

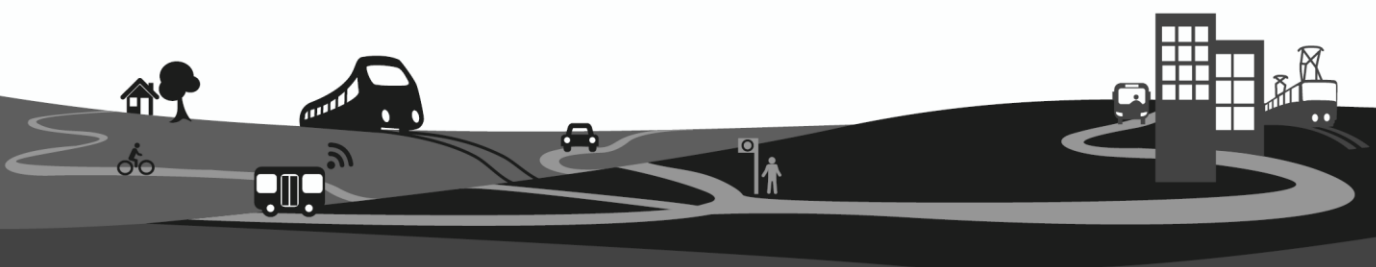


Bürgerinnen- und Bürger- beteiligungs- prozess

Mobilität im Landkreis Oldenburg

Endbericht

Datum: September 2023



Bearbeitet durch:



MOBILE ZEITEN, Verkehrsplanung und-beratung

Inhaber Christoph Marquardt

Marie-Curie-Straße 1

26129 Oldenburg

Tel.: 0441/36 11 65 60

E-Mail: info@mobile-zeiten.net

www.mobile-zeiten.net

Bildnachweis:

Landkreis Oldenburg und Mobile Zeiten

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	I
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	II
ANLAGENVERZEICHNIS	II
1 VORGEHEN UND HINTERGRUND	1
2 DOKUMENTATION UND ERGEBNISSE DES BÜRGERINNEN-BÜRGER- WORKSHOPS	2
2.1 BEGRÜßUNG.....	2
2.2 ÖFFENTLICHE MOBILITÄT IM LANDKREIS OLDENBURG	2
2.3 THEMATISCHER EINSTIEG FÜR TEILNEHMERINNEN/TEILNEHMER.....	3
2.4 WORKSHOPPHASE	3
2.4.1 <i>Handlungsfeld Fahrpläne (zeitliche Verfügbarkeit)</i>	5
<i>Ergebnisse</i>	5
2.4.2 <i>Handlungsfeld Linien & Netze (räumliche Verfügbarkeit)</i>	6
<i>Ergebnisse</i>	6
2.4.3 <i>Handlungsfeld Ganzheitliche Mobilität</i>	7
<i>Ergebnisse</i>	7
2.4.4 <i>Sonstige Anregungen</i>	8
2.5 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK	8
3 WEGEDETektiv	9
3.1 HANDLUNGSFELD ÖPNV-ANGEBOT	10
3.1.1 <i>Verbindungen</i>	11
3.1.2 <i>Taktung/ Bedienzeiten</i>	13
3.1.3 <i>Haltstellen</i>	14
3.1.4 <i>Anschlussoptimierung/Verknüpfungspunkte</i>	15
3.2 HANDLUNGSFELDER RADVERKEHR UND VERKEHRSSICHERHEIT	15
3.2.1 <i>Radverkehr</i>	15
3.2.2 <i>Verkehrssicherheit</i>	17
3.3 HANDLUNGSFELDER CARSHARING UND BEDARFSVERKEHRE	18
3.3.1 <i>CarSharing und PKW-Mitnahmemöglichkeiten</i>	19
3.3.2 <i>Bedarfsgesteuerter Verkehr</i>	19
4 EMPFEHLUNGEN	20
4.1 ERSTE SCHRITTE IN RICHTUNG INTEGRIERTE MOBILITÄT	21
4.1.1 <i>Kommunikation/Mobilitätsmanagement</i>	21
4.1.2 <i>Öffentlicher Verkehr</i>	21
4.1.3 <i>Nahmobilität und ÖPNV</i>	23
4.1.4 <i>Ergänzende Angebote</i>	23

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: EINTRÄGE WEGEDETektiv FÜR DEN LANDKREIS OLDENBURG.....	9
ABBILDUNG 2: ÜBERGEORDNETE HANDLUNGSFELDER	10
ABBILDUNG 3: HANDLUNGSFELDER ÖPNV-ANGEBOT.....	11
ABBILDUNG 4: NACHGEFRAGTE VERBINDUNGEN WEGEDETektiv LANDKREIS OLDENBURG.....	11
ABBILDUNG 5: MEISTGENANNTEN VERBINDUNGEN WEGEDETektiv LANDKREIS OLDENBURG	12
ABBILDUNG 6: HANDLUNGSFELDER RADVERKEHR	15
ABBILDUNG 7: AM HÄUFIGSTEN GENANNTEN RADWEGVERBINDUNGEN DER BÜRGER/INNEN IM LK OL	16
ABBILDUNG 8: RUFBUSVERBINDUNGEN & CARSHARING-STANDORTE WEGEDETektiv LANDKREIS OLDENBURG.....	18

Anlagenverzeichnis

ANHANG	VI
--------------	----

1 Vorgehen und Hintergrund

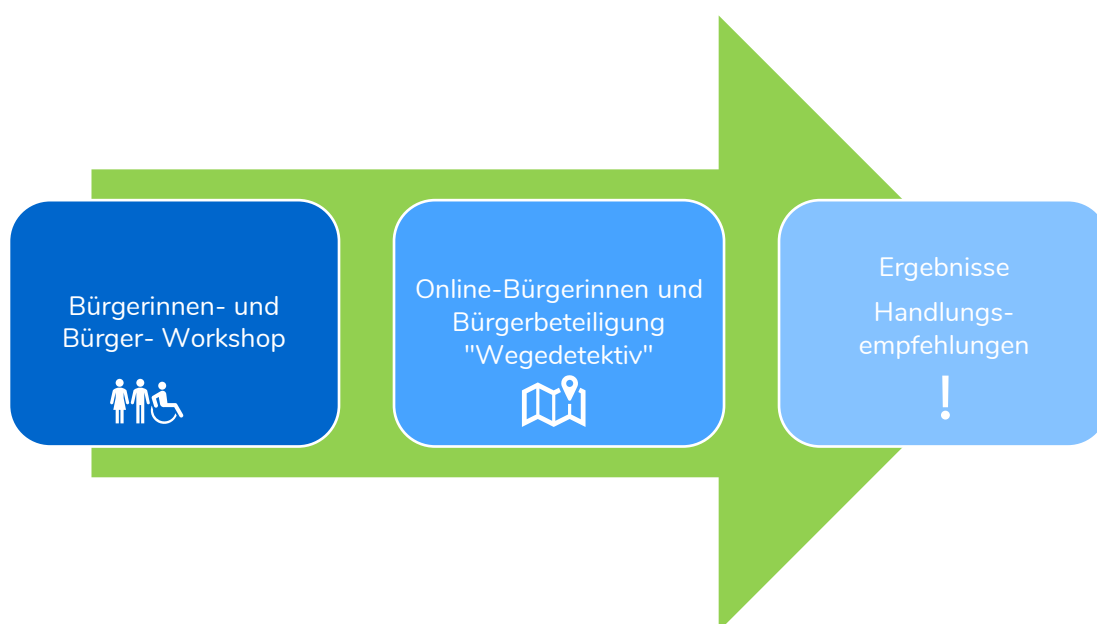
Das Thema Mobilität gewinnt auch im Landkreis Oldenburg immer mehr an Bedeutung in der Öffentlichkeit. Im Spannungsfeld zwischen Mobilitätsangebot, Verkehrsbelastung und Daseinsvorsorge sollen die Einwohnerinnen und Einwohner zu Austausch und Diskussion eingeladen werden. Damit verfolgt der Landkreis Oldenburg in enger Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) das Ziel, den Bedarf zu ermitteln, Wünsche und Anregungen aufzunehmen sowie Kritik und Sorgen zu dokumentieren. Das Planungsbüro MOBILE ZEITEN wurde damit beauftragt, den Beteiligungsprozess zu organisieren und durchzuführen sowie die Ergebnisse zu erfassen und aufzubereiten.

Der Fokus dieses Projektes liegt im Bereich der öffentlichen Mobilität sowie der ergänzenden umweltverträglichen Verkehrsmittel (Umweltverbund).

Der Beteiligungsprozess zum Thema Mobilität des Landkreises Oldenburg fand in zwei Schritten statt. Die Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit sowohl in einem Workshop als auch durch ein Online-Tool ihre Beiträge zu verschiedenen Bereichen der Mobilität abzugeben und an der Entwicklung Richtung Mobilitätswende aktiv mitzuwirken. Die Ergebnisse des Gesamtprozesses sind dabei nicht repräsentativ für die Bevölkerung, können aber ein erstes Meinungsbild der Anwesenden sowie Teilnehmerinnen und Teilnehmer abbilden.

Schritt 1: Der Bürgerinnen- und Bürger-Workshop stellte den Auftakt des zweistufigen Beteiligungsprozesses des Landkreises zum Thema Mobilität dar. Ziel des Workshops am 25.5.2023 war es, sowohl im Rahmen eines Brainstormings als auch im offenen Dialog Anregungen zur weiteren Verbesserung und Stärkung des Mobilitätsangebotes im Landkreis Oldenburg zu erhalten. Die Veranstaltung wurde außerdem genutzt, um gemeinsam Perspektiven für die Mobilität im Landkreis Oldenburg zu entwickeln und eine Mitwirkung für alle zu ermöglichen.

Schritt 2: Anschließend erfolgte eine digitale Online-Befragung über den „Wegedetektiv“ vom 1.6. bis 14.7.2023. Die Bevölkerung konnte hier auf einem digitalen Lageplan des Landkreises Anregungen und Wünsche sowie Kritikpunkte und Defizite zum Mobilitätssystem äußern.



