

Entwurf für den

5. NAHVERKEHRSPLAN

2026 - 2030

FÜR LANDKREIS UND STADT OSNABRÜCK

Entwurfsstand: 20. Juni 2025



Erarbeitet von der

PlaNOS
Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück

Alte Poststraße 9

49074 Osnabrück

info@planos-info.de

0541 2002 2215

ENTWURFSSTAND

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher, weiblicher und diverser Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechterformen.

INHALTSVERZEICHNIS

0	Summary	1
1	Grundlagen und Rahmenvorgaben.....	4
1.1	Gesetzliche Grundlagen	4
1.2	Rahmenvorgaben.....	5
1.3	Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger	7
1.4	Betrauung/Direktvergabe in der Stadt Osnabrück sowie eigenwirtschaftliche Genehmigungen in der Region	7
1.5	Grundlegendes zur Finanzierung des ÖPNV	9
1.5.1	Mittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (§§ 7 Abs. 4, 7 Abs. 5, 7a, 7b)	9
1.5.2	Qualitätsberichte nach dem NNVG	11
1.6	Organisation des Busverkehrs in der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS): Struktur der VOS	11
1.7	Zuständigkeiten und Finanzierung Schieneninfrastruktur und -verkehr.....	14
2	Raumstruktur	16
2.1	Geographische Rahmenbedingungen	16
2.2	Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	16
2.3	Beschäftigung und Arbeitsplatzschwerpunkte	19
2.4	Pendlerverflechtung	19
2.5	Ausbildung und Schule.....	21
2.6	Gesundheitsvorsorge	22
2.7	Konversionsflächen	22
2.8	Freizeit- und Naherholungsziele.....	23
3	Bestandsanalyse/Heutige Standards.....	24
3.1	Fahrzeuge	24
3.2	Haltestellen und Barrierefreiheit im ÖPNV	26
3.3	ÖPNV-Busbeschleunigung.....	30
3.4	Tarif	32
3.4.1	VOS-Tarif Stadtgebiet Osnabrück/Belm und Region	32
3.4.2	Niedersachsentarif und Niedersachsen-Ticket	32
3.4.3	Tarifmaßnahmen in der Laufzeit des 4. NVP	33
3.4.4	Gültigkeit bzw. Anerkennung weiterer Tarifangebote	38
3.5	Kundenkommunikation	39

3.6	Busverkehr Stadt Osnabrück	41
3.6.1	Das Busnetz 2020.....	41
3.6.2	Anpassungen zum Busnetz 2020.....	43
3.6.3	Fahrgastnachfrage und Fahrgastmeinung	46
3.7	Busverkehr Landkreis Osnabrück	47
3.7.1	Das aktuelle Bedienungsangebot.....	48
3.7.2	Erkenntnisse aus der Erwartungs- und Bedarfsanalyse des Landkreises	52
3.8	MOIN+.....	52
3.9	Fahrgastnachfrage	59
3.9.1	Fahrgastnachfrage VOS	59
3.9.2	Fahrgastnachfrage Busverkehr (MOIN+)	61
3.9.3	Fahrgastnachfrage On-Demand-Verkehr (MOIN+)	62
4	Zielsetzungen für die weitere ÖPNV-Entwicklung.....	63
4.1	Ausgangslage	63
4.2	Ziele eines Gesamtsystems ÖPNV	64
4.3	Künftige Standards für den Stadtverkehr Osnabrück	66
4.3.1	Bedienungsstandards im Zukunftsnetz der Stadt Osnabrück.....	66
4.3.2	Planerische Vorgaben.....	66
4.3.3	Wirtschaftliche Vorgaben	68
4.3.4	ÖPNV-Busbeschleunigung	69
4.3.5	Erweiterung von P+R in Osnabrück	74
4.3.6	Umstieg auf elektrischen ÖPNV.....	75
4.4	Künftiges ÖPNV-Angebot im Landkreis Osnabrück	76
4.4.1	Methodik zur Herleitung des Angebotes	76
4.4.2	Realisierung neuer Angebote.....	90
4.4.3	Zentrale Hubs.....	93
4.4.4	Bus-Schiene-Verknüpfung	95
4.4.5	Busbeschleunigung im Landkreis Osnabrück	96
4.5	Weitere Angebotsbausteine in Stadt und Landkreis Osnabrück	96
4.5.1	Tarif.....	96
4.5.2	Vertrieb	103
4.5.3	Kundenkommunikation.....	109
4.6	Datengrundlagen und Angebotsqualität in Stadt und Landkreis Osnabrück	112
4.6.1	Datenverfügbarkeit für die Planung und Finanzierung	112
4.6.2	Generierung von Nachfragedaten und Fahrgastzahlen	114
4.6.3	Weiterentwicklung bei Qualität und Verfügbarkeit von Echtzeitdaten	116
4.6.4	Data Warehouse und KI.....	120
4.6.5	Pünktlichkeit.....	121
4.6.6	Barrierefreiheit.....	122
4.6.7	Qualitätsmanagement	125

5	Schienenpersonenverkehr	131
5.1	Schieneninfrastruktur	131
5.2	Bahnhofsinfrastruktur	133
5.2.1	Bahnhofsprogramme, Planungen und umgesetzte Maßnahmen	134
5.2.2	Ziele für die gegenwärtig im SPNV bedienten Bahnhöfe und Haltepunkte	137
5.2.3	Reaktivierungen/Neuinbetriebnahmen von Haltepunkten	138
5.3	Angebots- und Fahrplankonzepte	139
5.3.1	Untersuchungen, Planungen und umgesetzte Maßnahmen	139
5.3.2	Mittel- und langfristige Konzepte	140
5.4	OS-Bahn-Konzept	144
5.4.1	Zielkonzept OS-Bahn und Planungsstand	146
5.4.2	Streckenbezogene Anforderungen und Ziele für das SPNV-Konzept der LNVG und die OS-Bahn	146
6	Anhang	150

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: 3-Ebenen-Modell im Osnabrücker Land	12
Abbildung 2: Räumliche Struktur der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS)	12
Abbildung 3: Bevölkerungsdichte der einzelnen Kommunen im Landkreis Osnabrück	17
Abbildung 4: Bevölkerungsdichte in den einzelnen Stadtteilen der Stadt Osnabrück	18
Abbildung 5: Altersstruktur in Stadt und Landkreis Osnabrück	19
Abbildung 6: Anzahl der Pendler in die Stadt Osnabrück	20
Abbildung 7: Anzahl der Pendler aus der Stadt Osnabrück	20
Abbildung 8: Fußläufige Erreichbarkeit der Grundschulen im Landkreis Osnabrück	21
Abbildung 9: Elektro-Gelenkbus-Flotte der SWO Mobil	26
Abbildung 10: Haltestelle Bramsche-Hesepe, Bahnübergang B218 als Beispiel für eine Busbucht nach dem Sägezahn-Prinzip	28
Abbildung 11: Bussonderfahrstreifen in der Stadt Osnabrück	31
Abbildung 12: Lichtsignalanlagen mit Möglichkeit zur ÖPNV-Berücksichtigung im Stadtverkehr Osnabrück	32
Abbildung 13: Anschlussgebiete im Bus-Schiene-Tarif im Raum Osnabrück	37
Abbildung 14: Das Busnetz 2020 in der Stadt Osnabrück	43
Abbildung 15: Aktuelles Busnetz Stadt Osnabrück	45
Abbildung 16: Übersicht MOIN+ im Landkreis Osnabrück	53
Abbildung 17: Wirkungsverlauf Busbeschleunigung	69
Abbildung 18: Beitrag der Busbeschleunigung für Betrieb und Fahrgäste	70
Abbildung 19: Beispiel zur Busbeschleunigung an der Kreuzung Bramscher Straße/Hansastraße in Osnabrück	72
Abbildung 20: Pendlerrelationen im Landkreis Osnabrück	79
Abbildung 21: Einwohnerdichte im Landkreis Osnabrück	80
Abbildung 22: Schülerverkehrsrelationen im Landkreis Osnabrück	81
Abbildung 23: Wichtige Ziele im Landkreis Osnabrück	81
Abbildung 24: Unternehmensstandorte im Landkreis Osnabrück	82
Abbildung 25: Identifikation bedeutsamer ÖPNV-Korridore im Landkreis Osnabrück	85
Abbildung 26: Auf Basis objektiver Kriterien entwickelter ÖPNV-Korridor	86
Abbildung 27: Festlegung einer leistungsstarken ÖPNV-Achse im Korridor	86
Abbildung 28: ÖPNV-Gesamtbetrachtung im Korridor	87
Abbildung 29: ITCS	118
Abbildung 30: Schieneninfrastruktur in Stadt und Landkreis Osnabrück	132
Abbildung 31: Im NiaZ3-Programm berücksichtigte Haltepunkte	135
Abbildung 32: Anbindung Osnabrücks im Schienenpersonenverkehr auf Grundlage des 'Zielfahrplan Deutschland-Takt'	141
Abbildung 33: Zielkonzept OS-Bahn	146

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Gesellschafter-Struktur der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück	13
Tabelle 2: Pendlerdaten Stadt und Landkreis Osnabrück	20
Tabelle 3: Bestehende Ausstattungsstandards der Fahrzeuge in der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück.....	24
Tabelle 4: Haltestellen im gesamten VOS-Verkehrsgebiet.....	26
Tabelle 5: Qualitätsstufen im ÖPNV	73
Tabelle 6: Ermittelte Korridore auf Basis definierter Kriterien	84

0 SUMMARY

Der 5. Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Osnabrück beschreibt den Weg der künftigen Ausrichtung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für den Zeitraum 2026–2030. Im Vergleich zu den bisherigen Plänen setzt er bewusst neue Schwerpunkte. Grundlage dafür sind fundierte Analysen. Zudem wurden erstmals zum Teil sehr umfangreiche Erhebungen durchgeführt.

Ziel ist ein leistungsfähiger, verlässlicher und zukunftsorientierter ÖPNV, der die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse im Gesamttraum Osnabrück durch bedarfsgerechte, barrierefreie, klimaschonende und digitale Maßnahmen unterstützt.

Der Busverkehr bildet neben dem Schienenverkehr weiterhin das Rückgrat des ÖPNV-Systems in der Region. Zugleich gewinnen alternative und flexible Mobilitätsformen wie On-Demand-Verkehre und digitale Angebote zunehmend an Bedeutung. Sie sind ergebnisoffen und datenbasiert zu prüfen und in ein Gesamtsystem zu integrieren, um sowohl aus Bürgersicht als auch aus wirtschaftlichen Aspekten den optimalen Mobilitätsmix sicherstellen zu können.

Für die weitere ÖPNV-Entwicklung ist eine Liniennetzplanung erforderlich, die sich an objektiven Kriterien orientiert und aus der ein differenziertes Bedienungsmodell resultiert, in dem die ÖPNV-Produkte auf den jeweiligen Bedarf zugeschnitten sind. Dieses differenzierte Bedienungsmodell berücksichtigt auch neue Formen der Mobilität.

Eine zentrale Voraussetzung für diese Weiterentwicklung und die Grundlage für die Entscheidungsträger ist der systematische Ausbau der Datenbasis. Dazu gehört insbesondere die Einführung automatisierter Fahrgastzählsysteme, die kontinuierlich valide Informationen über Ein- und Aussteiger liefern und damit die Angebotsplanung deutlich verbessern. Nur durch eine transparente Verfügbarkeit von Leistungs- und Nachfragedaten können Stadt und Landkreis Osnabrück zukunftsfähige und passgenaue Netzkonzepte entwickeln – sowohl innerhalb ihrer jeweiligen Räume als auch für gemeinsame Stadt-Umland-Verbindungen und Verknüpfungen zu benachbarten Regionen.

Auch der ordnungspolitische Rahmen des straßengebundenen ÖPNV wird thematisiert. Die parallele Existenz eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages für den Stadtverkehr Osnabrück sowie eigenwirtschaftlicher Verkehre auf Basis einer Allgemeinen Vorschrift im Landkreis Osnabrück bilden eine Konstellation, die Auswirkungen auf die integrierten Verkehre im Stadt-Umland-Bereich von Osnabrück hat.

Der vorliegende 5. Nahverkehrsplan für die Jahre 2026-2030 folgt einer klassischen Gliederung, enthält jedoch Besonderheiten, auf die an dieser Stelle bereits hingewiesen wird:

Der Nahverkehrsplan beschreibt in **Kapitel 1** die für den ÖPNV maßgebenden gesetzlichen Vorgaben sowie regionalen Rahmenpläne. Eine differenzierte Analyse der regionalen Raumstrukturen in **Kapitel 2** bildet die Planungsgrundlage.

Im **Kapitel 3** erfolgt eine detaillierte Bestandsaufnahme des derzeitigen ÖPNV-Angebots. Neben der Entwicklung der Fahrzeugflotten und Haltestelleninfrastruktur werden insbesondere Fortschritte bei digitalen Vertriebswegen, der Fahrgastkommunikation sowie bei neuen Angebotsformen wie dem Check-in/Be-out-System dargestellt. Das Projekt MOIN+ und der kontinuierliche Ausbau der Elektromobilität prägen das aktuelle Bild im Landkreis und der Stadt Osnabrück maßgeblich. Die Analyse der Fahrgastnachfrage wird dabei differenziert nach Stadtverkehr, Regionalbuslinien und On-Demand-Angeboten dargestellt.

Ein zentrales Element des 5. Nahverkehrsplans ist die Formulierung zukunftsgerichteter Ziele (**Kapitel 4**), die klaren Maßstäbe für die Angebots- und Qualitätsentwicklung setzen. Themen wie Datenverfügbarkeit, automatisierte Fahrgastzählung, digitale Vertriebs- und Informationssysteme sowie Echtzeitdaten werden systematisch im Hinblick auf ihre Planungsrelevanz weiterentwickelt. Auch die Einführung eines qualitätsorientierten Steuerungsrahmens in Form eines Qualitätsmanagementsystems ist Bestandteil der künftigen strategischen Ausrichtung. Die Kapitel 4.3 und 4.4 stellen spezifische Standards für den Stadtverkehr Osnabrück sowie für den Regionalverkehr im Landkreis vor. Die dort definierten Vorgaben berücksichtigen sowohl bestehende Erfahrungen – etwa aus dem MetroBus-Netz der Stadt oder dem Projekt MOIN+ im Landkreis – als auch neue Anforderungen an Taktung, Erschließung, Verknüpfungspunkte, Fahrzeugqualitäten und digitale Unterstützungssysteme. Damit kann das Bedienungsangebot künftig noch stärker an den tatsächlichen Bedarf und die regionalen Rahmenbedingungen angepasst werden. So werden für den Landkreis Osnabrück ein Instrumentarium vorgestellt und eine Korridornetzstruktur hergeleitet, die in der Laufzeit des Nahverkehrsplans bezogen auf die einzelnen Verkehrsgebiete zu konkretisieren sein wird. Für das Stadtnetz Osnabrück ist auf Basis der vorhandenen beschlossenen Leitplanken ein neues Liniennetz zu entwickeln.

Im **Kapitel 5** wird der Schienenpersonenverkehr in seiner Bedeutung für die Region eingeordnet. Hier steht insbesondere die Weiterentwicklung des OS-Bahn-Konzepts im Fokus, um die Vernetzung von städtischen und ländlichen Räumen zu verbessern und den Umstieg zwischen Verkehrsträgern zu erleichtern.

Zur besseren Lesbarkeit wird in den planungsbezogenen Kapiteln jeweils das Ziel vorangestellt – danach folgen Erläuterungen. Die definierten Ziele werden in Maßnahmensteckbriefen konkretisiert, die jeweils direkt den zugehörigen Standards zugeordnet sind. Auf diese Weise entsteht eine nachvollziehbare Verbindung zwischen Zielsetzung und Umsetzung.

Detail-Ausführungen sowie einige Karten und Abbildungen finden sich im Anhang des Nahverkehrsplans.

Insgesamt legt der 5. Nahverkehrsplan die Grundlagen für eine kriteriengeleitete Weiterentwicklung des ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück. Er markiert damit einen wichtigen Schritt hin zu einem datenbasierten, qualitätsgesicherten und stärker vernetzten ÖPNV. Er verbindet realistische Rahmenbedingungen mit ambitionierten Zielen für eine nachhaltige, nutzerorientierte Mobilität in Stadt und Landkreis Osnabrück – und leistet damit einen wichtigen Beitrag zu übergeordneten Klima-, Umwelt- und Daseinsvorsorgezielen.

1 GRUNDLAGEN UND RAHMENVORGABEN

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Der gemeinsame Nahverkehrsplan (NVP) ist das strategische Planungsinstrument für die Stadt sowie den Landkreis Osnabrück, in dem die langfristige Entwicklung und Organisation des ÖPNV beschrieben und definiert wird. Die Neuaufstellung des gemeinsamen NVP basiert auf gesetzlichen Grundlagen, die auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene verortet sind. Diese bilden also den rechtlichen Rahmen für die Neuaufstellung des hier vorliegenden NVP.

Für die Nahverkehrsplanung der Stadt und des Landkreises Osnabrück gelten insbesondere folgende Grundlagen:

EU-Vorgaben

- **EU-Richtlinie VO (EG) 1370/2007 (VO 1370)**
- **Clean Vehicle Directive, Richtlinie (EU) 2019/1161 (CVD)**
Gemäß der CVD ist seit dem 2. August 2021 die Einhaltung bestimmter Quoten für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge vorgesehen.
Die CVD gilt für die Beschaffung von Fahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber (z. B. Städte und Kreise). Die Richtlinie gilt für Aufträge, bei denen die Vergabe nach dem 2. August 2021 eingeleitet wurde.

Bundesgesetze

- **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**
Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschreibt die nationalen rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im ÖPNV sowie für das zugehörige Genehmigungsverfahren. Es legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest und regelt Aspekte wie Linienverkehr, Bedarfsverkehr, Beförderungspflicht, Tarife, Qualität und Sicherheit der Dienstleistungen.
Die Erbringung von Linienverkehren bedarf der Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die von einer Genehmigungsbehörde erteilt wird. Das PBefG bestimmt den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die auf Unternehmerinitiative beruhen. Die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste ist aufgrund dieses Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nachrangig. Sie ist damit beschränkt auf Sachverhalte, bei denen eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote hinter der vom Aufgabenträger geforderten ausreichenden Verkehrsbedienung zurückbleiben, die er im Vorfeld einer beabsichtigten Vergabe eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) vorab bekannt gemacht hat. Die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung definiert der Aufgabenträger in seinem NVP.
- **Bundesklimaschutzgesetz (KSG)**
- **Bundesregionalisierungsgesetz (RegG)**
- **Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)**
- **Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG)**

- **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**
- **ÖPNV-Ausgleichszahlungen-Neuregelungsgesetz, ÖPNVAZNRG, NI**
- **Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)**
Mit dem SaubFahrzeugBeschG wurde die CVD auf Bundesebene in nationales Recht umgesetzt. Wie die CVD gilt auch das SaubFahrzeugBeschG für die Beschaffung von Fahrzeugen durch öffentliche Auftraggeber.

Landesgesetze

- **Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)**
Gemäß dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) sind die Stadt Osnabrück und der Landkreis Osnabrück Aufgabenträger des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- **Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)**
- **Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG)**
- **Niedersächsisches Klimagesetz (NKlimaG)**

1.2 Rahmenvorgaben

Das NNVG gibt vor, dass die Aufgabenträger jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan aufstellen (§ 6 Abs. 1). Darüber hinaus hat das Land Niedersachsen im Rahmen der Novellierung des NNVG im Jahr 2017 festgelegt, dass die kommunalen Aufgabenträger ihren NVP bis zum 31.12.2019 anzupassen bzw. fortzuschreiben haben.

§ 6 Abs. 1 NNVG besagt jedoch auch, dass der NVP bei Bedarf auch vor Ablauf des 5-Jahres-Zeitraums anzupassen bzw. fortzuschreiben ist. Das heißt, dass der Aufgabenträger in seiner Entscheidung frei ist, auch kurzfristig nach Beschluss des NVP weitergehende Verbesserungen zu beschließen.

Im Jahr 2025 erfolgte die Fortschreibung des im Jahr 2019 beschlossenen 4. NVP. Die Fortschreibung ist bis zum Ende des Jahres 2025 gültig.

Der NVP ist als Rahmenplan eingebunden in weitere Planvorgaben der beiden Aufgabenträger Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück. Diese sind vorrangig:

- **Vorreiterkonzept Klimaschutz der Stadt Osnabrück:** Das Vorreiterkonzept Klimaschutz (2024) dient der Stadt Osnabrück als strategische Handlungsgrundlage, um bis spätestens 2040 sowohl gesamtstädtisch als auch mit der eigenen Kommunalverwaltung Klimaneutralität zu erreichen. Ziel des Vorreiterkonzeptes ist es, durch ambitionierte Klimaschutzmaßnahmen in allen Sektoren und Handlungsfeldern aufzuzeigen, wie Klimaneutralität in der Stadt Osnabrück erreicht werden kann.
- **Stadtentwicklungsprogramm Osnabrück:** Das Stadtentwicklungsprogramm (STEP) ist ein informelles Werkzeug der Stadtentwicklung mit einer mittel- bis langfristigen Perspektive (ca. 15 Jahre). Das STEP zeigt als integriertes Handlungskonzept planerische Herausforderungen und eine gesamtstädtische strategische Ausrichtung auf und definiert Ziele und konkrete Maßnahmen für die nachhaltige Stadtentwicklung Osnabrücks. Im Hinblick auf die Mobilität der

Zukunft liegt der Fokus gem. STEP auf der Stärkung des Umweltverbundes: Bus-, Rad- und Fußverkehr.

- **Masterplan Mobilität der Stadt Osnabrück:** Dieses Verkehrs- und Mobilitätskonzept bestimmt Ziele, Strategien sowie Schlüsselmaßnahmen und bietet damit den Orientierungsrahmen für die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Osnabrück bis 2025. Der Masterplan hat zum Ziel, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr (Modal Split) zu erhöhen und den ÖPNV insgesamt zu stärken. In der Laufzeit des 5. NVP erfolgt eine Fortschreibung des Masterplans Mobilität nach SUMP-Kriterien im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsplanung als „Nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan der Stadt Osnabrück“ (NUMPOS).
- **Radverkehrsplan 2030 der Stadt Osnabrück:** Der Radverkehrsplan 2030 wurde auf Basis aktueller Erkenntnisse bundesweiter und europäischer Radverkehrsförderung und veränderter rechtlicher Rahmenbedingungen so fortgeschrieben und weiterentwickelt, dass die gesteckten Ziele des Masterplans Mobilität und des Masterplans 100 % Klimaschutz erreichbar werden
- **Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Osnabrück:** Der bisherige LAP stammt aus dem Jahr 2013 und wurde 2024 fortgeschrieben. Im Jahr 2017 wurde eine Lärmkartierung zur Identifizierung von Maßnahmenbereichen mit Grenzwertüberschreitungen durchgeführt. Daraus leiten sich konkrete Empfehlungen ab, die gegebenenfalls in ordnungsbehördliche oder bauliche Maßnahmen umgesetzt werden.
- **Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück:** Die Grundlage stammt von 2008, im Jahr 2017 erfolgte die zweite Aktualisierung. Die Stadt Osnabrück erstellt derzeit einen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten Masterplan zur Luftreinhaltung („Green City-Plan“)
- **Städtisches Entwicklungskonzept 2020 – Wohnen und Gewerbe (Stadt Osnabrück):** Die Verwaltung bewertet im Rahmen des „Entwicklungskonzepts 2020 – Wohnen und Gewerbe“ auf gesamtstädtischer Ebene Flächenpotentiale für die planungsrechtliche Neuausweisung zusätzlicher Wohn- und Gewerbeflächen im Stadtgebiet
- **Mobilitätskonzept des Landkreises:**
Der Landkreis erstellt derzeit ein umfassendes Mobilitätskonzept, welches den verkehrsmittelübergreifenden Handlungsrahmen für die Mobilitätswende beschreiben wird. Das Konzept entsteht aus einem intensiven Beteiligungs- und Analyseprozess und soll das Fundament für tiefergehende Fachplanungen bilden. Das Konzept stellt als eine Art Klammer sicher, dass eine Mobilitätswelt aus einem Guss entsteht.
- **Regionales Raumordnungsprogramm des Landkreises Osnabrück:**
Derzeit erarbeitet der Landkreis Osnabrück das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP). Das RROP deckt ein breites Themenspektrum ab, teils mit direkter Rechtswirkung, teils mit Steuerungswirkung für Kommunen und andere Behörden in ihrer eigenen Planungstätigkeit. Festlegungen u. a. zur Siedlungsentwicklung sind auch für

den NVP relevant. Der Beschluss zum RROP durch den Kreistag ist für 2025 vorgesehen.

Zudem sind die strategischen Ziele der Stadt Osnabrück sowie die Ziele des Landkreises Osnabrück Grundlage für den Nahverkehrsplan. Konkret sind hier zu nennen:

- Das strategische Ziel der Stadt Osnabrück „Stadt mit Zukunft, intelligent mobil – nachhaltig – verantwortungsvoll“ als eines von sechs strategischen Zielbereichen
- Unter den sechs strategischen Zielen des Landkreises Osnabrück sind insbesondere die Ziele „4 – Daseinsvorsorge“, „2 – Finanzen und Infrastruktur“ und „5 – Standortvorteile“ relevant.

1.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

Die Stadt Osnabrück ist nahezu vollständig vom Landkreis Osnabrück umschlossen. Im Westen grenzt die Stadt Osnabrück an den Kreis Steinfurt.

Der Landkreis Osnabrück grenzt an die nachfolgend genannten Kreise - beginnend im Nordwesten, im Uhrzeigersinn. In Klammern ist jeweils der aktuell gültige NVP angegeben.

In Niedersachsen:

- Landkreis Emsland (NVP 2020)
- Landkreis Cloppenburg (NVP 2024)
- Landkreis Vechta (NVP 2016, Fortschreibung 2020)
- Landkreis Diepholz (NVP 2018, Teil des Nahverkehrsplans des Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) mit Teilfortschreibung 2023)

In Nordrhein-Westfalen:

- Kreis Minden-Lübbecke und Kreis Herford (NVP 2024)
- Kreis Gütersloh (NVP 2017, Neuerarbeitung 2025)
- Kreis Warendorf (NVP 2019)
- Kreis Steinfurt (NVP 2018)

Aufgrund der Vorgaben wurden diese Nahverkehrspläne im Rahmen der Erarbeitung des NVP für Stadt und Landkreis Osnabrück berücksichtigt.

1.4 Betrauung/Direktvergabe in der Stadt Osnabrück sowie eigenwirtschaftliche Genehmigungen in der Region

Die Stadt Osnabrück hat den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) neu strukturiert, indem sie einen **Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA)** an die **SWO Mobil GmbH** vergeben und den Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Osnabrück in eine eigenständige Tochtergesellschaft ausgegliedert hat.

Ausgründung des Verkehrsbetriebs und Gründung der SWO Mobil GmbH

Am 1. April 2023 wurde der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Osnabrück in die neu gegründete SWO Mobil GmbH überführt. Diese 100-prozentige Tochtergesellschaft der Stadtwerke Osnabrück AG ist seitdem für den Betrieb des Nahverkehrs in Osnabrück verantwortlich. Die Ausgründung zielte darauf ab, den ÖPNV effizienter und flexibler zu gestalten.

Direktvergabe des ÖDA an die SWO Mobil GmbH

Die Stadt Osnabrück hat beschlossen, den Busverkehr im Stadtgebiet sowie auf angrenzenden Linien direkt an die SWO Mobil GmbH zu vergeben. Diese Direktvergabe basiert auf § 108 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und erfüllt die Voraussetzungen für eine sogenannte Inhouse-Vergabe.

Details der Direktvergabe:

- Laufzeit des Vertrags: Der Vertrag begann am 1. Juli 2024 und hat eine Laufzeit von 15 Jahren (bis zum 30. Juni 2039).
- Ausschließliches Recht: Der SWO Mobil GmbH wird das ausschließliche Recht für Linienverkehre im Stadtgebiet Osnabrück sowie für bestimmte Verkehre in den angrenzenden Kreisen eingeräumt. Ausgenommen sind geringfügige Verkehre und bereits genehmigte Linien anderer Verkehrsunternehmen.
- Finanzierung: Die Ausgleichsleistungen werden auf Basis einer Trennungsrechnung ermittelt, wobei die Stadt Osnabrück die finanziellen Rahmenbedingungen vorgibt. Die SWO Mobil GmbH erhält 100 % der Fahrgelderlöse.
- Qualitätsstandards: Der Vertrag enthält detaillierte Vorgaben zu Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen sowie zur Fahrgastinformation und Beschwerdebearbeitung.

Durch diese Maßnahmen soll ein effizienter und kundenorientierter ÖPNV in Osnabrück sichergestellt werden.

Eigenwirtschaftliche Verkehre auf Basis einer Allgemeinen Vorschrift

Die Linienbündel im Regionalverkehr des Landkreises Osnabrück sind als eigenwirtschaftliche Verkehre beantragt. Für sie besteht eine Allgemeine Vorschrift (AV) des Aufgabenträgers Landkreis Osnabrück. Demnach werden den Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen für die Anwendung und Anerkennung des VOS-Tarifs (inklusive der Bus-Schiene-Tarif-Integration und des Deutschlandtickets) als gemeinwirtschaftlicher Höchsttarif gewährt. Der Landkreis Osnabrück hat dazu die „Satzung (Allgemeine Vorschrift) des Landkreises Osnabrück über die Festsetzung von Höchsttarifen für Fahrausweise im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr auf Basis von Liniengenehmigungen im Sinne der §§ 42, 43 Nr. 2, 44 PBefG“ erlassen, zuletzt geändert mit Beschluss vom 16.12.2024 und Wirksamkeit ab 01.01.2025.

1.5 Grundlegendes zur Finanzierung des ÖPNV

Die Verkehrsunternehmen finanzieren den straßengebundenen ÖPNV aus den im folgenden genannten Quellen:

- Fahrgeldeinnahmen aus den vom Aufgabenträger bestellten Schülersammelzeitkarten
- Fahrgeldeinnahmen aus den Beförderungsentgelten (freier Verkauf)
- Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im ÖPNV
- Für den Landkreis Osnabrück: Ausgleichszahlungen im Rahmen der erlassenen Allgemeinen Vorschrift des Landkreises Osnabrück über die Festsetzung von Höchsttarifen für Fahrausweise im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr auf Basis von Liniengenehmigungen im Sinne der §§ 42, 43 Nr. 2, 44 PBefG
- Für die Stadt Osnabrück: Ausgleichsleistungen durch die Stadt Osnabrück im Rahmen des ÖDA an die SWO Mobil

Für eine kontinuierliche Optimierung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in der Region Osnabrück ist eine fundierte Datenbasis auf der Managementebene erforderlich.

Leistungs- und Nachfragedaten bilden die Grundlage, um Angebote marktgerecht und strukturell anpassen zu können. Ebenso werden Kosten- und Ertragsparameter benötigt, um den Finanzierungsbedarf bei Angebotsveränderungen, Preismaßnahmen oder der Festlegung des Höchsttarifes ermitteln und für politische Entscheidungen transparent darstellen zu können.

1.5.1 Mittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (§§ 7 Abs. 4, 7 Abs. 5, 7a, 7b)

Hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNV in Niedersachsen trifft das NNVG Regelungen zur Verteilung von Finanzmitteln auf die Aufgabenträger, die das Land nach dem Regionalisierungsgesetz erhält.

Mittel gemäß § 7 Abs. 4 NNVG

Stadt und Landkreis Osnabrück erhalten gem. § 7 Abs. 4 NNVG vom Land Niedersachsen Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten. Die Finanzhilfe beträgt jährlich 1,35 Euro je Einwohner.

Diese Gelder werden dem Gesetz entsprechend in Stadt und Landkreis Osnabrück für Managementaufgaben eingesetzt, um die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV wahrzunehmen.

Mittel gemäß § 7 Abs. 5 NNVG

In § 7 Abs. 5 Nr. 2 NNVG weist das Land den Aufgabenträgern für den straßengebundenen ÖPNV einen Anteil an den sogenannten Regionalisierungsmitteln

zu. Diese Anteile werden zu zwei Dritteln nach der Einwohnerzahl und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil berechnet.

Stadt und Landkreis Osnabrück erhalten die Mittel zweckgebunden für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (entsprechend § 7 Abs. 7 NNVG). Die nach Absatz 5 Satz 1 verteilten Mittel sind zu verwenden

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

Diese Finanzhilfen sind innerhalb der beiden Kalenderjahre, die dem Jahr der Gewährung der Finanzhilfen folgen, zweckentsprechend zu verwenden; anderenfalls kann das Land nicht verausgabte und/oder nicht zweckentsprechend verwendete Finanzhilfen zurückfordern.

Mittel gemäß § 7a NNVG – Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr

Dem kommunalen Aufgabenträger obliegt die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im straßengebundenen ÖPNV. Zur Sicherstellung des Verkehrsangebots sowie zur Abgeltung der in Verbindung mit dieser Aufgabe entstehenden Kosten gewährt das Land den einzelnen kommunalen Aufgabenträgern eine jährliche Finanzhilfe. Soweit dies zur Sicherstellung erforderlich ist, hat der jeweilige Aufgabenträger aus den Mitteln Leistungen an Verkehrsunternehmen zum Ausgleich der im Ausbildungsverkehr nicht gedeckten Kosten oder Verluste zu erbringen. Es handelt sich hier um eine Nachfolgeregelung des § 45a PBefG.

Mittel gemäß § 7b NNVG – Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs

Die zugewiesenen Mittel sollen insbesondere für die Entwicklung von Angeboten verwendet werden, die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen und besonders auf wechselnde Nachfrage zugeschnitten sind (flexible Bedienungsformen).

Diese Finanzhilfen sind innerhalb der beiden Kalenderjahre, die dem Jahr der Gewährung der Finanzhilfen folgen, zweckentsprechend zu verwenden; anderenfalls kann das Land nicht verausgabte und/oder nicht zweckentsprechend verwendete Finanzhilfen zurückfordern.

1.5.2 Qualitätsberichte nach dem NNVG

Nach § 7c Abs. 2 NNVG haben die kommunalen Aufgabenträger zum 01.01.2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren dem Land Niedersachsen für ihren Zuständigkeitsbereich einen Qualitätsbericht vorzulegen. Darin sind jeweils die gesamten sowie die infolge der Finanzhilfeszahlungen nach den §§ 7a und 7b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen ÖPNV darzustellen.

Der Qualitätsbericht dient einerseits als umfassende Bestandsaufnahme des straßengebundenen ÖPNV in Niedersachsen und andererseits als Dokumentation der Verwendung der Finanzhilfen. Das Land beabsichtigt, mit Hilfe der Qualitätsberichte das Erreichen der mit der Gesetzesänderung verfolgten Ziele zu überprüfen.

1.6 Organisation des Busverkehrs in der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS): Struktur der VOS

Stadt und Landkreis Osnabrück, die Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (PlaNOS) und die VOS mit ihren Verkehrsunternehmen bilden dabei in ihren jeweiligen Zuständigkeiten weiterhin das „Osnabrücker Modell“. Die Kernelemente sind dabei:

- die VOS tritt den Fahrgästen gegenüber wie ein Unternehmen auf (Außenauftritt, Fahrgastinformation usw.)
- die betriebliche Kooperation (insbesondere gemeinsame Fahrzeugumläufe Stadt- und Regionalverkehr) erfolgt unabhängig von Konzessions- oder Einnahmefragen
- Die VOS gliedert sich in 6 Teilgemeinschaften (s. Abbildung 2). In jeder Teilgemeinschaft decken bis zu 5 Verkehrsunternehmen den Verkehr in einem bestimmten Verkehrsgebiet in Stadt und Landkreis ab (s. Tabelle 1). Jede Teilgemeinschaft ist wirtschaftlich eigenständig
- die VOS und ihre Gremien beschränken ihre Tätigkeit auf die übergreifenden Aufgaben (Tarif, Marketing, Kundeninformation, Erstellung von Fahrplanmedien). Die Teilgemeinschaften planen und verantworten das konkrete Bedienungsangebot eigenständig.

Aufgabenträger-Ebene (politische Ebene)



Management-Ebene



Betreiber-Ebene



Abbildung 1: 3-Ebenen-Modell im Osnabrücker Land

Die organisatorischen Voraussetzungen für diese Struktur sind:

- die Aufgabenträger Stadt und Landkreis Osnabrück arbeiten bereits in der Planungsphase mit den Verkehrsunternehmen eng zusammen. Die kommunale Gesellschaft PlaNOS übernimmt im Sinne einer Management-Ebene die Koordination und Grundlagenplanung
- die Aufgabenträger haben durch ihre jeweiligen kommunalen Verkehrsunternehmen unmittelbare Mitwirkungsrechte in der VOS

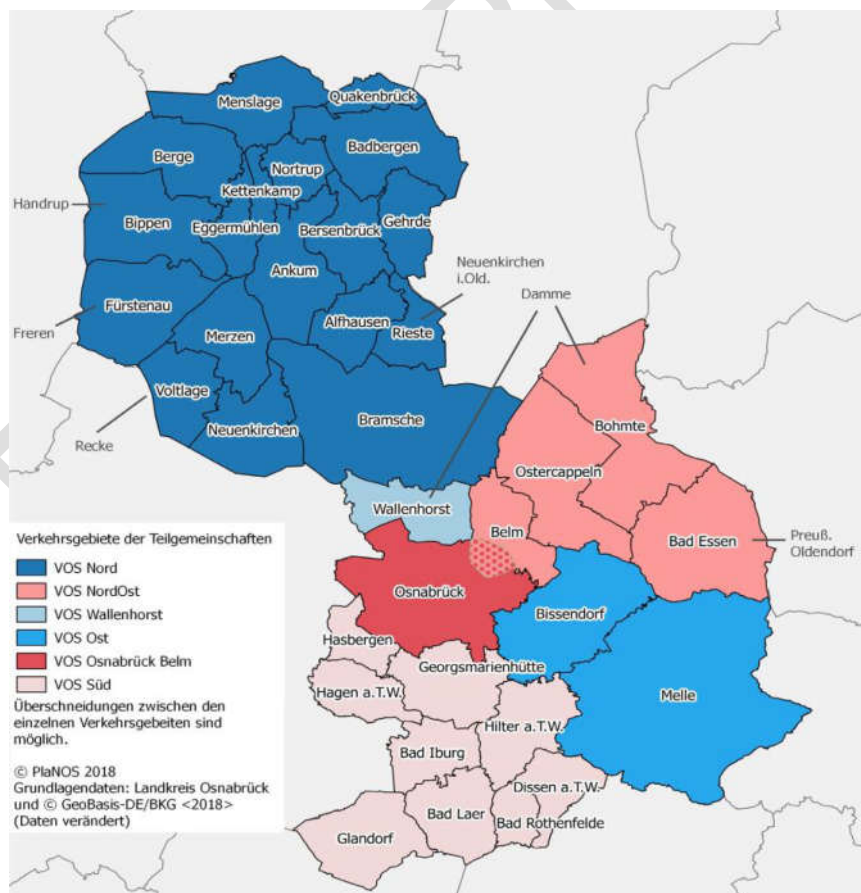


Abbildung 2: Räumliche Struktur der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS)

Teilgemeinschaft	Verkehrsunternehmen (Gesellschafter)
VOS Nord	• Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH • Heinrich Beckermann GmbH & Co. KG • Hülsmann-Reisen GmbH • Omnibusbetrieb Nieporte GmbH • Weser-Ems Busverkehr GmbH
VOS Wallenhorst*	• VLO Bus GmbH * Notvergabe an die VLO Bus GmbH 11/2023 – 10/2025
VOS NordOst	• Gottlieb-Reisen GmbH & Co. KG • Winkelmann-Reisen • VLO Bus GmbH
VOS Ost	• Conrad Schrage GmbH & Co. KG • Weser-Ems Busverkehr GmbH
VOS Süd	• Willy Hummert Omnibusverkehr GmbH • Weser-Ems Busverkehr GmbH
Stadtverkehr Osnabrück/ Belm**	• SWO Mobil GmbH ** öffentlicher Dienstleistungsauftrag 01.07.2024 bis 30.06.2034, ergänzt um die Linie M3 bis Hagen a.T.W

Tabelle 1: Gesellschafter-Struktur der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS)

Linienbündelung

Die Linienverkehre innerhalb der Verkehrsgebiete der Gemeinschaftsverkehre sowie die jeweiligen Verbindungen zwischen Gemeinschaftsverkehr und Stadt Osnabrück sind als Linienbündel definiert. Unter Berücksichtigung der im PBefG sowie den in der Gesetzesbegründung enthaltenen Ausführungen zur Linienbündelung sind bei der Bildung der Linienbündel insbesondere verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Kriterien herangezogen worden.

Die Gemeinschaftsverkehre – zugleich Linienbündel – stellen jeweils verkehrlich und räumlich sinnvolle Einheiten dar. Die Linienbündel umfassen zudem Linien, die im Gebiet eines Gemeinschaftsverkehrs ihren Ursprung haben, aber entweder in den Verkehrsraum eines benachbarten Gemeinschaftsverkehrs hineinreichen oder aber die Kreisgrenze überschreiten. Mit dem Instrument der Linienbündelung ist der Ausgleich von ertragsschwachen und ertragsstarken Linien erreicht worden, so dass sich Unternehmen nicht nur auf ertragreiche Linien beschränken können.

Nicht in die jeweiligen Linienbündel integriert sind zusätzliche, zumeist saisonale oder auf konkrete Veranstaltungen ausgerichtete Verkehre wie z. B. die Freizeitbus-Linien. Dasselbe gilt aufgrund ihrer besonderen Organisationsstruktur für Bürgerbusse.

1.7 Zuständigkeiten und Finanzierung Schieneninfrastruktur und -verkehr

Größtes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) ist DB InfraGO (bisher DB Netz und DB Station und Service). Dieses finanziert sich zum großen Teil aus Trassenentgelten und Stationsgebühren, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bezahlen. Die DB erhält darüber hinaus in nennenswertem Umfang Bundesmittel zum Ausbau, zur Erneuerung und zum Unterhalt der Infrastruktur.

Der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) erhält keine öffentlichen Mittel für den Betrieb durch den Bund oder die Länder. Er wird eigenwirtschaftlich durchgeführt, d. h. die Betreiber (z. B. DB Fernverkehr und Flixbus) müssen sich vollständig aus Fahrgelderlösen finanzieren. Eine Mitgestaltungsmöglichkeit hinsichtlich Streckenführung und Fahrplanangebot haben die Länder und Regionen dementsprechend nicht.

Während für den ÖPNV die Städte und Landkreise zuständig sind (ÖPNV-Aufgabenträger), fällt der SPNV gemäß RegG in die Zuständigkeit der Bundesländer. Der Bund stellt auf dieser gesetzlichen Basis den Ländern finanzielle Mittel zur Verfügung (sog. Regionalisierungsmittel). Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben bedienen sich die größeren Flächenländer zumeist spezieller Aufgabenträgerinstitutionen oder Gesellschaften oder haben die Aufgaben auf regionale Zusammenschlüsse wie z. B. Zweckverbände übertragen.

In Niedersachsen liegt die Zuständigkeit für den SPNV außerhalb der Regionen Hannover und Braunschweig bei der landeseigenen Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG). In Nordrhein-Westfalen obliegt der SPNV im westfälischen Landesteil wiederum dem kommunalen Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). LNVG und NWL planen den SPNV in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsgebiet und beauftragen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit der Durchführung der Bahnverkehre (Bestellerprinzip) gegen entsprechende Vergütung bzw. durch Gewährung von Zuschüssen. Die EVU decken mit den Erträgen aus Fahrgeldeinnahmen und/oder den Zuschüssen dabei nicht nur ihre Betriebskosten für Personal, Fahrzeuge, Betriebsmittel, Overhead usw., sondern entrichten auch Nutzungsgebühren an die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur wie Strecken und Bahnhöfe.

LNVG und NWL finanzieren neben dem Eisenbahnbetrieb in sehr begrenztem Umfang auch Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, z. B. zur Aufwertung von Bahnstationen („Niedersachsen ist am Zug!“), zur Reaktivierung von Bahnstationen oder für Anlagen zur Fahrgastinformation.

Weil der SPNV mit seinen schnellen und direkten Verbindungen mit großen Kapazitäten in der Regel das Rückgrat des ÖPNV in einer Region bildet, haben Stadt und Landkreis Osnabrück frühzeitig über die PlaNOS Einflussmöglichkeiten auf die Gestaltung des SPNV gesucht. PlaNOS und LNVG haben zu diesem Zweck am

25.08.1996 einen Kooperationsvertrag geschlossen. Dieser sieht u. a. regelmäßige Konsultationen, die Abstimmung von Planungen und die gegenseitige Unterrichtung vor. Mit ausdrücklichem Bezug auf das Projekt „OS-Bahn“ haben PlaNOS und LNVG in einer ergänzenden Vereinbarung, die im Jahr 2018 beschlossen wurde, diese Kooperation vertieft. Sie beinhaltet die Bildung gemeinsamer Arbeitsgruppen, die Abstimmung bei Beauftragungen von Gutachten u. ä. und die regelmäßige gemeinsame Berichterstattung an regionale Institutionen.

2 RAUMSTRUKTUR

2.1 Geographische Rahmenbedingungen

Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück befinden sich im Südwesten Niedersachsens und umfassen insgesamt 2.241 Quadratkilometer. Zum Stichtag 31.12.2023 lebten gemäß amtlicher Statistik 370.507 Menschen im Landkreis Osnabrück und 166.960 in der Stadt Osnabrück. Die Stadt Osnabrück und die direkt angrenzenden Städte und Gemeinden umfassen in Summe etwa 275.000 Einwohner (Landkreis Osnabrück 2024, Stadt Osnabrück 2024).

Dem Landkreis Osnabrück sind insgesamt 34 Kommunen angehörig, darunter befinden sich vier Samtgemeinden und acht Städte. Zwischen Städten und Gemeinden des Landkreises Osnabrück und der Stadt Osnabrück bestehen intensive räumliche Verflechtungen. Der nördliche Bereich des Landkreises grenzt an die Landkreise Emsland, Cloppenburg, Vechta und Diepholz. Eine geographische Besonderheit beider Gebiete ergibt sich durch die direkte Nachbarschaft zum Bundesland Nordrhein-Westfalen an westlicher, östlicher und südlicher Seite des Stadt- und Landkreisgebietes. Auf nordrhein-westfälischer Seite grenzt der Landkreis Osnabrück an die Kreise Minden-Lübbecke, Herford, Gütersloh, Warendorf und Steinfurt. Die Stadt Osnabrück grenzt ihrerseits im Westen an den Kreis Steinfurt.

Eine verkehrliche Anbindung besteht durch die Bundesautobahn A30 in Ost-West-Richtung sowie die A1 und A33 in Nord-Süd-Richtung. Mehrere Bundesstraßen durchqueren beide Gebiete. Die in Stadt und Landkreis Osnabrück vorhandene Schieneninfrastruktur ermöglicht sowohl für den Güter- als auch für den öffentlichen Personennah- und Personenfernverkehr Verbindungen in Richtung Bremen/Hamburg, Amsterdam, Hannover/Berlin und das Ruhrgebiet. Über den Stichkanal Osnabrück sowie den Mittellandkanal, der das Landkreisgebiet in ost-westlicher Richtung durchfließt, besteht zudem eine Anbindung an ein großräumiges Wasserstraßennetz. Der Flughafen Münster-Osnabrück befindet sich in 35 Kilometern Entfernung südwestlich vom Zentrum der Stadt Osnabrück.

Die kreisfreie Stadt Osnabrück erfüllt die Funktion eines Oberzentrums. Mittelzentren bilden die Städte Bramsche, Georgsmarienhütte, Melle und Quakenbrück (Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen in der Fassung vom 07.09.2022).

2.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Statistische Prognosen von Stadt und Landkreis Osnabrück erwarten in ihren Prognosen bis 2040 weitgehend die Beibehaltung der heutigen Bevölkerungszahlen, lediglich ab Mitte der 2030er Jahre werden marginal rückläufige Bevölkerungszahlen im Landkreis Osnabrück prognostiziert. Allerdings weichen die amtlichen Zahlen der heutigen Bevölkerung von denen der Einwohnermeldeämter ab. Schwer zu prognostizieren sind die Auswirkungen durch Zuwanderung aus Krisen- oder Kriegsgebieten (Stadt Osnabrück 2024, Landkreis Osnabrück 2024).

In Bezug auf die Bevölkerungsdichte lassen sich Unterschiede zwischen den nördlichen und den südlichen Kommunen des Landkreises Osnabrück feststellen (Abbildung 3). Vor allem die Kommunen rund um die kreisfreie Stadt Osnabrück und einige Kommunen im südlichen Teil des Landkreises weisen eine höhere Bevölkerungsdichte auf. Eine Ausnahme im sonst eher gering besiedelten nördlichen Bereich des Landkreises bildet die Stadt Quakenbrück.

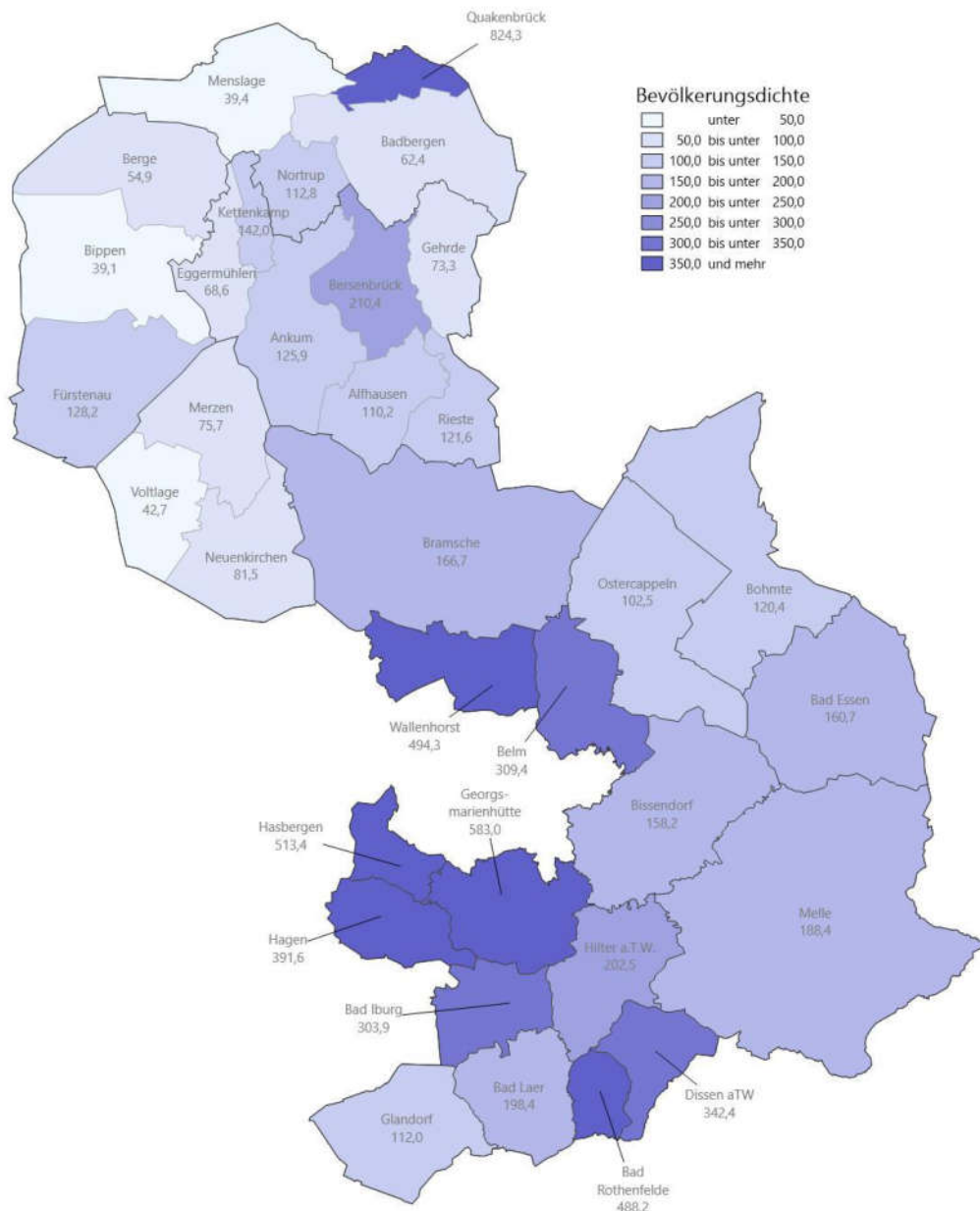


Abbildung 3: Bevölkerungsdichte der einzelnen Kommunen im Landkreis Osnabrück, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG, 2022 Quelle: Landkreis Osnabrück (Bevölkerung zum 31.12.2020); Landesamt für Statistik Niedersachsen (Fläche zum 31.12.2020) Bearbeitung: CIMA/ZIV

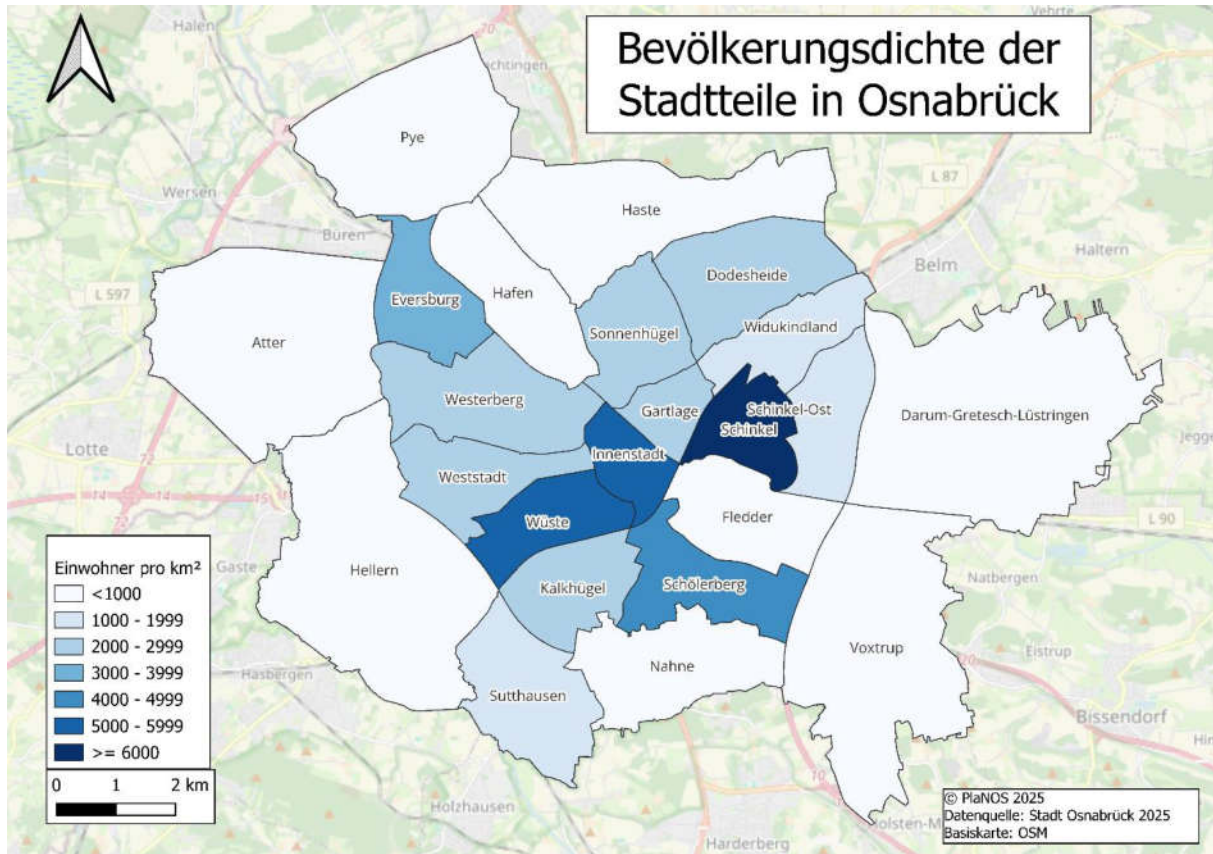


Abbildung 4: Bevölkerungsdichte in den einzelnen Stadtteilen der Stadt Osnabrück, Stadt Osnabrück 2023

In der Stadt Osnabrück stellen die Stadtteile Schinkel und Wüste die am dichtesten besiedelten Stadtteile dar, gefolgt von den Stadtteilen Innenstadt und Schölerberg (Abbildung 4). Zum Stadtrand hin nimmt die Bevölkerungsdichte generell ab. Das liegt einerseits an der größeren Fläche der Randstadtteile (z. B.: Hellern, Darum-Gretesch-Lüstringen, Voxtrup), andererseits weisen die industriell geprägten Stadtteile wie Fledder und Hafen eine geringere Bevölkerungsdichte auf.

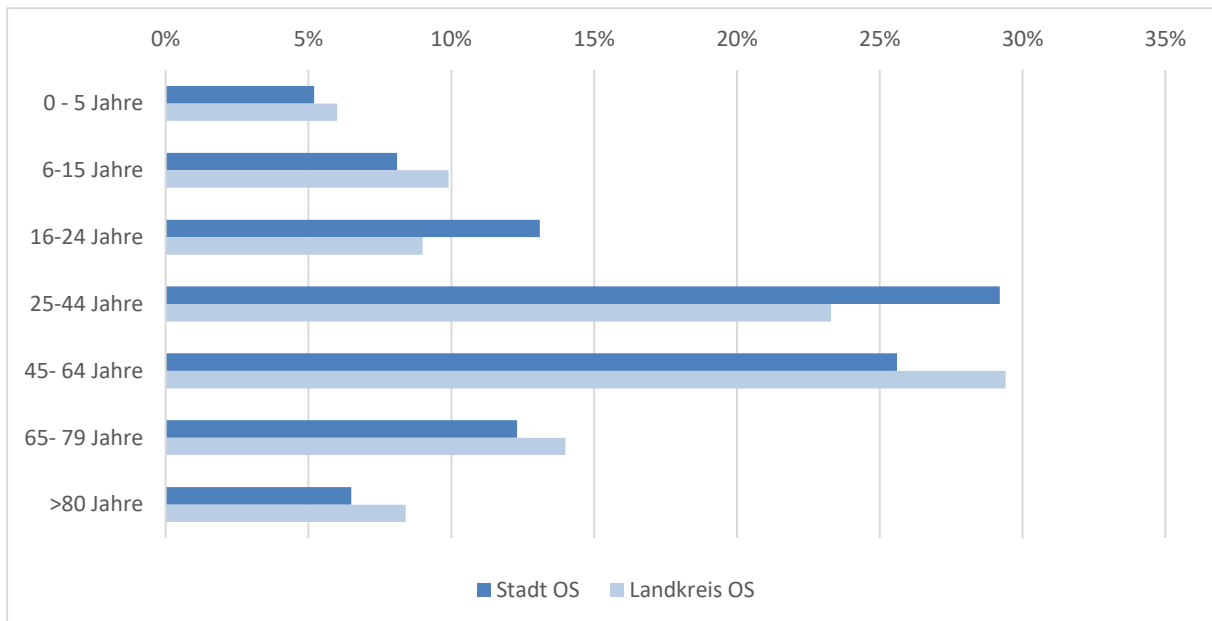


Abbildung 5: Altersstruktur in Stadt und Landkreis Osnabrück. Stadt Osnabrück 2024, Landkreis Osnabrück 2024

In der Stadt Osnabrück zeichnet sich die Altersstruktur der Bevölkerung insgesamt durch einen höheren Anteil jüngerer Altersgruppen aus als im Landkreis Osnabrück (Abbildung 5). Vor allem die Gruppen der 16- bis 24-Jährigen und der 25- bis 44-Jährigen sind in der Stadt Osnabrück mit einem deutlich höheren Anteil vertreten als im Landkreis. Dort ist die Gruppe der 45- bis 65-Jährigen am stärksten vertreten.

2.3 Beschäftigung und Arbeitsplatzschwerpunkte

In Stadt und Landkreis Osnabrück waren zum 30.06.2024 etwa 233.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte tätig. Knapp die Hälfte der Beschäftigten waren im verarbeitenden Gewerbe, im Handel und in der Instandhaltung/Reparatur von Kfz sowie in der Metall-, Elektro- und Stahlindustrie tätig (Bundesagentur für Arbeit 2023). Im März 2025 betrug die Arbeitslosenquote in der Stadt Osnabrück 7,9 % und im Landkreis Osnabrück 3,7 % (Bundesagentur für Arbeit 2025). Unterschiede innerhalb der Stadt Osnabrück sowie regionale Unterschiede des Arbeitslosenanteils im Landkreis Osnabrück lassen sich in den Abbildungen im Anhang ablesen.

Stadt und der Landkreis Osnabrück sind aufgrund einer sehr günstigen geographischen Lage und guter Anbindungen durch den Schienenverkehr sowie der Nord-Süd- und West-Ost-Achse attraktive Standorte für mittelständische und Großunternehmen. Auf den im Anhang befindlichen Karten sind die Gewerbeflächen von Unternehmen mit über 500 Mitarbeitenden in der Stadt sowie im Landkreis Osnabrück zu finden.

2.4 Pendlerverflechtung

Die Zahlen zum Pendlerverhalten in Stadt und Landkreis Osnabrück zeigen ein positives Pendlersaldo für die Stadt Osnabrück und ein negatives Pendlersaldo für den Landkreis Osnabrück (Tabelle 2).

Tabelle 2: Pendlerdaten Stadt und Landkreis Osnabrück, Pendleratlas Deutschland 2023

Gebiet	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo	Binnenpendler
Landkreis Osnabrück	43.730	72.140	- 28.410	87.315
Stadt Osnabrück	58.910	27.050	+ 31.860	42.000

Rund 45 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort innerhalb des Landkreises Osnabrück verlassen diesen für die Arbeit. In der Stadt Osnabrück verlassen rund 39 % der dort lebenden sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten das Stadtgebiet, um zur Arbeit zu gelangen. Gleichzeitig haben in der Stadt Osnabrück 58 % der dort arbeitenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ihren Wohnsitz außerhalb des Stadtgebietes (Einpendler). Im Landkreis Osnabrück liegt der Anteil der Einpendler bei 33 %. Zwischen den Gemeinden des Landkreises und der Stadt Osnabrück pendeln täglich etwa 44.650 Menschen (Bundesagentur für Arbeit 2024).

Insbesondere durch die Covid-19-Pandemie und die damit beschleunigte Digitalisierung haben sich die Pendlerdaten teilweise verändert. Seit 2024 ist ein leichter Pendlerückgang zu verzeichnen (Pendleratlas Deutschland 2023). Entsprechende Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt und den Gemeinden im sowie außerhalb des Landkreises lassen sich aus den folgenden Abbildungen entnehmen. Zudem lassen sich im Anhang noch detailliertere Pendlerbeziehungen zwischen den jeweiligen Kommunen im Landkreis Osnabrück finden. Dort ist auf die Darstellung von Pendlerströmen unter 200 Personen zur Wahrung der Übersichtlichkeit verzichtet worden.

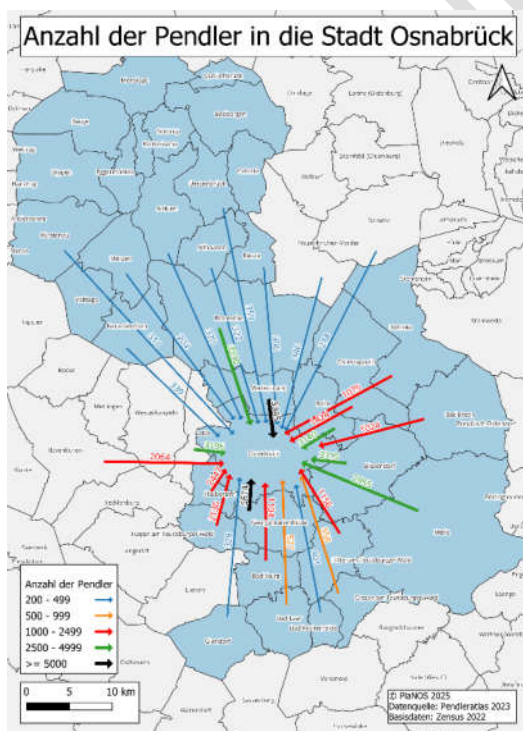


Abbildung 6: Anzahl der Pendler in die Stadt Osnabrück

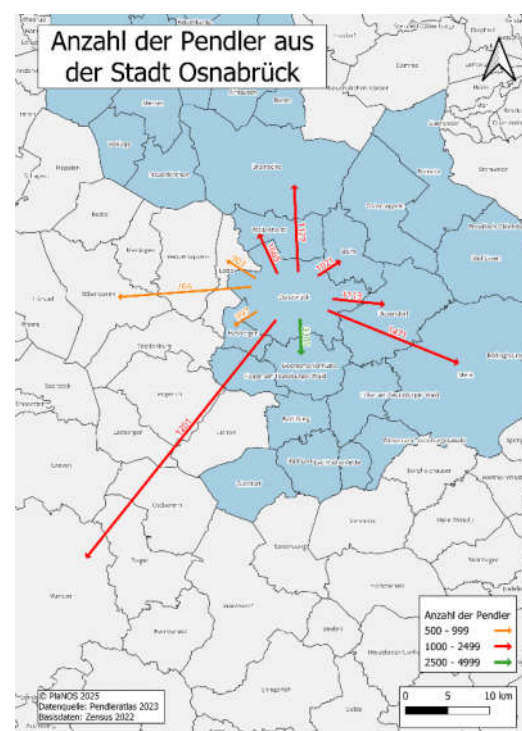


Abbildung 7: Anzahl der Pendler aus der Stadt Osnabrück

2.5 Ausbildung und Schule

Insgesamt 201 Schulen befinden sich in Stadt und Landkreis Osnabrück. Darunter zählt der Landkreis 42 weiterführende Schulen und die Stadt Osnabrück 51 weiterführende Schulen. Zudem verfügt die Stadt Osnabrück über eine Universität und eine Hochschule mit den Hauptstandorten Haste, Innenstadt und Westerberg. Auffällig ist die hohe Anzahl von Gymnasien in der Stadt Osnabrück, die auf ein großes Einzugsgebiet dieser Schulen hinweist. Schul- und Hochschulstandorte stellen grundsätzlich einen bedeutenden Zielpunkt für Buslinien dar. Darüber hinaus befinden sich neben den beschriebenen Bildungseinrichtungen in der Stadt Osnabrück zwei Gesamtschulen sowie fünf berufsbildende Schulen (davon zwei in Trägerschaft des Landkreises Osnabrück), ebenfalls mit großräumigen Einzugsbereichen.

Im Landkreis Osnabrück gibt es insgesamt sieben Gymnasien (in Quakenbrück, Bersenbrück, Bramsche, Bad Essen, Bad Iburg, Georgsmarienhütte und Melle), zwei Gesamtschulen (in Bramsche und Melle) sowie die berufsbildenden Schulen des Landkreises mit zwei Standorten im Landkreis (Bersenbrück und Melle) und den beiden Standorten in der Stadt Osnabrück (Stadtteil Haste und Stadtteil Kalkhügel).

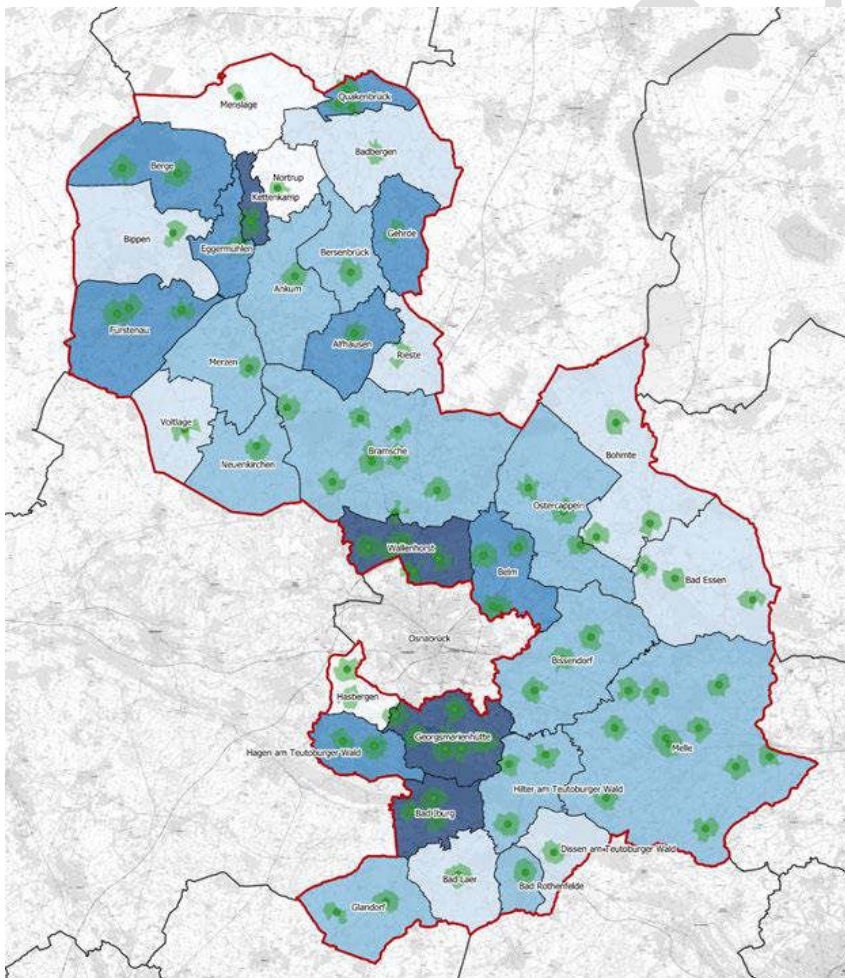


Abbildung 8: Fußläufige Erreichbarkeit der Grundschulen im Landkreis Osnabrück; Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG, 2022 Bearbeitung: CIMA/ZIV, 2022

2.6 Gesundheitsvorsorge

Krankenhäuser und Kurkliniken sind bei der Planung des Nahverkehrs in Stadt und Landkreis Osnabrück ebenfalls von hoher Bedeutung. Insgesamt verfügt der Landkreis Osnabrück über zwölf Rehabilitationskliniken und sieben Krankenhäuser (Landkreis Osnabrück 2024), während es in der Stadt Osnabrück insgesamt acht Krankenhäuser und Kliniken gibt (Stadt Osnabrück 2024). Aktuelle und geplante Standort-Schließungen wie beispielsweise das Krankenhaus in Ostercappeln betreffend verursachen erhebliche Auswirkungen hinsichtlich der erforderlichen Erreichbarkeit.

Die Stadt Bad Iburg und die Gemeinden Bad Rothenfelde, Bad Essen und Bad Laer verfügen über den Status eines Vitalbades. Die Gemeinden Ankum, Bippen, Hagen a.T.W. und Rieste haben den Status eines Erholungsortes. Zudem hat der Ortsteil Schleddehausen in der Gemeinde Bissendorf den Status eines Luftkurortes.

2.7 Konversionsflächen

Im Anhang des Dokuments verdeutlichen zwei Karten die Lage der in diesem Teilkapitel behandelten Flächen.

Die Stadt Osnabrück verfügt in ihrem Stadtgebiet über vier ehemalige Kasernenstandorte, die seit dem Abzug der britischen Streitkräfte in den Jahren 2008 und 2009 als Konversionsflächen zur Verfügung standen. Diese Flächen befinden sich in den Stadtteilen Atter, Dodesheide, Hafen und Westerberg (Abbildung im Anhang).

Konversionsfläche 1 Atter: Auf dem Gelände der ehemaligen Quebec-Kaserne wird unter dem Projektnamen „Landwehrviertel“ ein Quartier mit verschiedenen Angeboten rund um die Funktion des Wohnens entwickelt. Die Erschließung des Geländes begann Anfang 2017 und wurde im Jahr 2018 abgeschlossen. Der Endausbau erfolgt sukzessive mit Fertigstellung der Hochbauarbeiten.

Konversionsfläche 2 Westerberg: Unter dem Projektnamen Wissenschafts- und Wohnpark entsteht auf dem Gelände der ehemaligen Scharnhorstkaserne auf dem Westerberg ein Quartier für die Funktionen Arbeiten, Forschen und Wohnen. Die Entwicklung ist weitgehend abgeschlossen. An der Sedanstraße wurde zudem das InnovationsCentrum Osnabrück (ICO) als Technologie- und Gründerzentrum für die Region Osnabrück errichtet. Das Areal der ehemaligen Von-Stein-Kaserne auf dem Westerberg wurde zur Erweiterung der Hochschulflächen bebaut. Dort sind unter anderem eine neue Bibliothek, Mensa sowie ein Gebäude mit Vorlesungs- und Seminarräumen entstanden. Das Gebiet der ehemaligen Metzzerkaserne wurde für Wohnbebauung genutzt.

Konversionsfläche Hafen: Auf den Flächen der ehemaligen Winkelhausenkaserne befindet sich in direkter Kanalnähe eine Anlage für den kombinierten Ladeverkehr. Schwerpunkt des Gebietes sind Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen, die unter

anderem dem Finanzamt Osnabrück-Land, der Landesschulbehörde und der Polizei Osnabrück neue Räumlichkeiten bieten.

Konversionsfläche in der Dodesheide: Für die größte Konversionsfläche der einstigen Kasernenstandorte, die ehemalige Kaserne auf dem Limberg, wurde im Jahr 2018 der Bebauungsplan beschlossen. Das Areal wird derzeit für gewerbliche Nutzungen, Sport- und Freizeitnutzungen sowie Naherholung entwickelt.

Aktuell wird der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs in zentraler Lage der Stadt Osnabrück unter der Bezeichnung „Lokviertel“ entwickelt. Entstehen wird hier ein urbaner Stadtraum unter des Aspekten Nachhaltigkeit, Energieeffizienz und Tendenz zur Klimaneutralität. Es soll auch in Bezug auf Mobilität Vorzeige-Charakter haben. Das Vorhaben begann im Jahr 2021 mit einem städtebaulichen Wettbewerb.

In direkter Nachbarschaft soll ein ehemaliger Stahlwerks-Standort entwickelt werden. Für diesen Industriestandort, das sog. Magnum-Areal, wurde im Rahmen eines Wettbewerbs im Juli 2023 ein Siegerentwurf gekürt. In der Folgezeit wurde das Konzept konkretisiert und ein erster Bebauungsplanvorentwurf erarbeitet. In den nächsten Jahren soll dieses Areal zu einem Zukunftsquartier für die Stadt umgebaut werden.

2.8 Freizeit- und Naherholungsziele

Kultur- und Freizeitangebote sowie eine abwechslungsreiche Naturlandschaft können interessante Zielpunkte für den ÖPNV sein, sowohl für den regulären Bahn- und Busverkehr als auch für zusätzliche Produkte wie Freizeitbus und Nachtbus. Stadt und Landkreis Osnabrück haben hinsichtlich solcher Ziele ein vielfältiges Angebot. Dazu zählen unter anderem:

- Historische Altstädte und Bauwerke
- Fahrrad- und Wanderwege
- Kultur- und Landschaftsparks sowie Naherholungsgebiete
- Schlösser und Gärten
- Schwimmbäder
- Theater und Kinos
- Museen

Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die vier Heilbäder und Kurorte Bad Essen, Bad Iburg, Bad Laer und Bad Rothenfelde im Osnabrücker Land.

3 BESTANDSANALYSE/HEUTIGE STANDARDS

3.1 Fahrzeuge

Im dritten NVP wurden erstmals für die Busse der VOS Ausstattungsstandards festgelegt. Diese Standards galten im vierten NVP weiter und bilden auch für den fünften NVP die wesentliche Basis.

Ausstattung	Fahrzeuge im Taktverkehr	sonstige Fahrzeuge
Niederflurausstattung mindestens bis einschl. 2. Tür	✓	bei fast allen Fahrzeugen erfüllt
Ausstattung mit Kennzeichnungen für seheingeschränkte oder blinde Menschen	✓	✓
Multifunktionsfläche mit Rollstuhlplatz	✓	✓
Bordrechner/Fahrausweisdrucker	✓	✓
Haltestellenanzeige und -ansage	✓	✓
Zielanzeige vorn und rechts	✓	✓
Monitor mit Informationen zum Linienweg sowie weiteren Informationen In Gelenkbussen 2 Monitore	✓	✓
VOS-Design	✓	bei fast allen Fahrzeugen erfüllt

Tabelle 3: Bestehende Ausstattungsstandards der Fahrzeuge in der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück

Verringerung der Schadstoffemissionen

In Osnabrück gilt eine Umweltzone zur Verminderung der Feinstaub- und Stickoxidemissionen. Bereits seit dem 03.01.2012 dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette in die Umweltzone einfahren.

Vor diesem Hintergrund erneuerte die VOS ihre Fahrzeugflotte in wenigen Jahren. Ein regelmäßiges Reporting gegenüber der Stadt Osnabrück gewährleistete die Umsetzung der verabredeten Fahrzeugumstellung.

Die Verringerung von Schadstoffemissionen bleibt als permanente Aufgabe erhalten.

Verringerung der Lärmemissionen

Die Stadt Osnabrück hat in den Jahren 2012 und 2013 einen Lärmaktionsplan erarbeiten lassen. Mithilfe einer Analyse wurden jene Straßenabschnitte identifiziert, die mit überproportional hohen Lärmemissionswerten belastet sind. Viele dieser Abschnitte werden auch mit dem Bus befahren.

Laut Lärmanalyse sind Lärmbelastungen, z. B. in der Möserstraße und der Johannisstraße nördlich des Wallrings, auf die hohe Frequentierung durch Busse zurückzuführen. Es wird im Aktionsplan darauf hingewiesen, dass durch den Einsatz von lärmarmen Fahrzeugen auf Straßen mit relativ hohem Busanteil eine Reduzierung der Lärmbelastung um bis zu 2 dB(A) erreicht werden kann. Der Aktionsplan schlägt deshalb vor, anspruchsvolle Standards für die Geräuschemissionen zu formulieren. Diese sollten sich an den Vorschlägen des Umweltbundesamtes orientieren. Neuanschaffungen sollten diese Richtwerte prinzipiell nicht überschreiten. Darüber hinaus hat die Stadt Osnabrück in einem Pilotprojekt Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen getestet, zum Teil während der Nachstunden, auf einem Teilabschnitt der Iburer Straße ganztägig. Dieser Versuch endete am 31.12.2024.

Die damals geplante und inzwischen weit fortgeschrittene Elektrifizierung des Busverkehrs durch die Stadtwerke Osnabrück fließt in diese Berechnung mit ein und hat großen positiven Einfluss auf die errechnete künftige Situation in vom Busverkehr bedienten Straßenabschnitten.

Besonderheiten in der Fahrzeugflotte

Um auf besonders starke Nachfrage auf bestimmten Linien oder Fahrten zu reagieren, setzen die Unternehmen der VOS Fahrzeuge mit großen Kapazitäten ein. Neben herkömmlichen Gelenkbussen kommen auch überlange vierachsige Gelenkbusse in der VOS Süd sowie Doppeldeckerbusse in der VOS Nord zum Einsatz.

Darüber hinaus werden aus wirtschaftlichen Gründen bei geringer Nachfrage auch vermehrt kleinere Fahrzeuge eingesetzt. Die Unternehmen in der VOS verfügen seit einigen Jahren über eine deutlich differenziertere Fahrzeugflotte und können dadurch besser auf Fahrgastmengen reagieren.

Verstärkte Ausrichtung auf die E-Mobilität

Seit Frühjahr 2019 führen zunächst 13 Elektro-Gelenkbusse des Herstellers VDL. Anschließend wurde die Flotte auf 62 Elektro-Gelenkbusse erweitert. Sie alle können über eine Batterie und mittels Pantographen an den Endhaltestellen der MetroBus-Linien in Osnabrück geladen werden (Abbildung 9). Damit setzen die Stadtwerke Osnabrück auf Batterie-Fahrzeuge mit Übernachtladung (Over-Night-Charging) plus ergänzender Schnellladung an den Endhaltestellen (Opportunity-Charging).



Abbildung 9: Elektro-Gelenkbus-Flotte der SWO Mobil (Quelle: Stadtwerke Osnabrück)

Auch bei weiteren Unternehmen der VOS sind sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr zunehmend Hybridbusse und vereinzelt Elektrobusse im Einsatz. Bei den Elektrobusen im Landkreis handelt es sich dabei um Busse, die ausschließlich im Depot geladen werden können und eine jährliche Fahrleistung von 600.000 km auf die Straße bringen. Insgesamt sind im Nordkreis derzeit sechs batteriebetriebene Fahrzeuge im Einsatz – ein Elektro-Kleinbus bedient zudem einen Ortsverkehr im südlichen Landkreis Osnabrück.

3.2 Haltestellen und Barrierefreiheit im ÖPNV

Bushaltestellen sind als Zugangspunkt zum ÖPNV von besonderer Bedeutung. Im gesamten VOS-Verkehrsgebiet von Stadt und Landkreis Osnabrück befinden sich ca. 4.300 Haltestellenpositionen. Davon entfallen auf die VOS Nord aufgrund ihrer Größe allein 1.150 Haltestellenpositionen. In Abhängigkeit von der Struktur der Teilräume ist auch das Bedienungsangebot unterschiedlich (siehe dazu Kapitel [3.7](#) und [3.8](#)). Dementsprechend variiert auch der Anteil der Haltestellen an Takt-Haltestellen in den einzelnen Gemeinschaftsverkehren.

Teilregion	Anz. Haltestellen	Anz. Positionen
VOS NordOst	278	550
VOS Ost	438	800
VOS Süd	497	900
VOS Wallenhorst	116	200
VOS Nord	644	1.150
Summe Landkreis	1.973	3.600
Stadt Osnabrück	325	700
Gesamt	2.298	4.300

Tabelle 4: Haltestellen im gesamten VOS-Verkehrsgebiet (nach aktuellem VOS-Haltestellenverzeichnis)

Der Ausbau der Haltestellen obliegt den Aufgabenträgern bzw. zuständigen Baulastträgern. Die Verkehrsunternehmen sind zuständig für den Haltestellenmast und das Haltestellenschild sowie für die Versorgung der Haltestellen mit Informationen zum Fahrplanangebot.

Im Landkreis Osnabrück sind in den letzten Jahren sowohl von den Städten und Gemeinden als auch vom Landkreis Osnabrück und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als weiterer zuständiger Straßenbaulastträger enorme Anstrengungen unternommen worden, Haltestellen baulich auf einen neuen Stand zu bringen. Vor dem Hintergrund der zusätzlich geforderten Barrierefreiheit wurde eine Vielzahl von Haltestellen entsprechend umgebaut. Priorität haben dabei die Haltestellen an Taktlinien und Verknüpfungspunkten sowie an besonderen Standorten wie Krankenhäusern, Seniorenheimen und vor allem Schulen. Von diesen Haltestellen sind bislang bereits insgesamt ca. 40 % barrierefrei ausgebaut.

Der Anteil der barrierefreien Haltestellen variiert allerdings von Kommune zu Kommune sehr stark. Somit zeigt der Anteil an barrierefreien Haltestellen einerseits die großen bislang betriebenen Aktivitäten, andererseits jedoch auch den noch bestehenden Bedarf zum weiteren barrierefreien Ausbau. Besonders zu erwähnen sind an dieser Stelle v. a. Georgsmarienhütte, Hagen a.T.W., Hasbergen, Melle, Ostercappeln und Wallenhorst, die mit erheblichen Anstrengungen in den letzten Jahren einen Großteil der eigenen Haltestellen barrierefrei umgebaut haben.

In der Stadt Osnabrück orientierte sich der Ausbau von Haltestellen zum einen an dem Ziel, möglichst räumlich konzentriert stadtteilbezogen vorzugehen und sich zum andern entsprechend dem Verlauf der neuen Metrolinien im städtischen Busnetz zu orientieren. Die Takt-Haltestellen wurden von der Stadt Osnabrück mittlerweile schon zu ca. 80 % barrierefrei ausgebaut.

Die Stadt Osnabrück schreitet im Ausbau weiterhin kontinuierlich voran, indem sie die Möglichkeit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) in der Regel in Anspruch nimmt, pro Jahr für insgesamt 16 Haltestellen Fördermittel zu beantragen und sie dementsprechend auszubauen. Darüber hinaus erfolgt der Ausbau von Haltestellen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen (z. B. Hannoversche Straße, geplant: Mindener Straße).

Auch Fahrradbügel zur sicheren Abstellung von Fahrrädern werden in Stadt und Landkreis in den meisten Fällen installiert.

