbildungsbetriebe Probleme ihre Lehrstellen zu besetzen. Auch wenn die Bedeutung des ÖPNV für die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer insgesamt von den befragten Unternehmen als gering eingestuft wurde, zeigte sich, dass die Auszubildenden überdurchschnittlich auf den ÖPNV angewiesen sind. Auch für die Rekrutierung der Auszubildenden spielte der ÖPNV im Vergleich zu den sonstigen ArbeitnehmerInnen gemäß der Umfrageergebnisse eine bedeutendere Rolle. Diese Erkenntnis bietet einen wichtigen Anknüpfungspunkt, um die Unternehmen für die Unterstützung für „moobil+“ bspw. durch die Finanzierung des Tickets für die Auszubildenden zu gewinnen.

Der Bedarfslinienbetrieb hat sich bei der Betrachtung mehrerer Systeme als vergleichsweise rentabel erwiesen. Die steigenden Nutzerzahlen tragen zunehmend zu einer erhöhten Tragfähigkeit bei. Die spezifischen Ausgangsbedingungen in den einzelnen Bedienungsgebieten und die schwer zu kalkulierenden Nutzerzahlen erschweren die Adaption auf andere Regionen, sodass der Erfolg von „moobil+“ nicht ohne Weiteres übertragbar ist. Selbiges gilt für die Implikationen für den Planungsprozess. Die Ausgangsbedingungen im Landkreis Vechta sind dabei aufgrund der für den ländlichen Raum hohen Siedlungsdichte als günstig anzusehen. In Anknüpfung daran ist die weitere Erforschung der Rahmenbedingungen für alternative Bedienformen zu empfehlen, um auf dieser Basis weitere allgemeingültige Empfehlungen aussprechen zu können.

Quellenverzeichnis

- Ahlmeyer, F. & D. Wittowsky (2018): Was brauchen wir in ländlichen Räumen? Erreichbarkeitsmodellierung als strategischer Ansatz der regionalen Standort- und Verkehrsplanung. In: Raumforschung und Raumordnung (2018) 76:531–550.
- BMVBS & BBSR (2009): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV. URL: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/ministerien/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2009/DL_HandbuchPlanungNeu.pdf?__blob=publicationFile&v=2.
- BMVI (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen: Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen. Berlin.
- BMVI (2018): Mobilität in Deutschland. Tabellarische Grundausswertung. URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-tabellenband.pdf?__blob=publicationFile.
- Deffner, J. (2009): Von Mobilitätsbedürfnissen zu zukunftsfähigen Angeboten. In: LandInForm 3.2009 S. 18-19. Hrsg.: Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume, Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung. Bonn.
- Gather, M., Kagermeier, A., Lanzendorf, M. (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Gebr. Borntraeger, Berlin/Stuttgart.
- Holz-Rau, C., Günthner, S. & F. Krummheuer (2012): Daseinsvorsorge ist keine Ortseinsvorsorge. Hinweise zur Planung in dünn besiedelten Räumen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7/2010, 489-504.
- Homepage „moobil+“. URL: <https://www.moobilplus.de/tickets-tarife/mobilitaetszentrale/>.
- infas und DLR (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/mid-2008-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile.
- Kirchhoff, P. (1987): Verbesserungen des ÖPNV im ländlichen Raum durch planerische und technische Maßnahmen. In: Der Nahverkehr, Heft 6/87, S.29-32.
- Kramer, C. (2004): Verkehrsverhalten und Mobilität. In: Alltag in Deutschland. Analysen zur Zeitverwendung. Forum der Bundesstatistik. S.23-38. Band 53. Beiträge zur Ergebniskonferenz der Zeitbudgeterhebung 2001/Q2 am 16./17. Februar 2004 in Wiesbaden.
- Küpper, P & Steinrück, B. (2010): Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV. Thünen-Institut.

- Institut für ländliche Räume. Arbeitsberichte aus der vTI-Agrarökonomie 02/2010. URL: https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/bitv/dk043302.pdf.
- Landkreis Vechta (2015): Datenspiegel 2015. URL: https://www.landkreisvechta.de/fileadmin/dokumente/pdf/politik_und_verwaltung/Zahlen_Daten_Fakten-Stand_2015_3.pdf.
- Landkreis Vechta (2017): moobil+. Das zukunftsweisende Mobilitätsangebot im Landkreis Vechta. URL: https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/_Resources/Persistent/3d8f31e10b4c6d8b576845bb9ded8fce94a786f5/2017-05-03_Gehrmann-Vechta-Standardpr%C3%A4sentation%20moobil%2B.pdf.
- Landkreis Vechta (2018): Beschlussvorlage 459/2018. URL: https://kreistagsinfo.landkreis-vechta.de/bi/vo0050.asp?__kvonr=1480.
- Landkreis Vechta (2018a): Datenspiegel 2017/2018. Landkreis Vechta. URL: https://www.landkreis-vechta.de/fileadmin/dokumente/pdf/politik_und_verwaltung/LKV_Datenspiegel2018_final_Juni.pdf.
- Landkreis Vechta (2019): Fahrkarten und Preise auf einen Blick. URL: <https://www.moobilplus.de/tickets-tarife/tarife/>.
- Mager, T. J. (2017): Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum. Das Beispiel VSB Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar in Baden-Württemberg. In: Standort (2017) 41:217–223.
- Mehlert, C. (2011): Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV – Praxiserfahrungen und Handlungsempfehlungen. Schriftenreihe Verkehr und Technik. Band 91. Bielefeld.
- Oldenburgische Industrie- und Handelskammer (o. J.): Landkreis Vechta. Breites Industriespektrum. URL: https://www.ihk-oldenburg.de/geschaeftsfelder/unsere-region/Regionalreports/Landkreis-Vechta_report/3297888.
- Reinhard, W. (2012): Öffentlicher Personennahverkehr. Technik – rechtliche und betriebswirtschaftliche Grundlagen. Wiesbaden.
- Schwedes, O. (Hrsg.) (2011): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden.
- Schwedes, O., Canzler, W. und A. Knie (Hrsg.) (2016): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Auflage. Wiesbaden.
- Sieber, N (2002): Alternative Bedienungsformen im ÖPNV. Typisierung und rechtlicher Rahmen. URL: <http://www.niklas-sieber.de/Publications/Bedienungsformen.pdf>.
- Steinrück, B. und P. Küpper (2010): Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV. Arbeitsberichte aus

-
- der vTI-Agrarökonomie 02/2010. URL:
http://www.vti.bund.de/de/institute/lr/publikationen/bereich/ab_02_2010_de.pdf.
- Stock, W. und T. Bernecker (2014): Verkehrsökonomie. Eine volkswirtschaftlich-empirische Einführung in die Verkehrswissenschaft. Wiesbaden.
- Walker, J. (2012): Touching the City: Stops and Stations. Human Transit: How Clearer Thinking about Public Transit Can Enrich Our Communities And Our Lives. Island Press: Washington D.C.
- Wilde, M., Gather, M., Neiberger, C. und J. Scheiner (Hrsg.) (2017): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektiven. Wiesbaden.
- Wilhelm, S. (2002): Planungsinstrumente für flexible Betriebsweisen im ÖPNV des ländlichen Raumes. Dissertation. Schriftenreihe des Lehrstuhls für Verkehrs- und Stadtplanung der Technischen Universität München.
- Wehmeier, T. und Koch, A. (2010): Mobilitätschancen und Verkehrsverhalten in nachfrageschwachen ländlichen Räumen. In Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2010): ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen. IZR – Informationen zur Raumentwicklung. Heft 7.2010. Bonn.