2 Dokumentation und Ergebnisse des Bürgerinnen-Bürger-Workshops

2.1 Begrüßung

Landrat Dr. Christian Pundt begrüßt die rund 70 Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie Mitwirkenden der Veranstaltung seitens des Landkreises, ZVBN und des Verkehrsplanungsbüros Mobile Zeiten.

Es wurde herausgestellt, dass Verkehr und Mobilität bedeutende Themen im Landkreis Oldenburg sind, die auf der heutigen Veranstaltung gemeinsam und gewinnbringend diskutiert werden sollen. Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern stelle eine wichtige Komponente dar, Inspiration und neue Erkenntnisse von der Bevölkerung, die tagtäglich im Landkreis mobil ist, zu gewinnen.



2.2 Öffentliche Mobilität im Landkreis Oldenburg

Zur inhaltlichen Einführung gibt Stefan Bendrien vom Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) einen umfangreichen Überblick über das öffentliche Mobilitätsangebot im Landkreis Oldenburg. Außerdem werden den Teilnehmerinnen und Teilnehmern generelle Herausforderungen und Trends im Mobilitätsbereich vermittelt, um die Bedeutung der Verkehrswende als wichtiges Gegenwarts- und Zukunftsthema zu erläutern und erste Ideen für die Workshopphase anzuregen.



Die Präsentation ist der Anlage 1 zu entnehmen.

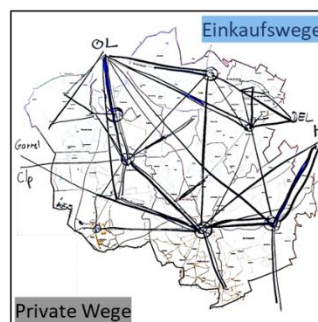
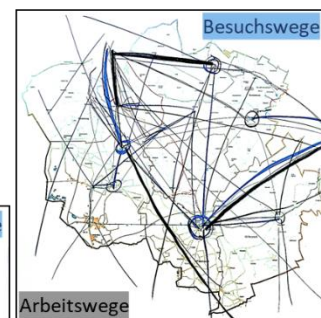
2.3 Thematischer Einstieg für Teilnehmerinnen/Teilnehmer

Um für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einen Einstieg in das Thema Mobilität zu finden, werden alle Anwesenden gebeten, sich vorab Gedanken über ihre eigenen regelmäßigen Wege im Alltag zu machen. Mit Hilfe vorgefertigter „Wegekarten“ sollen die Bürgerinnen und Bürger eintragen, welche regelmäßigen Wege sie zu welchem Zweck und mit welchem Verkehrsmittel zurücklegen.

Die Wege werden später während der Workshopphase zur Veranschaulichung auf Landkreiskarten übertragen.

Ergebnisse:

- Der MIV ist bei allen zurückgelegten Wegen das Hauptverkehrsmittel.
- Die Einkaufs- und Arbeitswege orientieren sich stark an Zentren wie Oldenburg, Bremen, Wildeshausen, Sandkrug, Großenkneten, Hude.
- Die Besuchs- und Freizeitwege der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind räumlich dispers.

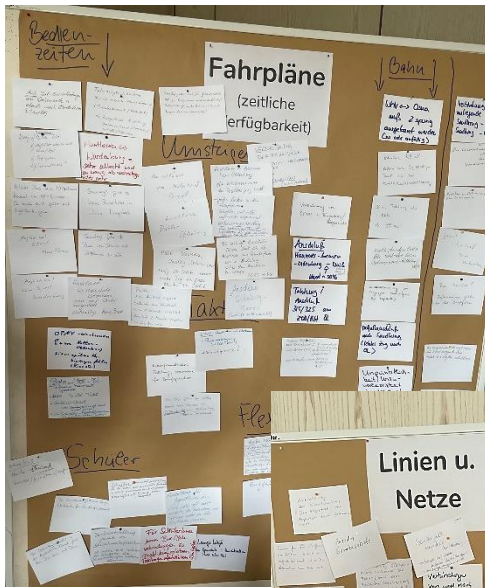


2.4 Workshopphase

Die Workshops dienen der Ideenfindung sowie der Erstellung von konkreten Maßnahmen für unterschiedliche Handlungsfelder. Für die im Vorfeld in Absprache mit dem Landkreis Oldenburg und dem ZVBN vorbereiteten Handlungsfelder stehen Leitfragen zur Orientierung zur Verfügung.

Für die Durchführung begeben sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in drei Gruppen, in denen ihre Anregungen zu den drei Handlungsfeldern Fahrpläne, Linien und Netze sowie ganzheitliche Mobilität diskutiert und gesammelt werden. Eine vollständige Auflistung aller Rückmeldungen und Ideen ist der Anlage 2 zu entnehmen.

Dokumentation und Ergebnisse des Bürgerinnen-Bürger-Workshops



2.4.1 Handlungsfeld Fahrpläne (zeitliche Verfügbarkeit)

Wie bewerten Sie das Verhältnis von ÖPNV-Reisezeiten im Verhältnis zum MIV?
Sind die Bedienungszeiträume sowie Fahrtenhäufigkeit/Fahrplantakte ausreichend?
Wie bewerten Sie die Informationsverfügbarkeit? Welche Informationsmedien kennen
und nutzen Sie?

- Bei der Gruppe „Fahrpläne“ stehen vor allem eine höhere Taktung des Bus- und Bahnverkehrs sowie die Ausweitung der Bedienungsfenster für eine Nutzung am Abend bzw. für Berufspendler im Vordergrund.
- Außerdem wünscht sich diese Gruppe einen zuverlässigen und nutzerfreundlichen ÖPNV durch bessere und vernetzte Informationen.

Ergebnisse

Wunsch/Interesse	Vorschläge der Teilnehmenden/Teilnehmer	Anzahl
Dichtere Taktung	<ul style="list-style-type: none"> • 30-Min-Taktung der RE 18, RE 58 • 30-Min-Taktung in Wüstring • Ahlhorn-Wildeshausen • Dünsen und Wildeshausen am Wochenende • Huntlosen - Wildeshausen 	21
Verkehrsmittelübergreifende und verlässliche Informationen	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrplan-App • App für alle Mobilitätsangebote • Schlechte Auffindbarkeit von Fahrplänen (Huntesprinter Fahrplan) • Infos zur Barrierefreiheit von Bussen 	19
Ausweitung der Bedienzeiten/ Betriebszeiträume	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung abends aus Harpstedt in umliegende Städte • Huntlosen - Wardenburg • Dünsen - Harpstedt am Sonntag • in die Ober- und Mittelzentren wie Oldenburg, Wildeshausen und Delmenhorst • Bedienungszeiten für Pendler 	14
Anschlussoptimierung	<ul style="list-style-type: none"> • Zu kurze Umstiegszeiten für Gehbehinderte • Kurze Umstiegszeit in Oldenburg von Huntlosen nach Bremen • Anschlüsse in Oldenburg sicherstellen • Zug sollte bei Verspätung auf Bus warten 	10
Nutzbarkeit außerhalb des Schülerverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Anbindung außerhalb von Schulzeiten • Busverbindung auch während Schulferien • Schulbus unpraktisch für Nutzung durch Nicht-SchülerInnen 	6

2.4.2 Handlungsfeld Linien & Netze (räumliche Verfügbarkeit)

Wie beurteilen Sie das ÖPNV-Angebot in Ihrem Umfeld/vor Ihrer Haustür?
 Unter welchen Bedingungen würden Sie das Angebot häufiger nutzen?
 Welche Verbindungen fehlen Ihnen grundsätzlich im ÖPNV?
 Wie beurteilen Sie die Erreichbarkeit der Zentren? Wie leicht kommen Sie von der Ausgangs- zur Zielhaltestelle? Wo fehlen Haltestellen und wie gut erreichen Sie die Zusteigepunkte?

- Zum Handlungsfeld „Linien & Netze“ äußern die Teilnehmerinnen und Teilnehmer unterschiedliche Wünsche nach ÖPNV-Verbindungen mit Fokus auf Verbindungen in Zentren und Querverbindungen innerhalb des Landkreises.
- Ein wichtiger Diskussionspunkt dieser Gruppe stellt außerdem die Erreichbarkeit von Betrieben vor allem für Auszubildende und junge Beschäftigte dar, die noch keinen PKW-Führerschein oder keinen PKW besitzen. Es sei zunehmend wichtig, den Blick auf die Mobilitätsanforderungen der jungen Bürgerinnen und Bürger zu richten und die Hürden in ländlichen Regionen dabei zu berücksichtigen. Es seien dringend Unterstützungsmöglichkeiten der Kommunen in Zusammenarbeit mit Betrieben erforderlich, um innovative Mobilitätslösungen für diese Zielgruppe zu schaffen.

Ergebnisse

Wunsch/Interesse	Vorschläge der Teilnehmerinnen/Teilnehmer	Anzahl
Direktverbindungen / Tangentialverbindungen, nicht nur Radialverbindungen in die großen Zentren	<ul style="list-style-type: none"> • Döhlen - Achternmeer • Huntlosen – Wardenburg • Sandkrug - Hude • Mehr umstiegsfreie (Kurz-) Strecken ermöglichen • Anbindungen von Dörfern, Gewerbegebieten & Beherbergungsbetrieben 	30
Verbindungen in Zentren	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindungen nach Wildeshausen aus Huntlosen, Halenhorst, Tweelbäke, etc. • Anbindung an Oldenburg aus Tweelbäke, Harpstedt, Döhlen 	16
Überregionale Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindungen nach Twistringern, Vechta, Delmenhorst, etc. 	6
Reaktivierung Bahn	<ul style="list-style-type: none"> • Reaktivierung der Bahnlinie Harpstedt – Delmenhorst • Reaktivierung von Bahnhöfen (Aschenstedt, Immer) 	5
Bessere Erreichbarkeit von Arbeitgebern für Jugendliche/Auszubildende / betriebliche Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenarbeit der Kommunen mit Betrieben 	1

2.4.3 Handlungsfeld Ganzheitliche Mobilität

Welche alternativen Mobilitätsangebote kennen Sie?
 Welche alternativen Mobilitätsangebote gibt es in Ihrem Umfeld, wie oft nutzen Sie diese?
 Welche alternativen Mobilitätsangebote wünschen Sie sich und unter welchen Bedingungen würden Sie diese nutzen?