Zu Beginn der Elektrifizierung des städtischen Busverkehrs wurden an allen Endpunkten der Metrobuslinien die entsprechenden Voraussetzungen für die Nachladung der Batterien geschaffen. In fast allen Fällen wurden in diesem Zuge auch die entsprechenden Ein- und Ausstiegshaltestellen barrierefrei ausgebaut, in zwei Fällen sogar Endpunkte im Landkreis Osnabrück:

- M1 Haste – Düstrup
- M2 Landwehrviertel – Hauptbahnhof

- M3 Schinkel-Ost – Bf. Sutthausen/Hagen a.T.W.
- M4 Belm – Hellern Nord
- M5 Dodesheide Waldfriedhof – Kreishaus/Zoo

Mit dem geplanten Start der Umbaumaßnahmen am Neumarkt und mit einer baulichen Haltestellenänderung am Hauptbahnhof in Osnabrück (Beginn März 2025) werden auch die beiden aufkommensstärksten Haltestellen in der Stadt Osnabrück barrierefrei gestaltet.

Im Landkreis Osnabrück konnte eine Vielzahl von Bushaltestellen im Zuge von Straßenerneuerungsmaßnahmen barrierefrei ausgebaut werden. Dabei fand vielerorts ein Rückbau von Busbuchten zu Straßenrandhaltestellen statt. Die Vorteile dieser Haltestellenform liegen auf der Hand: Neben deutlich mehr Platz für wartende Fahrgäste bieten diese Haltestellen aufgrund des Bordsteins und ihrer besseren Erkennbarkeit einen nennenswerten Sicherheitsgewinn, insbesondere außerorts.

Sofern kein Rückbau von Busbuchten möglich war, wurde versucht, das barrierefreie Anfahren der Busse an die Haltestelle durch den Bau einer Haltestelle nach dem Sägezahn-Prinzip (Abbildung 10) zu ermöglichen.



Abbildung 10: Haltestelle Bramsche-Hesepe, Bahnübergang B218 als Beispiel für eine Busbucht nach dem Sägezahn-Prinzip (Quelle: eberhard - die ingenieure gbr)

Zuletzt wurde in vielen Kommunen des Landkreises Osnabrück ein verstärktes Augenmerk auf den barrierefreien Ausbau von Haltestellen an Schulen gelegt. So wurden an folgenden Standorten bereits Haltestellen barrierefrei umgebaut:

- Bad Iburg, Realschule
- Hilter-Borgloh, Oberschule
- Ostercappeln, drei Schulstandorte

Ferner gibt es an folgenden Standorten im Landkreis Osnabrück Planungen für barrierefreie Umbaumaßnahmen:

- Alfhausen, Schule an der B68
- Georgsmarienhütte, Schule Harderberg
- Rieste, Johannesschule
- Bad Essen, Gymnasium und für die geplante neue Grundschule

In der Stadt Osnabrück wurden folgende Haltestellen bereits barrierefrei gestaltet:

- Pye, Schule
- Osnabrücker Werkstätten

Die Relevanz von barrierefreien Haltestellen an Schulen ergibt sich allein schon durch die hohe Anzahl an Nutzern. So wurden schon frühzeitig (ab ca. 2010) folgende Haltestellenanlagen an großen Schulen barrierefrei umgebaut:

- Bramsche, Schulzentrum mit 6 Positionen (2010)
- Neuenkirchen, Schulzentrum mit 5 Positionen (2011)
- Melle, Gymnasium mit 9 Positionen (2012)
- Wellingholzhausen, Schule mit 5 Positionen (2013)
- Georgsmarienhütte, Schulzentrum und Comeniusschule mit jeweils 4 Positionen (2013)
- Bersenbrück, BBS und Gymnasium mit 9 Positionen

Aber auch an kleineren Schulen, insbesondere an Grundschulen, wurden Haltestellenanlagen in folgenden Orten bereits barrierefrei ausgebaut:

- Bad Laer, Schulzentrum
- Schwagstorf, Marienstift
- Schleddehausen, Grundschule
- Rulle, Grundschule
- Voltlage, Grundschule
- Gaste, Grundschule

Neben der Barrierefreiheit werden an den umgebauten Schulhaltestellen zumeist feste Abfahrtspositionen für die Buslinien vergeben, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Um zugleich ein unabhängiges An- und Abfahren der Busse zu ermöglichen, werden diese Haltestellen häufig als sogenannte „Sägezähne“ ausgebildet. Damit erhöht sich die Fahrplanstabilität.

Die Schulkinder warten immer schon an der für sie richtigen Position und beginnen bei Anfahrt der Busse nicht hin- und herzulaufen.

Als zentrale Haltestellen wurden u. a. in Ostercappeln die Haltestelle „Krankenhaus“ als Umstiegshaltestelle komplett neu gebaut und in Bad Rothenfelde der „ZOB“ behindertengerecht umgebaut. Als wichtige Haltestelle wurde in Quakenbrück die Haltestelle „Kleinbahnhof“ umgebaut. Darüber wurden erste Planungen für die zentrale

und von den Schulen genutzte Haltestelle "Neuer Markt" aufgenommen. Die besonders relevante Haltestelle "Strautmann" in Bad Laer konnte nach jahrelangem Provisorium fertiggestellt werden, ebenso die beiden Haltestellen "Rathaus" und "Kirche" in Hilter. Ein Förderantrag ist für den Neubau in Bad Iburg "Rathaus" in Richtung Süden von der LNVG zugeteilt worden. In Hasbergen laufen die Bauarbeiten an der Tecklenburger Straße mit u. a. den Haltestellen "Bahnhof" (bereits fertiggestellt) und "Zentrum".

Barrierefreiheit

Für die Barrierefreiheit im ÖPNV sind vor allem das BGG und das PBefG maßgebend. Das BGG definiert bauliche Anlagen sowie Verkehrsmittel dann als barrierefrei, wenn sie für behinderte Menschen ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

In der Neufassung des PBefG aus dem Jahr 2013 wurde zudem festgeschrieben, dass der NVP die Belange der in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkten Menschen berücksichtigt, und zwar mit dem Ziel, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Im NVP können allerdings Ausnahmen von dieser Frist konkret benannt und begründet werden. So wird auch in diesem NVP verfahren.

Die „Osnabrücker Haltestelle“

Die PlaNOS hatte bereits vor Verabschiedung des novellierten PBefG eine Vorgabe für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen erarbeitet und im Dezember 2013 in einer Broschüre unter dem Titel „Sicher Einsteigen – Die Osnabrücker Haltestelle“ veröffentlicht (siehe Anhang). Diese Vorgabe wurde in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, öffentlichen Institutionen und Behindertenbeiräten erstellt. Die grundlegenden Bestandteile einer barrierefreien Haltestelle sind der Hochbord mit 16 cm Einbauhöhe sowie das mit den Vertretern mobilitätseingeschränkter Personen abgestimmte optische und taktile Leitsystem. Zudem sind weitere Aspekte wie ausreichender Platz, ausreichende Beleuchtung, barrierefreie Zuwegung, Fahrgastinformation in der Wartehalle bzw. am gut sichtbar aufgestellten Haltestellenschild zu berücksichtigen. Für eine finanzielle Förderung durch das Land ist die Berücksichtigung dieser Vorgaben eine zwingende Voraussetzung.

3.3 ÖPNV-Busbeschleunigung

Für die Nutzungsattraktivität des ÖPNV ist ein verlässlicher Busverkehr mit möglichst kurzen Fahrzeiten von sehr großer Bedeutung. Hierzu dienen im Stadtgebiet Maßnahmen wie separate Fahrspuren für den Bus oder auch Bevorrechtigungen an den Lichtsignalanlagen. Für einen beschleunigten Fahrgastwechsel, insbesondere an nachfragestarken Bushaltestellen, wurden die neu beschafften Elektrogelenkbusse zudem mit einer vierten Tür ausgestattet.

Busspuren/Umweltspuren

Das Stadtgebiet weist nur einen recht geringen Teil von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV aus.

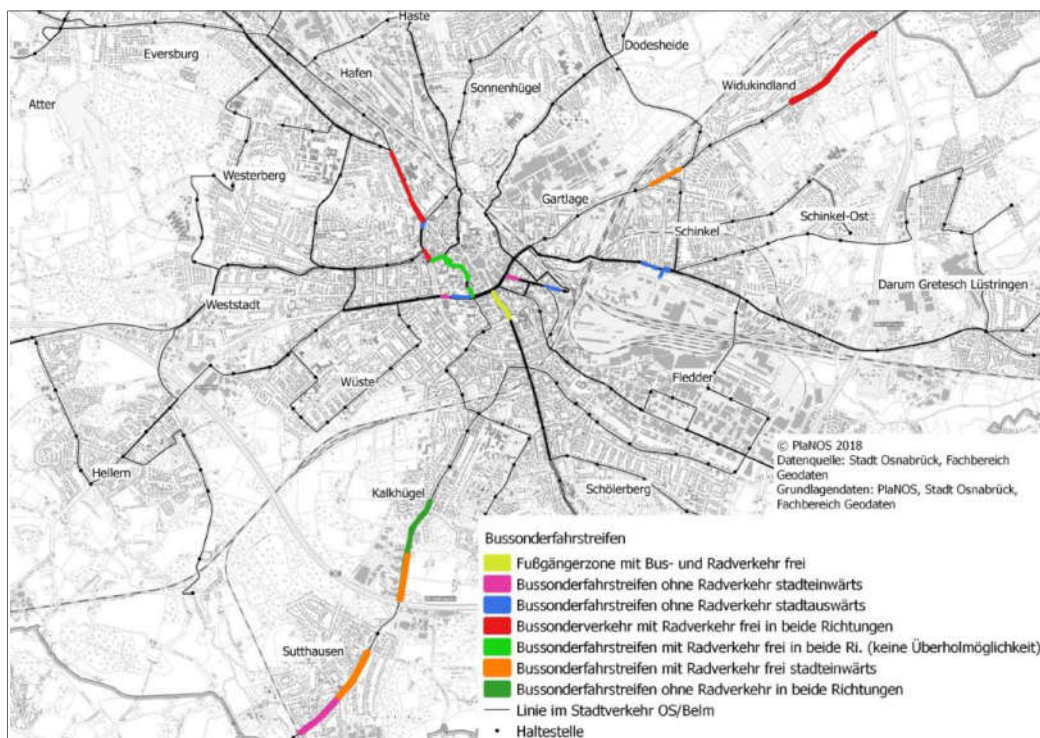


Abbildung 11: Bussonderfahrstreifen in der Stadt Osnabrück

Lichtsignalanlagen (LSA)

Im Bereich der Stadt Osnabrück besteht derzeit bei ca. 45 % der LSA hardwareseitig die generelle Option auf eine ÖPNV-Bevorrechtigung. Beim anderen Teil handelt es sich noch um ältere LSA. Die Erneuerungsvorhaben der letzten Jahre müssen daher fortgesetzt und dabei die ÖPNV-Prioritäten mit berücksichtigt werden. Damit Bevorrechtigung gelingt, müssen auch über die Steuerungssoftware entsprechende intelligente Grünphasen programmiert werden. Einen kartografischen Überblick über den LSA-Ausrüstungsstand in der Stadt Osnabrück gibt Abbildung 12.

Diese und weitere technische und organisatorische Voraussetzungen für die Lichtsignalbeeinflussung sind kontinuierlich zwischen den Verkehrsbetrieben und den Straßenbaulastträgern eng abzustimmen. In den kommenden Jahren ist insbesondere die Umstellung des Datenfunks auf Digitaltechnik zu gewährleisten.

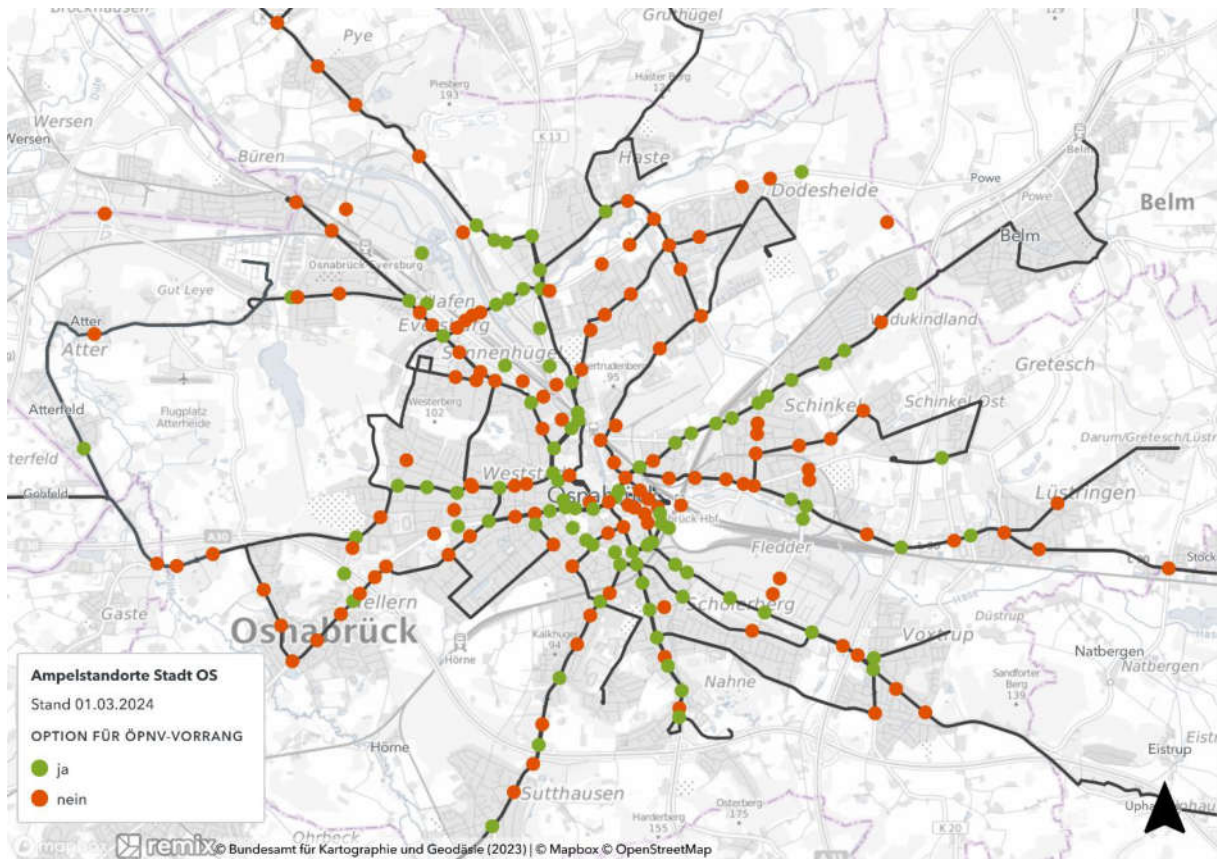


Abbildung 12: Lichtsignalanlagen mit Möglichkeit zur ÖPNV-Berücksichtigung im Stadtverkehr Osnabrück

3.4 Tarif

3.4.1 VOS-Tarif Stadtgebiet Osnabrück/Belm und Region

Für den Busverkehr im Osnabrücker Land gilt seit 1997 der Gemeinschaftstarif der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück. Durch die einheitliche Tarifstruktur können Fahrgäste im gesamten VOS-Gebiet fahren, ohne auf die Grenzen von Teilräumen achten zu müssen. Die Preisstufen des VOS-Tarifs sowie die aktuellen Preise sind dem Anhang zu entnehmen.

Die Fahrpreise im VOS-Gebiet basieren auf einem Zonentarif. Abhängig von der Zahl der zu durchfahrenden Tarifzonen wird die Preisstufe ermittelt. Innerhalb einer Tarifzone gilt die Preisstufe 1. Eine Ausnahme bildet die Tarifzone 100 Stadtverkehr Osnabrück/Belm. Hier gilt die Preisstufe 0. Für die weiteren Verkehre gelten die Preisstufen 2 bis 9 sowie für Verkehre zwischen Stadt und Landkreis Osnabrück 13 bis 19.

3.4.2 Niedersachsentarif und Niedersachsen-Ticket

Bis Juli 2023 wurden Einzelfahrausweise des Niedersachsentarifs (Bartarif) im Rahmen einer kleinräumigen lokalen Anschlussmobilität innerhalb der jeweiligen VOS-Tarifzone des Abfahrts- bzw. Zielbahnhofs anerkannt (Preisstufe 0 in der Stadt Osnabrück bzw. Preisstufe 1 in der Region). Die Bus-Anschlussfahrt mit dem Fahrausweis des Niedersachsentarifs war ohne Aufpreis, d. h. für den Fahrgast kostenlos möglich.

Pendler oder Vielfahrer hatten bisher die Möglichkeit, für eine Bus-Anschlussfahrt in den oben genannte Tarifzonen der Preisstufe 0 oder Preisstufe 1 zusätzlich zur Zeitkarte für die Bahnfahrt eine VOS-Zeitkarte zum halben Preis zu erwerben.

Das Niedersachsen-Ticket ist ein Ticket des Niedersachsentarifs. Das Niedersachsen-Ticket berechtigt zur Nutzung der Busse im gesamten Verkehrsgebiet der VOS, d. h. sowohl im Stadtverkehr Osnabrück/Belm als auch im gesamten Landkreis Osnabrück.

3.4.3 Tarifmaßnahmen in der Laufzeit des 4. NVP

In der Laufzeit des vierten NVP sind im Verkehrsraum von Stadt und Landkreis Osnabrück, d. h. im Verkehrsgebiet der VOS, mehrere umfangreiche Tarifmaßnahmen umgesetzt worden.

Einführung des Azubi- & SchülerAbos

Das Azubi- & SchülerAbo wurde im August 2022 eingeführt und ist eine stadt- und landkreisweite Zeitkarte für Vollzeitschüler an allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen, für Auszubildende sowie für Freiwilligendienstleistende.

Das Azubi-& SchülerAbo ersetzt nicht nur das bisherige, im Landkreis Osnabrück schon erfolgreiche LandkreisTicket Schüler, es wird nun auch einem erweiterten Kundenkreis angeboten. Das Abo kann altersunabhängig von Schülern, Auszubildenden und von Freiwilligendienstleistenden im gesamten Verkehrsgebiet der VOS erworben werden. Das Abo ist 24/7, d. h. ganztägig und rund um die Uhr, in allen Bussen im Verkehrsgebiet der VOS nutzbar.

Das Azubi- & SchülerAbo basiert auf einer Landesinitiative, die die Schaffung eines gleichberechtigten landesweiten Tickets für Schüler, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende zum Ziel hat. In einem ersten Schritt hat die Initiative die Einführung von regionalen Schüler- und Azubi-Tickets verfolgt. Stadt und Landkreis Osnabrück haben Mittel zur Mitfinanzierung dieses Ticketangebotes in die Hand genommen und sich dieser Initiative angeschlossen. Mit der Einführung des Azubi- & SchülerAbos erhalten Stadt und Landkreis Osnabrück auch Landeszuschüsse gemäß des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (§7e NNVG). Eine Bedingung für die Gewährung der Landesmittel ist, dass das Ticket im gesamten Verkehrsgebiet der VOS zum gleichen Preis angeboten wird und nutzbar ist. Diese Rahmenbedingungen machen Tarifabstimmungen zwischen Stadt und Landkreis erforderlich.

Aufgrund der im Vergleichszeitraum parallel auf die Nachfrage wirkenden Faktoren wie Corona, 9-Euro-Ticket, Einführung Azubi-& SchülerAbo, Deutschlandticket etc. sind direkte Effekte der Abo-Einführung nicht messbar. Ein überschlägiger Vergleich von Verkaufszahlen des Azubi-& SchülerAbos mit bisher gültigen Abos des Ausbildungsverkehrs lässt aber einen nennenswerten Zuwachs in diesem Ticketsegment erkennen.

Nach Einführung des regionalen Schüler- und Azubi-Tickets wurde im Koalitionsvertrag für das Land Niedersachsen vom 01.11.2022 vereinbart, mit den kommunalen Aufgabenträgern ein landesweites Ticket für alle Schüler, Azubis und

Freiwilligendienstleistende für 29 Euro pro Monat auf den Weg zu bringen. Dieses Ticket soll in Bus und Bahn gelten. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist derzeit, zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP, offen.

Einführung und Fortführung des Deutschlandtickets

Am 01.05.2023 wurde das bundesweit gültige Deutschlandticket (kurz D-Ticket) zu einem Einführungspreis von 49 € pro Monat für den öffentlichen Nahverkehr eingeführt und zum 01.01.2025 auf einen Monatspreis von 58 € fortgeschrieben. Es gilt bundesweit im gesamten öffentlichen Nahverkehr sowie im regionalen Schienenverkehr aller beteiligten Verkehrsbetriebe, Landestarife und Verkehrsverbünde – auch in Gebieten ohne Verkehrsverbund. Das Ziel des Deutschlandtickets ist nicht nur die finanzielle Entlastung der ÖPNV-Nutzer, sondern auch die Förderung der Nutzung des ÖPNV für einen umweltfreundlicheren Verkehr und zur Erreichung von Klimazielen. In der Region Osnabrück kann das Ticket seit dem 01.05.2023 in Bus und Bahn genutzt werden. Es gelten die auf Bundesebene für das Deutschlandticket festgelegten Tarifbestimmungen.

Mit dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) hat der Bundestag am 16.03.2023 die Einführung des Deutschlandtickets beschlossen. Die Finanzierung des Deutschlandtickets für das Jahr 2025 bzw. die Mittelübertragung aus Vorjahren wurde mit der Änderung des Regionalisierungsgesetzes im Dezember 2024 durch Bundestag und Bundesrat beschlossen. Über das RegG stellt der Bund den Ländern jährlich Regionalisierungsmittel zur Verfügung, um sich zur Hälfte am Ausgleich entfallender Fahrgeldeinnahmen zu beteiligen. Die andere Hälfte der Mehrkosten tragen die Länder.

Die (EU-)rechtskonforme Ausreichung der Finanzmittel an die Verkehrsunternehmen erfolgt über die Länder und die ÖPNV-Aufgabenträger. Grundlage hierfür bildet in Niedersachsen die sogenannte Billigkeitsrichtlinie (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2025). Maßgebliche Instrumente der ÖPNV-Aufgabenträger zur Weitergabe der Mittel sind die Allgemeine Vorschrift (Landkreis Osnabrück) und der öffentliche Dienstleistungsauftrag (Stadt Osnabrück). Die Billigkeitsrichtlinie für 2025 enthält, ebenso wie die Billigkeitsrichtlinien der Vorjahre, Vorgaben zur Preisgestaltung, die auch bei Tarifmaßnahmen des VOS-Tarifs berücksichtigt werden müssen.

Die Weiterführung des Deutschlandtickets über das Jahr 2025 hinaus ist zum Zeitpunkt der Erstellung des NVPs politisch vorgesehen. Laut Koalitionsvertrag der Bundesregierung vom 05.05.2025 soll das Deutschlandticket dauerhaft etabliert und ab 2029 der Anteil der Nutzerfinanzierung schrittweise und sozialverträglich erhöht werden. Die Finanzierung soll nach einem festen Kostenschlüssel zwischen Bund und Ländern erfolgen, um Planungssicherheit zu schaffen. Gleichzeitig bestehen weiterhin offene Fragen – insbesondere zur Preisgestaltung und zur gesetzlichen Ausgestaltung der Finanzierung. Auch das Verfahren für die bundesweite, landesweite und regionale Verteilung der Fahrgeldeinnahmen aus dem bundesweiten Verkauf des

Deutschlandtickets durch Verkehrsunternehmen und Vertriebsakteure befindet sich erst in der Entwicklung.

Erwartungsgemäß führte die Einführung des Deutschlandtickets zu einem massiven Verkaufsrückgang bei bisher gültigen Zeitkarten. Diese Entwicklung zeigt sich ebenfalls im VOS-Tarif. Auch der Umsatz im sogenannten Bartarif (Einzelfahrausweise, Tageskarten) ist deutlich zurückgegangen.

Die zukünftigen rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für das Deutschlandticket sind zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP unbekannt. Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Tarifangebotes in der Verkehrsregion Osnabrück sind unter Berücksichtigung des jeweils aktuellen Sachstands zum Deutschlandticket stetig zu prüfen.

Deutschlandsemesterticket

Semesterticket-Angebote sind in der Regel solidarfinanziert. Das Ticketangebot richtet sich nicht an einzelne Studierende, sondern an die Studierendenschaft einer Hochschule oder einer Universität. Stimmen die Studierenden einer Hochschule für die Annahme eines solchen Angebotes, erwerben alle Studierende das Semesterticket zum angebotenen Preis, unabhängig von ihrer individuellen Nutzung des Tickets. Die Solidarfinanzierung macht es möglich, das Semesterticket gegenüber dem regulären Tarif nennenswert zu rabattieren.

Für Studierende der Hochschule Osnabrück und der Universität Osnabrück gab es bisher die Möglichkeit, sich für ein landesweit im SPNV gültiges und – unabhängig vom SPNV – für ein lokal im Busverkehr der VOS gültiges Semesterticket zu entscheiden. Auf Grundlage der für das Deutschlandsemesterticket bundesweit getroffenen Regelung haben das Land Niedersachsen, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen und die Niedersachsentarif GmbH für Universitäten und Hochschulen in Niedersachsen ein Modell für ein landesweites Deutschlandsemesterticket initiiert. Für das Osnabrücker Land haben die PlaNOS und die VOS-Partner an der Entwicklung und Umsetzung dieses Modells mitgewirkt. Das landesweit einheitliche Angebot an die Universitäten und Hochschulen mit dem bundesweit gültigen Preis in Höhe von 60 % des regulären Deutschlandtickets integriert das bisher im SPNV und lokal im ÖPNV gültige Angebot in einer Vereinbarung mit den Studierenden und bietet eine einheitliche digitale Bereitstellung des Semestertickets über das Smartphone (begrenzt auch als Chip-Karte) an. Die Verkehrsunternehmen haben sich über eine landesweite Kosten- und Einnahmeverteilung verständigt.

Die Studierenden der Hochschule Osnabrück und der Universität Osnabrück haben das landesweit organisierte Deutschlandsemesterticket ab dem Wintersemester 2024/2025 (zum Startpreis von 29,40 € pro Monat) bis auf Weiteres eingeführt. Das Deutschlandsemesterticket gilt im lokalen bzw. regionalen Bus- und Bahnangebot sowie bundesweit im ÖPNV und SPNV aller beteiligten Verkehrsbetriebe, Landestarife und Verkehrsverbünde.

Einführung des Bus-Schiene-Tarifs

In den letzten Jahren wurden verschiedene Tariflösungen eingeführt, um die kombinierte Nutzung von Bus und Bahn zu fördern. Im Rahmen des 4. NVP haben Stadt und Landkreis beschlossen, einen Bus-Schiene-Tarif zu entwickeln, der die gemeinsame Nutzung von Bus und Bahn ermöglicht, Ticketangebote angleicht und Fahrten in benachbarte Gebiete abdeckt. Ziel ist es, Zugangshemmnisse abzubauen, Kunden zu binden und den ÖPNV attraktiver zu gestalten. In den durch die Büros Intraplan/Probst & Consorten erstellten Gutachten (Machbarkeitsstudie und Folgegutachten) zur Bus-Schiene-Tarif-Integration wurden zusammen mit den ÖPNV-Aufgabenträgern Stadt und Landkreis Osnabrück, der PlaNOS, den SPNV-Aufgabenträgern LNVG und NWL, der Niedersachsentarif GmbH, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Busunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS) sowie der Westfalentarif GmbH verschiedene Tarifbausteine erarbeitet und schließlich partiell umgesetzt.

Mit der Einführung des Bus-Schiene-Tarifs wird kein neuer, eigenständiger Tarif angeboten. Vielmehr handelt es sich um Ergänzungen/Erweiterungen des Niedersachsentarifs und eine Tarifharmonisierung zwischen Niedersachsentarif und VOS-Tarif und damit um eine Integration bestehender Tarife. Diese Bus-Schiene-Tarif-Integration (BSTI) wird auch als Bus-Schiene-Tarif bezeichnet.

Seit dem 1.08.2023 können TagesTickets und EinzelTickets sowohl für Bus als auch Bahn kombiniert genutzt werden. Das TagesTicket BusBahn ermöglicht flexible Fahrten für bis zu fünf Personen auf einer vorab gewählten Strecke, gestaffelt nach Entfernungsstufen. Im VOS-Tarif wurden das TagesTicket Familie durch die TagesTickets für 2 bis 5 Personen ersetzt, die Gruppenlogik angepasst sowie die Mitnahmebestimmungen für Kinder an den Niedersachsentarif angeglichen. Neue Preisstufen für Busfahrten von und nach Osnabrück wurden eingeführt (Preisstufen 13 bis 19).

Die integrierte Anschlussmobilität im Niedersachsentarif, mit der die Nutzung von Nahverkehrs-Bahntickets im Busanschlussverkehr in den Start- und Zielzonen um die Bahnhöfe bei EinzelTickets und TagesTickets BusBahn möglich ist, wurde erweitert, u. a. um auch Kommunen ohne Bahnhof bzw. Haltepunkt einzubeziehen (Abbildung 13).

Pendler und Vielfahrer können für relationsbezogene Zeitkarten des Niedersachsentarifs (z. B. Wochen- und Monatskarten) weiterhin ermäßigte Anschlusszeitkarten für Fahrten in den Bussen der VOS zum auf der Fahrkarte angegebenen Startbahnhof und/oder vom Zielbahnhof innerhalb festgelegter Tarifzonen erwerben. Nach der Einführung des Deutschlandtickets spielt dieses Zeitkarten-Angebot allerdings keine Rolle mehr.



Abbildung 13: Anschlussgebiete im Bus-Schiene-Tarif im Raum Osnabrück

Neugestaltung Tarifsystematik/Tarifübergang

Im Rahmen der Tarifmaßnahme wurde der VOS-Plus-Tarif abgeschafft. Zudem wurde eine Neuordnung von Tarifrelationen vorgenommen, um die uneinheitliche und komplizierte Tarifsituation, für die auch die Grenzlage zu Nordrhein-Westfalen ursächlich ist, zu verbessern (Abbildungen zur Tarifstruktur im Anhang). Für Verkehre auf den im südlichen Landkreis gelegenen Strecken Haller Willem und Osnabrück – Münster gilt innerhalb Niedersachsens nun auch der Niedersachsentarif. Die bisher auf dem Haller Willem für Fahren von/nach Westfalen angewendeten Übergangstarife sind mit Gültigkeit für beide Fahrtrichtungen durch den WestfalenTarif ersetzt worden. Für den grenzüberschreitenden Verkehr auf der Strecke Osnabrück – Münster gilt weiterhin der WestfalenTarif. Mit der Tarifmaßnahme zum 01.08.2023 ist der WestfalenTarif im südlichen Landkreis auch im Anschluss an die Bahn im Busverkehr gültig.

Weitere Tarifbausteine des Projektes Bus-Schiene-Tarif

Die Umsetzung weiterer Tarifbausteine des Projektes wie die integrierte Anschlussmobilität für Zeitkarten in Stadt und Landkreis Osnabrück oder ein rabattiertes Schülerticket für Bus- und Bahn wurde vor dem Hintergrund der Einführung des Deutschlandtickets und der im Koalitionsvertrag angekündigten Landesinitiative, ein landesweit in Bus und Bahn gültiges 29-Euro-Ticket einführen zu

wollen, zunächst zurückgestellt. Im niedersächsischen Landeshaushalt 2025 sind keine Mittel für ein solches landesweites Schüler- & Azubi-Ticket vorgesehen, weshalb ein möglicher Einführungstermin für das Ticket zum Zeitpunkt der NVP-Erstellung unklar ist.

Preisentwicklungen

Aufgrund steigender Personal-, Energie- und Beschaffungskosten oder auch der Auswirkungen der Corona-Pandemie hat es in der Laufzeit des vierten NVP mehrere Tarifanpassungen gegeben. So sind die Ticketpreise im VOS-Tarif in den Jahren von 2019 bis 2025 um durchschnittlich rund 3 % per anno (jährliche Preissteigerungen zwischen 1,5 % und 6,1 %) angepasst worden.

Nachfrageentwicklung bei Ticketprodukten

In den letzten Jahren wurde die Nachfrage im ÖPNV und die Nachfrage nach Tarifprodukten durch sehr unterschiedliche Faktoren gravierend beeinflusst: durch die Corona-Pandemie, durch Änderungen des Fahrplanangebotes (wie z. B. im Stadtgebiet Osnabrück, in Wallenhorst oder im Rahmen von MOIN+) sowie durch die skizzierten überregionalen und regionalen Tarifmaßnahmen der letzten Jahre wie das 9-€-Ticket, die Einführung des Azubi- & SchülerAbos im August 2022, die Einführung des Deutschlandtickets und des Deutschlandsemestertickets im Mai 2023 bzw. zum Wintersemester 2024/2025, die Einführung des Bus-Schiene-Tarifs im August 2023 sowie Preismaßnahmen im VOS-Tarif, Niedersachsentarif und Deutschlandticket. Vor diesem Hintergrund sind eine Evaluation einzelner Tarifmaßnahmen über einen Vorher-Nachher-Vergleich und eine Bewertung der Nachfrageentwicklung bei einzelnen Ticketprodukten nur begrenzt möglich. Es lassen sich nur grobe Abschätzungen auf Basis der Umsatzentwicklung einzelner Ticketprodukte vornehmen. Seit der Einführung des D-Tickets sind die Verkaufszahlen der teureren VOS-Zeitkarten deutlich rückläufig. Beim Deutschlandticket als Jobticket sind erhebliche Zuwächse im Vergleich zu den bisherigen Produkten des Ticketsegments festzustellen. Zum Zeitpunkt der NVP-Erstellung lassen sich keine nennenswerten Verschiebungen vom Deutschlandticket zu günstigeren VOS-Zeitkarten aufgrund der Preisanpassung des D-Tickets auf 58 € ab Januar 2025 erkennen. Die Verkaufszahlen des Deutschlandtickets in der Region Osnabrück verhalten sich in den Monaten vor Erstellung des Nahverkehrsplans auf gleichbleibendem Niveau.

Im Bereich des Schüler- und Ausbildungsverkehrs ist bei den Verkaufszahlen des Azubi- & SchülerAbos, wie bereits beschrieben, ein deutlicher Anstieg im Vergleich zu den bisherigen Abos dieses Ticketsegments zu verzeichnen.

3.4.4 Gültigkeit bzw. Anerkennung weiterer Tarifangebote

Über den VOS-Tarif, den Niedersachsentarif und den WestfalenTarif (Kapitel 3.4.3) hinaus werden innerhalb des VOS-Gebietes die Tarifangebote folgender Verkehrsträger anerkannt:

Deutschlandtarif (bundesweiter Nahverkehrstarif der Eisenbahnverkehrsunternehmen)

Der Deutschlandtarif ist ein bundesweit gültiger Tarif für den SPNV. Er kommt grundsätzlich ausnahmslos für Fahrten zum Tragen, bei denen ausschließlich Nahverkehrszüge im Reiseverlauf enthalten sind und bei denen weder ein Verbundtarif noch ein Landestarif zur Anwendung kommt, d. h. kein anderer Tarif Vorrang hat.

Angebote der DB AG

Fernverkehrstickets der Deutschen Bahn mit CityTicket berechtigen zur Nutzung aller Busse der VOS in der Tarifzone 100 (Osnabrück/Belm) zur Erreichung des Fahrtziels. Das CityTicket ist beim Flexpreis im Fernverkehr automatisch enthalten und ermöglicht die kostenfreie Anfahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln zum Bahnhof am Abfahrtsort sowie die kostenfreie Weiterfahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln am Zielort. Inhaber der BahnCard 100 sind berechtigt, in dem City-Tarifgebiet (Tarifzone 100 Osnabrück/Belm) alle VOS-Verkehrsmittel zu beliebig vielen Fahrten zu nutzen.

WestfalenTarif, NRW-Tarif

Gültige Tickets des WestfalenTarifs berechtigen ohne Kauf einer zusätzlichen Fahrkarte zur Fahrt in den Bussen der VOS von der auf der Fahrkarte angegebenen Startzone bzw. zu der auf der Fahrkarte angegebenen Zielzone.

Gültige Tickets des NRW-Tarifs mit Start oder Ziel in Osnabrück werden in der gesamten Tarifzone 100 (Osnabrück/Belm) anerkannt.

Semestertickets

Im VOS-Gebiet werden unterschiedliche Semestertickets anerkannt. Zum Wintersemester 2024/2025 wurde an Hochschule Osnabrück und Universität Osnabrück bis auf Weiteres das Deutschlandsemesterticket eingeführt (siehe Kapitel Tarifmaßnahmen). Neben dem Deutschlandsemesterticket, welches das lokale Bus- und Bahnangebot beinhaltet, wird das NRW-Semesterticket in der Tarifzone 100 (Osnabrück/Belm) anerkannt.

Die im Rahmen der Bestandsanalyse dargestellten tariflichen Entwicklungen, Maßnahmen und Herausforderungen bilden eine wesentliche Grundlage für die Ableitung und Formulierung von Zielen für den Bereich Tarif in Kapitel 4.2.6.

3.5 Kundenkommunikation

Ein wesentlicher Bestandteil der VOS ist das gemeinsame Marketing, das von der Ideenfindung bis zur Umsetzung einer Kampagne reicht. Das Spektrum der Kampagnen umfasst gezielte Produktwerbung, die kommunikative Begleitung von Fahrplanänderungen und die Bewerbung neuer Tarifstrukturen. Neben traditionellen Printmedien gewinnen digitale Kanäle zunehmend an Bedeutung. Der inhaltliche Schwerpunkt der Vermarktung liegt auf der Kommunikation des Fahrplanangebots der VOS, mit dem Ziel, sowohl Fahrgäste als auch potenzielle Nutzer für den attraktiven öffentlichen Nahverkehr in der Stadt und im Landkreis Osnabrück zu begeistern. Im Jahr 2016 führte die VOS die Mobilitäts-App VOSpilot zur zentralen digitalen

Fahrplaninformation ein, welche bis heute das Zentrum der Fahrplaninformation darstellt.

Der Busverkehr nimmt den größten Raum in der Kommunikation ein. Dies zeigt die zentrale Rolle des Busverkehrs im öffentlichen Nahverkehr. Produkte wie z. B. rad-bar, MeineMobistation und Incentivierungs-Apps haben derzeit keine eigene Präsenz in weiteren Kommunikationskanälen außerhalb der Buchungsplattformen oder Apps. Dies führt zu einer unausgewogenen Kommunikationsverteilung, bietet jedoch die Möglichkeit, diese Produkte stärker in die Kommunikation einzubinden und ihre Sichtbarkeit zu erhöhen. Eine ausgewogenere Kommunikationsverteilung könnte dazu beitragen, die Vielfalt der Mobilitätsangebote besser zu präsentieren und die Attraktivität des gesamten Nahverkehrs zu steigern. Hier bietet die Mobilitätsplattform (MeinMobiportal) neue und moderne Möglichkeiten der Kommunikation.

Zur Verbesserung der persönlichen Beratung der Fahrgäste zu allen Mobilitätsangeboten im Landkreis Osnabrück werden seit dem 01.01.2019 geschulte Mobilitätsberater eingesetzt. Diese richten sich an alle Bürger sowie Firmen oder Kommunen. Sie ergänzen die bestehenden stationären Beratungsstellen in Stadt und Landkreis Osnabrück um Informationsstände an wechselnden Standorten in der Region. Die Termine nehmen die Mobilitätslotsen mit dem sogenannten Infomobil wahr, welches mit Informationsmaterial, Rollups, Kundenstoppeln usw. ausgestattet ist. Auf diese Weise können die Mobilitätslotsen die Endkunden individuell zur Mobilität beraten und direkte Anfragen beantworten können.

Der Verkauf von Tickets wird in der VOS über verschiedene Vertriebskanäle sichergestellt. Die Fahrgäste haben die Möglichkeit, Tickets in verschiedenen Servicecentern und externen Vorverkaufsstellen oder beim Fahrpersonal in den Bussen zu erwerben. Im Vorverkauf sind Tickets in verschiedenen Servicecentern und externen Vorverkaufsstellen erhältlich. Die Servicecenter bieten grundsätzlich das gesamte Ticketsortiment an, während in den Vorverkaufsstellen nur das 8-Fahrten-Ticket erhältlich ist. Das Ticketangebot beim Fahrpersonal erstreckt sich vom Kurzstreckenticket bis hin zum WochenTicket. Abonnements werden über das Abo-Management verwaltet und können online oder analog per Post bestellt werden.

Seit der Umsetzung des HandyTickets im Oktober 2017 können die Fahrgäste im Stadtverkehr ihr Bus-Ticket über die Mobilitäts-App VOSpilot erwerben. Das über die App erhältliche Ticketangebot reicht vom digitalen Kurzstreckenticket bis zum digitalen MonatsTicket und DeutschlandTicket, welches auch über das Mobilitätsportal erworben wird. Seit dem 01.05.2020 ist das HandyTicket auch für den Regionalverkehr erhältlich (Einzel- und Tagedticket). Ein zunehmender Verkauf von Fahrscheinen über die App soll den Anteil des Barverkaufs in den Bussen verringern und damit eine Beschleunigung des Fahrgastwechsels an den Haltestellen bewirken.

Ein weiterer Schritt im Rahmen der Digitalisierungsstrategie ist das sogenannte Check-in/Be-out-System (YANiQ) mit integrierter Bestpreisabrechnung, dessen Einführung im Jahr 2020 im Stadtverkehr Osnabrück realisiert wurde. Die Erweiterung

in die Region wurde im November 2024 realisiert. Über die YANiQ-App erfolgt durch die Fahrgäste vor Betreten des Busses aktiv das Einchecken in das System („Check-in“). Beim Aussteigen müssen die Fahrgäste selbst nicht aktiv werden – das System erkennt automatisch, dass der Fahrgast den Bus verlassen hat („Be-out“). Das angeschlossene Hintergrundsystem ermittelt anschließend für den maximalen Zeitraum einer Woche den günstigsten Preis für die zurückgelegten Fahrten. Jeweils zum Anfang des Folgemonats werden alle Fahrten eines Monats gesammelt abgerechnet.

Als weiterer Baustein der Digitalisierungsstrategie wurde die Einführung prüffähiger Abo-Chipkarten im Tarifgebiet 100 (Osnabrück/Belm) umgesetzt. Diese werden über ein mandantenfähiges Hintergrundsystem verwaltet. Die Ausgabe der Abonnements erfolgt als elektronisch prüffähige Chipkarten nach einheitlichem Standard der VDV-KA (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen-Kernapplikation) oder als Ausgabe auf dem Smartphone.

Zusätzlich wird seit 2023 ein webbasiertes Mobilitätsportal angeboten, welches den Nutzern im Stadtgebiet Osnabrück einen Zugang zu allen Mobilitätsangeboten (ÖPNV, Carsharing, Fahrradabstellanlagen) ermöglicht. Nach der Registrierung im Portal können die Nutzer sich selbstständig für die einzelnen Services (BusAbo, Handy-Ticket, YANiQ, Stadtteilauto, Fahrradstationen) online freischalten. Die Buchung zur Nutzung der einzelnen Angebote erfolgt anschließend über die Apps bzw. Websites der jeweiligen Anbieter. Das Mobilitätsportal ermöglicht dem Nutzer, mit nur einem Login (Single-Sign-On) alle Services in Anspruch nehmen zu können. Für alle Mobilitätsthemen werden alle Buchungen eines Monats gesammelt abgerechnet. Durch den modularen Systemaufbau besteht die Möglichkeit zur stetigen Erweiterung des Systems durch neue Angebote. Im Sommer 2025 wurde die Erweiterung des Mobilitätsportals auf den gesamten Landkreis Osnabrück abgeschlossen. Je nach Vertriebskanal werden als Zahlungsmittel Bargeld, EC-Karte, Lastschriftverfahren, PayPal, Kreditkarte und ApplePay akzeptiert.

3.6 Busverkehr Stadt Osnabrück

3.6.1 Das Busnetz 2020

Seit der Verabschiedung des 3. NVP für Stadt und Landkreis Osnabrück sahen die Überlegungen ein zweistufiges System im Osnabrücker Liniennetz mit der Einrichtung von Haupt- und Nebenachsen vor. Sie mündeten in der Entwicklung des neuen Busnetzes, welches im Herbst 2018 vom Rat der Stadt Osnabrück beschlossen wurde und am 05.02.2020 in Betrieb gegangen ist (Abbildung 14).

Die städtebauliche und demographische Entwicklung der Stadt Osnabrück erforderte eine Anpassung des Busnetzes in der Stadt Osnabrück. So sind beispielsweise für die Konversionsflächen im Stadtgebiet neue Konzepte umgesetzt worden (Wissenschaftspark, Winkelhausenviertel) oder befinden sich in Umsetzung (Landwehrviertel). Sinnvollerweise sind diese in ein Verkehrssystem zu integrieren.

Zudem haben sich Anforderungen von Kunden an das Verkehrssystem gewandelt – nicht zuletzt durch sich verändernde Arbeitszeiten oder sich verändernde Einkaufs- und Freizeitgewohnheiten. Darüber hinaus stellt das Überschreiten von Schadstoff-Grenzwerten in der städtischen Luft neue Anforderungen an das städtische Verkehrssystem.

Das Hauptaugenmerk bei der Planung der künftigen Hauptachsen im ÖPNV lag auf der Beschleunigung von Reisezeiten durch direkte Linienführungen und die dadurch entstehende Stärkung der Hauptachsen des Liniennetzes, welche nun als Metrobuslinien gekennzeichnet sind. Gleichzeitig war für einige Stadtbereiche eine verbesserte Anbindung vorgesehen. Alle MetroBus-Linien sollten mindestens im 10-Minuten-Takt verkehren. Die Nebenachsen sollten vorrangig der Flächenerschließung und zur Einrichtung neuer Querverbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen dienen. Damit wurde – wie im 3. NVP als Zielsetzung genannt – ein mehrstufiges Bedienungsmodell installiert. Zudem wurde im gesamten Busnetz die Fahrtenhäufigkeit erhöht: So erfolgt der Wechsel vom 15- bzw. 30-Minuten-Takt auf den 10- bzw. 20-Minuten-Takt schon um 06:00 Uhr statt wie vorher um 07:00 Uhr. Der abendliche Wechsel zurück zum 15- bzw. 30-Minuten-Takt wurde von 18:30 Uhr auf 20:00 Uhr verschoben. Insgesamt erfährt der ÖPNV in der Stadt Osnabrück damit eine erhebliche Angebotsausweitung.

Umstiege sollen durch das Busnetz 2020 möglichst nur dort stattfinden, wo ein erkennbar verringertes Fahr- und Gastaufkommen festgestellt werden konnte. Weiterhin bildet die Kooperation von Stadt- und Regionalverkehr eine wichtige Basis für den Stadt-Umland-Verkehr. Die Regionallinien – sowohl aus dem Landkreis Osnabrück als auch aus dem Kreis Steinfurt – sollen laut Planung weiterhin so verkehren, dass sie sowohl den Hauptbahnhof als auch den Neumarkt bedienen. Zudem soll es möglichst weiterhin zu keinem Umstieg an der Stadtgrenze kommen.

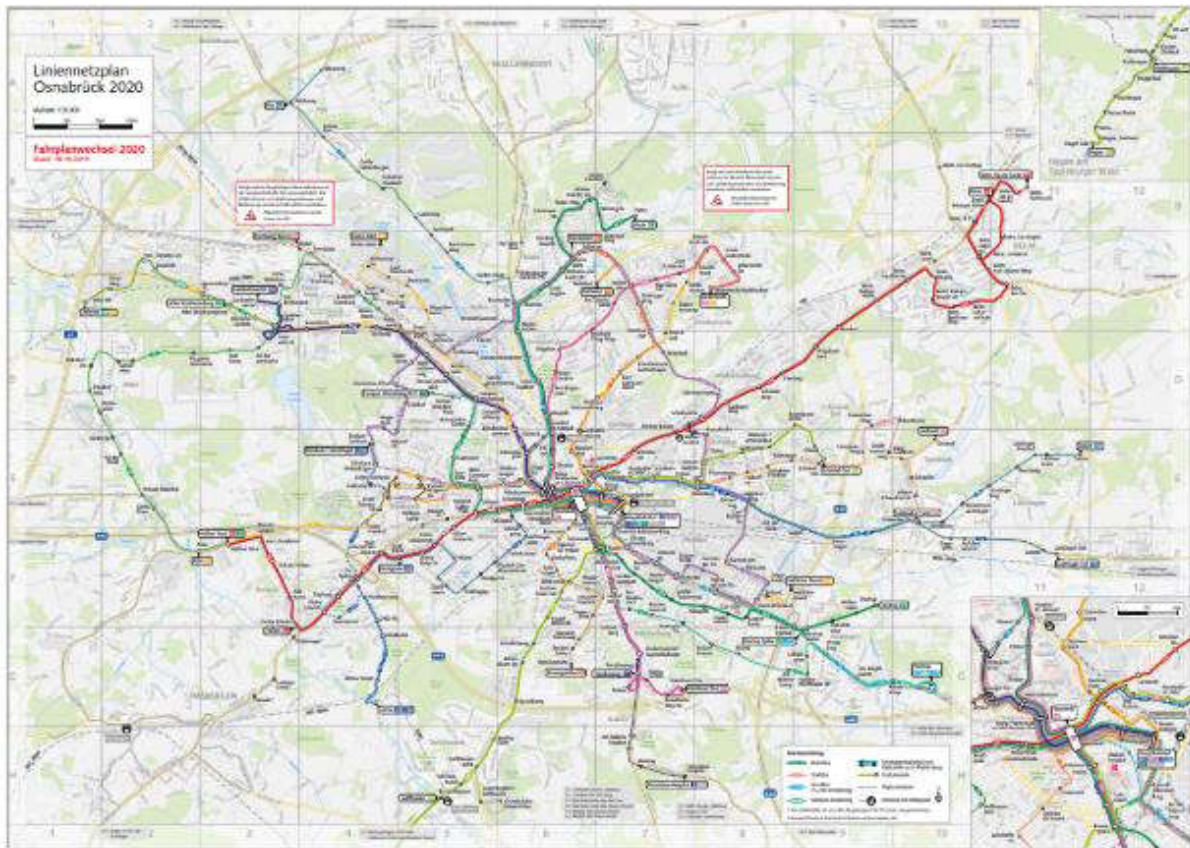


Abbildung 14: Das Busnetz 2020 in der Stadt Osnabrück (Quelle: Stadtwerke Osnabrück)

3.6.2 Anpassungen zum Busnetz 2020

Mit Beschluss des 4. NVP für Stadt und Landkreis Osnabrück wurde auch das sogenannte Busnetz 2020 für die Stadt Osnabrück beschlossen. Mit vielen Neuerungen ist das neue Busnetz am 05.02.2020 in Betrieb gegangen. Nur wenige Wochen nach der Inbetriebnahme hatte sich jedoch bedingt durch die Corona-Pandemie die Situation auch für den ÖPNV dramatisch verändert. Entsprechend der neuen Ausgangslage wurden im nachfolgenden Zeitraum in mehreren Stufen Anpassungen beim ÖPNV-System vorgenommen.

Im Einzelnen wurden seit dem Fahrplanwechsel am 05.02.2020 folgende Fahrplananpassungen umgesetzt:

Anpassungen im Taktsystem

- angepasstes Taktsystem im MetroBus-Netz am frühen Abend sowie am Sonntagnachmittag (Takt 20' statt Takt 15' bzw. Takt 30')
- neuer Fahrplanktakt tagsüber im MetroBus-Netz an Samstagen (Takt 15' statt Takt 10')
- reduziertes Fahrplanangebot während der Sommerferien im MetroBus-Netz (Takt 20' statt Takt 10')
- Beginn des reduzierten Taktes in der abendlichen Schwachverkehrszeit mit Anschlussverkehr am Neumarkt bereits um 21:30 Uhr statt um 22:30 Uhr

Anpassungen Ringlinie 10/20

- Reduzierung der Ringlinie auf den Abschnitt Hauptbahnhof – Kliniken – Haste – Dodesheide (Schulzentrum Sonnenhügel)
- keine Bedienung mehr des Linienabschnittes Dodesheide – Schinkel – Fledder – Hauptbahnhof; im Bereich Fledder können Fahrten der Linien 151 und 13 genutzt werden
- Wegfall der Bedienung der Haltestelle Eversburger Platz bei der Ringlinie nach Fertigstellung der Erschließungsstraße am Wissenschaftspark; ein Umstieg zu den dort verkehrenden Linien ist nun an der Haltestelle Markuskirche möglich
- Bedienung des Abschnittes Markuskirche – Dodesheide mit der Ringlinie nur noch montags bis freitags

Anpassungen Westerberg / Eversburg / Atter / Atterfeld / Strothesiedlung / Attersee

- Bedienung des Bereiches am Campus Westerberg mit der Linie 16 und Verstärkung zum Takt 10' während der Vorlesungszeiten im Abschnitt Campus Westerberg – Hauptbahnhof
- Bedienung der Achse Innenstadt – Eversburg (Wersen – Westerkappeln) im Takt 20' durch die Linie 16 (Einstellung Linie 11 in diesem Abschnitt)
- im Abschnitt Hellern Nord – Atterfeld – Atter – Landwehrviertel verkehrt die Linie 21; hier bestehen an beiden Linienenden Umsteigemöglichkeiten in/aus Richtung Innenstadt (Linie M2, M4 und 15)
- Bedienung Bereich Strothesiedlung – Attersee nur noch mit einzelnen Fahrtenpaaren der Linie 152; alternative Fahrtmöglichkeiten für die Strothesiedlung bestehen ab der Haltestelle Landwehrviertel (Linie M2)

Anpassungen Schinkel / Gretesch / Gretescher Turm

- Einstellung Linie 16 (vormals Linie 11) im Bereich Innenstadt – Rosenberg – Belmer Str. – Bornheide – Gretsch / Gretescher Turm
- Kompensation für die Bedienung Innenstadt – Bornheide durch Verlängerung der Linie M3 im Takt 20' ab der Haltestelle Schinkel-Ost

Anpassungen Hörne

- Einstellung Linie 19 im Abschnitt Sandgrube – Hörne
- Bedienung Hörne – Sandgrube nur noch mit erforderlichen Fahrten für den Schülerverkehr

Anpassungen Hellern

- Taktausweitung im Zuge der Elektrifizierung der Linie M4 zwischen Hellern und dem neuen Verknüpfungspunkt Hellern Nord tagsüber auf einen Takt 10'

AnrufBus-Linien 113 und 119

- Einstellung der beiden AnrufBus-Linien 113 und 119

Die Weiterführung der MetroBus-Linien M3 und M4 in die Region (Holzhausen und Hagen a.T.W. bzw. Belm) bleiben erhalten.

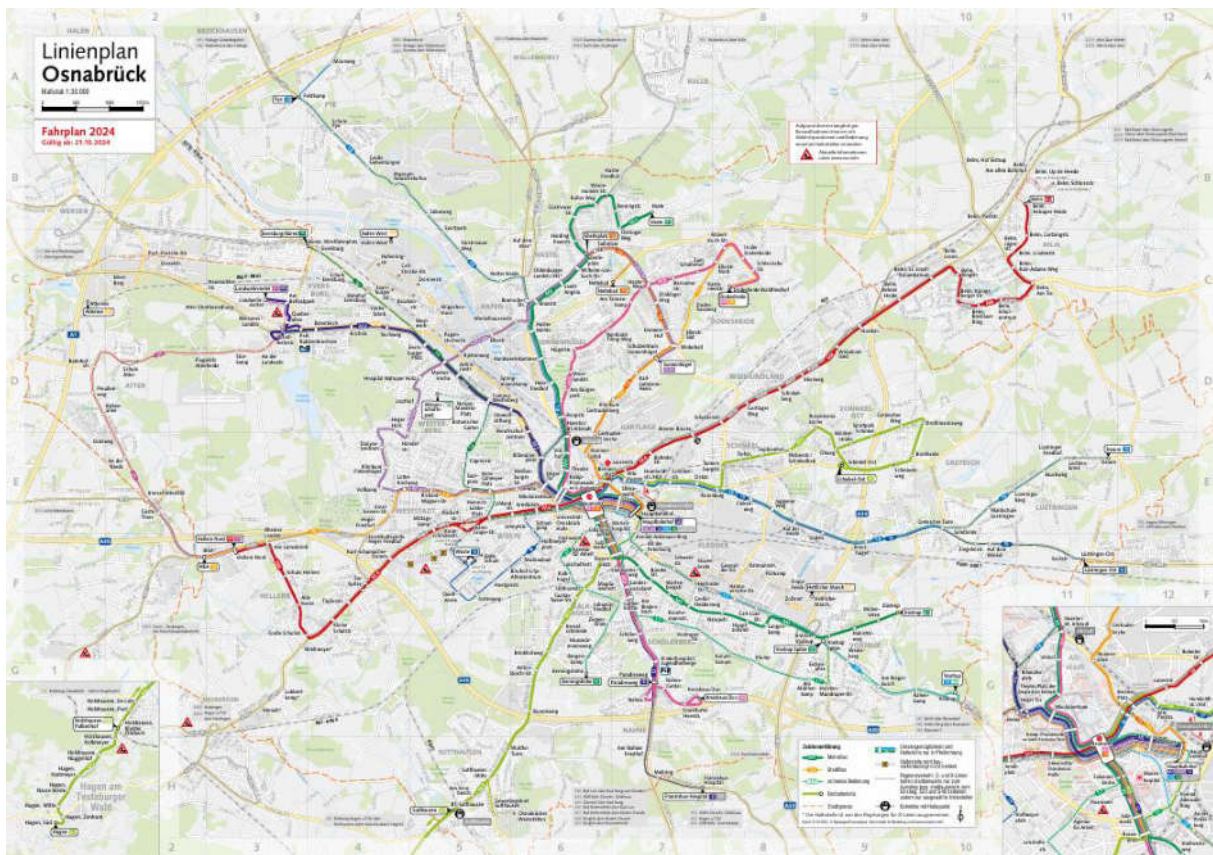


Abbildung 15: Aktuelles Busnetz Stadt Osnabrück (Stand 02/2024)

Ergänzung durch Carsharing

In der Stadt Osnabrück spielt zudem das Carsharing eine wichtige Rolle im nachhaltigen Mobilitätsmix. Ein Carsharing-Fahrzeug kann bis zu 13 private Autos ersetzen, da viele Menschen dasselbe Auto nutzen. Carsharing trägt somit dazu bei, den Parkdruck in der Stadt zu reduzieren. Das Carsharing in Osnabrück besteht sowohl aus einem stationsbasierten Angebot („stat>k“) als auch aus einem ergänzenden flexiblen, d. h. stationsunabhängigem Angebot („flow>k“). Aktuell beinhaltet das Carsharing in Osnabrück 153 stationäre Fahrzeuge sowie 29 flexible Fahrzeuge.

Nachdem 2017 durch das Carsharinggesetz (CsgG) die Grundlage geschaffen wurde und in den darauffolgenden Jahren im Land Niedersachsen Gesetze zur Umsetzung der Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing in Kraft getreten sind, wurden 2024 durch die Stadt Osnabrück öffentliche Stellplätze ausgeschrieben. Am 17.09.2024 wurde der erste öffentliche Stellplatz eröffnet. Insgesamt werden derzeit 39 öffentliche Stellplätze in der Stadt Osnabrück für das Carsharing exklusiv reserviert. Dadurch wird die Sichtbarkeit der Carsharing-Fahrzeuge deutlich verbessert, da die

Fahrzeuge nicht mehr auf privatem Grund stehen, sondern im öffentlichen Straßenraum.

3.6.3 Fahrgastnachfrage und Fahrgastmeinung

Quelle-Ziel-Befragung (QZB) in Stadt Osnabrück

Die Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH (GVS) mit Sitz in Hannover wurde von der PlaNOS mit der Durchführung einer Verkehrserhebung im öffentlichen Personennahverkehr beauftragt. Die Erhebung umfasste das Stadtgebiet Osnabrück sowie auf die unmittelbar angrenzenden Kommunen.

Ziel der Untersuchung war die Bereitstellung einer belastbaren, aktuellen Datenbasis zur Fahrgastnachfrage sowie weiterer relevanter Kennzahlen als Grundlage für die strategische Verkehrsplanung.

Gegenstand der Erhebung waren die im Erhebungsgebiet verkehrenden Linienverkehre des straßengebundenen ÖPNV gemäß § 42 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Das Erhebungsgebiet umfasste die Stadt Osnabrück sowie die angrenzenden Städte und Gemeinden Belm, Bissendorf, Georgsmarienhütte, Hasbergen, Hagen a.T.W., Lotte und Wallenhorst.

Eine ausführliche Zusammenfassung der Ergebnisse ist im Anhang zu finden.

Bürgerbefragung und Bürgerdialog in der Stadt Osnabrück

Um Erkenntnisse aus der Bevölkerung zum Busangebot in Osnabrück und dessen Qualitäten zu sammeln, wurde eine Onlinebefragung zum Busverkehr durchgeführt. Die Befragung war öffentlich und konnte über das Dialog- und Beteiligungsportal Osnabrück aufgerufen werden. Der Befragungszeitraum lief vom 06. bis zum 31.05.2024 und wurde u. a. über Pressemitteilung und Plakate beworben. Zudem wurden in Osnabrück 2.000 zufällig ausgewählte Bürger postalisch zur freiwilligen und anonymen Befragung eingeladen.

In den Nachbargemeinden erfolgte ebenfalls eine direkte Ansprache der Einwohner. Die Befragung richtete sich sowohl an Personen mit regelmäßiger Busnutzung als auch an Personen, die nur selten oder gar nicht Bus fahren. Insgesamt wurden 2.464 auswertbare Fragebögen aus Stadt und Umland abgegeben. Der Großteil der befragten Personen wohnt in der Stadt Osnabrück (76 %), weitere 14 % leben in den Nachbargemeinden (Belm, Bissendorf, Georgsmarienhütte, Hagen a.T.W., Hasbergen, Lotte und Wallenhorst). Unter den befragten Personen sind überdurchschnittlich viele Busnutzer. Dies gilt es in der Interpretation zu berücksichtigen, weshalb in der Auswertung u. a. nach Nutzer- und Zielgruppen unterschieden wird. Insbesondere die Gruppe der Studierenden und Schüler zählt erwartungsgemäß zu den Zielgruppen des Busverkehrs und weist höhere Anteile an regelmäßigen Benutzern auf als bei den berufstätigen Personen. Zentrale Erkenntnisse der Befragung sind, dass die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit von allen Nutzer- und Zielgruppen die höchste Priorisierung erfährt und gleichzeitig hinter den Erwartungen der befragten Personen zurückbleibt. Personen mit geringer/keiner Busnutzung priorisieren den Faktor Tarif und Vertrieb höher als Personen mit

regelmäßiger Busnutzung. Zudem gibt unter den Personen mit geringer/keiner Busnutzung ein höherer Anteil an, dass ihre Erwartungen an das Preis-Leistungs-Verhältnis nicht erfüllt werden.

Ergänzend hierzu wurden im Jahr 2024 ebenfalls diverse Dialogformate zum direkten Austausch mit ausgewählten Bürgern, Verkehrsunternehmen sowie ÖPNV-Interessensvertretern durchgeführt.

Die hier gewonnenen Analyseerkenntnisse dienen als sehr gute Planungsgrundlage für die Entwicklung eines neuen Busnetzes (Zukunftsnetz) in der Stadt Osnabrück.

3.7 Busverkehr Landkreis Osnabrück

Das Grundgerüst der Linienverkehre im Osnabrücker Land besteht weiterhin aus einem Netz vertakteter Regionallinien, die den Landkreis weitgehend flächendeckend bedienen. Das heißt, die Gemeinden und Samtgemeinden im Landkreis Osnabrück sind mindestens mit einem Angebot im 1-Stundentakt versorgt. Bei Samtgemeinden gilt dieser Standard zumindest für den jeweiligen Hauptort.

Der Taktverkehr gilt mindestens montags bis freitags von 8:00 bis 18:00 Uhr sowie samstags von 8:00 bis 14:00 Uhr. Die meisten Gemeinden im direkten Umfeld von Osnabrück sowie darüber hinaus die Gemeinden Hagen a.T.W. werden im 20-Minuten-Takt oder (im Fall von Belm und Georgsmarienhütte/Oesede) sogar im 10-Minuten-Takt bedient. Diese Bedienungsangebote gehen weit über die genannten Mindest-Zeitfenster hinaus.

Die Taktlinien im Landkreis Osnabrück sind schwerpunktmäßig auf die Verbindung zwischen den Orten im Landkreis und der Stadt Osnabrück ausgerichtet. Zudem bestehen jedoch auch Verbindungen zwischen den Ortslagen des jeweiligen Gemeinschaftsverkehrs. Insbesondere zwischen den Kommunen im südlichen Landkreis Osnabrück bestehen vielfältige Verbindungen, welche zum Teil völlig unabhängig von der Achse von und nach Osnabrück verkehren.

Die Verbindung zwischen Osnabrück und den Mittelzentren des nördlichen Landkreises wird größtenteils durch den Schienenverkehr ermöglicht. Dementsprechend stellt sich die Struktur der Buslinien im nördlichen Bereich des Landkreises anders dar als in anderen Teilräumen: Hier übernehmen die Taktlinien vorrangig die Verbindung zwischen den Orten und stellen zudem eine Verknüpfung zum SPNV her.

In den Städten Georgsmarienhütte, Melle und Bramsche bestehen Stadtbussysteme, deren Basis regionale Buslinien darstellen, die innerörtliche Funktionen mit übernehmen. Sie werden durch weitere örtliche Linien ergänzt.

Zahlreiche weitere ÖPNV-Verbindungen, deren Linienverlauf und Fahrplanzeiten vorrangig auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet sind, ergänzen das Liniennetz in allen regionalen Gemeinschaftsverkehren im Osnabrücker Land.

Außerdem verbinden einige Linien die Kommunen des Landkreises Osnabrück mit Kommunen benachbarter Regionen in Niedersachsen (Landkreis Vechta) oder in Nordrhein-Westfalen (Kreise Steinfurt, Warendorf, Herford und Gütersloh).

3.7.1 Das aktuelle Bedienungsangebot

VOS NordOst (Fahrplanbereich 2)

Ein neues Verkehrsangebot im Wittlager Land startete im August 2018. Dieses beinhaltet seither eine schnelle und umstiegsfreie Verbindung zwischen Osnabrück, Ostercappeln und Bad Essen im 60-Minuten-Takt (Linie X276) inklusive Schließung von Fahrplanlücken und Erweiterung der Betriebszeiten.

Darüber hinaus wurden weitere Linien in ihrem Fahrtenangebot verbessert. So wurden auf der Linie 212 Bohmte - Damme Fahrten an Schultagen ergänzt und ein Taktverkehr für die Ferien eingeführt. Dadurch entstand montags bis freitags weitgehend ein Stundentakt, an Samstagen ein 2-Stunden-Takt.

Peripher gelegene Ortsteile von Ostercappeln und Bad Essen werden darüber hinaus über die Linien 213 und 231 mit AnrufBussen im 2-Stunden-Takt bedient. Eine neue, direkte AnrufBus-Linie Bohmte – Bad Essen (Linie 232) ergänzt das neue Fahrplankonzept.

In der Laufzeit des 4. NVP konnte das Ziel erreicht werden, die neue zentrale Haltestelle Ostercappeln, Krankenhaus zu bauen und in Betrieb zu nehmen. Damit einher ging die Verlagerung der Verknüpfungsfunktion von der Haltestelle Leckermühle an diese neue Haltestelle in zentraler Ortslage in Ostercappeln.

Im Projekt MOIN+ wurde zum einen die Verkehrsachse der Linie X276 durch die Schnellbuslinie S20 verstärkt. Zum anderen erhielt das Wittlager Land mit der Linie 260 eine weitere regionale Verbindung bis zum Bahnhof in Bramsche. Die Linie 260 verbessert darüber hinaus die Ortterschließung innerhalb von Bohmte. Zu den Inhalten im Projekt MOIN+ und zu den Erfahrungen aus dem Projekt siehe Kapitel 3.8 und 4.4.

An der neu errichteten Haltestelle Ostercappeln, Krankenhaus erfolgt die zentrale Verknüpfung der Linien S20, X276 und 260 untereinander, um Bohmte, Bad Essen, Ostercappeln sowie Bramsche miteinander zu verbinden.

Die Linien X273 und X274 in der Gemeinde Belm wurden umstrukturiert: Die Verbindung von und nach Osnabrück wurde bis auf wenige aus Erfahrung stark besetzte Fahrten als Direktverbindung aufgegeben und das Bedienungsangebot auf den Ortsverkehr zwischen den Ortsteilen Belm, Icker und Vehrte konzentriert. In

diesem Zuge konnte der Takt von zwei gegenläufigen 2-Stunden-Takten auf nunmehr zwei gegenläufige 1-Stunden-Takte verdichtet werden. Somit bestehen zwischen den drei Ortsteilen im Ringverkehr insgesamt vier Fahrten pro Stunde. Die Verbindung von und nach Osnabrück übernimmt die innerhalb des Stadtverkehrs Osnabrück fahrende Metrobus-Linie M4, die zugleich für die innerörtliche Erschließung im Ortsteil Belm sorgt.

VOS Ost (Fahrplanbereich 3)

Die zentralen Verkehrsachsen in der VOS Ost bilden die Linien 381/283/383 im Korridor OS-Fledder – Bissendorf – Holte – Melle sowie die Linien 392/393 im Korridor OS-Lüstringen – Lüstringen-Ost – Jeggen – Wissingen (– Schleddehausen – Wulften).

Die Linien 381/382/383 bilden zwischen Bissendorf und Osnabrück einen 20-Minuten-Takt. Im Ortskern von Bissendorf fächern sich die Linien auf; die Linie 382 endet in Bissendorf, die Linie 382 im Ortsteil Holte, die Linie 381 führt im Stundentakt weiter über Gesmold nach Melle.

Die Linien 392/393 bilden zwischen Jeggen und Osnabrück ebenfalls einen 20-Minuten-Takt. Ab Jeggen führt die Linie 392 nach Wissingen, die Linie 393 nach Schleddehausen und weiter bis Wulften.

Im August 2022 erfolgten Angebotsverbesserungen: Auf beiden Bedienungssachsen wurden zusätzliche Abendverkehre eingerichtet, zudem erhielt der Ortsteil Wissingen eine zweite Verbindung pro Stunde.

Darüber hinaus wurde die neue Linie 383 eingerichtet, mit der ein 20-Minuten-Takt zwischen Bissendorf und Osnabrück entstand.

Die NachtBus-Linie N381 wurde im Jahr 2018 erweitert: Zwischen Osnabrück und Melle wurde das Fahrtenangebot auf die Nacht von Freitag auf Samstag ausgeweitet. Zuvor fuhr der NachtBus Melle ausschließlich in der Nacht von Samstag auf Sonntag. Darüber hinaus wurde das Nachtbusangebot an Samstagen auch auf die Sommerferien ausgeweitet und somit ein Ganzjahres-Angebot geschaffen.

Zuletzt erfolgte eine weitere Angebotsverbesserung auf dieser Linie zum Jahreswechsel 2024/2025. Allerdings wurde im gleichen Zug der weitere NachtBus innerhalb des Stadtgebietes von Melle mangels Nachfrage eingestellt. Die Nachfrage im NachtBus konzentriert sich auf die Achse zwischen Melle und Osnabrück.

VOS Süd (Fahrplanbereich 4)

Das Bedienungsangebot in der VOS Süd besteht aus Taktlinien, die zum einen die Achsen zwischen Hagen a.T.W. und Osnabrück (Linie M3 und X493) sowie zwischen Hasbergen und Osnabrück (Linien X491, X492, X493) bedienen – zudem bilden weitere, jeweils im Stundentakt verkehrende Linien zwischen Osnabrück und den Orten Georgsmarienhütte, Hilter a.T.W., Dissen a.T.W., Bad Rothenfelde, Bad Laer,

Bad Iburg und Glandorf einen gemeinsamen 10-Minuten-Takt zwischen dem Georgsmarienhütter Stadtteil Oesede und dem Oberzentrum Osnabrück.

In Hasbergen wurde im Jahr 2021 ein neues Bedienungskonzept eingeführt. Die beiden Linien X491 und X492 erfüllen die Bedienung zwischen Hasbergen und Osnabrück in einem gegenläufigen Ringverkehr. Ergänzt wird das Konzept von der bereits zuvor vorhandenen Linie X493. Mit diesem Konzept sind sowohl eine intensive Verbindung von und nach Osnabrück als auch die verbesserte Erreichbarkeit zwischen den Ortsteilen innerhalb der Gemeinde verbunden. Umfangreiche Straßenbauarbeiten im Hasberger Ortszentrum machten es leider notwendig, eine angepasste Buslinienführung vorzunehmen. Dadurch konnte die Konzeptidee vorübergehend nur ansatzweise realisiert werden. Zudem litt die Bedienung zeitweise unter Fahrtausfällen.

Im Jahr 2025 werden die Bauarbeiten im Hasberger Ortskern fortgesetzt. Nach Fertigstellung der zentral liegenden Tecklenburger Straße soll der Busverkehr erstmals dem Konzept in vollem Umfang entsprechend umgesetzt werden.

In Dissen a.T.W. konnte im Herbst 2024 ein zusätzliches Ortsbus-Angebot eingeführt werden. Dafür erhielt die vorhandene Kleinbus-Linie 475 innerhalb der Stadt Dissen a.T.W. einen erweiterten Linienweg. Zugleich wurde die Bus-Schiene-Verknüpfung am Bahnhof Dissen/Bad Rothenfelde erheblich verbessert.

Im Projekt MOIN+ wurde zum einen die Verkehrsachse der Linien 465 und 466 durch die Schnellbuslinie S40 verstärkt. Zum anderen wurde die vorhandene Linie 452 – zuvor eine Linie innerhalb der Stadt Georgsmarienhütte – bis zum Bahnhof Hasbergen verlängert, um eine Bus-Schiene-Verknüpfung in und aus Richtung Münster herzustellen. Zu den Inhalten im Projekt MOIN+ und zu den Erfahrungen aus dem Projekt siehe Kapitel 3.8 und 4.4.

Bürgerbus Lienen-Glandorf

Zwischen der Gemeinde Glandorf und der nordrhein-westfälischen Gemeinde Lienen nahm im September 2019 ein Bürgerbus seinen Betrieb auf. Der Bürgerbus verbindet die Gemeinden bzw. Ortsteile Lienen, Kattenvenne, Schwege und Glandorf miteinander. Zusätzlich ist die Anbindung des Bahnhofs Kattenvenne als Umstiegspunkt von/nach Osnabrück und Münster von Bedeutung. Die Einrichtung des Bürgerbusses erfolgte mit fachlicher Unterstützung durch die Regionalverkehr Münsterland GmbH sowie die PlaNOS.

VOS Wallenhorst (Fahrplanbereich 5)

Das Bedienungsangebot in der VOS Wallenhorst besteht vorrangig aus Taktlinien, die zum einen die Ortsteile der Gemeinde jeweils direkt mit Osnabrück verbinden sowie innerörtliche Verbindungen zwischen den Ortsteilen schaffen.

Die Linie 581 verkehrt zwischen Hollage, Gewerbegebiet und Osnabrück, die Linie 582 führt zusätzlich von Wallenhorst über Hollage nach Osnabrück. Im Verkehrskorridor

zwischen Wallenhorst über Lechtingen nach Osnabrück verkehren die Linien X583 und X584.

Die Verbindung zwischen dem Ortsteil Rulle und der Stadt Osnabrück sowie zwischen den Ortsteilen Rulle und Wallenhorst übernimmt die Linie 533.

Hinzu kommen weitere Linien, die vorwiegend auf die Belange der Schülerbeförderung innerhalb von Wallenhorst sowie nach Osnabrück ausgerichtet sind.

Darüber hinaus bedient die Linie X585 den Korridor von Osnabrück über Wallenhorst, die Bramscher Stadtteile Engter und Lappenstuhl bis zur Stadt Damme im Landkreis Vechta im 2-Stunden-Takt.

Die NachtBus-Linien N1 sowie N18 vervollständigen das Bedienungsangebot in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag zwischen Osnabrück und den Wallenhorster Ortsteilen sowie innerhalb von Wallenhorst.

Seit Oktober 2023 ist die VLO Bus GmbH im Rahmen eines Not-ÖDA das verantwortliche Unternehmen.

Bürgerbus Wallenhorst

Seit Juni 2019 verkehrt ein Bürgerbus grenzübergreifend zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen und verbindet damit die Gemeinden Wallenhorst und Lotte. Die Linienführung erstreckt sich über Rulle-Ost, Rulle Zentrum, Lechtingen, Wallenhorst, Hollage, Brockhausen, Halen und Wersen. Auf den Fahrten wird ebenfalls der Bahnhof Halen angebunden. Wie auch bei der Einrichtung des Bürgerbusses Glandorf-Lienen unterstützte die PlaNOS die Betreiber des Bürgerbusses Wallenhorst ebenfalls auf fachlicher Ebene.

Detailänderungen im Bedienungsangebot und intensive Aktivitäten des Vereins haben auch diesen Bürgerbus in Wallenhorst intensiv etabliert. Derzeit wird eine zweite Bürgerbuslinie vorbereitet, die sowohl im Ortsteil Lechtingen als auch innerhalb der Gemeinde Lotte im benachbarten Nordrhein-Westfalen weitere Angebote schaffen soll.

VOS Nord (Fahrplanbereich 6)

Den Schwerpunkt im nördlichen Landkreis Osnabrück bilden zusätzlich zum Schienenverkehr die RegioTakt-Linien 610, 640 und 650. Diese drei Linien verbinden die Stadt Fürstenau mit den Nachbargemeinden und mit den drei Bahnhöfen Bramsche, Bersenbrück und Quakenbrück sowie mit Osnabrück. Zudem übernehmen alle drei Linien die Zwischenortsbedienung auf ihren Streckenverläufen.

Ergänzt werden diese Linien zum einen durch die Linie 630, die eine weitere Verbindung innerhalb des Nordkreises gewährleistet, und zum anderen durch vertaktete Linien in der Stadt Bramsche.

Ende des Nachtschwärmers und der N66: Aufgrund stetig sinkender Fahrgastzahlen im Produkt Nachtschwärmer und daraus folgender Unwirtschaftlichkeit des Produkts hat die VOS Nord diesen Verkehr in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und den betroffenen Kommunen eingestellt. In der Folge dieser Einstellung war in der Stadt

Bramsche allein die NachtBus-Linie N66 in der Nacht von Freitag auf Samstag verblieben. Auch dieser Verkehr wurde zum Jahresende 2024 wegen geringer Nachfrage und unverhältnismäßig hoher Kosten eingestellt.

Im Projekt MOIN+ wurde zum einen mit der Linie 260 eine neue regionale Verbindung von Bramsche über den Stadtteil Engter bis Ostercappeln und weiter bis Bohmte geschaffen. In Bramsche bietet diese Linie Umstiegsmöglichkeiten auf die Schiene. Zum anderen wurden im Projekt MOIN+ die vorhandenen Linien 640 und 650 mit zusätzlichen Fahrtenangebote an allen Abenden sowie an Sonntagen aufgewertet.

Bürgerbus Badbergen

Seit September 2014 erschließt der Bürgerbus Badbergen ein Gebiet in und um Badbergen. Auf insgesamt drei verschiedenen Linien fährt der Bürgerbus von Badbergen ausgehend in Richtung Groß Mimmelage, Quakenbrück, Grönloh und jeweils zurück. Auch der Quakenbrücker Bahnhof wird auf einer der Linien bedient. Der Bürgerbusverein Badbergen kann inzwischen auf zehn Jahre Erfahrung zurückblicken und hat in dieser Zeit erfolgreich Änderungen im Bedienungsangebot umgesetzt. Der Bürgerbus ist zu einem festen Bestandteil der Mobilität im Bereich Badbergen geworden.

3.7.2 Erkenntnisse aus der Erwartungs- und Bedarfsanalyse des Landkreises

Im Sommer 2021 wurden die CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH und die ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH vom Landkreis Osnabrück mit einer Bedarfsanalyse beauftragt. Zur Vorbereitung und als Grundlage des vom Landkreis Osnabrück geplanten neuen Mobilitätskonzeptes 2030 sollten dadurch die heutigen Verkehrs- und Mobilitätsstrukturen sowie -angebote im Landkreis Osnabrück untersucht werden. Dieses Projekt erhielt die Bezeichnung „Mobilität im Osnabrücker Land – integriert und nachhaltig“ – kurz MOIN.

Parallel zur Bedarfsanalyse sollte durch den Dialog mit Bürgern, Unternehmen, Kommunen und weiteren Akteursgruppen eine Erwartungsanalyse zur Mobilität der Zukunft im Landkreis Osnabrück erstellt werden.

Die wesentlichen Ergebnisse dieser beiden Untersuchungen werden im Anhang aufgeführt – sie sind den Berichten der CIMA entnommen – und werden für die folgende Benennung von Zielsetzungen verwendet.

Nach Fertigstellung der Studien wurden einige Maßnahmen (z. B. der Bus-Schiene-Tarif) eingeführt, so dass die Studien nicht mehr in allen Teilen den gegenwärtigen Stand wiedergeben.

3.8 MOIN+

Das Projekt MOIN+ war ein vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördertes Modellprojekt zur Stärkung des ÖPNV. MOIN+ steht wie schon die im Kapitel 3.7.2 benannte Voruntersuchung für "Mobilität im Osnabrücker Land Integriert

und Nachhaltig" und wurde von den beiden Verbundpartnern Landkreis Osnabrück und der PlaNOS in der Projektlaufzeit vom 01.01.2023 bis zum 31.12.2025 durchgeführt. Das Projektvolumen umfasste insgesamt knapp 20 Mio. € und wurde zu 80 % durch den Bund gefördert.

MOIN+ zielte darauf ab, die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Osnabrück zu steigern und die Region zukunftsorientiert für die Verkehrswende vorzubereiten. Im Rahmen des Projektes wurden neue Buslinien und On-Demand-Verkehre eingeführt, das Carsharing-Angebot ausgebaut, Mobilstationen errichtet, sowie eine digitale Mobilitätsplattform entwickelt. Die nachfolgende Karte zeigt die im Projekt geplanten und umgesetzten Maßnahmen.

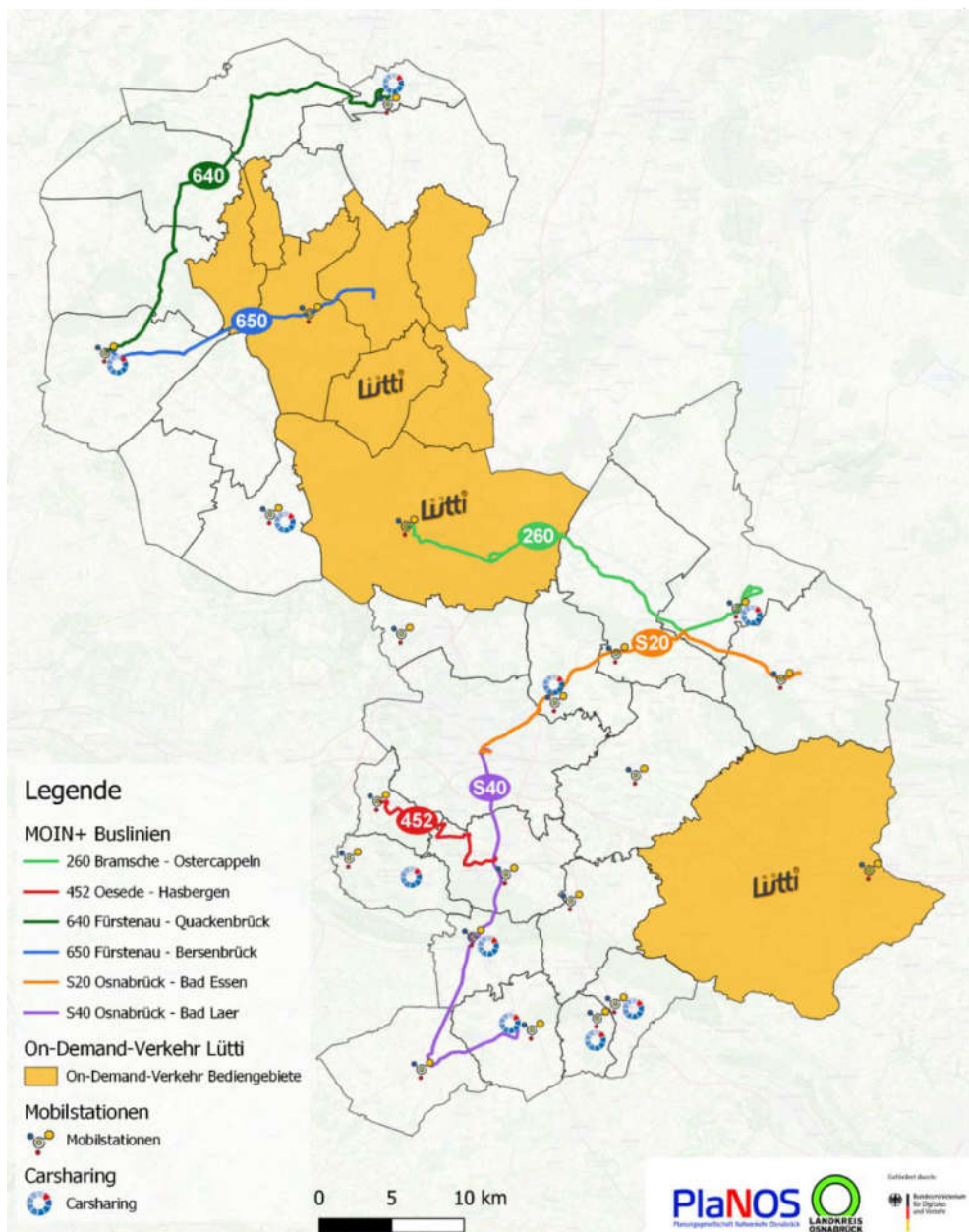


Abbildung 16: Übersicht MOIN+ im Landkreis Osnabrück

Bus-Liniennetz

Die im Projekt eingeführten Schnell- und RegioBus-Verbindungen schließen räumliche und zeitliche Lücken im Primär- und Sekundärnetz. Die Auswahl ist auf Basis des 4. Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Osnabrück sowie ergänzend auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten im Landkreis im Jahr 2022 (MOIN. Mobilität nachgefragt) erfolgt.