- Zum Handlungsfeld „Ganzheitliche Mobilität“ formulieren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer vor allem Maßnahmen zu alternativen Mobilitätsideen wie Sharing-Angeboten und Fahrgemeinschaften.
- Ein weiterer großer Schwerpunkt der Gruppe ist der Ausbau und die attraktivere Gestaltung der Fahrradinfrastruktur.

Ergebnisse

Wunsch/Interesse	Vorschläge der Teilnehmerinnen/Teilnehmer	Anzahl
Mehr Möglichkeiten, auch ohne eigenen Pkw flexibel unterwegs zu sein	<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing, e-Bike-Sharing, e-Scooter-Sharing • Dorfauto • Mitfahrmöglichkeiten • Fahrgemeinschaften 	27
Fahrad(-infrastruktur) als Teilbaustein zur Verbesserung der Mobilität in der Fläche stärker fördern	<ul style="list-style-type: none"> • Radschnellwege (nach Oldenburg) • Radwegeausbau (beidseitig) • Ganzheitliches Radverkehrsnetz • Anbindung Oldenburger Radverkehrsnetz • Fahrradstraßen und Fahrradzonen 	25
ÖPNV-Angebot in der Fläche/Anbindung kleinerer Orte	<ul style="list-style-type: none"> • Rufbusse • Anruf-Sammel-Taxis • Bedarfsverkehre 	20
Nahtlose Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel (intermodales Verkehrsangebot)	<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Verknüpfung Rad/ ÖPNV • Mobilitätsstationen an Bahnhöfen (E-Auto, Fahrrad, Bahn, Bus) • Park & Ride • Verbindung Rad - Zug verbessern (Platz/ Kosten) 	9

2.4.4 Sonstige Anregungen

Außerhalb der vorher abgestimmten Handlungsfelder wurden folgende Anregungen mitgeteilt:

- Barrierefreiheit an Bahnhöfen und in Fahrzeugen des Nahverkehrs
- Bezahlbarkeit von Mobilität & günstige Angebote für landkreisinternen ÖPNV
- Stärkung schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und /-teilnehmer durch Ausbau der Radinfrastruktur, Geschwindigkeitsbegrenzungen und bessere innerörtliche Infrastruktur
- Entlastung des ÖPNV durch lebenswerte Dörfer

2.5 Zusammenfassung und Ausblick

Anschließend an die Workshoprunden stellen die Gruppenleiter die Ergebnisse der einzelnen Handlungsfelder im Plenum vor.

Herr Ehlers vom Landkreis Oldenburg bedankt sich für die Teilnahme an der Veranstaltung und die intensive Diskussion in den Gruppen. Auf den Workshop folge nun die Auswertung der vielen Rückmeldungen und Ideen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Im Anschluss stellt Herr Ehlers das weitere Vorgehen des Beteiligungsprozesses vor. Er weist in diesem Zusammenhang auf die Möglichkeit der Online-Beteiligung ab dem 1.6.2023 unter www.wegedetektiv.de/LKO hin und regt dazu an, das Thema in Freundes- und Bekanntenkreise zu tragen.

3 Wegedetektiv

Der Wegedetektiv ist ein Online-Tool, welches es ermöglicht, kartenbasierte Rückmeldungen zu ortskonkreten Punkten oder Streckenabschnitten zu geben. Ziel ist es, eine möglichst breite Bevölkerungsschicht anzusprechen und deren Wissen für eine zukünftige Mobilitätsplanung zu nutzen.

Der „Wegedetektiv“ war im Zeitraum von Anfang Juni 2023 bis Mitte Juli 2023 zur Teilnahme freigeschaltet. Es wurde mit Postern, Flyern, Mailings und Pressemitteilungen über die Presse, kreisangehörige Kommunen, Schulen sowie über Auslagen/Aushänge in Bussen, im Einzelhandel und in Freizeiteinrichtungen auf die Beteiligungsmöglichkeit aufmerksam gemacht. Interessierte konnten ihre Anregungen zur landkreisweiten Mobilität zu den Themen Bus und Bahn, Radverkehr, bedarfsgesteuerte Verkehre sowie Mitnahmemöglichkeiten und CarSharing eintragen. Insgesamt sind in dem oben genannten Zeitraum 496 Beiträge eingegangen.

Die Abbildung 1 zeigt die Übersicht der Rückmeldungen des Wegedetektivs im gesamten Landkreis.

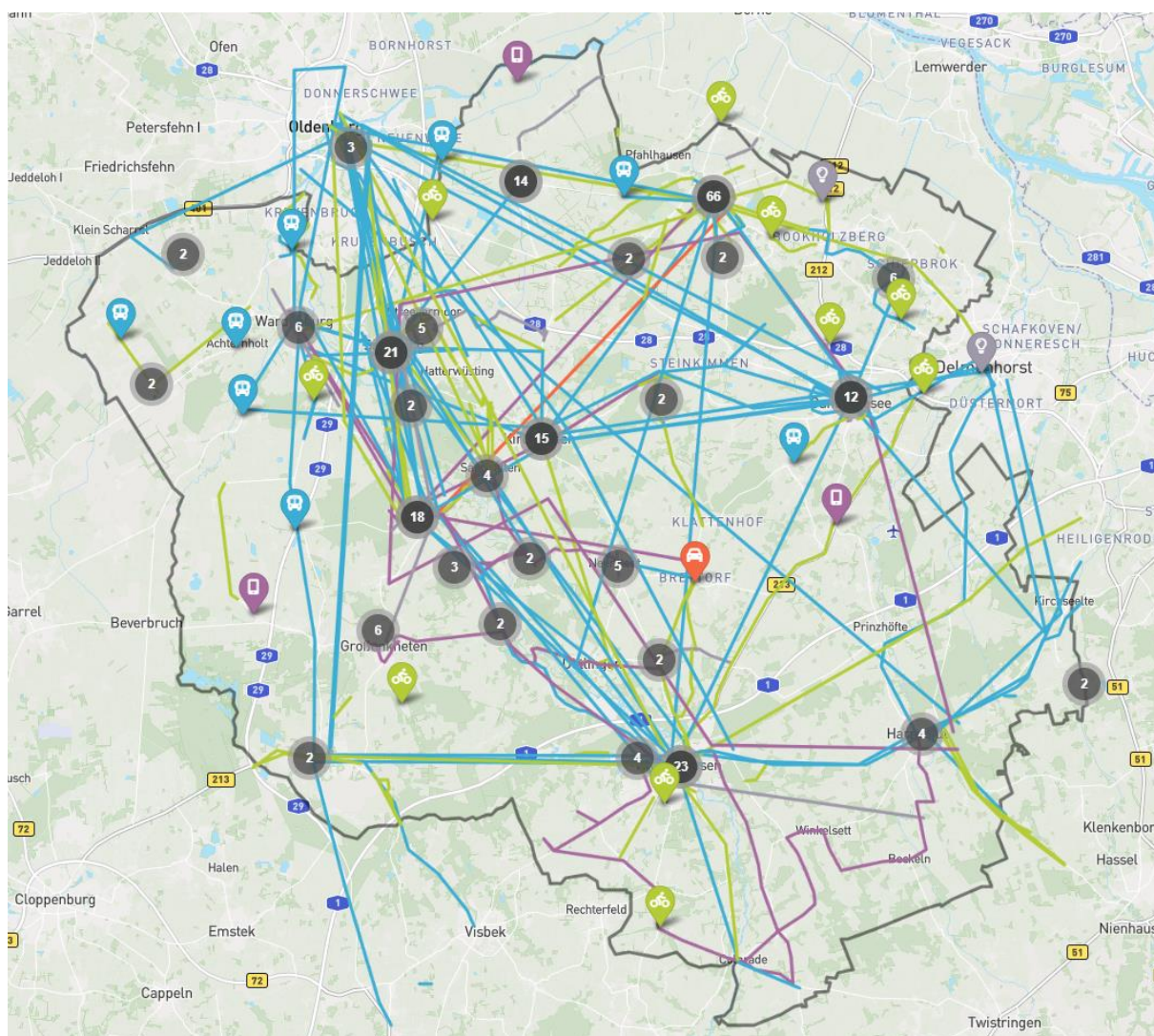


Abbildung 1: Einträge Wegedetektiv für den Landkreis Oldenburg

Aus 496 Einträgen konnten 557 Anregungen erfasst werden, da in einigen Einträgen teilweise auf mehrere Themen aufmerksam gemacht wurde. Zudem gab es die Möglichkeit, im Wegedetektiv „Pro“ oder „Contra“ für alle Vorschläge abzustimmen, was zusätzlich bei der Gewichtung der Einträge berücksichtigt wurde.

Folgende Handlungsfelder lassen sich aus den Anregungen der Befragten ablesen:

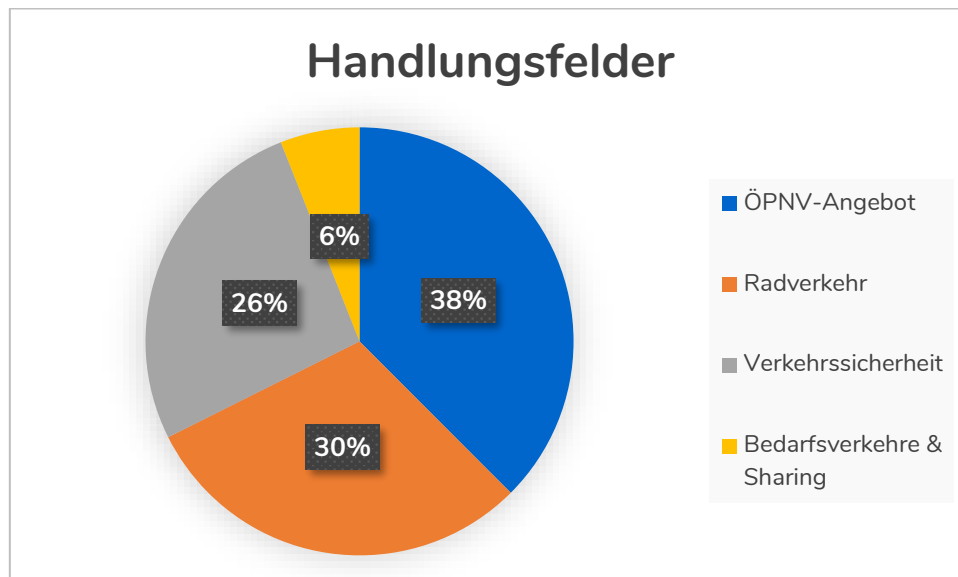


Abbildung 2: Übergeordnete Handlungsfelder

Aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer besteht großer Handlungsbedarf beim Thema ÖPNV-Angebot (38 % aller Meldungen), Radverkehr (30 % aller Meldungen) sowie Verkehrssicherheit (26 % aller Meldungen). Deutlich weniger Meldungen gingen zu den Themen bedarfsgesteuerte Verkehre (wie Rufbusse) sowie für Mitnahmemöglichkeiten und Car-Sharing-Angeboten ein (zusammen 6 % aller Meldungen). Die Handlungsschwerpunkte ÖPNV-Angebot, Radverkehr und Verkehrssicherheit sowie CarSharing und Bedarfsverkehre werden nachfolgend detaillierter betrachtet.