Im Rahmen des Projekts wurden erstmals zwei Schnellbuslinien im Landkreis Osnabrück eingeführt, mit dem Ziel, auf den jeweiligen Relationen eine konkurrenzfähige Fahrzeit im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr zu erreichen. Um dies zu gewährleisten, wurde auf eine direkte Linienführung mit ausschließlicher Bedienung ausgewählter Haupthaltestellen gesetzt.

Ergänzend wurden mit den neu geschaffenen RegioBuslinien im Rahmen von MOIN+ gezielt Querverbindungen im Landkreis geschlossen, die bislang im Busliniennetz fehlten.

Schnellbuslinien

Die **S20** stärkt die Achse zwischen dem Wittlager Land und der Stadt Osnabrück. Das Einwohnerpotenzial pro km Linienlänge liegt bei 1.399 Einwohnenden (direkter Einzugsbereich mit max. rund 750 m Fußwegentfernung beiderseits der Strecke, Einwohnerzahlen nach Zensus 2022). Ergänzend wurden Abend- und Wochenendfahrten auf der Linie eingeführt, die es zuvor nicht gab. Bedient wurde die Linie montags bis samstags von 06:00 – 23:00 Uhr im Stundentakt sowie sonn- und feiertags von 09:00 bis 23:00 Uhr im Stundentakt. Die Fahrzeit zwischen Bad Essen Ortskern und Osnabrück Zentrum betrug 32 Minuten (vorher 41 Minuten).

Die **S40** stärkt die Achse zwischen dem südlichen Osnabrücker Land und der Stadt Osnabrück. Das normierte Einwohnerpotenzial pro km Linienlänge liegt bei 1.530 Einwohnenden (direkter Einzugsbereich mit max. rund 750 m Fußwegentfernung beiderseits der Strecke, Einwohnerzahlen nach Zensus 2022). Die bestehenden Abend- und Wochenendverbindungen wurden im Projekt durch die Schnellbuslinie ausgeweitet. Darüber hinaus wurde die fehlende Verbindung zwischen den Gemeinden Bad Laer und Glandorf geschaffen. Bedient wurde die Linie montags bis freitags von 06:00 bis 23:00 Uhr im Stundentakt sowie sonn- und feiertags von 08:00 bis 23:00 Uhr im Stundentakt. Um die Fahrzeit zwischen Bad Laer Ortskern und Osnabrück Zentrum von etwa 40 Minuten (vorher 54 Minuten) zu erreichen, wurde in Georgsmarienhütte nahe dem Zentrum die Bedienung auf die Haltestelle Karolinenhöhe begrenzt und nicht über Oesede Ortskern gefahren.

RegioBuslinien

Die über MOIN+ eingeführte **RegioBuslinie 260** hat die Lücke zwischen der Gemeinde Bohmte und der Stadt Bramsche auf direktem Weg geschlossen. Das normierte Einwohnerpotenzial pro km Linienlänge liegt bei 534 Einwohnenden (direkter Einzugsbereich mit max. rund 750 m Fußwegentfernung beiderseits der Strecke, Einwohnerzahlen nach Zensus 2022). Zudem erfolgte die Verknüpfung mit der Schnellbuslinie S20 an der Haltestelle Ostercappeln Krankenhaus. Bedient wurde die Linie montags bis samstags von 06:00 bis 21:00 Uhr sowie sonn- und feiertags von

09:00 bis 21:00 Uhr. Im Rahmen des Projektes wurden zwei zusätzliche Fahrzeuge benötigt.

Die neu eingeführte **RegioBuslinie 452** hat die fehlende Querverbindung zwischen der Stadt Georgsmarienhütte und der Gemeinde Hasbergen bedient. Das normierte Einwohnerpotenzial pro km Linienlänge liegt bei 309 Einwohnenden (direkter Einzugsbereich mit max. rund 750 m Fußwegentfernung beiderseits der Strecke, Einwohnerzahlen nach Zensus 2022). Durch die inzwischen eingerichteten halbstündigen Bahnverbindungen von/nach Osnabrück und Münster/Ruhrgebiet hat sich der Bahnhof Hasbergen zu einem bedeutenden Verknüpfungspunkt entwickelt. Dies wurde durch die neue Querverbindung und fahrplanmäßiger Bus-Schiene-Verknüpfung zusätzlich unterstützt. Bedient wurde die Linie montags bis samstags von 06:00 bis 20:00 Uhr sowie sonn- und feiertags von 10:00 bis 16:00 Uhr. Im Rahmen des Projektes wurde ein zusätzliches Fahrzeug benötigt.

Die bereits zuvor bestehenden **Linien 640** (Fürstenau – Quakenbrück) und **650** (Fürstenau – Bersenbrück) im nördlichen Landkreis Osnabrück wurden durch Abendverbindungen sowie einem sonntäglichen Fahrtenangebot ergänzt. Das normierte Einwohnerpotenzial pro km Linienlänge liegt bei der Linie 640 bei 514 Einwohnenden und bei der Linie 650 bei 785 Einwohnenden (direkter Einzugsbereich mit max. rund 750 m Fußwegentfernung beiderseits der Strecke, Einwohnerzahlen nach Zensus 2022). Bedient wurden die Linien nach der Ergänzung montags bis freitags von 06:00 bis 22:00 Uhr, samstags von 07:00 bis 22:00 Uhr (Linie 650: 08:00 bis 22:00 Uhr) sowie sonn- und feiertags von 08:00 bis 22:00 Uhr jeweils im Stundentakt. Im Rahmen des Projektes wurden keine zusätzlichen Fahrzeuge benötigt.

Am 05.02.2024 sind durch den Fahrplanwechsel die Änderungen im Liniennetz und Fahrplan in Kraft getreten. Auf allen MOIN+ Linien wurden in einem Teil der Busflotte automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) installiert, über die der Landkreis Osnabrück und die PlaNOS GmbH monatliche Fahrgastzahlen erhalten. Im Rahmen des Projektes wurde ein Analysewerkzeug entwickelt, mit dem eine differenzierte Datenanalyse durchgeführt und die AFZS-Daten gesamtheitlich aufbereitet wurden.

On-Demand-Verkehr (Lütti)

Um eine flexible und bedarfsorientierte Mobilität zu ermöglichen, wurden im Projekt On-Demand-Verkehre (Lütti) in den drei Pilotkommunen Stadt Bramsche, Stadt Melle und Samtgemeinde Bersenbrück realisiert. Die Auswahl der Kommunen basiert auf den Ergebnissen einer landkreisweiten Potenzialanalyse „Mobile Vielfalt in Stadt und Landkreis Osnabrück“.

Eingesetzt wurde ein fahrplan- und routenunabhängiges Ridepooling-Angebot von Via Mobility DE GmbH mit Elektro-Fahrzeugen, bei dem Kunden ihre Fahrtanfragen unter Angabe des Starts und des Ziels in die Lütti-App eingeben und Fahrtoptionen angezeigt bekommen. Die favorisierte Option konnte entgeltlich gebucht werden. Zum vereinbarten Zeitpunkt fand die Abholung der Person an einer virtuellen Haltestelle

statt. Ähnliche Fahrtanfragen wurden gebündelt, sodass auf der Fahrt weitere Personen zu- oder aussteigen konnten.

Der On-Demand-Verkehr diente schwerpunktmäßig der Feinerschließung in dem jeweiligen Bedienungsgebiet, wozu im gesamten Bedienungsgebiet flächendeckend virtuelle Haltestellen im System hinterlegt wurden. Das Haltestellennetz orientierte sich dabei an Adressen. Von diesen aus war immer mindestens eine virtuelle Haltestelle in fußläufiger Reichweite von wenigen Hundert Metern erreichbar.

Die Bedienungszeiten waren dabei Montag bis Donnerstag von 05:00 Uhr morgens bis 01:00 Uhr nachts, Freitag und Samstag von 05:00 Uhr morgens bis 02:00 Uhr nachts, sowie an Sonn- und Feiertagen von 07:00 Uhr morgens bis 01:00 Uhr nachts.

Als Tarif wurde ein Grundpreis von 3,50 € pro Fahrt festgelegt. In diesem Grundpreis waren die ersten drei Kilometer Distanz zum Zielort enthalten. Für jeden weiteren Kilometer wurde ein Kilometerpreis von 0,40 € fällig. Neben dem normalen Tarif bestand auch einen ermäßigten Tarif mit einem Grundpreis von 1,75 €. Dieser galt für Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 14 Jahren sowie für alle VOS-Abonnenten, Inhaber eines Deutschlandtickets und für jeden zusätzlichen Fahrgast auf einer Buchung für mehr als eine Person. Auch für die ermäßigten Fahrten galt der Kilometerpreis von 0,40 € für Fahrten mit einer Länge von mehr als drei Kilometern. Menschen mit Schwerbehinderung und gültiger Wertmarke sowie Kinder von 0 bis 5 Jahren fuhren kostenlos. Die Buchung der Fahrten erfolgte dabei über eine eigens dafür entwickelte „Lütti“-App, die ebenfalls von der Via Mobility DE GmbH bereitgestellt wurde. Neben der Buchung durch die App bestand auch die Möglichkeit der Buchung über eine Telefonzentrale. Ein spontaner Zustieg zu einem Fahrzeug ohne vorherige Buchung war nicht möglich.

On-Demand-Verkehr Bramsche

In dem Gebiet der Stadt Bramsche wurden durch den Lütti Lücken im bestehenden Angebot geschlossen, mit dem Ziel, den ÖPNV qualitativ aufzuwerten. Zusammen mit dem liniengebundenen ÖPNV leistete der On-Demand-Verkehr einen Beitrag zu der im Nahverkehrsplan geforderten Verdichtung von Zu- und Abbringerverkehren am Bahnhof Bramsche. Ebenfalls wurde die Feinerschließung der Nebenachsen außerhalb des Stadtbusnetzes optimiert. Gleiches gilt für die Nachtbuslinien. Diese wurden ebenfalls durch den Lütti ergänzt. In Bramsche wurden drei (und ein Ersatzfahrzeug) vollelektrische Kleinbusse eingesetzt, wovon ein Fahrzeug barrierefrei ausgebaut war. Der Betriebssitz (für die Bedienungsgebiete Bramsche und Bersenbrück genutzt) wurde mit acht Ladepunkten ausgestattet.

On-Demand-Verkehr Samtgemeinde Bersenbrück

Die Samtgemeinde Bersenbrück ist größtenteils ländlich geprägt. On-Demand-Verkehr hat eine öffentliche Grundmobilität zwischen den zahlreichen Ortschaften oder in den Ortskern von Bersenbrück geschaffen. In der Samtgemeinde Bersenbrück wurden drei (und ein Ersatzfahrzeug) vollelektrische Kleinbusse eingesetzt. Davon war ein Fahrzeug barrierefrei ausgebaut.

On-Demand-Verkehr Melle

Im Betriebsgebiet der Stadt Melle existiert ebenfalls ein Stadtbusnetz, welches den Kernbereich und die Hauptachsen in regelmäßiger Taktung bedient. Das Potenzial des On-Demand-Verkehrs lag hier ebenfalls in der Schaffung einer Grundmobilität in lückenhaft bedienten Gebieten (schwerpunktmäßig periphere Lagen). Zusätzlich konnten Tangentialverbindungen zwischen den Ortschaften hergestellt werden. Auch hier trug der On-Demand-Verkehr, wie im 4. NVP gefordert, zu einer Verdichtung der Zu- und Abbringerverkehre am Bahnhof Melle bei. In Melle wurden fünf (und ein Ersatzfahrzeug) vollelektrische Kleinbusse eingesetzt. Davon wurde ein Fahrzeug barrierefrei ausgebaut. Der Betriebssitz wurde mit vier Ladepunkten ausgestattet.

Carsharing

Der Ausbau des Carsharing-Angebotes stärkt den ÖPNV insgesamt, da das Carsharing eine Alternative zum privaten Pkw bietet. Um das ÖPNV-Angebot im Landkreis durch ein stationäres Carsharing zu ergänzen, wurden insgesamt zehn E-Carsharing-Fahrzeuge in zehn verschiedenen Kommunen im Landkreisgebiet am 01.07.2024 eingeführt. Die Standorte wurden möglichst zentral, mit entsprechender Wohnbebauung um die Standorte ausgewählt und jeweils mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. Wesentlicher Vorteil eines stationären Carsharing-Angebotes ist die gute Planbarkeit von Fahrten sowie eine hohe Zuverlässigkeit und dementsprechend eine höhere Wahrscheinlichkeit der Substitution eines privaten Pkw.

Mobilitätslotsen im Landkreis: Direkter Ansprechpartner vor Ort

Die Mobilitätslotsen haben die Aufgabe, die Menschen persönlich vor Ort über die neuen Mobilitätsangebote zu informieren. Dafür sind die Mobilitätslotsen in den Kommunen im Landkreis Osnabrück unterwegs gewesen, um den Bürgerinnen und Bürgern die Angebote näher zu bringen und neue Angebote zu erklären und Hilfestellungen zu geben. So konnten ab Einführung auftretende Hemmschwelligkeit bei der Nutzung der neuen Mobilitätsprodukte niedrig gehalten werden. Durch das persönliche Gespräch vor Ort wurde dem Projektteam zusätzlich ein ungefiltertes direktes Feedback gegeben, welches unter anderem zur Anpassung und Verbesserung der Angebote genutzt werden konnte.

Mobilstationen

Im Rahmen des Projektes wurde in 20 Gemeinden im Landkreis Osnabrück eine Haltestelle bzw. ein Verknüpfungspunkt zu einer Mobilstation ertüchtigt. Jeder Standort wurde geprüft, vorhandene Strukturen genutzt und die Mobilstation individuell geplant. Das Ziel war es, insbesondere eine Verbesserung des Umstieges vom Fahrrad auf den ÖPNV zu schaffen.

Zur Wiedererkennbarkeit der Mobilstationen im gesamten Landkreis wurde jede Mobilstation mit einer einheitlichen Stele und umfangreichen Informationen ausgestattet. Zur Mindestausstattung der Mobilstation gehören neben der Stele eine Haltestelle mit Fahrgastunterstand, ein Fahrradunterstand mit Fahrradbügeln, an

denen Fahrräder sicher und trocken abgestellt werden können, sowie eine Fahrradservicestation. Bei Bedarf wurde an Bahnhöfen anstelle eines Fahrradunterstandes eine gesicherte Fahrradsammelabstellanlage errichtet, für die ein Stellplatz vorab über die entsprechend eingerichtete Buchungsplattform gebucht werden muss. Das neu angeschaffte Mobiliar wurde einheitlich über einen Rahmenvertrag für alle Standorte beschafft.

Mobilitätsplattform

Das in der Stadt Osnabrück bereits eingeführte Mobilitätsportal wurde im Rahmen des Projektes in die gesamte VOS-Region ausgeweitet. Dazu zählen ein einheitliches Kundenmanagement, die Mandantenfähigkeit für alle VOS-Partner sowie die Erweiterung um das Carsharing- und das On-Demand-Modul.

Mit dem Mobilitätsportal erhalten die Bürger im Landkreis Osnabrück einen leichten, einfachen, schnellen und intuitiven Zugang zu allen Mobilitätsdiensten und folglich eine öffentliche Mobilität „aus einer Hand“. Auf der Plattform werden die vielfältigen Services öffentlicher Mobilität im Osnabrücker Land in einem Portal vereint. Mit nur einem zentralen Login (Single Sign-On) haben Kunden damit Zugriff auf alle Mobilitätsbausteine. Auf diese Weise können sie über die Plattform ihre individuellen Verkehre bequem verwalten und sich für unterschiedliche Mobilitätsbausteine freischalten lassen, was dem Wunsch nach komfortabler, flexibler und bedarfsgerechter Mobilität entgegenkommt und die Attraktivität des ÖPNV erhöht.

Auf der Plattform werden im Sinne einer multimodalen Ausrichtung des öffentlichen Verkehrs auch flexible Mobilitätsangebote integriert, die nicht zum klassischen ÖPNV gehören, wie beispielsweise On-Demand-Verkehre, Carsharing und Fahrradabstellanlagen an den Mobilstationen.

Kundenkommunikation

Bei der Entwicklung des Corporate Designs für das MOIN+ Projekt wurde bewusst auf ein konsistentes und wiedererkennbares Markenbild geachtet. Ein einheitliches Erscheinungsbild über alle Teilprojekte hinweg stärkt die Markenbekanntheit und fördert das Vertrauen in die Marke, da sie als professionell und zuverlässig wahrgenommen wird. Diese visuelle Konsistenz trägt wesentlich zur erfolgreichen Positionierung der Marke bei und hilft dabei, ihre Botschaften klar zu kommunizieren und langfristig im Gedächtnis der Zielgruppe zu verankern.

Im Rahmen des Projekts wurde eine 360-Grad-Kommunikationsstrategie gewählt, um alle relevanten Zielgruppen über verschiedene Kanäle hinweg umfassend zu erreichen. Ziel ist es, an jedem potenziellen Berührungspunkt präsent zu sein – ob digital, analog oder im Nutzungskontext – und dabei ein konsistentes Marken- und Informationsbild zu vermitteln. Aus diesem Grund wurden sämtliche Medien entlang der Kommunikationskette im vorgegebenen Corporate Design gestaltet. Die zentrale Anlaufstelle bildet die MOIN+ Website, die detaillierte Informationen zu allen Teilprojekten bietet. Ergänzend liefern Flyer zu den jeweiligen Mobilitätsangeboten weiterführende Informationen. Weitere Medien wie Social Media, Plakate, Anzeigen und Banner sollen zusätzlich Interesse wecken und Nutzer zur Website führen. So wird

sichergestellt, dass sowohl bestehende als auch neue Nutzergruppen angesprochen und auf das Gesamtangebot aufmerksam gemacht werden – unabhängig davon, über welchen Kanal der Erstkontakt entsteht.

Das MOIN+ Logo ist eine Weiterentwicklung des ursprünglichen „Moin.“-Logos aus einem früheren Evaluierungsprojekt des Landkreises Osnabrück. Es symbolisiert Verbindungen zwischen Start- und Zielpunkten über verschiedene Verkehrsmittel hinweg. Die farbigen Punkte im Logo stehen für die unterschiedlichen Mobilitätsangebote und verdeutlichen die Möglichkeit, individuelle Wege zu gestalten. Der Claim „mobil unterwegs“ unterstreicht die Flexibilität des Angebots. Das Logo erscheint meist auf einem organisch geformten „Hügel“.

Das Farbsystem des Corporate Designs gliedert sich in eine Primärfarbe (Dunkelgrau), eine Akzentfarbe (Rot) sowie produktspezifische Farben. Diese Farbgebung ermöglicht eine klare Zuordnung der Teilprojekte, ohne bestehende Markenidentitäten zu beeinträchtigen. Endkunden, die mit bisherigen Marken vertraut sind, behalten so ihre Orientierung. Neue Angebote erhalten eigene, charakterstarke Farben, die ihre Funktionen und Werte visuell unterstreichen.

Gestalterisch setzt das MOIN+ Design auf organische Formen, die eine aufgelockerte, zugängliche Anmutung erzeugen und den Nachhaltigkeitsaspekt zusätzlich betonen.

Wichtig dabei: Die einzelnen Mobilitätsmarken behalten ihre individuellen Corporate Designs. Die übergeordnete Kommunikationsklammer dient ausschließlich dazu, die Angebote in ihrer Gesamtheit sichtbar zu machen und eine gemeinsame Kommunikation zu ermöglichen – insbesondere mit Blick auf die individuelle Buchbarkeit und Nutzung durch den Kunden. So wird ein flexibles, modernes und kundenzentriertes Mobilitätsangebot transportiert, das unter einer gemeinsamen Dachmarke wahrgenommen werden kann.

3.9 Fahrgastnachfrage

3.9.1 Fahrgastnachfrage VOS

VOS-Fahrgastzählungen im Landkreis Osnabrück

Zur Ermittlung einer belastbaren Datenbasis über die Nutzung des Linienbusverkehrs im Landkreis Osnabrück wurden im Jahr 2023 zwei flächendeckende Fahrgastzählungen auf den Taktlinien durchgeführt. Anlass für die Erhebungen war der Wegfall valider Nutzungsdaten infolge der Corona-Pandemie. Während der Pandemiezeit wurden Fahrgasterhebungen vollständig ausgesetzt, da das Mobilitätsverhalten erheblich von den Normalzuständen abwich. Auch nach Aufhebung der pandemiebedingten Einschränkungen kehrten viele Fahrgäste nur zögerlich in den ÖPNV zurück – ein Effekt, der sich auch ohne systematische Zählung deutlich zeigte.

Mit Blick auf die zum 01.05.2023 erfolgte Einführung des Deutschlandtickets sowie des regionalen Bus-Schiene-Tarifs wurde eine aktuelle Bestandsaufnahme als Grundlage für die künftige Angebotsplanung notwendig. Gleichzeitig war die Vorbereitung auf die Umsetzung erster Maßnahmen aus dem Projekt MOIN+ ein wichtiger Anlass für die Datenerhebung.

Die Zählungen erfolgten auf Beschlusslage des Ausschusses für Planen und Bauen und vor dem Hintergrund eines interfraktionellen Antrags vom März 2023, der die Verwaltung beauftragte, belastbare Fahrgastzahlen für den Linienverkehr im Landkreis zu erheben und differenziert darzustellen.

Die Fahrgastzählungen wurden im Auftrag der VOS von den jeweiligen Teilgemeinschaften eigenständig durchgeführt. Die Zählzeiträume waren:

1. Zählung: Ende April/Anfang Mai 2023 (s. Anhang 3.9.1)
2. Zählung: Mitte November 2023 (s. Anhang 3.9.1)

Erfasst wurden ausschließlich einsteigende Fahrgäste an allen Haltestellen der Taktlinien in beiden Fahrtrichtungen. Die Erhebung erfolgte entweder per Zähltafel am Bordrechner oder mittels handschriftlicher Zählbögen. Die Zählraten wurden anschließend durch die PlaNOS aufbereitet, plausibilisiert und systematisch dargestellt.

In der Auswertung enthalten sind folgende Informationen:

- Durchschnittliche Fahrgastzahlen pro Tag und Richtung (nur April 2023)
- Differenzierung nach Tageszeitclustern
- Einbeziehung aller Fahrgäste, einschließlich Schülerinnen und Schüler, sofern sie das Angebot der Taktlinien genutzt haben

Der Untersuchungsraum erstreckte sich über das gesamte Kreisgebiet einschließlich aller Verkehre der VOS-Teilgemeinschaften. Bei Linien mit Verbindungen in die Stadt Osnabrück wurde im April 2023 stadteinwärts nur bis zur Stadtgrenze gezählt, um ausschließlich den Regionalverkehr abzubilden. Diese Begrenzung wurde in der Novemberzählung aufgehoben.

Die VOS NordOst sowie die VOS Wallenhorst führten die Zählung auf dem vollständigen Liniennetz durch, einschließlich der Schülerverkehre. Die übrigen Teilgesellschaften beschränkten sich aus Kapazitätsgründen auf die Taktlinien.

Eine für September 2024 vorgesehene dritte Zählung konnte aufgrund methodischer Unregelmäßigkeiten nicht verwertet werden. Zur Kompensation wurde eine weitere Zählung für den Zeitraum 17. bis 23.05 2025 angesetzt. Die Erhebung wurde erneut von der VOS durchgeführt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans liegen die Ergebnisse noch nicht vor.

Die Fahrgastzählungen stellen einen wesentlichen Schritt zur Verbesserung der Datengrundlage im Linienverkehr dar. Sie erlauben eine erste systematische Einschätzung der Nachfrageentwicklung nach Einführung wesentlicher tariflicher und

struktureller Veränderungen. Gleichwohl sind die folgenden Einschränkungen zu berücksichtigen:

- **Begrenzte Objektivität:** Die Datenerhebung durch Fahrpersonal ist fehleranfällig und ist nicht vollständig unabhängig. Trotz Plausibilitätsprüfungen durch die PlaDOS ist eine vollständig neutrale Erhebung nicht gewährleistet. Zudem wurden für die Linie X584 keine Daten erhoben.
- **Zeitliche Begrenzung:** Es handelt sich um Momentaufnahmen einzelner Wochen im Frühjahr und Herbst. Eine Hochrechnung auf den Jahresverlauf ist methodisch möglich, jedoch mit Unsicherheiten behaftet.
- **Fehlende Tiefendaten:** Die Erhebung liefert ausschließlich Mengendaten. Aussagen zu Fahrtzwecken, Nutzergruppen oder Quelle-Ziel-Beziehungen sind nicht möglich.

Die durchgeführten VOS-Fahrgastzählungen sind ein erster Schritt, um die Nutzung des ÖPNV im Landkreis Osnabrück sichtbar zu machen. Eine transparente Darstellung der Nutzung ist die Grundlage, um den ÖPNV bedarfsgerecht weiterzuentwickeln und Ressourcen gezielt einzusetzen. Für eine fundierte Analyse ist es jedoch zusätzlich erforderlich, die Fahrgastentwicklung über einen längeren Zeitraum systematisch zu beobachten, um beispielsweise Trends von kurzfristigen Schwankungen unterscheiden zu können. Daher sind weitere Erhebungen erforderlich. Siehe dazu Kapitel 4.2.1.

3.9.2 Fahrgastnachfrage Busverkehr (MOIN+)

Im Rahmen des Projekts MOIN+ wurden auf den neu eingeführten Schnell- und Regiobuslinien erstmals Busse im Landkreis Osnabrück mit AFZS ausgestattet. Damit stehen kontinuierlich Fahrgastdaten zur Verfügung, die eine Auswertung der Nutzung auf Linien- und Haltestellenebene ermöglichen. Über ein im Projekt entwickeltes Analysewerkzeug wurden die AFZS-Daten umfassend aufbereitet und ausgewertet. So können beispielsweise saisonale Schwankungen, Nachfrageverläufe nach Tageszeiten sowie stark oder schwach frequentierte Haltestellen präzise identifiziert werden. Die AFZS-Daten erfassen jedoch keine Informationen zu Fahrtzwecken oder Quelle-Ziel-Beziehungen.

Die Ergebnisse bilden eine wesentliche Grundlage, um datenbasiert und nachvollziehbar über die künftige Ausgestaltung des Angebots zu entscheiden. Abschließende Einschätzungen und Empfehlungen zur Weiterentwicklung der für die am 10.03.2025 im Kreistag zur Weiterführung beschlossenen Linien S20, S40 sowie 260 finden sich im Anhang. Detaillierte Auswertungen der AFZS-Daten dieser Linien sowie ergänzende Ergebnisse aus den durchgeführten Fahrgasterhebungen im Projekt MOIN+ sind im Anhang (Kapitel 3.9.2) dargestellt.

3.9.3 Fahrgastnachfrage On-Demand-Verkehr (MOIN+)

Seit Betriebsbeginn des On-Demand-Verkehr im April 2024 laufen Evaluationen zum Betrieb. Aufgrund der hohen Verfügbarkeit von Daten durch das digitale System lassen sich dabei diverse Erkenntnisse zur Nachfrage von On-Demand-Verkehren in den jeweiligen Bedienungsgebieten ziehen. Insgesamt lässt sich festhalten: Lütти wurde dabei sehr stark nachgefragt und hat sich schnell als Teil der ÖPNV-Landschaft im Landkreis Osnabrück etabliert. In der Anlage zum NVP (Kapitel 3.9.3) liegt eine detaillierte Analyse von Betriebszahlen aus dem ersten Betriebsjahr von April 2024 bis März 2025 vor.

4 ZIELSETZUNGEN FÜR DIE WEITERE ÖPNV-ENTWICKLUNG

4.1 Ausgangslage

Ausgehend von der zuvor erfolgten Bestandsbetrachtung werden in diesem Kapitel die Entwicklungsziele für den 5. NVP formuliert sowie die Maßnahmen zur Zielerreichung beschrieben.

In Kapitel 4.1 werden die veränderten Rahmenbedingungen betrachtet, die handlungsleitend für die Entwicklung der Ziele sind. Darauf aufbauend werden Maßnahmen, Standards und Entwicklungssystematiken erläutert, die im Verlaufe der Gültigkeit des 5. Nahverkehrsplanes im Fokus stehen werden.

Die Rahmenbedingungen des ÖPNV haben sich im Verlauf der Gültigkeit des 4. Nahverkehrsplans wesentlich verändert. So haben sich technische, gesellschaftliche, haushalterische und branchenspezifische Veränderungen ergeben, die der 5. Nahverkehrsplan adressieren muss.

Die kommunalen Haushalte stehen nach den Belastungen der Covid-Pandemie, des Ukraine-Kriegs und angesichts zahlreicher zusätzlich übertragener Aufgaben stark unter Druck. Die Spielräume für Ausgaben sind eingeschränkt. Die Kosten-Nutzen-Effizienz des ÖPNV-Systems zu steigern, ist daher von entscheidender Bedeutung. Angebotsverbesserungen für die Bürger stehen damit unter der Maßgabe, im Gesamtsystem ÖPNV Optimierungspotenziale zu heben und den Mitteleinsatz möglichst konstant zu halten.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets ist ein deutschlandweit gültiges Ticket für den Nahverkehr etabliert worden. Dieses Angebot nimmt Einfluss auf die Tarif- und Abonnementstruktur im Fahrkartenangebot und verändert gleichzeitig die Erwartungslage bei den Kundinnen und Kunden. Die Aufgabenträger haben daher nur wenig Möglichkeiten, durch eigene tarifliche Maßnahmen Erlössteigerungen zu erzielen. Hier bleibt weiterhin darauf zu drängen, dass Bund und Land eine angemessene Kompensation bereitstellen.

Zudem erfordern Klimaschutzziele und demografischer Wandel zunehmend eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV am gesamten Verkehrsaufkommen.

Stadt und Landkreis Osnabrück haben in den letzten Jahren umfangreiche Vorarbeiten geleistet, um in einen systematischen Planungsprozess für ein neues ÖPNV-System eintreten zu können. Aus Analysen und Befragungen im Rahmen des „Zukunftsnetz Bus“ (Stadt Osnabrück) und der „Erwartungs- und Bedarfsanalysen“ sowie des Projektes MOIN+ (beide Landkreis Osnabrück) konnten wichtige Erkenntnisse abgeleitet werden.

Handlungsbedarfe in Bezug auf das bestehende ÖPNV-Angebot in Stadt und Landkreis haben sich ergeben bei

- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- Anschlusssicherheit und Umsteigesituation
- geringen Taktungen und geringer Netzdichte in Teilnetzen (Landkreis Osnabrück)
- hohen Fahrzeiten im Vergleich zum Pkw

Im Projekt MOIN+ wurden Maßnahmen und Angebote erprobt, die diese Schwächen ausgleichen sollten. Dazu zählten im Wesentlichen die Einführung von Schnellbussen mit hoher Taktdichte und On-Demand-Verkehren als flexible Ergänzung für schlecht abgedeckte Räume (siehe Kapitel 3.8). Beide Maßnahmen haben eine deutliche Fahrgastnachfrage verbunden mit einer sehr hohen Kundenzufriedenheit ergeben.

Gute Bewertungen erhält das aktuelle Busnetz in der Stadt Osnabrück, insbesondere über die Merkmale der räumlichen Erschließung (Entfernung zur Haltestelle, Ausbaustandard und der Innenstadtanbindung) (siehe Kapitel 3.6.3).

Damit diese Maßnahmen sich aber wirtschaftlich in ein zukünftiges Verkehrsangebot eingliedern und nicht zu starken Kostensteigerungen führen, muss eine Integration in ein Gesamtnetz geplant werden. Nur so können Synergieeffekte gehoben werden.

Rahmenbedingungen und Systematik einer solchen integrierten Netzentwicklung wird in den Kapiteln 4.3 (für die Stadt Osnabrück) und 4.4 (für den Landkreis Osnabrück) differenziert erläutert. Der 5. Nahverkehrsplan stellt sowohl für die Stadt Osnabrück als auch für den Landkreis noch kein fertiges Netz bzw. ÖPNV-Gesamtsystem vor. Der NVP legt vielmehr die notwendigen Planungsgrundlagen, um ab 2026 eine systematische Netz- und Angebotsentwicklung unmittelbar und zügig vornehmen zu können.

Zu Analyse-Erkenntnissen für den Landkreis Osnabrück aus der Bedarfs- und Erwartungsanalyse sowie dem Mobilitätskonzept siehe Anhang zum NVP.

4.2 Ziele eines Gesamtsystems ÖPNV

Die verkehrspolitischen Ziele für den ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück basieren nach den zuvor erläuterten Rahmenbedingungen auf den folgenden Grundsätzen:

- Gewährleistung einer bedarfsgerechten öffentlichen Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger als Element der Daseinsvorsorge
- Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit aller öffentlichen Verkehrsleistungen
- Beachtung der klimapolitischen Ziele von Stadt und Landkreis Osnabrück sowie der Umweltverträglichkeit der Verkehre

Folgende verkehrliche Zielsetzungen sind handlungsleitend für den ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück:

- Grundsätzlich soll die Bevölkerung in Stadt und Landkreis wichtige Ziele der täglichen Lebensgestaltung mit öffentlichen Verkehrsmitteln unter zumutbaren Bedingungen zu tragfähigen Tarifen erreichen können
- Das Angebot des ÖPNV in Stadt und Landkreis soll sich aus den Mobilitätsbedarfen der Bürgerinnen und Bürger ergeben. Die Leistungen des ÖPNV sollen entsprechend der Nachfrage räumlich und zeitlich angemessen weiterentwickelt werden
- Die künftige Angebotsplanung erfolgt datenbasiert, d. h. auf Basis von Kennzahlen und in umfangreicher Weise zu erhebenden bzw. bereitzustellenden Fahrgastdaten
- Das Angebot des ÖPNV soll wirtschaftlich effizient gestaltet werden, um eine nachhaltige Finanzierbarkeit sicherzustellen. Dazu ist das Verhältnis von Verkehrsangeboten und wirtschaftlicher Verkehrsausbringung weiter zu optimieren
- Ein attraktives Verkehrsangebot soll eine Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. Eine Erhöhung des Anteils des ÖPNV an den Verkehrsarten und die damit verbundene Erhöhung der Anzahl der Fahrgäste soll einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor leisten
- Der ÖPNV in Stadt und Landkreis bietet den Kunden differenzierte Produkte, die auf unterschiedliche Bedarfe hinsichtlich Direktheit, Fahrzeit, Erreichbarkeit und Flexibilität zugeschnitten sind
- Den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung soll mit durchgehenden Wegeketten im ÖPNV entsprochen werden. Das bedeutet sowohl geeignete und aufeinander abgestimmte Übergänge zwischen dem schienengebundenen Nah- und Fernverkehr und dem Busverkehr als auch die Verknüpfung zwischen Buslinien und alternativen Bedienungsformen für die sogenannte erste und letzte Meile
- Angesichts der Größenordnung und Bedeutung stellen Schüler- und Ausbildungsverkehre ein wesentliches Rückgrat des ÖPNV in Stadt und Landkreis dar. Den Erfordernissen der Schulen, Ausbildungsbetriebe sowie der Schülerinnen und Schüler und der Wirtschaftlichkeit der Schülerbeförderung ist Rechnung zu tragen
- Von Bedeutung sind gut abgestimmte öffentlicher Verkehre im Verdichtungsraum zwischen Stadt Osnabrück und dem Umland. Der zusammenhängende Verkehrsraum mit sehr starken Pendlerverflechtungen braucht weiterhin ein integriertes ÖPNV-Angebot, um eine durchgängige Mobilität sicherzustellen. Hierzu sind die konzessionsrechtlichen Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln
- Die besonderen Belange von Kindern, Frauen und Männern, die Kinder betreuen, sowie von Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sollen besonders berücksichtigt werden. Personen, die zwingend auf den ÖPNV angewiesen sind, brauchen in besonderem Maße flexible, sichere und zuverlässige Angebote. Die Gewährleistung einer barrierefreien Mobilität ermöglicht

betroffenen Menschen eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben

Die auf diese Ziele ausgerichteten Maßnahmen und Vorhaben aus diesem Nahverkehrsplan unterliegen in der konkreten Planung und Umsetzung grundsätzlich dem Vorbehalt der nachhaltigen Finanzierbarkeit.

4.3 Künftige Standards für den Stadtverkehr Osnabrück

4.3.1 Bedienungsstandards im Zukunftsnetz der Stadt Osnabrück

Zielsetzung

Um ein gesichertes Gesamtsystem im Hinblick auf die nachfrageorientierte Nutzung und finanzielle Leistbarkeit abzusichern, wird ein weiterentwickeltes Zukunftsnetz erstellt.

Das Fahrplanangebot im Busnetz 2020 ist aus wirtschaftlichen Gründen in den letzten Jahren an einigen Stellen reduziert worden. In diesem Kapitel werden die künftigen Bedienungsstandards für den Stadtverkehr Osnabrück festgelegt, die die Basis für das Zukunftsnetz darstellen.

Für die konkrete planerische Ausarbeitung sind neben den im Kapitel 3.6.3 beschriebenen Erkenntnissen aus der Quelle-Ziel-Befragung auch die Erkenntnisse aus der Bürgerbefragung zu berücksichtigen. Aus diesen Ergebnissen der Analysephase werden die folgenden Eckpfeiler abgeleitet und planerisch als Leitplanken berücksichtigt. Neben den planerischen Vorgaben erfolgt auch eine Auseinandersetzung mit wirtschaftlichen Vorgaben.

4.3.2 Planerische Vorgaben

Leitplanke 1 – Osnabrück Takt zuverlässig umsetzen

- Steigerung des Modal-Split auf 11 % im Jahr 2030, auf 12 % im Jahr 2040
- Möglichst Verstetigung des aktuellen Taktsystems 10-/20-Minuten-Takt
- Sicherstellung der betrieblichen Zuverlässigkeit und der Finanzierbarkeit
- Bei Bedarf Aufzeigen alternativer Varianten
 - Linienvarianten, z. B. in Form von Gabelung am Linienende
 - Nachfragegerechter Fahrplantakt insbesondere in der SVZ
 - Prüfung von alternativen Bedienungsformen

Leitplanke 2 – MetroBus-Netz als Rückgrat

- Grundsätzliche Beibehaltung der heutigen MetroBus-Achsen
- Weiterentwicklung der heutigen Linienverläufe sind zu prüfen
- Möglichst gradlinige Anbindung der Innenstadt

- Anbindung von neuen Stadt- und Gewerbegebieten als zusätzlicher Baustein zu entwickeln
- Prüfung perspektivischer Weiterentwicklung von MetroBus-Achsen in die Nachbarkommunen (siehe auch Leitplanke 4 „Regionale Verflechtung sicherstellen“)
- StadtBus-Netz als Ergänzung möglichst in der heutigen Bedienungsqualität sicherstellen
- Ergänzende Prüfung von Varianten zur Weiterentwicklung der Ringlinie

Leitplanke 3 – Klare Netzstruktur und Umsteigebeziehungen

- Der Neumarkt als wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen allen Linien des Stadt- und Regionalverkehrs hat weiterhin Bestand
- Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt ist weiterhin sicherzustellen
- Die direkte und umsteigefreie Anbindung des Hauptbahnhofs für städtische POI's (z. B. Kliniken, Campus Westerberg) sowie für den Regionalverkehr sollte möglichst beibehalten werden
- Berücksichtigung von qualitativen Aspekten für das Umsteigen am Neumarkt (z. B. möglichst kurze Wege zwischen den Haltestellenstandorten, gute Aufenthaltsqualität im Haltestellenbereich, ...)
- Beibehaltung und bei Bedarf Optimierung von weiteren, innenstadtnahen Verknüpfungspunkten (z. B. Kamp-Promenade, Berliner Platz, Heger Tor, ...)
- Schaffung eines ergänzenden Verknüpfungspunktes im Bereich der Johanniskirche
- Die politisch beschlossene „Variante 3B“ ist bei der Befahrung der Innenstadt zu unterstellen
- Befahrung des Bereiches am Landgericht im reduzierten Einrichtungsverkehr für ausgewählte Linien (insbesondere zur direkten Anbindung des Hauptbahnhofs)
- Befahrung der Johannisfreiheit für die gegenläufige Fahrtrichtung

Leitplanke 4 – Regionale Verflechtung sicherstellen

- Beibehaltung der integrierten Verkehre zwischen der Stadt und dem Umland
- Prüfung sinnvoller Weiterentwicklungen von Integrationsachsen zur Verbesserung der Angebotsqualität für Stadt und Region und zur Vermeidung bzw. Reduzierung von teils unwirtschaftlichen Parallelverkehren
- Ausbau von Schnellbus-Achsen zwischen Region und Stadt
- Anbindung der Regionalverkehre an die Innenstadt und den Hauptbahnhof
- Abstimmung der An- und Abfahrtszeiten der Regionalbusse mit den jeweiligen Abfahrten und Ankünften des Bahnverkehrs am Hauptbahnhof

Leitplanke 5 – Störungen verringern, Busse beschleunigen

- Weitere Umsetzung von Maßnahmen zur Busbeschleunigung zur Verbesserung der Qualität und zur Reduzierung von Betriebskosten
- Vermeidung der Befahrung von störanfälligen Bereichen (z. B. Wallring)

Leitplanke 6 – Alternative Angebotsformen im Blick

- Prüfung von alternativen Angebotsformen zur Schließung von Angebotslücken (z. B. Taxibusse, On-Demand-Verkehre, ...)

Leitplanke 7 – Gut informiert

- Die Verlässlichkeit von Echtzeitinformationen ist auszubauen und künftig besser für den Kunden sicherzustellen
- Etablierung eines Fahrgastinformationsmanagers bei der SWO Mobil zur Verbesserung der Verlässlichkeit der Echtzeitinformationen
- Austausch bzw. Ergänzung von dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) an den Haltestellen ist in Abhängigkeit der Finanzierung vorzunehmen

4.3.3 Wirtschaftliche Vorgaben

Leitplanke 8 – Effizientes Zukunftsnetz dauerhaft finanziell absichern

- Die Planungen des Zukunftsnetzes orientieren sich grundsätzlich am heutigen Leistungsangebot und an den Wirtschaftsplanaten des Jahres 2024
- Auch bei einem gleichbleibendem Leistungsangebot werden jedoch sowohl Kosten als auch Zuschussbedarf in den nächsten Jahren steigen, da die Kostensteigerungen auch künftig nicht durch höhere Tarifeinnahmen vollständig ausgeglichen werden können
- Die erwartbaren Kostensteigerungen sollen daher möglichst durch Effektivitäts- und Effizienzsteigerungen reduziert werden

STADT OS	KONZEPTION EINES NEUEN BUSNETZES (ZUKUNFTSNETZ) FÜR DIE STADT OSNABRÜCK
Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag: • Entwicklung eines ÖPNV-Zukunftsnetzes unter Berücksichtigung der unter 4.2.2 und 4.2.3 genannten Leitplanken
Ziel/Hintergrund	• Unter Beachtung der öffentlichen Mobilitätsbedürfnisse und der nachfrageorientierten Nutzung soll ein finanziell tragfähiges ÖPNV-Netz gebildet werden
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Enge politische Abstimmung und entsprechende Beteiligung der Öffentlichkeit
Beteiligte	• Stadt Osnabrück • Stadtratsfraktionen • PlaNOS • SWO Mobil und VOS-Partnerunternehmen • Landkreis Osnabrück
Zeit	• Umsetzung ist für das Jahr 2027 anzustreben
Kosten	• Keine Erhöhung des heutigen städtischen Zuschussbedarfes an die SWO Mobil GmbH

4.3.4 ÖPNV-Busbeschleunigung

Zielsetzung

Durch die Busbeschleunigung sollen eine Verbesserung der Betriebsqualität und eine Verkürzung von Fahrzeiten erreicht werden. Hierdurch wird das ÖPNV-System für den Kunden verlässlicher. Zudem kann die wirtschaftliche Situation im Verkehrsbetrieb verbessert werden.

Wesentlicher Erfolgsfaktor für ein hochwertiges ÖPNV-System ist dessen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Nur so kann beispielsweise in der Stadt Osnabrück die als strategisches Stadtziel geforderte Steigerung des Modal-Split-Anteils von aktuell 8 % auf 12 % gelingen. Messbare Pünktlichkeitsquoten im MetroBus-Netz der Stadt Osnabrück von teilweise unter 70 % (Vorgabe laut ÖDA max. 3 Min. Verspätung bzw. 1 Min. Verfrühung) sowie große Schwankungsbreiten bei der mittleren Fahrplanabweichung zeigen deutlichen Handlungsbedarf auf. Auf allen Linien in Stadt und Landkreis sind daher in Abhängigkeit von Fahrplanstruktur und Pünktlichkeit zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit Maßnahmen der Busbeschleunigung zu prüfen. Nachfragestarke bzw. bedeutsame Linien sind im Verkehrsraum bzw. an Lichtsignalanlagen unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Gesamtverkehrs zu priorisieren.

Den einmalig erforderlichen Investitionen stehen letztendlich eine dauerhafte Senkung oder Stabilisierung von jährlichen Betriebskosten gegenüber. Erfahrungen aus Städten, die bereits erfolgreich Maßnahmen umgesetzt haben, zeigen ein Einsparpotential von 10 bis 15 % Fahrzeiteinsparung. Im Stadtverkehr bedeutet dies nicht selten, dass je Linie ein ganzes Fahrzeug samt Fahrpersonal eingespart werden kann. Die nachfolgende Abbildung zeigt den grundsätzlichen Wirkungsverlauf:



Abbildung 17: Wirkungsverlauf Busbeschleunigung (Quelle: eigene Darstellung)



Abbildung 18: Beitrag der Busbeschleunigung für Betrieb und Fahrgäste (Quelle: eigene Darstellung)

Passgenaue Maßnahmen

Busbeschleunigung lässt sich über ein umfangreiches und differenziertes Spektrum an Instrumenten umsetzen, die in anderen Städten bzw. Regionen bereits erfolgreich zum Einsatz kommen. Im Fokus steht dabei die Reduktion von Verlustzeiten auf der freien Strecke, an Knotenpunkten sowie an Haltestellen. Mögliche Maßnahmen hierzu sind unter anderem:

- Etablierung von Fahrbahnrandhaltestellen statt Busbuchten
- Verkürzung der Fahrgastwechselzeiten (mehrere Einstiegstüren, Verzicht auf Barverkauf zugunsten von digitalen Tickets)
- Neuordnung der Verkehrszirkulation sowie des Liefer- und Parkgeschehens im Straßenraum
- Erhalt von Vorfahrtregelungen in Tempo-30-Zonen
- Verträgliche Führung von Rad- und Busverkehr
- Kompakte Gestaltung von Knotenanlagen
- ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen
- Busschleusen
- Bussonderfahrstreifen (ggf. auch temporär)

Die Einsatzmöglichkeiten sind individuell auf die jeweiligen Gegebenheiten vor Ort abzustimmen und entfalten am besten in Kombination ihre Wirksamkeit.

Herausforderung knapper Verkehrsraum

Im bebauten Raum treffen die Bedürfnisse des ÖPNV nach Beschleunigung mit den berechtigten Anforderungen anderer Disziplinen (u. a. Radverkehrsförderung, Parkdruck, Begrünung/Ortsklima, Verkehrssicherheit, Lärmschutz) in einem begrenzten Straßenraum zusammen. Um solche Vorhaben in einer bebauten Umgebung umzusetzen, sind daher regelmäßig Kompromisse von allen Seiten erforderlich. Die Verkehrsarten des Umweltverbundes sollten hierbei als Partner betrachtet und gemeinsame Lösungen im Interesse jeder dieser Verkehrsarten

gefunden werden. Hierzu ist eine frühzeitige Einbeziehung der Beteiligten und Abwägung der jeweiligen Interessen wichtig.

Konzept der Umweltverbund-Achsen

In der Stadt Osnabrück bietet das Straßennetz in vielen Fällen entlang von Hauptkorridoren die Möglichkeit, eine Aufgabenteilung über parallel verlaufende Straßen umzusetzen. Gut ausgebaute Hauptverkehrsstraßen mit mehreren Fahrstreifen können den motorisierten Individual-Verkehr (MIV) bewältigen. Die jeweiligen Parallelstraßen können als Umweltverbund-Achsen vorwiegend die ÖPNV-Hauptlinien, den Anliegerverkehr sowie den Rad- und Fußgängerverkehr abwickeln.

In diesem Ansatz ist zu prüfen, wie MIV-Verkehrsmengen reduziert bzw. durch intelligente Verkehrsführungen möglichst auf die parallele Hauptverkehrsstraße verlagert werden können. Wo platztechnisch möglich, sollten ÖPNV und Radverkehr getrennt geführt werden, um beiden Verkehrsarten spürbare Vorteile einzuräumen. Wenn dies nicht möglich ist, kann eine Führung beider Verkehrsarten im Mischverkehr sinnvoll sein. Hierbei ist darauf zu achten, dass Überholvorgänge Bus-Rad möglich bleiben und der ÖPNV nicht durch Fahrbahnverengungen ausgebremst wird. Die Einrichtung von Fahrradstraßen auf ÖPNV-Linien kann hingegen nur im Ausnahmefall bei sehr geringer ÖPNV-Frequenz eine Lösung sein.

Bussonderfahrstreifen und Busschleusen

In staugefährdeten Straßenabschnitten stellen Bussonderfahrstreifen (Busspuren) die effektivste Möglichkeit zur Beschleunigung des Busverkehrs dar. Sie dienen der Verhinderung zeitlicher Verzögerungen durch Staubildung, da sie den Bussen ein Vorbeifahren am Stau des Individualverkehrs ermöglichen. Durch die StVO-Novelle in 2024 wurden die Voraussetzungen zur Anlage solcher Busspuren prinzipiell erleichtert.

Die in der Vergangenheit angelegten Busspuren sind in der Regel 3,5 m bis 4,5 m breit und wurden im Sinne der Radverkehrsförderung auch für Radfahrer freigegeben (umgangssprachlich „Umweltspur“). Diese Praxis ist bei hohen Verkehrsmengen von Bus bzw. Rad kritisch zu hinterfragen, weil mittlerweile ein Überholabstand von 1,5 m zum Radverkehr vorgeschrieben ist und ein Fahrzeug die Busspur nicht verlassen darf. Hier sollten verkehrsrechtliche Lösungen für Überholmöglichkeiten oder entsprechend breite bzw. getrennte Spuren der Verkehrsarten geprüft werden.

Busschleusen stellen eine Kombination aus (kurzen) Busspuren und einer Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen (LSA) dar. Mit ihrer Hilfe kann ein exklusives Abbiegen bzw. Einfädeln in einen allgemeinen Fahrstreifen gesichert werden und der Bus als Pulkführer im Straßenverkehr vorwegfahren. Zur reibungslosen Einfahrt werden dazu mithilfe von Sondersignalen kurze Grünzeit-Fenster geschaltet (vgl. Abbildung 19). Bei der Planung von Busspuren und Busschleusen muss sichergestellt sein, dass in der Praxis eine hohe Leistungsfähigkeit für diese Anlagen erzielt wird und die Knoten insgesamt gut funktionieren (vgl. unten Qualitätsstufen). Die Anzahl

getrennter Phasen bzw. „Feindlichkeiten“ sollte soweit wie möglich minimiert werden (z. B. Kombination von Busspur und Rechtsabbiegestreifen).

Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen

Separate Busspuren sind geeignet in Bereichen mit hoher Staugefahr oder wo diese anderweitig umfahren werden sollen. Sie erfordern jedoch Eingriffe in den Straßenraum. Einen leichter zu erzielenden, aber ebenso großen Effekt auf stabile bzw. kürzere Fahrzeiten hat die Bevorrechtigung an LSA. Ein Bus kann Knotenpunkte effizient nutzen, da mit ihm im Vergleich zum übrigen Verkehr viel mehr Personen pro Zeiteinheit die Kreuzung passieren können. Die Bevorrechtigung an LSA ist daher ein entscheidender Faktor, um mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und die Effizienz zu verbessern. Entlang von Hauptverkehrsstraßen, bei denen der Bus mit dem MIV in eine gemeinsame Hauptrichtung ohne prioritär zu berücksichtigende Querverkehre verkehrt, sollte eine „grüne Welle“ vom Prinzip her verkehrlich unproblematisch sein. An weiteren Knotenpunkten könnte die Bevorrechtigung jeweils mit kurzen Unterbrechungen sichergestellt werden.



Abbildung 19: Beispiel zur Busbeschleunigung an der Kreuzung Bramscher Straße/Hansastraße in Osnabrück

Busbeschleunigung bedeutet nicht, dass ein Bus ohne jegliche Verzögerungen mit maximaler Geschwindigkeit unterwegs ist, sondern dass unvermeidbare Wartezeiten so gering wie möglich gehalten werden. Maßgaben hierzu finden sich in der Richtlinie „E-Klima 2022“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., deren Anwendung der Osnabrücker Stadtrat 2024 beschlossen hat. Diese fasst den allgemein anerkannten Erkenntnisstand in der Verkehrsplanung zusammen. Danach soll die Verkehrsqualität für die Verkehrsarten des Umweltverbunds gesteigert werden, konkret soll der ÖPNV im Bereich der Stufen A oder B liegen. Dies bedeutet:

Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit an LSA	Beförderungsgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen
A	bis 5 Sek.	mind. 24 km/h
B	bis 15 Sek.	mind. 22 km/h
C	bis 25 Sek.	mind. 19 km/h
D	bis 40 Sek.	mind. 15 km/h
E	bis 60 Sek.	mind. 10 km/h
F	Über 60 Sek.	kleiner 10 km/h

Tabelle 5: Qualitätsstufen im ÖPNV (Quelle: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS, April 2010)

Die überwiegend auf Hauptstraßen verkehrenden Metrobus-Linien erreichen derzeit im städtischen Bereich lediglich durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten von 17 bis 18 km/h. Dies unterstreicht die Dringlichkeit für Maßnahmen zur Busbeschleunigung in der Stadt Osnabrück.

Damit die Busbeschleunigung in technischer Hinsicht funktionieren kann, müssen sowohl der Fuhrpark des ÖPNV als auch die LSA entsprechend ausgerüstet sein. Alle im Stadt- und Regionalverkehr der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück eingesetzten Busse müssen über einen betriebsbereiten Bordrechner mit Anschluss an das rechnergestützte Betriebsleitsystem (Intermodal Transport Control System, ITCS) verfügen, in dem u. a. die jeweils aktuellen Meldepunkte hinterlegt sind. So kann über das ITCS ein Datenaustausch mit den LSA stattfinden und bei Annäherung eines ÖPNV-Fahrzeugs eine Bevorrechtigung ermöglicht werden.

STADT OS	UMSETZUNG VON MASSNAHMEN ZUR BUSBESCHLEUNIGUNG IN DER STADT OSNABRÜCK
Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag: • Umsetzung von Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs in der Stadt Osnabrück • Ganzheitliche achsenweise Betrachtung
Ziel/Hintergrund	• Beschleunigung wichtiger Achsen kompletter Linienverläufe • Verbesserung der Pünktlichkeit • Erschließung von Fahrgastpotentialen • Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Busverkehrs
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Etablierung eines gemeinsamen Mindsets und einer tragfähigen Arbeitsstruktur aller Akteure • Enge Einbeziehung der Stadtpolitik (Transparenz und Entscheidungsfindung)
Beteiligte	• Stadt Osnabrück • PlaNOS • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
Kosten	• Abhängig von der jeweiligen Maßnahme und Standort (Stadt Osnabrück) • Ggf. Verzahnung mit geplanten Ausbau- und Investitionsvorhaben des Straßenbaulasträgers • Fördermittelbedarf

4.3.5 Erweiterung von P+R in Osnabrück

Zielsetzung

Der Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV am Stadtrand wird weiter gefördert.

Es besteht seit Jahren ein umfangreiches P+R- sowie B+R-Angebot an Bahnhöfen im Landkreis Osnabrück, das zudem je nach Bedarf erweitert wurde und wird. Zusätzlich zu diesem regionalen Angebot im Landkreis Osnabrück fördert ein ergänzendes P+R-System an der Stadtgrenze den Umstieg vom PKW auf den ÖPNV und entlastet somit die Innenstadtbereiche vom motorisierten Individualverkehr. Hier ist darauf zu achten, dass die P+R-Anlagen möglichst direkt an den wichtigen Einfallstraßen verortet werden. Ebenso wichtig für die Akzeptanz ist ein attraktives Fahrplanangebot. So sollten die Fahrtmöglichkeiten zwischen P+R-Standort und Innenstadt im Idealfall im 10-Minuten-Takt erfolgen.

STADT OS	ERWEITERUNG VON P+R IN DER STADT OSNABRÜCK
Konkretisierung der Maßnahme	• Ermittlung weiterer für P+R-Anlagen geeignete Flächen an den Einfallstraßen in Osnabrück • Darstellung der Möglichkeiten, Flächen in unmittelbarer Nähe zu den Anschlussstellen der Autobahn und der Bundesstraßen 51 und 68 für P+R zu nutzen • Konkrete weitere Planungen für die Standorte ○ Sutthausen Straße/A30 ○ Rheiner Landstraße/Gewerbegebiet Hellern ○ Bramscher Straße/Fürstenauer Weg • Sowie ggf. alternative Standorte
Ziel/Hintergrund	• Attraktivierung des Umstiegs von PKW auf öffentliche Verkehrsmittel • Ergänzung der vorhandenen P+R-Anlagen an Bahnhöfen im Landkreis Osnabrück
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Flächenverfügbarkeit • Standorte müssen mit dem PKW erreichbar und sichtbar sein • Standorte müssen mindestens im 10-Minuten-Takt unmittelbar oder in fußläufiger Nähe tangiert werden und einen direkten Linienweg in die Innenstadt bieten • Nähe zu Autobahnanschlussstellen
Beteiligte	• Stadt Osnabrück • PlaNOS • SWO Mobil
Zeit	• Konzept innerhalb der Laufzeit des NVP • Umsetzung sukzessive, beginnend innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• Abhängig vom jeweiligen Standort (Stadt Osnabrück) • Fördermittelbedarf

4.3.6 Umstieg auf elektrischen ÖPNV

Zielsetzung

Die Umstellung auf einen elektrischen ÖPNV zur Reduzierung von (lokalen) Abgasemissionen wird konsequent weiterverfolgt.

Nach der Beschaffung von elektrischen Gelenkbussen für das MetroBus-Netz ist der eingeschlagene Weg zur Elektrifizierung des Osnabrücker ÖPNV weiter zu verfolgen. Hierzu ist neben der weiteren Anschaffung von Elektrobussen bei der SWO Mobil GmbH auch ein Konzept für eine Umstellung von Diesel- auf Elektrobussen bei den Anmietunternehmen zu erstellen.

STADT OS	UMSTIEG AUF ELEKTRISCHEN ÖPNV
Konkretisierung der Maßnahme	• Fortsetzung der Beschaffung von Elektrobussen • Konzept für die Umstellung auf elektrischen Fahrzeugbetrieb bei Anmietunternehmen
Ziel/Hintergrund	• Abkehr von fossilen Brennstoffen • Verringerung der Abgas- und Lärmemissionen • Erhöhung des Reisekomforts durch lärmarme Busse
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Infrastrukturförderung (Betriebshof) • Busförderung
Beteiligte	• Stadt Osnabrück • PlaNOS • SWO Mobil (und Anmietunternehmen)
Zeit	• Innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• 2-stelliger Millionenbetrag (SWO Mobil GmbH) • Fördermittelbedarf

4.4 Künftiges ÖPNV-Angebot im Landkreis Osnabrück

4.4.1 Methodik zur Herleitung des Angebotes

Zielsetzung

Für den Landkreis Osnabrück wird eine kriterienbasierte Netzhierarchie und ein darauf aufbauendes neues Liniennetz entwickelt.

Der Landkreis Osnabrück ist als Aufgabenträger für die Realisierung der Schülerverkehre und einen darüberhinausgehenden bedarfsorientierten ÖPNV im Kreisgebiet zuständig.

Die ökonomischen Möglichkeiten der kommunalen Haushalte müssen mit den Bedarfen in Einklang gebracht werden. Die Aufgabe des Landkreises ist es, die eingesetzten Mittel so sinnvoll wie möglich für den ÖPNV in allen Teilregionen des Landkreises einzusetzen und dabei nachvollziehbare Kriterien für den Mitteleinsatz aufzustellen.

Das heutige ÖPNV-Angebot im Landkreis ist historisch gewachsen. Dementsprechend sind die heute im Verkehrsangebot aufgestellten Linien nicht nach einheitlichen Kriterien entstanden, sondern haben sich aus den zum jeweiligen Zeitpunkt der Entstehung politisch beschlossenen Schwerpunktsetzungen ergeben. Wie jedes Produktangebot ist die Effizienz der angebotenen Verkehre in regelmäßigen Abständen zu hinterfragen. Dabei ist zu bewerten, ob die zur Erfüllung der Verkehrsleistungen vorgesehenen Angebote und Maßnahmen auch heute noch ihren Zweck erfüllen.

Mit dem 5. Nahverkehrsplan möchte der Landkreis einen methodischen Ansatz zur Aufstellung einer einheitlichen und kriterienbasierten Netzplanung einführen. Auf Basis dieses Ansatzes soll in den kommenden Jahren die Festlegung der vom Aufgabenträger finanzierten Verkehrsleistungen („Landkreis-Netz“) erfolgen. Dabei sollen sowohl die Kriterien als auch die Bewertungen für die Kreispolitik und die Kommunen einsehbar sein.

Das Landkreis-Netz stellt zukünftig das Netz der vom Landkreis als Aufgabenträger finanzierten Verkehrsangebote im Landkreis Osnabrück dar. Das Landkreis-Netz umfasst den Schülerverkehr und die durch den Aufgabenträger nach einheitlichen Kriterien ermittelten Bedienangebote zur Deckung der Daseinsvorsorge.

Ziel ist es, mit den vorhandenen Mitteln das bestmögliche Angebot für die Bürgerinnen und Bürger zu erstellen und so die Nutzung des ÖPNV zu steigern. Daneben soll bei der Kreispolitik und den Kommunen Transparenz darüber entstehen, welche Angebote bestehen und auf welcher Grundlage diese durch den Aufgabenträger finanziert werden. Zur Herleitung des Landkreis-Netzes sollen die im Folgenden beschriebenen Schritte bearbeitet werden.

Schritt 1: Erkenntnisse verarbeiten und Netzsystematik festlegen

In den letzten Jahren hat der Landkreis aus den Erwartungs- und Bedarfsanalysen und dem Umsetzungsprojekt MOIN+ zahlreiche Erkenntnisse über die Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger an ein attraktives Verkehrsangebot gewonnen. Wichtige Anforderungen an den zukünftigen ÖPNV, die sich aus diesen erarbeiteten Daten und Erfahrungen ergeben, sind:

- Direkte Verbindungen zwischen wichtigen Zentren und Bahnhöfen
- Schnelle Verbindungen
- Zuverlässige Verbindungen
- Flexible Angebote

Daraus ergibt sich, dass das Landkreis-Netz für die Bevölkerung eine Differenzierung der Bedienungsformen bieten muss, die sich den folgenden Netzebenen zuordnen lassen:

- Ein Primärnetz bilden schnelle und leistungsstarke Verbindungen zwischen den Zentren und für die Anbindung an das Oberzentrum Osnabrück. Auch Bahnverkehre sind Bestandteil des Primärnetzes
- Das Sekundärnetz besteht aus Verbindungen regionaler Ziele untereinander und stellt Querverbindungen dar, damit nicht immer über das Oberzentrum gefahren werden muss
- Das Tertiärnetz besteht aus Ortsbussen und ergänzenden On-Demand-Verkehren, die die Fläche und Schwachlastzeiten bedienen

- Das Schülerverkehrsnetz stellt eine Besonderheit dar. Wesentliche Teile der Schülerbeförderung werden durch spezifische Linien getragen, die zu den relevanten Tageszeiten und nur außerhalb der Ferien fahren. Daneben werden Schülerbeförderungsbedarfe aber auch durch Linien des Primär- und Sekundärnetzes gedeckt.

Schritt 2: Erarbeitung von Hauptkorridoren für die Verkehrsleistung

Unabhängig vom bestehenden Liniennetz werden auf Basis von objektiven Kriterien mögliche Verkehrskorridore herausgearbeitet. Diese Korridore entsprechen noch nicht einer Buslinie. Das heißt, es werden in diesen Korridoren noch keine Bushaltestellen, der Takt oder konkrete Betriebszeiten geplant. Ziel ist es vielmehr, Verbindungsrelationen zu identifizieren, die eine hohe verkehrliche Bedeutung haben. Die Korridore sollten daher von einer hohen Mobilitätsnachfrage geprägt sein.

Für die Identifizierung der Korridore werden folgende Daten als Kriterien herangezogen:

- Haupt-Pendlerströme
 - Diese Daten veranschaulichen auf leicht nachvollziehbare Weise die erwerbsbedingten potenziellen Bewegungen von Pendelnden zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort und zeigen somit ein mögliches Potenzial auch für eine Nutzung des ÖPNV auf
- Überörtliche Schülerströme
- Bevölkerungszahl entlang möglicher Korridore
- Anbindung wichtiger Zielorte/Aufkommensschwerpunkte
 - Haupt-Verknüpfungspunkte
 - Bahnhöfe
 - Bedeutende Busknoten
 - Krankenhäuser
 - Große Arbeitgeber bzw. besondere Gewerbegebiete
 - Freizeitziele/kulturelle Ziele, soweit nicht in den Zentren gelegen

Die relevanten Kriterien können im weiteren Verfahren auch erweitert bzw. angepasst werden.

Zudem sind Schienen-Parallelverkehre in dem jeweiligen Korridor zu vermeiden. Zur Definition von Schienen-Parallelverkehren siehe Schritt 4: Festlegung der Angebotsprodukte.

Für die Schülerbeförderung ist diese Methodik nicht anzuwenden, da sich ihr Angebot nach der notwendigen Verkehrsleistung richtet und vom Landkreis als Träger der Schülerbeförderung vollständig finanziert werden muss.

Inhalt dieses 5. NVP ist keine Vorab-Fixierung auf neue oder veränderte Linien, sondern die Beschreibung und Erarbeitung einer Methodik, mit der in den Folgejahren die langfristige Ausrichtung des ÖPNV im Landkreis Osnabrück entwickelt werden kann.

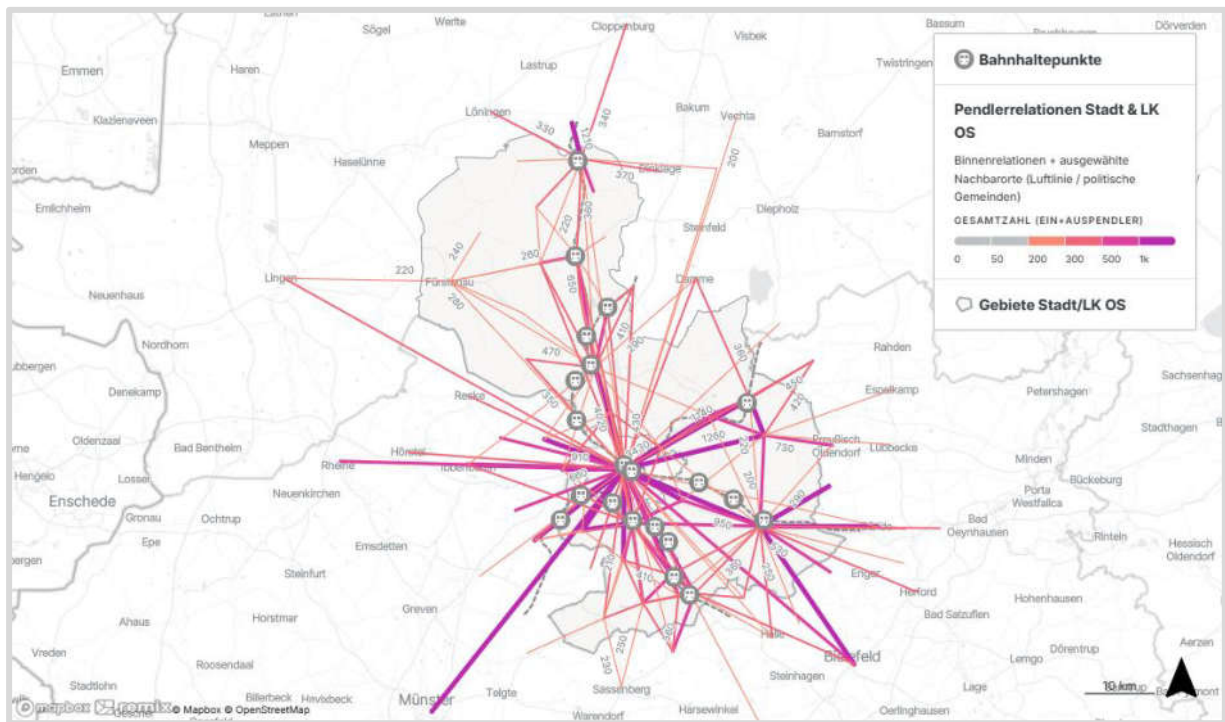


Abbildung 20: Pendlerrelationen im Landkreis Osnabrück (ab 200 pro Tag)

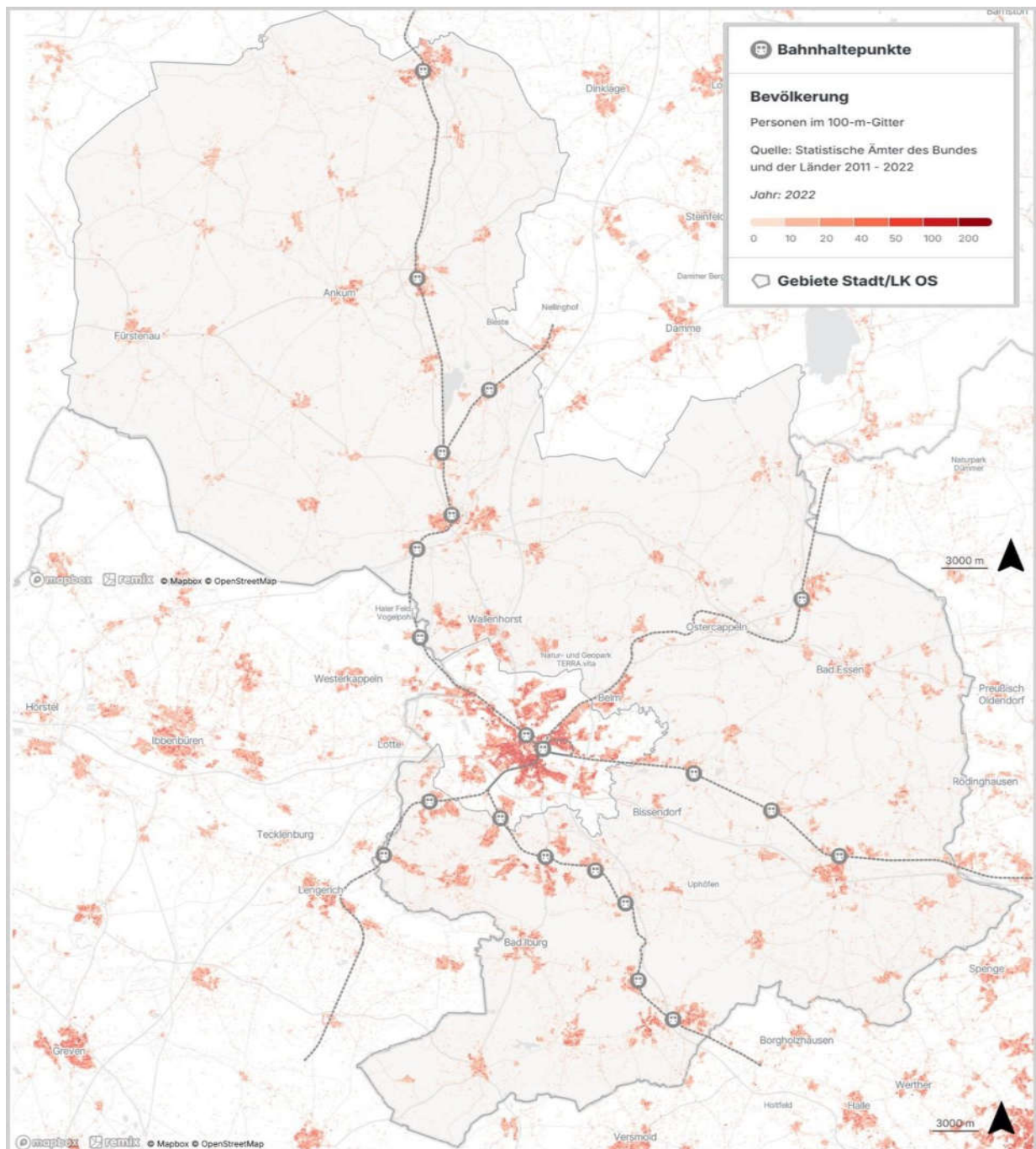


Abbildung 21: Einwohnerdichte im Landkreis Osnabrück

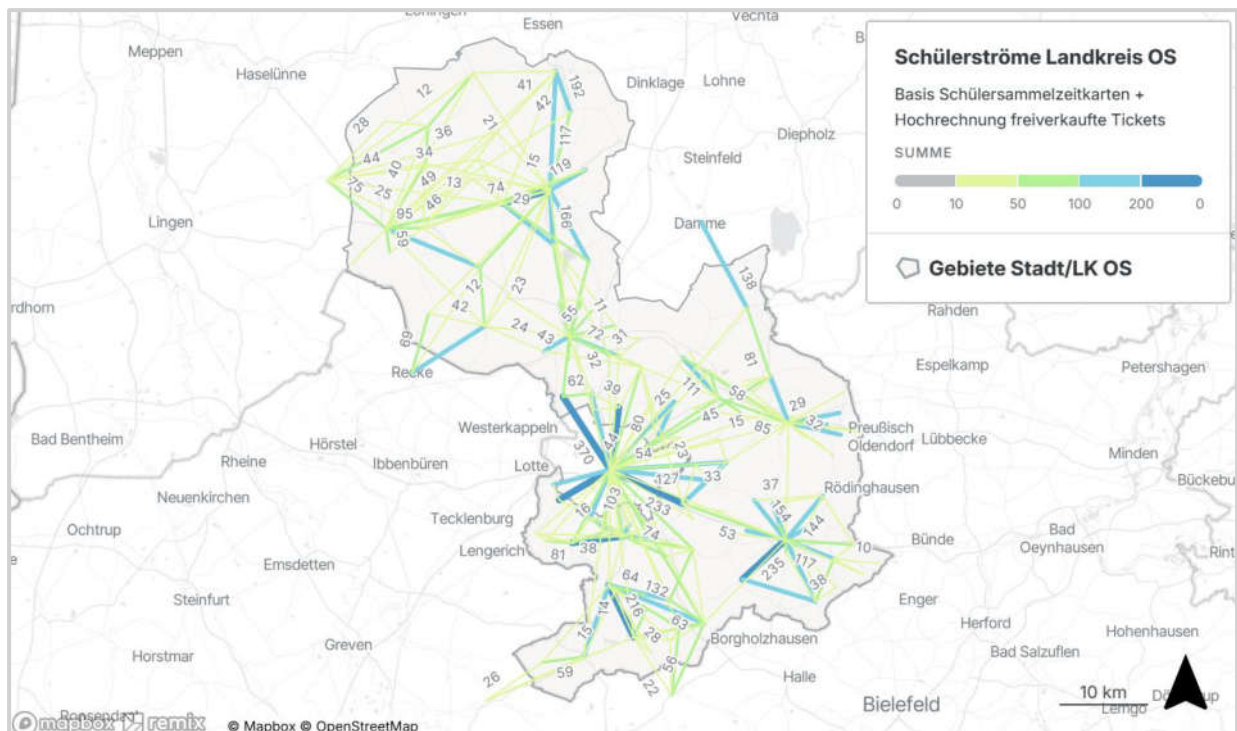


Abbildung 22: Schülerverkehrsrelationen im Landkreis Osnabrück (ab 10 Schüler pro Tag)

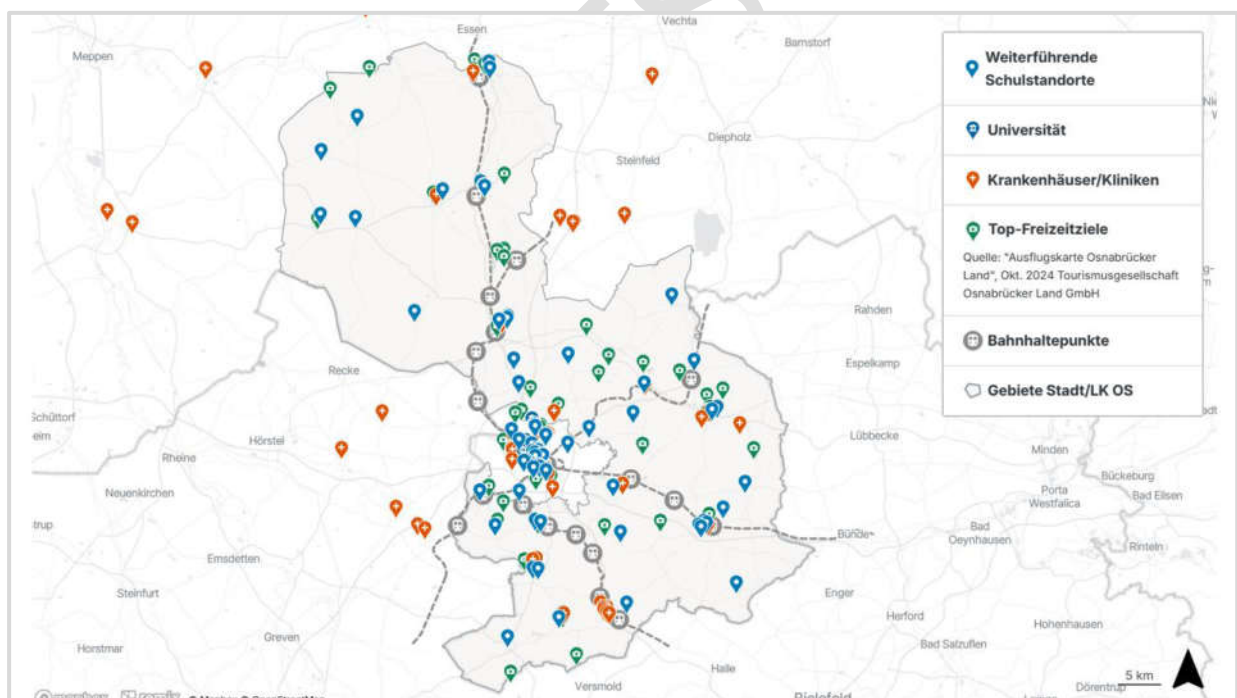


Abbildung 23: Wichtige Ziele im Landkreis Osnabrück

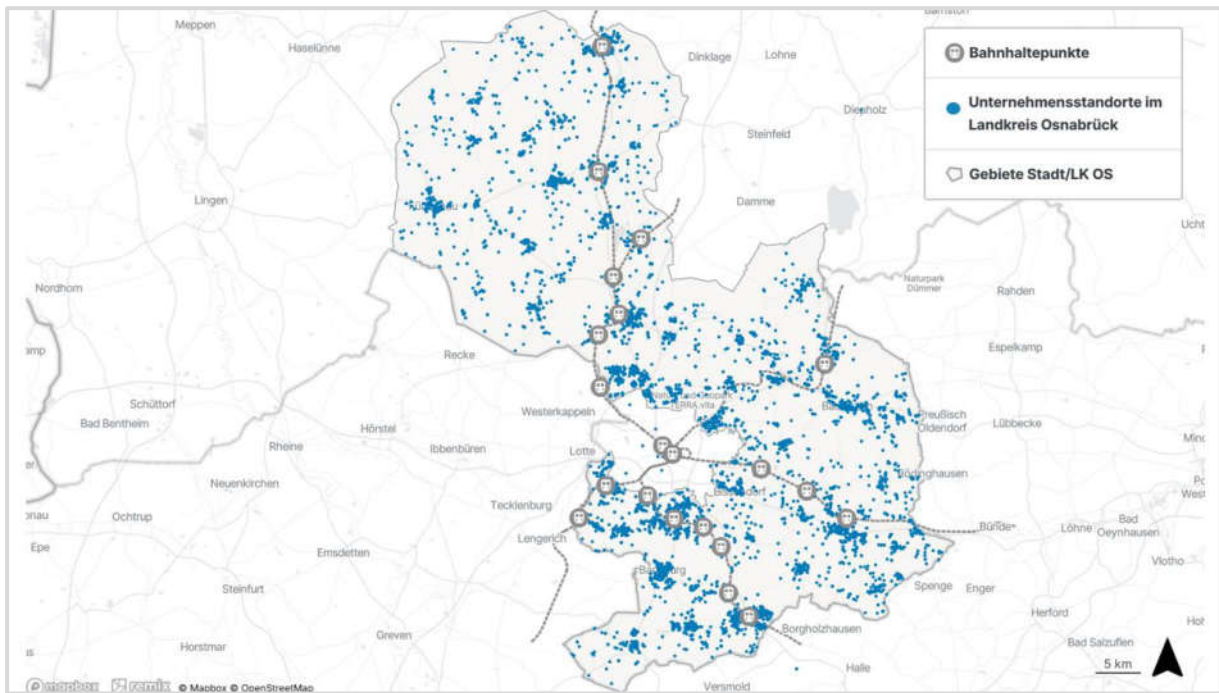


Abbildung 24: Unternehmensstandorte im Landkreis Osnabrück

Identifizierte ÖPNV-bedeutsame Korridore

Als Ergebnis der Analyse auf Basis der zuvor genannten Kriterien können ÖPNV-bedeutsame Korridore identifiziert werden, die in der folgenden Tabelle einzeln benannt werden. Hierbei sind auch die Einwohner- und Pendlerzahlen in einem drei Kilometer breiten Radius um den jeweiligen Korridor ermittelt und in der Tabelle dargestellt worden. Durch ein Heranziehen dieser Werte kann eine grobe Betrachtung des jeweiligen Einwohner- und Pendlerpotenzials vorgenommen werden. Ergänzend dargestellt sind wichtige Ziele – wie z. B. Krankenhäuser oder weiterführende Schulstandorte – in den ÖPNV-Korridoren. Insbesondere die überörtlichen Schülerverkehre sind ein wichtiger Bestandteil des heutigen ÖPNV und spielen neben der Anbindung der weiterführenden Schulstandorte auch in häufig ähnlichen Relationen eine größer werdende Bedeutung beim Freizeitverkehr. Entsprechend müssen diese Verkehre auch Berücksichtigung bei der Herleitung potenzieller ÖPNV-Korridore finden. Diese Verbindungen zeigen sich häufig weitgehend deckungsgleich mit starken Pendlerverbindungen.

Bei der Herleitung der ÖPNV-Korridore werden auch erste qualitative Einschätzungen bezüglich der zu unterstellenden Produktqualität vorgenommen. Langlaufende ÖPNV-Korridore sowie Bereiche mit oberzentrumsverbindender Funktion werden hierbei in der Regel dem Qualitätsmerkmal „leistungsstark“ zugordnet. Die übrigen ÖPNV-Korridore werden mit Verweis auf eine eher regionale Verbindungsfunktion – teils jedoch mit Bedeutung für die Daseinsvorsorge – dem Merkmal „regional“ zugeordnet.

In einem letzten Schritt wird ein Abgleich mit den gegebenenfalls heute vorhandenen Bus- und Bahnlinien vorgenommen. Das Ergebnis zeigt, dass bei einem Großteil der

identifizierten potenziellen ÖPNV-Korridore schon heute ein gutes Fahrplanangebot vorhanden ist. In Einzelfällen wurden bei diesem Abgleich auch mögliche Überangebote in Form von Parallelangeboten identifiziert.

Korridor	Einwohner (Radius 3 km)	Pendler (Radius 3 km)	Wichtige Zielorte	Merkmal leistungsstark	Merkmal regional	Vorhandenes Angebot (ggf. nur Teilabschnitte)
01. OS-Bramsche- Bersenbrück- Quakenbrück-(Essen)	200.800	15.800	Krankenhäuser, Schulstandorte, Hochschulen	X		Bahn RE18
02. (Lingen)- Fürstenau-Ankum- Bersenbrück	73.000	1.500	Krankenhaus, Schulstandorte, Bhf. Bersenbrück und Lingen		X	Bus 650
03. Fürstenau- Neuenkirchen- Bramsche	32.000	850	Krankenhaus, Schulstandorte, Bhf. Bramsche		X	Bus 620, X610
04. Fürstenau-Berge- Quakenbrück- (Dinklage-Lohne)	66.200	1.350	Krankenhaus, Schulstandorte, Bhf. Quakenbrück und Lohne		X	Bus 640, Moobil+
05. OS-Bramsche- Rieste	168.000	10.750	Krankenhäuser, Schulstandorte, Hochschulen	X		Bahn RB58
06. OS-Wallenhorst- Bramsche-(Damme)	179.400	11.400	Krankenhäuser, Schulstandorte, Hochschulen	X	X	Bus 533, 581/582, X584, X585, 580
07. Wallenhorst- (Lotte)	43.000	450	Bhf. Halen		X	BürgerBus 515
08. OS-Bohmte- (Stemwede/Lemförde)	152.600	8.100	Krankenhäuser, Schulstandorte, Hochschulen	X		Bahn RE9
09. OS-Belm- Ostercappeln- Bad Essen (Bestandteil Weiterentwicklung MOIN+)	146.500	8.600	Krankenhäuser, Schulstandorte, Hochschulen	X		Bus S20, X276, M4
10. Bohmte- Bad Essen - Melle	43.500	1.900	Krankenhaus, Schulstandorte, Bhf. Melle		X	Bus 215 / 216, 305 / 306
11. (Damme)-Bohmte- Bad Essen- (Preußisch Oldendorf)	46.900	2.300	Krankenhaus, Schulstandorte, Bhf. Bohmte		X	Bus 212, X276

12. Bohmte-Ostercappeln-Bramsche (Bestandteil Weiterentwicklung MOIN)	42.500	1.100	Krankenhaus, Schulstandorte, Bhf. Bohmte und Bramsche, Varusschlacht		X	Bus 260
13. OS-Bissendorf-Melle-(Bünde / Bielefeld)	305.200	10.500	Krankenhäuser, Schulstandorte, Hochschulen	X		Bahn RE60/62, RB61 Bus 392, 393, 381, 382
14. OS-GMH-Hilter-Dissen-Bad Rothenfelde-(Halle-Bielefeld)	288.800	13.800	Krankenhäuser, Schulstandorte, Hochschulen, Kurstandort	X		Bahn RB75 Bus X460, 467, 468, 475
15. OS-GMH-Bad Iburg-Bad Laer-Glandorf (Bestandteil Weiterentwicklung MOIN+)	153.200	12.100	Krankenhäuser, Schulstandorte, Hochschulen, Kurstandort	X		Bus S40, 465, 466
16. OS-Holzhausen-Hagen	131.200	2.200	Krankenhäuser, Schulstandorte, Hochschulen	X		Bus M3
17. OS-Hasbergen	119.300	2.900	Krankenhäuser, Schulstandorte, Hochschulen	X		Bahn RE2, RB66 Bus X491-493
18. Hagen-GMH-Bissendorf-Melle	70.300	6.300	Krankenhäuser, Schulstandorte, Bhf. Melle		X	Bus 381, 463, 468,
19. Melle-Dissen-Bad Rothenfelde-Bad Laer-Glandorf-(Münster)	220.000	2.900	Krankenhäuser, Schulstandorte, Bhf. Melle, Kurstandorte		X	Bus 309, 466
20. Dissen-Bad Rothenfelde-(Versmold)	37.200	1.900	Krankenhäuser, Schulstandorte, Kurstandort		X	Bus 461 (einzelne Fahrten)

Tabelle 6: Ermittelte Korridore auf Basis definierter Kriterien

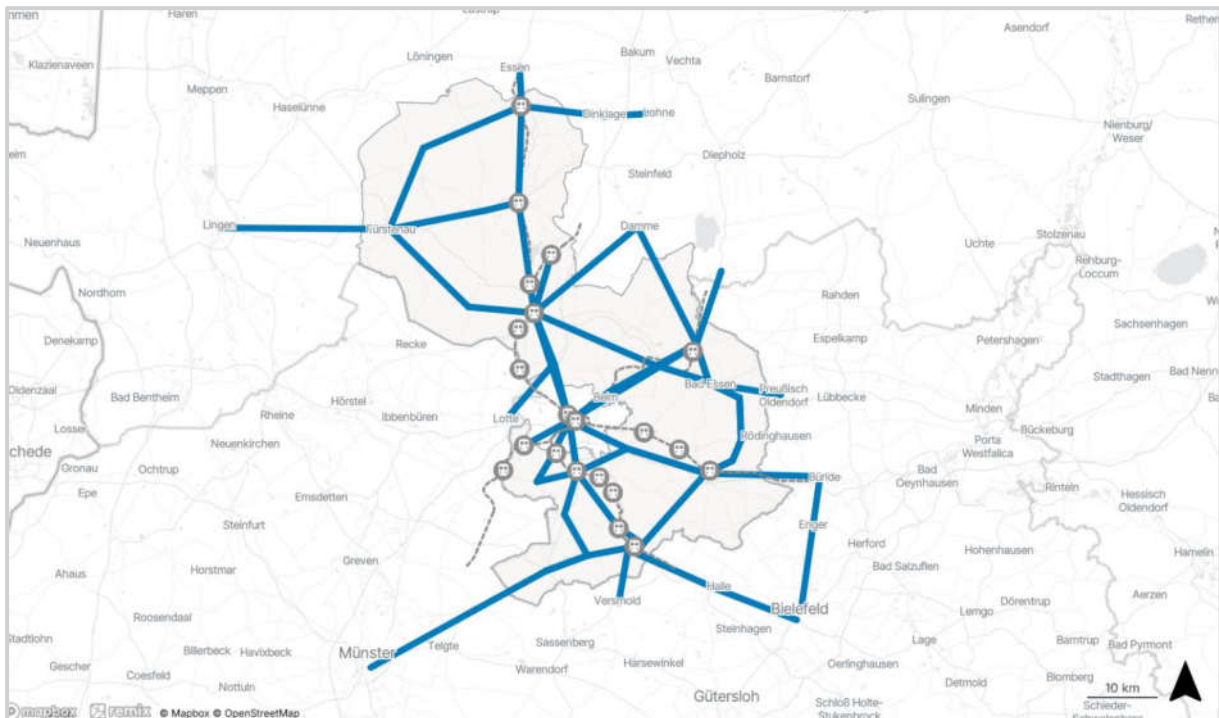


Abbildung 25: Identifikation bedeutsamer ÖPNV-Korridore im Landkreis Osnabrück

In diesem Zusammenhang ist wichtig zu betonen, dass auch außerhalb der in der Tabelle 6 und in der Abbildung 25 definierten Korridore weitere Achsen geprüft werden können. Hierzu gehören auch explizit die in der Fortschreibung des 4. Nahverkehrsplan benannten Konzeptuntersuchungen:

- Korridor Kattenvenne, Bahnhof – Glandorf – Bad Laer – Bade Rothenfelde – Dissen, Bahnhof
- Korridor Bohmte, Bahnhof – Bad Essen – Melle, Bahnhof (in der Tabelle aufgeführt)
- Grafeld – Berge – Bippen – Eggermühlen – Kettenkamp – Ankum – Bersenbrück, Bahnhof – Gehrde
- Korridor Alfhausen – Bersenbrück, Bahnhof
- Korridor Borgloh – Wellendorf, Bahnhof
- Korridor Natrup-Hagen, Bahnhof – Hagen a. T. W. – Bad Iburg – Hilter, Bahnhof
- Korridor Vehrte – Icker – Belm (-Osnabrück)

Entwicklung eines bedeutsamen ÖPNV-Korridors am Beispiel Osnabrück – Ostercappeln – Bad Essen

Nachfolgend ist die Entwicklung eines ÖPNV-Korridors am Beispiel der Relation Osnabrück – Ostercappeln – Bad Essen dargestellt. Zunächst erfolgt hierbei die Identifizierung eines potenziell bedeutsamen ÖPNV-Korridors anhand der zu Beginn im Kapitel 4.4.3 beschriebenen objektiven Kriterien (Abb. 20 bis 24). In einem nächsten Schritt wird diesem Korridor eine – in diesem Fall leistungsstarke – ÖPNV-Achse

zugewiesen (Abb. 25). Hiermit verbunden ist zunächst noch keine Festlegung auf einen konkreten Linienverlauf. Diese Festlegung erfolgt erst im Zuge einer späteren detaillierten Ausplanung in Zusammenarbeit der betroffenen VOS-Unternehmen und der Kommunen. In der nächsten Abbildung (Abb. 26) wird der ÖPNV-Korridor in seiner Gesamtheit betrachtet. Hierbei sind auch benachbarte ÖPNV-Korridore mit dargestellt, sowie mögliche Ortsverkehre (Abb. 27 u. 28). Bei Letzteren handelt es sich in der Regel um eher kleinteilige Verkehre, innerhalb der jeweiligen Kommunen.

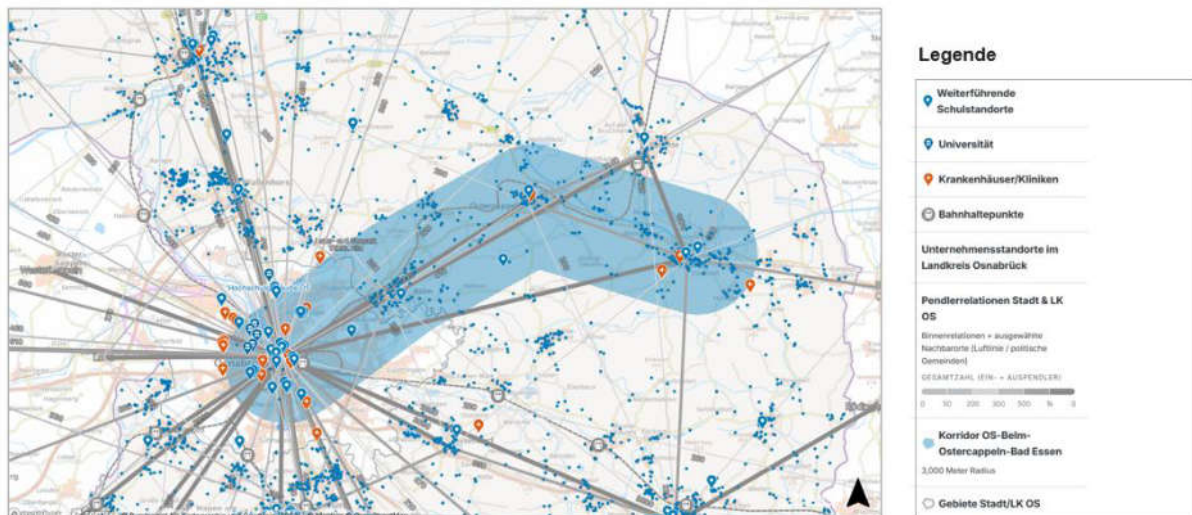


Abbildung 26: Auf Basis objektiver Kriterien entwickelter ÖPNV-Korridor

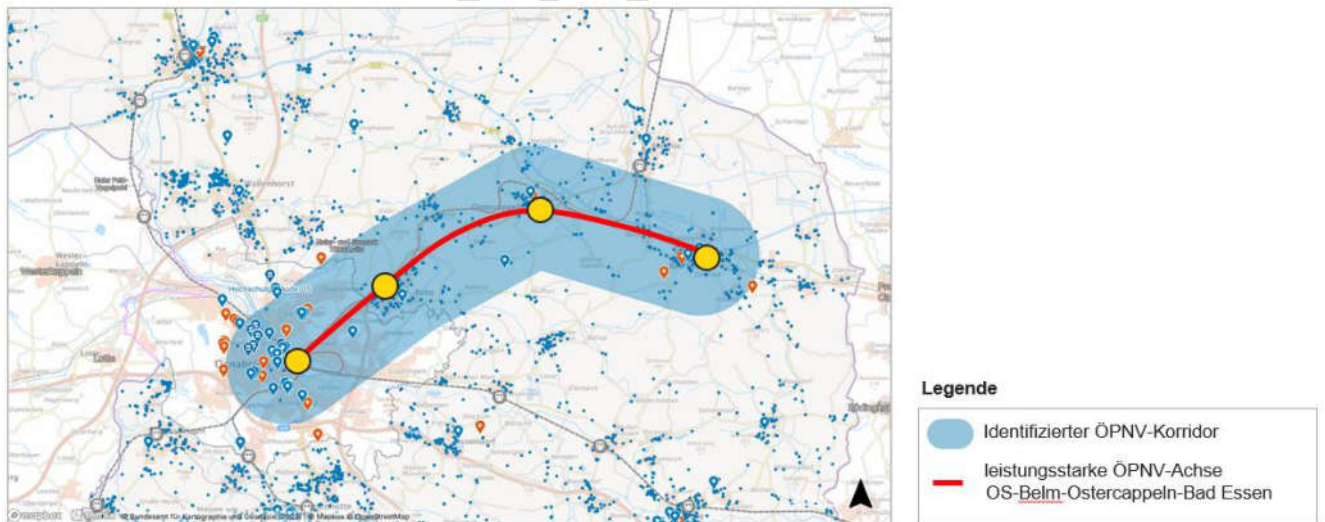


Abbildung 27: Festlegung einer leistungsstarken ÖPNV-Achse im Korridor

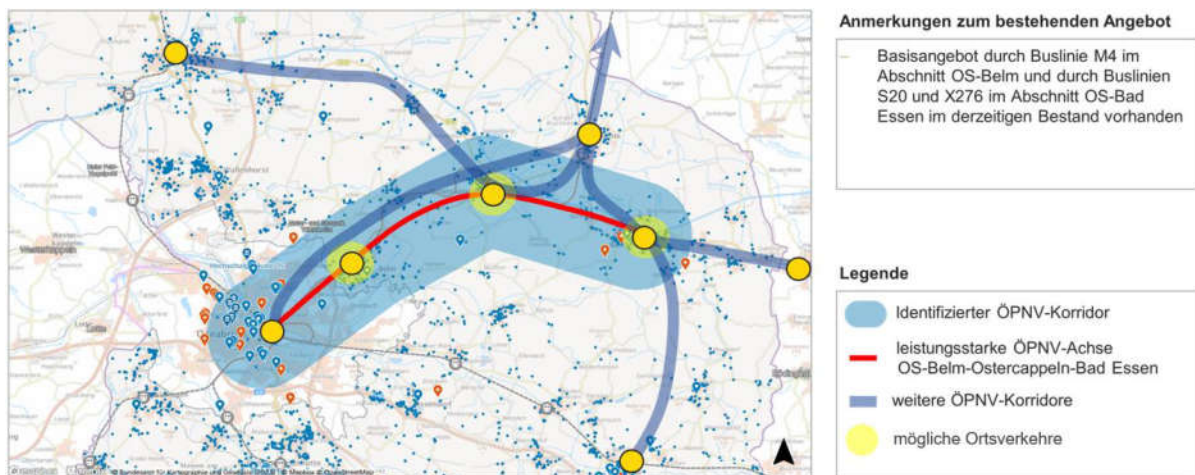


Abbildung 28: ÖPNV-Gesamtbetrachtung im Korridor

Schritt 3: Bewertung und Hierarchisierung der Korridore

Nachdem in den vorhergehenden Schritten potenzielle Verkehrskorridore identifiziert wurden, folgt nun eine genauere Analyse und systematische Bewertung dieser Korridore hinsichtlich ihrer verkehrlichen Relevanz.

Hierzu werden die bereits in Schritt 2 definierten Bewertungskriterien in eine strukturierte Bewertungsmatrix übertragen.

Die Kriterien innerhalb dieser Matrix werden gewichtet, das heißt: Es wird festgelegt, welche Kriterien im Entscheidungsprozess mehr Einfluss haben sollen als andere. Diese Gewichtung erfolgt auf Basis nachvollziehbarer Argumente.

Diese Matrix ermöglicht es, alle Korridore einheitlich und nachvollziehbar zu vergleichen. Am Ende dieses Bewertungsschritts liegt eine transparente Priorisierung der Korridore vor.

Beispielhafte Bewertungsmatrix für Verkehrskorridore:

Kriterium	Gewichtung (z.B. 0–10)	Korridor A	Korridor B	Korridor C
Pendlerströme				
Überörtliche Schülerströme				
Bevölkerung entlang des Korridors				
Bestehende Nachfrage im ÖPNV				
Anbindung von Bahnhöfen				
Anbindung von bedeutenden Busknoten				
Anbindung von Krankenhäusern				
Anbindung großer Arbeitgeber oder besonderer Gewerbegebiete				
Anbindung von Kureinrichtungen				
Anbindung weiterer bedeutender Freizeiteinrichtungen				

Kriterium	Gewichtung (z.B. 0–10)	Korridor A	Korridor B	Korridor C
Kein schienenparalleler Verkehr				
Gesamtpunktzahl (Summe)				

Erläuterung:

- Gewichtung: Gibt an, wie wichtig ein Kriterium im Gesamtzusammenhang ist (z. B. "10" = sehr wichtig, "1" = geringere Relevanz).
- Bewertung je Korridor: Skala z. B. von 1 bis 5 (z. B. 5 = erfüllt das Kriterium sehr gut).
- Gesamtpunktzahl: Summe aus (Kriterium × Gewichtung) für jeden Korridor.

Schritt 4: Festlegung der Angebotsprodukte

Eine Zielsetzung besteht darin, das Bedienungsangebot im Landkreis Osnabrück stärker zu differenzieren.

Entsprechend wird in diesem Schritt geprüft und festgelegt, welcher Korridor sich für welchen Typ von Verkehrsangebot eignet. Dabei wird unterschieden zwischen Verbindungen zwischen mehreren Kommunen, für die sich etwa Schnellbuslinien oder starke Regiobuslinien anbieten, die größere Distanzen auf direktem Weg bedienen, und Verbindungen zwischen Kommunen, für die Regio- oder Ortsbusse oder auch On-Demand-Angebote (flexible, nachfrageorientierte Verkehrsdienste) besser geeignet sein könnten.

Diese Einordnung hilft dabei, passgenaue Lösungen für die jeweiligen räumlichen und verkehrlichen Anforderungen zu entwickeln. Dafür sollen bei den weiteren Prüfungen für ein neues Liniennetz Produkt-Kategorien in den Fokus genommen werden.

Als Produktbezeichnungen sind vorgesehen:

- Schnellbus
 - Auf starken Achsen und bei vorhandener Möglichkeit, den Linienweg zu verkürzen, kann das Produkt Schnellbus eingeführt bzw. beibehalten werden
 - Schnellbuslinien können das Schienenverkehrsnetz auf langen Strecken ergänzen (beide Produkte bilden das primäre Netz). Durch Verkürzung des Linienwegs gegenüber Regionalbuslinien soll die Fahrtzeit verkürzt werden, um die Attraktivität gegenüber dem MIV zu stärken

- Metrobus
 - Metrobus-Linien bilden das Rückgrat des Linienverkehrs im Stadtverkehr Osnabrück und können für Stadt-Umland-Verbindungen auf starken Korridoren eine sinnvolle Alternative darstellen. Eine direkte Abstimmung mit dem Stadtverkehr Osnabrück ist Voraussetzung.
 - Der Metrobus ist Bestandteil des primären Netzes
- Regiobus
 - Starke Regionalbuslinien bedienen die wichtigen Korridore im Landkreis Osnabrück und bieten neben der Flächenerschließung möglichst gerade Linienwege und entsprechend kurze Fahrtzeiten (sekundäres Netz)
 - Zusätzliche Regionalbusse übernehmen zwischenörtliche Verbindungen im Landkreis. Sie sind Bestandteil des tertiären Netzes
 - Auch hier ist eine direkte Abstimmung mit dem Stadtverkehr Osnabrück Voraussetzung für Stadt-Umland-Verkehre
- Ortsbus
 - Ortsbusse ergänzen die Regiobus-Linien im Orts- und Nachbarortsverkehr. Sie sind ebenfalls Bestandteil des tertiären Netzes
- On-Demand-Verkehr
 - Der On-Demand-Verkehr ist ein bedarfsgesteuerter Verkehr mit kleinen Fahrzeugen, ohne Fahrplan und ohne festen Linienweg. Er dient der Feinerschließung im jeweiligen Bedienungsgebiet und als Zubringer für die weiteren Nahverkehrs-Produkte
 - Er ist ebenfalls Bestandteil des tertiären Netzes
- Schülerverkehre
 - Unter dem Begriff Schülerverkehre werden Linien zusammengefasst, die – ebenfalls im ÖPNV – räumlich und zeitlich vorwiegend auf die Bedarfe der Schülerbeförderung ausgerichtet sind. Sie sind ebenfalls Bestandteil des tertiären Netzes
 - Schülerbeförderung findet jedoch auch mit den anderen genannten Produkten statt
 - Dabei kann es durchaus zu Überschneidungen zwischen den Kategorien kommen. Im Sinne der Effizienz sollen z.B. Produkte, wo es betrieblich sinnvoll ist, zu bestimmten Zeiten auch die Funktion von Schulbussen übernehmen

Schienen-Parallelverkehre sind zu vermeiden. Eine Buslinie gilt als schienenparallel, wenn:

- sie eine identische oder weitgehend deckungsgleiche Strecke wie eine Bahnlinie bedient
- sie dieselben größeren Verkehrsbeziehungen bedient (z. B. dieselben Orte oder Stadtteile miteinander verbindet) und weitgehend deckungsgleiche Haltestellenrelationen aufweist

- keine signifikanten Unterschiede in Zielgruppen oder Funktion bestehen, also kein ergänzender Verkehr (Zubringer, Tangentialverbindung etc.) vorliegt

Schritt 5: Festlegung des „Landkreis-Netzes“

Die Verwaltung wird einen Vorschlag für die Differenzierung zwischen den genannten Produkten einbringen, der in der Folge politisch zu diskutieren ist.

Die Differenzierung der Produkte kann u.a. in der Taktdichte, der angebotenen Wochentage, dem Einzugsgebiet und der erwarteten Nachfrage erfolgen. Zusammen mit definierten Takt- und Bedienungsstandards für die einzelnen Verkehrsangebote, ergibt sich das sogenannte „Landkreis-Netz“. Die Takt- und Bedienungsstandards sind hierbei noch im Vorfeld festzulegen.

Wie bereits im Schritt zu Beginn dieses Kapitels definiert, stellt das Landkreis-Netz zukünftig das Netz der vom Landkreis als Aufgabenträger finanzierten Verkehrsangebote im Landkreis Osnabrück dar. Das Landkreis-Netz umfasst den Schülerverkehr und die durch den Aufgabenträger nach einheitlichen Kriterien ermittelten Bedienangebote zur Deckung der Daseinsvorsorge.

Eine qualitative Angebotserweiterung über das Landkreis-Netz hinaus ist durch die jeweiligen Kommunen zu finanzieren. Auch ist eine Abgrenzung zwischen dem klassischen Linienverkehr und dem ergänzenden On-Demand-Verkehr relevant.

Die Erarbeitung des Landkreis-Netzes beinhaltet

- die Überplanung der zuvor nach den festgelegten Kriterien identifizierten ÖPNV-Korridore
- einen Soll-/Ist Abgleich mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot

Dabei sind Synergien durch die Berücksichtigung der bestehenden Schülerbeförderung zu berücksichtigen und weiterzuverfolgen.

Genutzt wird für die Konzepterstellung und Planung das Planungstool REMIX, das u. a. eine vereinfachte Variantenplanung ermöglicht und mit dessen Hilfe die zuvor genannten Kriterien inhaltlich verschnitten werden können.

4.4.2 Realisierung neuer Angebote

Für die vorab identifizierten ÖPNV-Relationen sind in der Folge konkrete Maßnahmen zu entwickeln. Dabei wird für die jeweiligen ÖPNV-Relationen unter Berücksichtigung der Planungsvorgaben für das sogenannte Landkreis-Netz jeweils ein konkretes Fahrplankonzept erstellt. Die Umsetzung der Konzepte erfolgt sukzessive in der Laufzeit des 5. NVP und wird im Detail gemeinsam mit den VOS-Unternehmen ausgeplant.

Dabei sind die bestehenden Konzessionslaufzeiten zu beachten. Die Zielsetzung ist aber, bereits während der Laufzeit der Konzessionen im Gespräch mit den Verkehrsunternehmen zu gewünschten Veränderungen und Optimierungen zu bekommen. Das heißt, dass ab 2026 in den einzelnen VOS-Teilgemeinschaften auf dieser Grundlage konkrete Entwicklungsprozesse mit allen betroffenen Akteuren folgen werden sollen.

Im Sinne eines kosteneffizienten Mitteleinsatzes sind hierbei je nach Bestandssituation bestehende Fahrplanangebote zu modifizieren oder zu ergänzen. Zudem sind die Belange der Schülerbeförderung zu berücksichtigen.

Diese Vorgehensweise bietet den Vorteil, in einem klar strukturierten methodischen Vorgehen in den Teilräumen (inkl. der Schnittstellen zur Stadt Osnabrück) schrittweise eine bedarfsgerechte Netzkonzeption ohne Vorab-Fixierung auf konkrete Linienführungen zu erarbeiten und dabei allen beteiligten Akteuren (Politik, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Interessengruppen) einschließlich der betroffenen Bevölkerung und Unternehmerschaft eine breite Beteiligungsmöglichkeit zu eröffnen. Auch wird es so möglich, die bestehenden Konzessionen zielgerichteter bei der Planung zur berücksichtigen. Die Definition eines "Landkreis-Netzes" schafft zudem Klarheit über die Leistungs- und Finanzierungsbereitschaft des Landkreises und ermöglicht interessierten Kommunen ergänzende Verkehrsleistungen zu bewerten.

LANDKREIS OSNABRÜCK	ENTWICKLUNG VON FAHRPLANKONZEPTEN FÜR DIE IDENTIFIZIERTEN ÖPNV-KORRIDORE
Konkretisierung der Maßnahme	• Entwicklung von konkreten Fahrplankonzepten für die in Kapitel 4.4.1 identifizierten ÖPNV-Korridore
Ziel/Hintergrund	• Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Osnabrück unter Berücksichtigung eines kosteneffizienten Mitteleinsatzes
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien • Finanzierungsvorbehalt • Planerische Einbeziehung vorhandener Linienverkehre erforderlich
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück • PlaNOS • VOS-Partnerunternehmen • Betroffene Kommunen
Zeit	• In der Laufzeit des 5. NVP
Kosten	• Abhängig von den Analyseerkenntnissen unter Einbeziehung der Bestandsverkehre

LANDKREIS OSNABRÜCK	WEITERENTWICKLUNG BEDARFSORIENTIERTER VERKEHRE
Konkretisierung der Maßnahme	• Prüfung der Fortführung und Weiterentwicklung vorhandener bedarfsorientierter Verkehre unter Berücksichtigung der gewonnenen Erkenntnisse aus dem Projekt MOIN+ (On-Demand-Verkehr Lütli) • Zu prüfende Aspekte sind • Trägerschaft und Betreiber • Funktion und Bedienegebiete, Bedienzeiten, Bedien-Kapazitäten • Software • Fahrzeuge • Haltestellennetz • Service-Parameter • Tarif • Bewertung verschiedener bedarfsorientierter Verkehre (Anrufbus, Anrufsammeltaxi, Lütli) und Zuordnung ihrer Rolle im ÖPNV-Gesamtsystem • Definition von Standards für die planerische, tarifliche und digitale Integration von flexiblen Bedienformen in das ÖPNV-Gesamtsystem • Konzeptionierung für die VOS-weite Skalierung von Bedarfsverkehren
Ziel/ Hintergrund	• Ergänzung des bestehenden Bus-Angebotes in Zeiten und Räumen geringer Nachfrage • Ggf. Substitution nachfrageschwacher Linienverkehre
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Vernetzung mit dem bestehenden ÖPNV • Einheitliche digitale Systeme (Buchungsplattform, Disposition) zur Nutzung von Synergien • Abstimmung zwischen den beteiligten Städten/Gemeinden, dem Landkreis Osnabrück und der PlaNOS
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück • PlaNOS • Jeweilige Stadt, Gemeinde, Samtgemeinde • VOS-Partnerunternehmen • Mögliche Betreiber (u.a. Verkehrsunternehmen, Taxigewerbe)
Zeit	• Prüfung und bei festgestelltem Bedarf Konzeptentwicklung innerhalb der Laufzeit des NVP

4.4.3 Zentrale Hubs

Zielsetzung

Die Weiterentwicklung von Mobilstationen erfolgt mithilfe zusätzliche zentraler Verknüpfungspunkte (Hubs) von herausgehobener Bedeutung in einem neu entwickelten Liniennetz.

Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten an Bahnhöfen und zentralen Bushaltestellen spielt eine entscheidende Rolle in der Gestaltung eines effizienten und benutzerfreundlichen Nahverkehrssystems. Diese grundlegenden Umsteigeverbindungen sind essenziell, um die Erreichbarkeit und Flexibilität des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. In den im Nahverkehrsplan enthaltenen Vorgaben ist es wichtig, unterschiedliche Abstufungen von Verknüpfungen zu berücksichtigen, die von einfachen Umsteigemöglichkeiten bis hin zu großen Mobilstationen reichen.

Einfache Verknüpfungen ermöglichen es Fahrgästen, möglichst nahtlos zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Bus/Bus, Bus/Fahrrad) zu wechseln.

In den vergangenen Jahren sowohl in der Stadt Osnabrück über das Projekt „Mobile Zukunft“ als auch im Landkreis über das Projekt „MOIN+“ eingeführte Mobilstationen erweitern die Funktionalität der Verknüpfung um weitere Modale. Im Vordergrund standen hierbei die sichere und in Teilen wettergeschützte Unterbringung von Fahrrädern als auch die Integration von Carsharing. Der weitere Ausbau dieser und weiterer Mobilstationen bildet ein wesentliches Ziel der künftigen ÖPNV-Entwicklung.

An der Spitze der Mobilstationen stehen künftig Verknüpfungspunkte, die als zentrale Verkehrsknotenpunkte fungieren. Diese Mobilstationen bieten umfassende Verknüpfungsmöglichkeiten sowie Informationsmöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, wie Bus, Bahn, Rad, Carsharing-Angeboten oder weiteren künftig denkbaren Modalen (abhängig des jeweiligen Standortes). Ebenfalls ist die Ergänzung durch Ladestationen für E-Autos und E-Fahrräder zu prüfen. Gestalterisch fügen sie sich in die Optik der vorhandenen Mobilstationen ein, können große Fahrgastzahlen bewältigen und bieten gleichzeitig eine Vielzahl von Annehmlichkeiten, die den Aufenthalt der Fahrgäste angenehm gestalten. Für die einheitliche Gestaltung in Osnabrück kann es sinnvoll sein einen gemeinsamen Rahmenvertrag für Mobiliar auszuschreiben und zu vergeben. Dadurch können Aufwände von Einzelausschreibungen eingespart werden.

Durch die gezielte Planung und Entwicklung dieser Verknüpfungen wird nicht nur die Mobilität der Bürger verbessert, sondern auch die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs gesteigert. Ein integriertes Verkehrssystem, das sowohl einfache als auch komplexe Verknüpfungen berücksichtigt, trägt dazu bei, den Umstieg vom Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel zu fördern und somit einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen und Emissionen zu leisten.

Wichtigste Funktionen:

Zuverlässige und schnelle

- Bus/Bus-Verbindung
- Bus-Schiene-Verbindung
- Carsharing
- On-Demand-Verkehr
- Anbindung mit dem Fahrrad

Mögliche Hub-Standorte:

- Fürstenau
- Bersenbrück
- Bramsche
- Osnabrück
- Ostercappeln
- Melle
- Georgsmarienhütte (Oesede)

STADT UND LANDKREIS OSNABRÜCK	ERWEITERUNG DES KONZEPTES VON MOBILSTATIONEN
Konkretisierung der Maßnahme	• Die Weiterentwicklung von Mobilstationen inklusive zusätzliche zentraler Verknüpfungspunkte (Hubs) • Im Sinne eines kurzen und barrierefreien Umstieges sind je nach Bedarf bauliche Maßnahmen umzusetzen
Ziel/Hintergrund	• Der weitere Ausbau der vorhandenen und weiterer Mobilstationen bildet ein wesentliches Ziel der künftigen ÖPNV-Entwicklung • Ergänzung vorhandener Mobilstationen zu einem Gesamtsystem • unterschiedliche Abstufungen von Verknüpfungen sind zu berücksichtigen, von einfachen Umsteigemöglichkeiten bis hin zu großen „Hubs“ • Erreichbarkeit und Flexibilität des öffentlichen Verkehrs erhöhen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Verfügbarkeit von Flächen • Gestalterisches Einfügen in die Optik der vorhandenen Mobilstationen • Abstimmung zwischen Aufgabenträger, PlaNOS und Verkehrsunternehmen • Zudem Abstimmungen mit den beteiligten Städten und Gemeinden
Beteiligte	• Stadt Osnabrück • Landkreis Osnabrück • PlaNOS • Jeweilige Stadt, Gemeinde, Samtgemeinde • VOS-Partnerunternehmen

Zeit	• innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• abhängig von der jeweiligen Maßnahme (Kommunen bzw. Straßenbaulastträger) • Fördermittelbedarf

4.4.4 Bus-Schiene-Verknüpfung

Zielsetzung

Schaffung eines durchgängigen ÖV-Gesamtsystems

Für ein attraktives Gesamtsystem sind gut abgestimmte Bus-Schiene-Verknüpfungen von hoher Bedeutung. Der Busverkehr übernimmt hier für die schienenfernen Räume abseits der Bahnhöfe eine wichtige Zu- bzw. Abbringerfunktion und sichert somit eine durchgängige Wegekette für die öffentliche Mobilität. Die neue Tarifsituation im Landkreis Osnabrück sowie das Deutschlandticket hat zudem tarifliche Barrieren deutlich reduzieren können.

Für die Bahnhöfe im Landkreis Osnabrück sind daher – dort wo noch nicht ausreichend vorhanden – entsprechenden Konzeptideen zu entwickeln und möglichst zeitnah umzusetzen. Dieses beinhaltet neben der fahrplantechnischen Synchronisation auch einen Abgleich mit den Bedienungszeitfenstern. Die Übergangzeiten zwischen Bahn und Bus sollten hierbei möglichst kurz, aber verlässlich und an die vorhandenen Örtlichkeiten (Fußwegzeiten) angepasst sein.

Die konkrete Ausgestaltung erfolgt im Zuge der Erstellung der ÖPNV-Netzkonzeption für den gesamten Landkreis Osnabrück.

LANDKREIS OSNABRÜCK	BUS-SCHIENE-KONZEPT
Konkretisierung der Maßnahme	• Entwicklung eines VOS-Gesamtkonzepts Bus/Schiene für die jeweiligen Bahnhalte im Landkreis Osnabrück
Ziel/Hintergrund	• Verbesserung der Bus-Schiene-Verknüpfung an den Bahnhöfen im Landkreis Osnabrück
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Zum Teil 30-Minuten-Takt auf den Bahnstrecken
Beteiligte	• Betroffene Kommunen • LNVG • PlaNOS • VOS-Partnerunternehmen
Zeit	• Abhängig von den Planungs-/Umsetzungsfortschritten der LNVG
Kosten	• Je nach Verknüpfungssituation

4.4.5 Busbeschleunigung im Landkreis Osnabrück

Zielsetzung

Durch die Busbeschleunigung soll eine Verbesserung der Betriebsqualität und eine Verkürzung von Fahrzeiten erreicht werden. Hierdurch wird das ÖPNV-System für den Kunden verlässlicher. Zudem kann die wirtschaftliche Situation im Verkehrsbetrieb verbessert werden.

Gemeinsam mit den jeweiligen VOS-Busunternehmen sind entsprechende Störungsquellen zu identifizieren. Im nächsten Schritt sind mit den betroffenen Kommunen sowie dem Straßenbaulastträger Maßnahmen zu entwickeln.

LANDKREIS OSNABRÜCK	FÖRDERUNG DER PÜNKTLICHKEIT IM BUSVERKEHR
Konkretisierung der Maßnahme	• Einrichtung von LSA-Vorrangregelungen auf ausgewählten ÖPNV-Achsen • ggf. Prüfung weiterer Maßnahmen
Ziel/Hintergrund	• Erhöhung der Zuverlässigkeit des Busverkehrs durch Verringerung von Unpünktlichkeiten • Verlässliche Umstiege zwischen Bus und Bahn • Beschleunigung der Linien • Verbesserung der Sicherheit beim Ein- und Ausscheren
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Verkehrsuntersuchungen auf den betreffenden Achsen • Qualifizierte Abschätzung der Leistungsfähigkeit der betreffenden Kreuzungen
Beteiligte	• Betroffene Kommunen • PlaNOS • Straßenbaulastträger, auch Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr • VOS-Partnerunternehmen
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• Beträge je nach LSA unterschiedlich, noch zu kalkulieren (Kommunen bzw. Straßenbaulastträger) • Fördermittelbedarf

4.5 Weitere Angebotsbausteine in Stadt und Landkreis Osnabrück

4.5.1 Tarif

Die Bestandsanalyse hat verschiedene Hinweise für zukünftige Anforderungen an die Weiterentwicklung des Tarifangebots im Verkehrsraum von Stadt und Landkreis Osnabrück aufgezeigt. Mit Tarifmaßnahmen wie der Einführung des Azubi- & SchülerAbos, der Bus-Schiene-Tarif-Integration oder der bundesweiten Einführung des Deutschlandtickets konnte das Tarifangebot vereinfacht und dessen Attraktivität gesteigert werden. Gleichzeitig besteht weiterhin kontinuierlicher Optimierungsbedarf für das Tarifangebot unter Berücksichtigung bundes- und landesweiter

Tarifmaßnahmen wie das Deutschlandticket oder das landesweite Schüler-&Azubi-Ticket. Dabei sind auch die Tarifübergänge zu benachbarten Tarifräumen, insbesondere von/nach Nordrhein-Westfalen, zu beachten. Die aus der Bestandsanalyse abgeleiteten Ziele werden in diesem Kapitel dargelegt und erläutert.

Zielsetzung

Folgende Ziele werden verfolgt:

- fortlaufende Sicherung der durchgängigen Bus-Nutzung im Verkehrsraum von Stadt- und Landkreis Osnabrück durch einen VOS-Gemeinschaftstarif
- Vereinfachung des VOS-Tarifangebotes durch Bereinigung des Ticketsortiments bei Fortführung des Deutschlandtickets
- Weiterentwicklung des Bus-Schiene-Tarifs für eine durchgängige, kombinierte Nutzung von Bus und Bahn durch Optimierung der Tarifprodukte und -regelungen
- Einführung eines rabattierten Schüler- und Azubitickets für Bus- und Bahn auf Grundlage aktueller Rahmenbedingungen für das Deutschlandticket und eines landesweiten Tarifangebotes für Schüler und Auszubildende
- tarifliche Integration von Bedarfsverkehren
- Weiterentwicklung des Tarifangebotes für den digitalen Vertrieb

Ein einheitliches, transparentes und flächendeckendes Tarifsystem ist wesentlich für die Attraktivität des ÖPNV. Durch die enge verkehrliche Verknüpfung innerhalb des Verkehrsraums von Stadt und Landkreis Osnabrück gelten gemeinsame Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des Tarifs. Von zentraler Bedeutung für einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV ist ein systematisches, transparentes, vor allem für den Fahrgast einfach anzuwendendes Tarifangebot. Durch bundes- und landesweite Tarifentwicklungen wie die Einführung des Deutschlandtickets wurden Impulse für die Vereinfachung der Tariflandschaft gesetzt. Gleichzeitig aber beeinflusst die Einführung des Deutschlandtickets auch die Weiterentwicklung der bestehenden Tarifangebote in der Region Osnabrück.

Im Busverkehr in Stadt und Landkreis Osnabrück gilt seit 1997 der durchgängige Gemeinschaftstarif der VOS. Er ist von allen Trägern des straßengebundenen ÖPNV anzuerkennen. Der VOS-Tarif sichert eine durchgängige Busnutzung im gesamten Verkehrsraum der beiden Aufgabenträger.

Im Übergang von Bus und Schiene ist diese durchgängige Nutzung nicht vollständig gegeben. Mit dem Nahverkehrsplan wird das Ziel verfolgt, das Bus- und Bahnangebot in der Region als Gesamtsystem zu gestalten. Dazu ist der Bus-Schiene-Tarif, der eine durchgängige, kombinierte Nutzung von Bus und Bahn mit einem Fahrschein ermöglichen soll, kontinuierlich weiterzuentwickeln. Zugangshemmnisse sollen dadurch weiter abgebaut, die Kundenbindung sowie die Erschließung zusätzlicher Kundenpotenziale vorangetrieben werden.

Zwischen Stadt Osnabrück, Landkreis Osnabrück und dem Land Niedersachsen – vertreten durch die PlaNOS und die LNVG – ist eine Vereinbarung zur gemeinsamen Entwicklung des Projektes OS-Bahn geschlossen worden. Neben der Integration des Schienen- und Busverkehrs in der Region mit Verknüpfungspunkten an wichtigen Bahnhaltungen ist auch die Entwicklung einer tariflichen Verknüpfung von Bus und Bahn ein wesentlicher Baustein dieses gemeinsamen Projektes.

Die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 beeinflusste den Bus-Schiene-Tarif stark, denn Teilziele dieses Tarifs, wie zum Beispiel die Verbesserungen für Pendelnde mit Zeitkarten und eine durchgängige Tarifstruktur, sind durch das Deutschlandticket teilweise vorweggenommen worden (vgl. Kapitel 3.4.3).

Die Zukunft des Deutschlandtickets ist aufgrund von Fragen u. a. zur Finanzierung und der zukünftigen Preisgestaltung zum Zeitpunkt der Erarbeitung des NVP ungewiss. Es bedarf verlässlicher Rahmenbedingungen zum Deutschlandticket, um das künftige Tarifangebot in der Region Osnabrück optimal gestalten zu können. Grundsätzlich ist das bestehende Tarifangebot für Viel- und Gelegenheitsfahrer unter Berücksichtigung bundes- und landesweiter Tarifmaßnahmen wie beispielsweise das Deutschlandticket oder das landesweite Schüler- & Azubi-Ticket kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Bei der Weiterentwicklung des Tarifangebots ist zudem zu beachten, dass Bus- und Bahntarife in der Verkehrsregion Osnabrück nicht, wie in einem Verbundtarif üblich, vollständig integriert sind, sondern das Osnabrücker Land zu den sogenannten „verbundfremden Räumen“ zählt. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass Stadt- und Landkreis Osnabrück in ihrer Grenzlage zu NRW direkt an westfälische Tarifräume anschließen. Deshalb sind bei der Tarifgestaltung sowohl der Niedersachsentarif als Tarif des SPNV als auch Lösungen für Tarifübergänge in die westfälischen Tarifräume mitzudenken.

Ziel ist es, vor dem Hintergrund vorgenannter Rahmen- und Tarifbedingungen zu prüfen, inwieweit bestehende Ticketprodukte sowie die Struktur des VOS-Tarifs und des Bus-Schiene-Tarifs bereinigt, vereinfacht und optimiert werden können. Dabei sind u. a. Pauschalpreisangebote im Bus-Schiene-Tarif für die Nutzung von Bus und Bahn im Jedermannverkehr sowie Verbundmöglichkeiten in die Prüfung einzubeziehen. Darüber hinaus ist zu klären, inwieweit räumlich und zeitlich flexiblere Ticketangebote im Gelegenheitsverkehr, wie z. B. 24-Stunden-Tickets, eine sinnvolle und praktikable Ergänzung bzw. Anpassung des Angebots darstellen könnten.

Mit der Zielsetzung, die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsmuster junger Menschen zu fördern, soll das Ticketangebot für Schüler, Auszubildende und junge Erwachsene auf Optimierungsmöglichkeiten untersucht werden – unter Berücksichtigung der Entwicklungen auf Landesebene.

Vor dem Hintergrund der Vereinfachung der Tarifstruktur sind die tarifliche Integration weiterer Mobilitätsangebote, z. B. bedarfsorientierte Verkehre, sowie aktuelle Trends der Digitalisierung (Informations- und Verkaufssysteme, oder e-Ticketing) in die

Prüfung einzubeziehen. Beispiele für aktuelle Trends in Verbindung mit der fortschreitenden Digitalisierung sind u. a. multimodale Bestpreis-Ticketmodelle für eine flexible Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, ein Luftlinientarif in Verbindung mit digitalen Check-in/Be-out-Systemen oder auch Mobilitätsbudgets für unterschiedliche Mobilitätsangebote in Kombination mit digitalen Buchungs- und Abrechnungssystemen.

Details zu den hier formulierten Zielsetzungen sind in den Maßnahmensteckbriefen ausgeführt.

VOS GESAMT	VEREINFACHUNG DES TICKETANGEBOTES IN STADT UND LANDKREIS OSNABRÜCK UNTER BERÜCKSICHTIGUNG BUNDES- UND LANDESWEITER TARIFENTWICKLUNGEN
Konkretisierung der Maßnahme	Prüfung einer Vereinfachung und Optimierung des VOS-Tarifs und des Bus-Schiene-Tarifs im gesamten Stadt- und Landkreisgebiet • Analyse und ggf. Bereinigung der bestehenden Tarifstruktur, insbesondere Tarifzonensystematik, sowie des Tarifsortiments • Berücksichtigung bundes- und landesweiter Entwicklungen, Rahmenbedingungen und Trends (u. a. Deutschlandticket)
Ziel/Hintergrund	• Entwicklung eines fahrgastfreundlichen Tarifs mit systematischen, einfachen und attraktiven Tarifstrukturen und Ticketangeboten unter Berücksichtigung bestehender Angebote wie das Deutschlandticket • Abbau von Tarifbarrieren und Hemmschwellen für die Nutzung des ÖPNV für Viel- und Gelegenheitsfahrende
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Analysen zur Tarifkonzeption, Tarifgestaltung und Tariffinanzierung sowie zum Vertrieb unter Berücksichtigung bundes-/landesweiter Tarifentwicklungen • Beteiligung der Verkehrsunternehmen an der Entwicklung des Tarifes • Durchführung gegebenenfalls erforderlicher Verkehrserhebungen • Bereitstellung von Planungsressourcen und Finanzmitteln entsprechend ihrer Verfügbarkeit • ggf. Einsatz finanzieller Mittel als Ausgleich für Einnahmeausfälle • ggf. Einsatz finanzieller Mittel für Einnahmearbeit, Marketing- und sonstige Tarif- und Vertriebsaufgaben

	• ggf. Beteiligung der Verkehrsunternehmen an den Chancen und Risiken des Tarifs nach der Tarifeinführung
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück • Stadt Osnabrück • PlaNOS • VOS-Partnerunternehmen • ggf. Gutachter • ggf. LNVG sofern zu beteiligen • NITAG sofern zu beteiligen • Westfalentarif GmbH sofern zu beteiligen
Zeit	• Konzeption und Prüfung der Umsetzung kontinuierlich
Kosten	• Beträge sind im Einzelfall (ggf. gutachterlich) kalkulatorisch abzuschätzen

VOS GESAMT	WEITERENTWICKLUNG DES TARIFANGEBOTES IM SCHÜLER- UND AUSBILDUNGSVERKEHR IN STADT UND LANDKREIS OSNABRÜCK
Konkretisierung der Maßnahme	Weiterentwicklung des Ticketangebotes im Schüler- und Ausbildungsverkehrs im gesamten Stadt- und Landkreisgebiet unter Berücksichtigung • der Bus-Schiene-Tarif-Integration (insbesondere des vorläufig zurückgestellten Tarifbausteins „Rabattiertes Azubi-&-SchülerAbo auf der Schiene“), • bundes- und landesweiter Entwicklungen und Rahmenbedingungen (u. a. Deutschlandticket, landesweites Schüler- und Azubi-Ticket ggf. als Deutschlandticket)
Ziel/Hintergrund	• Optimierung des Tarifangebotes für Schüler, Jugendliche und junge Erwachsene zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsmuster • Schaffung eines systematischen, einfachen und attraktiven Tarifangebotes • Abbau von Barrieren beim Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln und bei der alternativen Nutzung von Bus und Bahn • Herstellung einer tariflichen Durchgängigkeit zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Bahn in Stadt- und Landkreis Osnabrück

Voraussetzungen/ Abstimmungen	• ggf. Untersuchungen zur Ticketkonzeption, -gestaltung und -finanzierung unter Berücksichtigung bundes-/landesweiter Tarifentwicklungen • Beteiligung der Verkehrsunternehmen an der Entwicklung des Ticketangebotes • Durchführung ggf. erforderlicher Verkehrserhebungen • Bereitstellung von Planungsressourcen und Finanzmitteln entsprechend ihrer Verfügbarkeit • ggf. Einsatz finanzieller Mittel als Ausgleich für Einnahmeausfälle, für Einnahmeverteilungsaufgaben, Marketing- und sonstige Tarif- und Vertriebsaufgaben • ggf. Beteiligung der Verkehrsunternehmen an den Chancen und Risiken des Tarifs nach der Tarifeinführung
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück, Stadt Osnabrück • PlaNOS • VOS-Partnerunternehmen • ggf. Gutachter • LNVG sofern zu beteiligen • NITAG sofern zu beteiligen • Westfalentarif GmbH sofern zu beteiligen
Zeit	• Konzeption und Prüfung der Umsetzung kontinuierlich
Kosten	• Beträge sind im Einzelfall (ggf. gutachterlich) kalkulatorisch abzuschätzen

VOS GESAMT	TARIFLICHE UND VERTRIEBLICHE INTEGRATION ALTERNATIVER, FLEXIBLER MOBILITÄTSANGEBOTE IN DEN ÖPNV IN STADT UND LANDKREIS OSNABRÜCK
Konkretisierung der Maßnahme	Prüfung einer Integration von alternativen, flexiblen Mobilitätsangeboten wie z. B. On-Demand-Verkehr, Sharing-Angebote
Ziel/ Hintergrund	• Weiterentwicklung aller Mobilitätsangebote in einem Gesamtsystem • Abbau von Barrieren beim Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln und bei der alternativen Nutzung von Mobilitätsangeboten zur Förderung intermodaler Wegeketten • Schaffung eines durchgängigen und attraktiven Tarifangebotes in Stadt und Landkreis Osnabrück
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Identifizierung möglicher Mobilitätsangebote, die für die Tarifintegration in Frage kommen • Start der Untersuchungen zur Tarifkonzeption, Tarifgestaltung und Tariffinanzierung • Beteiligung der Verkehrsunternehmen an der Entwicklung des Tarifes • Durchführung ggf. erforderlicher Verkehrserhebungen • ggf. Einsatz finanzieller Mittel als Ausgleich für Einnahmeausfälle • ggf. Einsatz finanzieller Mittel für Einnahmeaufteilungs-, Marketing- und sonstige Tarif- und Vertriebsaufgaben • Bereitstellung von Planungsressourcen und Finanzmitteln entsprechend ihrer Verfügbarkeit • ggf. Beteiligung der Verkehrsunternehmen an den Chancen und Risiken des Tarifs nach der Tarifeinführung
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück, Stadt Osnabrück • Betreiber alternativer Mobilitätsangebote • LNVG • NITAG • PlaNOS, ggf. Gutachter • VOS-Partnerunternehmen • Westfalentarif GmbH
Zeit	• Konzepterstellung und Prüfung der Umsetzung in der Laufzeit des NVP
Kosten	• Beträge sind (ggf. gutachterlich) kalkulatorisch abzuschätzen

4.5.2 Vertrieb

Einleitung: Maßnahmen und Konzepte zur digitalen Optimierung im öffentlichen Nahverkehr von Stadt und Landkreis Osnabrück

Im Rahmen der digitalen Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots in Stadt und Landkreis Osnabrück werden zentrale Maßnahmen und Konzepte zur Optimierung vorgestellt. Ziel ist es, moderne Vertriebsprozesse bereitzustellen, Abläufe zu vereinfachen und die Kundenzufriedenheit zu steigern. Dabei spielt die Integration digitaler Services ebenso eine Rolle wie der Ausbau zentraler Plattformstrukturen. Die Maßnahmen sollen zur Stärkung eines zukunftsfähigen und nutzerorientierten Systems beitragen. Grundsätzlich gilt, dass bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen relevante Vorgaben, Förderkriterien und Initiativen von Bund und Land entsprechend zu berücksichtigen sind.

Weiterentwicklung der Mobilitätsplattform zur zentralen Vertriebsinformations-Plattform

Die Mobilitätsplattform soll sich zur zentralen digitalen Anlaufstelle für sämtliche Verkehrsangebote entwickeln. Verbesserte Echtzeitinformationen, integrierte Buchungsfunktionen und intelligente Assistenzsysteme sorgen dabei für eine nutzerfreundliche, vernetzte und effiziente Mobilitätssteuerung.

Zielsetzung

Ziel ist es, die Mobilitätsplattform als übergreifende Vertriebsinformations-Plattform zu etablieren, die alle Mobilitätsangebote bündelt und eine intuitive, digital gestützte Nutzung ermöglicht. Eine intelligente Vernetzung von Drittanbietern im Mandantensystem, ein leistungsstarkes Datenqualitätsmanagement und automatisierte Servicefunktionen sollen dazu beitragen, den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu optimieren und den ÖPNV attraktiver zu gestalten.

Im Rahmen der weiteren Überlegungen zur Digitalisierung soll die bestehende Mobilitätsplattform (MeinMobiportal) konzeptionell und technisch weiterentwickelt werden, um noch stärker als zentrales Instrument des digitalen Vertriebes für alle Services öffentlicher Mobilität zu fungieren und diese zu bündeln. Ziel ist es, eine erste Anlaufstelle für Bürger zu schaffen, die eine umfassende Informations- und Buchungsfunktion über sämtliche Mobilitätsangebote hinweg bietet.

Einen wesentlichen Bestandteil dieser Entwicklung soll die Implementierung eines zentralen, digitalen Auskunftssystems sein, das Echtzeitinformationen zu allen verfügbaren Verkehrsmitteln bündelt und eine direkte Verknüpfung mit dem MeinMobiportal ermöglicht. Nutzende könnten dadurch eine durchgängige Reiseplanung mit unmittelbarer Buchungsoption für den ÖPNV erhalten sowie ergänzende Mobilitätsangebote wie Sharing-Dienste oder On-Demand-Verkehre.

Voraussetzung für das Angebot von intelligenten Services und Produkten ist die Förderung der intelligenten Vernetzung zwischen internen Systemen und beteiligten Drittanbietersystemen mit Hilfe von flexiblen, anpassbaren und möglichst

standardisierten Adaptern und Konnektoren. Bei Etablierung von nationalen oder internationalen Standards bzw. Standardschnittstellen oder -protokollen soll die Kompatibilität von Bestandssystemen bevorzugt vorangetrieben werden.

Ergänzend könnte ein 24/7-Chatbot als digitaler Kundenservice eingeführt werden, der als First-Level-Support eine schnelle und automatisierte Bearbeitung häufig auftretender Anfragen ermöglicht. Solch ein Assistent kann auch in Form von intelligenten Eingabefeldern oder Sprachassistenten in Erscheinung treten. Beispiele hierfür sind:

- Fahrplanauskunft und Verbindungssuche: Der Chatbot beantwortet in Echtzeit Fragen zu Abfahrtszeiten, Fahrplanänderungen oder alternativen Routen und kann direkt Buchungsoptionen im MeinMobiportal bereitstellen oder an die richtigen Anwendungen weiterleiten.
- Tarif- und Ticketinformationen: Nutzende erhalten unmittelbar Auskunft über Ticketoptionen, Preise und Gültigkeiten, können Tarife vergleichen und werden bei der digitalen Buchung von Fahrkarten unterstützt.
- Neukunden erhalten auf Basis persönlicher Präferenzen – wie z. B. Mobilitätsverhalten, Nutzungshäufigkeit, Bindungsbereitschaft – Empfehlungen zur Nutzung von Apps, Buchungs- und Informationsplattformen mit dem größten Mehrwert.
- Im Störfall (Streiks, Sperrungen, Großveranstaltungen, sonstige Ereignisse) wird ein aktueller Fragenkatalog zur präzisen und schnellen, gleichzeitigen Information einer großen Anzahl von Nutzern ermöglicht.

Bei der Einführung eines solchen digitalen Dienstes werden Datenschutz, Transparenz und Sicherheit besonders berücksichtigt. Die Plattform würde kryptografisch abgesichert, um eine vertrauenswürdige und belastbare Informationsversorgung sicherzustellen.

Die Vielzahl an Datenquellen erfordert ein kontinuierliches Monitoring der Datenqualität. Es würden Prozesse zur Vermeidung unvollständiger oder fehlerhafter Daten etabliert, um eine hohe Zuverlässigkeit der bereitgestellten Informationen sicherzustellen.

Durch diese Automatisierung könnten die Servicequalität verbessert, Wartezeiten reduziert und die Zugänglichkeit der digitalen Mobilitätsangebote rund um die Uhr sichergestellt werden. Das MeinMobiportal soll sich somit zu einer ganzheitlichen digitalen Vertriebsinformations-Plattform entwickeln, die eine zentrale Rolle in der vernetzten Mobilitätslandschaft von Stadt und Landkreis Osnabrück einnimmt.

Optimierung des Pendlerverkehrs durch digitale Mobilitätslösungen

Im Rahmen der digitalen Mobilitätsstrategie wird die Entwicklung einer digitalen Anwendung für den Pendlerverkehr angestrebt, die bestehende Mobilitätsangebote sinnvoll ergänzt und Nutzende bei der alltäglichen Routenplanung unterstützt.

Zielsetzung

Ziel ist es, ein flexibles, anschlussfähiges und zukunftsoffenes Konzept zu realisieren, das auch in bestehende Systeme wie das MeinMobiportal integriert werden kann.

Dabei stehen insbesondere folgende Ziele im Fokus:

- Förderung gemeinschaftlicher Mobilität durch die Bildung von Fahrgemeinschaften
- digitale Unterstützung für Pendler bei der Organisation alltäglicher Wege
- Schaffung einer intelligenten, anpassbaren Systemarchitektur zur Integration in bestehende Mobilitätsplattformen
- Möglichkeit zur Anbindung von Anreizsystemen zur Förderung nachhaltiger Verkehrsentscheidungen
- flexible Ausgestaltung der Anwendung zur späteren Abstimmung mit möglichen Partnern und bestehenden Angeboten
- Beitrag zur Emissionsminderung, Effizienzsteigerung und Entlastung von Verkehrsinfrastruktur

Die Förderung einer effizienten und nachhaltigen Pendlermobilität ist ein zentraler Bestandteil der digitalen Mobilitätsstrategie. Durch den Einsatz innovativer digitaler Lösungen sollen neue Möglichkeiten geschaffen werden, um den Pendelverkehr smarter, ressourcenschonender und besser vernetzt zu gestalten.

In diesem Kontext wird eine digitale Anwendung (Web/App) entwickelt, die eine gezielte Unterstützung für Berufspendler und Berufspendlerinnen bietet. Ziel ist es, bestehende Mobilitätsangebote durch smarte Vernetzung zu ergänzen und Synergien zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln zu schaffen. Eine mögliche Funktion der Anwendung besteht darin, Pendler und Pendlerinnen mit ähnlichen Routen zusammenzuführen und dadurch effizientere Fahrgemeinschaften zu ermöglichen. Neben der Förderung gemeinschaftlicher Mobilität können weitere Konzepte zur Optimierung individueller Pendlerwege eingebunden werden – beispielsweise die Bereitstellung verkehrsrelevanter Informationen oder die intelligente Empfehlung von multimodalen Routenoptionen.

Um die Attraktivität und Nutzerakzeptanz der Anwendung zu steigern, wird die Integration von Anreizsystemen geprüft. Denkbar sind verschiedene Mechanismen zur Incentivierung nachhaltiger Mobilitätsentscheidungen, etwa durch ein Belohnungssystem, das gezielt Anreize für gemeinschaftliche Fahrten oder den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel schafft. Die Verknüpfung mit bestehenden digitalen Angeboten ermöglicht zudem eine nahtlose Integration in bereits genutzte Mobilitätsplattformen.

Das MeinMobiportal, als zentrale Plattform für digitale Mobilitätslösungen, spielt hierbei eine wesentliche Rolle. Die geplante Pendlerlösung soll in das bestehende Mobilitätsökosystem eingebunden werden, um eine einheitliche Nutzererfahrung sicherzustellen. Dies gewährleistet nicht nur eine intuitive Nutzung, sondern unterstützt

auch die ganzheitliche Vernetzung mit bestehenden Verkehrsangeboten und digitalen Services.

Im Rahmen der Entwicklung werden unterschiedliche Umsetzungsvarianten geprüft, darunter auch die Möglichkeit einer Zusammenarbeit mit externen Partnern, um technologische und infrastrukturelle Synergien bestmöglich zu nutzen. Die Gestaltung des finalen Use Cases wird in enger Abstimmung mit den strategischen Mobilitätszielen erfolgen, um eine bestmögliche Ergänzung zur bestehenden Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen.

Mit dieser Maßnahme wird ein wichtiger Beitrag zur Weiterentwicklung zukunftsfähiger Pendlerkonzepte geleistet. Die digitale Lösung soll nicht nur die individuelle Pendlererfahrung verbessern, sondern gleichzeitig einen positiven Effekt auf Verkehrseffizienz, Emissionsreduktion und die allgemeine Erreichbarkeit von Arbeitsstandorten haben.

Bargeldloser Ticketverkauf und eingeschränktes Ticketangebot im Bus zur Optimierung der Fahrzeiten

Mit dem digitalen Wandel im Ticketverkauf werden Busfahrzeiten optimiert. Moderne Technologien ermöglichen einen effizienteren und barrierefreien Fahrkartenverkauf.

Zielsetzung

Die Umstellung auf einen bargeldlosen Ticketverkauf mit eingeschränktem Ticketangebot soll die Pünktlichkeit im Busverkehr erhöhen, indem Verkaufsprozesse direkt beim Fahrpersonal reduziert werden. Gleichzeitig soll der verstärkte Einsatz digitaler Vertriebskanäle den barrierefreien und sicheren Zugang zu Tickets fördern. Langfristig kann diese Maßnahme zu Kosteneinsparungen, höherer Effizienz und einer zukunftssicheren, fahrerunabhängigen Ticketabwicklung beitragen.

Um die Pünktlichkeit und Fahrzeitstabilität im Busverkehr zu verbessern, insbesondere auf stark frequentierten und verspätungsanfälligen Linien, leistet eine Reduzierung des Ticketverkaufs beim Fahrpersonal einen wesentlichen Beitrag zur Busbeschleunigung. Die konsequente Förderung eines bargeldlosen Verkaufsprozesses in Verbindung mit einem stark eingeschränkten, aber funktional ausreichenden Ticketangebot eröffnet erhebliche Potenziale zur Beschleunigung des Busverkehrs. Diese Maßnahme ist insbesondere für sogenannte Schnellbuslinien sowie für Linienabschnitte mit hoher Verspätungsanfälligkeit von Bedeutung.

Durch eine verstärkte Nutzung digitaler Vertriebskanäle – etwa über das MeinMobiportal, mobile Apps (VOSpilot, YANiQ) oder Aktionslisten für die elektronische Ticketausgabe auf Chipkarte (ALISE) – wird sichergestellt, dass Fahrgäste auch weiterhin komfortabel Zugang zu Fahrkarten erhalten. Gleichzeitig ermöglichen diese verschiedenen digitalen Vertriebswege ein hohes Maß an

Barrierefreiheit für alle Nutzenden. Ergänzend werden stationäre Ticketverkaufsstellen beibehalten, um sicherzustellen, dass keine Ausgrenzung stattfindet.

Einsatz von Augmented-Reality zur Navigation und Haltestellenorientierung

Augmented-Reality (AR) kann die Orientierung im öffentlichen Nahverkehr erheblich verbessern. Durch digitale Wegweiser und interaktive Hinweise wird die Navigation zu Haltestellen erleichtert, insbesondere an großen Verkehrsknotenpunkten oder in unübersichtlichen Bereichen.

Zielsetzung

Die AR-Technologie soll den Zugang zum ÖPNV intuitiver gestalten, indem sie Fahrgästen eine visuelle Unterstützung bei der Orientierung bietet. Insbesondere Gelegenheitsnutzende, Ortsfremde und mobilitätseingeschränkte Personen sollen von einer verbesserten Navigation durch digitale Hilfsmittel profitieren.

Zur Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit und Orientierung im öffentlichen Nahverkehr könnte eine AR-Anwendung entwickelt oder nahtlos in bestehende Anwendungen integriert werden. Diese digitale Erweiterung würde die Wegeführung zu Haltestellen erleichtern und Fahrgäste dabei unterstützen, sich in komplexen Verkehrssituationen besser zurechtzufinden.

Die Technologie ermöglicht die visuelle Darstellung virtueller Haltestellen, die insbesondere bei Bedarfshaltestellen oder temporären Ersatzhaltestellen von Vorteil sind. Über ihr Smartphone erhalten Fahrgäste eine Echtzeitansicht der Umgebung, in die digitale Wegweiser oder Hinweise zur Haltestellenposition eingeblendet werden.

Zusätzlich wird ein dynamisches Routing zu Haltestellen integriert. Die Anwendung erkennt den Standort der Nutzenden und zeigt den optimalen Fußweg zur nächstgelegenen oder gewünschten Haltestelle an. Dies kann eine wertvolle Unterstützung an stark frequentierten Umsteigepunkten oder in schlecht ausgeschilderten Bereichen bieten.

Ein integraler Bestandteil eines modernen Fahrgastinformationssystems – wie im folgenden Kapitel 4.5.3 "Kundenkommunikation" ausführlicher beschrieben – ist die Bereitstellung aktueller Echtzeitabfahrtstafeln, die flexibel und barrierefrei über mobile Endgeräte abgerufen werden können, etwa per QR-Code an den Haltestellen. Die dynamische Anzeige dieser Echtzeitinformationen ermöglicht es Fahrgästen, aktiv auf Verspätungen oder Ausfälle zu reagieren, ihre Fahrten flexibel anzupassen oder Wartezeiten sinnvoll zu nutzen.

Das Zusammenspiel von AR-Navigation und Echtzeitabfahrtstafeln bietet dabei zusätzliche Vorteile: AR kann die visuelle Darstellung von Haltestellen und Routen in die reale Umgebung einbetten, während die Echtzeitabfahrtstafeln präzise und aktuelle Fahrplandaten liefern. Dadurch entsteht ein ganzheitliches, interaktives Informationssystem, das den Fahrgästen nicht nur den Weg weist, sondern sie auch in die Lage versetzt, fundierte Entscheidungen über ihre Fahrt zu treffen.

Durch die Anbindung an das MeinMobiportal kann die AR-Navigation entweder als eigenständige Funktion innerhalb des bestehenden digitalen Mobilitätsangebots bereitgestellt oder in bereits vorhandene Anwendungen integriert werden. Dies trägt dazu bei, den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und die Orientierung für alle Nutzergruppen – insbesondere für Ortsfremde oder Gelegenheitsnutzer – deutlich zu verbessern.

VOS GESAMT	MASSNAHMEN UND KONZEPTE ZUR DIGITALEN OPTIMIERUNG DES VERTRIEBS IM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR VON STADT UND LANDKREIS OSNABRÜCK
Konkretisierung der Maßnahme	Umfassende digitale Weiterentwicklung des Vertriebs im ÖPNV durch den Ausbau der Mobilitätsplattform (MeinMobiportal) zu einem zentralen digitalen Vertriebssystem. Zusätzlich wird die Einführung folgender Maßnahmen geprüft: • Einführung eines bargeldlosen Ticketkaufs • Implementierung eines digital basierten Incentivierungssystems • Entwicklung einer Pendler-App • Bereitstellung personalisierter Tarifangebote • Integration von AR-Navigation • Einsatz eines Chatbot-basierten Kundenservices
Ziel/ Hintergrund	• Etablierung eines integrierten, digitalen Vertriebssystems, das eine einfache, barrierefreie und nutzerfreundliche Buchung sowie Nutzung aller Mobilitätsangebote ermöglicht. • Steigerung der Effizienz, Kundenzufriedenheit und Attraktivität des ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück. • allgemeine Verbesserung der Fahrzeitstabilität im ÖPNV • Förderung nachhaltiger Mobilität und CO₂-Reduktion • Stärkung der Multimodalität und Integration alternativer Mobilitätsangebote • Förderung digitaler Barrierefreiheit und sozialer Teilhabe • Verbesserung der Servicequalität und Kundenzufriedenheit
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Integration bestehender Systeme und digitaler Dienste in die Mobilitätsplattform • technische Umsetzung eines sicheren Datenmanagements • Koordination und Abstimmung zwischen öffentlichen Institutionen und Dienstleistern

	• Ggf. Abstimmungen mit VOS-Partnern und externen Dienstleistern • Ggf. Fördermittelakquise • Harmonisierung von Datenstandards und Schnittstellen • Bereitstellung von Planungsressourcen und Finanzmitteln entsprechend ihrer Verfügbarkeit
Beteiligte	• PlaNOS • VOS-Partnerunternehmen • IT-Dienstleister • Betreiber von Mobilitätsdiensten und Zahlungssystemen • Stadt und Landkreis Osnabrück • Marketingabteilungen • strategische Projektpartner
Zeit	• Kurzfristig (innerhalb der NVP-Laufzeit): Konzepterstellung und Prüfung der Umsetzbarkeit sowie Einführung von Chatbot, AR-Prototyp und Informationskampagne. • Mittelfristig (innerhalb der NVP-Laufzeit): Weiterentwicklung des MeinMobiportals inklusive Integration von Incentivierungsmaßnahmen, Pendler-App und kontinuierlicher Evaluation. • Langfristig (nach NVP-Initialphase): Etablierung eines vollständig integrierten, digitalen Vertriebs- und Informationssystems mit abschließender Gesamtumsetzungsprüfung
Kosten	• Beträge sind (ggf. gutachterlich) kalkulatorisch abzuschätzen

4.5.3 Kundenkommunikation

Eine moderne und zukunftssichere Kommunikation zeichnet sich dadurch aus, dass sie alle Nutzergruppen erreicht, auf verschiedenen Kanälen funktioniert und jederzeit zuverlässige Informationen bietet. Sie ist ein zentraler Erfolgsfaktor für ein attraktives Mobilitätsangebot. Einheitliche Standards und ein konsistentes Erscheinungsbild fördern die Wiedererkennung und stärken die Akzeptanz aller Mobilitätsbausteine.

Zielsetzung

Die Kundenkommunikation soll Informationen zu sämtlichen Mobilitätsangeboten zuverlässig, barrierefrei und medienübergreifend bereitstellen. Eine moderne, umfassende Fahrgastinformation bildet dabei einen wesentlichen Bestandteil eines leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrs. Empfohlen wird, eine einheitliche kommunikative Klammer einzusetzen, um die Sichtbarkeit der verschiedenen Mobilitätsbausteine zu steigern und deren Wahrnehmung zu stärken.

Den Standard in der Fahrgastkommunikation bilden digitale wie analoge Medien. Analoge Medien umfassen Fahrplanbroschüren, Pocketfahrpläne, Ortsfahrpläne sowie Plakate und Haltestellenaushänge mit Fahrplan- und Tarifinformationen. Wo technisch umsetzbar, ergänzen stationäre dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) das Angebot. Zusätzlich wird der Aufbau eines Systems für dynamische Fahrgastinformation angestrebt, das auf aktuelle Betriebs- und Fahrplandaten zurückgreift (Soll-/Ist-Daten, Störungsmeldungen) und die Informationen über eine zentrale Datenplattform an verschiedenste Ausgabemedien verteilt.

Digitale Echtzeitabfahrtstafeln, die z. B. per QR-Code an der Haltestelle abrufbar sind, stellen dabei eine besonders flexible, barrierefreie und kostengünstige Lösung dar. Sie ermöglichen eine dynamische, mobile Information mit aktuellen Abfahrtszeiten – auch als Ergänzung zu stationären DFI-Anlagen, insbesondere im ländlichen Raum. Der Zugang per Smartphone ist wartungsarm, überall verfügbar und auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigung z. B. per Screenreader lesbar.

Dabei ist die Qualität der zugrunde liegenden Daten entscheidend: Nur bei präziser, kontinuierlich aktualisierter Datenbasis funktionieren Systeme wie die VOSpilot-App, dynamische Anzeigen und Fahrzeugdisplays zuverlässig. Die Kombination aus digitalen und analogen Kanälen stärkt die Nutzerfreundlichkeit, erhöht das Vertrauen in den ÖPNV und fördert nachhaltig Kundenzufriedenheit und Nutzung.

Die Mobilitätsplattform nimmt in der Informationsstruktur des Stadt- und Regionalverkehrs sowie für sämtliche Mobilitätsangebote eine hervorgehobene Rolle ein. Sie fungiert als zentrale Anlaufstelle und kommunikative Klammer über alle Angebote hinweg. Ziel ist es, Informationen übersichtlich zu bündeln und Nutzende gezielt zu weiterführenden produktbezogenen Informationen, Websites und Apps zu leiten – um Auffindbarkeit, Verständlichkeit und Nutzungsbereitschaft zu erhöhen. Die Plattform unterstützt damit eine strukturierte Fahrgastkommunikation.

Digitale Kanäle umfassen neben der Mobilitätsplattform und der VOS-Website (www.vos.info) auch Apps wie VOSpilot und YANiQ. Soziale Medien wie X (ehemals Twitter), Facebook, Instagram sowie WhatsApp werden für aktuelle Mitteilungen genutzt. VOS-Partner sind angehalten, alle Störungen nach VDV-Standard über die entsprechenden Schnittstellen einzuspeisen, damit die Informationsverbreitung kanalübergreifend erfolgen kann.

Alle Kommunikationsmedien sollen in einem einheitlichen Corporate Design dargestellt werden, das auf bestehenden Designs basieren kann. Gestaltungselemente, Struktur und visuelle Sprache sollen dabei für alle Mobilitätsangebote gleich sein – mit produktbezogener Farbgebung zur Differenzierung.

Die persönliche Mobilitätsberatung erfolgt zentral am Neumarkt (Mobilitätszentrum der SWO Mobil) und dezentral in den Geschäftsstellen der VOS-Partner im Landkreis. Ergänzend informieren Mobilitätsberater auf lokalen Veranstaltungen wie Wochenmärkten oder Stadtfesten über die Angebote.

VOS GESAMT	KUNDENKOMMUNIKATION UND ECHTZEITINFORMATIONEN FÜR FAHRGÄSTE
Konkretisierung der Maßnahme	• Optimierung und Vereinheitlichung der digitalen und analogen Fahrgastkommunikation in Stadt- und Landkreis Osnabrück • Aufbau eines medienübergreifenden Systems dynamischer Fahrgastinformation inklusive mobiler Lösungen, z. B. per QR-Code • Einbindung aller Kommunikationskanäle unter einem konsistenten Corporate Design
Ziel/ Hintergrund	• zuverlässige, barrierefreie und medienübergreifende Bereitstellung von Fahrgastinformationen zu allen Mobilitätsangeboten • einheitliche kommunikative Klammer zur besseren Sichtbarkeit und Nutzerorientierung
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Abstimmung mit VOS-Partnern zur standardisierten Störungsdatenübermittlung • Bereitstellung zuverlässiger Fahrplandaten durch die VOS • technische Umsetzung der zentralen Datenplattform, • Designabstimmung für ein einheitliches Erscheinungsbild • Basis hierfür könnte das MOIN+-Projekt sein
Beteiligte	• PlaNOS • VOS-Partnerunternehmen • Betreiber der Mobilitätsplattform • technische Dienstleister (DFI, QR-Code-Anbieter) • Kommunikations- und Marketingstellen
Zeit	• Kurzfristig: Designvereinheitlichung, Standarddefinition für digitale Kanäle • Mittelfristig: Aufbau der zentralen Datenplattform und Integration von Echtzeitinformationen • Langfristig: Ausbau mobiler und stationärer DFI, fortlaufende Pflege und Weiterentwicklung
Kosten	• Kosten variieren je nach Umsetzungsgrad der digitalen Infrastruktur (QR-Systeme, DFI-Anlagen, Plattformentwicklung) • Ergänzende Mittel für Kommunikationsdesign und personelle Ressourcen in Beratung und Pflege der Kanäle notwendig

4.6 Datengrundlagen und Angebotsqualität in Stadt und Landkreis Osnabrück

4.6.1 Datenverfügbarkeit für die Planung und Finanzierung

Die kontinuierliche Optimierung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in der Region Osnabrück macht eine fundierte Datenbasis erforderlich. Für die Angebotsentwicklung und für Fragen der Finanzierung sind insbesondere folgende Kennzahlen heranzuziehen und bei Bedarf von den Verkehrsunternehmen bereitzustellen:

- **Leistungs- und Nachfragedaten:**
Bedienungsformen, Fahrplandaten, Verkehrsleistung, Fahrzeugeinsatz und -kapazitäten, Fahrgastzahlen, Daten zur Auslastung von Linien, Fahrgastinformationen, Vertriebskanäle, Marketingaktivitäten, Leistungs- und Nachfrageänderungen etc.
- **Kosten-/Ertragsparameter und Finanzierung:**
Betriebskosten, Fahrgeldeinnahmen, Finanzhilfen, Kostendeckungsgrad

Zielsetzung

Die Datenbereitstellung und -nutzung soll standardisiert und automatisiert werden.

Im weiteren Verlauf dieses Kapitels werden die Ziele sowie Anforderungen und Verwendung der Daten näher erläutert.

Leistungs- und Nachfragedaten bilden die Grundlage, um Angebote marktgerecht und strukturell anpassen zu können. Ebenso werden Kosten- und Ertragsparameter benötigt, um den Finanzierungsbedarf bei Angebotsveränderungen, Preismaßnahmen oder der Festlegung des Höchsttarifes ermitteln und für politische Entscheidungen transparent darstellen zu können. Deshalb sind die im Stadtverkehr über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) und im Regionalverkehr über die Allgemeine Vorschrift (AV) erfassten Daten auch auf der Ebene des ÖPNV-Managements für die Angebotsplanung oder die Weiterentwicklung von Tarifen, Vertriebswegen und Fahrgastinformationssystemen bedarfsgerecht zur Verfügung zu stellen.

Die Bereitstellung von Planungs- und Finanzdaten soll standardisiert und automatisiert werden. Der Prozess für die Standardisierung und Automatisierung – zu erfassende Daten, Datenaufbereitung und Datensystem – ist zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern, der PlaNOS und den Partnern der VOS abzustimmen und ab 2026 sukzessive umzusetzen.

VOS GESAMT	STANDARDISIERUNG UND AUTOMATISIERUNG DER DATENBEREITSTELLUNG IN STADT UND LANDKREIS OSNABRÜCK
Konkretisierung der Maßnahme	Standardisierung und Automatisierung der Bereitstellung und Nutzung von Leistungs- und Nachfragedaten sowie Finanzkennzahlen für die Planung und Finanzierung des ÖPNV-Angebots in der Region Osnabrück. Dies umfasst die folgenden Schritte: • Bereitstellung von Leistungs- und Nachfragedaten (z. B. Fahrplandaten, Fahrgastzahlen, Fahrzeugkapazitäten, Auslastung einzelner Linien) • Sammlung von Kosten- und Ertragsparametern (z. B. Betriebskosten, Fahrgeldeinnahmen, Kostendeckungsgrad) • Etablierung eines Systems zur regelmäßigen Bereitstellung dieser Daten für die Angebotsplanung und Finanzierungsfragen • Koordinierung der Zusammenarbeit zwischen den relevanten Akteuren (ÖPNV-Aufgabenträger, PlaNOS, VOS-Partner)
Ziel/Hintergrund	• Verbesserung der Planungs- und Finanzierungsprozesse durch die kontinuierliche Verfügbarkeit relevanter Daten • transparente Darstellung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV und des Finanzierungsbedarfs für politische Entscheidungsträger • Unterstützung der Angebotsoptimierung sowie der Preisgestaltung und Tarifierung • Automatisierung der Datenerhebung und -bereitstellung zur Effizienzsteigerung • Sicherstellung einer robusten Datenbasis für alle Beteiligten, um fundierte Entscheidungen zu treffen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Sicherstellung der Verfügbarkeit der erforderlichen Datenquellen (z. B. Fahrplandaten, Fahrgastzahlen) und der IT-Infrastruktur • Kooperation und Abstimmung zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern, PlaNOS und VOS-Partnern • Bereitstellung der notwendigen Ressourcen für die Datenerhebung und Datenaufbereitung • Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zur regelmäßigen Bereitstellung der benötigten Daten
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück, Stadt Osnabrück • PlaNOS • VOS-Partnerunternehmen

	• ggf. externe Dienstleister zur Unterstützung bei der Implementierung der Automatisierung und Standardisierung der Datenbereitstellung
Zeit	Die Umsetzung erfolgt schrittweise, beginnend mit der ersten Bereitstellung strukturierter Daten in 2026. Die Datenbereitstellung wird sukzessive standardisiert und automatisiert.
Kosten	Beträge sind (ggf. gutachterlich) kalkulatorisch abzuschätzen

4.6.2 Generierung von Nachfragedaten und Fahrgastzahlen

Wie in Kapitel 4.5.1 beschrieben, ist eine fundierte Datenbasis essenziell für die Steuerung, Weiterentwicklung und Finanzierung des öffentlichen ÖPNV.

Zielsetzung

Ziel der Erhebung von Fahrgastzahlen und Nachfragedaten ist es, ein realistisches und belastbares Bild der tatsächlichen Nutzung des ÖPNV-Angebots zu erhalten. Nur so können Verkehrsströme analysiert, Angebotsentscheidungen zielgerichtet getroffen, der Finanzierungsbedarf abgeschätzt und politische, planerische und betriebliche Entscheidungen nachvollziehbar begründet werden.

Fahrgastdaten liefern die Grundlage für

- die Einschätzung der Auslastung einzelner Linien und Fahrten,
- die Optimierung von Taktungen, Haltestellenstandorten und Fahrzeugkapazitäten,
- die Identifikation nachfragestarker Relationen oder Umsteigepunkte,
- die Weiterentwicklung von Tarifen, Vertriebssystemen und Marketingstrategien,
- die Abschätzung von Betriebskosten, Fahrgelderlösen und öffentlichen Zuschussbedarfen.

Darüber hinaus dienen valide Fahrgastzahlen auch als Grundlage für Leistungsvergütungen im Rahmen vertraglicher Regelungen sowie für die Bewertung der Wirkung von Maßnahmen (z. B. Einführung neuer Linien oder Tarife).

Methoden zur Datenerhebung

Zur Erreichung dieser Ziele wird ein Mix aus digitalen und analogen Erhebungsverfahren genutzt. Die Verfahren dienen dabei nicht als Selbstzweck, sondern als Werkzeug zur Gewinnung planungsrelevanter Erkenntnisse.

Digitale Verfahren gewinnen zunehmend an Bedeutung, da sie eine kontinuierliche und automatisierte Erfassung ermöglichen. Im Gebiet der VOS stehen hierfür u. a. folgende Systeme zur Verfügung:

- Intermodal Transport Control System ITCS-Systeme (rechnergestützte Betriebsleitsysteme) – in der VOS von INIT bzw. Amcon im Einsatz – in allen Linienbussen zur fahrzeugscharfen Datenerfassung,
- digitale Vertriebssysteme wie Bordrechner, HandyTicket, VDV-KA-basierte Abonnements,
- Check-in/Be-out-System (CiBo) auf App-Basis zur Bewegungserkennung via Bluetooth, GPS und Sensorik

In Teilen der VOS stehen automatisierte Fahrgastzählsysteme über das ITCS zur Verfügung.

Diese Systeme erlauben u. a. die Erfassung von Ein- und Ausstiegsvorgängen, von Ticketnutzungsdaten sowie perspektivisch auch vollständige Quelle-Ziel-Beziehungen.

Analoge Verfahren ergänzen die digitale Erhebung dort, wo punktuelle Tiefenanalysen oder qualitative Bewertungen erforderlich sind:

- Fahrgastzählungen der VOS und PlaNOS auf ausgewählten Linien zur Ermittlung belastbarer Querschnittsdaten,
- regelmäßige Quelle-Ziel-Befragungen durch die PlaNOS zur Analyse vollständiger Fahrgastwege,
- Kundenzufriedenheitsbefragungen durch die PlaNOS zur Erhebung subjektiver Bewertungen zu Service, Information und Angebot.

Anforderungen an die Datenerhebung

Unabhängig vom eingesetzten Verfahren gelten für die Fahrgastdatenerhebung folgende Anforderungen:

- Erhebung mit hinreichender räumlicher, zeitlicher und sachlicher Tiefe,
- Verknüpfbarkeit mit Haltestellen, Linien und Fahrtverläufen,
- Möglichkeit zur Darstellung vollständiger Fahrketten (Quelle-Ziel-Beziehungen),
- Differenzierung nach Fahrkartenarten und Nutzungshäufigkeiten,
- Einhaltung datenschutzrechtlicher Vorgaben (insb. DSGVO),
- Verlässlichkeit, Wirtschaftlichkeit und Aktualität der Daten.