3.1 Handlungsfeld ÖPNV-Angebot

Die meisten Anregungen in diesem Handlungsfeld gelten fehlenden oder mangelhaften Verbindungen. Die Verbesserung der Taktung und des Angebotszeitraumes sowie der Wunsch nach neuen Haltestellen und einer Anschlussoptimierung bzw. besseren Verknüpfungspunkten stellen ebenfalls wichtige Themen dar, wenn auch mit geringeren Anteilen.

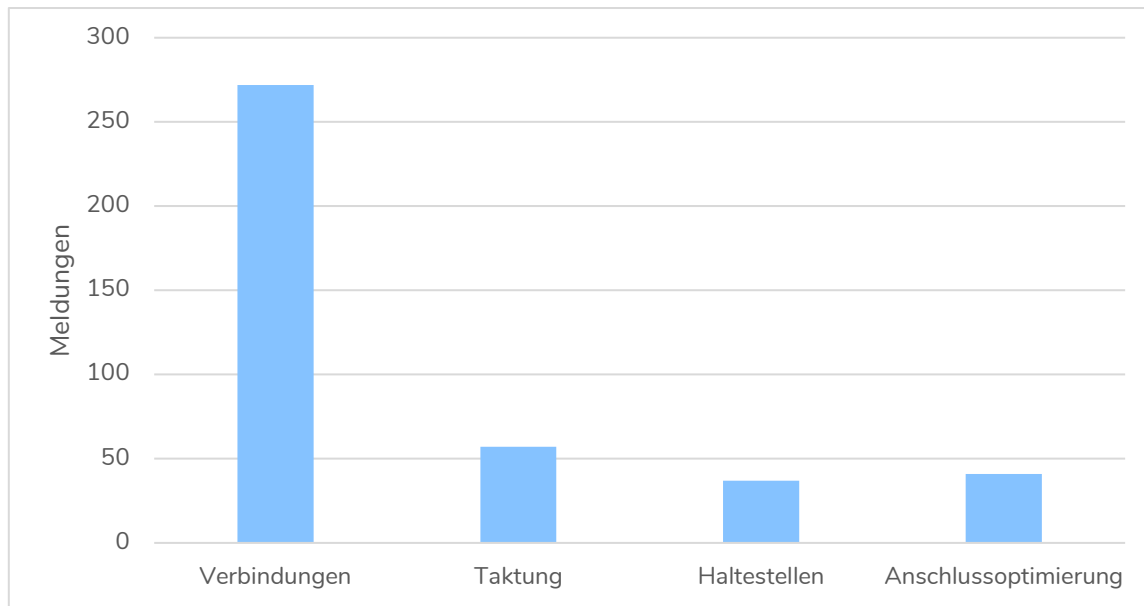


Abbildung 3: Handlungsfelder ÖPNV-Angebot

3.1.1 Verbindungen

Insgesamt sind 272 Meldungen zu fehlenden oder mangelhaften ÖPNV-Verbindungen eingegangen. Diese erstrecken sich über den gesamten Landkreis Oldenburg und umfassen zusätzlich Verbindungen in die Städte Oldenburg, Bremen und Delmenhorst, sowie in die Landkreise Vechta und Diepholz.

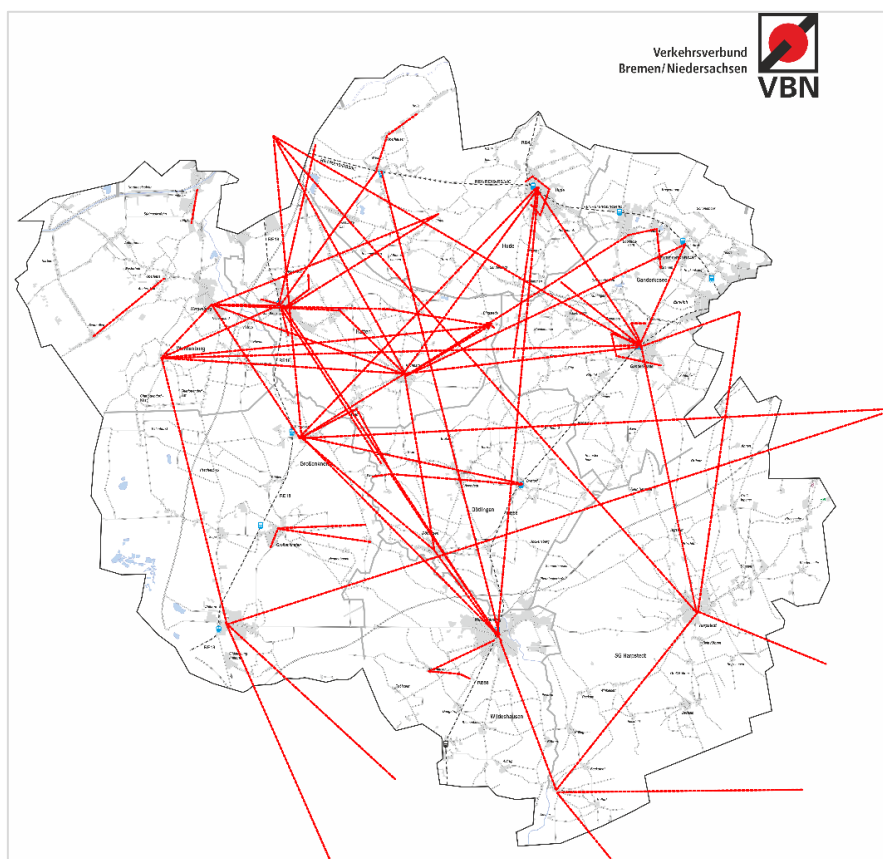


Abbildung 4: Nachgefragte Verbindungen Wegedetektiv Landkreis Oldenburg

Die Verbindungswünsche der Bürgerinnen und Bürger wurden in einem weiteren Schritt nach Anzahl der Nennungen sowie „Pro“ und „Contra“-Bewertungen betrachtet und mit dem Hauptliniennetz abgeglichen. Verbindungen bis einschließlich drei Meldungen sowie Verbindungen, die bereits bestanden, wurden nicht dargestellt.

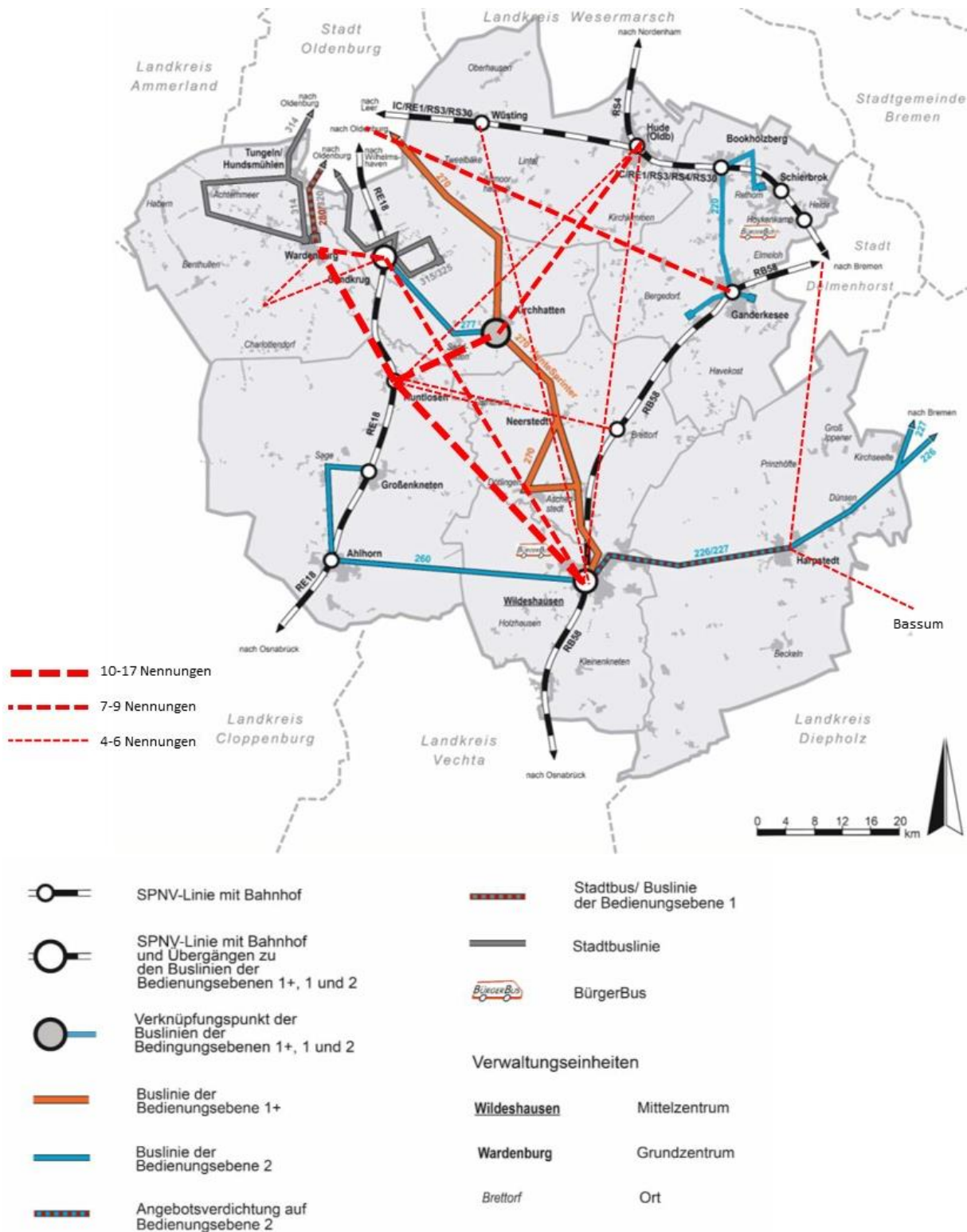


Abbildung 5: Meistgenannte Verbindungen Wegedetektiv Landkreis Oldenburg

In der näheren Betrachtung zeigt sich, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Online-Beteiligung attraktive Querverbindungen zwischen den Grundzentren im Landkreis sowie von den Grundzentren in das Mittelzentrum Wildeshausen vermissen (Tangentialverbindungen). In diesem Zusammenhang regen die Bürgerinnen und Bürger insbesondere folgende Verbindungen an:

Huntlosen – Kirchhatten (17 Nennungen) Linie 282 Schülerverkehr

Huntlosen -Wardenburg (16 Nennungen) Linie 285 Schülerverkehr

Huntlosen – Wildeshausen (10 Nennungen) Linie 285 Schülerverkehr

Sandkrug – Wardenburg (9 Nennungen)

Sandkrug – Wildeshausen (8 Nennungen)

Kirchhatten – Hude (8 Nennungen)

Ganderkesee-Oldenburg (8 Nennungen)

Beinahe alle Verbindungen sind dabei von oder zu Orten, welche einen Bahnhof haben.

Hierbei zeigt sich in der Abb. 5, dass nicht nur die meisten gewünschten Verbindungen über Kirchhatten gehen, sondern auch bereits Bestandslinien der Bedienungsebenen 1+2 hier verkehren. Passend zu diesem Ergebnis stellt sich die aktuelle Planung der Gemeinde Hatten zur Schaffung eines zentralen ÖPNV-Knotenpunktes dar, welcher sich derzeit in der Planfeststellung befindet. Die Verbindung Huntlosen-Kirchhatten wird derzeit von der Schülerverkehrslinie 282 und die Verbindung Wardenburg-Huntlosen-Wildeshausen von der Schülerverkehrslinie 285 abgedeckt. Sowohl zur Verbindung von Wardenburg über Huntlosen nach Wildeshausen (heute ausschl. Schülerverkehr zur BBS) als auch zu den Relationen Sandkrug - Wildeshausen und Kirchhatten - Hude bestehen bereits Vorüberlegungen zwischen Kreisverwaltung und ZVBN, welche durch die vorliegenden Ergebnisse erkennbar gestützt werden.

3.1.2 Taktung/ Bedienzeiten

Kapitel 3.1.1 zeigt, dass die bessere und direkte Erreichbarkeit der kleineren zentralen Orte für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in den ländlichen Räumen eine wichtige Rolle spielt. In diesem Zusammenhang sind ein regelmäßiges Fahrtenangebot sowie der Bedienungszeitraum von großer Bedeutung.

Bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern besteht der allgemeine Wunsch nach einer höheren Taktung bei Bus und Bahn (48 Meldungen) sowie nach längeren Bedienungszeiträumen (25 Meldungen). Die Beiträge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren hier sehr vielfältig und teilweise unspezifisch. Einzelne Linien wurden im Zusammenhang mit einer höheren Taktung und längeren Bedienzeiten jedoch etwas häufiger genannt:

- Wardenburg-Huntlosen (Schülerverkehrslinie 285, 5 Nennungen)
- Wildeshausen-Harpstedt-Bremen (Linie 226, 3 Nennungen)
- Ahlhorn-Wildeshausen (Linie 260, 3 Nennungen)

Wie bereits unter 3.1.1 festgestellt, bestehen für die Relation Wardenburg-Huntlosen bereits konkrete Vorüberlegungen. Dies gilt ebenfalls für eine Taktverstärkung auf der Linie 226 zwischen Harpstedt und Wildeshausen, d.h. auch diese Planung wird durch die Ergebnisse der Beteiligung untermauert. Der Wunsch nach einer höheren Taktung besteht außerdem auf den Bahnlinien RE18 und RB58. In Bezug auf eine Takterhöhung auf diesen Bahnlinien wurden bereits verschiedene Aktivitäten durch den Landkreis Oldenburg in Richtung Land/Landesnahverkehrsgesellschaft geschaltet.

3.1.3 Haltestellen

Bei den Anregungen zum ÖPNV-Angebot gibt es diverse Wünsche nach neuen Haltepunkten oder der Bedienung bestehender Haltepunkte außerhalb des Schülerverkehrs. In der folgenden Tabelle finden sich alle entsprechenden Wünsche mit mehr als einer Meldung.

Genannte Haltepunkte Wegedetektiv			
Ort		Anmerkung	Meldungen
Westrittrum	Badesee	Nur Schülerbeförderung	5
Amelhausen	Amelhausener Str. Höhe Trift	Nur Schülerbeförderung	5
Kirchhatten	Kreisverkehr Wildeshauser Str.	Neue Haltestelle	4
Benthullen	Kirche	Neue Rufbushaltestelle	4
Ostrittum	Wild - und Freizeitpark	Nur Schülerbeförderung	3
Iprump	Hollersiel Höhe Poldergraben	Neue Haltestelle	3
Oldenburg Osternburg	Bahnübergang Bremer Heerstr.	Neuer Bahnhofhaltepunkt	3
Sandkrug	Bümmersteder Str. Höhe LEB	Neue Haltestelle	2
Sandkrug	Einhornweg	Neue Haltestelle	2
Neuenwege	Twelbäker Weg	Neuer Bahnhofhaltepunkt	2

In kleineren Orten wird teilweise die fehlende Bedienung von Haltestellen außerhalb des Schülerverkehrs bemängelt, welche besonders das ÖPNV-Angebot in den Nachmittagsstunden und während der Ferienzeiten einschränken. In diesem Zusammenhang werden vor allem die Haltestelle am Badesee in Westrittrum und eine bessere Anbindung Nahe der Haltestelle Amelhausen Trift gewünscht, welche beide an der Amelhauser Str. liegen und derzeit von den Schulbuslinien 262 und 285 angefahren werden. Aufgrund der fast identischen Lage der Haltestellen sollte hier eine gemeinsame Betrachtung erfolgen, so dass für diesen Standort von 10 Nennungen ausgegangen werden kann.

Bei den genannten Haltestellen handelt es sich um voraussichtlich saisonale, touristische Anforderungen. Eine Einbeziehung in den ÖPNV erscheint trotzdem überlegenswert.

Es bestehen noch keine Vorüberlegungen seitens der Kreisverwaltung hierzu.

3.1.4 Anschlussoptimierung/Verknüpfungspunkte

Als Schwerpunkt lässt sich das Erreichen von Anschlusszügen am Oldenburger Hauptbahnhof erkennen. Darüber hinaus werden auch einige Zuganschlüsse in Delmenhorst und die Abstimmung zwischen Bus und Bahn in Ganderkesee vereinzelt bemängelt.

Außerdem werden bei den Einträgen der Bürgerinnen und Bürger auf eine bessere Verknüpfung von Fahrrad mit Bus und Bahn hingewiesen. Dies zeigt sich zum Beispiel in dem Wunsch nach Mobilitätsstationen (z. B. Bahnhof Huntlosen), BikeSharing-Stationen (z. B. Bahnhof Hude) oder einer vereinfachten Fahrradmitnahme in Bus und Bahn. Generell sind die Beiträge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer relativ unkonkret.

3.2 Handlungsfelder Radverkehr und Verkehrssicherheit

Die Handlungsfelder Radverkehr und Verkehrssicherheit machen zusammen mehr als 50 % der gesammelten Einträge im Wegedetektiv aus und zeigen die hohe Bedeutung und das Potenzial des Radverkehrs. Die Ergebnisse können aufschlussreiche Erkenntnisse liefern, welche für die Weiterentwicklung der Mobilität im Landkreis genutzt werden können. Insbesondere die Stärkung des Radverkehrs in seiner Zubringerfunktion kann für den ÖPNV eine wichtige Stütze darstellen.