Ausblick

Die Kombination aus automatisierten digitalen Systemen und gezielten analogen Erhebungen soll in Stadt und Landkreis Osnabrück zu einer kontinuierlich verfügbaren, verlässlichen und praxisnahen Datengrundlage führen. Diese bildet die Voraussetzung für eine vorausschauende, wirtschaftliche und nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots – und damit für eine zukunftssichere Mobilität in der Region. Grundsätzlich gilt, dass bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen relevante Vorgaben, Förderkriterien und Initiativen von Bund und Land entsprechend zu berücksichtigen sind.

VOS GESAMT	GENERIERUNG VON NACHFRAGEDATEN UND FAHRGASTZAHLEN
Konkretisierung der Maßnahme	- Durchführung einer Marktsondierung zur Auswahl eines geeigneten Systems zur automatisierten Fahrgastzählung - Ziel ist die spätere stufenweise Ausstattung der Busflotte im Landkreis Osnabrück mit geeigneter Zähltechnik.
Ziel/ Hintergrund	Ziel ist die automatisierte, kontinuierliche, flächendeckende und datenschutzkonforme Erhebung von Ein- und Aussteigerzahlen an Haltestellen zur Analyse der Liniennutzung sowie zur datenbasierten Angebotsplanung und Erfolgskontrolle. Zudem soll das Verfahren manuelle Zählungen langfristig ersetzen.
Voraussetzungen/ Abstimmungen	- Kompatibilität der Zählsysteme mit der bestehenden Infrastruktur (INIT-ITCS, INIT-Bordrechner, CiBo-System) - DSGVO-Konformität muss gewährleistet sein - Abstimmung mit PlaNOS und VOS-Partnern erforderlich
Beteiligte	- PlaNOS - Stadt Osnabrück - Landkreis Osnabrück - VOS-Partnerunternehmen - externe Beratungsunternehmen
Zeit	- Marktsondierung im Jahr 2025 - Auswahl und Pilotierung ab 2026, ggf. schrittweise Einführung ab 2027
Kosten	- Kosten für Beratungsleistung (Marktsondierung) im unteren fünfstelligen Bereich - Folgekosten für Systemeinführung abhängig vom gewählten System (Zähleinheiten, Backend, Installation, Wartung)

4.6.3 Weiterentwicklung bei Qualität und Verfügbarkeit von Echtzeitdaten

Die Verfügbarkeit von Echtzeitinformationen in den elektronischen Auskunftsmitteln soll weiter ausgebaut und die noch vorhandenen Lücken geschlossen werden. Darüber hinaus müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, die Qualität der Echtzeitinformation objektiv bewerten zu können, um Handlungsbedarfe und Verbesserungsmaßnahmen entsprechend sinnvoll abzuleiten. Synergien zu weiteren Bausteinen im Qualitätsmanagement, wie die Bewertung der Fahrplanteue, sind durch die gemeinsame Basis in den Betriebsdaten gegeben und für die Zielerreichung zu nutzen.

Echtzeitdaten im ÖPNV gehören zu den Mobilitätsdaten, die gemäß PBefG § 3a von den Beförderungsunternehmen bereitgestellt werden müssen. Im Gegensatz zu den regelmäßigen Sollfahrplandaten beziehen sich Echtzeitdaten auf tagesaktuelle oder unmittelbar ablaufende Verkehrsinformationen. Dazu gehören z. B. Verspätungen, Ausfälle, Zusatzfahrten, Umleitungen (z. B. Haltestellenausfälle oder Ersatzhalte), Störungsmeldungen, Änderungen der Abfahrtspositionen (wie Bussteige oder Gleise), Änderungen des Fahrzeugtyps sowie Auslastungsinformationen. Für die Verarbeitung dieser Daten ist es eine wesentliche Eigenschaft der Echtzeitinformatoren, dass sie sich auf die Sollfahrplandaten beziehen (Referenzierbarkeit) und als Abweichung hiervon ermittelt und weitergegeben werden.

Im Rahmen des Qualitätsmanagements (siehe Kapitel 4.6.7) können Echtzeitdaten zur Messung von Fahrdurchführung und Pünktlichkeit genutzt werden, was wiederum zur Weiterentwicklung einer effizienten Betriebssteuerung beiträgt. Die auf Echtzeitdaten basierenden Fahrgastinformationen sind zudem ein wichtiges Qualitätskriterium, das im Rahmen der Kundenzufriedenheit gemessen wird.

Echtzeitdaten werden über verschiedene Kanäle bereitgestellt, darunter Fahrplan-Apps, Webanwendungen (Online-Auskunft), physische oder virtuelle Abfahrtsanzeigen an Haltestellen (DFI) sowie elektronische Anzeigen in Fahrzeugen. Die wichtigste Quelle dieser Informationen sind rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS). In der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück wird von der Mehrzahl der Partnerunternehmen ein gemeinsames ITCS der Firma Init genutzt, in dem die Partner jedoch einen jeweils eigenständigen Mandanten besitzen (Abbildung 27). Die Echtzeitdaten aus dem VOS-ITCS fließen in die Datendrehscheibe (DDS) beim Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) und werden von dort wiederum an Abnehmer wie z. B. das mit der App VOSpilot verbundene Fahrplanauskunftssystem Hafas sowie an weitere Datendrehscheiben in Deutschland verteilt (DELFI). Eine Ausnahme innerhalb der VOS stellt die Teilgemeinschaft VOS Nord dar. Die Bereitstellung der Sollfahrplandaten erfolgt hier durch einen Partner in Dienstleistung für alle übrigen Partnerunternehmen. Die Betriebssteuerung erfolgt aber hiervon unabhängig in einem eigenen ITCS. Aus diesem ITCS können und wurden auch Echtzeitdaten an die DDS beim VBN geliefert. Die Verfügbarkeit dieser Daten in der Online-Auskunft ist zum Zeitpunkt der NVP-Erstellung sehr eingeschränkt. Eine weitere Lücke im Bereich der Echtzeitdaten besteht bei den Linien bzw. den Kooperationsleistungen der Regionalverkehr Münster GmbH (RVM). Die RVM hat ihren Sitz und ihr Bedienungsgebiet in Nordrhein-Westfalen und ist damit nicht nur mit einem weiteren eigenen ITCS, sondern mittelbar auf der Ebene der Datendrehscheiben nicht mit der DDS beim VBN sondern mit der DDS beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) verbunden. Die Nutzung der Echtzeitdaten der RVM stellt dadurch eine besondere Herausforderung dar und konnte bisher weder für die bestehenden DFI noch in der mit dem VBN-Hafas verbundenen Fahrplanauskunftsmedien umgesetzt werden.

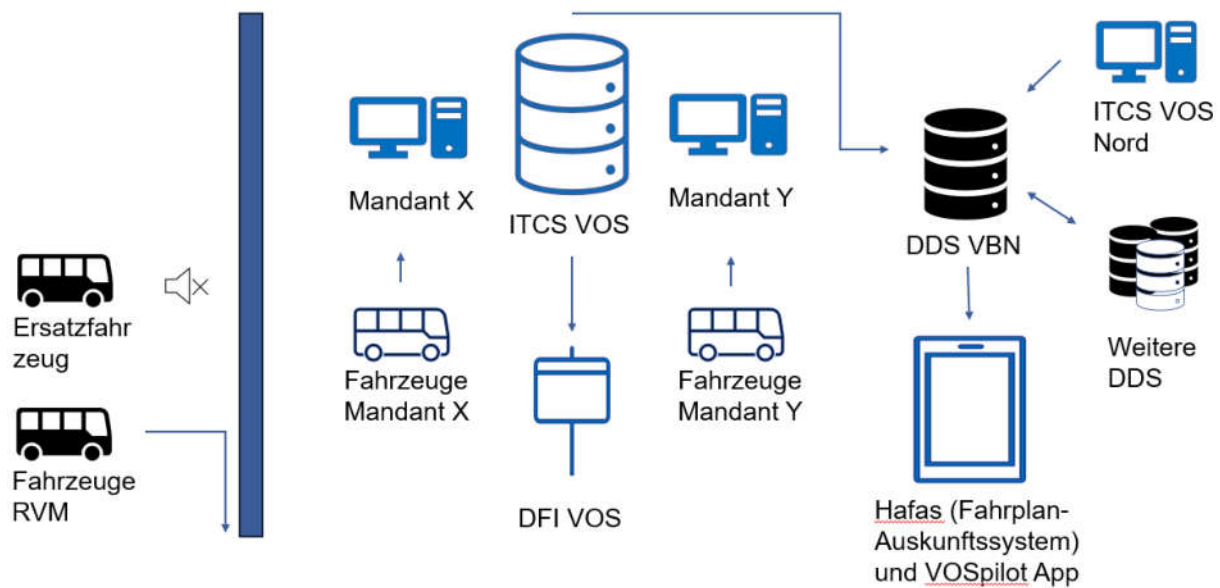


Abbildung 29: ITCS (Quelle: eigene Darstellung)

Angesichts der zum Zeitpunkt der NVP-Erstellung bestehenden Datenstruktur ist das Ziel, die genannten Lücken in der Echtzeitdatenversorgung zu schließen.

Im Hinblick auf die verfügbaren Echtzeitdaten aus dem VOS-ITCS besteht wiederum Prüf- und Handlungsbedarf hinsichtlich der Datenqualität. In vielen Kundenbeschwerden wird kritisiert, dass Fahrtausfälle nicht angezeigt werden oder dass die angegebenen Ankunftszeiten der Fahrzeuge nicht mit der Wahrnehmung der Angaben an den Haltestellen übereinstimmen. Ohne Zugang zum ITCS ist es äußerst schwierig, die Ursachen dieser Eindrücke zu überprüfen und Fehlerursachen in den Echtzeitdaten zu klären. Ein umfassender Zugang in das ITCS ist daher unabdingbar.

Im Gegensatz zu den weitgehend statischen Daten im Sollfahrplan ist der Zustand der Echtzeitdaten naturgemäß hoch dynamisch. Die Fehlerursachen müssen über Recherchen in verschiedenen Datenlogs recherchiert werden, die beispielsweise beim VBN nur kurze Zeit gespeichert werden. Dazu kommt, dass die Datenprotokolle der einzelnen Mandanten, wenn überhaupt, nur durch diese selbst geprüft werden können. Dies stellt jedoch einen Interessenkonflikt für die Unternehmen dar. Darüber hinaus bestehen Anforderungen an die Datenqualität für die Echtzeitdaten in der Fahrplanauskunft (Referenzierbarkeit zum Sollfahrplan, komplexe Regeln in der Schnittstelle zur DDS), die deutlich über die für die betriebliche Steuerung erforderliche Datenpflege hinaus gehen. Auch hier ist ein Interessenkonflikt für die Unternehmen erkennbar, diesen Anforderungen aus eigenem Antrieb mehr Priorität einzuräumen. Grundsätzlich gilt, dass bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen relevante Vorgaben, Förderkriterien und Initiativen von Bund und Land entsprechend zu berücksichtigen sind.

VOS GESAMT	WEITERENTWICKLUNG BEI QUALITÄT UND VERFÜGBARKEIT VON ECHTZEITDATEN
Konkretisierung der Maßnahme	• Schließung bestehender Lücken bei der Verfügbarkeit und Qualität von Echtzeitdaten im VOS-Gebiet, insbesondere für Teilgemeinschaften wie die VOS Nord und Kooperationsverkehre mit der RVM • Stärkung der objektiven Qualitätsbewertung und Optimierung der Kundenzufriedenheit durch verlässliche Echtzeitinformationen
Ziel/ Hintergrund	• Ausbau der Verfügbarkeit von Echtzeitinformationen und Schließung bestehender Lücken • Etablierung objektiver Qualitätsbewertungen zur Ableitung gezielter Verbesserungen unter Nutzung von Synergien im Qualitätsmanagementsystem
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Zugang zu den Daten der ITCS-Mandanten oder gemeinsame Analyseprozesse mit den Verkehrsunternehmen • Abstimmung mit VBN zur Schnittstellenoptimierung • Klärung der Verantwortlichkeiten für Datenpflege und Qualitätssicherung
Beteiligte	• PlaNOS • VOS-Partnerunternehmen • RVM • VBN • Anbieter von ITCS- und Datendrehscheiben-Systemen • Fahrgastvertretungen • ggf. externe Prüfer für Datenqualität
Zeit	• Kurzfristig: Abstimmung und Entwicklung von Prüfkriterien für Echtzeitdatenqualität und Zugang zu den Daten der ITCS-Mandanten • Mittelfristig: Datenqualitätsprüfungen und Integration fehlender Datenströme (RVM, VOS Nord) • Langfristig: Etablierung eines kontinuierlichen Qualitätsmonitorings
Kosten	• Abhängig vom Umfang der Maßnahmen: Potenzieller Bedarf für technische Erweiterungen, Analyse-Tools und Personalressourcen zur Qualitätssicherung • Detaillierte Kostenabschätzung im Rahmen eines weiteren Projekts notwendig

4.6.4 Data Warehouse und KI

Zielsetzung

Im Rahmen der zukünftigen strategischen Entwicklung von Stadt und Landkreis Osnabrück wird mittelfristig der Aufbau eines zentralen Datenpooling-Systems (Data Warehouse) angestrebt. Ziel ist eine umfassende, automatisierte Erfassung, Bündelung und Analyse aller relevanten ÖPNV-Daten. Diese Infrastruktur soll es ermöglichen, Entscheidungen in Planung und Betrieb systematisch datenbasiert zu unterstützen, die Angebotsplanung flexibler zu gestalten, die Ressourcensteuerung zu verbessern und die Transparenz gegenüber politischen Gremien und der Öffentlichkeit zu erhöhen.

Im Fokus steht die schrittweise Einführung eines modernen Datenmanagements, das Leistungs-, Nachfrage- und Finanzdaten aus unterschiedlichen Quellen (z. B. Fahrgastzählungen, Ticketverkäufen, Echtzeitdaten, Kundenfeedback) automatisiert zusammenführt. Die Datenintegration erfolgt perspektivisch über standardisierte Schnittstellen auf Basis eines gemeinsamen Datenmodells, das mit den relevanten Akteuren abgestimmt wird.

Ergänzend soll der Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) geprüft und vorbereitet werden, um präzisere Nachfrageprognosen zu ermöglichen. Diese sollen helfen, saisonale Schwankungen, Nachfragespitzen oder besondere Ereignisse frühzeitig zu erkennen und geeignete Maßnahmen anzustoßen – etwa eine dynamische Steuerung des Fahrzeugeinsatzes oder eine gezieltere Fahrgastinformation.

Diese digitale Weiterentwicklung bildet eine wichtige Grundlage für folgende planerische Zielsetzungen:

- Weiterentwicklung der datenbasierten Angebotsplanung und Kapazitätssteuerung
- effizientere Ressourcennutzung auf Basis belastbarer Prognosen
- verlässliche Datengrundlagen für politische Entscheidungen
- erhöhte Transparenz bei Finanzierungsbedarfen
- Stärkung von Servicequalität und Kundeninformation

Die Integration in bestehende digitale Plattformen (z. B. MeinMobiportal) wird mitgedacht. Die Planungen zu einer schrittweisen Umsetzung erfolgen im Rahmen eines bis 2026 zu erarbeitenden Datenkonzepts, das kontinuierlich weiterentwickelt wird und die Mitwirkung der relevanten Partner vorsieht.

VOS GESAMT	DATA WAREHOUSE UND KI
Konkretisierung der Maßnahme	• schrittweiser Aufbau eines zentralen Data Warehouses für die automatisierte Erfassung, Bündelung und Analyse aller relevanten ÖPNV-Daten • ergänzende Prüfung des KI-Einsatzes zur Prognose von Nachfrageverläufen und zur dynamischen Steuerung von Angebot und Information
Ziel/ Hintergrund	• zentrale, automatisierte Datennutzung zur flexiblen Planung, effizienten Steuerung und transparenten Entscheidungsfindung im ÖPNV
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Definition eines einheitlichen Datenmodells • Abstimmung standardisierter Schnittstellen • Mitwirkung der VOS-Partner • Integration bestehender Systeme (z. B. MeinMobiportal), Erstellung eines Datenkonzepts bis 2026
Beteiligte	• PlaNOS • VOS-Partnerunternehmen • Anbieter von Datensystemen (z. B. Ticketing, ITCS, Zählsysteme) • Datenanalysten • politische Gremien • ggf. externe IT-Dienstleister für Data-Warehouse und KI-Entwicklung
Zeit	• Kurzfristig: Erstellung des Datenkonzepts • Mittelfristig: Aufbau der Dateninfrastruktur und Integration der Systeme • Langfristig: Anwendung von KI-Methoden und kontinuierliche Datenanalyse
Kosten	• Kosten abhängig vom technischen Umfang und den anzubindenden Systemen • Investitionsbedarf für Aufbau und Pflege der Datenarchitektur sowie für Schnittstellenentwicklung, ggf. Fördermittel erforderlich

4.6.5 Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger ÖPNV-Betrieb ist neben den Anforderungen an die Bedienungs- und Verbindungsqualität und den Tarif ein entscheidendes Qualitätskriterium des ÖPNV-Systems. Als Zielwerte für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Maßstäbe definiert:

- Ein pünktlicher Betrieb wird gewährleistet, wenn die im Fahrplan veröffentlichten Abfahrts- und Ankunftszeiten eingehalten werden. Die Sicherung der Pünktlichkeit soll dabei jedoch nach Möglichkeit nicht durch Streckung der Fahrpläne (Verlängerung der Reisezeiten), sondern vor allem durch Beschleunigungsmaßnahmen erreicht werden
- Permanente Verspätungen sollen möglichst vermieden werden. Hierzu sind regelmäßige Überwachungen des Betriebs durch die Verkehrsunternehmen durchzuführen

Verspätungen lassen sich jedoch im Straßenverkehr auf stark belasteten Abschnitten oder bei plötzlich auftretenden unvorhersehbaren Ereignissen nicht immer vermeiden. Aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Osnabrück gilt ein Bus mit einer Abweichung von über 5 Minuten gegenüber der definierten Abfahrtszeit als verspätet, selbst wenn die planmäßigen Anschlüsse trotzdem sichergestellt werden können. Der Aufgabenträger Stadt Osnabrück definiert im ÖDA eine Verspätung ab 3 Minuten. Als verfrüht gilt ein Bus, der mehr als 1 Minute vor der Fahrplanzeit abfährt.

Die konkreten Handlungsansätze können dem Kapitel 3.3 Busbeschleunigung entnommen werden.

4.6.6 Barrierefreiheit

Zielsetzung

Der barrierefreie Haltestellenausbau nach dem Konzept der „Osnabrücker Haltestelle“ in Stadt und Landkreis Osnabrück ist fortzusetzen.

Im Rahmen des Umsetzungskonzepts erfolgt die Auswahl der Haltestellen nach der hier folgenden vorgegebenen Priorisierung:

1. Konzentration auf Hauptachsen (in Osnabrück: vorrangig MetroBus-Linien)
2. wesentliche Haltestellen an zentral gelegenen Stellen in allen einzelnen Ortschaften
3. an Einrichtungen mit besonderem Bedarf, wie an Schulen, Krankenhäusern, Pflegeheimen etc.
4. Haltestellenumgestaltung bei Straßenausbaumaßnahmen
5. Haltestellenumgestaltung bei Radwegemaßnahmen (für eine sinnvolle Barrierefreiheit ist auch immer die gegenüberliegende Haltestellenposition mit auszubauen)
6. Besonderer Bedarf: Anmeldung zu einem Umbauwunsch bei körperlicher Beeinträchtigung

Das bestehende Konzept der „Osnabrücker Haltestelle“ (siehe Anhang) beschreibt den heute und auch künftig geltenden Standard für Ausbaumaßnahmen von Haltestellen. Dieser umfasst stets:

- Kasseler Sonderbordstein
- taktile Leitstreifen

- barrierefreie Zuwegung
- Wartehalle
- Fahrradständer

Zusätzlich ist eine ausreichende Beleuchtung an den Haltestellen und in den Wartehäuschen möglichst sicherzustellen.

In Abhängigkeit der Lage und der Bedienungshäufigkeit der Haltestellen werden unterschiedliche Ausbaulängen für das Busbord vorgegeben:

- innerstädtischer Taktverkehr (Kategorie I und II): 18 m
- in der Stadt Osnabrück für die längeren Fahrzeuge: 19 m
- innerhalb der Ortsdurchfahrt (kein Takt, Kategorie III): 12 m
- außerhalb der Ortsdurchfahrt (kein Takt, Kategorie IV): 12 m, in besonderen Fällen auch nur 9 m (absolute Minimalausbaulänge)

Ein Ausbau aller Haltestellenpositionen der VOS bis zum 01.01.2022 (s. PBefG) war aus praktischen und finanziellen Gründen nicht realistisch. Jedoch ging der Gesetzgeber im Rahmen des § 8 PBefG („Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“) nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems bis 2022 aus. Vielmehr beabsichtigte er eine schrittweise Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen.

Unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der Mittel gilt es, den Haltestellenausbau in Stadt und Landkreis Osnabrück insoweit fortzusetzen, dass die Maßnahmen tatsächlich möglich sind und entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden können. Besonders im Rahmen sonstiger Straßenbautätigkeiten sind Synergieeffekte zu nutzen, Haltestellen vergleichsweise kostengünstig barrierefrei auszubauen.

Eine besondere Herausforderung stellt ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen dar, bei denen ein Radweg im Bereich der Haltestellenanlage auf dem Hochbord verläuft. Bei diesen Haltestellen kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrern und Buskunden, sowohl von wartenden als auch von ein- und aussteigenden Busnutzern. Die erhöhte Geschwindigkeit durch Nutzer von Pedelecs verschärft den Konflikt noch einmal erheblich. Eine Lösung, die in einigen Kommunen des Landkreises Osnabrücks praktiziert wird, ist die Aufhebung des getrennten Fuß- und Radweges im Bereich der Haltestelle. Hier wird direkt vor und nach der Haltestelle durch Aufstellen der entsprechenden Schilder der Haltestellenbereich zu einem gemeinsamen Fuß- und Radweg mit der entsprechenden Pflicht auf gegenseitige Rücksichtnahme. In der Stadt Osnabrück mit erheblich höher frequentierten Haltestellen ist dies nicht die praktizierte Lösung. Das zurzeit praktizierte Modell, in dem die Zweiradfahrer auf ihrem Radweg durch die Haltestelle auch durch die bauliche Umsetzung mehr oder weniger einen Vorrang bekommen, sollte zum besseren Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer, der Kleinkinder und der körperlich Beeinträchtigten, überdacht und verändert werden. Durch eine veränderte

Gestaltungsform in Verbindung mit einer geänderten Materialauswahl im Bereich der Haltestellenanlage könnte die gegenseitige Rücksichtnahme im Sinne einer proaktiven Konfliktlösung besonders gesteigert werden.

Nur unter den folgenden Bedingungen kann auf einen barrierefreien Ausbau verzichtet werden:

- der Ausbau ist technisch nicht umsetzbar
- alternative Haltestellen sind in zumutbarer Entfernung vorhanden
- die Haltestelle ist nicht auf Dauer gesichert

VOS GESAMT	BARRIEREFREIER AUSBAU VON BUSHALTESTELLEN IN STADT UND LANDKREIS OSNABRÜCK
Konkretisierung der Maßnahme	• Fortsetzung des barrierefreien Haltestellenausbaus nach dem Konzept der „Osnabrücker Haltestelle“, wobei die Auswahl der Haltestellen nach einer vorgegebenen Priorisierung erfolgt: ○ Konzentration auf Taktlinien ○ an Einrichtungen mit besonderem Bedarf, wie an Schulen, Krankenhäusern, Seniorenheimen etc. • schrittweise Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen
Ziel/Hintergrund	• Ermöglichung einer barrierefreien Mobilität für alle Kundengruppen • Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bereitstellung der erforderlichen Mittel unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der Mittel, so dass die Maßnahmen tatsächlich realisiert werden können • Nutzung von Synergieeffekten im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen • Unter den folgenden Bedingungen kann auf den barrierefreien Ausbau verzichtet werden: ○ der Ausbau ist technisch nicht umsetzbar ○ alternative Haltestellen sind in zumutbarer Entfernung vorhanden ○ die Haltestelle ist nicht auf Dauer gesichert
Beteiligte	• PlaNOS • VOS-Partnerunternehmen • Beteiligte Kommunen und Straßenbaulasträger
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• Abhängig von der jeweiligen Maßnahme • Fördermittelbedarf

Barrierefreies Gesamtsystem

Im VOS-Gebiet kommen Niederflurfahrzeuge mit Kneeling-System und befahrbarer Klapprampe an der zweiten Tür zum Einsatz. In Kombination mit dem barrierefreien Haltestellenausbau entsteht so ein nahezu vollständig barrierefreies Gesamtsystem. Systeme wie barrierefreie Informations- und Orientierungssysteme – mit App- und Fahrzeuglösung, Echtzeitinfo, Fahrtassistenz, Türfindeton, Serviceruf und Fahrverlaufansage – sind zu prüfen und künftig bei der Planung zu berücksichtigen.

Barrierefreie Fahrgastinformation

Eine barrierefreie Fahrgastinformation basiert auf dem sogenannten Zwei-Sinne-Prinzip. Entsprechend sind Fahrgastinformationsmedien so weiterzuentwickeln, dass sie in der Lage sind, auch Menschen mit Behinderung zu informieren. Das heißt konkret: Neben optischen Informationen bedarf es zugleich akustischer Informationen. So müssen Online-Medien über eine Sprachfunktion verfügen. Akustische Informationen an zentralen Haltestellen sind derart zu gestalten, dass Anwohner nicht gestört werden, betroffene Menschen aber bei Bedarf die benötigten Informationen abrufen können.

Die Website der VOS ist im Sinne der Barrierefreiheit mit einer Vorlesefunktion, dem Read-Speaker, ausgestattet. Menschen mit Behinderungen, z. B. einer Sehbehinderung, können sich so die Inhalte vorlesen lassen.

Im Sinne der BITV 2.0 § 3 Abs. 2 stehen die Ticket- und Tarifinformationen in „Leichter Sprache“ zur Verfügung. Zusätzlich ist auch eine mehrsprachige Broschüre auf Englisch, Französisch, Arabisch und Albanisch entwickelt worden.

Mobilitäts-App

Die Mobilitäts-App VOSpilot ermöglicht allen Nutzern, aber eben auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Informationen über komplette Wegeketten zu erhalten und sich diese eigenständig zusammenzustellen.

Mit dem Inkrafttreten des Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes (BFSG) am 28. Juni 2025 wurde die barrierefreie Gestaltung digitaler Informationsangebote zur verbindlichen Pflicht. Der Nahverkehrsplan hatte diese Anforderungen bereits berücksichtigt und eine frühzeitige, gesetzeskonforme Umsetzung unterstützt. Ziel war ein Fahrgastinformationssystem, das allen Menschen gleichermaßen Orientierung und Teilhabe ermöglicht.

4.6.7 Qualitätsmanagement

Qualitätsmanagement

Die Qualität des ÖPNV-Angebots ist von zentraler Bedeutung sowohl für die langfristige Bindung und die Weiterempfehlungsbereitschaft heutiger Bus- und Bahnnutzer als auch für die Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotenziale.

Zielsetzung

Um die Qualität des Leistungsangebots kontinuierlich überprüfen und zielgerichtet weiterentwickeln zu können, ist ein Qualitätsmanagement erforderlich. Bei auftretenden Qualitätsdefiziten sollen frühzeitig Maßnahmen ergriffen werden können, damit die Qualitätsziele erreicht werden.

Das Qualitätsmanagement soll folgende Qualitätsziele beinhalten:

- ein durchgängiges, zuverlässiges und pünktliches Fahrplanangebot
- ausreichende Fahrzeug-Platzkapazitäten
- barrierefreie und saubere Fahrzeuge
- ein emissionsarmer ÖPNV-Betrieb
- barrierefreie und nutzerfreundliche Haltestellen (Zuständigkeit vornehmlich bei den Kommunen)
- barrierefreie, zuverlässige und aktuelle Fahrgastinformationen über analoge und digitale Kanäle
- barrierefreier und nutzerfreundlicher Ticketverkauf über analoge und digitale Vertriebskanäle
- kundenorientierter Service

Grundlage für das Qualitätsmanagement sind die im NVP definierten Standards. Für den Stadtverkehr Osnabrück sind die Qualitätsanforderungen/das Qualitätsmanagement unter Berücksichtigung vorgenannter Ziele bereits im ÖDA definiert, für den Regionalverkehr im Rahmen der Fortschreibung der AV ebenfalls.

Die Aufgabenträger bzw. die PlaNOS nehmen die Aufgabe des Qualitätsmanagements und -controllings wahr, indem sie die Qualitätsdaten verarbeiten und Qualitätsprüfungen durchführen. Im Rahmen des ÖDA und der AV kommt den VOS-Partnern die Rolle zu, für die Qualitätsprüfung erforderliche Daten als Nachweise zur Erreichung der Qualitätsziele bereitzustellen. Die PlaNOS erstellt jährlich einen zusammenfassenden Bericht für die Entscheidungsträger in Stadt und Landkreis Osnabrück über die ÖPNV-Qualität, jeweils für das zurückliegende Fahrplanjahr, beginnend im Jahr 2027 für das Fahrplanjahr 2026.

Die Umsetzung des Qualitätsmanagements steht unter dem Vorbehalt einer politischen Entscheidung über die Finanzierung, sofern Finanzierungsbedarfe entstehen. Nachfolgend werden Grundzüge und Methoden eines Qualitätsmanagements erläutert.

Ein Qualitätsmanagement erfordert eine Festlegung von Qualitätsbereichen und Qualitätskriterien. Hierfür kann die Europäische Norm EN 13816 zur Orientierung herangezogen werden. Den Qualitätsbereichen (z. B. Fahrplan) werden Qualitätskriterien (z. B. Pünktlichkeit) zugeordnet. Für die Qualitätskriterien werden Anforderungen/Zielwerte (z. B. Pünktlichkeitsquote X in %) formuliert. Bei deren Erreichung gilt die Qualität als mindestens gewährleistet. Folgende Qualitätsbereiche und -kriterien sollten für ein Qualitätsmanagement (QM) geprüft werden:

Leistungserfüllung	
Qualitätsbereich	Qualitätskriterium
Fahrplan	Fahrtdurchführung
	Pünktlichkeit
	Anschlusssicherung
Fahrzeuge	Fahrzeugausstattung und -kapazität
Infrastruktur	Barrierefreiheit der Haltestellen
	Ausstattung der Haltestellen (u. a. Witterungsschutz (in Lastrichtung), Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Radabstellmöglichkeit)
	Sauberkeit und Instandhaltung der Haltestellen
Information	Bereitstellung Fahrgastinformation
	Funktionsfähigkeit der Fahrgastinformationssysteme (FGIs)
Vertrieb	Erreichbarkeit von Verkaufsstellen
Umwelt	Fahrzeugeinsatz nach Antriebstechnologie

Tabelle 7: Übersicht der möglichen Qualitätsbereiche und Qualitätskriterien zur Prüfung der Leistungserfüllung

Kundenzufriedenheit	
Qualitätsbereich	Qualitätskriterium
Fahrplanangebot	Umfang des Fahrplanangebots
	Fahrtdauer
	Pünktlichkeit und Verlässlichkeit
Fahrzeuge	Sauberkeit der Fahrzeuge
	Barrierefreiheit der Fahrzeuge
	Komfort und Bequemlichkeit
	Platzangebot
Infrastruktur	Sauberkeit der Haltestelle
	Barrierefreiheit der Haltestelle
	Haltestellenkomfort
Tarif	Preis-Leistungs-Verhältnis
	Übersichtlichkeit des Tarifsystems
	Attraktivität des Fahrkartensortiments
Information	Fahrgastinformationen vor der Fahrt
	Fahrgastinformationen während der Fahrt
Service	Freundlichkeit des Personals
	Beschwerdemanagement
	Schulungsangebote
Sicherheit	Sicherheitsempfinden im Fahrzeug
	Sicherheitsempfinden an den Haltestellen

Tabelle 8: Übersicht der möglichen Qualitätsbereiche und Qualitätskriterien zur Prüfung der Kundenzufriedenheit

Die Qualität des ÖPNV wird durch eine regelmäßige Überprüfung der Qualitätskriterien sichergestellt. Die für das QM erforderlichen und von den jeweiligen Akteuren bereitzustellende Qualitätsdaten, Messinstrumente und Zielwerte sind festzulegen. Als Methoden zur Qualitätsprüfung können dabei die Folgenden dienen:

Direkte Leistungskennzahlen (Objektive Prüfungen):

- Erfassung und Überprüfung von Leistungsdaten, wie z. B. Anzahl barrierefreier Haltestellen, Differenz zwischen Soll-Fahrplanleistung und tatsächlich erbrachter Ist-Leistung, Anzahl Ausfalltage Klimaanlage/Heizung, Anzahl der Nutzer der App VOSpilot, Einsatztage von Elektrobussen, Bearbeitungsdauer von Kundeneingaben

Kundenzufriedenheit (Subjektive Prüfungen):

- Rückmeldung zum Leistungsangebot im Fahrgastbeirat
- Auswertung des Beschwerdemanagements
- Fahrgastbefragung zur Kundenzufriedenheit
- Testkundenverfahren (Mystery Shopping)

Erhebungsfrequenzen der Methoden zur Qualitätsprüfung sind für das QM festzulegen. Bürgerbeteiligungen in Planungsprozessen und Marktforschung können ergänzende Methoden der Qualitätsprüfung darstellen. Zudem sind das Daten-Pooling bzw. der Einsatz von Systemen zur Datenerfassung und -auswertung zu prüfen, welche u. a. helfen, einen effizienten und transparenten Austausch relevanter Daten zu unterstützen.

Anreizsystem für qualitativ hochwertigen ÖPNV

Im Sinne von Ziffer 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 müssen die Verfahren zur Gewährung von Ausgleichsleistungen einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder der Entwicklung

- einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist, und
- der Erbringung von Personenverkehrsdiensten in ausreichend hoher Qualität.

Bei der Ausgestaltung der letztgenannten Vorgabe in den Verfahren ÖDA und AV dienen die im NVP formulierten Standards und die für das Qualitätsmanagement formulierten Ziele als Grundlage für Anreiz- bzw. Bonus-Malus-Regularien. Mindestens folgende Qualitätsziele sollen Gegenstand des Anreizsystems sein:

- Pünktlichkeit und Anschlusssicherung
- Kundenzufriedenheit

Für den Stadtverkehr Osnabrück ist ein Anreizsystem gemäß vorgenannter Verordnung bereits im ÖDA mit darüberhinausgehenden Qualitätskriterien definiert, für den Regionalverkehr im Rahmen der Fortschreibung der AV ebenfalls. Die Umsetzung der vorgenannten Ziele steht unter dem Vorbehalt einer politischen

Entscheidung über die Finanzierung, sofern Finanzierungsbedarfe entstehen. Nachfolgend werden die Ziele erläutert.

VOS GESAMT	AUFBAU UND WEITERENTWICKLUNG EINES QUALITÄTSMANAGEMENTS FÜR DEN ÖPNV IN LANDKREIS UND STADT OSNABRÜCK
Konkretisierung der Maßnahme	Stufenweiser Aufbau eines Qualitätsmanagements für den ÖPNV im Landkreis Osnabrück, Verankerung des Qualitätsmanagements in der AV • Definition von Qualitätszielen, -bereichen und -kriterien sowie entsprechender Messinstrumente, Zielwerte und Prozessen in der Qualitätsplanung • Etablierung eines Berichtswesens für den ÖPNV im Landkreis • Implementierung definierter Prozesse zur Qualitätslenkung und deren kontinuierliche Weiterentwicklung • Erstellen eines zusammenfassenden Qualitätsberichts für Entscheidungsträger
Ziel/Hintergrund	• Sicherstellung der bestehenden Servicequalität und kontinuierliche Weiterentwicklung zur Stärkung der Kundenbindung, Verbesserung des Fahrgasterlebnisses und Gewinnung neuer Kunden für den ÖPNV • Schaffung von Transparenz über die Leistung des ÖPNV für alle beteiligten Akteure (ÖPNV-Aufgabenträger, PlaNOS, VOS-Partner und Fahrgäste) • Frühzeitige Identifikation von Schwachstellen in der Leistungsfähigkeit des ÖPNV und Ableitung gezielter Maßnahmen zur Optimierung dieser Schwachstellen • Verbesserung der Kundenwahrnehmung und der Kundenzufriedenheit durch messbare Zielwerte
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Beteiligung der Verkehrsunternehmen an der Entwicklung, am Aufbau und an der Weiterentwicklung des Qualitätsmanagements • Sicherstellung der Verfügbarkeit von erforderlichen Datenquellen und IT-Infrastruktur • Bereitstellung von Planungsressourcen und Finanzmitteln entsprechend ihrer Verfügbarkeit • Bereitstellung erforderlicher Qualitätsdaten durch die Verkehrsunternehmen
Beteiligte	• ggf. externe Dienstleister zur Unterstützung bei der technischen Implementierung oder einer Kundenzufriedenheitsmessung • Landkreis Osnabrück

	• Stadt Osnabrück • PlaNOS • VOS-Partner
Zeit	Die Umsetzung des neuen Qualitätsmanagements im Landkreis erfolgt in abgestimmten Schritten, beginnend mit der Festlegung der Qualitätskriterien. Ein zusammenfassender Bericht für die Entscheidungsträger in Stadt und Landkreis Osnabrück über die ÖPNV-Qualität soll durch die PlaNOS erstellt werden, jeweils für das zurückliegende Fahrplanjahr, beginnend im Jahr 2027 für das Fahrplanjahr 2026
Kosten	• Beträge sind (ggf. gutachterlich) kalkulatorisch abzuschätzen

5 SCHIENENPERSONENVERKEHR

Hintergründe bezüglich der Zuständigkeiten, zur Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung, zu den gesetzlichen Grundlagen etc. finden sich in Kapitel 1.7.

5.1 Schieneninfrastruktur

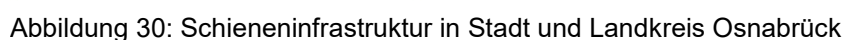
Gegenüber dem 4. Nahverkehrsplan dargestellten Status quo der Infrastruktur hat es nur wenige nennenswerte Veränderungen gegeben. Hervorzuheben sind:

- Elektronisches Stellwerk Osnabrück (ESTW): Das Relaisstellwerk am Hauptbahnhof Osnabrück wurde mit der letzten Baustufe (Bahnhof Wissingen) im März 2025 vollständig auf digitalen Betrieb umgestellt. Mit der Digitalisierung werden zahlreiche weitere Stellwerke ersetzt. Ziel ist u. a., die Zugsteuerung leistungsfähiger zu machen und damit auch zu mehr Pünktlichkeit im Zugverkehr beizutragen.
- Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE): Die Strecke verläuft von Ibbenbüren/Hafen Saerbeck über Ibbenbüren, Lengerich, Bad Iburg, Bad Laer nach Versmold, Gütersloh und weiter bis nach Hövelhof. Der NWL plant eine zweistufige Streckenreaktivierung für die Abschnitte Harsewinkel - Gütersloh - Verl (Stufe I) und Versmold - Harsewinkel sowie Verl - Hövelhof (Stufe II). Seit 2016 wurden von der Lappwaldbahn Service GmbH (LWS), einem privaten EIU, sukzessive einzelne Teilabschnitte zwischen Ibbenbüren und Versmold ertüchtigt. Ab Herbst 2025 soll diese Strecke dann im Güterverkehr wieder befahren werden können. Auch ein Betrieb der Museumsbahn ist wieder möglich. Die Kreise Gütersloh, Osnabrück und Steinfurt unterstützten das Projekt der LWS. Für die Reaktivierung des Abschnitts Lengerich-Ibbenbüren im SPNV liegt eine Machbarkeitsstudie im Auftrag des NWL vor. Es ist von einem positiven Kosten-Nutzen-Faktor auszugehen. Für einen SPNV-Verkehr im Abschnitt Lengerich-Versmold untersucht die LNVG im Rahmen einer landesweiten Untersuchung die Realisierungsmöglichkeiten (sog. Nutzwertanalyse).
- Des Weiteren wurden in den letzten Jahren einzelne substanzerhaltende Baumaßnahmen an der vorhandenen Schieneninfrastruktur durchgeführt, wie z. B. an den Strecken bzw. Streckenabschnitten Haller Willem (RB75),
- Quakenbrück - Bersenbrück - Cloppenburg (RE18) oder Osnabrück - Vechta - Bremen (RB58)

Über einzelne Infrastrukturmaßnahmen hinaus gibt es derzeit eine Untersuchung des Landes zur Reaktivierung von vorhandenen Strecken für den SPNV. Für die Streckenuntersuchung hatten Landkreis Osnabrück und PlaNOS mehrere Strecken „angemeldet“ und Daten bereitgestellt.

Nach einer Vorauswahl wurden unter anderem auch die Strecken Bohmte-Bad Holzhausen (EIU ist die VLO) und Lengerich- Versmold (EIU ist die LWS) hinsichtlich der Machbarkeit und des Kosten-Nutzen-Verhältnisses untersucht. Die ersten

Der Zielsetzung des vergangenen NVP ist insofern positiv Rechnung getragen, als dass die Schieneninfrastruktur erhalten sowie Strecken- und Bahnhofsreaktivierungen untersucht wurden.



Auch für die Zukunft sind allgemeine, grundlegende Forderungen zur Schieneninfrastruktur zu stellen:

- Sicherung der Schieneninfrastruktur – einschließlich der im Personen- oder Güterverkehr gegenwärtig nicht genutzten Strecken und Haltepunkte – für die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs bzw. der OS-Bahn
- Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur zur Optimierung des Schienenpersonenverkehrs und Berücksichtigung der Region Osnabrück bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans
- Optimierung von Kreuzungsmöglichkeiten auf eingleisigen Strecken
- Beseitigung und Vermeidung von Trassenengpässen unter Berücksichtigung des zu erwartenden Gesamtaufkommens im Schienenverkehr, beispielsweise zwischen Bad Bentheim und Löhne oder auf dem Teilabschnitt Eversburg – Osnabrück, sowie Vorhaltung von Abstellflächen
- Ausbau der Infrastruktur als Voraussetzung für die Optimierung von Fahrplanangeboten wie einem 1-Stunden-Fernverkehrs-Takt auf der West-Ost-Achse, der Umsetzung des Zielfahrplans Deutschland-Takt (siehe Kapitel 5.3.2) und dem OS-Bahn-Konzept
- Gestaltung der aktuellen Planungen zur OS-Bahn und die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen in der Form, dass Optionen zur Weiterentwicklung des OS-Bahn-Konzeptes erhalten bleiben
- Prüfung von Trassenergänzungen und weiteren Haltepunkten in Verbindung mit der Weiterentwicklung des OS-Bahn-Konzeptes
- Weiterentwicklung der Bahnhofsinfrastruktur einschließlich erforderlicher Bahnsteige sowie des Bahnhofumfeldes, insbesondere zur Verknüpfung von Bus und Schiene und zur Errichtung von Mobilitätsstationen

Einzelne Ziele und Maßnahmen zur Schieneninfrastruktur werden in den nachfolgenden Abschnitten zur Bahnhofsinfrastruktur, zum Angebot im Schienenpersonenverkehr und zur OS-Bahn benannt (vgl. u. a. 5.3.2. Mittel- und langfristige Konzepte/Konzepte der SPNV-Aufgabenträger).

5.2 Bahnhofsinfrastruktur

Folgende Bahnhöfe bzw. Halte im Osnabrücker Land werden aktuell durch den SPFV und/oder SPNV bedient:

Achmer, Bersenbrück, Bohmte, Bramsche, Bruchmühlen, Dissen/Bad Rothenfelde, Hasbergen, Hesepe, Hilter, Melle, Kloster Oesede, Natrup-Hagen, Oesede, Osnabrück Altstadt, Osnabrück Hauptbahnhof, Osnabrück Sutthausen, Wissingen, Quakenbrück, Rieste, Wellendorf, Westerhausen

Darüber hinaus befinden sich folgende Haltepunkte im Planungsprozess für eine Reaktivierung:

- Osnabrück-Rosenplatz
- Belm
- Belm-Vehrte
- Alfhausen

5.2.1 Bahnhofsprogramme, Planungen und umgesetzte Maßnahmen

Anlagen des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO

In Stadt und Landkreis Osnabrück werden gegenwärtig 21 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte im SPNV bedient. Davon wurde ein Großteil in den zurückliegenden Jahren saniert, renoviert oder umgebaut. Die Sanierung und der Umbau werden derzeit fortgesetzt. Möglich gemacht wurde und wird dies sowohl durch Landesprogramme und Fördermaßnahmen vom Land Niedersachsen, vertreten durch die LNVG, als auch durch das Engagement der Städte, Gemeinden, des Landkreises Osnabrück und privater Investoren.

Nach wie vor wird das Bahnhofsmodernisierungsprogramm „Niedersachsen ist am Zug!“ (NiaZ) umgesetzt. Dieses Programm wurde vom Land Niedersachsen in Zusammenarbeit mit der DB Station und Service AG (neu: DB InfraGO) erarbeitet und befindet sich gegenwärtig in der dritten Auflage (NiaZ3).

Das Programm beinhaltet z. B. die Erhöhung der Bahnsteige, einen barrierefreien Ausbau durch Rampen oder Aufzüge, eine moderne Bahnsteigausstattung mit aktuellen Wind- und Wetterschutzeinrichtungen sowie Sitzplätze und eine bessere Beleuchtung. Ziel war es, bis zum Jahr 2025 alle Bahnhöfe bzw. Haltepunkte, die im NiaZ3-Programm (Abbildung 26) enthalten sind, umgebaut zu haben. Der Zeitplan wurde nicht eingehalten.

Auch in der dritten Auflage des Programmes werden Haltepunkte aus Stadt und Landkreis Osnabrück berücksichtigt. Im Einzelnen sind das die Stationen in Natrup-Hagen, Hasbergen, Osnabrück Hbf., Bohmte, Westerhausen, Melle und Bruchmühlen. Nachfolgende Übersicht zeigt den Stand der Planung und Umsetzung für die genannten Bahnhöfe zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieses NVP:

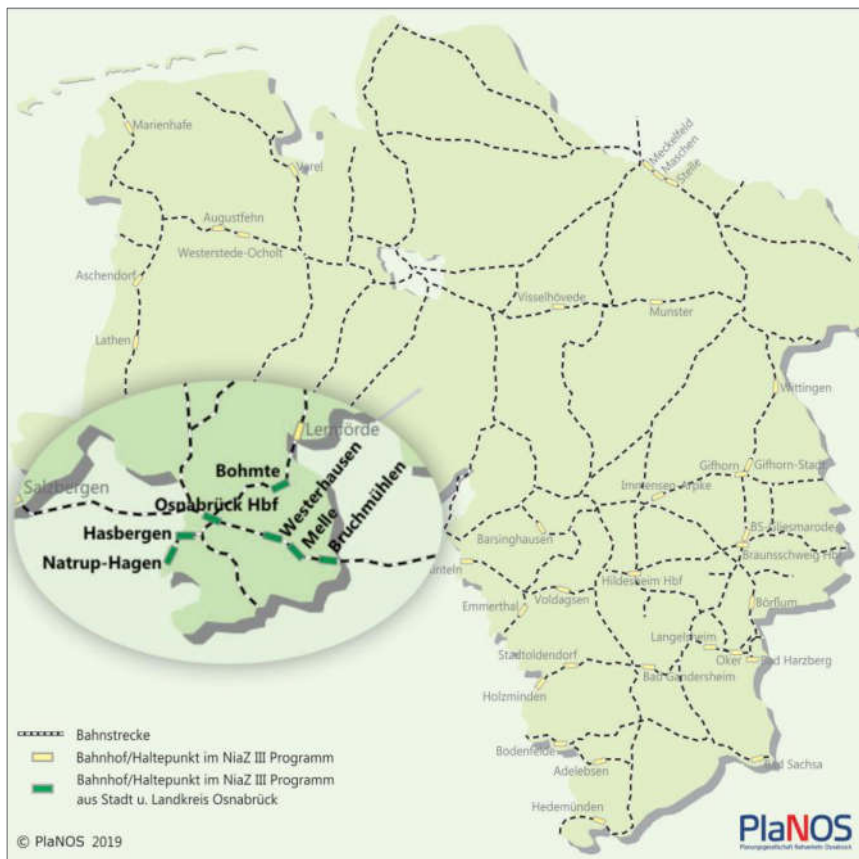


Abbildung 31: Im NiaZ3-Programm berücksichtigte Haltepunkte

Bahnhof	Maßnahme	Sachstand/Umsetzung
alle	Standards für Bahnhöfe: Bahnsteighöhe 76 cm (SOK)*, vorwiegend Bahnsteiglänge 225 m, Bahnsteigausstattung/Wetterschutz nach Katalog	
Bohmte	Bahnsteigerneuerung (provisorisch 55 SOK), Sanierung Personenunterführung, Neubau von zwei Aufzügen, neue Beleuchtungsanlage sowie Bahnsteigausstattung gem. Katalog	Genehmigungsplanung abgeschlossen, Umsetzung 1. HJ 2027 vorgesehen
Westerhausen	zwei neue, barrierefrei zugängliche Außenbahnsteige und Bahnsteigausstattung	Bau begonnen, Fertigstellung in 2025 vorgesehen
Melle	Bahnsteigerneuerung, Sanierung des vorhandenen Bahnsteigdaches/der Treppeneinhausung	Bau begonnen, Fertigstellung in 2025 vorgesehen
Bruchmühlen	zwei neue, barrierefrei zugängliche Außenbahnsteige und Bahnsteigausstattung	Nutzungsaufnahme 2022 erfolgt, Restleistungen bis Mitte 2025 vorgesehen
Hasbergen	Neubau Personenüberführung mit 2 Aufzügen und Treppenabgängen, Neubau Beleuchtungsanlage sowie Bahnsteigausstattung. Zusätzliche Maßnahmen Oberleitungsanlagen (OLA) mit neuen Sperrpausen.	Bau in 2024 begonnen , Nutzungsaufnahme Brücke und Mittelbahnsteig erfolgt, Beendigung Aufzugsmaßnahme offen, Endzustand Hausbahnsteig Ende 2026/Anfang 2027
Natrup-Hagen		Fertigstellung in 2020
Osnabrück Hbf	Machbarkeitsstudie Erneuerung Kreuzungsbauwerk in Vorbereitung. Verbundprojekt Erneuerung Brückenbauwerk und Station geplant.	Zeitschiene wird im weiteren Projektverlauf noch festgelegt. Erneuerung von Aufzügen gestartet.
* Abkürzung SOK: Schienenoberkante		

Tabelle 9: Sachstand NiaZ3

Es ist darauf hinzuwirken, dass weitere Verzögerungen vermieden und die genannten Umsetzungstermine eingehalten werden.

Bahnhofsumfeld und Verknüpfung der Verkehrsmittel

Das Erscheinungsbild der Bahnstationen spielt für die Wahrnehmung der Fahrgäste und die Akzeptanz des Schienenverkehrs eine große Rolle. Übersichtlich gestaltete Vorplätze und ausreichend dimensionierte Verknüpfungsstationen mit Platz für die einzelnen Verkehrsträger Park + Ride (P+R), Bike + Ride (B+R) und ÖPNV sind dafür Grundvoraussetzungen. An diversen Bahnhöfen fanden vor einigen Jahren Um- und Ausbaumaßnahmen im Bereich der P+R- und B+R-Anlagen statt, die bereits heute an Kapazitätsgrenzen stoßen. In einzelnen Fällen sind bereits Erweiterungen bzw. neu gebaute Anlagen entstanden, um dem vermehrten Bedarf Rechnung zu tragen. Trotz der in der Vergangenheit bereits erfolgten Ausbaumaßnahmen besteht an mehreren Haltepunkten zwischenzeitlich zusätzlicher Bedarf im Bereich P+R/B+R, der fortlaufend zu prüfen ist.

5.2.2 Ziele für die gegenwärtig im SPNV bedienten Bahnhöfe und Haltepunkte

Anlagen des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO

Die Planung und Umsetzung von Bahnsteig-Maßnahmen ist Aufgabe des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO ((vgl. 1.7). Zuständigkeiten und Finanzierung im Bahnverkehr) und wird teilweise in Förderprogrammen wie NiaZ geregelt (s. o.). Vor diesem Hintergrund fordern Stadt und Landkreis Osnabrück, Bahnsteige und Zuwegungen bei Bedarf zu optimieren und dabei u. a. folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Aufstellung/Erneuerung des Bahnsteigmobiliars an einzelnen Bahnhöfen
- Sicherstellung der Barrierefreiheit
- Maßnahmen zur Optimierung des Sicherheitsempfindens (und Vermeidung von ‚Angsträumen‘)
- Ausstattung mit DFI inkl. Echtzeit-Informationen und Systemen zur Benachrichtigung der Fahrgäste bei Störungsfällen

Bahnhofsumfeld und Verknüpfung der Verkehrsmittel

Grundlegende Zielsetzung des NVP ist die Entwicklung eines multi- und intermodalen Bedienungsangebotes. Bestandteil ist das Ziel, Verkehrsträger an Bahnhöfen und Haltepunkten zu verknüpfen. Hierzu zählen:

- Verknüpfung von Bus und Bahn im Rahmen des OS-Bahn-Konzeptes
- Park + Ride (P+R)
- Bike + Ride (B+R)
- Kiss + Ride (K+R)
- Taxi-Stellplätze
- Je nach Frequenz, Bedarf und städtebaulichen Möglichkeiten auch Carsharing, Fahrradverleihsysteme bzw. Einrichtungen der E-Mobilität

Bei zukünftigen Planungen und der Umsetzung von Maßnahmen zur Optimierung des Bahnhofsumfeldes sollen je nach Möglichkeiten vor Ort insbesondere folgende Punkte Berücksichtigung finden:

- Verbesserung der Erreichbarkeit zu Fuß sowie mit Bus, Fahrrad und Pkw
- Anbindung der Bahnhalteplätze an innerörtliche Verkehrsachsen
- Hinweise auf Wege zum Bahnhof
- Hinweise auf Wege zum Ortskern
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsempfindens
- integrative bauliche Gestaltung
- Einbindung des Bahnhofsbereiches in vorhandene Einzelhandelsstrukturen
- kombinierte Parkraumbewirtschaftung für P&R und Einkauf
- Nutzung angrenzender Flächen als Gewerbe- und Wohnstandorte

5.2.3 Reaktivierungen/Neuinbetriebnahmen von Haltepunkten

Mit dem Ziel, das Angebot auf der Schiene in Niedersachsen zu verbessern, wurden 2013 die Kommunen vom Land Niedersachsen aufgefordert, potentiell zu reaktivierende Stationen zu benennen. Im Anschluss wurden die benannten Stationen von der LNVG geprüft und bewertet.

Haltepunkt Rosenplatz

Für die Planungsphasen 1 bis 4 der DB-Anlage lag die Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung bei der Stadt Osnabrück. Mit dem erfolgten Planfeststellungsbeschluss wurden die Planungen für die DB-Anlage an die DB (heute DB InfraGo) übergeben. Die Planungen für das Bahnhofsumfeld liegen vollständig bei der Stadt Osnabrück. Die PlaNOS unterstützt die Stadt bei der Koordination des Planungsprozesses. Die Umfeldmaßnahme wurde in das Förderprogramm der LNVG aufgenommen. Nach gegenwärtigem Stand ist die verzögerte Inbetriebnahme des Haltepunktes für 2026 vorgesehen.

Haltepunkte Vehrte und Belm-Mitte

Bei der Planung der DB-Anlagen liegt die Aufgaben- und Finanzverantwortung für die Leistungsphasen 1 bis 4 nach HOAI bei der Gemeinde Belm. Der Landkreis Osnabrück unterstützt die Gemeinde Belm bei der Finanzierung der Planungen. Die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren wurden beim Eisenbahnbundesamt eingereicht. Wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliegt, werden die Planungen für die DB-Anlage an DB InfraGo übergeben. Die Planungen für das Bahnhofsumfeld liegen vollständig bei der Gemeinde. Die PlaNOS unterstützt die Gemeinde bei der Koordination des Planungsprozesses. Für die Umfeldmaßnahme wird zu gegebenem Zeitpunkt ein Förderantrag bei der LNVG gestellt. Nach gegenwärtigem Stand ist die Inbetriebnahme der Haltepunkte für Ende 2027 vorgesehen.

Haltepunkt Alfhausen

Der Haltepunkt Alfhausen soll in Verbindung mit den umfangreichen Ausbaumaßnahmen (Vollelektrifizierung) auf der Strecke Osnabrück – Oldenburg reaktiviert werden (vgl. 5.4) Damit ist eine Inbetriebnahme erst in Mitte der 2030er-Jahre zu erwarten.

Bei der Planung und Umsetzung von Reaktivierungs- bzw. Inbetriebnahme-Projekten sind die Anforderungen und Ziele zu berücksichtigen, wie sie im NVP für die bereits gegenwärtig bedienten Bahnhöfe und Haltepunkte aufgestellt sind.

5.3 Angebots- und Fahrplankonzepte

5.3.1 Untersuchungen, Planungen und umgesetzte Maßnahmen

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Hinsichtlich des Fernverkehrsangebotes standen in den vergangenen Jahren folgende Aspekte im Mittelpunkt von Diskussionen und Untersuchungen:

- eine Taktverdichtung im Fernverkehr auf der West-Ost-Achse für Fahrten von Osnabrück nach Hannover, Berlin und Amsterdam und umgekehrt
- die Verbesserung der Reisezeiten auf der West-Ost-Achse und hierfür erforderliche Infrastrukturmaßnahmen wie der Ausbau des Streckenabschnitts Löhne - Osnabrück - Rheine - Bad Bentheim
- der Einsatz mehrsystemfähiger Loks für grenzübergreifende Verkehre von und nach Amsterdam
- die Umsteigebeziehungen zwischen Fernverkehrszügen und zwischen Nah- und Fernverkehr in Osnabrück und anderen Systemknoten
- der Einsatz höherwertiger Produkte im Fernverkehr (ICE) bzw. von komfortablem Wagenmaterial

DB Fernverkehr setzt seit Ende 2023 auf der IC-Linie Amsterdam-Berlin mehrsystemfähige Lokomotiven der Nederlandse Spoorwegen (NS) ein. Dadurch entfällt der Lokwechsel in Bad Bentheim, was Reisezeitersparnisse in Richtung und aus Richtung Amsterdam von etwa 10 bis 15 Minuten bringt. Mit dem neuen Fahrplanangebot verkürzt sich zugleich, u. a. durch weniger Zwischenhalte, die Reisezeit der Verbindung Osnabrück - Berlin auf unter 3 Stunden. Es bleibt bei dieser Linie jedoch aufgrund von Infrastruktur-Engpässen im Bereich Minden-Hannover beim 2-Std-Takt. Es ergeben sich in Osnabrück Hbf. neue Ankunfts- und Abfahrtszeiten, die die Anschluss-Situation von/in Richtung Nordkreis und Cloppenburg und die Tagesrandverbindungen von/nach Hannover-Berlin spürbar verschlechtern. Ab 2025 sollten die jetzigen IC-Züge der Linie Amsterdam-Berlin durch neue ICE-Triebzüge (ICE-L= „low entry“) ersetzt werden. Aufgrund von Lieferverzögerungen des spanischen Fahrzeugherstellers sollen ab Dezember 2025 vorerst ICE-3neo-Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Der aktuelle Fahrplan bleibt bestehen; ergänzend fahren

weiterhin mind. 2x täglich ICE auf der Verbindung Rhein-Ruhr-Gebiet-Münster-Osnabrück-Berlin.

Die stündliche Fernverkehrsverbindung Hamburg – OS - Rhein-Ruhr-Gebiet – Süddeutschland wurde überwiegend auf neue ICE-4-Züge mit erhöhter Kapazität umgestellt. Diese verkehren über Köln und die Schnellfahrstrecke über Frankfurt-Airport bis Mannheim und von dort abwechselnd nach München bzw. Basel. Es existiert eine Durchtarifierung Zug+Flug mit dem Produkt Lufthansa Express Rail. Ergänzt wird das Taktangebot durch die o. g. Einzelfahrten Berlin – Rhein-Ruhr oder Flixtrain-Fahrten.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Im SPNV gab es seit 2019 folgende Angebotsverbesserungen:

- Eine neue, schnelle RE 2-Verbindung Osnabrück-Münster-Düsseldorf im Stundentakt. In Kombination mit der RB 66 Osnabrück-Münster ergeben sich für zahlreiche Stationen so zwei Fahrtmöglichkeiten pro Stunde.
- Eine neue RE-Linie RE 62 Rheine-OS-Löhne im 2 Std-Takt im Wechsel mit dem RE 60 Rheine-Hannover-Braunschweig – in Löhne mit Anschluss Richtung Hannover und Hameln. Für die Fahrtrelationen Bünde-Melle-OS-Ibbenbüren- Rheine bedeutet das ein Angebot ca. alle 30 Min. an den RE-Halten.
- Zusätzliche Verbindungen in Tagesrandlagen auf RE 18 und RB 75

Als kritisch wird die Entwicklung der Betriebsqualität angesehen. Auf einzelnen Strecken verkehren Züge über längere Zeiträume unpünktlich oder fallen planmäßig oder unplanmäßig in größerem Umfang ganz aus. Die Gründe liegen einerseits in Personal-Engpässen (z. B. 2024 und 2025 aktuell bei der Eurobahn) oder in infrastrukturellen Defiziten (z. B. auf der Strecke Bramsche-VEC-Delmenhorst). Hinzu kommen Verzögerungen bei der Auslieferung von Fahrzeugen und der Einsatz von Fahrzeugen mit geringerer Kapazität (z. B. beim RE 9, auf der Strecke Osnabrück-Bremen). Deshalb besteht das Risiko, dass die Bahnkunden über ihre Unzufriedenheit im Einzelfall hinaus grundlegend das Vertrauen in das Bahnangebot verlieren. Damit sich die positive Nachfrageentwicklung – nicht zuletzt aufgrund pauschaler Tarifangebote wie dem Deutschlandticket – im SPNV in der Region Osnabrück auch in Zukunft fortsetzt, fordern Stadt und Landkreis Maßnahmen zur Wiederherstellung und Optimierung der Betriebsqualität.

5.3.2 Mittel- und langfristige Konzepte

Deutschland-Takt

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat den Zielfahrplan Deutschland-Takt vorgelegt. Er basiert auf einer Ausarbeitung durch ein Gutachterkonsortium (federführend SMA GmbH). Plan ist es, die für die Umsetzung des Deutschlandtaktes erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zu realisieren und einen landesweiten Deutschland-Takt für Nah- und Fernverkehr sowie den

Der Deutschland-Takt wird in der Region als ein geeigneter Ansatz angesehen, um alle Schienenverkehre in Deutschland aufeinander abzustimmen. Nach dem vorliegenden Konzept würden die Hauptkorridore häufiger bedient werden (30-Min-Takt). Für die Region besonders hervorzuheben ist, dass im Deutschlandtakt die Grundelemente des PlaNOS-Konzepts zur ‚OS-Bahn‘ weitgehend berücksichtigt sind. Weitere positive Angebotsmerkmale für die Region Osnabrück sind:

- ein 30- statt 60-Min-Takt im Fernverkehr auf der Nord-Süd-Achse
- ein stündlicher, schneller RE nach Düsseldorf sowie stündliche RE-Direktverbindungen nach Hannover
- stündliche Fernverkehr-Verbindungen Amsterdam – Berlin über OS
- stündliche statt zweistündliche, schnelle RE-Verbindung nach Hannover
- Osnabrück wird Systemknoten mit mehr Umsteigemöglichkeiten
- alle Ost-West-Verkehre zur Viertel- (Minute 15) und Dreiviertelstunde (Minute 45)
- Fernverkehre aus Münster mit Anschluss an ICE/RE in Richtung Hannover
- beidseitiger ICE-Anschluss des Haller Willem in Richtung Bremen/Hamburg

Die Region unterstützt den Grundansatz des Deutschland-Taktes. Mit Blick auf die weiteren Planungsschritte und Abstimmungsprozesse, die für den Deutschland-Takt vorgesehen sind, fordern Stadt und Landkreis Osnabrück die Umsetzung der zuvor genannten positiven Angebotsmerkmale für den SPfV und SPNV sowie der sich für den Umsteigeknoten Osnabrück ergebenden Vorteile. Darüber hinaus sollen aus Sicht von Stadt und Landkreis Osnabrück nachfolgende Prüfungen und Nachbesserungen vorgenommen werden:

- Berücksichtigung des für die Fahrplanoptimierung in der Region Osnabrück erforderlichen Infrastrukturbedarfs bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP)
- Ausbaumaßnahmen auf dem Deutschlandtakt Streckenabschnitt Löhne – Osnabrück – Rheine – Bad Bentheim für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 160 km/h
- eine beschleunigte Umsetzung der abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen
- Beschleunigung von Umsteigevorgängen bei knappen Umsteigezeiten im Knoten Osnabrück

Konzepte der SPNV-Aufgabenträger

Maßgeblich für die Weiterentwicklung des SPNV ist das von der LNVG im Juli 2024 vorgestellte „Konzept 2030+/2040+“. Dieses berücksichtigt hinsichtlich der Landesgrenzen überschreitenden Verbindungen zudem die Planungen des NWL zur „Münsterland-S-Bahn“ und zur „OWL-S-Bahn“ bzw. die Zielfahrpläne des Landes NRW. Kern des Konzeptes ist die Schaffung eines Zugangebotes auf allen wichtigen Verbindungen 2x pro Stunde. In der Regel verkehren dabei RE (mit Halt nur an aufkommensstärkeren Stationen) und RB im Wechsel. Der Grund liegt darin, dass die Fahrgastanzahl zwischen den „Endpunkten“ bzw. den größeren Städten (z. B.

Fahrrelationen wie OS-MS, OS-OL, OS-BI) ähnlich groß ist wie die Gesamtzahl der an den Unterwegs-Halten ein- und -aussteigenden Fahrgästen.

Stadt und Landkreis Osnabrück begrüßen, dass Niedersachsen die Ziele für ein erweitertes SPNV-Angebot in mittel- und langfristiger Perspektive definiert. Die vorgestellten Takte und Linienführungen erfüllen alle Anforderungen aus dem OS-Bahn-Konzept, das damit einer gesamthaften Realisierung einen Schritt näherkommt. Die Absicht, die wesentlichen Verkehrsachsen auf einen 30-Min-Takt zu verdichten, entspricht den Potentialen für den gewünschten bzw. erwarteten Fahrgastzuwachs. Die zeitlichen Einordnungen bedeuten dabei: 2030+ ab/nach 2030 und 2040+ ab/nach 2040. Demensprechend können sich manche Verbesserungen und Erweiterungen des Angebots auf einen Realisierungszeitraum von bis in 25 Jahren erstrecken (2049). Außerdem werden alle Maßnahmen unter Finanzierungsvorbehalt (Investitionsmittel und RegMittel des Bundes) gestellt.

Wie auch im PlaNOS-Konzept zur OS-Bahn vorgesehen (vgl. Kapitel 5.4 OS-Bahn-Konzept), werden damit alle Nahverkehrslinien von/nach Osnabrück zukünftig mind. 2x pro Stunde bedient.

Im Ost-West-Korridor bleibt es auf dem Abschnitt Rheine-OS-Bünde für den Zeitraum 2030+ beim heutigen Angebot (RE 60 2-stündlich), RE 62 (2-stündlich) und RB 61 stündlich). Ab/nach 2040 sind drei stündliche Fahrten (2x RE, 1x RB) Rheine-OS-Bünde geplant. Davon profitierten die Bahnhöfe OS-Altstadt, Hbf. OS und Melle.

Die Strecke OS-Hannover wird 2030+ wie bisher mit dem RE stündlich bedient, einmal mit Umstieg in Löhne). Für 2040+ ist eine stündlich, umstiegsfreie RE-Verbindung OS-Hannover vorgesehen. Der RE 60 nach Hannover/Braunschweig soll nach Fertigstellung der Neu- oder Ausbaustrecke BI-H stündlich verkehren. Der Vorschlag im Zielfahrplan Deutschlandtakt für eine stündliche Bedienung ab 2030 mit Flügelung von RE 60/RE70 in Löhne wird nicht aufgegriffen. Positiv ist die Absicht, den RE 60 langfristig über Rheine hinaus bis Leer zu verlängern (dadurch ergibt sich eine Direktverbindung OS-EL).

Die Zahl der Direktverbindungen OS-Bielefeld steigt von heute 2x pro Stunde auf 3x pro Stunde (1x via Herford und 2x via Halle) in 2030 und dann auf 4x pro Stunde (je 1x RE 61 und RB 61 über Herford und RE 75 und RB 75 über Halle) nach 2040.

Auf dem Nord-Süd-Korridor sind für die Verbindung OS-MS ab 2030 zusätzliche Verdichter auf der RB 66 zur Hauptverkehrszeit und nach 2040 ein durchgängiger 30-Min-Takt vorgesehen. Der RE 2 nach Düsseldorf fährt weiterhin 60 Minuten, nach 2040 allerdings beschleunigt mit dem einzigen Zwischenhalt Lengerich. Auf der Strecke Osnabrück-Bremen soll nach 2040 der RE 9 jede halbe Stunde fahren. Das verbessert zudem die Chancen einer Reaktivierung der VLO-Strecke Bohmte-Holzhausen, da dann in Bohmte Anschlüsse in Richtung OS und in Richtung HB hergestellt werden können. Der Abschnitt OS-Belm-Vehrte wird ab 2027 stündlich durch die RB 66 bedient.

Der Korridor Osnabrück – Oldenburg/Delmenhorst soll umfangreich ausgebaut werden: Vollelektrifizierung OS-OL, zweigleisige Abschnitte und zusätzliche Kreuzungen sowie für Hesepe-DEL eine Geschwindigkeitserhöhung. Auf dieser ausgebauten Infrastruktur kann der RE 18 nach OL dann ab ca. Mitte der 2030er-Jahre halbstündlich verkehren – mit einem Halt alle 60 Min. in Alfhausen. Die RB 58 OS-VEC-DEL-HB erhält eine verkürzte Fahrzeit und wird zeitweise zwischen Lohne und DEL alle 30 Minuten fahren. Bramsche Bf. wird 3x pro Stunde (2x RE/1x RB) mit Osnabrück verbunden. Die Tecklenburger Nordbahn RB 62 (OS-Recke) ist in den Planungen des NWL mit einem 30-Min-Takt ab ca. 2030 eingeplant.

Die Realisierung der vorgenannten Fahrplanverbesserungen bedeutet für wichtige Bahnhöfe eine Verdoppelung der Anzahl der dort verkehrenden Züge. Die Aufgabenträger weisen auf Basis einer detaillierten Studie der DB InfraGo (sog. EBWU/Eisenbahn-betriebswissenschaftliche Untersuchung) auf die zwingende Notwendigkeit von räumlichen und kapazitiven Erweiterungen in OS Hbf. und im Bf. OS Altstadt hin. So ist in OS Hbf. (unten) ein weiterer Bahnsteig anzulegen und es sind zusätzliche Abstellgleise erforderlich (z. B. Gleisanschluss zum ehemaligen Stahlwerk). Im oberen Bahnhof werden Bahnsteigverlängerungen erforderlich. Für die Strecke Richtung Westen müssen im Bf. OS-Altstadt ein weiterer Bahnsteig sowie ein durchgängiges drittes Streckengleis bis zum Abzweig Eversburg eingeplant und gebaut werden.

Eine interaktive Karte mit Details zu einzelnen Linien findet sich auf der Webseite der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen.

Weitere Forderungen zum Angebot im Schienenpersonenverkehr, insbesondere zum SPNV in der Region, werden im Rahmen des OS-Bahn-Konzeptes formuliert (vgl. Kapitel 5.4 OS-Bahn-Konzept). Stadt und Landkreis Osnabrück fordern, dass das Angebot im Schienenpersonennahverkehr kontinuierlich geprüft und weiterentwickelt wird.

5.4 OS-Bahn-Konzept

Das von der PlaNOS entworfene OS-Bahn-Konzept, das bereits in den vorherigen Nahverkehrsplänen vorgestellt wurde, soll weiterentwickelt und in Schritten bis ca. 2035 realisiert werden.

Durch die Umsetzung des OS-Bahn-Konzeptes sollen alle Einwohner der Region schnelle, direkte (für Orte mit Bahnhof) bzw. indirekte (durch Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln) Bahnverbindungen in das Oberzentrum Osnabrück, vom Oberzentrum in die Region, zwischen den Orten im Landkreis Osnabrück und darüber hinaus zu den überregionalen Nah- und Fernverkehren, auf der Schiene erhalten.

Das starke Wachstum im SPNV in der Region (zumeist Verdopplung oder Verdreifachung der Fahrgastzahlen an allen Halten in Stadt und Landkreis Osnabrück seit dem Jahr 2000) erfordert nun eine deutliche quantitative Weiterentwicklung des

SPNV-Angebots. Dies soll insbesondere auch die Erreichung der definierten Ziele im Klima- und Umweltschutz durch die Attraktivitätssteigerung des SPNV und die nachhaltige Stärkung der zentralen Funktion des Schienenverkehrs im ÖPNV-System sicherstellen.

Um diese Vorstellungen umzusetzen, ist es notwendig, dass folgende Ziele erreicht werden:

- Schaffung eines 30-Min-Taktes im SPNV auf allen Schienenstrecken der Region. Gerade zur Erschließung zusätzlicher Potentiale im Berufs- und Ausbildungsverkehr und zur besseren Verknüpfung von straßengebundenem ÖPNV mit dem SPNV sowie für ein flächendeckendes P+R-System ist eine (ggf. schrittweise) Erweiterung des Fahrtenangebots auf einen 30-Min-Takt (bzw. einen angenäherten 30-Min-Takt bei Überlagerung von RB- und RE-Linien auf einer Strecke) erforderlich. Dies gilt für die Hauptstrecken Bremen - Osnabrück, Osnabrück - Münster und Rheine - Osnabrück - Bünde sowie für die eher regionalen Strecken Osnabrück - Bramsche - Oldenburg/Vechta und Osnabrück - Bielefeld gleichermaßen.
- Eine fahrplantechnische Verknüpfung von Bus und Schiene entsprechend der für Haltepunkte festgelegten Kategorie, z. B. im 60-Min-Takt an zentralen Verknüpfungspunkten (vgl. hierzu Maßnahmen zu Bus-Schiene-Verknüpfungen)
- Bauliche Erweiterung und Verbesserung der vorhandenen Bahnstationen, insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit, Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln (Mobilstationen), der verkehrsträgerübergreifenden Fahrgastinformation und der Aufenthaltsqualität (vgl. Kapitel 5.2 Bahnhofsinfrastruktur)
- Ein Bus-Schiene-Tarif als systematisches und attraktives Tarifangebot für Bus- und Bahnnutzer unter Berücksichtigung von Verkehren in und aus benachbarten Räumen (vgl. Kapitel 4.2)
- Die Neuerrichtung und Reaktivierung von Bahnhaltepunkten und die Reaktivierung von für das OS-Bahn-Netz relevanten, bisher nicht im SPNV bedienten Bahnstrecken. Im Zielkonzept der OS-Bahn sind hier die Halte OS-Rosenplatz, Vehrte, Belm-Mitte und Alfhausen sowie die Wiederinbetriebnahme der Tecklenburger Nordbahn (Osnabrück – Recke, im Kreis Steinfurt/NRW gelegen) inkl. eines neuen Haltepunkts OS-Eversburg – Büren aufgeführt. Die Bedienung des Haltepunkts Bahnhof Altstadt durch alle auf der Strecke verkehrenden Bahnlinien ist sicherzustellen
- Die Gewährleistung hoher betrieblicher Standards hinsichtlich Pünktlichkeit, Fahrzeugkapazität, Fahrzeugqualität, Fahrgastinformation auf allen SPNV-Linien, auch bei einem ausgeweiteten Fahrtenangebot (insb. 30-Min-Takt), und bei besonderen Nachfragesituationen (z. B. Großveranstaltungen). Dies umfasst ausdrücklich auch die Sicherstellung der Anschlüsse zum überregionalen Nah- und Fernverkehr nicht nur am zentralen Bahnknoten Osnabrück Hbf, sondern auch an benachbarten wichtigen Umsteigepunkten (z. B. Oldenburg, Hannover und Münster)

5.4.1 Zielkonzept OS-Bahn und Planungsstand

Die wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des OS-Bahn-Konzepts sind, neben der Beauftragung der tatsächlichen Betriebsleistungen (inkl. Finanzierung) durch die zuständigen SPNV-Aufgabenträger, der Ausbau der Schieneninfrastruktur (inkl. Sicherungstechnik und Bahnhofspunkten) durch die jeweiligen EIU. Im Nachfolgenden werden dazu die Anforderungen zur Umsetzung von Zielen und erforderlicher Maßnahmen in einer streckenbezogenen Übersicht dargestellt.

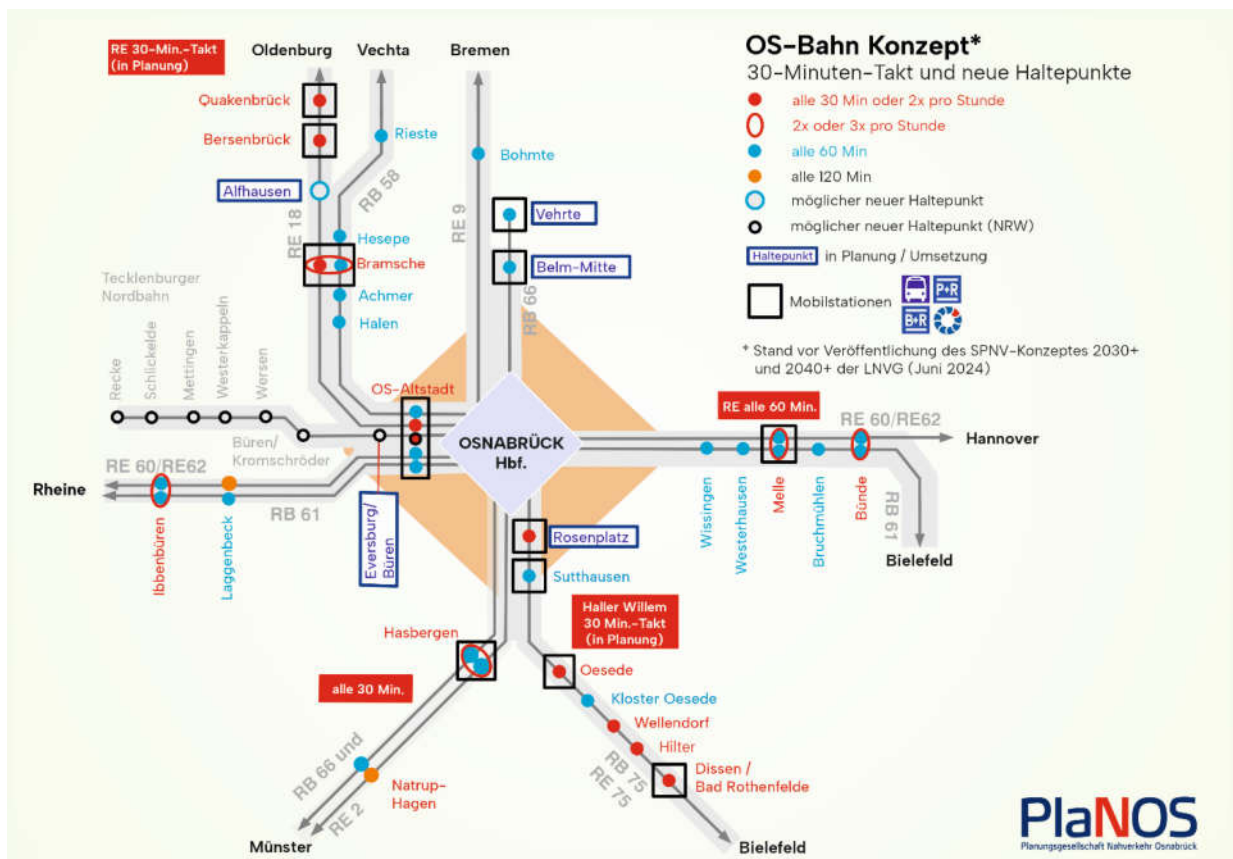


Abbildung 33: Zielkonzept OS-Bahn

5.4.2 Streckenbezogene Anforderungen und Ziele für das SPNV-Konzept der LNVG und die OS-Bahn

Weser-Ems-Netz (Osnabrück - Oldenburg, Strecke/RE18 und Hesepe-Delmenhorst, Strecke/RB 58)

Der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung hat 2023 auf Grundlage eines Gutachtens einen umfangreichen Ausbau der Strecken angekündigt. Die wichtigsten Ziele sind dabei:

- Ein 30-Min-Takt RE 18 OS-OL und zusätzliche HVZ-Verdichter Lohne-DEL der RB 58
- Sicherstellung aller Anschlüsse zum Fernverkehr in Osnabrück (Richtung Hannover/Berlin bzw. Dortmund/Köln) und in Oldenburg (Richtung Leer/Emden und Richtung Bremen/Hannover)

- Sicherstellung der Anschlüsse im SPNV in Bramsche (zwischen RE 18 und RB58), in Osnabrück (insbesondere Richtung Münster und Richtung Hannover) sowie in Oldenburg (Richtung Wilhelmshaven, Richtung Emden und Richtung Bremen)
- Reaktivierung des Halts Alfhausen mit einer Bedienung min. alle 60 Minuten
- Verbesserung der Betriebsqualität (Pünktlichkeit) und teils Verkürzung der Fahrzeiten

Maßnahmen:

Dies erfordert eine Elektrifizierung der Strecke OS-OL, die Einrichtung zusätzlicher zweigleisiger Abschnitte bzw. von Kreuzungsbahnhöfen, eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von Hesepe bis Delmenhorst von 80 auf 120 km/h. Dazu kommen Investitionen in neue Sicherungstechnik/Stellwerke und ein Ausbau der Bahnsteiganlagen.

Die Fertigstellung der vorgenannten Maßnahmen ist für ca. 2035 geplant. Erste Planungsaufträge an DB InfraGO sind erteilt.

Die Betriebsleistung in diesem Netz für den Zeitraum 2026–2035 (optional bis 2037) ist aktuell ausgeschrieben. Dafür sollen weiterhin die Dieseltriebwagen aus dem LNVG-Pool eingesetzt werden. Danach wird der RE 18 mit vollelektrischen Triebwagen und die RB 58 mit akku-elektrischen Triebwagen bedient.

Münster - Osnabrück - Bremen, (RE9 und RE2/RB66)

Ziele:

- durchgängige halbstündliche Verbindungen Münster – Osnabrück bzw. 2x pro Stunde (mit stündlich RE und stündlich RB bereits umgesetzt)
- Reaktivierung bzw. Neuerrichtung der Halte Belm-Vehrte und Belm-Mitte und Bedienung stündlich durch die RB 66
- Verbesserung der Direktfahrbeziehungen bzw. Umsteigeverbindungen Münster - Osnabrück - Bremen, Osnabrück - Münster - Ruhrgebiet/Rheinland und Münster-Osnabrück - Hannover im Nahverkehr
- Langfristig sind ein 30 Min-Takt des RE 9 und der RB 66 (OS-MS) geplant (siehe Kapitel 5.3, Abschnitt Mittel- und langfristige Konzepte der SPNV-Aufgabenträger)

Maßnahmen:

Prüfung der Einrichtung von zusätzlichen Bahnsteigkanten oder Abfahrtpositionen in OS Hbf. (oben) und in Münster Hbf.

Bad Bentheim - Osnabrück - Löhne - (Hannover), (RE 60/RE 62, RB 61)

Ziele:

- stündliche, umstiegsfreie Nahverkehrsverbindung (RE) Osnabrück – Hannover ab ca. 2030, ggf. durch Flügelungskonzept
- Bedienung des Bahnhofs Melle ca. alle 30 Minuten (von/nach OS bereits realisiert)

- in Löhne Anschluss Richtung Hameln-Elze (mit weiterem Anschluss Richtung Oberes Leinetal/Göttingen) sowie in Richtung Hildesheim (mit Anschluss Richtung Nordharz) – teils umgesetzt

Maßnahmen:

- Ausbau der Strecke Rheine -Löhne für max. 160 km/h
- Neubau/Ausbau der Strecke Bielefeld – Hannover zur Beseitigung von Fahrplanengpässen

Osnabrück - Halle - Bielefeld, RB 75, „Haller Willem“

Ziele:

- neuer Halt Osnabrück – Rosenplatz, für 2026 geplant
- zwei stündliche Fahrten OS-Halle-BI, je 1x RB und 1x RE
- kürzere Fahrzeiten zwecks Attraktivitätssteigerung
- besserer Anschluss in Brackwede zum RB 74 Richtung Paderborn und in BI Hbf. zum Fernverkehr Richtung Berlin

Maßnahmen:

- abschnittsweise Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit (Dissen- Bad Rothenfelde bis OS-Hörne auf 100 km/h) inkl. Anpassung der Sicherungstechnik
- Bau zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeiten (in Westbarthausen und Ertüchtigung der Betriebskreuzung Hörne)
- Einsatz von akku-elektrischen Triebwagen ab 2029

Osnabrück – Recke, RB 62 „Tecklenburger Nordbahn“ (EIU ist Regionalverkehr Münsterland)

Ziele:

- Fortsetzung der Planungen und Untersuchungen zur Reaktivierung und Wiederinbetriebnahme für den Personenverkehr
- durchgängige Bedienung im 30-Min-Takt
- Errichtung u. a. eines neuen Halts in Osnabrück-Eversburg/Büren in Höhe Landwehrstraße Osnabrück
- Halt aller Züge am Bahnhof Osnabrück-Altstadt

Maßnahmen:

- umfassende Streckenertüchtigung inkl. Erhöhung der Geschwindigkeiten, Ertüchtigung der gesamten Sicherungstechnik, Bau von Haltepunkten und Kreuzungen auf der RVM-Strecke
- Anpassung der Infrastruktur für den Bau eines Bahnsteiges in Eversburg-Büren und die Einbindung der RVM-Strecke
- zusätzliche Weichenverbindung in OS-Eversburg
- ein weiterer Bahnsteig in OS Hbf. (unten)

- Einsatz von akku-elektrischen Triebwagen

Bahn-Bus-Verknüpfung

Dem SPNV kommt aufgrund mehrerer Kriterien die zentrale Rolle zur Schaffung eines attraktiven öffentlichen Verkehrs in der Region zu („Rückgrat des ÖPNV“).

- Die Fahrzeiten sind auch im Vergleich mit dem MIV sehr kurz. So betragen sie beispielsweise von den wichtigen Umlandbahnhöfen Melle, Bohmte, Bramsche, Ibbenbüren und Lengerich bis Osnabrück Hbf. nur ca. 15 Minuten.
- Die Anzahl der Fahrgäste ist bereits heute sehr hoch (beispielsweise an den Bahnhöfen in OS-Stadt ca. 25.000 Ein- und Aussteiger pro Tag). Neue Tarifangebote wie das Deutschland-Ticket, das bundesweit gültige Semesterticket und Bus-Schiene-Tarife im VOS-Gebiet lassen die Nachfrage weiterhin spürbar steigen.
- Der SPNV bietet auf allen Strecken einen durchgängigen Takt (derzeit mind. alle 60 Min., zukünftig zumeist alle 30 Min.) an allen Wochentagen in einem Zeitfenster von ca. 6 Uhr bis etwa 23 oder 24 Uhr.
- Der SPNV kann bei entsprechender Nachfrage zu Spitzenzeiten große Beförderungskapazitäten bereitstellen. Dafür planen die Aufgabenträger LNVG und NWL für einige Strecken bereits neue Doppelstockzüge und die Verlängerung von Bahnsteigen.

Um die Funktion des Schienenverkehrs zu stärken, ist deshalb die Erreichbarkeit der Bahnhöfe und Haltepunkte in der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel von großer Bedeutung. Das beinhaltet einerseits die Einrichtung und den Ausbau von sog. Mobilstationen mit u. a. ausreichend dimensionierten P+R- und B+R-Kapazitäten, Carsharing-Plätzen, E-Ladestationen etc. nach Möglichkeit an allen Bahnhöfen.

Andererseits ist die Verknüpfung von Bus- und Bahnangeboten nachhaltig auszubauen. Eine Analyse der heutigen Anschluss-Situationen zeigt durchaus erheblichen Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Bedienungszeiten, Fahrplangestaltung und Linienführungen an einer Reihe von Bahnhöfen (vgl. hierzu Maßnahmen zu Bus-Schiene-Verknüpfungen).

6 ANHANG

Anhangsverzeichnis.....	151
Kapitel 2.....	153
Kapitel 2.2.....	153
Kapitel 2.3.....	154
Kapitel 2.4.....	158
Kapitel 2.7.....	161
Kapitel 3.....	162
Kapitel 3.4.3.....	162
Kapitel 3.6.1.....	163
Kapitel 3.6.3.....	163
Kapitel 3.7.1.....	167
Kapitel 3.7.2.....	170
Kapitel 3.9.1.....	175
Kapitel 3.9.2.....	176
Kapitel 3.9.3.....	202
Kapitel 4.....	216
Kapitel 4.4.2.....	216
Kapitel 4.4.....	218

Anhangsverzeichnis

Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden im Landkreis Osnabrück	153
Abb. 2: Arbeitslosenanteil im Landkreis Osnabrück.	154
Abb. 3: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im Stadtgebiet Osnabrücks	155
Abb. 4: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im nördlichen Bereich des Landkreises Osnabrück.....	156
Abb. 5: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im nordöstlichen Bereich des Landkreises Osnabrück	157
Abb. 6: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im südlichen und östlichen Bereich des Landkreises Osnabrück	157
Abb. 7: Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden des nördlichen Landkreises Osnabrück/der Stadt Osnabrück und den umliegenden Gemeinden.....	158
Abb. 8: Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden des südlichen Landkreises Osnabrück/der Stadt Osnabrück und den umliegenden Gemeinden.....	159
Abb. 9: Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Osnabrück, dem Landkreis Osnabrück und den umliegenden (Land-)kreisen.....	160
Abb. 10: Konversionsflächen in der Stadt Osnabrück	161
Abb. 11: Verortung Lokviertel und ehem. Magnum-Gelände in der Stadt	161
Abb. 12: Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück vor Einführung der Bus-Schiene- Tarif-Integration im Jahr 2023.....	162
Abb. 13: Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück nach Einführung der Bus- Schiene-Tarif-Integration im Jahr 2023	162
Abb. 14: Schematischer Liniennetzplan der Stadt Osnabrück.....	163
Abb. 15: Tabelle GVS.....	164
Abb. 16: Tabelle GVS.....	164
Abb. 17: GVS Fahrgastbefragung Tagesgang.....	164
Abb. 18: GVS Fahrgastbefragung Fahrtzweck Mo-Fr.....	165
Abb. 19: GVS Fahrgastbefragung Fahrtzweck Samstag	165
Abb. 20: GVS Fahrgastbefragung Sonntag	166
Abb. 21: GVS Fahrgastbefragung Altersstruktur	166
Abb. 22: Schematischer Liniennetzplan VOS Nord	167
Abb. 23: Schematischer Liniennetzplan VOS NordOst.....	168
Abb. 24: Schematischer Liniennetzplan VOS Ost	168
Abb. 25: Schematischer Liniennetzplan VOS Süd.....	169
Abb. 26: Schematischer Liniennetzplan VOS Wallenhorst	169
Abb. 27: VOS Fahrgastzählung April 2023.....	175
Abb. 28: VOS Fahrgastzählung November 2023.....	175
Abb. 29: Taktanpassung S20	177
Abb. 30: Haltestellenoptimierung S20	178
Abb. 31: Taktanpassung S40	179
Abb. 32: Haltestellenoptimierung S40	180
Abb. 33: Taktanpassung 260.....	180
Abb. 34: Haltestellenoptimierung 260	181

Abb. 35: S20 Durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt	182
Abb. 36: S20 Tagesverlauf Mo-Fr	182
Abb. 37: S20 Tagesverlauf Samstag	183
Abb. 38: S20 Tagesverlauf Sonn- und Feiertag	184
Abb. 39: S20 Haltestellenverlauf Richtung Osnabrück	185
Abb. 40: Haltestellenverlauf S20 Richtung Wittlage	186
Abb. 41: S40 Durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt	187
Abb. 42: Tagesverlauf S40 Mo-Fr	187
Abb. 43: Tagesverlauf S40 Samstag	188
Abb. 44: Tagesverlauf S40 Sonn- und Feiertag	189
Abb. 45: Haltestellenverlauf S40 Richtung Osnabrück	190
Abb. 46: Haltestellenverlauf S40 Richtung Bad Laer	191
Abb. 47: 260 Durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt	192
Abb. 48: Tagesverlauf 260 Mo-Fr	192
Abb. 49: Tagesverlauf 260 Samstag	193
Abb. 50: Tagesverlauf 260 Sonn- und Feiertag	194
Abb. 51: Haltestellenverlauf 260 Richtung Bramsche	195
Abb. 52: Haltestellenverlauf 260 Richtung Bohmte	196
Abb. 53: Fahrgastbefragung: S20 Alternativen	197
Abb. 54: Fahrgastbefragung: S40 Alternativen	198
Abb. 55: Fahrgastbefragung: S20 Aufschlüsselung Alternativen	198
Abb. 56: Fahrgastbefragung: S20 Aufschlüsselung Alternativen	199
Abb. 57: Fahrgastbefragung: Gründe für S20	199
Abb. 58: Fahrgastbefragung: Gründe für S40	200
Abb. 59: Fahrgastbefragung: NPS	201
Abb. 60: Tabelle NPS	201
Abb. 61: Anzahl Buchungen und Fahrgäste Lütти	209
Abb. 62: Anzahl wöchentlicher Buchungen und Fahrgäste Lütти	211
Abb. 63: Anteil verschiedener Tickets Lütти	212
Abb. 64: Fahrgastbefragung: Alternativen zum Lütти	216

Kapitel 2

Kapitel 2.2

Ort	Bevölkerung 2020	Bevölkerung 2021	Bevölkerung 2022	Bevölkerung 2023	Bevölkerungs- prognose 2040	Entwicklung in % (2020 – 2023)	Prognose 2040 in %
Osnabrück (LK)	363.351	364.757	369.861	370.507	371.550	2,0	0,3
Bad Essen	16.037	16.228	16.566	16.616	17.806	3,6	7,2
Bad Iburg	10.951	10.986	11.007	11.014	10.314	0,6	-6,4
Bad Laer	9.231	9.229	9.308	9.296	9.013	0,7	-3,0
Bad Rothenfelde	8.615	8.725	8.851	8.878	9.274	3,1	4,5
Belm	14.116	14.071	14.252	14.412	14.097	2,1	-2,2
Bissendorf	14.907	14.911	15.179	15.264	15.172	2,4	-0,6
Bohmte	13.011	13.036	13.297	13.307	13.348	2,3	0,3
Bramsche	30.252	30.337	30.602	30.614	29.263	1,2	-4,4
Dissen a.T.W.	10.399	10.531	10.793	10.875	12.231	4,6	12,5
Georgsmarienhütte	32.201	32.225	32.631	32.502	31.379	0,9	-3,5
Glandorf	6.638	6.654	6.718	6.738	6.639	1,5	-1,5
Hagen a.T.W.	13.381	13.436	13.476	13.486	12.611	0,8	-6,5
Hasbergen	11.091	11.092	11.214	11.101	10.989	0,1	-1,0
Hilter a.T.W.	10.611	10.630	10.676	10.644	10.582	0,3	-0,6
Melle	47.205	47.184	47.721	47.861	47.581	1,4	-0,6
Ostercappeln	9.835	9.945	10.329	10.255	11.365	4,3	10,8
Wallenhorst	23.235	23.225	23.335	23.212	21.163	-0,1	-8,8
Artland (SG)	24.630	24.786	25.336	25.380	26.893	3,0	6,0
Bersenbrück (SG)	30.385	30.699	31.433	31.693	33.862	4,3	6,8
Fürstenau (SG)	16.247	16.389	16.600	16.845	17.382	3,7	3,2
Neuenkirchen (SG)	10.373	10.438	10.537	10.514	10.562	1,4	0,5

Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden im Landkreis Osnabrück, Quelle: Landkreis Osnabrück 2025

Die Tabelle zeigt, dass fast alle Kommunen im Landkreis Osnabrück in den Jahren 2020 – 2023 einen leichten Zuwachs der Bevölkerungszahl verzeichnen konnten. Lediglich die Bevölkerungszahl der Gemeinde Wallenhorst ging minimal zurück. In der Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2040 kehrt sich der Trend für einige Kommunen deutlich um und wird negativ. Für die Gemeinde Wallenhorst werden dabei -8,8% gegenüber 2023 prognostiziert. Für einige Kommunen werden jedoch sogar deutlich steigende Bevölkerungszahlen prognostiziert. Die höchsten Werte sind für Dissen a.T.W. (+12,5%) und für Ostercappeln (+10,8%) zu verzeichnen.

Kapitel 2.3

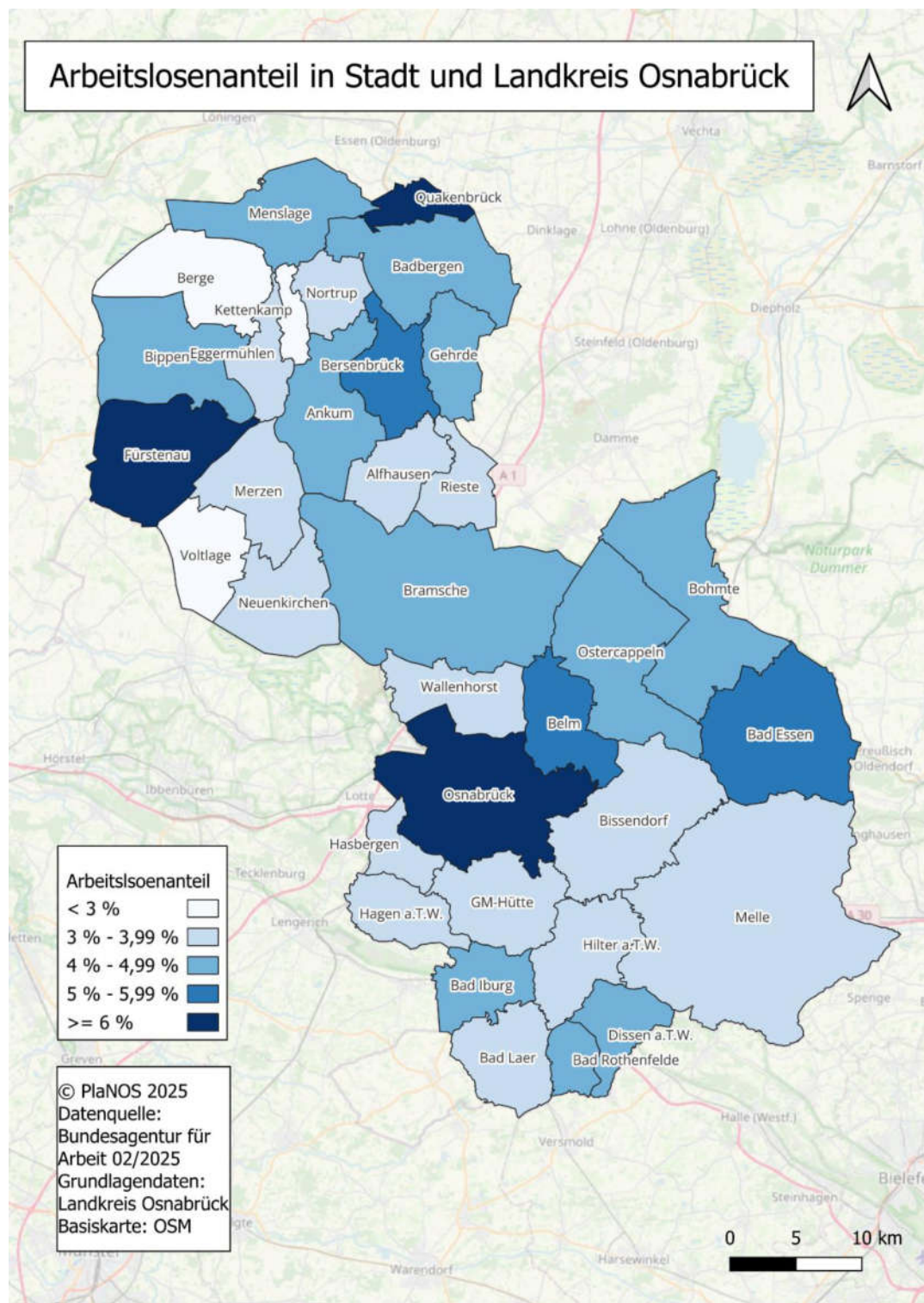


Abb. 2: Arbeitslosenanteil im Landkreis Osnabrück, Quelle: Landkreis Osnabrück 2025, Bundesagentur für Arbeit 2025.

In der Abbildung 2 ist der Arbeitslosenanteil der Stadt Osnabrück sowie der einzelnen Kommunen im Landkreis Osnabrück abgebildet. Es ist zu erkennen, dass die Stadt Osnabrück und die Samtgemeinden Fürstenau und Quakenbrück den Arbeitslosenanteil besitzen, danach folgen die Samtgemeinde Bersenbrück sowie die Gemeinden Belm und Bad Essen.

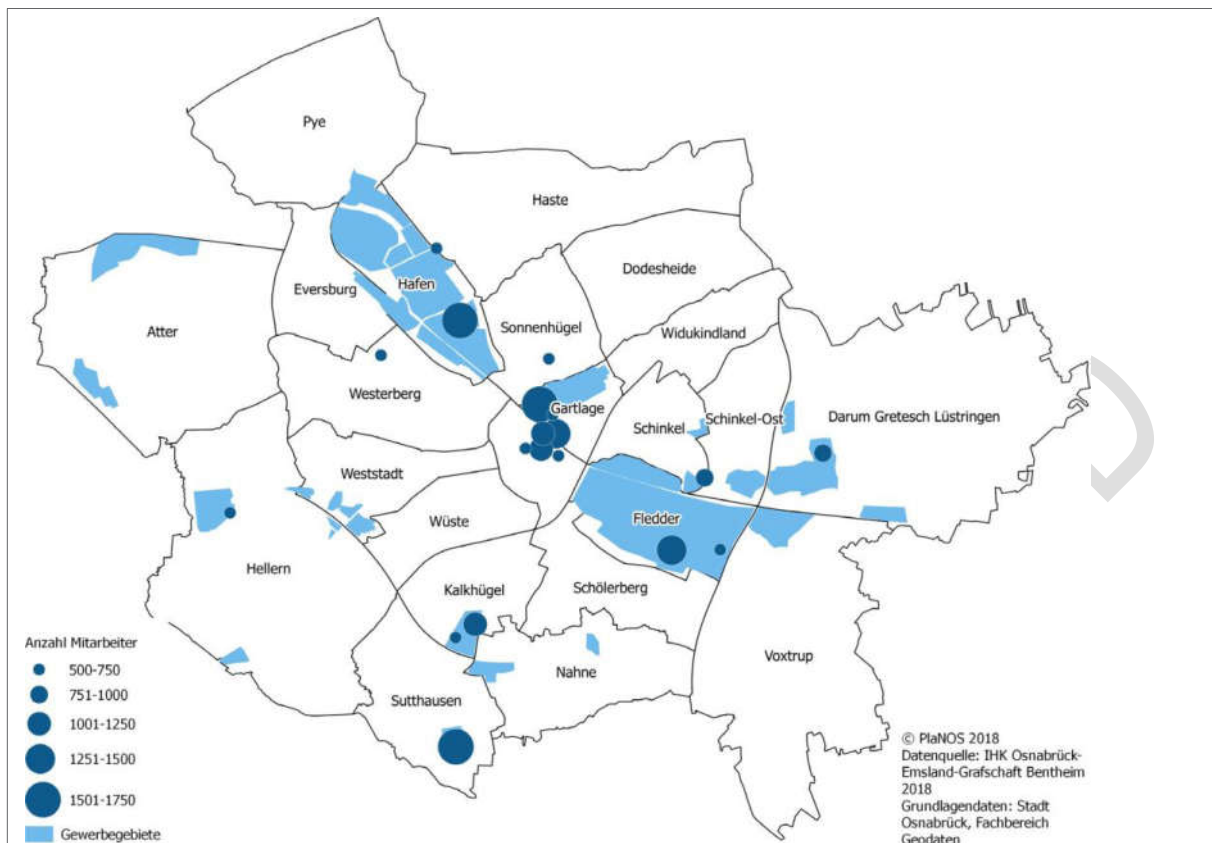


Abb. 3: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im Stadtgebiet Osnabrücks

Zahlreiche Gewerbegebiete sowie einige Großunternehmen sind in den Stadtteilen Hafen und Fledder angesiedelt. Nordöstlich der Innenstadt und im Bereich Gartlage ist eine weitere Konzentration von Großunternehmen zu erkennen. Weitere Großunternehmen befinden sich in den Gewerbegebieten der Stadtteile Kalkhügel, Sutthausen und Hellern. Die Lage von Gewerbegebieten und Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern im Stadtgebiet Osnabrück lässt sich in Abbildung 3 erkennen.

Die Abbildungen 4 bis 6 (siehe Folgeseiten) zeigen die Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und die Lage von Gewerbegebieten im Landkreis Osnabrück. Zur besseren Lesbarkeit sind diese in den Kartendarstellungen in den nördlichen, östlichen und südlichen Teil des Landkreises Osnabrück aufgeteilt. Größere Unternehmen lassen sich sowohl in der Gemeinde Nortrup sowie in den Städten Quakenbrück und Fürstenau finden. Zudem verfügt die Stadt Quakenbrück über eine vergleichsweise hohe Anzahl an Gewerbegebieten. Im nordöstlichen Bereich des Landkreises befinden sich Großunternehmen in den Gemeinden Rieste, Bramsche, Wallenhorst, Belm und Bad Essen.

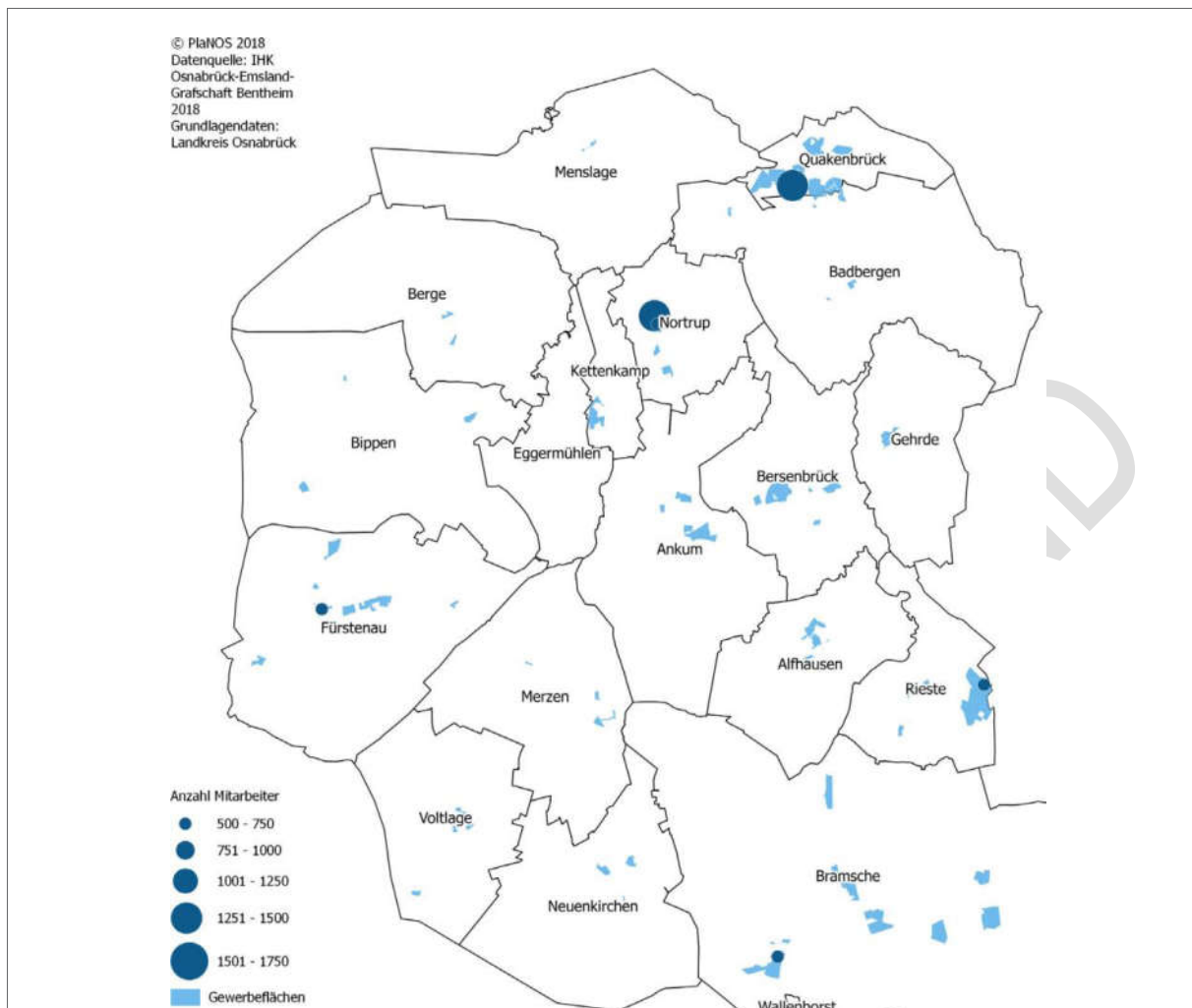


Abb. 4: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im nördlichen Bereich des Landkreises Osnabrück

In den Gemeinden Bad Rothenfelde und Dissen im südlichen Bereich des Landkreises Osnabrück lassen sich mehrere Unternehmen finden, die über mindestens 500 Mitarbeiter verfügen. Weitere große Unternehmen bestehen in Hasbergen, Melle und Georgsmarienhütte. Die Stadt Georgsmarienhütte verfügt ebenfalls über eine vergleichsweise hohe Anzahl an Gewerbeflächen.

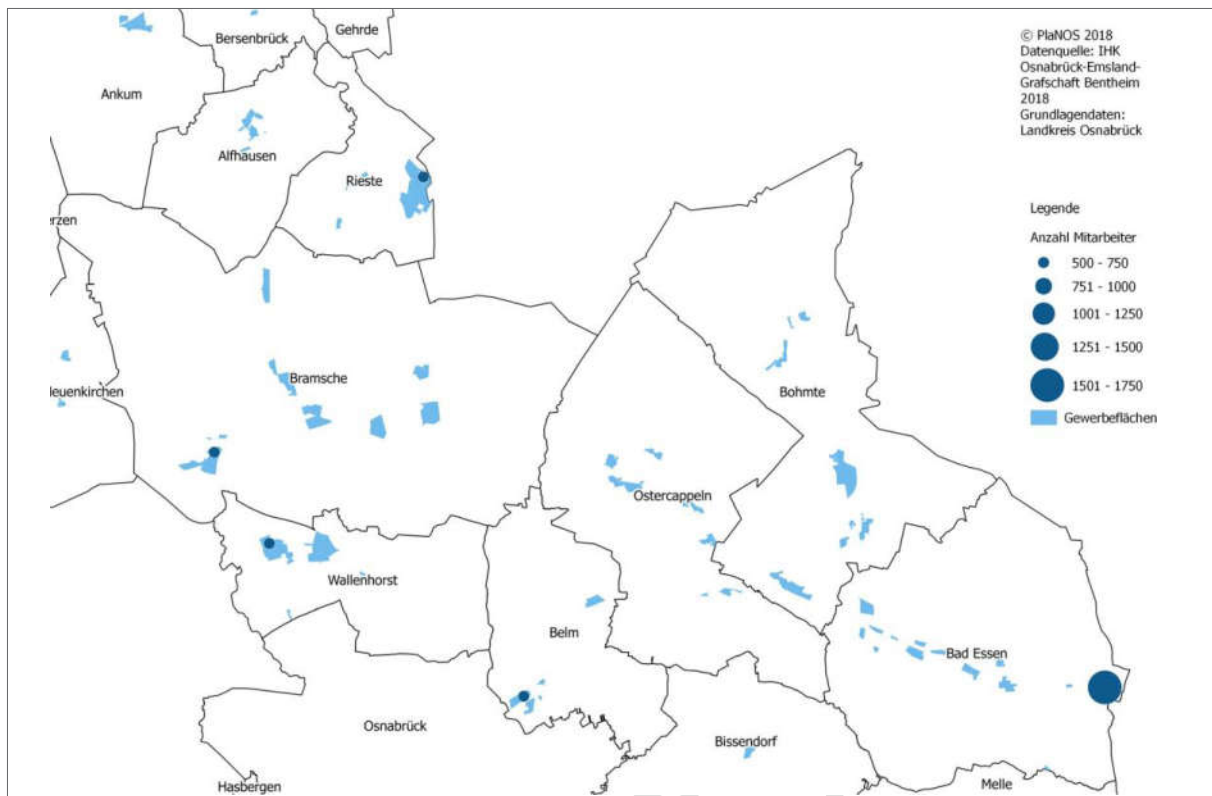


Abb. 5: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im nordöstlichen Bereich des Landkreises Osnabrück

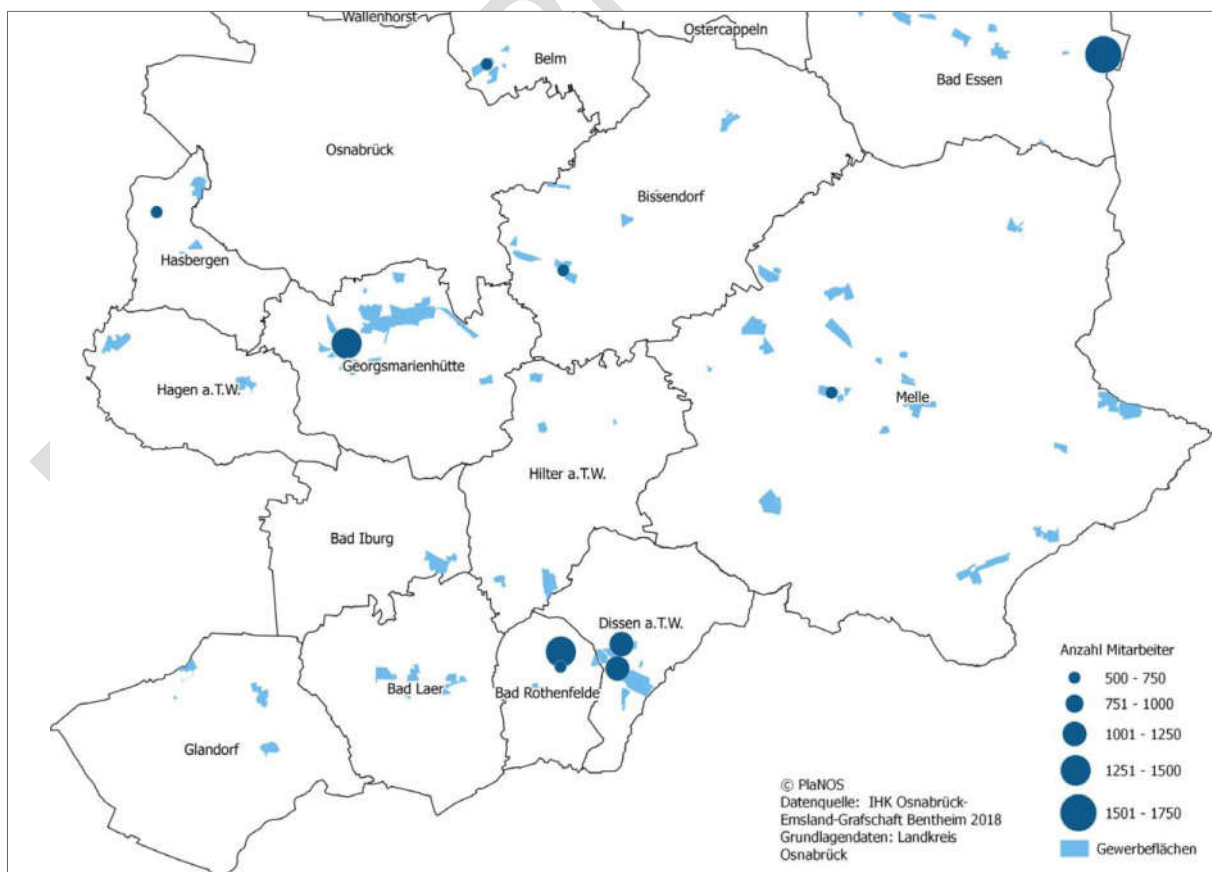


Abb. 6: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im südlichen und östlichen Bereich des Landkreises Osnabrück

Kapitel 2.4

Bei Betrachtung der Pendlerbeziehungen innerhalb der nördlichen Gemeinden des Landkreises lassen sich vergleichsweise deutliche Pendlerströme in die Samtgemeinde Bersenbrück und nach Bramsche sowie von Bramsche nach Wallenhorst und von Bohmte nach Bad Essen erkennen (Abbildung 7). Auf die Darstellung von Pendlerströmen unter 200 Personen ist in der folgenden Abbildung zur Wahrung der Übersichtlichkeit verzichtet worden. Aufgrund der Datenverfügbarkeit beschränken sich die Pendlerdaten auf Gemeindeebene nur auf die Darstellung von Pendlerströmen von und nach Nordrhein-Westfalen.

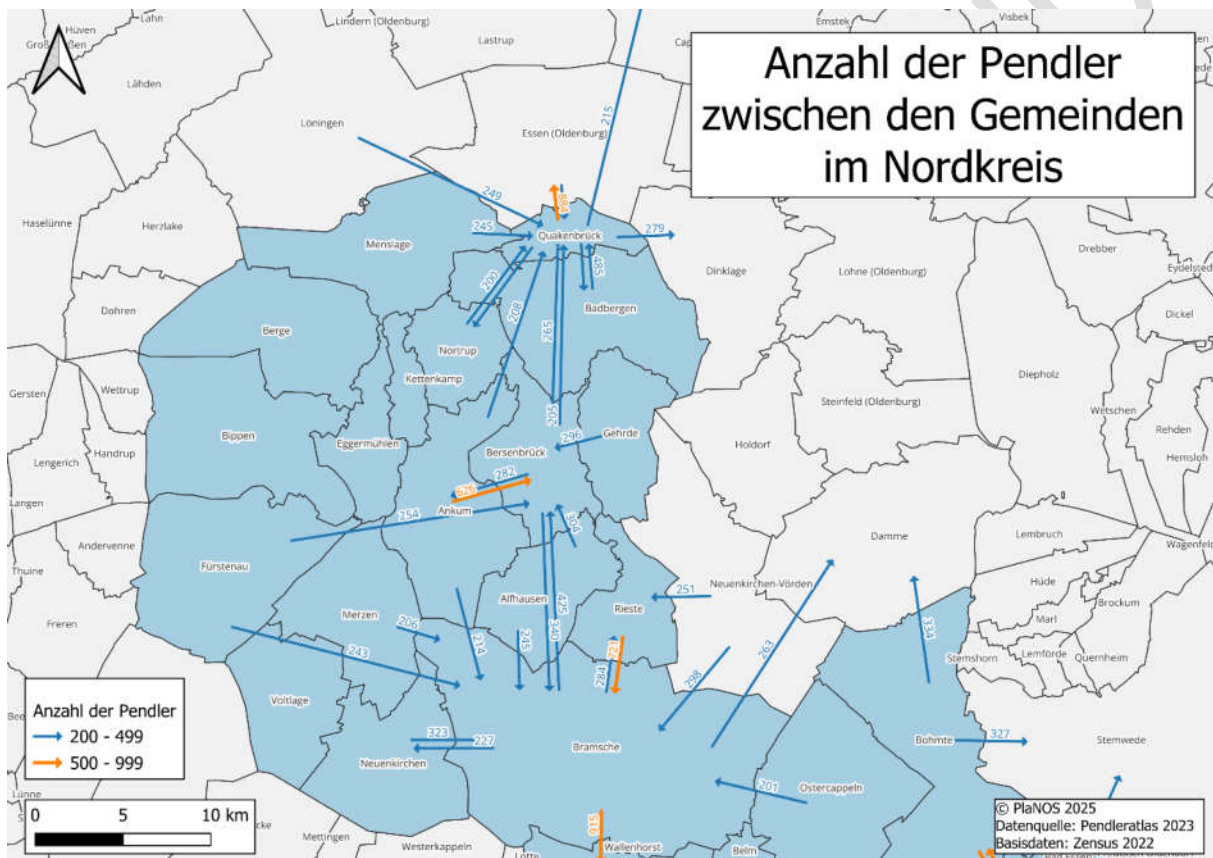


Abb. 7: Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden des nördlichen Landkreises Osnabrück/der Stadt Osnabrück und den umliegenden Gemeinden

Im südlichen Bereich des Landkreises pendeln besonders viele Menschen nach Georgsmarienhütte, Dissen a.T.W. und Melle ein. Insgesamt zeigt der südliche Bereich des Landkreises deutlich intensivere und zahlenmäßig höhere Penderverflechtungen zwischen den einzelnen Gemeinden als der nördliche Bereich des Landkreises (Abbildung 8). Auf die Darstellung von Pendlerströmen unter 200 Personen ist in der folgenden Abbildung zur Wahrung der Übersichtlichkeit verzichtet worden. Aufgrund der Datenverfügbarkeit beschränken sich die Pendlerdaten auf Gemeindeebene nur auf die Darstellung von Pendlerströmen von und nach Nordrhein-Westfalen.

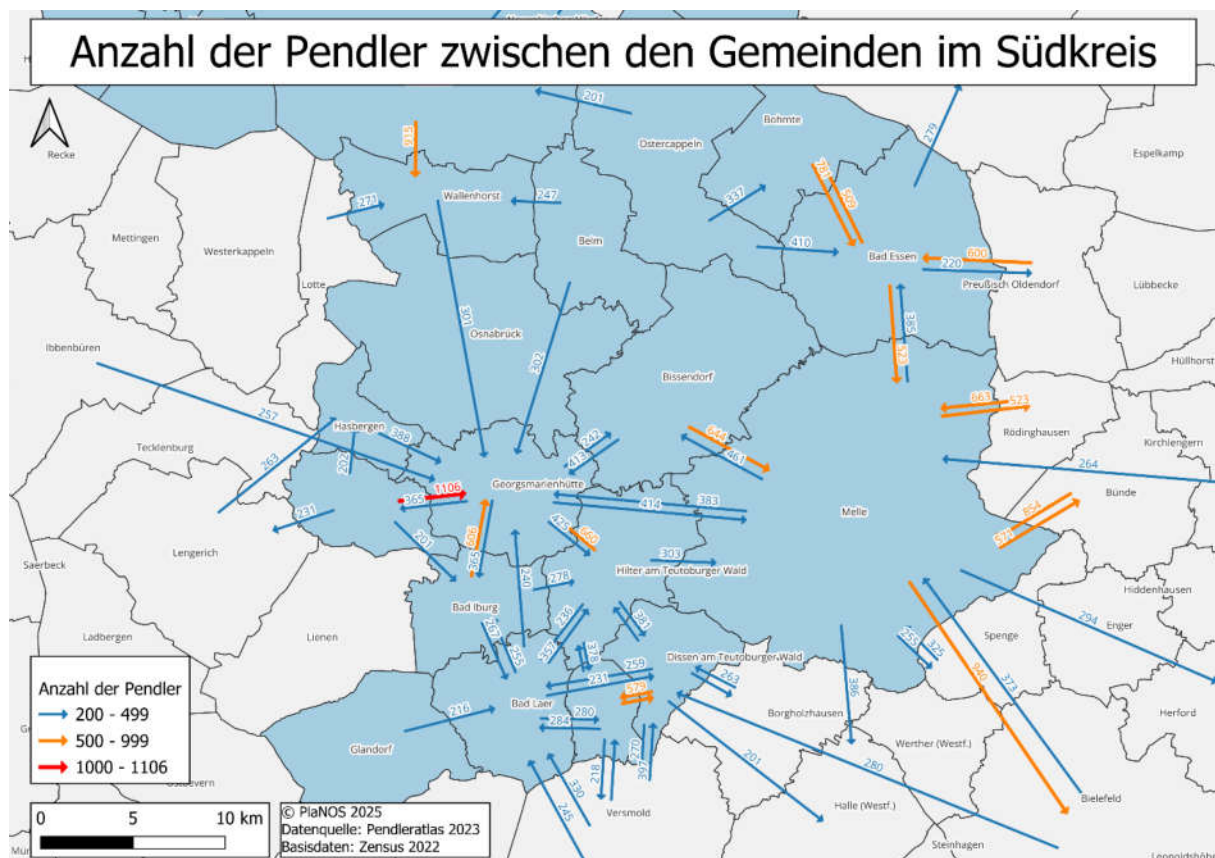


Abb. 8: Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden des südlichen Landkreises Osnabrück/der Stadt Osnabrück und den umliegenden Gemeinden

Abbildung 9 zeigt die Pendlerbeziehungen zwischen Stadt und Landkreis Osnabrück mit den umliegenden Landkreisen. Besonders intensive Pendlerverflechtungen lassen sich zwischen Stadt und Landkreis Osnabrück einerseits und dem Kreis Steinfurt andererseits erkennen. Auf die Darstellung von Pendlerströmen unter 200 Personen ist in der folgenden Abbildung zur Wahrung der Übersichtlichkeit verzichtet worden.

Anzahl der Pendler zwischen dem Landkreis Osnabrück und anderen Landkreisen

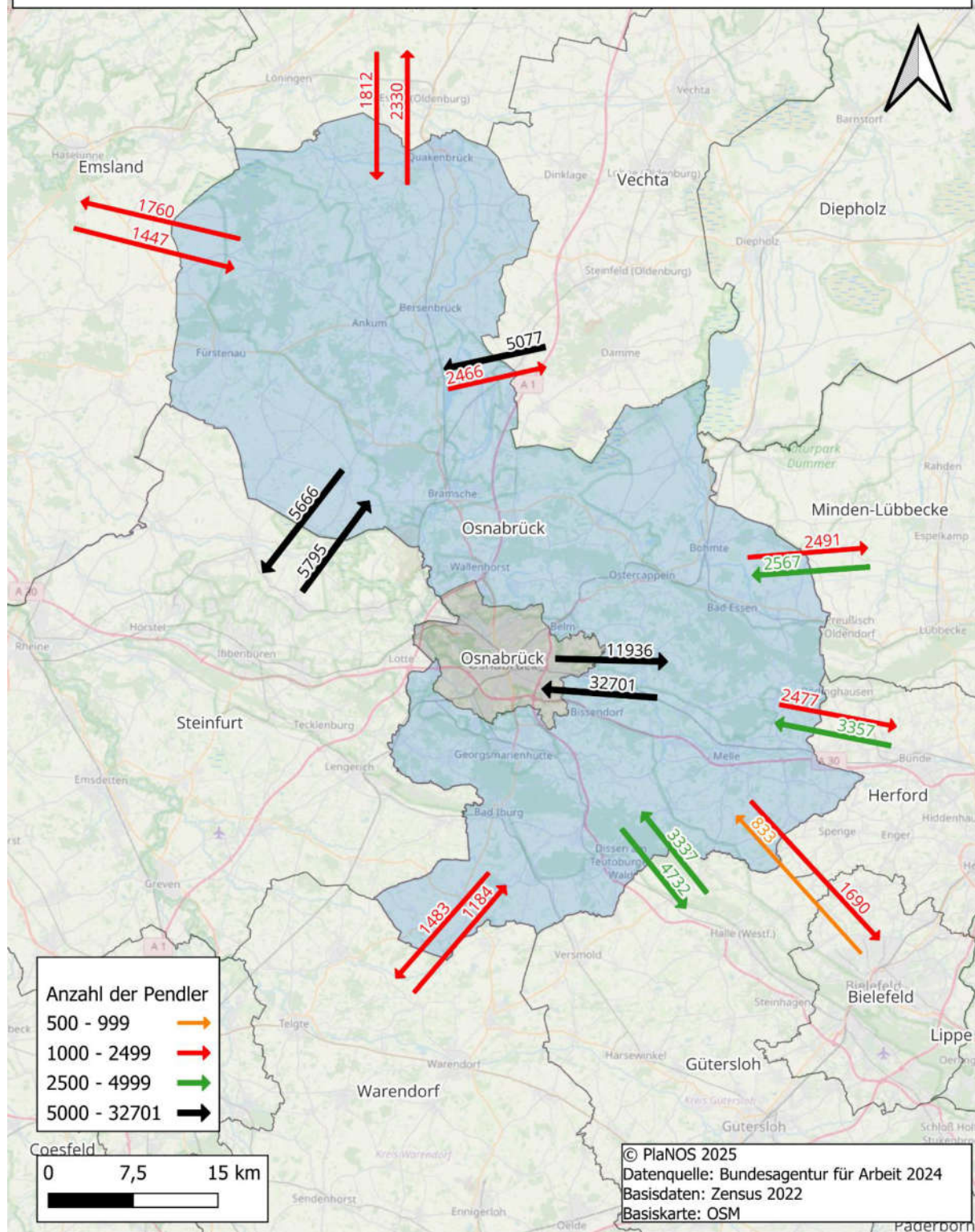


Abb. 9: Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Osnabrück, dem Landkreis Osnabrück und den umliegenden (Land-)kreisen

Bei detaillierter Betrachtung der Pendlerbeziehungen auf Gemeindeebene zwischen Stadt und Landkreis Osnabrück und dem Kreis Steinfurt werden hohe Pendlerzahlen zwischen der Stadt Osnabrück einerseits und den Gemeinden Lotte, Westerkappeln und Ibbenbüren andererseits deutlich. Auf die Darstellung von Pendlerströmen unter 200 Personen ist in der folgenden Abbildung zur Wahrung der Übersichtlichkeit verzichtet worden.

Kapitel 2.7

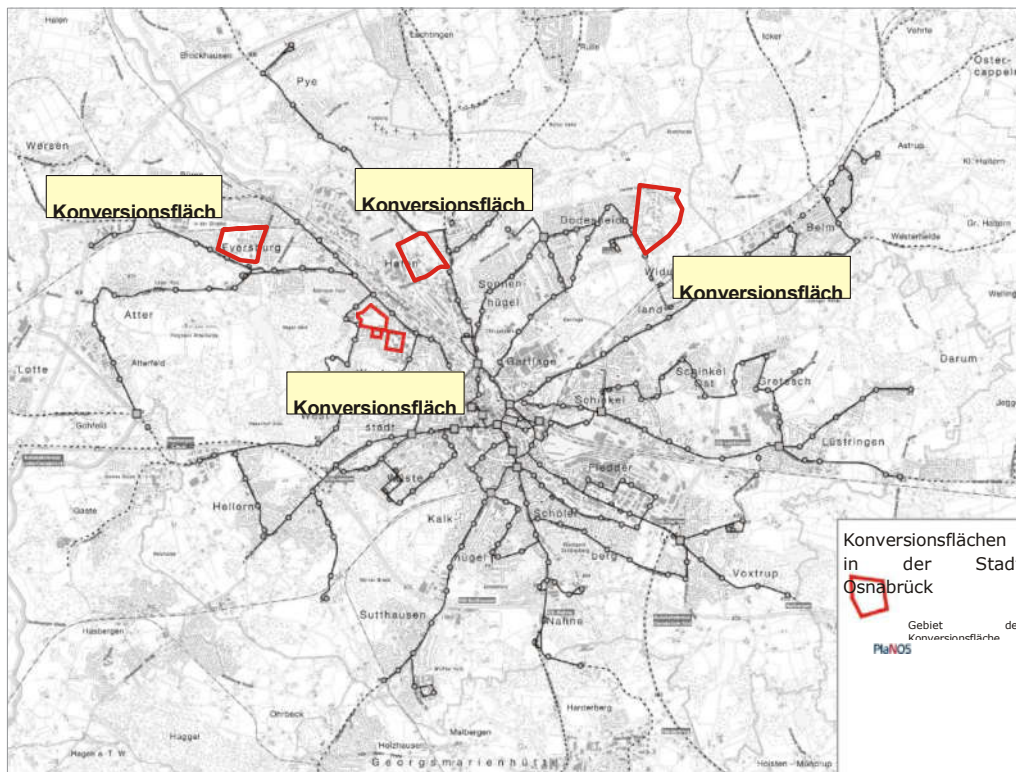


Abb. 10: Konversionsflächen in der Stadt Osnabrück

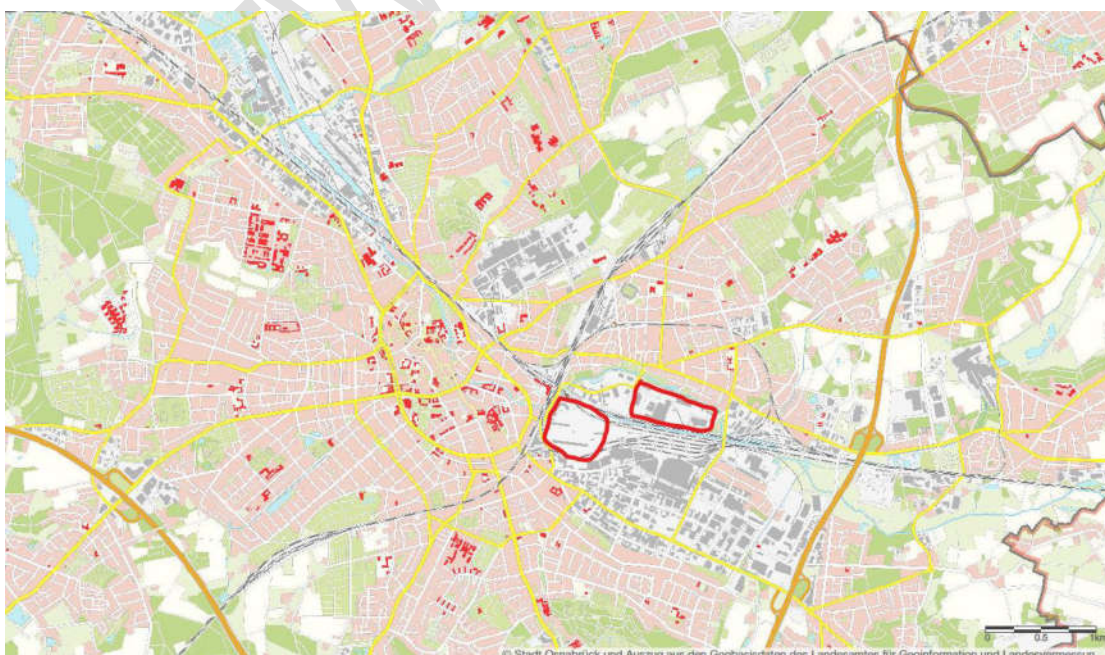


Abb. 11: Verortung Lokviertel und ehem. Magnum-Gelände in der Stadt

Kapitel 3

Kapitel 3.4.3

Aktuelle Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück													
von/nach	Bremen Oldenburg	Bramsche Bohmte	Melle/Bruchm. Westerhausen Wissingen	Osnabrück Hbf/Altstadt/ Sutthausen	Hasbergen Natrup-Hagen	Oesede, Wellendorf, Hiltor	Dissen-Bad Rothenfelde	Münster	Halle(W)	Bielefeld	Bünde, Herford	Gütersloh	Paderborn/ Hamm
Bremen Oldenburg	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	DTV	DTV
Bramsche Bohmte	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	DTV	DTV
Melle/Bruchm. Westerhausen Wissingen	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	DTV	DTV
Osnabrück Hbf/Altstadt/ Sutthausen	NT	NT	NT	W	W	VOS+	VOS+	M	VOS+/T	via Bünde: W via Halle: VOS+/T	W	W	W
Hasbergen Natrup-Hagen	NT	NT	NT	W	NT	NT	NT	M	NT	NT	NT	DTV	DTV
Oesede, Wellendorf, Hiltor	NT	NT	NT	VOS+	NT	VOS+	VOS+	NT	VOS+/T	VOS+/T	NT	DTV	DTV
Dissen-Bad Rothenfelde	NT	NT	NT	VOS+	NT	VOS+	VOS+	NT	T	T	T	W	W
Münster	NT	NT	NT	M	M	NT	NT	M/W/T					
Halle(W)	NT	NT	NT	VOS+/T	NT	VOS+/T	T						
Bielefeld	NT	NT	NT	via Bünde: W via Halle: VOS+/T	NT	VOS+/T	T						
Bünde, Herford	NT	NT	NT	W	NT	NT	T						
Gütersloh	DTV	DTV	DTV	W	DTV	DTV	W						
Paderborn, Hamm	DTV	DTV	DTV	W	DTV	DTV	W						

NT = Niedersachsentarif

W = Westfalentarif, westfalenweit

M = Westfalentarif, Münsterland

T = Westfalentarif, TeutoOWL

VOS+ = VOS-Plus-Tarif

DTV = Deutschlandtarif

Eindeutiger Geltungsbereich Niedersachsentarif

Eindeutiger Geltungsbereich Westfalentarif

Tarif-Wirr-warr

Abb. 12: Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück vor Einführung der Bus-Schiene-Tarif-Integration im Jahr 2023

Zukünftige Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück													
von/nach	Bremen Oldenburg	Bramsche Bohmte	Melle/Bruchm. Westerhausen Wissingen	Osnabrück Hbf/Altstadt/ Sutthausen	Hasbergen Natrup-Hagen	Oesede, Wellendorf, Hiltor	Dissen-Bad Rothenfelde	Münster	Halle(W)	Bielefeld	Bünde, Herford	Gütersloh	Paderborn/ Hamm
Bremen Oldenburg	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	DTV	DTV
Bramsche Bohmte	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	DTV	DTV
Melle/Bruchm. Westerhausen Wissingen	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	DTV	DTV
Osnabrück Hbf/Altstadt/ Sutthausen	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	M	T	W	W	W	W
Hasbergen Natrup-Hagen	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	M	W	W	W	W	W
Oesede, Wellendorf, Hiltor	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	W	T	T	W	W	W
Dissen-Bad Rothenfelde	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	W	T	T	T	W	W
Münster	NT	NT	NT	M	M	W	W	M/W/T					
Halle(W)	NT	NT	NT	T	W	T	T						
Bielefeld	NT	NT	NT	W	W	T	T						
Bünde, Herford	NT	NT	NT	W	W	W	T						
Gütersloh	DTV	DTV	DTV	W	W	W	W						
Paderborn, Hamm	DTV	DTV	DTV	W	W	W	W						

NT = Niedersachsentarif

W = Westfalentarif, westfalenweit

M = Westfalentarif, Münsterland

T = Westfalentarif, TeutoOWL

DTV = Deutschlandtarif

Eindeutiger Geltungsbereich Niedersachsentarif

Eindeutiger Geltungsbereich Westfalentarif

Die Umstellung DTV-WT ist als perspektivisch einzustufen

Abb. 13: Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück nach Einführung der Bus-Schiene-Tarif-Integration im Jahr 2023

Kapitel 3.6.1

Liniennetz Osnabrück

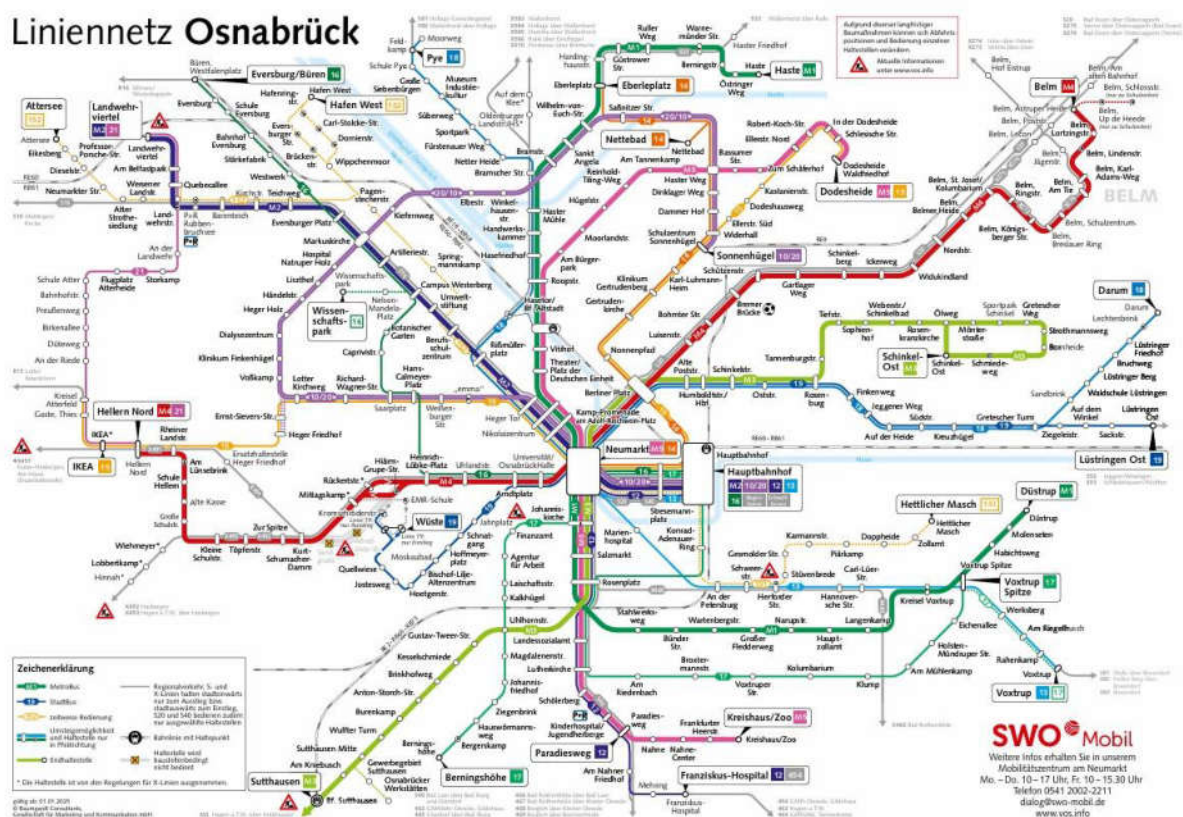


Abb. 14: Schematischer Liniennetzplan der Stadt Osnabrück

Kapitel 3.6.3

Im Rahmen der Verkehrserhebungen wurde eine Differenzierung nach Wochentagstypen vorgenommen. Unterschieden wurden dabei die Tage Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonntag – jeweils während der Schulzeit. Der Erhebungszeitraum wurde in enger Abstimmung mit der PlanOS so gewählt, dass eine möglichst repräsentative Datenerhebung gewährleistet werden konnte. Die Feldarbeiten fanden in drei Erhebungsphasen statt:

- vom 3. bis 26. November 2023
- vom 13. Januar bis 17. März 2024
- sowie vom 8. April bis 7. Mai 2024

Bei jeder von der GVS erfassten Fahrt wurde parallel zur Fahrgastbefragung eine vollständige Zählung der Ein- und Aussteiger an sämtlichen Haltestellen durchgeführt. Ziel war dabei eine möglichst hohe Befragungsquote zu erreichen.

In folgender Tabelle ist die Anzahl der insgesamt verkehrenden und erhobenen Fahrten über die einzelnen Tagtypen abgebildet. Von 5.243 verkehrenden Fahrten wurden 1.857 erhoben, was einer Erhebungsquote von 35% entspricht. 53% der auf den erhobenen Fahrten gezählten Personen wurden interviewt.

Tagtyp	Fahrplan-fahrten	Erhebungsfahrten	Erhebungsquote	Befragungsquote
Mo-Fr	2.591	1010	39%	51%
Sa	1.673	466	28%	54%
So	979	381	39%	61%
Gesamt	5.243	1857	35%	53%

Abb. 15: Tabelle GVS

Auf Basis dieser Daten erfolgte die Hochrechnung der Fahrgastzahlen auf Tageswerte.

164

Diese verteilen sich wie folgt über den Tag:

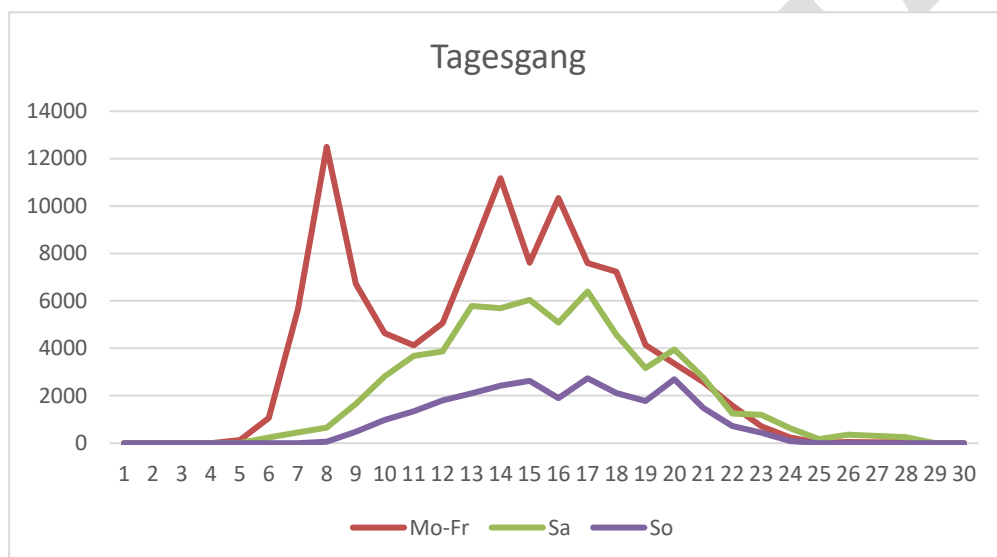


Abb. 17: GVS Fahrgastbefragung Tagesgang

So sind die Fahrgäste samstags und sonntags einer Normalverteilung ähnlich vermehrt zur Mitte des Tages unterwegs, Mo-Fr fallen hingegen Spitzen am Morgen sowie am frühen und späten Nachmittag auf. Dies lässt auf einen hohen Anteil von Schülern und Werktätigen unter den Fahrgästen schließen.

Dies deckt sich mit den durchgeführten Interviews.

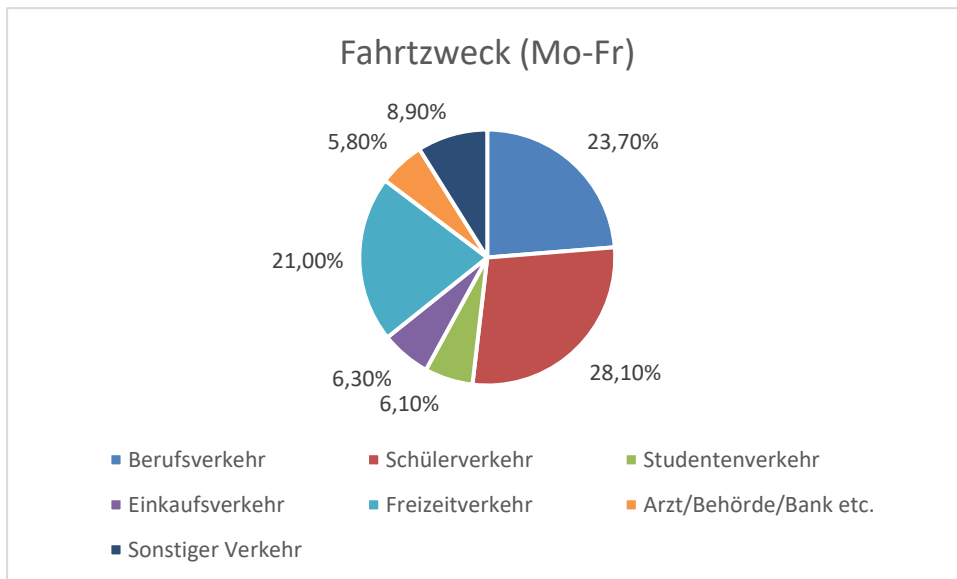


Abb. 18: GVS Fahrgastbefragung Fahrtzweck Mo-Fr

Über die Hälfte der Fahrgäste von Mo-Fr gehören zu diesen beiden Gruppen. Die dritte große Gruppe ist der Freizeitverkehr.

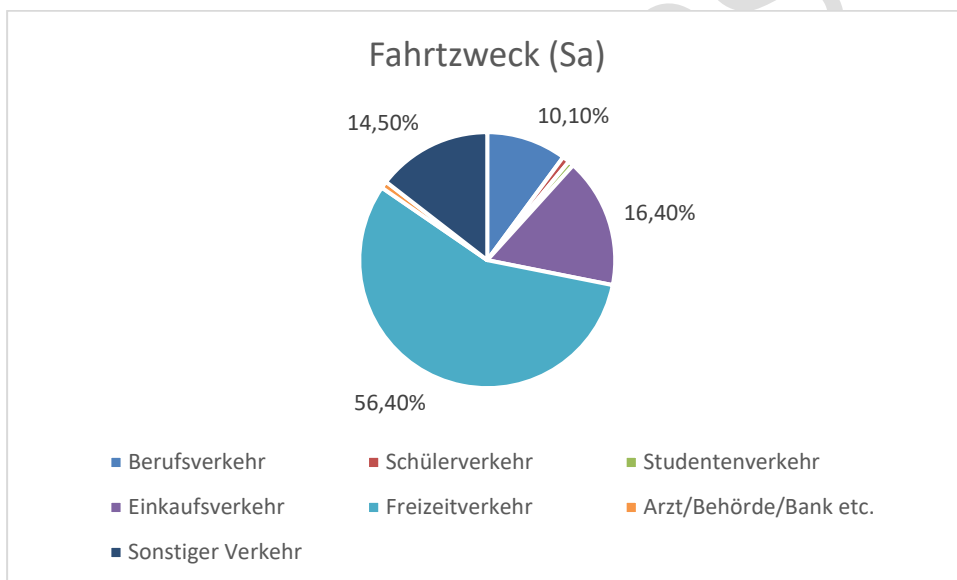


Abb. 19: GVS Fahrgastbefragung Fahrtzweck Samstag

Samstags übernimmt der Freizeitverkehr mit Abstand den Hauptanteil. Der Berufsverkehr wird mit 10,10% vom Einkaufsverkehr 16,4% übertroffen.

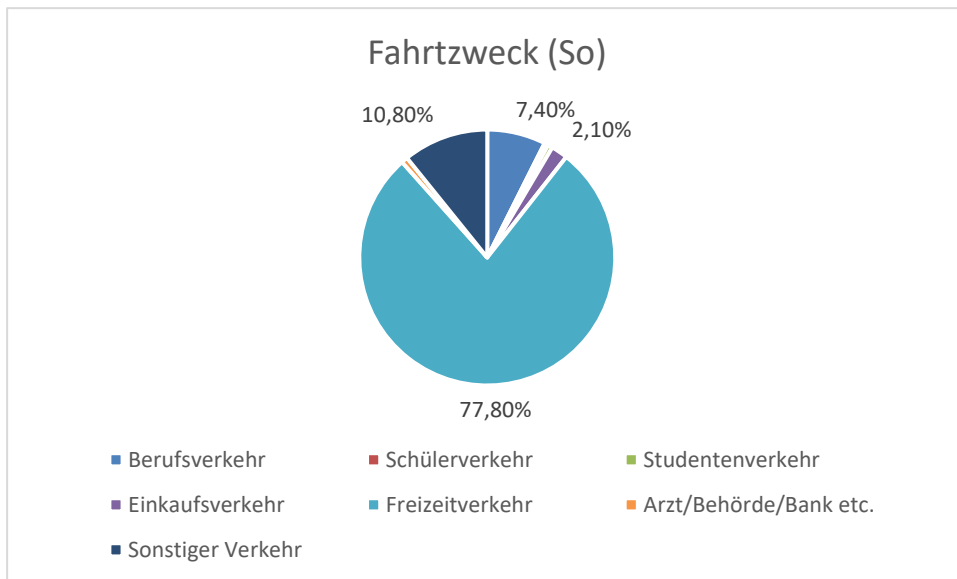


Abb. 20: GVS Fahrgastbefragung Sonntag

Sonntag ist der Einkaufsverkehr auf einem Minimum und auch der Berufsverkehr verliert weiter an Bedeutung. Der Freizeitverkehr hingegen ist noch dominanter.

Diese Ergebnisse spiegeln sich auch in der Altersstruktur:

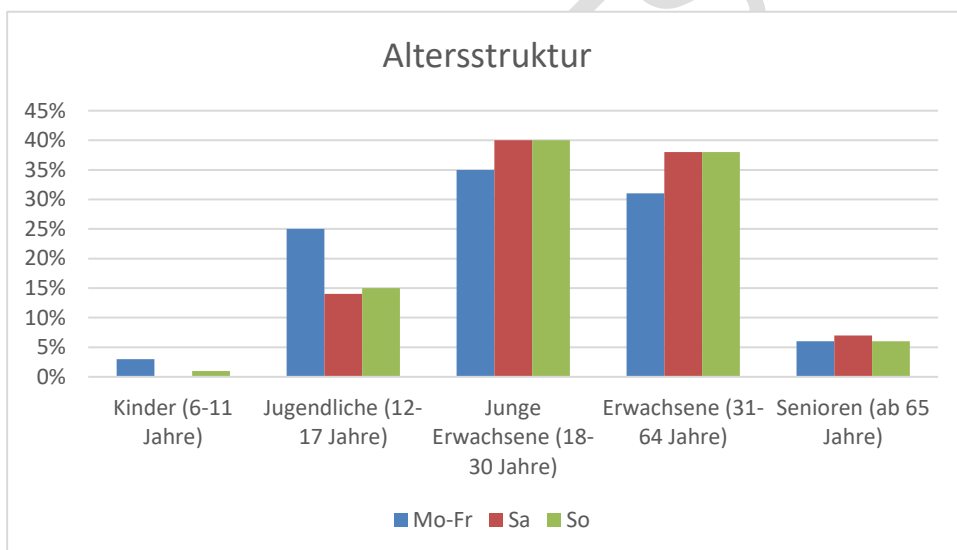


Abb. 21: GVS Fahrgastbefragung Altersstruktur

Personen im Schulpflichtigen, bzw. Erwerbstätigen Alter dominieren die Fahrgastzahlen. Auffällig ist, das Jugendliche von Mo-Fr überproportional vertreten sind.

Linienetzplan VOS-Nord

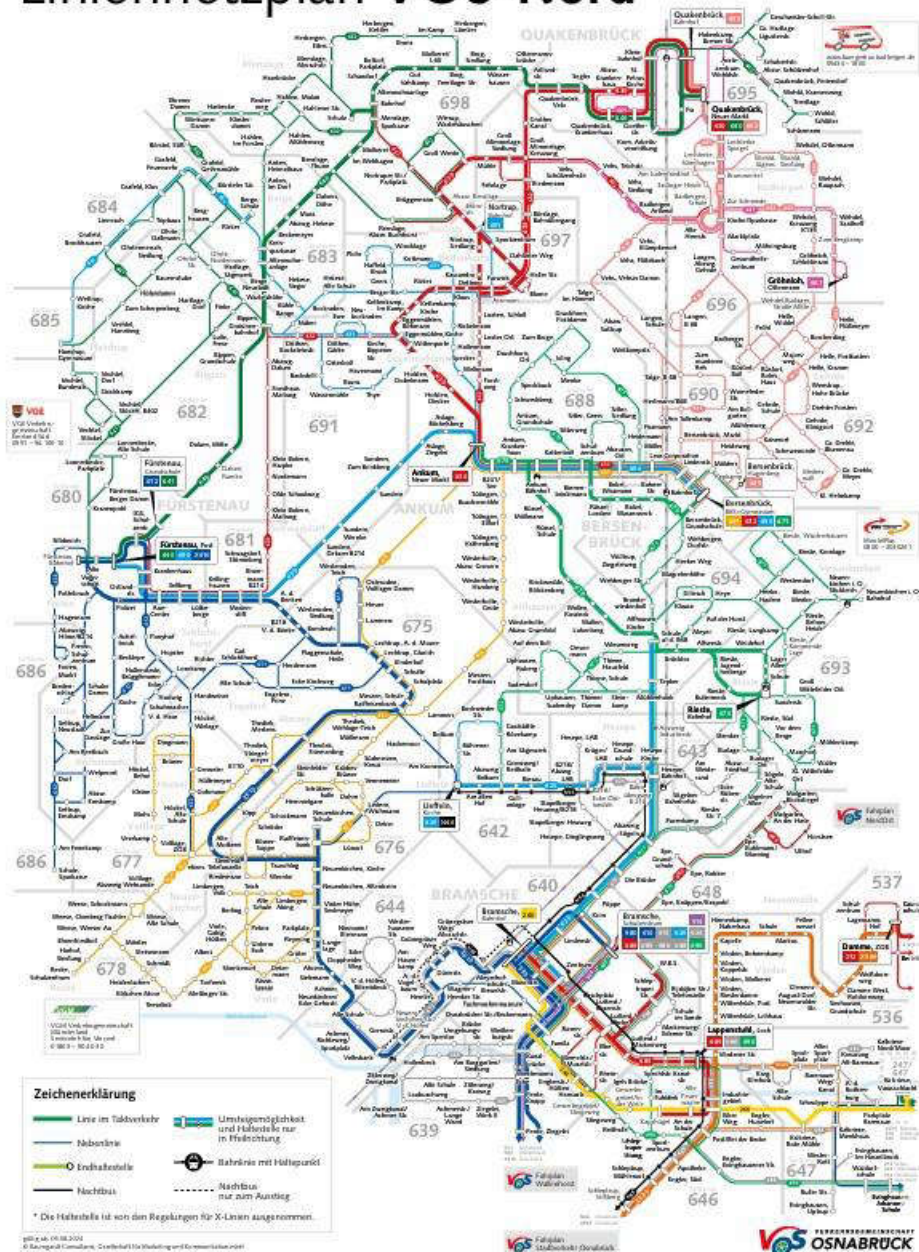


Abb. 22: Schematischer Liniennetzplan VOS Nord

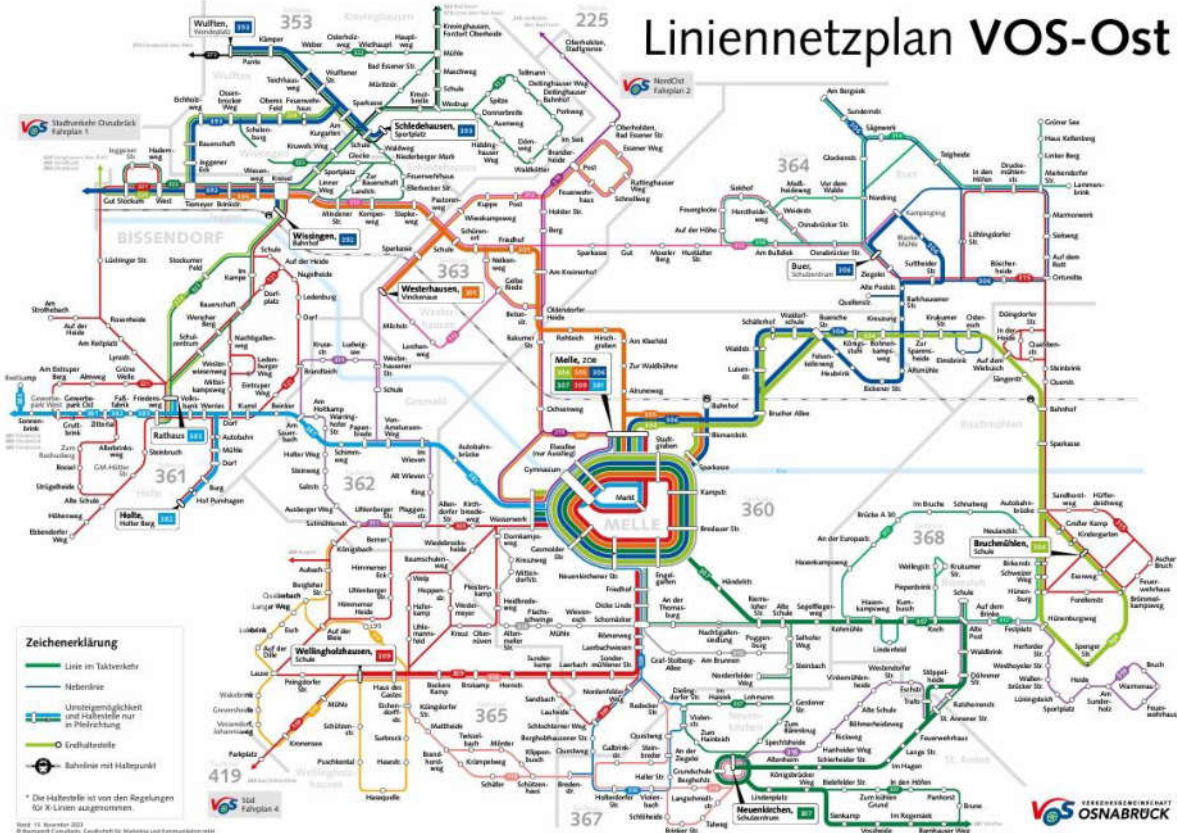
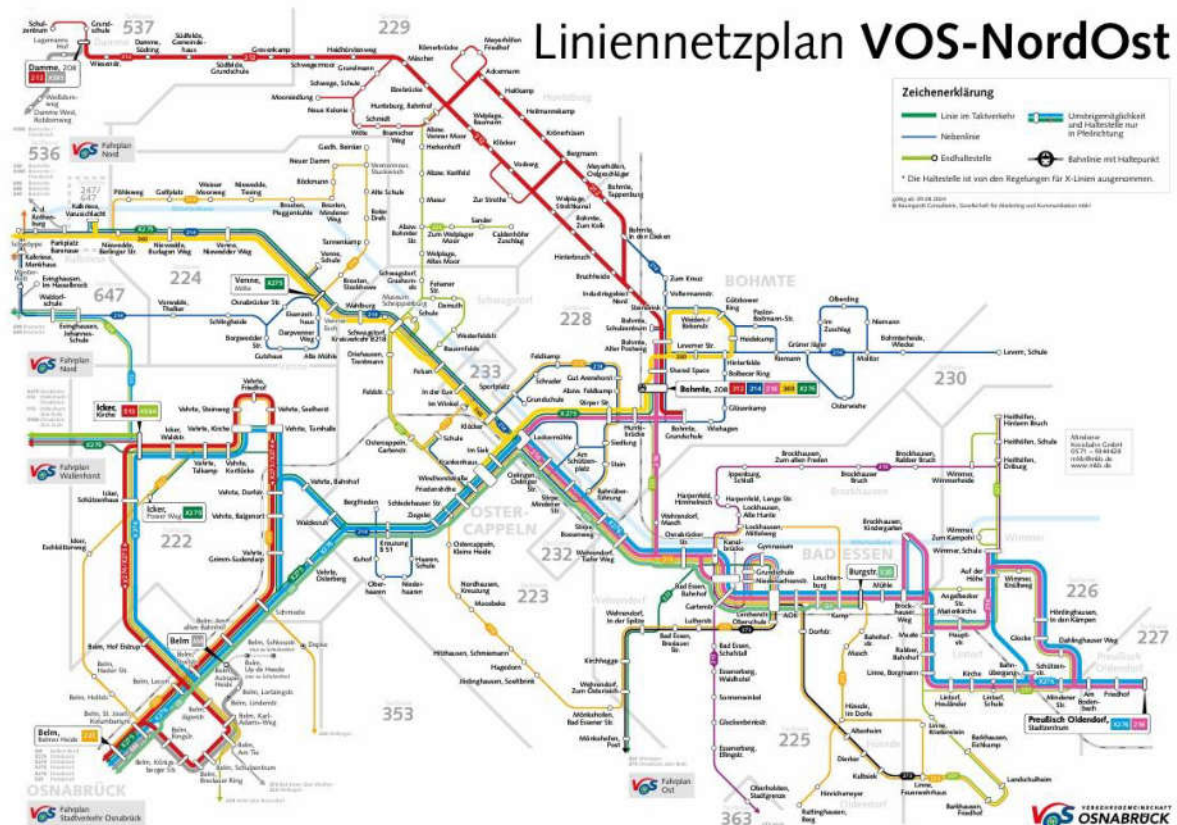




Abb. 25: Schematischer Linienetzplan VOS Süd

Linienetzplan VOS-Wallenhorst



Abb. 26: Schematischer Linienetzplan VOS Wallenhorst

Kapitel 3.7.2

Aus der Erwartungsanalyse, Dezember 2022

Eine untergeordnete Rolle spielen vor allem die öffentlichen Verkehre in der Region. Diese werden mehrheitlich von den Befragten nie bzw. fast nie genutzt. Nur 8 % der Befragten nutzen den Bus in der Region zumindest wöchentlich, dabei handelt es sich vor allem um Schülerinnen und Schüler. Bei der Bahn sind dies 3,6 %.

Fast 90 % der Befragten nutzen den Bus dagegen entweder nie oder seltener als einmal im Monat. Der ÖPNV spielt damit gemessen an der Nutzungshäufigkeit in der Mobilität der Befragten des Landkreises im deutschlandweiten Vergleich, wie ebenfalls in der Bedarfsanalyse empirisch belegt, eine deutlich geringere Rolle.

Dass die vorhandenen Carsharing-Angebote auf wenig Interesse stoßen, bestätigt die entsprechenden Befunde der Bedarfsanalyse. Allerdings gibt es zurzeit im Landkreis Osnabrück auch nur sehr wenige entsprechende Angebote. Zudem müssen bei allen Angaben aus den Befragungen die Auswirkung der Coronapandemie auf das allgemeine Mobilitätsverhalten und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (Poolfahrzeuge) beachtet werden.

Nur 9,2 % der Befragten haben dagegen heute ein ÖPNV-Abo. Hierbei handelt es sich vor allem um Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten. Von den Personen, die erwerbstätig oder in einer beruflichen Ausbildung sind, haben nur knapp 6 % ein ÖPNV-Abo. In der Altersgruppe ab 30 Jahre haben sogar nur knapp 4 % der Befragten ein ÖPNV-Abo, in der Altersgruppe ab 60 Jahre sind es unter 3 %.

Diejenigen der Befragten, die ein ÖPNV-Abo besitzen, nutzen den Bus allerdings häufig, die große Mehrheit sogar täglich oder fast täglich. Die Verkehrsmittelwahl der Befragten wird u. a. vom Alter bestimmt. So nutzen in der Gruppe der Befragten im Alter von 16 und 17 Jahren 60 % den Bus täglich und weitere 15 % nutzen ihn zumindest an 1 bis 3 Tagen in der Woche. In allen Altersgruppen ab 30 Jahren nutzen dagegen jeweils weit mehr als 50 % der Befragten nie den Bus und ein weiteres Viertel nutzt den Bus höchstens einmal im Monat. Ältere Menschen nutzen Bus und Bahn täglich besonders selten, der Anteil an den Befragten liegt in diesen Altersgruppen bei unter 1 %.

Die öffentlichen Verkehrsmittel spielen besonders für Wege zum Einkaufen keine signifikante Rolle. Wege zur Arbeits- oder zur Ausbildungsstätte: Auch für diese Wege spielt zudem der ÖPNV im Landkreis Osnabrück bislang keine nennenswerte Rolle.

Nur im Schüler- und Studentenverkehr stellen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes die überwiegend genutzten Mobilitätsformen dar. Über die Hälfte der befragten Schülerinnen und Schüler und Studentinnen und Studenten nutzen mindestens wöchentlich den Bus und zu rund einem Drittel das Fahrrad. Zudem legt jeweils gut ein Sechstel der Befragten den Weg zur Schule oder Universität zu Fuß bzw. mit der Bahn zurück.

Teile der heutigen Verkehrsinfrastruktur und der derzeitigen Mobilitätsangebote in ihrer Wohnortgemeinde bewerten in der in der Studie durchgeführten Erhebung viele Befragte als eher schlecht oder sogar als sehr schlecht. Die Radverkehrsinfrastruktur

in ihrer Wohnortgemeinde bewerten zum Beispiel zwar 53 % der Befragten mit eher oder sehr gut, aber knapp 40 % der Befragten bewerten sie mit eher schlecht und weitere 7 % mit sehr schlecht. Auch mit der Straßeninfrastruktur ist nahezu jeder zweite Befragte unzufrieden. Das Busangebot bewerten 50 % der Befragten als eher schlecht und weitere 8 % bewerten es als sehr schlecht. Noch einmal deutlich schlechter werden die Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln bewertet. Die Angebote im Bahnverkehr bewerten 21 % der Befragten als eher schlecht und 40 % sogar als sehr schlecht. Die heutigen Angebote im Bahnverkehr werden damit von einer Mehrheit der Befragten im Landkreis Osnabrück als eher schlecht oder sehr schlecht bewertet und stehen damit an vorletzter Stelle in der Bewertungsskala der abgefragten Aspekte der heutigen verkehrlichen Infrastruktur in der Region. Dabei wird diese Bewertung naturgemäß stark u. a. davon beeinflusst, ob die Befragten in ihrem Wohnort über einen Bahnhof verfügen oder nicht. Am schlechtesten werden von den Befragten die aktuell verfügbaren Bedarfsangebote bewertet. Nur 2 % der Befragten bewerten diese Angebote in ihrer Wohngemeinde als sehr gut, 20 % als eher gut, 39 % als eher schlecht und 40 % als sehr schlecht bzw. nicht vorhanden. Diese Bewertungen unterscheiden sich etwas nach den verschiedenen Regionstypen im Landkreis Osnabrück. Erwartungsgemäß werden dabei die Angebote im ÖPNV in den ländlichen Regionen am schlechtesten bewertet, bei den anderen Aspekten der verkehrlichen Infrastruktur und Mobilitätsangebote sind die Unterschiede dagegen geringer oder gar nicht zu erkennen. Dies passt zu den Ergebnissen der Bedarfsanalyse.