3.2.1 Radverkehr

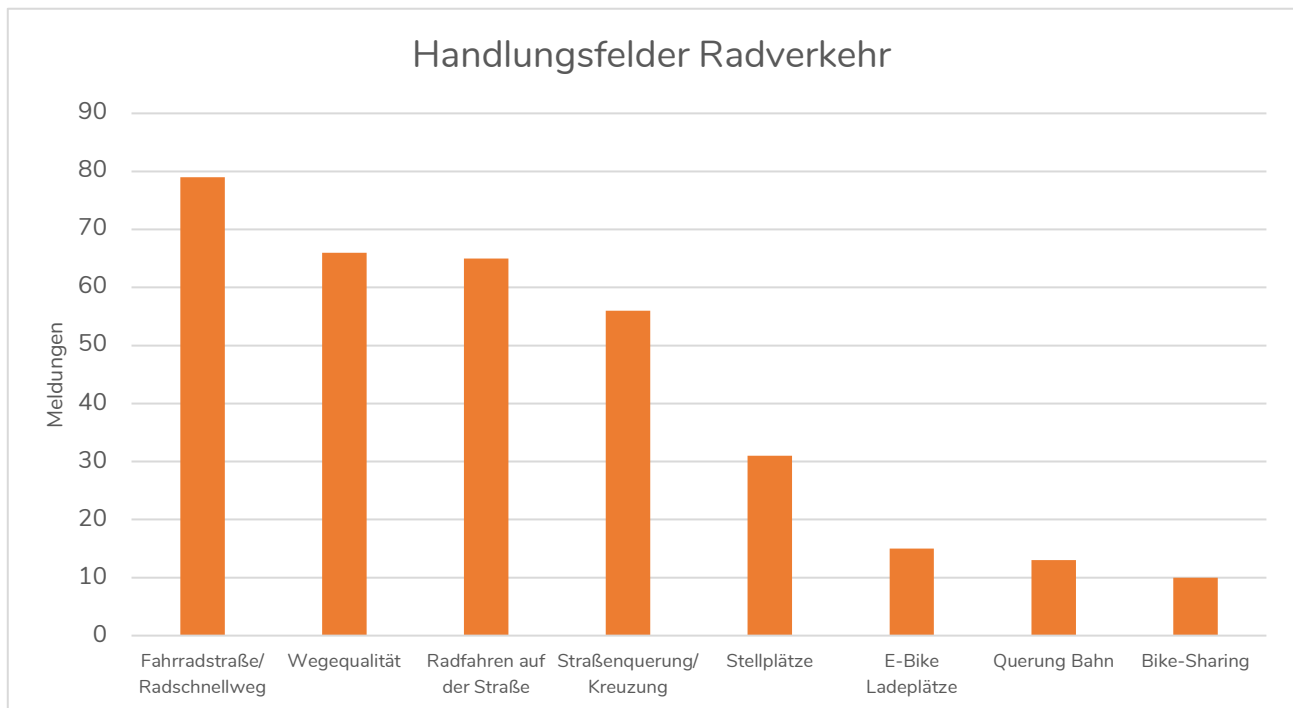


Abbildung 6: Handlungsfelder Radverkehr

Bezüglich des Radverkehrs wird insbesondere die Ausweisung von Fahrradstraßen und der Bau von Radschnellwegen gewünscht (79 Nennungen). Die Vorschläge mit den meisten Meldungen sind hierbei jeweils ein Radschnellweg von Oldenburg nach Bremen entlang der Bahnstrecke (9 Nennungen), zwischen Wardenburg und Oldenburg (8 Nennungen) sowie ein Radweg zwischen Harpstedt und Bassum (5 Nennungen).

Die Abbildung 7 zeigt die drei am häufigsten gewünschten Radwegverbindungen sowie insgesamt alle genannten Verbindungen.

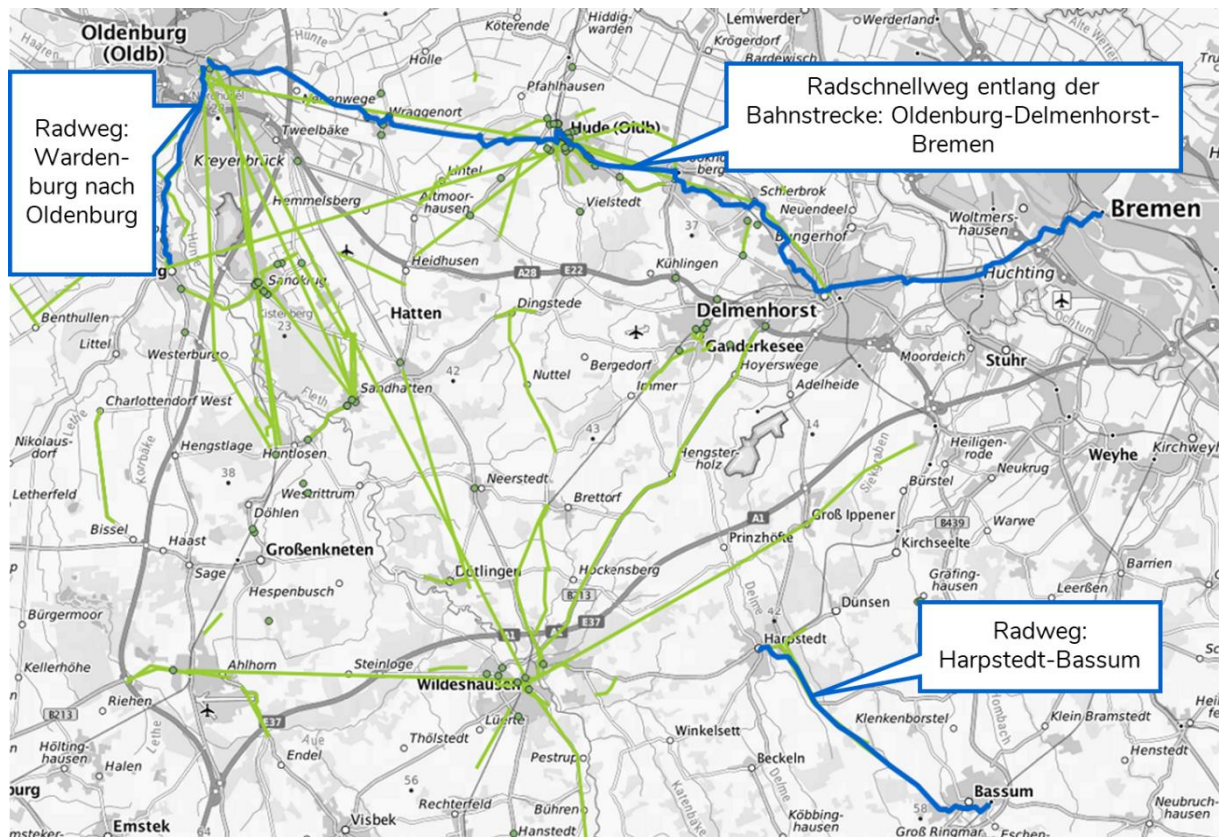


Abbildung 7: Am häufigsten genannte Radwegverbindungen der Bürger/innen im LK OL

Zudem wird die Qualität vieler Radwege beanstandet (66 Nennungen). So werden beispielsweise an der Hauptstraße in Harpstedt und der Huntloser Straße in Großenkneten, die Mitbenutzung von Verkehrsstraßen für Radfahrerinnen und Radfahrer und die Situation einiger Kreuzungen und Straßenquerungen bemängelt. Dabei wird wiederholt auf die Schulwege aufmerksam gemacht, welche durch solche Mängel besonders gefährdet sind. Die hierzu eingegangenen Hinweise sind für eine Zuordnung nach Straßenklassifizierung und anschließender Weitergabe an die Straßenbauautoritäten vorgesehen.

An einigen Orten werden außerdem zusätzliche Stellplätze und E-Bike Ladestationen gewünscht.

Des Weiteren gab es 13 Meldungen zu Problemen an bestehenden Bahnübergängen (z. B. Hauptstraße Wüstring, Am Sportplatz in Hatten sowie Urneburger Str. in Ganderkesee) oder Wünschen nach neuen Querungsmöglichkeiten, sowie zwei Nennungen eines gewünschten BikeSharing-Standortes am Bahnhof Hude, welche beide jeweils vier Mal mit „Pro“ bewertet wurden. Insbesondere die Nennung von Bike-Sharing-Stationen passt zu einem gemeinsamen Projekt mehrerer Gemeinden zur Schaffung von entsprechenden Stationen an verschiedenen Punkten des jeweiligen Gemeindegebietes.

3.2.2 Verkehrssicherheit

Hinweise zur Verkehrssicherheit stellen mit 26 % einen wesentlichen Anteil der Meldungen dar. Am häufigsten werden dabei Querungshilfen, Bedarfsampeln, Geschwindigkeitsreduzierungen und Hinweise auf Gefahrenstellen gewünscht. Der meistgenannte Ort ist dabei mit 30 Meldungen die Straße „Schulweg“ in Sandkrug, welcher für die Fahrbahnbeschaffenheit, Beleuchtung und insbesondere die Sicherheit für Schulkinder bemängelt wurde. Die eingegangenen Hinweise werden zugeordnet und an die jeweiligen Träger der Straßenbau- last weitergeleitet.

3.3 Handlungsfelder CarSharing und Bedarfsverkehre

Abbildung 7 zeigt alle Meldungen zu gewünschten Bedarfsverkehrsrouten sowie CarSharing-Standorten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