Die Bewertung der Angebote im Busverkehr unterscheidet sich auch zwischen den VOS-Teilbereichen sehr deutlich. Mit Abstand am schlechtesten bewertet wird das Angebot im Busverkehr im Teilbereich Nord, am besten wird es im Teilbereich Wallenhorst bewertet. Entsprechend dieser unterschiedlichen Bewertung unterscheidet sich auf die Häufigkeit der Nutzung dieses Busangebotes zwischen den VOS-Teilbereichen. Auch zwischen den einzelnen Gemeinden bestehen nach den Ergebnissen der Befragung zum Teil deutliche Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl und im Mobilitätsverhalten und in der Bewertung der konkreten Situation in der jeweiligen Wohnortgemeinde.

Entsprechend wünschen sich eine große Mehrheit der Befragten deutliche Verbesserungen vor allem in den Angeboten des Umweltverbundes. Beim Bahnangebot stehen eine bessere Verknüpfung der Bahn mit anderen Verkehrsmitteln an erster Stelle, gefolgt von günstigeren Preisen, einer höheren Taktung und Bedienungshäufigkeit, einer kostenfreien Fahrradmitnahme in allen Zügen, mehr und besseren und nicht zuletzt sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten und einer besseren Ausstattung der Bahnhöfe und attraktiveren Wartemöglichkeiten. Beim Busangebot stehen regelmäßiger Fahrten, eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und eine direktere Streckenführung an erster Stelle.

Aus der Bedarfsanalyse, Dezember 2022

Für die Bewohner des Landkreises Osnabrück mit seinen im Hinblick auf die Siedlungs- und Raumstruktur attraktiven, aber unterschiedlichen regionalen

Gegebenheiten und den oft weiten Entfernungen ist der Zugang zu einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und gut funktionierenden Mobilitätsangeboten von essenzieller Bedeutung.

Allerdings führen gegenwärtig der Klima- und der demografische Wandel ebenso wie neue technische Möglichkeiten zu sich schnell verändernden Anforderungen an den Verkehr, der im Landkreis Osnabrück heute vor allem durch den motorisierten Individualverkehr bestimmt wird.

Im Landkreis Osnabrück ist eine geringe und anders als im Bundesdurchschnitt schon vor dem Beginn der Coronapandemie rückläufige Bedeutung des prinzipiell großflächigen und engmaschigen angebotenen ÖPNV festzustellen. Mit 126 Buslinien und einem ergänzenden SPNV-Angebot werden sämtliche Gemeinden und Ortsteile im Landkreis bedient.

Regelmäßig genutzt wird gegenwärtig das ÖPNV-Angebot im Landkreis Osnabrück jedoch hauptsächlich durch Schülerinnen und Schüler. Dies gilt besonders für die eher peripheren ländlichen Lagen, wo das heutige Angebot in den meisten Fällen keine hinreichende Möglichkeit flexibler und tageszeitunabhängiger Mobilität bietet.

Aber auch in den stärker verdichteten Gebieten im Südkreis mit einem deutlich besseren Angebot als in den peripheren ländlichen Regionen ist dessen Nutzung bisher nach den hier ausgewerteten Zahlen gering. Dies gilt selbst für die zumindest im Vergleich zu den anderen Regionen des Landkreises überwiegend recht gut durch den ÖPNV angebundene Gemeinden im direkten Umfeld der Stadt Osnabrück. Ein Grund hierfür liegt möglicherweise in einer teilweise schlechten Erreichbarkeit der Haltestellen für die Bevölkerung aufgrund der sehr dispersen Siedlungsstruktur.

Auch die Ausstattung kann ein Grund sein; so schreitet z. B. der barrierefreie Ausbau der Haltestellen voran, aber eine Vielzahl von Haltestellen stellt sich noch ohne Ausbau dar.

In Verbindung mit einem – insbesondere bei kombinierter Nutzung von Schienen- und Busverkehr – bisher äußerst komplexen Tarifsystem ist daher in Summe im Landkreis das ÖPNV-Angebot für die Menschen nicht ausreichend attraktiv, um dieses häufiger zu nutzen. Aus unserer Sicht stellt besonders die sehr komplexe und unübersichtliche Tarifstruktur im Landkreis eine Zugangsbarriere zum ÖPNV und SPNV dar.

Hinzu kommen die in der Regel deutlich längeren Fahrzeiten im ÖPNV, insbesondere wenn die Verbindungen Umstiege beinhalten. Selbst unmittelbare Nachbarorte können aber zum Teil nur mit Umstieg erreicht werden, da die Hauptstrecken des ÖPNV stark auf das Oberzentrum Osnabrück ausgerichtet sind. Daher ist das heutige Angebot des ÖPNV weder für den Alltags- und Freizeitverkehr noch für den Berufsverkehr ausreichend attraktiv.

Dazu kommen geringe Taktdichten und eine sehr hohe Verspätungsanfälligkeit auf den meisten der heutigen Bahnstrecken im Landkreis, gepaart mit auf einigen Bahnstrecken ebenfalls langen Fahrzeiten (z. B. Haller Wilhelm).

Ohne massive und schnell und entschlossen umgesetzte Veränderungen im Bereich Verkehr lassen sich die klima- und energiepolitischen Ziele des Landkreises in den nächsten Jahren daher nicht erreichen.

Stärken

- Liniennetz SPNV:
 - Schienennetz auf einigen zentralen Achsen vorhanden
 - weitere Ausbaupotenziale vorhanden
- Liniennetz ÖPNV:
 - dichtes, engmaschiges ÖPNV-Netz mit vielen Linien und Haltestellen
 - In Teilen gute Abdeckung mit Taktverkehr, im Südkreis auch außerhalb von Werktagen
 - In Teilen auch Angebot an späten Verbindungen
 - Grundsätzliche Erreichbarkeit vieler Mobilitätsbedarfserzeuger mit dem öffentlichen Verkehr gegeben
- Taktung ÖPNV:
 - Taktdichte im Großraum Osnabrück durch Linienüberlagerungen eng und bis in die Tagesrandzeiten
- Tarifstruktur ÖPNV und SPNV:
 - Einführung Bus-Schiene-Tarif ist geplant (Anm.: Inzwischen umgesetzt)
- Haltestellen:
 - Wohnortnaher Zugang zu Haltestellen für einen Großteil der Bevölkerung gegeben
 - wichtige Mobilitätsbedarfserzeuger in der Regel im Fünf-Minuten-Radius zu Haltestellen

Schwächen

- Liniennetz SPNV:
 - Eingleisige Schienenführung auf vielen Strecken bzw. Überlastungen des Netzes insgesamt führen häufig zu Verspätungen
 - geringe Taktung der Bahn
 - Bahnhöfe teilweise dezentral gelegen
 - Ortsteile mit Fahrgastpotenzialen werden durchfahren
 - Bahnhöfe zum Teil nicht ausreichend attraktiv und als Mobilitätshubs mit attraktiven Warte- und Aufenthaltsmöglichkeiten ausgebaut
- Liniennetz ÖPNV:
 - Netzdichte im Nordkreis deutlich geringer
 - Liniennetz i.d.R. auf nächstes Zentrum ausgerichtet, wenig Querverbindungen
 - Unzureichende Verbindungen in andere Landkreise/nach NRW
 - Verbindung zu anderen Landkreisen / NRW fehlt (insb. Ticketsystem)
- Taktung ÖPNV:
 - Sehr schlechte bzw. meist fehlende Anbindung der Ortsteile zu Randzeiten

- starke Unterschiede der Bedienhäufigkeit zwischen den Ortsteilen
- Umstiegsmöglichkeiten:
 - Umstieg zwischen Bus und Bahn oft nicht optimal
 - Radabstellmöglichkeiten: vielfach unzureichende sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bushaltestellen und Bahnhöfen (Umstieg Fahrrad/ÖPNV)
- Tarifstruktur ÖPNV und SPNV:
 - komplexe Tarifstruktur, kein einheitliches System
 - Verbindung zu anderen Landkreisen / NRW fehlt (insb. Ticketsystem)
 - Tarifstruktur stellt im Landkreis eine deutliche Zugangsbarriere zum ÖPNV und SPNV dar
- Haltestellen:
 - Bedeutende Haltestellen vielerorts unsaniert und wenig attraktiv
 - kaum Mobilitätsstationen für eine Förderung der Multimodalität
 - Unzureichende Barrierefreiheit vieler Haltestellen
- Fahrgastzahlen:
 - Sinkende Fahrgastzahlen seit 2006 bei steigenden Kosten
 - Kaum ÖPNV-Nutzung außerhalb des Schülerverkehrs
 - Fehlende Transparenz über Nutzerzahlen auf den verschiedenen Linien und zu unterschiedlichen Tagen und Bedienungszeiten
 - Fehlende Transparenz über Kostenstrukturen
 - VOS-Gebietszuschnitt historisch gewachsen
- Fahrzeit:
 - Zeitverlust, insbesondere bei Verbindungen mit Umstiegen und durch häufige Zwischendurchhalte, bei Nutzung des ÖPNV gegenüber dem MIV häufig sehr hoch
 - Unzureichendes Angebot an attraktiven und schnellen Verbindungen
 - Unzureichendes Angebot für Berufsverkehre

Kapitel 3.9.1

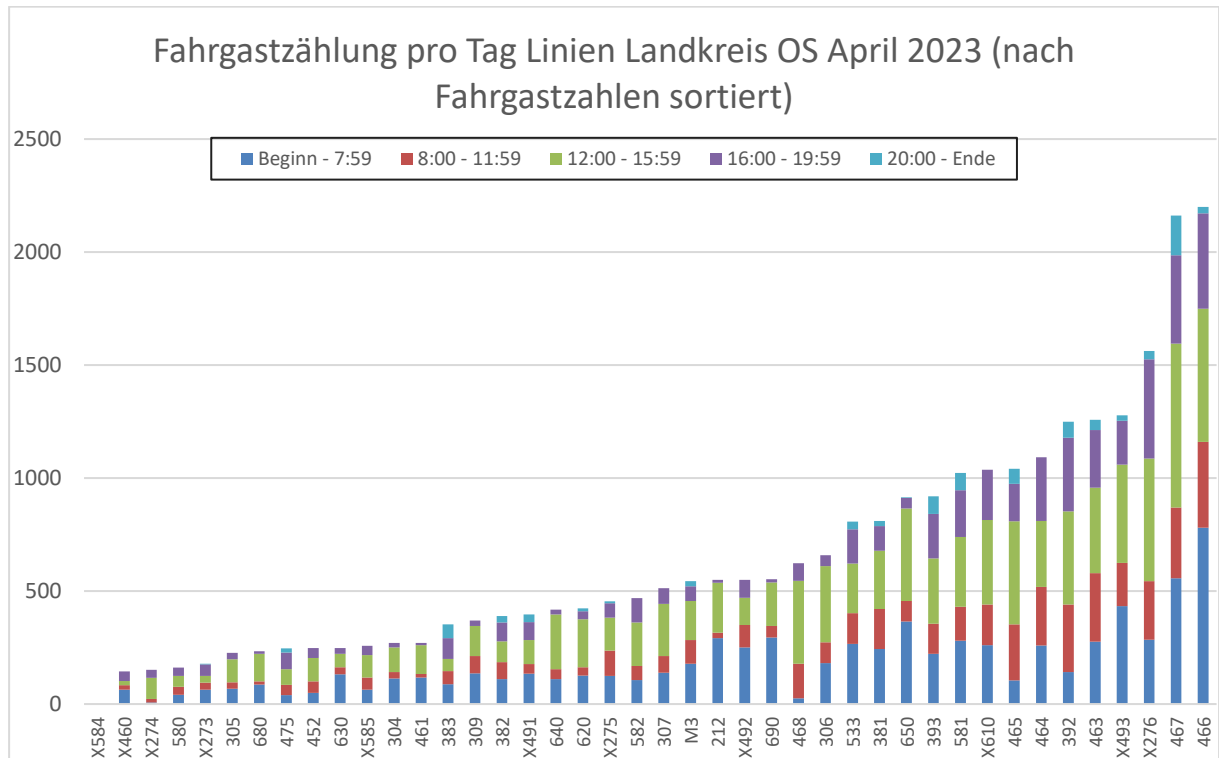


Abb. 27: VOS Fahrgastzählung April 2023

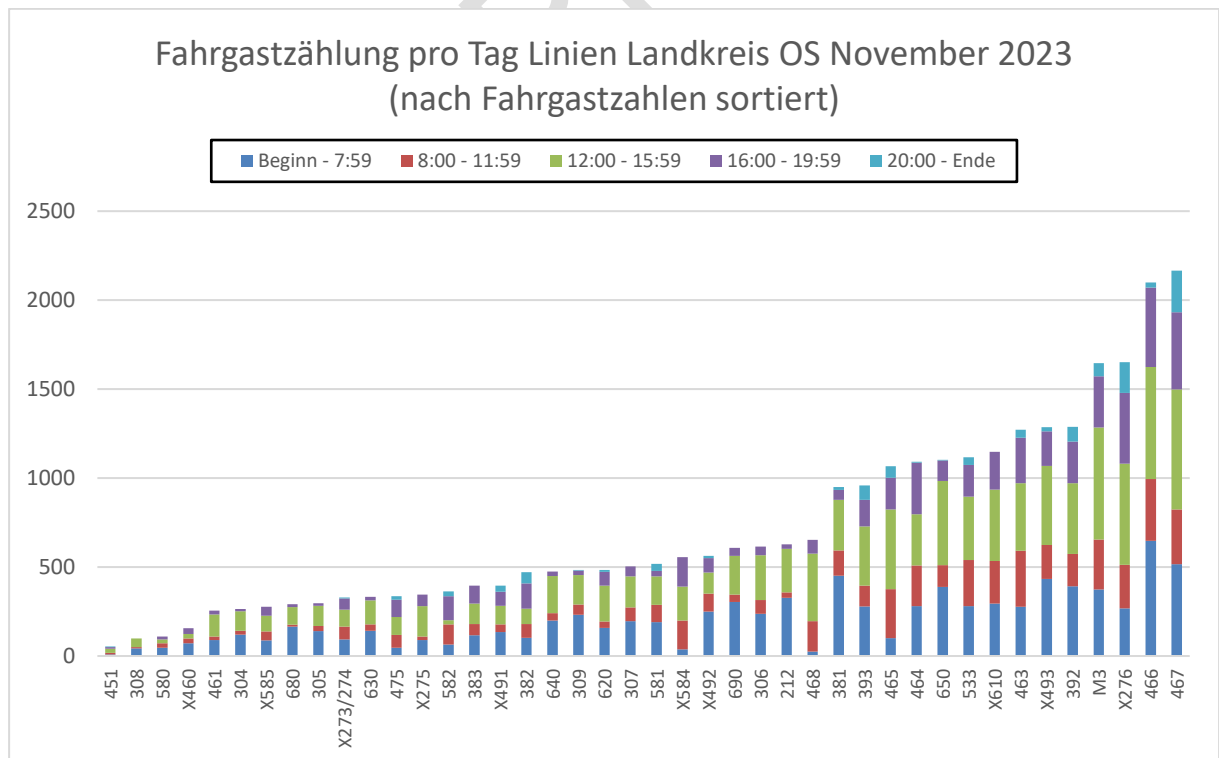


Abb. 28: VOS Fahrgastzählung November 2023

Folgerungen aus dem Projekt MOIN+ Busverkehr

Mit dem Projekt MOIN+ wurde der öffentliche Busverkehr im Landkreis Osnabrück gezielt gestärkt und die neue Kategorie der Schnellbusse konnten erstmals im Landkreis Osnabrück getestet werden. Durch die Einführung von zwei Schnellbuslinien (S20, S40) sowie ergänzenden RegioBuslinien (260, 452, 640, 650) konnten schnelle Verbindungen eingeführt, bislang unerschlossene Verbindungen geschaffen und bestehende Linienangebote verdichtet werden.

Die Evaluation des Projekts zeigt klare Erfolge:

- Die Schnellbuslinien S20 (Bad Essen – Osnabrück) und S40 (Bad Laer – Osnabrück) erreichen mit Ø 18,9 (S20) bzw. 18,6 (S40) Fahrgästen pro Fahrt (Mo-So) eine überdurchschnittliche Auslastung. Besonders hervorzuheben ist außerdem die starke Nutzung der Schnellbusse am Samstag.
- Auch die RegioBuslinie 260 (Bramsche – Bohmte) zeigt mit Ø 14,93 Fahrgästen pro Fahrt (Mo-So) eine tragfähige Nachfrage.
- Besonders erfreulich ist, dass neue Nutzergruppen gewonnen werden konnten: Rund 30 % der Fahrgäste der S20 und 27 % der S40 wären ohne das neue Angebot nicht oder mit dem Auto gefahren. Dies entspricht über 400 zusätzlich gewonnenen Fahrgästen pro Tag.
- Die Kundenzufriedenheit ist außergewöhnlich hoch, gemessen mit Net Promoter Scores (NPS) von 87 (S20) und 70 (S40) – deutlich über den Werten der Parallellinien (S20: X276 (NPS: 62); S40: 466 (NPS: 49), 465 (NPS: 47)).

Das Modellprojekt zeigt, dass Schnellbuslinien einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV leisten können. Dazu tragen der direkte Linienverlauf und die kürzere Fahrzeit im wesentlich bei. Vor dem Hintergrund der positiven Nachfrageentwicklung und hohen Kundenzufriedenheit sollte der Einsatz von Schnellbussen im Landkreis Osnabrück perspektivisch weiter ausgebaut werden und als fester Bestandteil eines zukunftsfähigen ÖPNV-Systems etabliert werden.

Ein weiterer struktureller Projekterfolg besteht in der Einführung und Auswertung der AFZS auf den Linien. Diese ermöglichen nicht nur eine kontinuierliche Erfassung der Fahrgastzahlen, sondern liefern detaillierte Auswertungen z. B. nach Haltestellen, Tageszeiten und Fahrtrichtungen. Dadurch entstehen konkrete Anhaltspunkte für eine gezielte Angebotsoptimierung, etwa durch Anpassungen bei der Taktung, der Haltestellenbedienung oder dem Fahrzeugeinsatz. Die gewonnene Datengrundlage unterstützt eine bedarfsgerechte und wirtschaftliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots. Auf Grundlage, der im Anhang 3.9.2 dargestellten Nachfrageanalysen können folgende differenzierte Optimierungsansätze für die Angebotsstruktur formuliert werden:

Angebotsoptimierung S20 auf Basis der AFZS-Daten

Die Schnellbuslinie **S20** weist insgesamt eine stabile und tragfähige Nachfrage auf. Besonders im Berufs- und Schülerverkehr in Fahrtrichtung Osnabrück morgens sowie in Fahrtrichtung Wittlage am frühen Nachmittag wird das Angebot sehr gut angenommen. Gleichzeitig zeigen sich in den Randzeiten sowie bei einzelnen Haltestellen deutlich geringere Nutzungszahlen. Vor dem Hintergrund der vorliegenden AFZS-Daten könnte über folgende Anpassungen des Taktes sowie der Haltestellenbedienung nachgedacht werden (siehe Abb. 29 + 30):

Taktanpassung

Abb. 29: Taktanpassung S20 (Quelle: eigene Darstellung)

Tageszeit	Richtung Osnabrück	Richtung Wittlage
Mo – Fr 05:00 - 07:59 Uhr	Taktverdichtung auf 30 Min denkbar. Sehr hohe Nachfrage (v. a. 06:43 Uhr: Ø 73 Fahrgäste).	Reduktion auf 120 Min Takt. Nachfrage durchweg schwach (< Ø 10), keine Auslastung für Stundentakt.
Mo – Fr 08:00 – 18:59 Uhr	60-Minuten-Takt beibehalten. Die Nachfrage bewegt sich im moderaten bis hohen Bereich von Ø 13–33 Fahrgästen.	120-Minuten-Takt bis einschließlich 10:57 Uhr Fahrt (Ø < 10). 60-Minuten-Takt ab 11:57 Uhr Fahrt beibehalten. Ab der 11:57 Uhr Fahrt wird ein hohes Niveau erreicht (Ø 19-40).
Mo – Fr ab 19:00 Uhr	Reduktion auf 120-Minuten-Takt. Die Nachfrage fällt auf unter Ø 7 Fahrgäste pro Fahrt ab 20:43 Uhr. Streichung der Fahrt um 20:43 Uhr bzw. 21:43 Uhr denkbar.	Reduktion auf 120-Minuten-Takt. Moderate bis geringe Nachfrage in den Abendstunden (Ø 8-17). Streichung der 20:57 Uhr und 22:57 Uhr Fahrt.
Samstag 05:00 – 07:59 Uhr	Streichung der 05:43 Uhr und 06:43 Uhr Fahrten. Nachfrage durchweg schwach (Ø 6-8).	Streichung der 06:57 Uhr und 07:57 Uhr Fahrten oder 120-Minuten-Takt von 06:57 Uhr bis einschließlich 10:57 Uhr Nachfrage durchweg schwach (Ø 3-9).
Samstag 08:00 – 18:59 Uhr	60-Minuten-Takt beibehalten. Die Linie ist durchgehend gut genutzt (Ø 17-27 Fahrgäste).	Streichung der 08:57 Uhr oder 09:57 Uhr Fahrt oder 120-Minuten-Takt von 06:57 Uhr bis einschließlich 10:57 Uhr. Nachfrage durchweg schwach (Ø 3-9). 60-Minuten-Takt ab 11:57 Uhr beibehalten. Stabile bis hohe Auslastung (Ø 11 bis 24).
Samstag ab 19:00 Uhr	Reduktion auf 120-Minuten-Takt. Die Nachfrage sinkt unter Ø 11 Fahrgäste pro Fahrt.	60-Minuten-Takt beibehalten. Nutzung bleibt bis 22:57 Uhr auf moderatem bis hohen

	Letzte Abfahrt um 21:43 Uhr ausreichend.	Niveau (Ø 17-21). Erweiterung auf eine 23:57 Uhr Fahrt denkbar.
Sonntag 08:00 – 09:59 Uhr	Streichung der 08:45 Uhr Fahrt (Ø 9) denkbar.	Streichung der 09:59 Uhr Fahrt (Ø 9) denkbar.
Sonntag 10:00 – 18:00 Uhr	60-Minuten-Takt beibehalten. Vor allem zur Mittagszeit hohe Nachfrage (Ø 14-24 Fahrgäste).	60-Minuten-Takt beibehalten. Stabile bis hohe Nachfrage in den Nachmittagsstunden (Ø 10-21).
Sonntag ab 19:00 Uhr	Ab 20:45 Uhr unter Ø 8 Fahrgästen. Streichung der 20:45 Uhr und/oder 21:45 Uhr Fahrt denkbar.	Nutzung ab 21:59 Uhr unter Ø 10 Fahrgästen. Streichung der 21:59 Uhr und/oder 22:59 Uhr Fahrt denkbar.

Haltestellenoptimierung

Die Analyse der Haltestellenfrequentierung zeigt, dass drei Haltepunkte auf der Linie S20 am Tag im Vergleich eher geringe Fahrgastzahlen aufweisen:

Abb. 30: Haltestellenoptimierung S20 (Quelle: Eigene Darstellung)

Haltestelle	Ø Ein-/Ausstiege am Tag	Empfehlung
Eielstädt, AOK	Ø 25	Abwarten, wie sich die MOIN+ Mobilstation auf die Ein-/Ausstiege auswirkt (368 m Entfernung nächste Haltestelle).
Bad Essen-Wittlage, Kamp	Ø 30	Kritisch prüfen – Möglichkeit in Betracht ziehen, Haltestelle nur in Hauptverkehrszeiten zu bedienen (391 m Entfernung nächste Haltestelle).
Osnabrück, Nordstraße	Ø 31	Kritisch prüfen – parallele Bedienung durch andere Linien möglich (2,85 km Entfernung nächste Haltestelle).

Angebotsoptimierung S40 auf Basis der AFZS-Daten

Die Schnellbuslinie **S40** zeigt insgesamt eine solide und kontinuierlich hohe Nachfrage. Besonders werktags am Morgen in Richtung Osnabrück sowie am Nachmittag und Abend in Richtung Bad Laer wird das Angebot gut bis sehr gut angenommen. Samstags ist die Auslastung über weite Teile des Tages sogar überdurchschnittlich – auch in den späten Abendstunden. Gleichzeitig deuten die Daten auf deutliche Nutzungsschwächen in den frühen Morgenstunden sowie auf einzelne Haltestellen mit nur geringer Bedeutung hin. Auf Basis der vorliegenden Auswertungen ist eine gezielte Anpassung des Angebots sinnvoll – mit Taktverdichtungen in den Spitzenzeiten, Reduktionen in den Randstunden und punktuellen Kürzungen bei schwach frequentierten Haltestellen (siehe Abb. 31 + 32):

Taktanpassung

Abb. 31: Taktanpassung S40 (Quelle: eigene Darstellung)

Tageszeit	Richtung Osnabrück	Richtung Bad Laer
Mo – Fr 06:00 – 07:59 Uhr	Taktverdichtung auf 30 Min. denkbar (Tagesspitze 06:11 Uhr: Ø 51 Fahrgäste).	Beibehaltung 60-Minuten-Takt (Ø 15).
Mo – Fr 08:00 – 18:59 Uhr	60-Minuten-Takt beibehalten (Nachfrage Ø 14–21)	60-Minuten-Takt beibehalten. Nutzung bleibt moderat bis hoch (Ø 12–31)
Mo – Fr ab 19:00 Uhr	Reduktion auf 120-Minuten-Takt (abfallende Nutzung, Ø 5-13). Streichung 19:14 Uhr, 21:14 Uhr und 23:14 Uhr Fahrt denkbar.	Beibehaltung 60-Minuten-Takt. Nutzung bleibt moderat bis hoch (Ø 14 – 27).
Samstag 06:00 – 08:59 Uhr	Geringe Nutzung (Ø 5–6) der 06:11 Uhr und 07:11 Uhr Fahrt → Streichung der beiden Frühfahrten.	Sehr geringe Nutzung (Ø 3–6) → Streichung der drei Frühfahrten.
Samstag 09:00 – 18:59 Uhr	Beibehaltung 60-Minuten-Takt. Hohe Nachfrage (Ø 18-36).	Beibehaltung 60-Minuten-Takt. Konstant hohe Nachfrage (Ø 18–39).
Samstag ab 19:00 Uhr	Geringe bis moderate Auslastung (Ø 9–13), ab 20:11 Uhr → Reduktion auf 120-Minuten-Takt denkbar.	Beibehaltung 60-Minuten-Takt (Nutzung konstant hoch Ø 20–36). Erweiterung auf Fahrt um 00:22 Uhr denkbar.
Sonntag 08:00 – 18:59 Uhr	60-Minuten-Takt beibehalten. Vor allem zur Mittags- und Nachmittagszeit hohe Nachfrage (Ø 20-23 Fahrgäste).	60-Minuten-Takt beibehalten. Gute Nachfrage in den Nachmittagsstunden (Ø 16-22).
Sonntag ab 19:00 Uhr	Reduktion auf 120-Minuten-Takt. Ab 20:14 Uhr deutlicher Rückgang (Ø 5-12 Fahrgäste), Streichung der 21:14 Uhr und 23:14 Uhr Fahrt.	Reduktion auf 120-Minuten-Takt. Nutzung ab 21:22 Uhr Ø 12 Fahrgäste. Streichung der 20:22 Uhr und 22:22 Uhr Fahrt.

Haltestellenoptimierung

Die Analyse der Haltestellenfrequentierung zeigt, dass drei Haltepunkte auf der Linie S40 im Vergleich eher geringe Fahrgastzahlen aufweisen.

Abb. 32: Haltestellenoptimierung S40 (Quelle: eigene Darstellung)

Haltestelle	Ø Ein-/ Ausstiege am Tag	Empfehlung
Bad Laer, Schulzentrum (innen) (Nur Richtung Bad Laer)	Ø 2	Streichen (311 m Entfernung nächste Haltestelle).
Glandorf, Schierloh	Ø 30	Kritisch prüfen - Streichung denkbar (722 m Entfernung nächste Haltestelle).
Bad Laer, Hardensetten	Ø 34	Kritisch prüfen - Streichung denkbar (1,37 km Entfernung nächste Haltestelle).

Angebotsoptimierung 260 auf Basis der AFZS-Daten

Die Regiobuslinie 260 weist insgesamt eine tragfähige, aber stark tageszeitabhängige Nachfrage auf. Besonders in den Morgen- und Mittagsstunden werktags sowie am Samstagmittag werden stabile Auslastungen erreicht. In den Abendstunden sowie an Sonn- und Feiertagen ist die Nutzung jedoch deutlich schwächer. Vor dem Hintergrund der vorliegenden AFZS-Daten ergeben sich folgende Vorschläge zur Takt- und Haltestellenoptimierung (s. Tabellen 33 und 34):

Taktanpassung

Abb. 33: Taktanpassung 260 (Quelle: eigene Darstellung)

Tageszeit	Richtung Bramsche	Richtung Bohmte
Mo – Fr 06:00 – 07:59 Uhr	Beibehaltung 60-Minuten-Takt (Ø 11-28 Fahrgäste pro Fahrt).	Beibehaltung 60-Minuten-Takt (Ø 9-13 Fahrgäste pro Fahrt).
Mo – Fr 08:00–18:59 Uhr	60-Minuten-Takt beibehalten (Nachfrage Ø 12–25).	60-Minuten-Takt beibehalten. Nutzung bleibt moderat bis hoch (Ø 10–23).
Mo – Fr ab 19:00 Uhr	Streichung Bohmter Schleife 21:39 Uhr Fahrt. Sehr geringe Nutzung (Nachfrage Ø 1-2 Fahrgäste).	120-Minuten-Takt denkbar. Nutzung bleibt gering bis moderat (Ø 9-10).
Samstag 06:00 – 08:59 Uhr	Sehr geringe Nutzung (Ø 2–7) → Streichung der beiden Frühfahrten 05:39 Uhr und 06:39 Uhr oder 120 Minuten Takt.	Sehr geringe Nutzung (Ø 4–9) → Streichung der ersten Fahrt um 06:48 Uhr oder 120 Minuten Takt.
Samstag 09:00 – 18:59 Uhr	Beibehaltung 60-Minuten-Takt. Moderate bis hohe Nachfrage (Ø 9-25).	Beibehaltung 60-Minuten-Takt. Moderate bis hohe Nachfrage (Ø 11–24).
Samstag ab 19:00 Uhr	Streichung Bohmter Schleife 21:39 Uhr Fahrt. Sehr geringe	Beibehaltung 60-Minuten-Takt (Nutzung konstant hoch Ø 11–13).

	Nutzung (Nachfrage Ø 1-2 Fahrgäste).	
Sonntag 09:00 – 20:00 Uhr	Reduktion auf 120-Minuten-Takt. Gleichmäßige, aber geringe Nachfrage (Ø 6–11).	Reduktion auf 120-Minuten-Takt. Gleichmäßige, aber geringe Nachfrage (Ø 3–10).

Haltestellenoptimierung

Die Analyse der Haltestellenfrequentierung zeigt eine starke Konzentration der Nachfrage auf wenige zentrale Haltepunkte entlang der Linie 260. Gleichzeitig verzeichnen viele kleinere Haltestellen eine sehr geringe Nutzung (Ø <10 Ein- und Aussteiger pro Tag). Besonders folgende Haltestellen fallen durch eine äußerst niedrige Frequentierung auf:

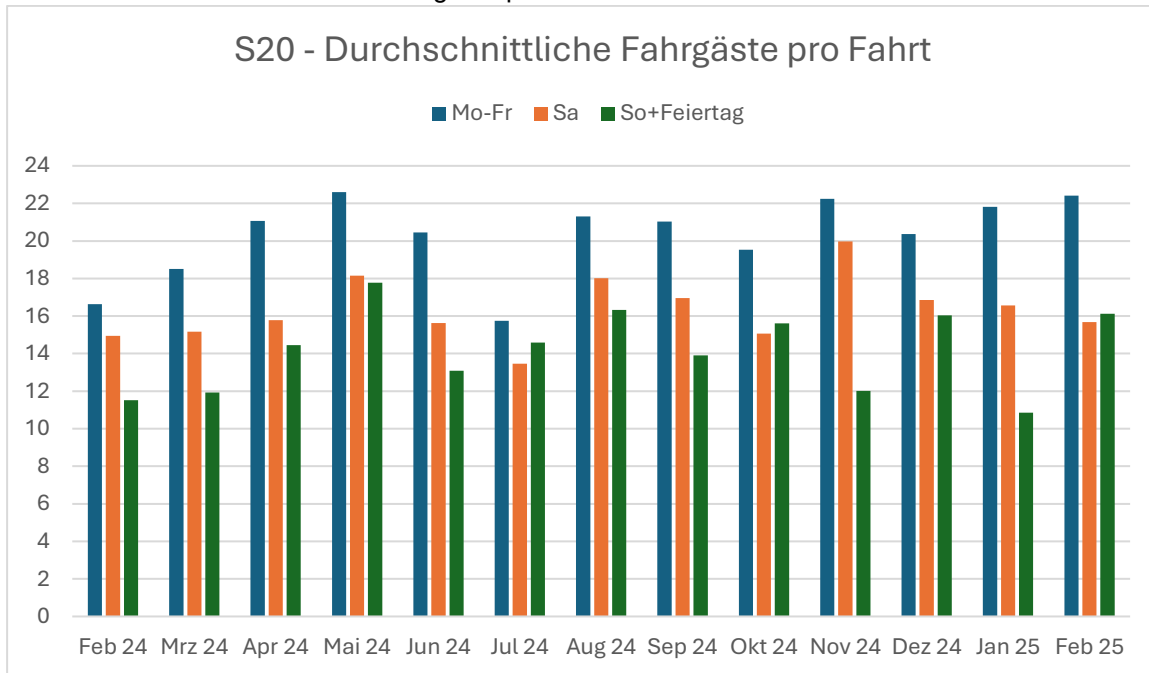
Abb. 34: Haltestellenoptimierung 260 (Quelle: eigene Darstellung)

Haltestelle	Ø Ein-/Ausstiege am Tag	Empfehlung
Bohmte, Heidekamp	Ø 5	Kritisch prüfen - Streichung denkbar (165 m Entfernung nächste Haltestelle).
Niewedde, Burlagen Weg	Ø 6	Kritisch prüfen - Streichung denkbar (1,37 km Entfernung nächste Haltestelle).
Venne, Venner Esch	Ø 6	Kritisch prüfen - Streichung denkbar (800 m Entfernung nächste Haltestelle).
Schleptrup, Gewerbegebiet/ In der Welle	Ø 7	Kritisch prüfen - Streichung denkbar (865 m Entfernung nächste Haltestelle).
Venne, Niewedder Weg	Ø 7	Kritisch prüfen - Streichung denkbar (1,05 km Entfernung nächste Haltestelle).

S20 – SCHNELLBUSLINIE BAD ESSEN

Die Schnellbuslinie **S20** verzeichnete im Zeitraum Februar 2024 bis Februar 2025 (s. Abb. 21) auf insgesamt 12.855 Fahrten durchschnittlich **18,90 Fahrgäste pro Fahrt** und rund **643 Fahrgäste pro Tag**. Dabei schwankte die Nachfrage saisonal zwischen einem Tief im Ferienmonat Juli 2024 (Ø 15,32 Fahrgäste pro Fahrt) und Spitzenwerten im Mai 2024 (Ø 21,07) sowie November 2024 (Ø 20,73). Die höchste Auslastung erfolgt an Werktagen (Ø 20,29 Fahrgäste pro Fahrt), gefolgt vom Samstag (Ø 16,42) und Sonn- sowie Feiertagen (Ø 14,37).

Abb. 35: S20 Durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt



Nachfrage nach Richtungen (Mo–Fr; Abb 22)

Die Linie S20 weist deutliche Nachfrageschwerpunkte nach Fahrtrichtung auf, wobei morgens vorwiegend die Fahrtrichtung Osnabrück (Berufs- und Schulverkehr) genutzt wird und nachmittags die Fahrtrichtung Wittlage den Rückverkehr dominiert.

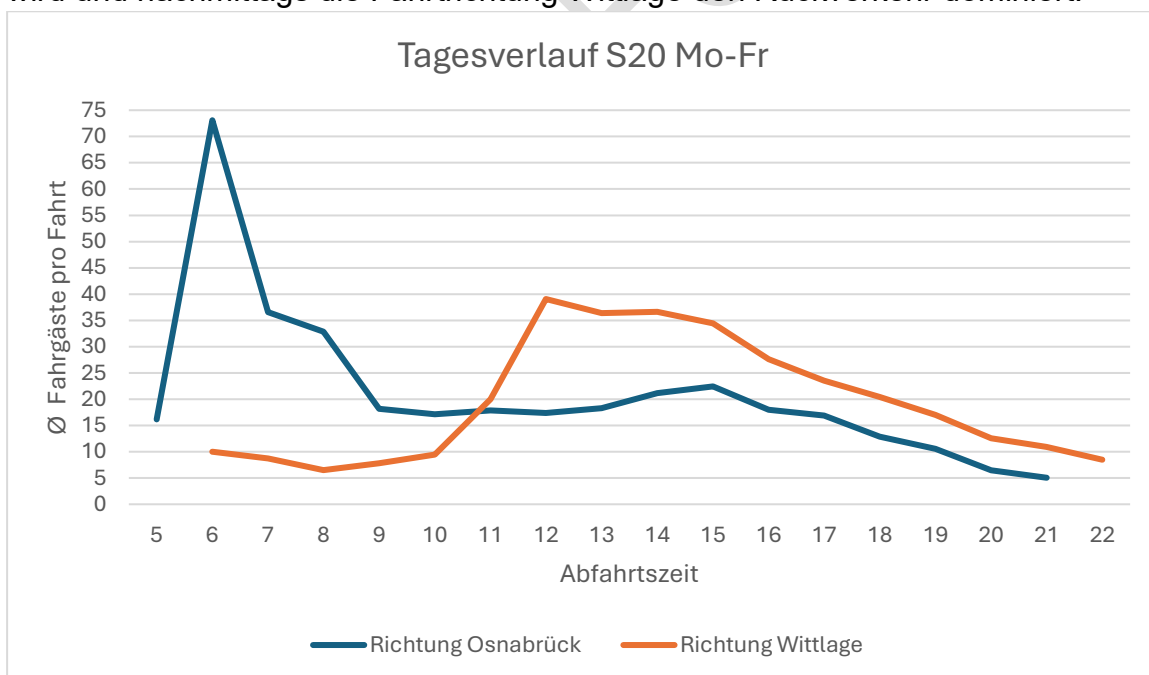


Abb. 36: S20 Tagesverlauf Mo-Fr

Richtung Osnabrück

morgens deutlicher Nachfrageschwerpunkt, Spitzen um 6 Uhr (Ø 73,09 Fahrgäste pro Fahrt) sowie um 7 Uhr (Ø 36,6) und 8 Uhr (Ø 32,87). Ab 9 Uhr pendelt sich die Nachfrage auf moderatem Niveau ein und nimmt abends deutlich ab.

Richtung Wittlage

stärkste Nachfrage am frühen Nachmittag, insbesondere um 13 Uhr (Ø 39,07 Fahrgäste pro Fahrt), 14 Uhr (Ø 36,39) sowie 15 Uhr (Ø 34,44). Morgens geringe Nachfrage, abends moderat.

S20 – Nachfrage nach Richtungen (Samstag; Abb. 23)

Die Nachfrage auf der Linie S20 zeigte samstags je nach Fahrtrichtung klare zeitliche Muster mit einem Schwerpunkt in den Mittags- und Nachmittagsstunden.

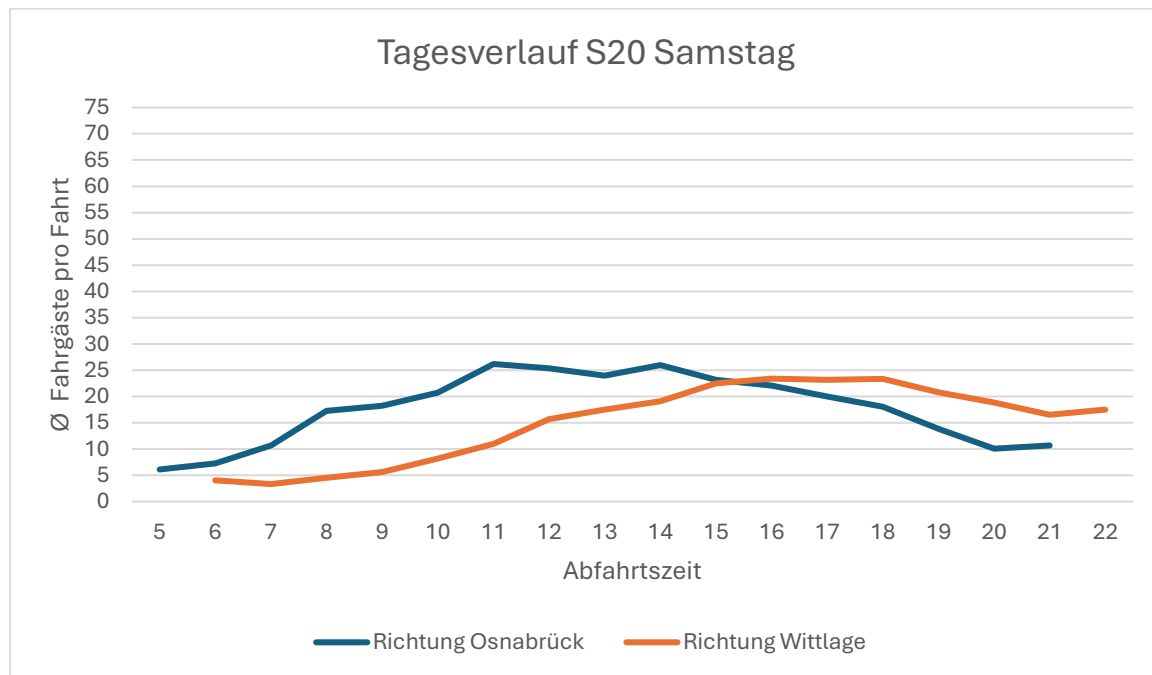


Abb. 37: S20 Tagesverlauf Samstag

Richtung Osnabrück

Ein deutlicher Nachfrageschwerpunkt zeigte sich zwischen 11 Uhr (Ø 26,18 Fahrgäste) und 14 Uhr (Ø 25,98). Ab 15 Uhr ging die Nutzung allmählich zurück, mit Werten um 18 – 22 Fahrgästen bis 18 Uhr. Die Abendstunden ab 19 Uhr zeigten sinkende Zahlen mit unter 14 Fahrgästen pro Fahrt. In den frühen Morgenstunden (5–8 Uhr) war die Nachfrage durchgehend niedrig.

Richtung Wittlage

Die Nachfrage war am Vormittag gering (z. B. 7 Uhr: Ø 3,33), stieg jedoch ab 11 Uhr deutlich an. Den höchsten Wert erreichte die Linie um 18 Uhr (Ø 23,35), mit durchgehend hoher Nutzung zwischen 15 Uhr (Ø 22,51) und 19 Uhr (Ø 20,8). Auch der Abend blieb gut ausgelastet.

S20 – Nachfrage nach Richtungen (Sonn- und Feiertag; Abb. 24)

Die Nachfrage auf der Linie S20 verlief an Sonn- und Feiertagen insgesamt etwas gleichmäßiger als an Samstagen, zeigte jedoch auch hier klare Unterschiede zwischen den Fahrtrichtungen.

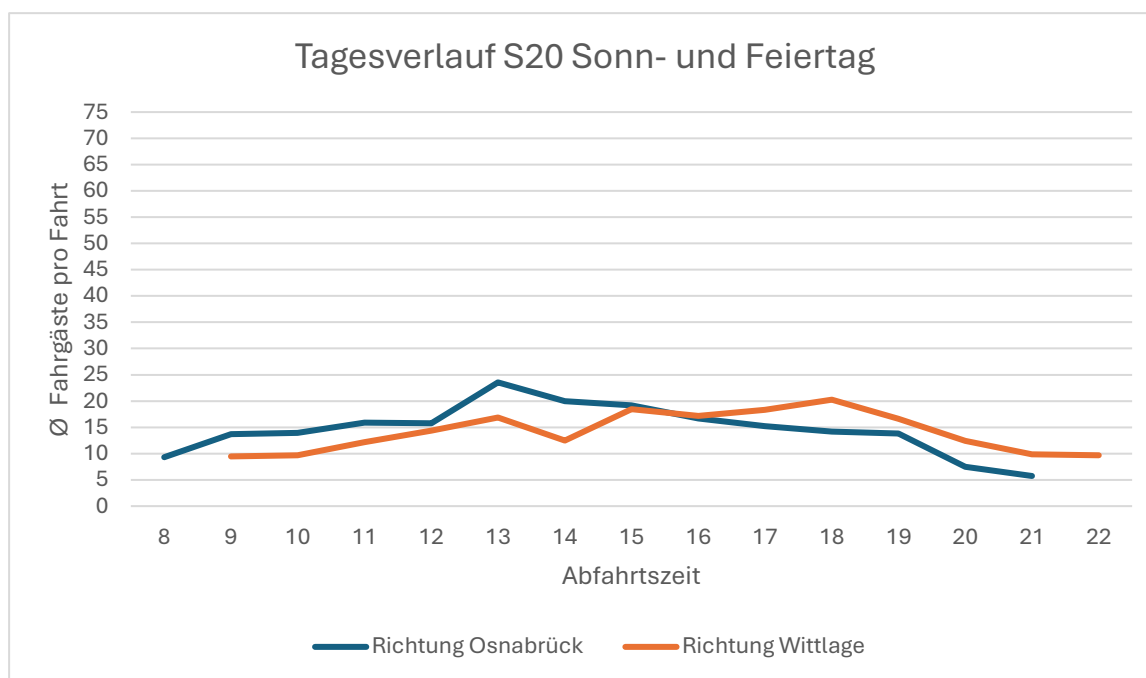


Abb. 38: S20 Tagesverlauf Sonn- und Feiertag

Richtung Osnabrück

Die Nutzung war am Vormittag eher gering (z. B. Ø 9,31 um 8 Uhr), stieg ab 9 Uhr jedoch deutlich an. Der stärkste Nachfrageschwerpunkt lag um 13 Uhr (Ø 23,55 Fahrgäste pro Fahrt), gefolgt von soliden Werten um 12 Uhr (Ø 15,80) und 14 Uhr (Ø 20,00). Bis 18 Uhr blieb die Nachfrage auf einem stabilen Niveau (z. B. Ø 19,2 um 15 Uhr, Ø 15,22 um 17 Uhr), bevor sie ab 19 Uhr deutlich zurückging – auf Ø 7,48 (20 Uhr) und Ø 5,74 (21 Uhr).

Richtung Wittlage

Die Nachfrage war am Vormittag durchgängig niedrig (Ø 9,46 um 9 Uhr, Ø 9,66 um 10 Uhr, Ø 12,20 um 11 Uhr), stieg jedoch ab 13 Uhr kontinuierlich an. Den Höhepunkt erreichte die Linie um 17 Uhr (Ø 20,26 Fahrgäste pro Fahrt), mit hoher Auslastung bereits um 15 Uhr (Ø 18,46) und 16 Uhr (Ø 17,15). Ab 19 Uhr ging die Nutzung spürbar zurück, blieb aber bis 22 Uhr auf einem gleichmäßigen Niveau zwischen Ø 9,69 und Ø 12,42.

S20 – Haltestellenfrequentierung nach Fahrtrichtung (Abb. 25 bis Abb. 26)

Im betrachteten Zeitraum zeigte die Linie S20 eine deutliche Konzentration der Frequentierung auf ausgewählte Haltestellen.

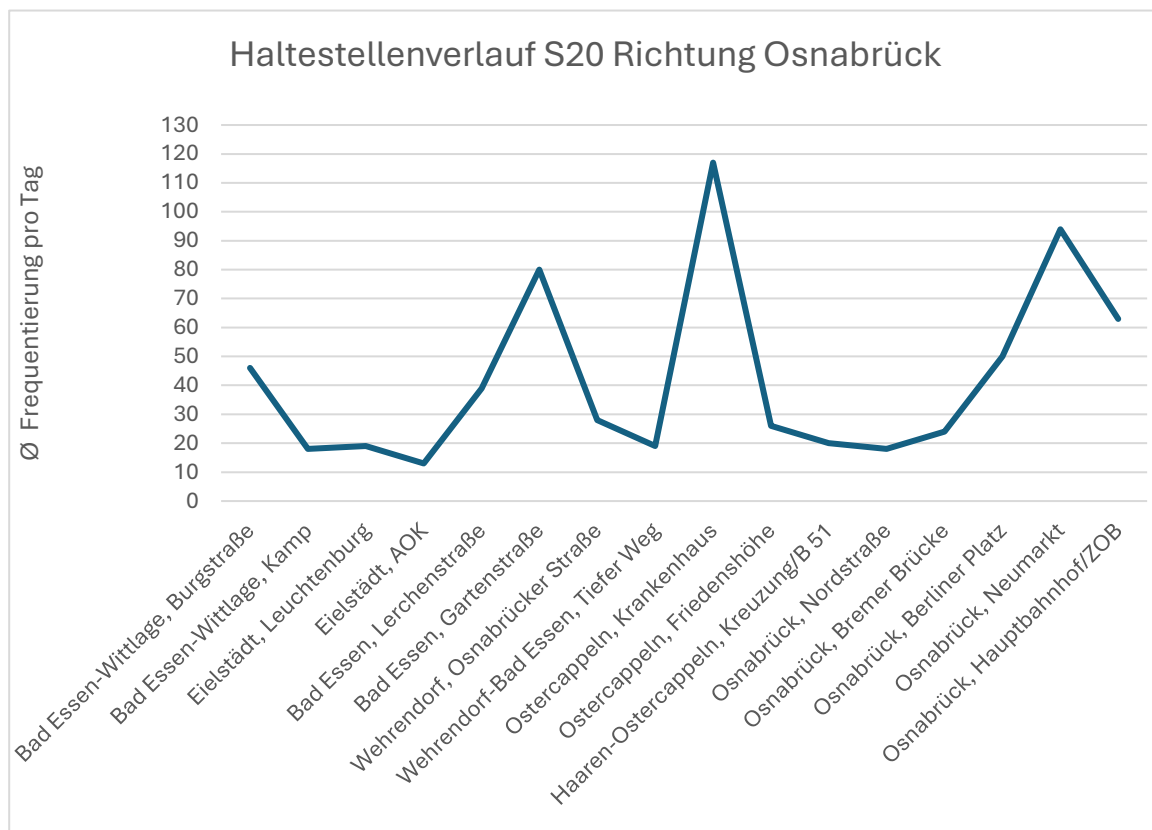


Abb. 39: S20 Haltestellenverlauf Richtung Osnabrück

Besonders stark frequentiert war in Fahrtrichtung Osnabrück die Haltestelle Ostercappeln Krankenhaus mit durchschnittlich 117 Ein- und Aussteigern pro Tag. Ebenfalls hohe Werte wiesen Osnabrück Neumarkt (Ø 94) und Bad Essen Gartenstraße (Ø 80) auf. Darüber hinaus waren die Haltestellen Osnabrück Hauptbahnhof/ZOB (Ø 63) sowie Bad Essen Wittlage, Burgstraße (Ø 46) stark genutzt. Hingegen wurden Haltestellen wie Eielstädt, AOK (Ø 13), Osnabrück Nordstraße und Bad Essen-Wittlage, Kamp (je Ø 18) deutlich seltener frequentiert.

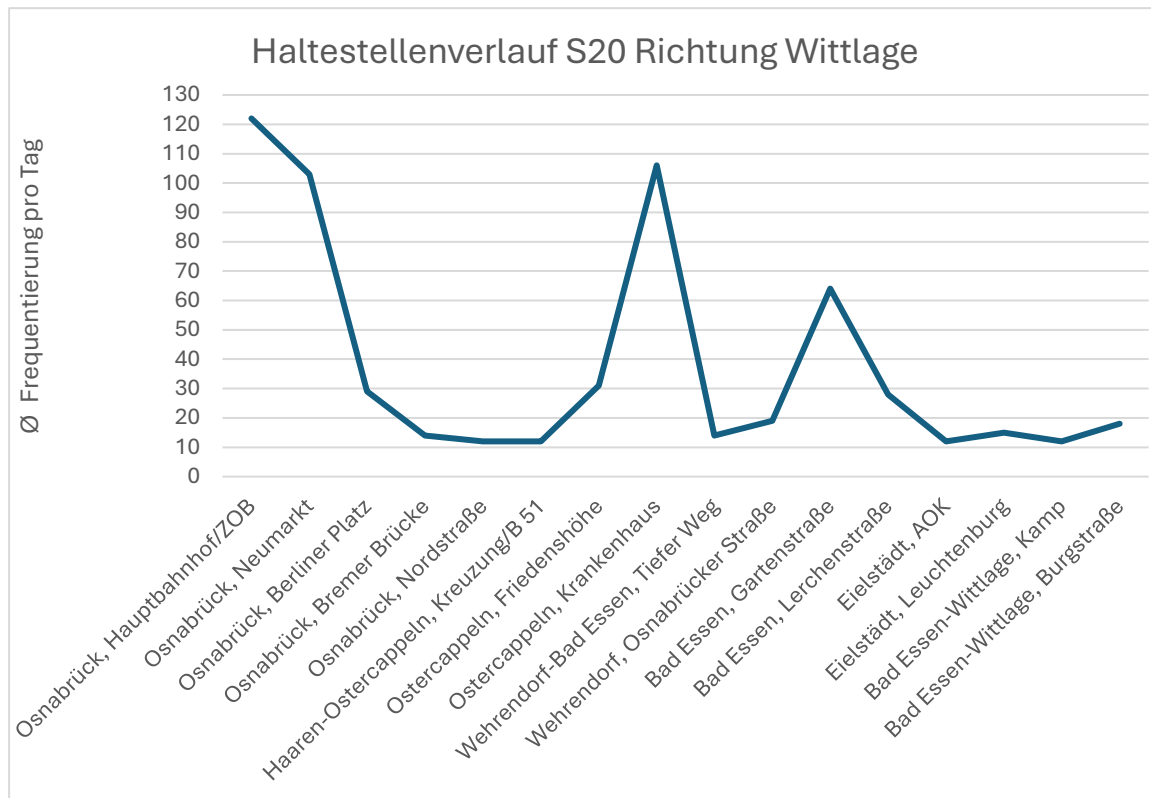


Abb. 40: Haltestellenverlauf S20 Richtung Wittlage

Im untersuchten Zeitraum zeigte die Linie S20 Richtung Wittlage klare Nachfrageschwerpunkte an den Haltestellen Osnabrück Hauptbahnhof/ZOB (Ø 122 Ein- und Aussteiger täglich), Osnabrück Neumarkt (Ø 103), Ostercappeln Krankenhaus (Ø 106) sowie Bad Essen Gartenstraße (Ø 64). Dagegen wurden die Haltestellen Osnabrück Nordstraße, Eielstädt AOK, Bad Essen-Wittlage Kamp sowie Haaren-Ostercappeln, Kreuzung/B51 (je Ø 12) am wenigsten frequentiert.

S40 - SCHNELLBUSLINIE BAD IBURG – GLANDORF – BAD LAER

Im Betrachtungszeitraum nutzten durchschnittlich 18,56 Fahrgäste pro Fahrt bzw. 668 Fahrgäste am Tag die S40. An Werktagen (Mo-Fr) lag die Auslastung im Mittel bei 18,88 Fahrgästen pro Fahrt. Am Samstag wurde mit durchschnittlich 19,62 Fahrgästen sogar ein höherer Wert erreicht, während an Sonn- und Feiertagen 16,10 Fahrgäste pro Fahrt gemessen wurden. Besonders auffällig war die Samstagsnachfrage im November 2024 (24,38 Fahrgäste pro Fahrt; Abb. 27), die zugleich den höchsten Einzelwert im gesamten Zeitraum darstellte. Höchste monatliche Werte an Werktagen wurden ebenfalls im November (22,85) und Dezember (22,80) erreicht, während die niedrigste Nachfrage an Werktagen im Februar 2024 mit nur 14,22 Fahrgästen pro Fahrt verzeichnet wurde. Insgesamt verzeichnete die Linie S40 eine gute Nachfrage, wobei insbesondere die sehr gute Nutzung an Samstagen hervorzuheben ist.

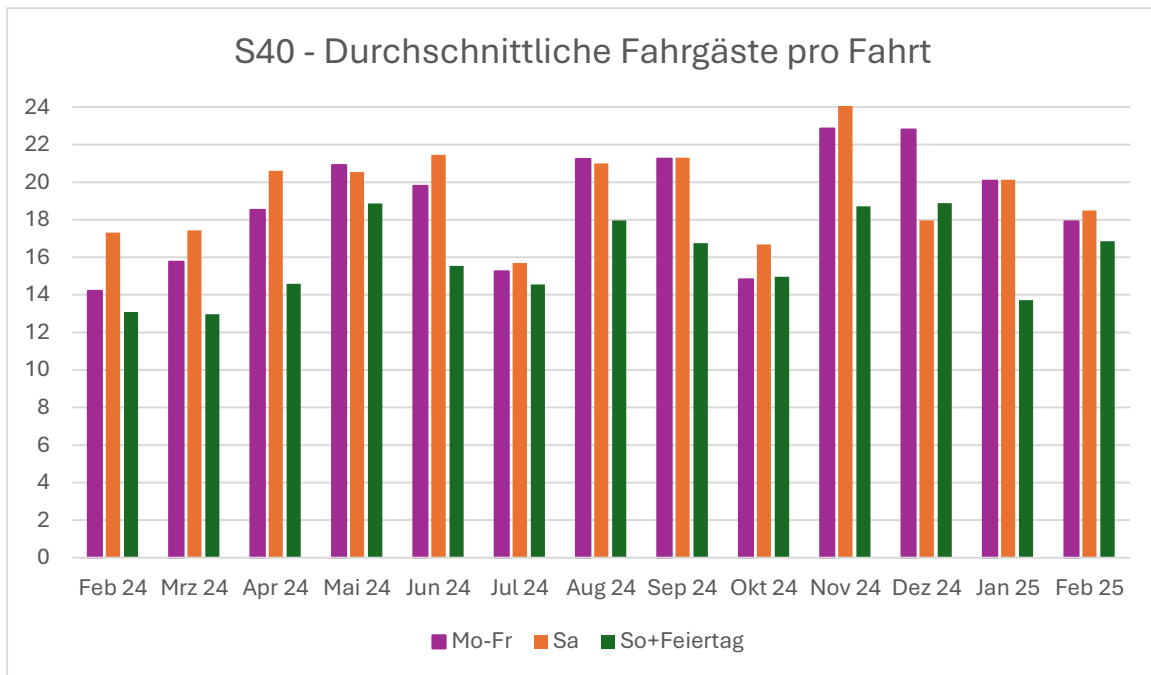


Abb. 41: S40 Durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt

Nachfrage nach Richtungen (Mo–Fr; Abb. 28)

Die Nachfrage auf der Linie S40 zeigte deutliche Unterschiede nach Fahrtrichtung und Tageszeit:

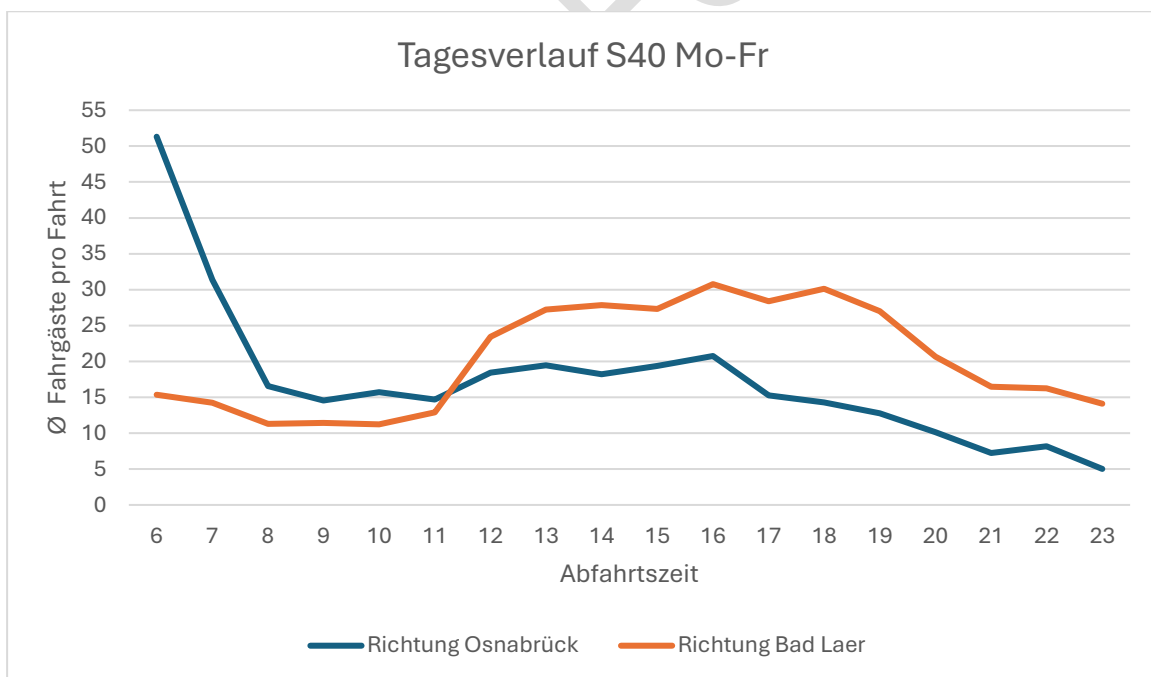


Abb. 42: Tagesverlauf S40 Mo-Fr

Richtung Osnabrück

Stärkster Nachfrageschwerpunkt am Morgen, insbesondere um 6 Uhr (Ø 51,31 Fahrgäste pro Fahrt) und 7 Uhr (Ø 31,36). Danach reduzierte sich die Auslastung auf ein moderates Niveau, mit leichter Erhöhung am frühen Nachmittag zwischen 13 und

16 Uhr (ca. 18 – 20 Fahrgäste pro Fahrt). Am Abend kontinuierlich rückläufig, mit sehr geringen Werten ab 21 Uhr (ca. 5 - 8 Fahrgäste pro Fahrt).

Richtung Bad Laer

morgens bis mittags geringe bis moderate Nutzung, stärkste Nachfrage am Nachmittag und Abend mit Spitzenwerten zwischen 16 Uhr und 19 Uhr (Ø 27–30 Fahrgäste pro Fahrt). Die höchste Einzelfrequentierung trat um 18 Uhr (Ø 30,13 Fahrgäste pro Fahrt) auf.

Der Tagesverlauf verdeutlicht, dass die Fahrtrichtung Osnabrück vor allem morgens für den Berufs- und Schülerverkehr relevant war, während Richtung Bad Laer nachmittags und abends die Rückfahrten dominierten.

Nachfrage nach Richtungen (Samstag; Abb. 29)

Die Nachfrage auf der Linie S40 zeigte samstags je nach Fahrtrichtung deutliche zeitliche Unterschiede. Die Nachfrageschwerpunkte lagen am Nachmittag und Abend, wobei insbesondere in Richtung Bad Laer auch die späten Abendstunden noch eine bemerkenswert hohe Nutzung aufwiesen.

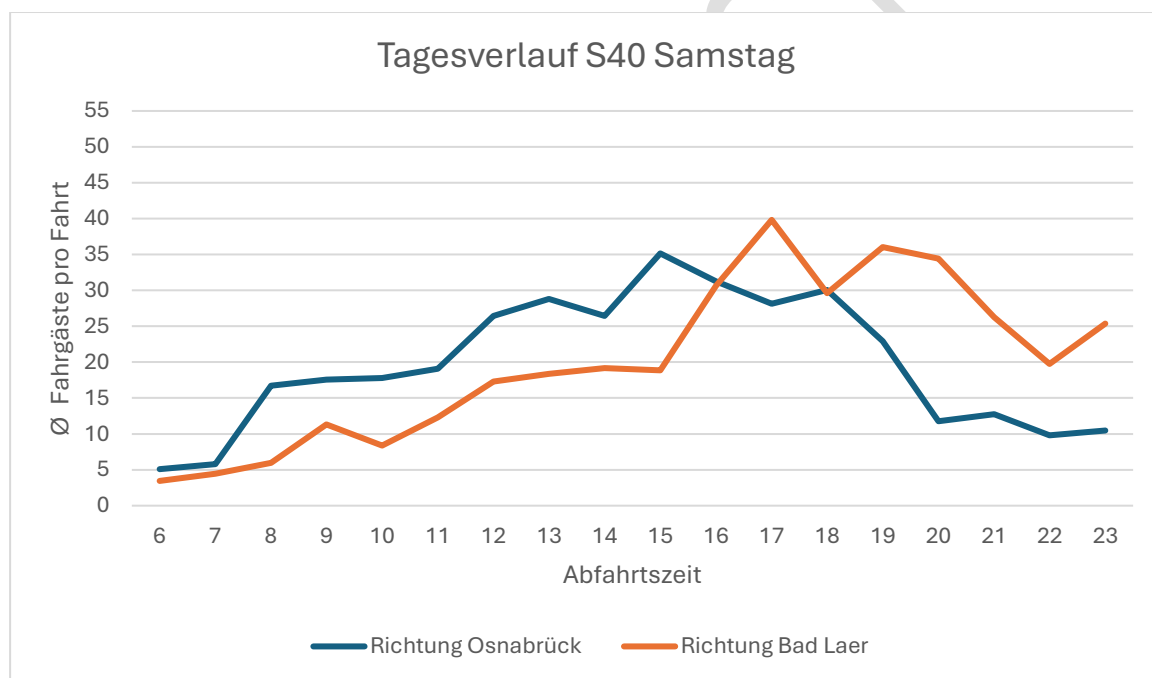


Abb. 43: Tagesverlauf S40 Samstag

Richtung Osnabrück

Vormittags (6 – 9 Uhr) wurden eher niedrige Fahrgastzahlen verzeichnet, insbesondere zwischen 6 Uhr (Ø 5,09 Fahrgäste pro Fahrt) und 7 Uhr (Ø 5,8). Ab etwa 12 Uhr nahm die Nutzung zu, erreichte zwischen 15 Uhr (Ø 35,15) und 18 Uhr (Ø 30,05) ihren Höhepunkt und ging anschließend wieder zurück. In den späten Abendstunden (20 – 23 Uhr) sank die Nachfrage kontinuierlich auf Werte zwischen etwa 9,8 und 12,8 Fahrgästen pro Fahrt.

Richtung Bad Laer

Die Fahrgastzahlen am frühen Morgen (6 – 9 Uhr) waren sehr gering, mit Werten zwischen durchschnittlich 3,45 und 11,31 Fahrgästen. Im Tagesverlauf stieg die Nutzung jedoch deutlich an, mit einem Höhepunkt zwischen 17 Uhr (Ø 39,82) und 20 Uhr (Ø 34,42). Auch spätabends (21 – 23 Uhr) blieb die Nachfrage vergleichsweise hoch, insbesondere um 23 Uhr (Ø 25,36 Fahrgäste pro Fahrt).

Nachfrage nach Richtungen (Sonn- und Feiertag; Abb 30)

Die Sonntagsnachfrage auf der S40 ist insgesamt gleichmäßiger verteilt als samstags, mit einem deutlich ausgeprägten Nutzungsschwerpunkt am Nachmittag – insbesondere in Fahrtrichtung Bad Laer.

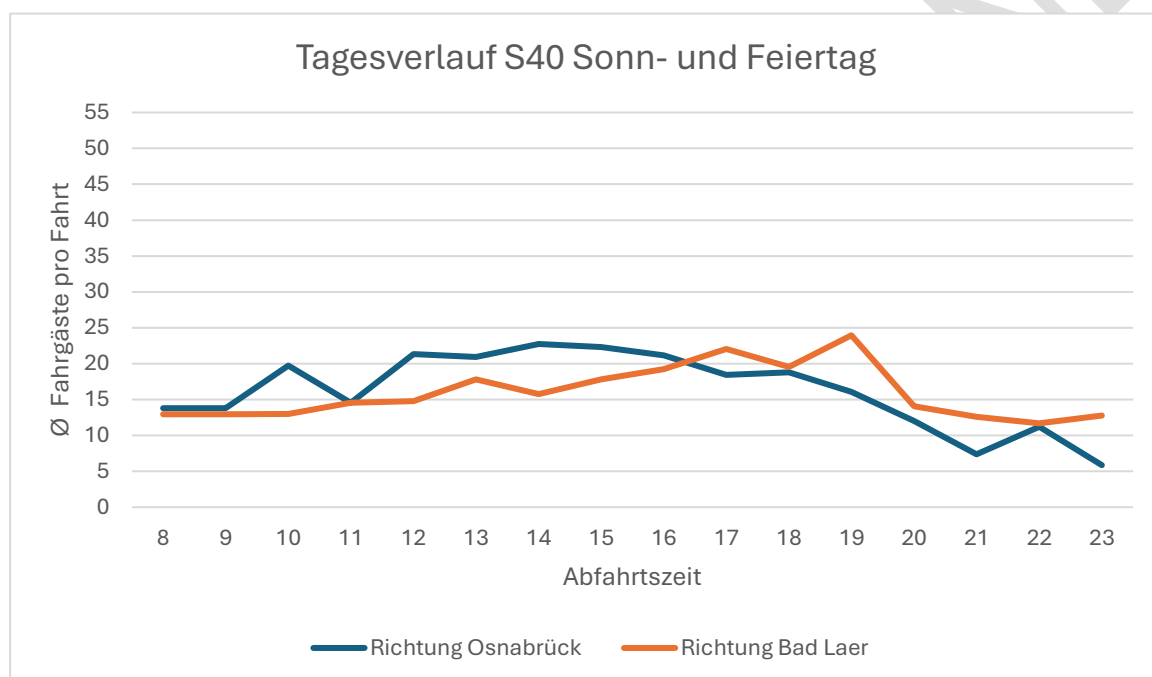


Abb. 44: Tagesverlauf S40 Sonn- und Feiertag

Richtung Osnabrück

Am Sonntag beginnt die Nachfrage moderat ab 8 Uhr mit Ø 13,79 Fahrgästen pro Fahrt und bleibt bis 11 Uhr auf ähnlichem Niveau. Ab der Mittagszeit steigt die Auslastung spürbar an: Zwischen 12 Uhr (Ø 21,32) und 15 Uhr (Ø 22,33) wird die höchste Nachfrage des Tages erreicht. Anschließend bleibt die Auslastung bis etwa 18 Uhr auf solidem Niveau (Ø 18,45), bevor sie ab 19 Uhr kontinuierlich sinkt – auf Ø 12 um 20 Uhr, Ø 7,37 um 21 Uhr und Ø 5,86 um 23 Uhr. In den späten Abendstunden ist die Linie somit nur noch schwach frequentiert.

Richtung Bad Laer

Die Nachfrage beginnt bereits morgens (ab 8 Uhr) auf konstantem, aber niedrigem Niveau mit Ø 12,94 Fahrgästen pro Fahrt und bleibt bis etwa 11 Uhr im Bereich zwischen Ø 12,94 und 14,55. Ab der Mittagszeit steigt die Nutzung kontinuierlich an,

mit einem Höhepunkt zwischen 16 Uhr (Ø 19,22) und 19 Uhr (Ø 23,95). Auch am Abend bleibt die Nachfrage stabil mit Ø 12,6–12,77 Fahrgästen bis 23 Uhr.

S40 – Haltestellenfrequentierung nach Fahrtrichtung (Abb. 31 bis Abb. 32)

Auch die Nutzung der Haltestellen entlang der Linie S40 zeigte deutliche Unterschiede hinsichtlich ihrer Frequentierung.

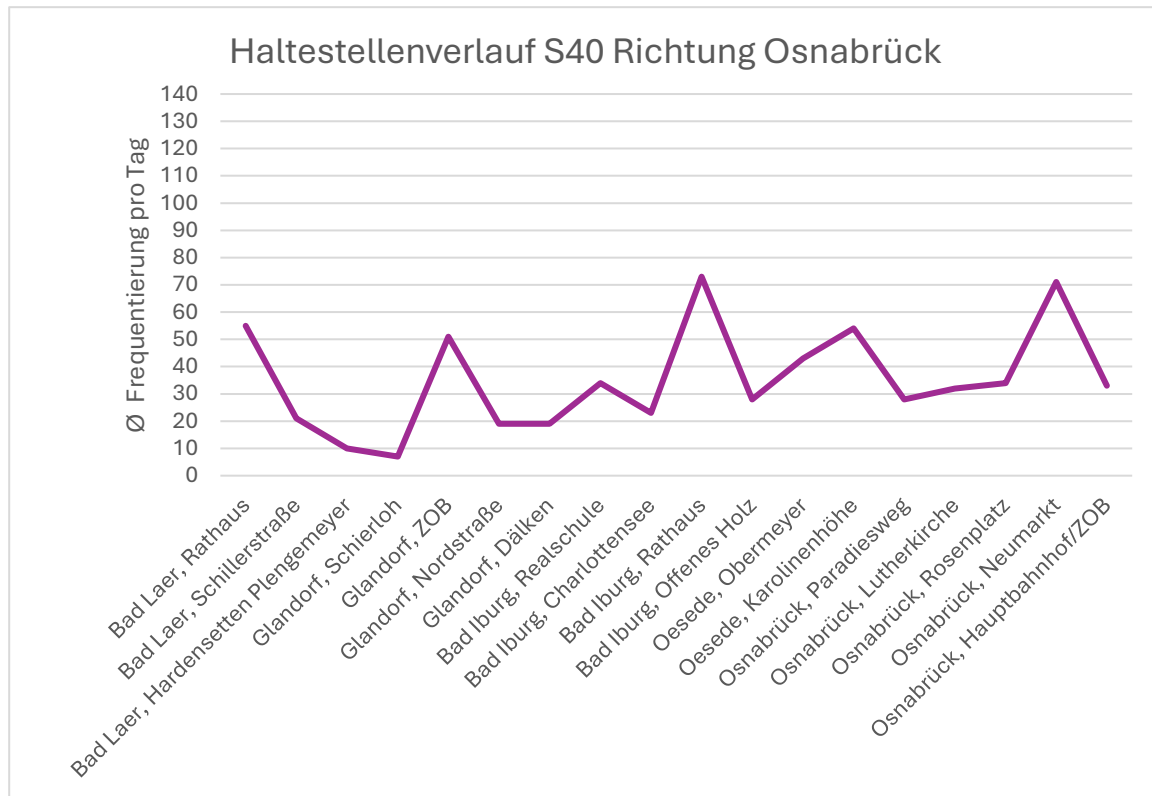


Abb. 45: Haltestellenverlauf S40 Richtung Osnabrück

In Fahrtrichtung Osnabrück wurden insbesondere die Haltestellen Bad Iburg Rathaus (Ø 73), Osnabrück Neumarkt (Ø 71), Bad Laer Rathaus (Ø 55) sowie Glandorf ZOB (Ø 51) stark nachgefragt. Die niedrigsten Werte zeigten hier Glandorf Schierloh (Ø 7) und Bad Laer Hardensetten Plengemeyer (Ø 10). Glandorf ZOB (Ø 51) stark nachgefragt. Die niedrigsten Werte zeigten hier Glandorf Schierloh (Ø 7) und Bad Laer Hardensetten Plengemeyer (Ø 10).

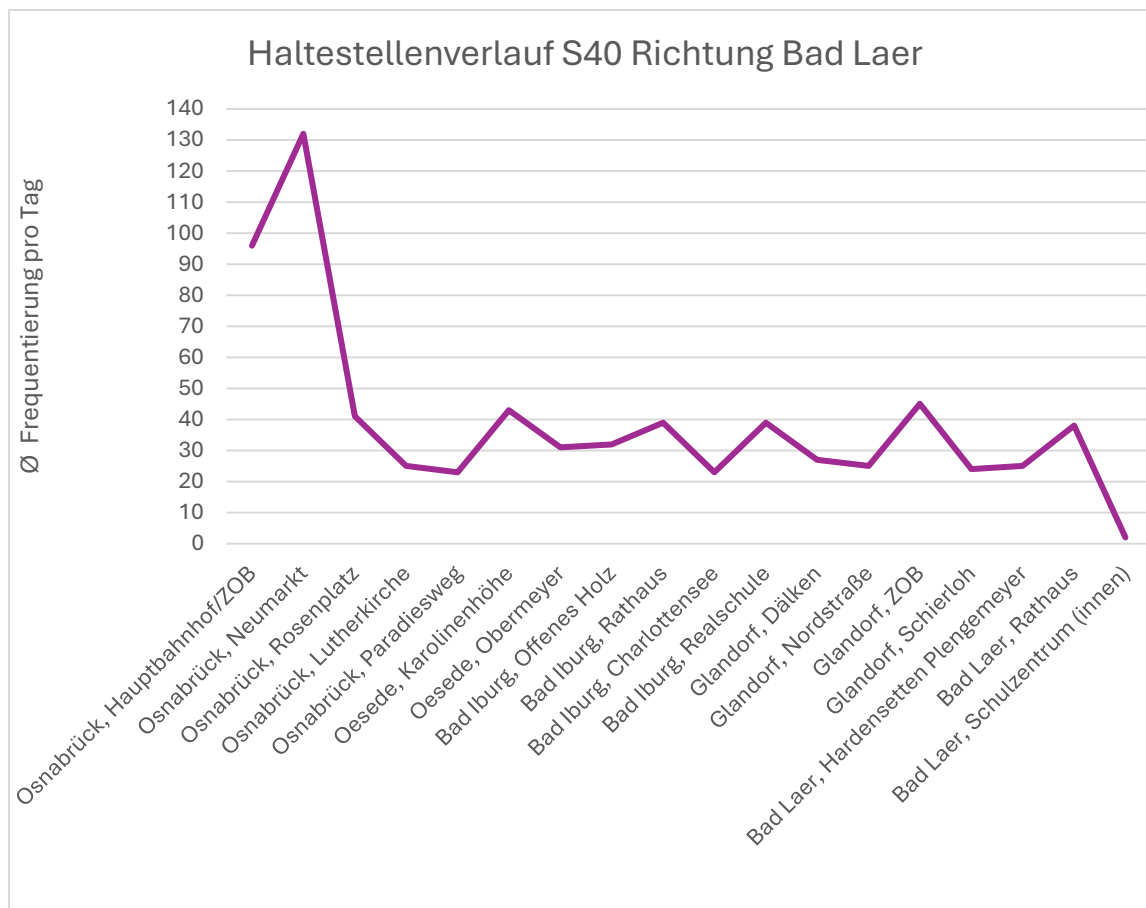


Abb. 46: Haltestellenverlauf S40 Richtung Bad Laer

In Fahrtrichtung Bad Laer lagen die stärksten Nachfrageschwerpunkte an den Haltestellen Osnabrück Neumarkt (Ø 132 Ein- und Aussteiger täglich), Osnabrück Hauptbahnhof/ZOB (Ø 96), Oesede Karolinenhöhe (Ø 43), Glandorf ZOB (Ø 45) sowie Osnabrück Rosenplatz (Ø 41). Die geringste Nutzung erfolgte an den Haltestellen Bad Laer Schulzentrum (innen) (Ø 2) sowie Osnabrück Paradiesweg und Bad Iburg Charlottensee (je Ø 23).

260 - REGIOBUSLINIE BRAMSCHE – BOHMTTE

Die Regiobuslinie 260 verzeichnete im Zeitraum Februar 2024 bis Februar 2025 (Abb. 33) eine durchschnittliche Auslastung von 14,93 Fahrgästen pro Fahrt, was rund 493 Fahrgästen pro Tag entspricht. An Werktagen (Mo-Fr) lag die durchschnittliche Nutzung mit 16,33 Fahrgästen pro Fahrt etwas höher. An Samstagen lag die Nutzung mit Ø 14,46 Fahrgästen leicht darunter, während an Sonn- und Feiertagen mit Ø 8,19 Fahrgästen pro Fahrt eine deutlich geringere Nachfrage festgestellt wurde.

Die stärksten Monate an Werktagen waren Februar 2025 (Ø 18,97), August 2024 (Ø 18,26) und Januar 2025 (Ø 18,23). Die niedrigsten Werte wurden im Februar 2024 (Ø 13,24) und März 2024 (Ø 12,24) zu Beginn des Projektzeitraums erreicht. Auch an Samstagen entwickelte sich die Nachfrage von anfänglich schwächeren Werten (z. B. März 2024: Ø 10,79) über das Jahr hinweg positiv.

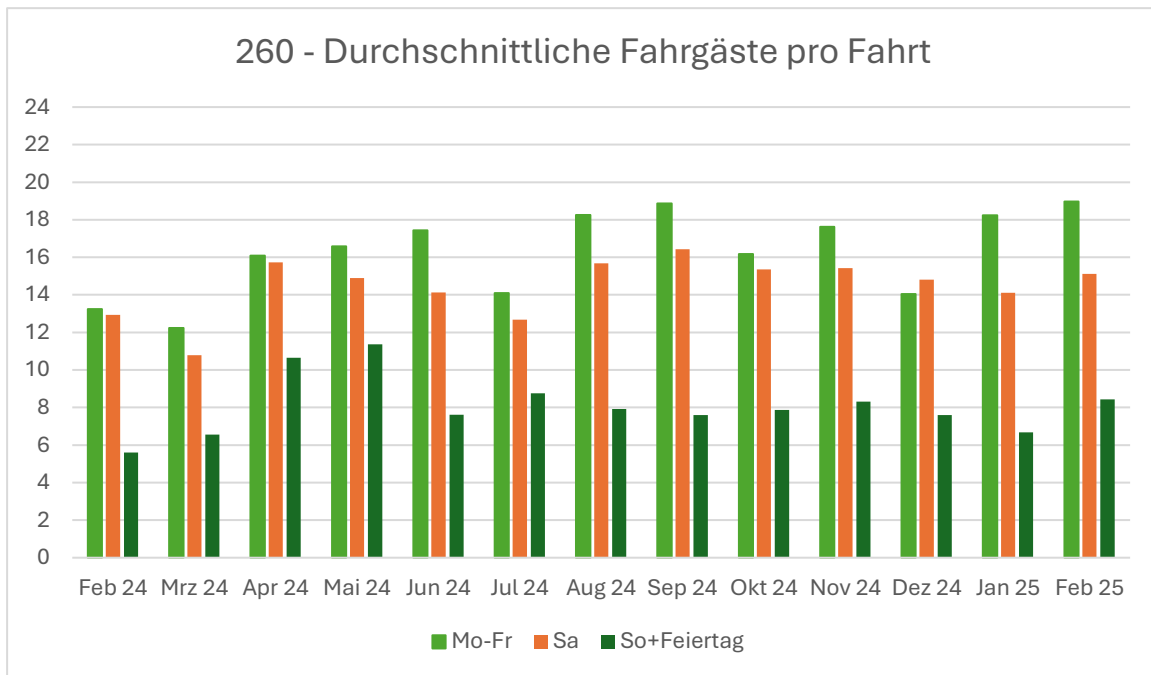


Abb. 47: 260 Durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt

260 – Nachfrageverlauf nach Abfahrtsstunden (Mo–Fr; Abb 34)

Die Linie 260 wird werktags in Richtung Bramsche besonders in den Morgen- und Mittagsstunden stark nachgefragt, während sich in Richtung Bohmte ein Nachfrageschwerpunkt in den frühen Nachmittagsstunden erkennen lässt.