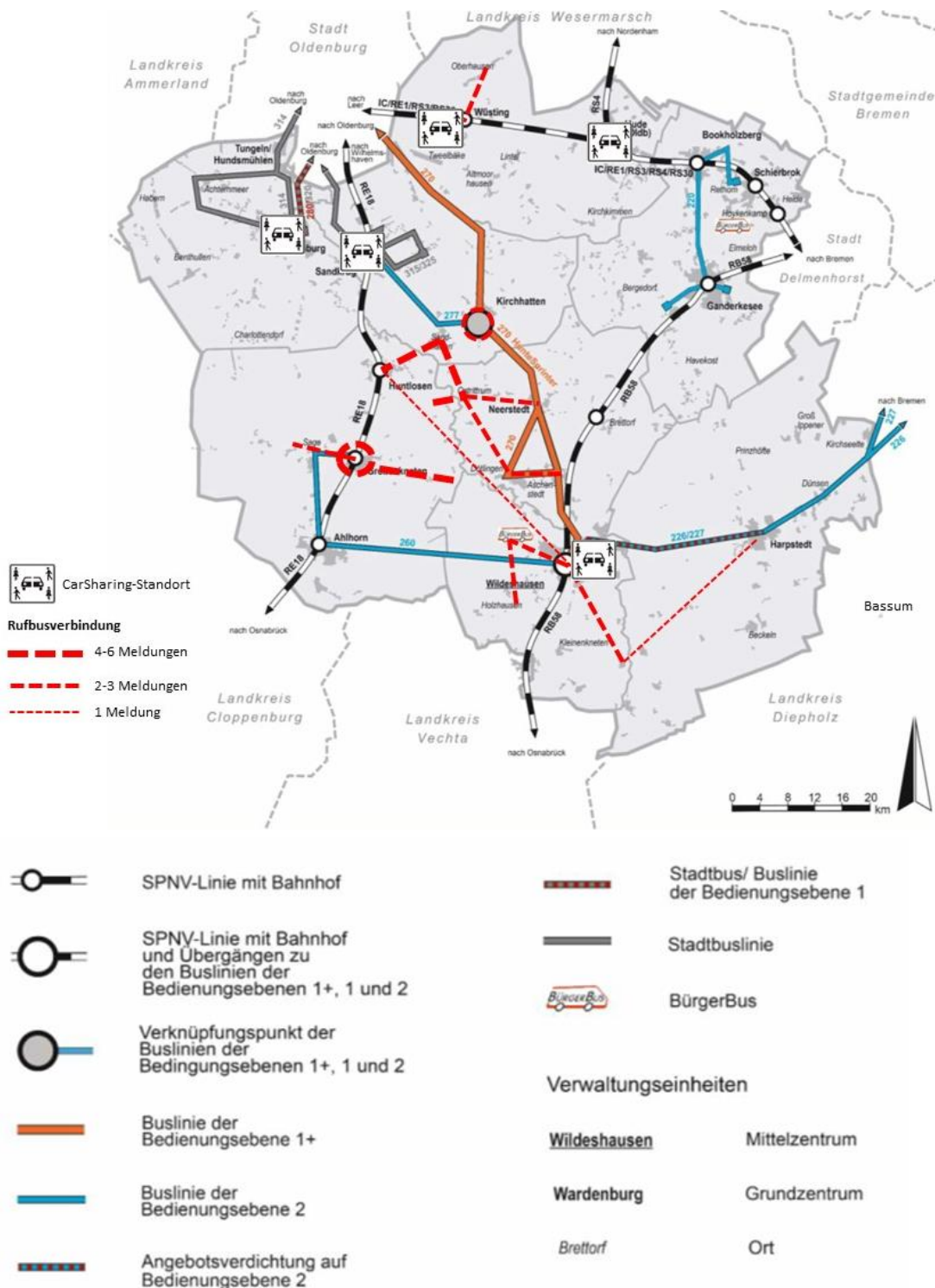


Abbildung 8: Rufbusverbindungen & CarSharing-Standorte Wegedetektiv Landkreis Oldenburg

3.3.1 CarSharing und PKW-Mitnahmemöglichkeiten

Insgesamt gibt es 35 Meldungen zu gewünschten CarSharing-Standorten, sowie sechs Meldungen zu gewünschten Mitfahrerinnen und Mitfahrerbanken. Neben Sharing-Standorten in Wardenburg, Wildeshausen, Sandkrug, Hude und Wüstring wurde zusätzlich ein CarSharing-Angebot an jedem Bahnhof im Landkreis gewünscht, was von vier Personen mit „Pro“ bewertet wurde. Mitfahrerinnen und Mitfahrerbanken werden jeweils einmal in Neerstedt, Brettorf und Wüstring/Wraggenort genannt.

3.3.2 Bedarfsgesteuerter Verkehr

Bezüglich bedarfsgesteuerter Verkehre wurden insgesamt 41 Meldungen abgegeben. Dabei werden diverse Rufbusverbindungen gewünscht:

Rufbusverbindungen Wegedetektiv	
Ort	Meldungen
Ostrittrum Tierpark - Sandhatten - Huntlosen	6
Großenkneten (ortsintern) - Moorbeck	4
Neerstedt - Ostrittrum - Westrittrum	3
Wildeshausen - Aumühle - Hagel - Holzhausen	3
Kirchhatten - nahegelegene Ortsteile	3
Colnrade - Wildeshausen	2
Aschenstedt - Dötlingen - Westrittrum - Ostrittrum	2
Bissel - Großenkneten	2
Wüstring - Holle/ Oberhausen	2
Wüstring/Wraggenort - Wildeshausen	2
Colnrade - Harpstedt	1
Huntlosen - Wildeshausen	1

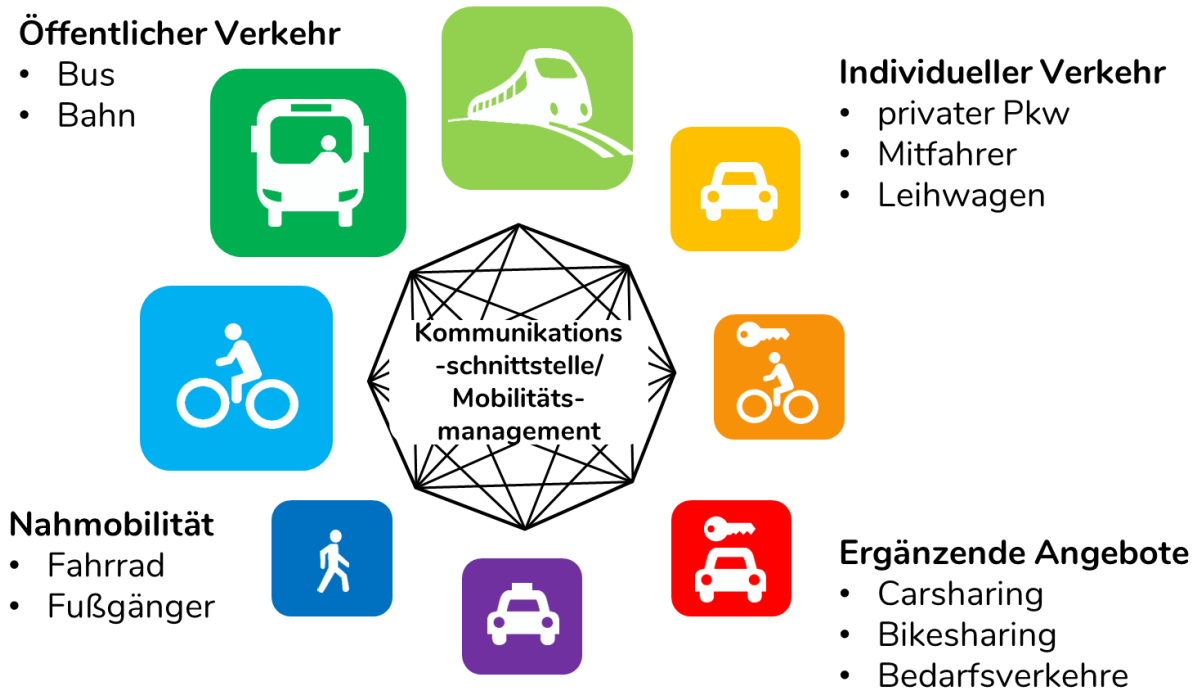
Es zeigt sich, dass Verbindungen nach West- und Ostrittrum zum Tierpark und Badesees jeweils mehrfach genannt werden. Darüber hinaus steht bei den gewünschten Verbindungen der Bedarfsverkehre die Funktion als Zu- und Abbringer zu Bahnhöfen im Vordergrund (z. B. nach Wildeshausen, Großenkneten, Wüstring).

4 Empfehlungen

Der Landkreis hat eine koordinierende und vernetzende Rolle im Bereich der Mobilität. Dem entsprechend sollten Einzelmaßnahmen und Handlungsempfehlungen unbedingt im Gesamtkontext gesehen und eingeordnet werden. Nur so kann eine nachhaltige Verkehrsentwicklung vorangetrieben werden, bei der nicht nur unzählige Einzelmaßnahmen isoliert nebeneinanderstehen, sondern die intelligente und flexible Verknüpfung aller Verkehrsarten gewährleistet wird.

Durch den Beteiligungsprozess wird deutlich, dass ein Planungsansatz, der Mobilität in seiner Gesamtheit versteht, auch von den Bürgerinnen und Bürgern gewünscht wird. Das Ergebnis des Beteiligungsprozesses ist, dass der Radverkehr als ein Schwerpunktthema zukünftig nicht nur als isolierte Verkehrsart, sondern als Teil der Gruppe umweltverträglicher Verkehrsmittel (Umweltverbund) betrachtet werden sollte. Dabei wird deutlich, dass sich insbesondere die Angebote ÖPNV und Fahrradmobilität ergänzen sollten. Sowohl im Bürgerinnen- und Bürgerworkshop als auch bei den Ergebnissen der Online-Beteiligung zeigt sich außerdem, dass ein flexibles Mobilitätsangebot auch ohne eigenes Auto zur Verfügung stehen sollte. Bei den Beteiligten besteht eine offensichtliche Aufgeschlossenheit zum Autoverzicht, wenn alternative Angebote vorhanden sind.

Deshalb ist zu empfehlen, langfristig in Richtung eines integrierten Mobilitäts-/ Nahverkehrsplans mit Vertiefungsschwerpunkten ÖPNV-Angebot und Radverkehr sowie flexiblen Bedienformen und Carsharing als ergänzende Angebote hinzuarbeiten.



4.1 Erste Schritte in Richtung integrierte Mobilität

Die Entwicklung einer integrierten Mobilität wird nicht von heute auf morgen umsetzbar sein und erfordert Zeit und Engagement. Die langfristigen Vorteile durch verbesserte Zugänglichkeit, Erreichbarkeit und Flexibilität sind jedoch beträchtlich und schaffen Lebensqualität.

Um jedoch möglichst zeitnah nach dem Beteiligungsprozess handlungsfähig zu werden, wurden aus allen Handlungsbereichen erste Schritte definiert, die unmittelbar in Angriff genommen und langfristig in ein Gesamtkonzept integriert werden können.

4.1.1 Kommunikation/Mobilitätsmanagement

Insbesondere im Bürgerinnen- und Bürgerworkshop wurde deutlich, dass z. B. die bestehende „Fahrplaner-App“, durch die eine gute digitale Verknüpfung der einzelnen Angebote zur Verfügung steht, unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern nicht bekannt war.

Wirkung:

- Förderung einer effizienten Mobilität
- Abbau von Nutzungshemmnissen und Förderung der Inter- und Multimodalität

Erste Schritte:

- Mit einem kleinen Exkurs zur Fahrplaner-App während des Workshops wurde noch direkt vor Ort reagiert
- Die umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit für die „Fahrplaner-App“ weiter fortsetzen

4.1.2 Öffentlicher Verkehr

Verbindungen

Die Ergebnisse zu den gewünschten Verbindungen der Bürgerinnen und Bürger spiegeln zum Teil die Vorüberlegungen des Landkreises Oldenburg und des ZVBN wider und sind dementsprechend eine Bestätigung dieser Planungen.

Erste Schritte:

- Verbindungen zwischen den Grundzentren in den Fokus nehmen. Dies betrifft z. B. die Verbindungen Huntlosen-Kirchhatten-Hude und Wardenburg-Huntlosen-Wildeshausen sowie die Verbindung Ganderkesee-Oldenburg.
- Überlegungen zu Verbindung Ganderkesee-Oldenburg bereits existent, erste Gespräche mit Verkehrsunternehmen getätigt, derzeit über Anbindung an Bahn in Bookholzberg angedacht. Nächste Schritte wie beispielsweise ein Fahrplanentwurf werden entsprechend eingeleitet.
- Schülerverkehrslinie 282 Huntlosen-Kirchhatten ggf. aufwerten
- Schülerverkehrslinie 285 Wardenburg-Huntlosen-Wildeshausen ggf. aufwerten

Taktverdichtung im Busverkehr

Im Hauptliniennetz des Busverkehrs im Landkreis Oldenburg verkehrt ausschließlich der „HunteSprinter“ (Linie 270) Mo-Fr im 30-Minuten-Takt. Die weiteren Linien verkehren im 60-Minuten-Takt oder teilweise seltener im 2-Stunden Takt. Generell wird durch den Bürgerinnen- und Bürgerworkshop und der Online-Beteiligung deutlich, dass das gute Angebot auf der Bedienungsebene 1 positiv bewertet wird. Der Wunsch nach einer Taktverdichtung bzw. einem 30-Minuten-Takt auch auf anderen Linien z. B. auf der Bedienungsebene 2 liegt

dementsprechend nahe und geht deutlich aus den Anregungen der Bürgerinnen und Bürger in beiden Beteiligungsformaten hervor. Eine Taktverdichtung im Hauptliniennetz in der Hauptverkehrszeit sollte daher langfristig angestrebt bzw. die Möglichkeiten einer Umsetzung weiterverfolgt werden.

Wirkung:

- Sicherung der Teilhabe aller am Verkehr
- Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs

Erste Schritte:

- **Taktverdichtung im Hauptliniennetz weiterverfolgen, hier sind aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger insbesondere die Linien 226 Harpstedt-Wildeshausen und 260 Großenkneten-Wildeshausen zu betrachten**
- **Aufwertung der Schülerverkehrslinie 285 Wardenburg-Huntlosen-Wildeshausen**

Zielgruppenorientierung

Im Beteiligungsprozess wurde allgemein der Wunsch geäußert, das ÖPNV-Angebot noch stärker für Zielgruppen wie Arbeit, Ausbildung, Freizeit und Tourismus nutzbar zu machen. Insbesondere im wachsenden Wettbewerb um Fach- und Nachwuchskräfte gewinnt das Thema Mobilität bei Unternehmen und Betrieben an Bedeutung.

Wirkung:

- Bessere Erreichbarkeit von (Arbeits-) Standorten
- Mehr Mobilität und Teilhabe für Bürgerinnen und Bürger, Besucher und Touristen

Erste Schritte:

- **Prüfen, inwieweit und zu welchen Konditionen eine Ausweitung der Bedienzeiträume erfolgen könnte, z. B. bei den Linien 226 Harpstedt Wildeshausen und 260 Großenkneten-Wildeshausen**
- **Synergien zwischen Alltags- und Freizeitmobilität nutzen**
- **Prüfung einer Einbindung von Zielen im Bereich Freizeit und Tourismus in der Hauptsaison in den Taktverkehr (z. B. Badeseer Westtritttrum)**
- **Initiative/ Projektentwicklung zur Verbesserung betrieblicher Mobilität (ggf. Schwerpunkt Auszubildende)**

Verknüpfungsmöglichkeiten an Mobilitätsstationen

Ein integriertes Mobilitätsangebot, das eine intelligente Verknüpfung aller Verkehrsarten anstrebt, ist eng verbunden mit der Einrichtung von Mobilitätsstationen. Sie dienen als Verknüpfungspunkte für die systematische Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel. Die Bündelung verschiedener moderner Mobilitätsangebote für die Anschlussmobilität an einer Mobilitätsstation kann dazu beitragen, die Abhängigkeit von einem Verkehrsmittel (z. B. Pkw) zu verringern. Den Ergebnissen der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung zufolge sollte hier besonders den Rad-Bus/Bahn-Verknüpfungen Aufmerksamkeit geschenkt werden. In diesem Zusammenhang wurden in den letzten Jahren bereits an zahlreichen Bahnhöfen und Haltestellen die Infrastruktur durch B+R-Anlagen verbessert.

Wirkung:

- Bessere Vernetzung der Mobilitätsangebote und mehr Mobilitätsoptionen

- Förderung der Inter- und Multimodalität
- Einfacher und bequemer Umstieg zwischen verschiedenen Mobilitätsformen
- Vergrößerung des Einzugsbereichs von Haltestellen

Erste Schritte:

- **Weitere Aufwertung von bestehenden Verknüpfungspunkten zu vollwertigen Mobilitätsstationen als Pilot-Standorte unter Einbezug neuer Mobilitätsangebote wie Carsharing, Mietradsysteme (z. B. E-Bikes), B+R-Anlagen.**
- **Im Beteiligungsverfahren wurden hier vor allem allgemein die Bahnhöfe von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern genannt.**
- **Kirchhatten als Verknüpfungspunkt zwischen den Grundzentren**

4.1.3 Nahmobilität und ÖPNV

Die Erfahrungen aus der Planungspraxis zeigen, dass Radverkehr und ÖPNV sich optimal ergänzen. Der ÖPNV ist auf längeren Distanzen schnell und komfortabel, das Fahrrad bietet im Mittel- und Kurzstreckenbereich eine hohe Flexibilität. Die Stärkung des ÖPNV durch Fahrradnutzerinnen und -nutzer bietet in ländlichen Räumen eine Chance für den Umstieg vom Auto auf die Kombination Nahmobilität/ÖPNV. Fahrrad und E-Bikes als Zubringer zu Bushaltestellen erlauben es, Buslinien geradlinig und zügig zu führen und nicht jede kleine Siedlung anfahren zu müssen. Das bedingt eine bessere und veränderte Infrastruktur, insbesondere eine gute Wegequalität, Radschnellwege, diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten auch an Bushaltestellen und eine sichere Verkehrsführung. Die Beiträge der Bürgerinnen und Bürger zeigen auf, dass es genau in diesen Bereichen Verbesserungspotenzial gibt.

Wirkung:

- Stärkung des ÖPNVs
- Erhöhung des Einzugsbereichs von Haltestellen des ÖPNVs

Erste Schritte:

- **Starke Kooperation/Netzwerk aus relevanten Akteuren aufbauen, um die Möglichkeiten zur Integration von Radverkehr in den öffentlichen Nahverkehr zu ermitteln. Dazu gehören z. B. lokale Verkehrsbehörden, öffentliche Verkehrsbetriebe, Interessensverbände, usw.**
- **Mitnahmeregelungen erleichtern/attraktiv gestalten**
- **Identifizierung und Optimierung von Schnittstellen (siehe auch Mobilitätsstationen)**
- **Fahrradwege/-routen, die zu Buslinien und Bahnhöfen führen identifizieren und optimieren**

4.1.4 Ergänzende Angebote

Carsharing:

Carsharing-Angebote sind sowohl zur Bewältigung von Teilstrecken des täglichen Berufs- oder Ausbildungsweges als auch zur gelegentlichen Nutzung oder zum Warentransport ein wichtiger Bestandteil nachhaltiger Mobilität.

Eine der entscheidenden Voraussetzungen für erfolgreiches Carsharing im ländlichen Raum ist die Zusammenarbeit mit verschiedenen Kooperationspartnern. Durch strategische Part-

nerschaften und Netzwerkbildung mit Unternehmen, Arbeitgeberinnen/Arbeitgebern, Tourismusbetrieben und -organisationen sowie Immobilienentwicklerinnen/-entwicklern können auch ländliche Gemeinden vom Carsharing profitieren. Mit einem Carsharing-Angebot könnte dem Wunsch der Bürgerinnen und Bürger, auch ohne eigenes Auto flexibel unterwegs zu sein, Rechnung getragen werden. Mögliche CarSharing-Angebote z. B. an Verknüpfungspunkten wurden bereits geprüft. In einzelnen Gemeinden laufen hierzu erste Überlegungen zu konkreten Projekten.

Wirkung:

- Stärkung des Hauptnetzes durch Zubringerfunktion, Lösung für die „erste/letzte Meile“
- Förderung von Inter- und Multimodalität, mehr Mobilitätsoptionen
- Mehr Flexibilität ohne eigenen Pkw

Erste Schritte:

- **Kooperation mit geeigneten/ansässigen Carsharing-Anbietern, Unternehmen und Wohnungsbauvorhaben suchen**
- **Pilotprojekt initiieren mit ersten Pilot-Standorten (z. B. Bahnhof), inkl. Marketing und Evaluation, um die Machbarkeit und Auswirkungen in der Region zu testen.**

Perspektivische Erweiterung des Hauptnetzes mit flexiblen Bedienformen:

Flexible Kleinbusangebote, die auf Bestellung fahren, bieten die Möglichkeit, auch in dünn besiedelten Gebieten die Bevölkerung an den öffentlichen Verkehr anzuschließen. So können z. B. Querverbindungen ermöglicht werden, die bisher nicht vorhanden sind oder Zubringer zu schnelleren Langstreckenangeboten.

Wirkung:

- Sicherung der Teilhabe aller am Verkehr
- Bessere Erreichbarkeit von Orten, Chance ÖPNV-Lücken zu schließen
- Stärkung des Busses als Alltagsverkehrsmittel
- Abhängigkeit vom privaten Pkw wird verringert

Erste Schritte:

- **Prüfung und Abstimmung eines geeigneten Modells als Ergänzung zum ÖPNV**

Anhang

Anlage 1. Präsentation Öffentliche Mobilität im Landkreis Oldenburg

**Anlage 2. Auflistung aller Ideen und Anregungen der Bürgerinnen
und Bürger**