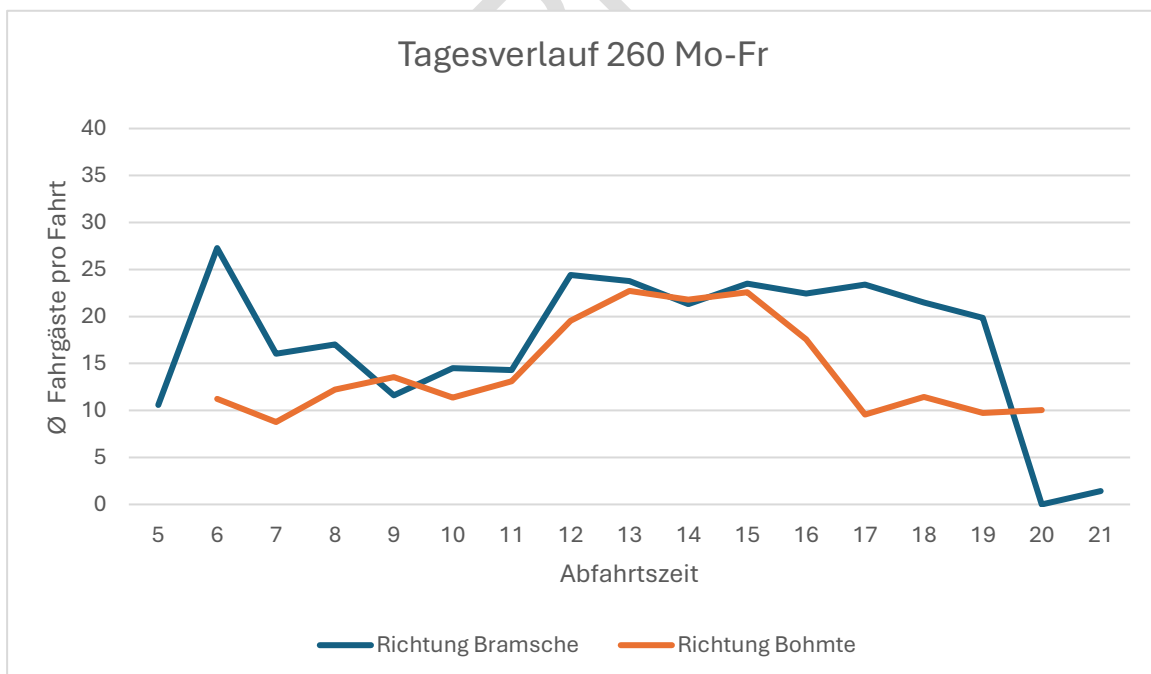


Abb. 48: Tagesverlauf 260 Mo-Fr

Richtung Bramsche

Der höchste Nachfrageschwerpunkt lag in den frühen Morgenstunden, insbesondere um 6 Uhr (Ø 27,28 Fahrgäste pro Fahrt). Auch in den Vormittags- und Mittagsstunden blieb die Auslastung hoch – zwischen 11 und 14 Uhr wurden durchgehend Werte über

Ø 23 Fahrgäste pro Fahrt erreicht. Ab dem späten Nachmittag ging die Nutzung schrittweise zurück. Eine Fahrt um 20 Uhr findet in dieser Richtung nicht statt. Die Fahrt um 21 Uhr (Ø 1,43 Fahrgäste) ist eine innerörtliche Schleife innerhalb Bohmte und nicht als reguläre Verbindung Richtung Bramsche zu werten.

Richtung Bohmte

In Richtung Bohmte zeigt sich ein anderer Verlauf: Die Nachfrage startet morgens auf niedrigem Niveau mit Ø 6,00 Fahrgästen um 5 Uhr und Ø 8,77 um 7 Uhr. Ab etwa 10 Uhr (Ø 13,56) steigt die Nutzung spürbar an. Ihren Höhepunkt erreicht die Linie zwischen 13 und 15 Uhr, mit Ø 22,72 Fahrgästen um 13 Uhr, Ø 21,80 um 14 Uhr und Ø 22,57 um 15 Uhr. Auch um 16 Uhr (Ø 17,57) bleibt die Nachfrage stabil, bevor sie am Abend deutlich abnimmt. Die letzte reguläre Fahrt erfolgt um 20 Uhr (Ø 10,03 Fahrgäste). Eine Fahrt um 21 Uhr findet in Richtung Bohmte nicht statt.

260 – Nachfrageverlauf nach Abfahrtsstunden (Samstag; Abb 35)

Die Nachfrage auf der Linie 260 zeigt auch samstags deutliche Unterschiede zwischen den Fahrtrichtungen. Während die Nutzung in Richtung Bramsche am späten Vormittag und frühen Nachmittag ihren Höhepunkt erreicht, zeigt sich in Richtung Bohmte eine kontinuierliche Auslastung mit Schwerpunkt in der Mittagszeit.

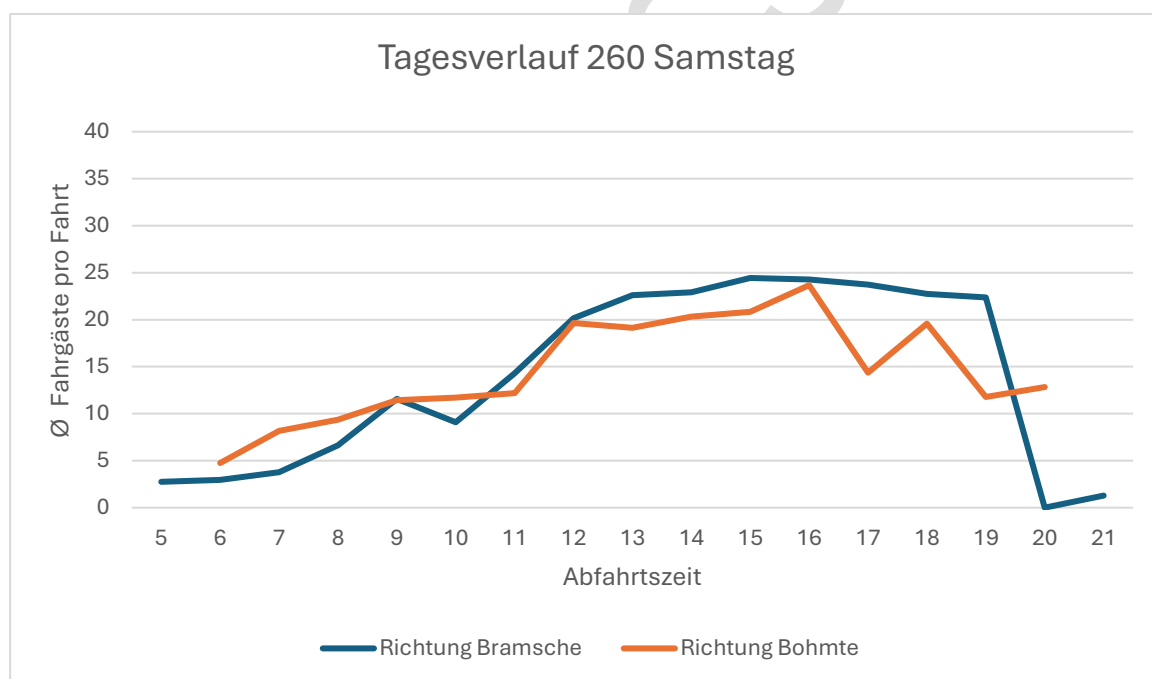


Abb. 49: Tagesverlauf 260 Samstag

Richtung Bramsche

Am Samstag beginnt die Nachfrage in Richtung Bramsche sehr verhalten mit Werten unter 4 Fahrgästen pro Fahrt bis einschließlich 7 Uhr. Ab 8 Uhr steigt die Nutzung sukzessive an. Zwischen 12 Uhr (Ø 20,16 Fahrgäste) und 16 Uhr (Ø 24,29) wird der Spitzenbereich erreicht, mit einem absoluten Höchstwert um 15 Uhr (Ø 24,44). Auch zwischen 17 und 19 Uhr bleibt die Linie mit über Ø 22 Fahrgästen konstant gut ausgelastet. Eine Fahrt um 20 Uhr findet in dieser Fahrtrichtung nicht statt. Die 21-

Uhr-Fahrt (Ø 1,27) ist analog zu den Werktagen als innerörtliche Schleife in Bohmte zu interpretieren und keine reguläre Verbindung nach Bramsche.

Richtung Bohmte

Die Auslastung in Richtung Bohmte steigt am Samstag bereits am Morgen kontinuierlich an – von Ø 4,75 Fahrgästen um 6 Uhr auf Ø 11,44 um 9 Uhr. Den Höhepunkt erreicht die Linie zwischen 12 Uhr (Ø 19,66) und 16 Uhr (Ø 23,67), mit stabil hohen Werten um Ø 20 Fahrgäste pro Fahrt. Ab 17 Uhr sinkt die Nachfrage merklich – um 18 Uhr (Ø 19,58), um 19 Uhr (Ø 11,76) und um 20 Uhr (Ø 12,82). Eine Fahrt um 21 Uhr findet in dieser Richtung nicht statt.

260 – Nachfrageverlauf nach Abfahrtsstunden (Sonn- und Feiertag; Abb. 36)

An Sonn- und Feiertagen zeigt sich auf der RegioBuslinie 260 ein insgesamt gleichmäßigerer Nachfrageverlauf im Vergleich zu den Werktagen. In beiden Fahrtrichtungen pendeln sich die Fahrgastzahlen im Tagesverlauf auf niedrigem bis moderatem Niveau ein, mit leicht erhöhten Werten in den Mittags- und Nachmittagsstunden.

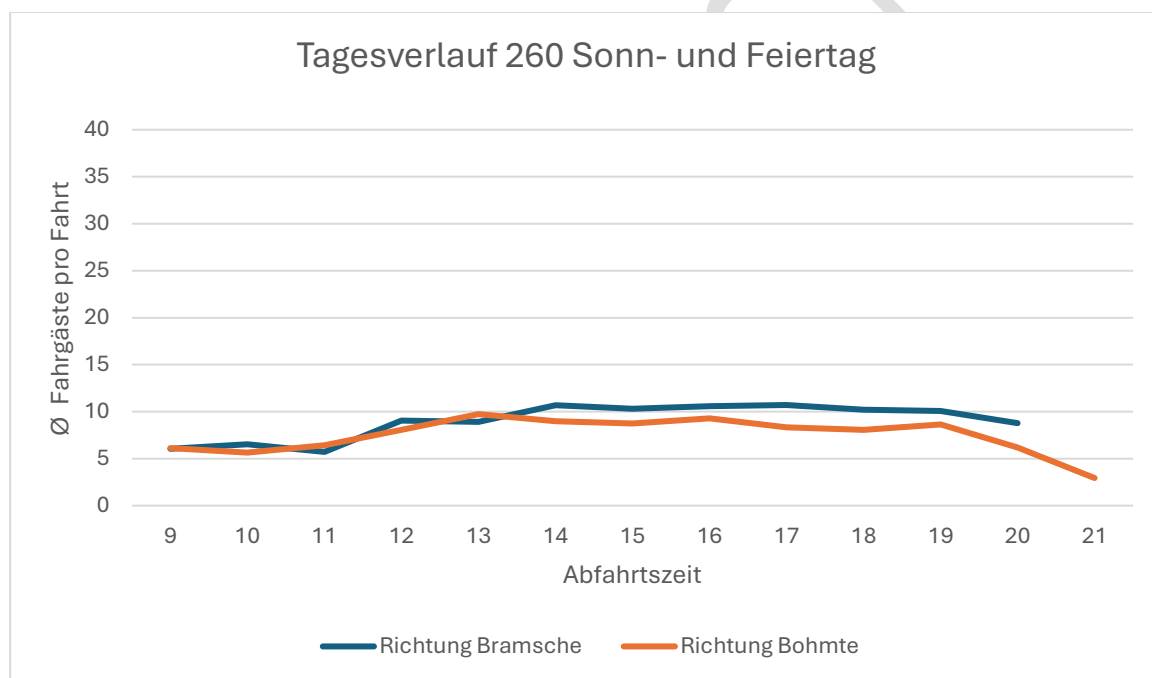


Abb. 50: Tagesverlauf 260 Sonn- und Feiertag

Richtung Bramsche

Die Nachfrage beginnt ab 9 Uhr mit einer geringen Auslastung (Ø 6,06 Fahrgäste pro Fahrt) und steigt im weiteren Verlauf des Vormittags leicht an. Zwischen 14 und 17 Uhr erreicht die Linie ihr Tagesmaximum, insbesondere mit Ø 10,71 Fahrgästen um 17 Uhr sowie Werten um Ø 10,3–10,7 Fahrgäste zwischen 14 und 17 Uhr. Auch bis 19 Uhr bleibt die Nutzung auf ähnlichem Niveau (Ø 10,2–10,09), bevor sie in der letzten Fahrt um 20 Uhr leicht auf Ø 8,79 zurückgeht. Eine Fahrt in Richtung Bramsche um 21 Uhr findet sonntags nicht statt.

Richtung Bohmte

Auch in Richtung Bohmte beginnt die Nachfrage am Vormittag auf niedrigem Niveau (Ø 6,12 Fahrgäste um 9 Uhr) und steigt ab 12 Uhr kontinuierlich an. Der höchste Wert wird um 13 Uhr mit Ø 9,74 Fahrgästen erreicht. Bis 18 Uhr bleiben die Werte stabil im Bereich von Ø 8,0 bis 9,3 Fahrgästen. In den Abendstunden sinkt die Nachfrage, insbesondere bei der letzten Fahrt um 21 Uhr auf Ø 2,94 Fahrgäste pro Fahrt.

260 – Haltestellenfrequentierung nach Fahrtrichtung

Im betrachteten Zeitraum zeigte die Linie 260 eine deutliche Konzentration der Nachfrage auf einzelne zentrale Haltestellen.

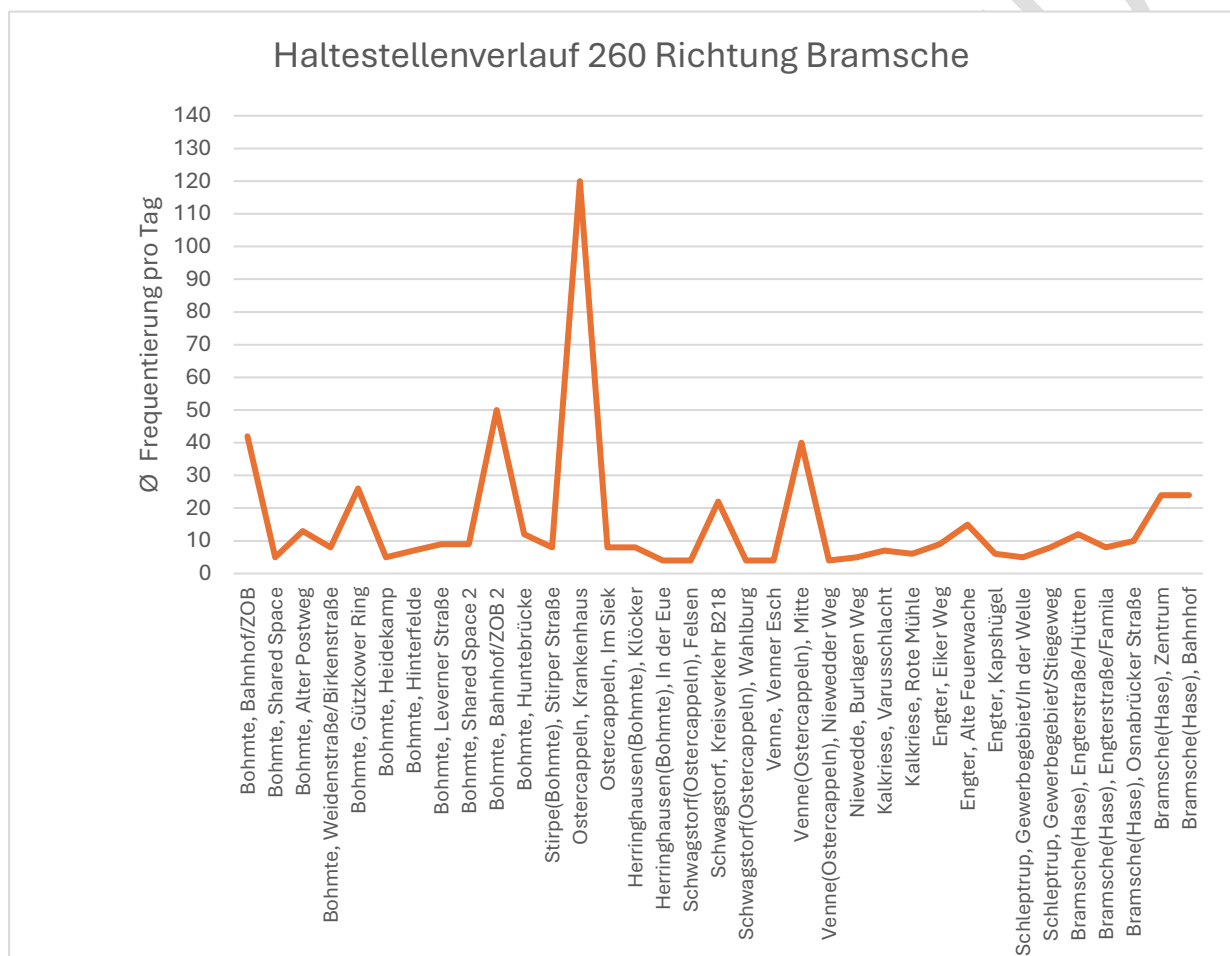


Abb. 51: Haltestellenverlauf 260 Richtung Bramsche

In Fahrtrichtung Bramsche wurde die Haltestelle Ostercappel, Krankenhaus mit durchschnittlich 120 Ein- und Aussteigern pro Tag am stärksten frequentiert. Ebenfalls hohe Werte verzeichneten Bohmte, Bahnhof/ZOB 2 (Ø 50), Bohmte, Bahnhof/ZOB (Ø 42), Venne (Ostercappel), Mitte (Ø 40), Bohmte, Gützkower Ring (Ø 26) sowie Bramsche (Hase), Zentrum und Bramsche (Hase), Bahnhof (jeweils Ø 24).

Mittlere Fahrgastzahlen wurden an Haltestellen wie Schwagstorf, Kreisverkehr B218 (Ø 22), Engter, Alte Feuerwache (Ø 15), Bohmte, Alter Postweg (Ø 13), Bramsche, Engterstraße/Hütten (Ø 12), Bohmte, Huntebrücke (Ø 12) sowie Bramsche, Osnabrücker Straße/Beckermann (Ø 10) registriert.

Eine Vielzahl an Haltestellen entlang der Strecke wies hingegen eine geringe Nutzung mit unter zehn Fahrgästen pro Tag auf. Dazu zählen unter anderem Herringhausen, In der Eue, Venne, Venner Esch, Venne, Niewedder Weg, Schwagstorf, Wahlburg, Schwagstorf, Felsen, Niewedde, Burlagen Weg, Bohmte, Heidekamp sowie weitere Haltepunkte im Bohmter Ortsbereich.

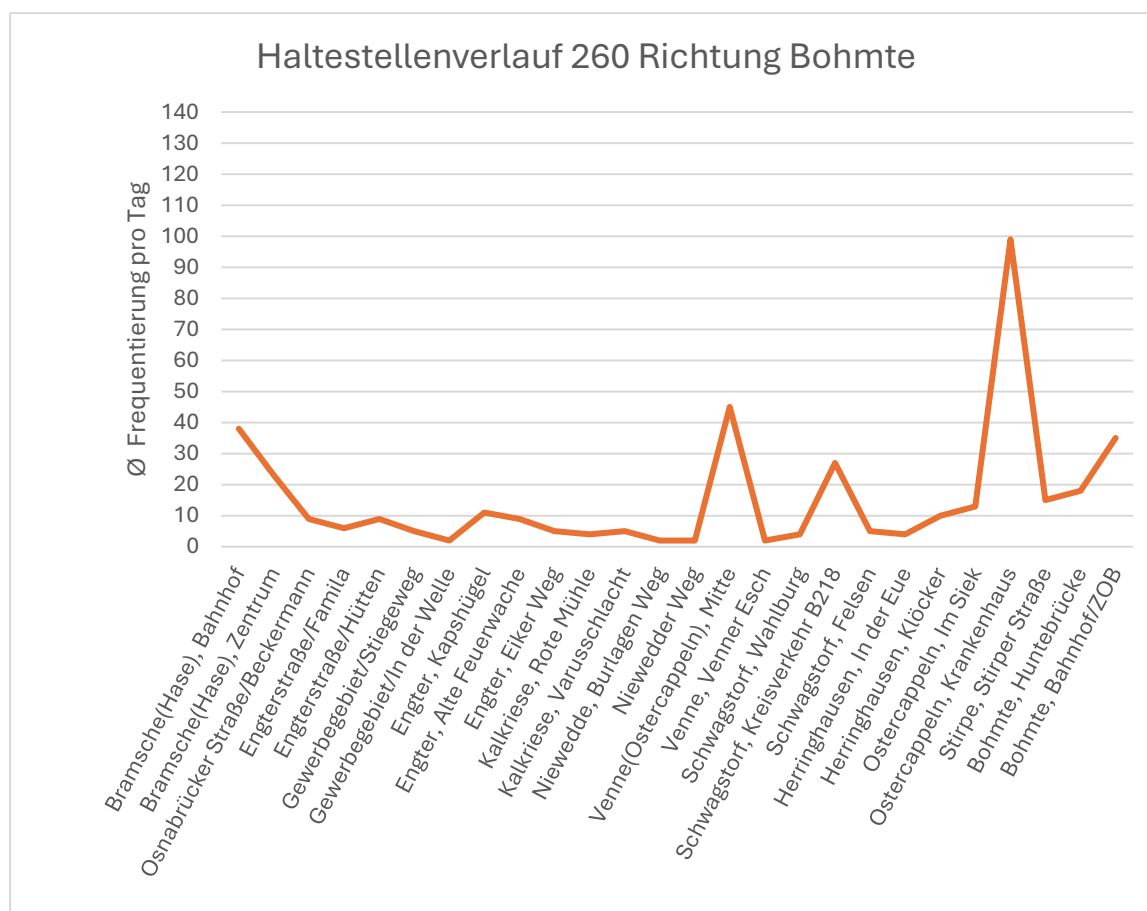


Abb. 52: Haltestellenverlauf 260 Richtung Bohmte

In Fahrtrichtung Bohmte wurde die Haltestelle Ostercappeln, Krankenhaus mit durchschnittlich 99 Ein- und Aussteigern pro Tag am stärksten frequentiert. Ebenfalls hohe Werte verzeichneten Venne (Ostercappeln), Mitte mit 45 Fahrgästen, Bohmte, Bahnhof/ZOB mit 35 sowie Bramsche (Hase), Bahnhof mit 38.

Im mittleren Bereich lagen Haltestellen wie Schwagstorf, Kreisverkehr B218 (27), Bramsche (Hase), Zentrum (23), Bohmte, Huntebrücke (18), Stirpe, Stirper Straße (15), Ostercappeln, Im Siek (13), Engter, Kapshügel (11) und Herringhausen, Klöcker (10).

Zahlreiche weitere Haltestellen entlang der Strecke wiesen hingegen eine geringe Nutzung mit unter zehn Fahrgästen pro Tag auf. Dazu zählen unter anderem Osnabrücker Straße/Beckermann, Engterstraße/Hütten, Gewerbegebiet Stiegeweg, Engter, Eiker Weg, Venne, Venner Esch, Niewedde, Burlagen Weg, Schwagstorf, Wahlburg und mehrere Haltepunkte im Bereich Engter, Kalkriese und Schleptrup.

FAHRGASTBEFRAGUNG SCHNELLBUSLINIEN

Um die Umsteigerquote auf den einzelnen Schnellbuslinien zu erfassen und die Kundenzufriedenheit der Schnellbuslinien zu bewerten, wurden im Zeitraum vom 21.11.2024 – 08.12.2024 Fahrgastbefragungen auf den im Projekt MOIN+ eingeführten Schnellbuslinien S20 und S40 sowie den parallel dazu verlaufenden Linien X276 (auf Korridor S20) und der 465/466 (auf Korridor der S40) durchgeführt.

Um den Anteil der Fahrgäste zu ermitteln, die von anderen vor dem Projekt MOIN+ bestehenden Linien umgestiegen sind, wurde in den Schnellbuslinien gefragt: „Wie wären Sie ohne die S20 bzw. S40 zu Ihrem Ziel gekommen?“

Von 288 Befragten auf der Linie S20 gaben 69 % (Abb. 39) an, dass sie alternativ mit einer anderen Linie gefahren wären (90 % davon mit der Linie X276), 17 % wären mit einem anderen Verkehrsmittel gefahren und 13 % wären gar nicht gefahren.

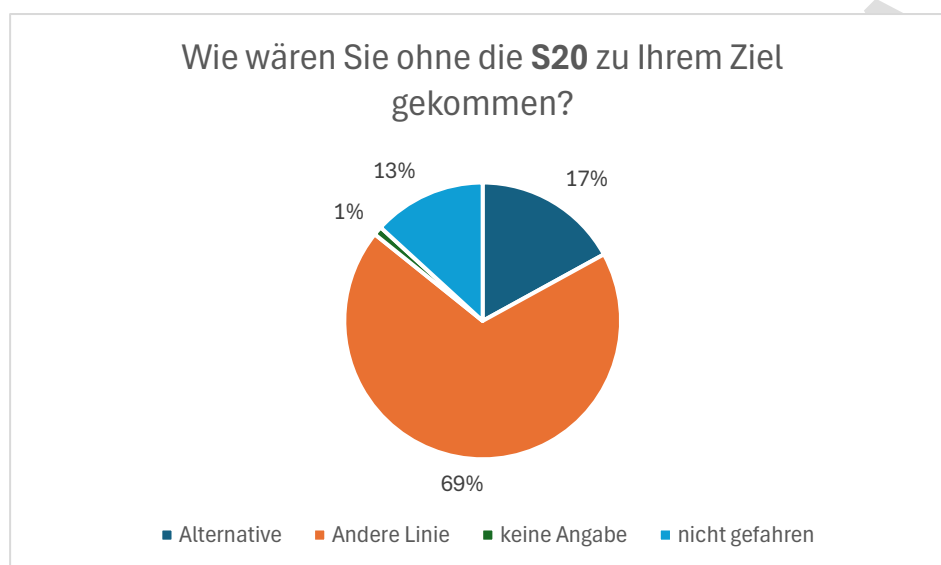


Abb. 53: Fahrgastbefragung: S20 Alternativen

Von 410 Befragten auf der Linie S40 gaben 72 % (Abb. 40) an, dass sie alternativ mit einer anderen Linie gefahren wären (davon 98 % mit der 465 oder 466), 9 % wären mit einem anderen Verkehrsmittel gefahren und 18 % wären gar nicht gefahren. Dass 13 % (S20) bzw. 18 % (S40) der Befragten ohne die Schnellbuslinien gar nicht gefahren wären, weist darauf hin, dass die Linien auch für Freizeitverkehre genutzt werden. In der durchgeführten Befragung wurde auch die Frage nach dem Zweck der Fahrt gestellt. Hier gaben 59 % (S20) und 67 % (S40) der Befragten an, die Schnellbusse für Freizeit Zwecke zu nutzen. Am zweithäufigsten wurden Arbeit bzw. (Hoch-) Schule mit 30 % (S20) und 24 % (S40) genannt.

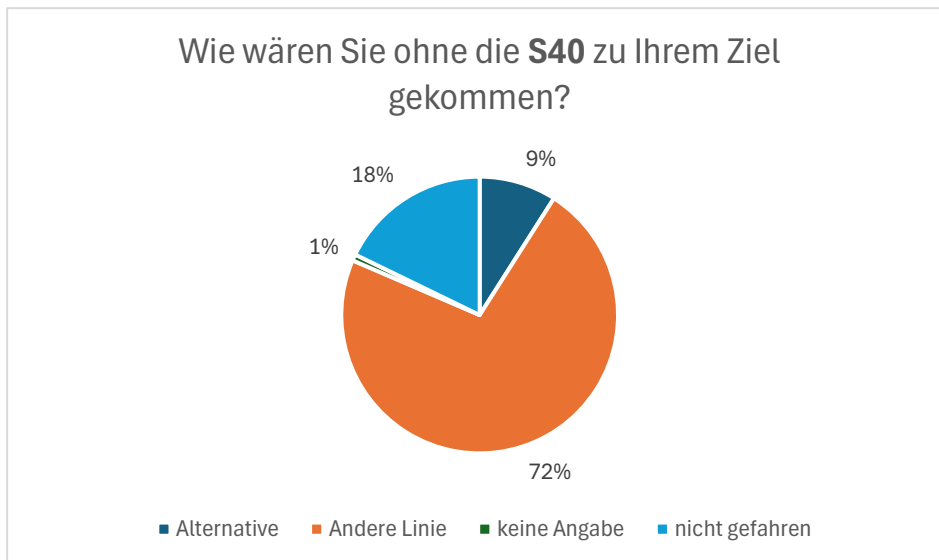


Abb. 54: Fahrgastbefragung: S40 Alternativen

Von den Kundinnen und Kunden, die angegeben haben, alternativ ein anderes Verkehrsmittel genutzt zu haben (S20 n = 49; S40 n = 37), gaben auf beiden Linien die meisten an, dass sie mit dem Auto gefahren wären (74 % auf der S20, 62 % auf der S40; Abb. 41-42). Auf der Linie 465 gaben 36 % von 277 Befragten an, dass sie nicht die Schnellbuslinie nutzen, da die von ihnen anvisierte Start- oder Zielhaltestelle nicht angefahren wird. Auf der Linie X276 waren dies 29 % von 118 Befragten.

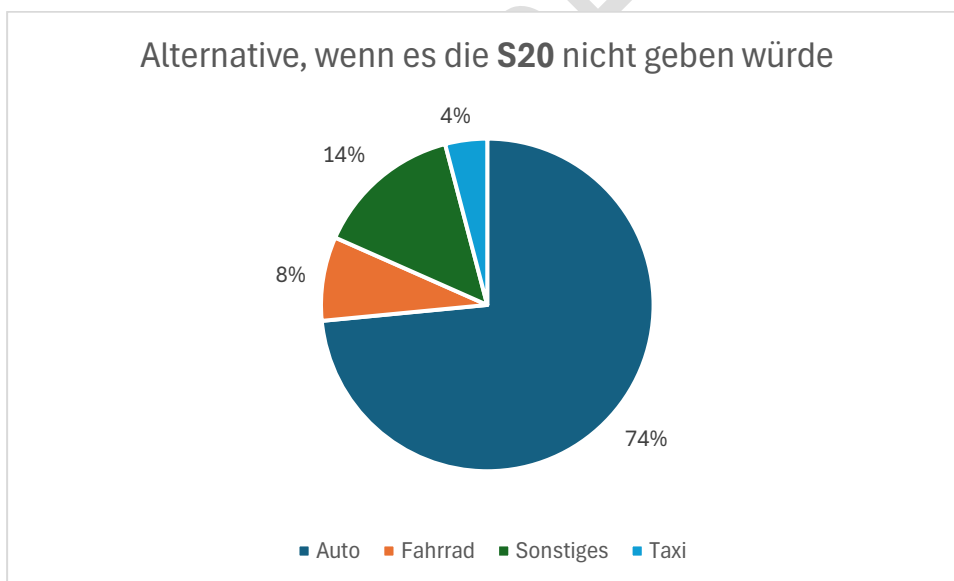


Abb. 55: Fahrgastbefragung: S20 Aufschlüsselung Alternativen

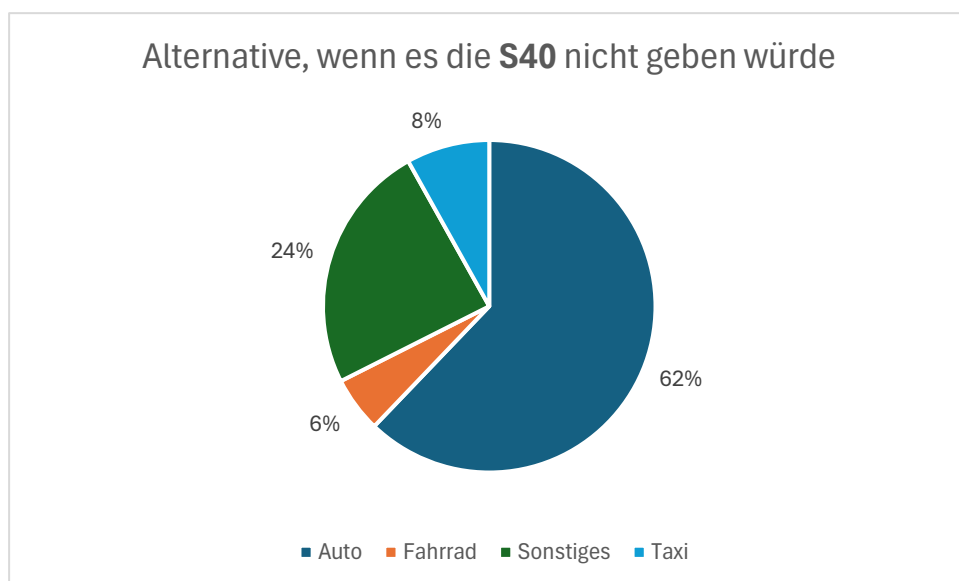


Abb. 56: Fahrgastbefragung: S20 Aufschlüsselung Alternativen

In den Befragungen auf den Schnellbuslinien wurde außerdem gefragt: „Was ist der wichtigste Vorteil, die Schnellbuslinie an Stelle einer anderen Buslinie zu nehmen?“ Die Ergebnisse zeigen (Abb. 43-44), dass beide Schnellbuslinien allen voran wegen ihrer Schnelligkeit genutzt werden. Die bessere Taktung war insbesondere auf der Linie S20, wo in Kombination mit der Linie X276 weitestgehend ein Halbstunden-Takt erreicht wird, ein weiterer wichtiger Grund. Das klingt zunächst trivial, zeigt aber deutlich, dass Schnelligkeit der Linien ein Attraktivitätsgewinn für den ÖPNV darstellt.

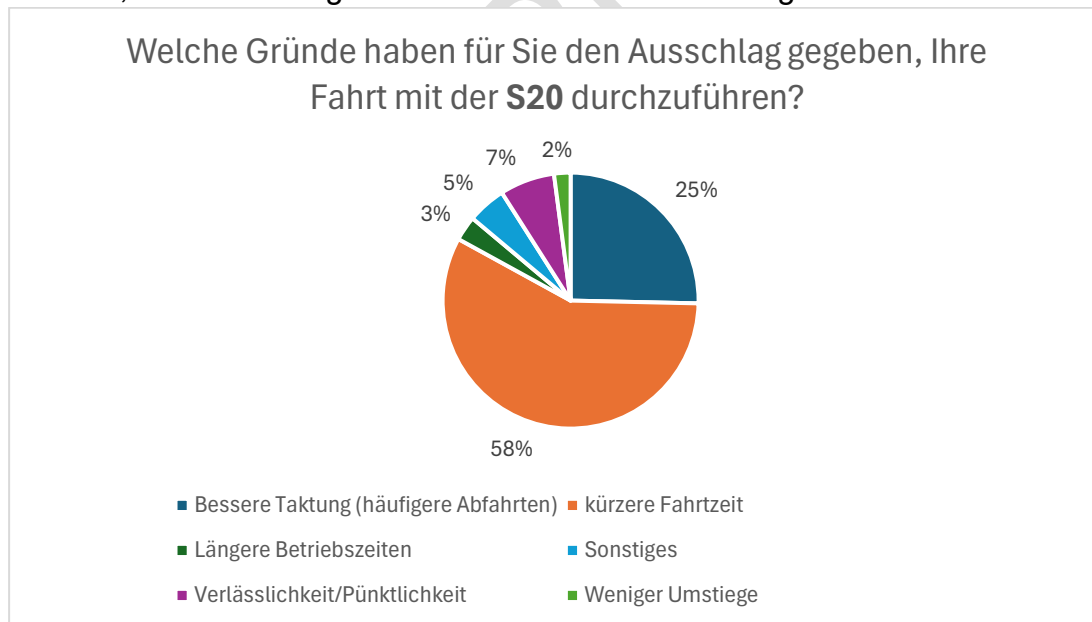


Abb. 57: Fahrgastbefragung: Gründe für S20

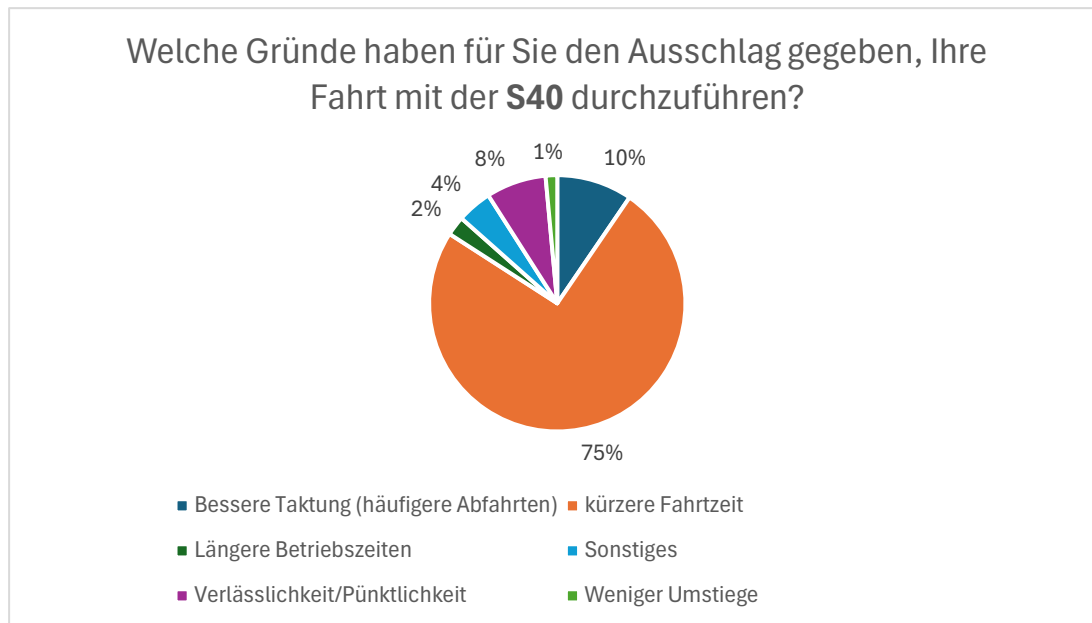


Abb. 58: Fahrgastbefragung: Gründe für S40

Um einen Richtwert für die umgestiegenen Fahrgäste zu erhalten, kann man sich an den durchschnittlichen Fahrgastzahlen pro Tag (mit den Automatischen Fahrgastzählsensoren (AFZS) gemessen) in dem Befragungszeitraum vom 21.11.2024 – 08.12.2024 orientieren. Diese lagen auf der S20 bei 717 Fahrgästen pro Tag und auf der S40 bei 811 pro Tag. Mit dem in Abbildung 39-40 angegebenen Anteil der Fahrgäste auf den Schnellbuslinien, die entweder gar nicht oder mit einem anderen Verkehrsmittel gefahren wären, ergibt sich eine Umstiegsquote in den ÖPNV von 30 % auf der S20 und 27 % auf der S40. So lässt sich die Zahl der gewonnenen Fahrgäste pro Tag auf den Schnellbuslinien berechnen. Diese beträgt demnach insgesamt 435 Fahrgäste pro Tag (216 auf der S20 und 219 auf der S40).

Um die Stärke der Attraktivitätssteigerung zu identifizieren und um zu bewerten, wie die neuen Schnellbuslinien im Vergleich zu den parallellaufenden Regiobuslinien angenommen werden, wurde in den Befragungen der *Net Promoter Score* erhoben. Der *Net Promoter Score* (NPS) misst die Wahrscheinlichkeit, dass Kunden ein Produkt weiterempfehlen und ist ein vergleichbarer Indikator für die Kundenzufriedenheit. Zur Berechnung wird zunächst gefragt, wie Kunden auf einer Skala von 0 (vollkommen unwahrscheinlich) bis 10 (äußerst wahrscheinlich) ein Produkt weiterempfehlen würden. Die Antworten lassen sich anschließend wie folgt einordnen:

- 9 bis 10 gelten als Befürworter (Promotoren oder Befürworter). Diese Kunden gelten als zufrieden, mit der größten Wahrscheinlichkeit das Produkt weiterzuempfehlen.
- 7 bis 8 gelten als neutral. Diese Kunden stehen dem Produkt neutral gegenüber. Sie sind zufrieden, würden das Produkt aber nicht unbedingt weiterempfehlen. Diese Kundengruppe wird in der NPS-Berechnung vernachlässigt.
- 0 bis 6 gelten als Kritiker (Detraktoren oder Kritiker). Diese Kunden sind mit dem Produkt unzufrieden und es ist wahrscheinlich, dass sie anderen potenziellen Kunden von der Nutzung abraten.

Die Berechnung des NPS erfolgt durch Subtrahieren des Anteils der „Kritiker“ (0 bis 6) von dem Anteil der „Befürworter“ (9 bis 10). Der NPS liegt in einem Wertebereich von -100 bis +100. Werte von über 30 werden üblicherweise bereits als gut gewertet – dann liegt der Anteil der Kundinnen und Kunden, die das Produkt weiterempfehlen 30-mal so hoch, wie der Anteil derjenigen, die es nicht weiterempfehlen würden.

In der Fahrgastbefragung wurde die Weiterempfehlungswahrscheinlichkeit der gerade gefahrenen Linie ermittelt. Die Nebeneinanderstellung der NPS zeigt, dass die Schnellbuslinien deutlich attraktiver sind als die parallellaufenden Regiobuslinien mit außerordentlich hohen Werten von 70 (S40) und 87 (S20) (siehe Abb. 46).

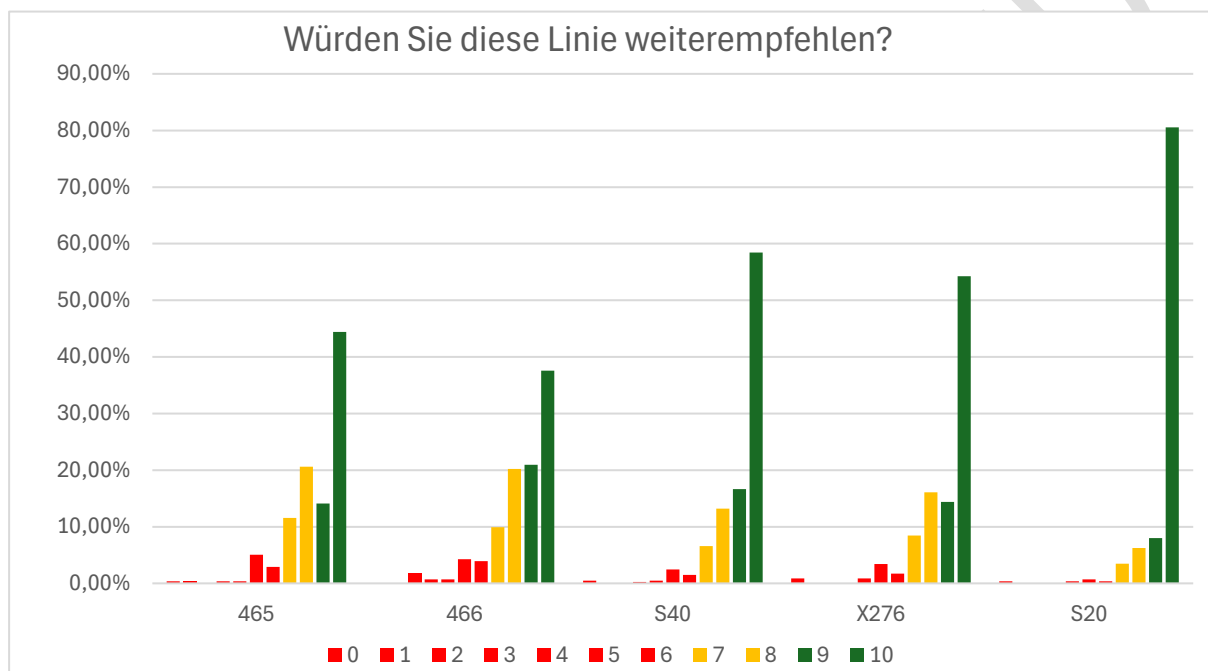


Abb. 59: Fahrgastbefragung: NPS

	Linie				
	S40	466	465	S20	X276
NPS	70	47	49	87	62
Anzahl Befragte	412	282	277	291	118

Abb. 60: Tabelle NPS

On-Demand-Verkehr

Mit dem Projekt MOIN+ wurde erstmalig ein On-Demand-Verkehr im Osnabrücker Raum als neue Mobilitätsform getestet. Im ersten Betriebsjahr zwischen April 2024 und März 2025 konnten dabei zahlreiche Erkenntnisse über die Rolle und Funktionsweise eines On-Demand-Verkehrs als Teil der ÖPNV-Landschaft im Osnabrücker Raum gewonnen werden:

Interesse

Eine erste Erkenntnis war, dass eine solche neue Form von ÖPNV auf reges Interesse gestoßen ist. Lütти wurde medial sehr breit diskutiert und getestet. Die Mobilitätslotsen des Projektes waren in allen drei Bedienungsgebieten unterwegs, um auf verschiedenen Informationsveranstaltungen über den On-Demand-Verkehr zu informieren. Mit 22.555 Menschen hatten sich rund 20,5 % der Bewohner der drei Bedienungsgebiete für den Service registriert. Der Name Lütти hat sich nicht zuletzt durch intensives Marketing landkreisweit etabliert.

Erstnutzung

Das große Interesse an Lütти hat allerdings nicht dafür gesorgt, dass alle Menschen, die sich für den Service registriert haben, auch selbst Fahrten gebucht haben. Der Anteil der registrierten Nutzer die mindestens eine Fahrt selbst gebucht und durchgeführt haben ist im Laufe des ersten Betriebsjahres auf 36,68 % gestiegen. Im Vergleich zu anderen Formen des ÖPNV weisen On-Demand-Verkehre einige Nutzungshürden auf, die insbesondere eine Erstnutzung hemmten. Ein zentraler Unterschied war dabei, dass Fahrten gezielt gesucht und gebucht werden mussten, während bei liniengebundenem ÖPNV einfach zugestiegen werden konnte. So gingen aus einer im August 2024 durchgeführten Fahrgastbefragung solche Nutzungsherausforderungen als ein Hemmnis für die Erstnutzung des On-Demand-Verkehrs hervor. Ein weiteres zentrales Hemmnis waren die Bedienungsgebiete. Wegezwecke der potenziellen Kunden lagen nicht immer innerhalb der Gemeindegrenzen die als Bedienungsgebietsgrenzen festgelegt wurden. Der am häufigsten genannte Hindernisgrund für die Nutzung war allerdings, dass es noch keinen passenden Anlass gab den Lütти zu nutzen. Diesen Grund gaben rund 60 % der befragten an die noch nicht mit dem Lütти gefahren waren.

Incentivierung

Eine sehr erfolgreiche Herangehensweise, um die Hürden der Erstnutzung abzubauen war die Schaffung von Anreizen Lütти auszuprobieren. In der Woche vom 05. – 09.08.2024 konnten Kunden den On-Demand-Verkehr gratis ausprobieren. Die Woche war die mit Abstand fahrtenstärkste Woche des gesamten ersten Betriebsjahres. Viele Kunden sind in dieser Woche das erste Mal mit Lütти gefahren. Die erstmalige Nutzung des On-Demand-Verkehr baute dabei viele Hürden zur Nutzung ab, da durch ein solches ausprobieren ein besseres Verständnis für die Funktionsweise des On-Demand-Verkehr geschaffen wurde.

Buchungsmethoden

Eine weitere Methode, die geholfen hat, Nutzungshürden zu minimieren war die Verfügbarkeit von unterschiedlichen Buchungsmethoden. So wurden mit knapp 4.000 Buchungen rund 5,6 % aller Buchungen nicht über die App, sondern per Telefon gebucht. Die Unterhaltung einer Telefonzentrale hat dabei geholfen, Kunden zu erreichen, die kein Smartphone besaßen oder nicht mit der Lütli-App umgehen konnten oder wollten. Neben diesen unterschiedlichen Möglichkeiten, eine Buchung zu tätigen, konnten Kunden auch auswählen, ob Sie ad-hoc buchen oder eine Fahrt bis zu sieben Tage im Voraus buchen und planen möchten. Beide Buchungsmethoden wurden dabei angenommen und genutzt. Zuletzt lag der Anteil der im Voraus gebuchten Fahrten bei rund 60 %. So konnten Kunden zum einen kurzfristig und flexibel mobil sein, zum anderen aber auch Wege vorplanen.

Bezahlmethoden

Für den On-Demand-Verkehr standen im ersten Betriebsjahr ausschließlich Bargeldlose Bezahlmethoden zur Auswahl. Dadurch konnte der Betrieb schneller und effizienter funktionieren. Anfangs gab es dazu vereinzelte kritische Rückfragen, dennoch wurden die Bezahlmethoden ohne Probleme angenommen.

ÖPNV-Erstnutzung

Für den On-Demand-Verkehr wurden im ersten Jahr fünf verschiedene Ticketarten unterschieden (Detaillierte Beschreibung der Ticketarten in Kapitel 3.8). Der insbesondere anfänglich sehr hohe Teil von Vollpreis Tickets zeigt, dass der On-Demand-Verkehr von vielen Menschen genutzt wurde, die nicht regelmäßig ÖPNV fahren. Der On-Demand-Verkehr diente somit als Sprungbrett zu einer generellen ÖPNV-Erstnutzung. Das zeigte auch die Substituierung von anderen Verkehrsmitteln, die aus der Fahrgastbefragung im August 2024 hervorging. Fast die Hälfte der Befragten gab dabei an, dass sie mit motorisiertem Individualverkehr gefahren wären, hätte es den Lütli nicht gegeben.

Integration in den ÖPNV

Der Anteil der ermäßigten Tickets, die verkauft wurden, war im Laufe des ersten Betriebsjahres von knapp 10 % auf rund 28 % gestiegen. Lütli hatte sich also für Menschen, die generell den ÖPNV regelmäßig nutzten, als Teil der ÖPNV-Landschaft fest integriert. Die starke Verbindung zum ÖPNV zeigt auch die besondere Rolle, die Bahnhöfe im ersten Lütli-Betriebsjahr gespielt haben. In allen drei Bedienungsgebieten waren die am häufigsten angesteuerten Ziele Bahnhöfe und auch die Haltestellen, in denen die meisten Kunden zugestiegen waren, lagen an Bahnhöfen. In Melle hatten 18,81 % aller Fahrgäste ihre Fahrten an Bahnhöfen gestartet oder beendet. In Bramsche lag der Anteil bei 21,58 % und in der Samtgemeinde Bersenbrück bei 17,1 %. On-Demand-Verkehre haben also das Potenzial, positive Synergien zwischen verschiedenen Formen von ÖPNV zu schaffen. Auch Umstiege zu Bussen haben im ersten Betriebsjahr eine Rolle gespielt, insbesondere Melle ZOB und Bramsche Zentrum als On-Demand-Verkehr-Haltestellen an wichtigen Busknotenpunkten wurden stark frequentiert.

Inklusion

Neben Vollpreistickets und ermäßigten Tickets gab es für hauptbuchende Fahrgäste eine dritte Ticketkategorie. Besitzer einer Wertmarke, also Menschen mit einer Schwerbehinderung, sowie deren Begleitperson konnten im ersten Betriebsjahr kostenlos mit dem On-Demand-Verkehr fahren. Insgesamt machten diese Tickets mit 7.543 verkauften Tickets rund 7,6 % der gesamten Ticketverkäufe aus. In allen drei Bedienungsgebieten war zu jedem Zeitpunkt ein rollstuhlgerechtes Fahrzeug im Einsatz und das Fahrpersonal wurde hierzu geschult. Die Fahrzeuge hatten dabei außerdem Kapazitäten, um beispielsweise Rollatoren oder Kinderwagen mitzunehmen. Diese konnten bei einer Buchung einfach angegeben werden. Außerdem verfügte jedes Fahrzeug seit Betriebsbeginn über Sitzschalen für Kinder und die Fahrzeuge wurden im Januar 2025 um je einen höhenverstellbaren Kindersitz erweitert, um einen sicheren Transport von Kleinkindern zu gewährleisten, ohne dass die Eltern zwangsläufig einen eigenen Kindersitz mitbringen mussten. Insgesamt wurden 3.440, also rund 3,5 % aller Tickets, für Kinder unter 6 Jahren ausgestellt. Die relevanten Anteile von Tickets für Menschen mit Schwerbehinderung und für Kinder unter 6 Jahren zeigen dabei, dass im ersten Betriebsjahr durch den On-Demand-Verkehr eine inklusivere ÖPNV-Landschaft geschaffen wurde, die es weniger mobilen Teilen der Gesellschaft ermöglicht hat, mobil zu sein. In der Fahrgastbefragung im August 2024 gaben 10,73 % der Befragten an, dass sie ohne Lütti ihre Fahrt nicht durchgeführt hätten. 17 % der Befragten hatten keinen Führerschein und 22 % hatten im Alltag keinen Zugang zu einem PKW. On-Demand-Verkehre können also Mobilität für wenig mobile Bevölkerungsgruppen schaffen.

Gruppenbuchungen

Buchungen konnten im ersten Betriebsjahr für bis zu sechs Personen getätigt werden. Daraus ergab sich auch die letzte der fünf Ticketkategorien: Mitfahrende Gäste auf einer Hauptbuchung, die weder unter 6 Jahren alt waren noch eine Wertmarke besaßen. Diese Tickets machten dabei insgesamt knapp ein Viertel aller verkauften Tickets aus, variierten jedoch im Jahresverlauf stark. So waren insbesondere in den ersten Betriebsmonaten im Sommer 2024 die Anzahl der Personen pro Buchung größer und der Anteil der verkauften Tickets an Mitfahrer höher. In der Spitze lag dieser bei fast jedem dritten Ticket, während er im ersten Quartal 2025 bei nur rund 18,6 % lag. Auch innerhalb der Bedienungszeiten variierte die Gruppengröße stark. Zu typischen Pendelzeiten an Werktagen lag die durchschnittliche Zahl der Fahrgäste pro Buchung zwischen 1,1 und 1,3 Fahrgästen, während insbesondere an den Wochenenden abends die Gruppengrößen stark zunahmen und in der Spitze samstagabends nach 21:00 Uhr in der Samtgemeinde Bersenbrück bei 2,11 Fahrgästen pro Buchung lag. Bei einer höheren Anzahl von Fahrgästen pro Buchung konnten insbesondere in den Abendstunden an Wochenenden Fahrzeuge bestmöglich ausgelastet werden.

Pooling

Fahrtwünsche, die zu einer ähnlichen Zeit und in eine ähnliche Richtung stattgefunden haben, wurden zusammengelegt, um durch dieses sogenannte Pooling einen

möglichst effizienten Betrieb zu gewährleisten. Aus den Pooling-Quoten im ersten Jahr ging hervor, dass insbesondere zu nachfragestarken Zeiten Pooling besonders ergiebig war. Die Pooling-Quote war dabei mit dem Betriebshochlauf parallel gestiegen und lag zuletzt bei rund 37,8 %. Die Pooling-Quote variierte dabei zwischen den Bedienungsgebieten und war in Melle am höchsten. In Melle waren mehr Fahrzeuge im Einsatz als in den anderen Bedienungsgebieten und auch die Fahrtwünsche hatten eine sehr starke Ausrichtung auf das Zentrum. Diese Faktoren haben das Pooling von Fahrten begünstigt.

Serviceparameter

Im ersten Betriebsjahr wurde eine maximale Umwege-Toleranz von 15 Minuten als Serviceparameter verwendet. Diese wurde zuletzt erhöht, um bei gleichbleibenden Fahrzeugkapazitäten mehr Fahrgäste durch gesteigertes Pooling transportieren zu können. Die Auswirkungen, die ein solcher Betriebsparameter auf die Effizienz und die Angebotsquote von einem On-Demand-Verkehr haben können, sind Gegenstand künftiger Evaluationen.

Nachfrage

Einer der zentralen Gründe, warum die Serviceparameter angepasst wurden, war die Angebotsquote. Diese war im Zuge des Hochlaufes des On-Demand-Verkehres gesunken. Es wurden also mehr Fahrten mit dem Lütli nachgefragt als geleistet werden konnten. Die Fahrgastzahlen der Betriebsmonate der zweiten Hälfte des ersten Betriebsjahres zeigen also die Fahrgastzahlen unter Auslastung der jeweiligen Kapazitäten. Die nachfragestärksten und auch fahrgaststärksten Zeiträume sind dabei an Freitagen und Samstagen die Verkehre in den Abend- und Nachtstunden. In diesen Zeiten wurden in den Bedienungsgebieten die volle Fahrzeugflotte ausgebracht, konnte jedoch damit die Nachfrage nicht gänzlich bedienen. Die starke Varianz in der Nachfrage, die im ersten Betriebsjahr des Lütli herrschte, zeigt, dass Mobilitätsbedarfe, die mit einem On-Demand-Verkehr geleistet werden sollten, stark schwankten. Dies kann zum einen daran liegen, dass in den verschiedenen Zeiträumen alternative Mobilitätsformen zur Verfügung standen und in ihrer Nutzung bevorzugt wurden, wie beispielsweise getakteter Linienverkehr an Werktagen, zum anderen aber auch das generell geringe Mobilitätsbedarfe bestanden. Diese schwankende Nachfrage spielt eine wichtige Rolle in der Ausgestaltung von Bedienungszeiten für einen On-Demand-Verkehr, sowie in der Disposition von Fahrzeugen.

Wegezwecke

Ein zentraler Aspekt, der die Nachfrage nach Lütli im ersten Betriebsjahr beeinflusst hat, waren die unterschiedlichen Wegezwecke aus denen Kunden gefahren sind. So hat sich in Bramsche beispielsweise der Anteil der Fahrten mit Start- oder Endpunkt an einem Bahnhof zu Pendelzeiten an Werktagen auf knapp 40 % fast verdoppelt. Aus der Fahrgastbefragung im August 2024 ging hervor, dass Kunden den Lütli für sehr unterschiedliche Zwecke genutzt haben. Neben Pendeln und alltäglichen Erledigungen waren die beiden häufigsten Gründe, die für die Nutzung des Lütli angegeben wurden, Freizeitwecke (60,73 %) und Nach-Hause-Fahren (73,06 %).

Lütti wurde somit in den ersten Betriebsmonaten insbesondere für Fahrten außerhalb von Arbeitszeiten, die nicht zeitkritisch waren, genutzt und ausprobiert.

Ein- und Ausstiege

Der in der Fahrgastbefragung im Sommer 2024 am häufigsten genannte Wegezweck des Nach-Hause-Fahrens zeigt, dass im ersten Betriebsjahr Hin- und Rückwege nicht zwingend mit dem gleichen Verkehrsmittel getätigt wurden. So waren die Einstiege in den On-Demand-Verkehr stärker auf zentrale Haltestellen an Bahnhöfen und in größeren Ortschaften konzentriert, während die Zahl der ausgestiegenen Fahrgäste in diesen zentralen Orten im Vergleich dazu geringer ausgefallen waren. Lütti wurde also stärker dazu genutzt, Kunden aus den Zentren in die Fläche zu bringen als andersherum. Der Wegezweck des Nach-Hause-Fahrens war also insbesondere auch in den dezentraleren Randlagen der Bedienungsgebiete verbreitet.

Zentrale und dezentrale Orte

Die Haltestellen mit den höchsten Ein- und Ausstiegszahlen lagen im ersten Betriebsjahr insbesondere in den Zentren der verschiedenen Bedienungsgebiete. Das war dabei zunächst wenig überraschend, da hier die meisten Menschen wohnten, die meisten Points of Interest sowie die wichtigsten ÖPNV-Knotenpunkte lagen. Die am stärksten frequentierten Fahrtkorridore lagen dabei in Melle und Bramsche konzentriert zwischen den Ortsteilen und dem Zentrum, nicht aber zwischen den verschiedenen Ortsteilen untereinander. Anders sah das in der Samtgemeinde Bersenbrück aus. Hier gab es eine weniger zentristische Achsenstruktur zwischen den verschiedenen kleineren Zentren. In unterschiedlich stark zentral ausgerichteten Kommunen kann On-Demand-Verkehr also variieren. Eine detailliertere Untersuchung der flächenhaften Erschließung der dezentralen Siedlungen steht dabei noch aus.

Haltestellendichte

Eine zentrale Erkenntnis aus dem ersten Betriebsjahr ist es, dass durch On-Demand-Verkehre eine flächenhafte Erschließung möglich ist. Durch ein dichtes Haltestellennetz aus virtuellen Haltestellen konnten auch sehr abgelegene Adressen in den ÖPNV integriert werden. Virtuelle Haltestellen erforderten dabei keine baulichen Maßnahmen und konnten einfach und intelligent geplant werden. Eine Erschließung neuer Bedienungsgebiete kann so für künftige On-Demand-Verkehre simpel geschehen. Durch das dichte Netz an Haltestellen wurden Fahrgäste aber auch bei unterschiedlichen Buchungen vom gleichen Startpunkt zu verschiedenen Haltestellen geleitet, je nachdem welche Haltestelle für das System am effizientesten anzusteuern war. Im ersten Betriebsjahr kam es bei insgesamt 2.027 Buchungen zu einer No-Show, also Kunden, die nicht zur vereinbarten Zeit am vereinbarten Abholpunkt erschienen waren. Eine Herausforderung für künftige On-Demand-Verkehre liegt hier in einer guten Kommunikation mit den Kunden, um Verwirrungen und Irrtümer auszuschließen.

Zufriedenheit

Trotz einiger Nutzungshürden und der Neuheit eines On-Demand-Verkehr waren die Nutzer im ersten Betriebsjahr sehr zufrieden mit Lütti. Aus der Fahrgastbefragung im August 2024 ging hervor, dass die Befragten, dem Lütti insgesamt eine 1- geben

würden. Der größte Kritikpunkt war dabei die Verfügbarkeit die mit einer 2+ immer noch als gut bewertet wurde. Auch aus dem Feedback, das den Mobilitätslotsen und dem Projektteam gespiegelt wurde, ging hervor, dass On-Demand-Verkehre als eine attraktive Ergänzung der Mobilitätslandschaft wahrgenommen wurden. Um eine hohe Kundenzufriedenheit und langfristige Etablierung von On-Demand-Verkehren als Teil der ÖPNV-Landschaft zu etablieren, ist es wichtig, ein verlässliches Angebot zu schaffen. Um ein solches Angebot zu kreieren, bedarf es eines tiefgreifenden Verständnisses für die Nachfrage und Nutzung des On-Demand-Verkehres.

Datengetriebene Mobilität

Eine der wichtigsten Erkenntnisse des On-Demand-Verkehr Lütти ist die große Bedeutung von Datenverfügbarkeit für künftige bedarfsorientierte Mobilitätsplanung. Dadurch, dass es sich bei Lütти um ein digitalgestütztes Mobilitätsprodukt handelte, wurde für jeden Fahrtwunsch, der über die App oder die Telefonzentrale entgegengenommen wurde, eine eigene Datenreihe generiert, aus der sich präzise Rückschlüsse zu Ort und Zeit von Mobilitätsbedarfen ziehen lassen. Weitere Informationen über beispielsweise die Art der verkauften Tickets halfen dabei, weitere Rückschlüsse über die Mobilitätsbedarfe verschiedener Zielgruppen zu gewinnen.

Die Rolle von On-Demand-Verkehren

Aus dem ersten Betriebsjahr ging hervor, dass On-Demand-Verkehre eine bei den Kunden sehr beliebte Form von ÖPNV waren, welche durch ihre Flächigkeit und Flexibilität vielen Menschen einen attraktiven Zugang zu ÖPNV geboten haben. Durch das On-Demand-System wurde eine inklusive Form von ÖPNV generiert, die insbesondere auch wenig mobile Bevölkerungsteile angesprochen hat, allerdings auch durch die Digitalität des Systems für einige Kunden Nutzungshürden aufwies. On-Demand-Verkehre haben dabei sowohl einen Anschluss an andere Formen des ÖPNV geboten als auch Wegezwecke, die innerhalb der Bedienungsgebiete lagen, in Gänge abgebildet. Unterschiedliche Wegezwecke haben für unterschiedlich große Gruppengrößen und Nachfragestärken gesorgt, sodass Lütти zu unterschiedlichen Zeiten unterschiedliche Funktionen eingenommen hat. Aus den Erkenntnissen aus dem ersten Betriebsjahr ging hervor, dass On-Demand-Verkehre eine wichtige Rolle in der ganzheitlichen Erschließung von Stadt und Landkreis Osnabrück spielen können, dass allerdings auch noch weitere Untersuchungen und Analysen dazu getätigt werden sollten, um ein noch besseres Nutzungs- und Nachfrageverständnis zu bekommen.

Konzeptentwicklung für die zukünftige Rolle und Integration von On-Demand-Verkehren

On-Demand-Verkehre können verschiedene Funktionen und Ausprägungen haben. Das Ziel für die Zeit nach Ende des Förderprojektes MOIN+ ist die Entwicklung von Konzepten für eine Integration von On-Demand-Verkehren in das ÖPNV-Netz. Eine Integration kann dabei unterschiedlich ausgestaltet werden, je nach Funktion, die ein On-Demand-Verkehr erfüllen soll, und in Abhängigkeit der verfügbaren Ressourcen. Die Ausgestaltung von Integrationskonzepten sollte daher im Einklang mit der Vision der Rolle des On-Demand-Verkehres stehen. In diesem Kapitel werden basierend auf

dem derzeitigen Erkenntnisstand aus MOIN+, sowie der verschiedenen Funktionsweisen von On-Demand-Verkehren wichtige Aspekte vorgestellt, die in der Konzeptentwicklung eines On-Demand-Verkehr eine wichtige Rolle spielen.

Ein erster wichtiger Aspekt der zu klären sein wird, ist die Trägerschaft eines On-Demand-Verkehres. Diese hängt dabei von verschiedenen Faktoren wie etwa den Bedienungsgebieten, in den der On-Demand-Verkehr operiert, aber auch den Betreibern, die die Fahrleistung ausbringen, ab. Die Trägerschaft ist wichtig für das aktive Management der On-Demand-Verkehre in Abstimmung mit den beteiligten Unternehmen, sowie eine stetige Evaluation über das Erreichen der für den On-Demand-Verkehr festgeschriebenen Ziele und Funktionen.

Ein weiterer Grundsatzaspekt ist die geplante Funktionsweise des On-Demand-Verkehres. So können On-Demand-Verkehre beispielsweise für eine gezielte Erschließung von dezentralen Randlagen oder aber für eine breite Erschließung der Fläche genutzt werden. Auch andere Funktionen in Abhängigkeit von beispielsweise den Betriebszeiten werden zu beachten sein.

Wie bereits erwähnt, wurden für den Lüttli im Projekt MOIN+ Software und Betrieb geschlossen vergeben. Da dies jedoch langfristig auch anders ausgestaltet werden kann, wird für die Konzeptionierung wichtig sein, verschiedene Betreiber in Betracht zu ziehen. In anderen On-Demand-Verkehren werden so etwa auch Taxi-Unternehmen oder lokale Verkehrsunternehmen als Betreiber eingesetzt. Auch eine Mischform mit mehr als einem Betreiber kann möglich sein. Für die Konzeptionierung der Betreiber ist dabei von zentraler Bedeutung, dass diese den in der Planung definierten Ansprüchen gerecht werden können und bereit sind, die Rahmenbedingungen, die gesteckt werden, zu garantieren.

Nutzung des On-Demand-Verkehr Lüttli im ersten Betriebsjahr

Seit Betriebsbeginn im April 2024 hatten sich bis Ende März 2025 insgesamt 22.555 Nutzer für den Service registriert. Das entspricht etwa 20,5 % der ca. 110.000 Einwohner der drei Bedienungsgebiete Melle, Bramsche und Bersenbrück. Die Zahl der monatlichen neuen Registrierungen hatte dabei bis März stetig abgenommen und lag zuletzt bei 680 neuen Registrierungen. Von den insgesamt 22.555 registrierten Nutzern hatten bis Ende März 8.273 bereits selbst mindestens eine Fahrt gebucht und erfolgreich durchgeführt. Dies entspricht 36,68 % aller registrierten Nutzer.

Insgesamt wurden im ersten Betriebsjahr 70.694 Fahrten gebucht und durchgeführt. Eine Buchung konnte dabei für bis zu 6 Personen gleichzeitig vorgenommen werden. Im Schnitt wurden etwa 1,41 Personen pro Buchung befördert. Die Buchungsgruppengröße variierte dabei sehr stark zu unterschiedlichen Tageszeiten. In Summe wurden mit den 70.694 gebuchten und durchgeführten Fahrten 99.888 Fahrgäste transportiert. Im Dezember lag die Zahl der beförderten Fahrgäste bei 11.671, dem bisherigen Höchstwert. Die untenstehende Abbildung 47 zeigt die Buchungen und Fahrgäste im Lüttli im ersten Betriebsjahr. Seit Betriebsstart hat ein deutlicher Hochlauf stattgefunden.

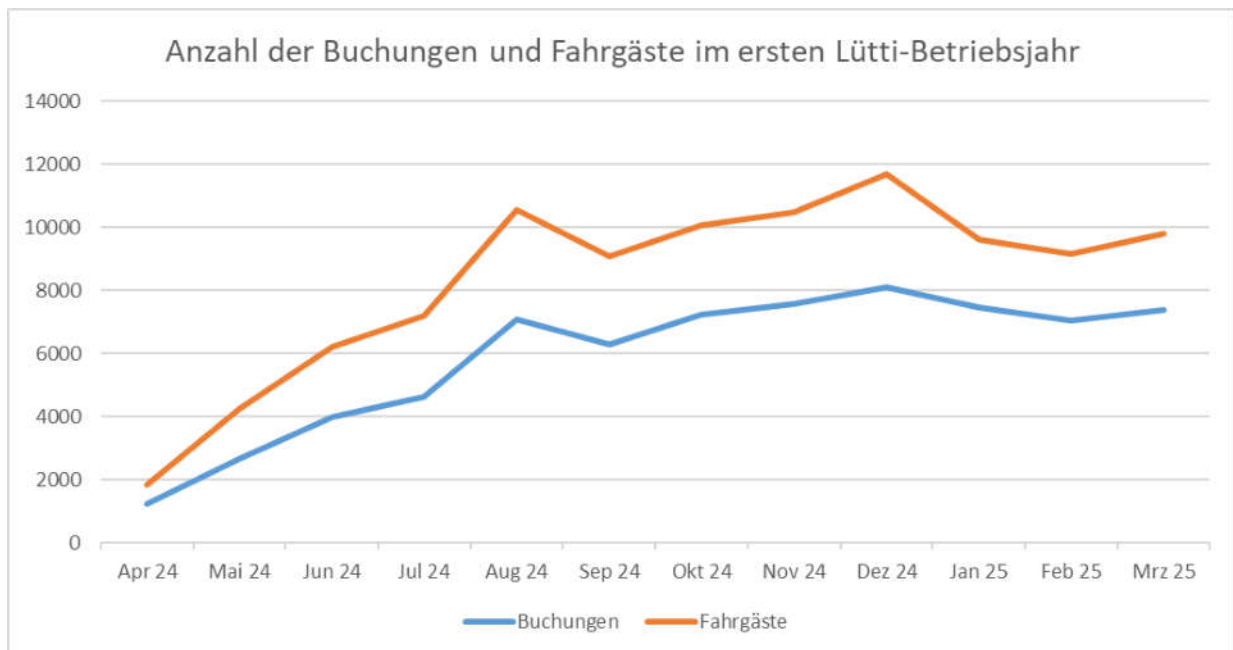


Abb. 61: Anzahl Buchungen und Fahrgäste Lütти

Pooling

Wenn Fahrten gebucht wurden, die zu einer ähnlichen Zeit stattfanden und einen ähnlichen Start- und Zielpunkt hatten, wurden diese zusammengelegt. Durch dieses sogenannte Pooling konnten dabei kleinere Umwege für Fahrgäste entstehen, für den Lütти-Betrieb insgesamt wurden Fahrkilometer eingespart. Die Pooling-Quote beschreibt den Anteil der durchgeführten Buchungen, bei denen es zu einem Pooling mit mindestens einer weiteren Buchung gekommen ist. Für die hier angegebene Quote ist dabei zunächst unerheblich wie lang die gemeinsame Fahrt war, wichtig ist nur, dass es zu einem Pooling gekommen ist. Die Pooling-Quote war parallel zu den Fahrgastzahlen gestiegen und lag im März 2025 bei 37,83 %.

Bedienungsgebiete und Bedienungszeiten

Mit 36.974 Fahrten fanden im ersten Betriebsjahr etwas mehr als die Hälfte der 70.694 durchgeführten Fahrten in Melle statt. Melle ist die einwohnerstärkste Kommune und hat mit einer Anzahl von fünf die meisten Fahrzeuge im Einsatz. In Bramsche wurden 17.522 und in der Samtgemeinde Bersenbrück 16.182 Fahrten durchgeführt. In beiden Bedienungsgebieten waren jeweils drei Fahrzeuge im Einsatz.

Die fahrtenstärksten Tage waren Freitag und Samstag. Das galt sowohl für die absolute Anzahl der gebuchten und durchgeführten Fahrten als auch für die absolute Anzahl der Fahrgäste. In Melle fanden im ersten Betriebsjahr 20,3 % aller Buchungen samstags statt, in Bramsche 20,63 % und in Bersenbrück 23,06 %. Freitage waren jeweils knapp dahinter. Sonntage waren die buchungsschwächsten Tage mit 9,7 % in Melle, 8,98 % in Bramsche und 9,09 % in Bersenbrück. Bei den beförderten Fahrgästen war die Diskrepanz noch einmal deutlich größer. An Samstagen wurden in Melle 24,18%, in Bramsche 25,37 % und in Bersenbrück 28,89 % aller Fahrgäste des ersten Betriebsjahres befördert. Sonntag bis Donnerstag wurden je zwischen

knapp 10 % und 12 % der Fahrgäste transportiert und an Freitagen etwa 20 %. Der Unterschied zwischen Anteil der Fahrten und Anteil der Fahrgäste ließ sich durch die durchschnittliche Buchungsgröße erklären. An Wochenenden und insbesondere an Samstagen wurden pro Buchung mehr Fahrgäste befördert. Eine Buchung konnte dabei für bis zu sechs Personen getätigt werden. In Melle wurden im ersten Betriebsjahr an Samstagen durchschnittlich 1,64 Personen pro Buchung befördert, in Bramsche 1,71 und in der Samtgemeinde Bersenbrück sogar 1,88. Insgesamt lag die durchschnittliche Anzahl an Fahrgästen pro Buchung in Melle bei 1,38, in Bramsche bei 1,39 und in der Samtgemeinde Bersenbrück bei 1,5. Für ein besseres Verständnis der unterschiedlichen Tageszeiten wurden diese für die Auswertung und Analyse in fünf Zeitfenster unterteilt. Jede Woche besteht somit aus insgesamt 35 Zeitfenstern. Diese sind dabei die Folgenden:

1. Betriebsstart (in der Regel 05:00 Uhr, Ausnahme sind Sonn- und Feiertage) bis 08:59 Uhr
2. 09:00 bis 12:59 Uhr
3. 13:00 bis 16:59 Uhr
4. 17:00 bis 20:59 Uhr
5. 21:00 Uhr bis Betriebsende (Freitag- und Samstagnacht 02:00 Uhr, sonst 01:00 Uhr)

Bei Betrachtung der Zeitkorridore zeigt sich, dass insbesondere die Korridore am Abend und in der Nacht an den Wochenenden stark frequentiert wurden. So wurden samstagabends zwischen 21:00 Uhr und Betriebsende insgesamt 11.239 Fahrgäste transportiert. Das entspricht 11,28 % der im ersten Betriebsjahr beförderten Fahrgäste. Von den 11.239 Fahrgästen wurden 5.149 in Melle, 2.667 in Bramsche und 3.423 in der Samtgemeinde Bersenbrück befördert. Demgegenüber standen die frühen Korridore an den Wochenenden als am wenigsten genutzte Zeiträume. Samstags vor 09:00 Uhr fuhren insgesamt 1.052 Menschen, an Sonntagen sogar nur 543. Somit fielen sowohl die am stärksten als auch die am wenigsten frequentierten Nutzungszeiträume des On-Demand-Verkehrs in Zeiten mit insgesamt weniger ÖPNV-Alternativen als beispielsweise Werktage zu Pendelzeiten. Insgesamt sind im ersten Betriebsjahr durchschnittlich rund 1.920 Menschen pro Woche mit dem Lütti gefahren. Da sich der Verkehr insbesondere in den ersten Betriebsmonaten im Hochlauf befand, lagen die wöchentlichen Fahrgastzahlen, die zuletzt erreicht wurden, deutlich höher. Betrachtet man nur die zweite Hälfte des ersten Betriebsjahres mit den Monaten Oktober 2024 bis März 2025, lag die Anzahl der wöchentlichen Fahrgäste bei 2.340. Die untenstehende Abbildung 48 zeigt, wie sich die durchschnittlichen wöchentlichen Fahrgäste in den Bedienungsgebieten auf die verschiedenen Zeitkorridore aufgeteilt haben.

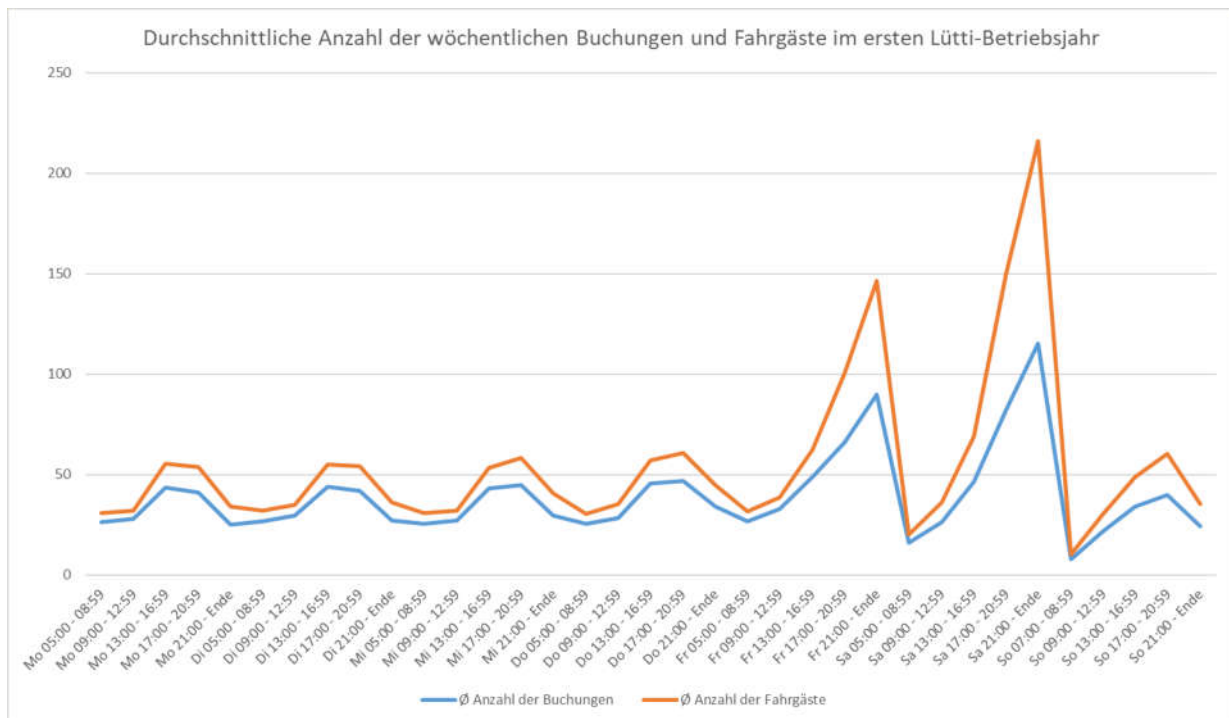


Abb. 62: Anzahl wöchentlicher Buchungen und Fahrgäste Lütти

Tickets

Für den On-Demand-Verkehr Lütти wurden im ersten Betriebsjahr fünf verschiedene Ticketkategorien angeboten. Vollpreis-Tickets waren dabei die Tickets, die ein buchender Fahrgast gekauft hat, ohne dass ein Rabatt erfolgte. Bei ermäßigten Tickets erfolgte eine Halbierung des Grundpreises von 3,50 € auf 1,75 €. Berechtigt für den Erwerb von ermäßigten Tickets waren Menschen, die ein VOS-Abo oder ein Deutschlandticket besaßen, sowie Jugendliche zwischen 6 und 14 Jahren. Die dritte Ticketkategorie waren Menschen mit einer Schwerbehinderungswertmarke. Diese fuhren kostenlos. Ebenfalls kostenlos fuhren Kinder unter 6 Jahren und bildeten die vierte Kategorie. Die letzte Ticketkategorie bildeten alle Mitfahrer, also Menschen, die bei einer anderen Buchung als zusätzlicher Fahrgast mitgefahren sind und in keine der anderen Kategorien fielen, also weder eine Wertmarke hatten noch unter 6 Jahren alt waren. Für Mitfahrer wurde ebenfalls der ermäßigte Fahrpreis erhoben. Im ersten Betriebsjahr waren 42 % aller Fahrgäste Vollpreis-Zahler. 22,4 % sind zum ermäßigten Tarif gefahren und 7,6 % hatten eine Wertmarke. 3,5 % waren Kinder unter sechs Jahren und die verbleibenden 24,5 % waren sonstige Mitfahrer. Der Anteil der Vollpreis-Zahler ist dabei seit Betriebsbeginn deutlich von über 50 % auf zuletzt rund 41 % gesunken. Gleichzeitig hat sich der Anteil der ermäßigten Tickets von anfänglich unter 10 % zu über 28 % im ersten Quartal 2025 nahezu verdreifacht. Die anderen Ticketkategorien wiesen ebenfalls Schwankungen auf, diese sind aber deutlich weniger drastisch ausgefallen. Die untenstehende Abbildung 49 zeigt den Entwicklungsverlauf der jeweiligen Tickets im ersten Betriebsjahr.

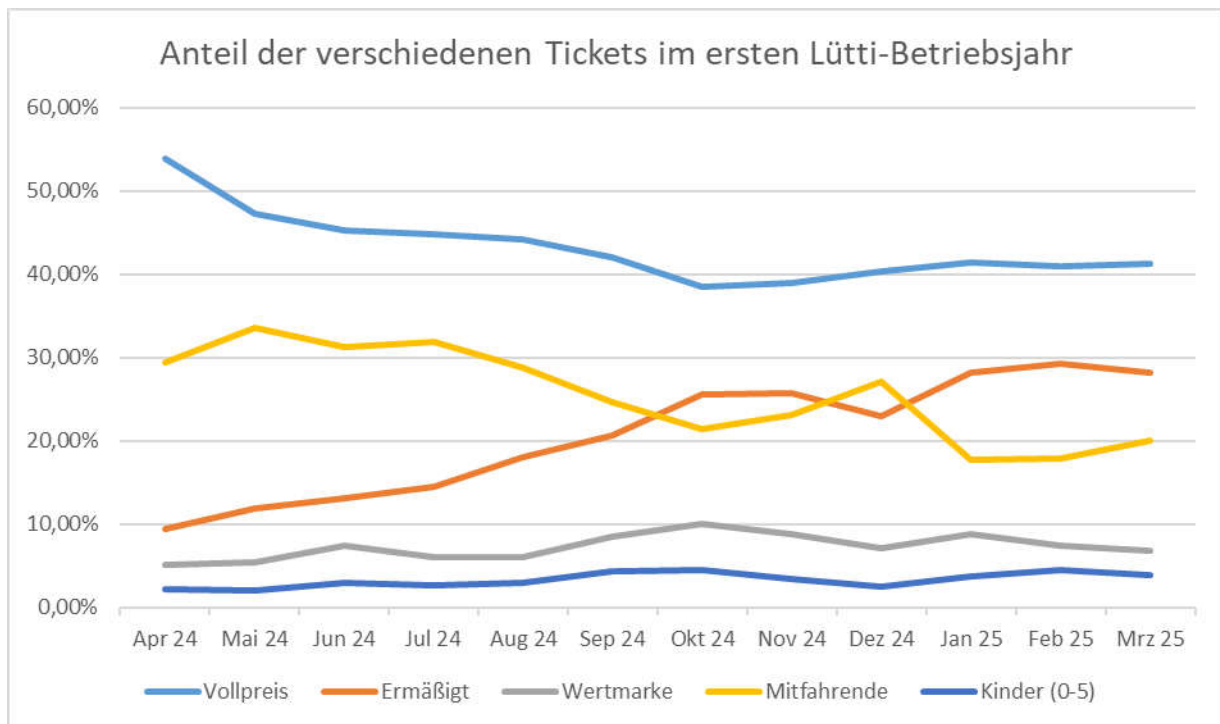


Abb. 63: Anteil verschiedener Tickets Lütти

Häufig genutzte Haltestellen

In Melle fanden im ersten Betriebsjahr die meisten Einstiege in der Gemarkung Melle (entspricht Stadtteil Melle-Mitte) statt. Die vier am häufigsten genutzten Haltestellen für Einstiege in den Lütти waren die Haltestellen in der Bahnhofstraße in Melle-Mitte (2025 Buchungen), der Bahnhof Melle (887 Buchungen), Bahnhof Bruchmühlen (479 Buchungen) und der ZOB in Melle (472 Buchungen). Alle vier Haltestellen standen damit in unmittelbarer Verbindung zum ÖPNV, da sowohl die Haltestelle Bahnhofstraße Melle als auch die Haltestelle Melle Bahnhof den Bahnhof Melle bedienten. Bei den Ausstiegen fanden die meisten ebenfalls in der Gemarkung Melle statt. Mit deutlichem Abstand war die am häufigsten genutzte Haltestelle dabei Melle Bahnhof (1926 Buchungen), gefolgt von der Bahnhofstraße in Melle (519 Buchungen) und der Industriestraße (400 Buchungen) direkt im Gewerbegebiet Gerden.

In Bramsche zeichnete sich ein ähnliches Bild wie in Melle ab. Auch hier gab es eine klare Konzentration auf das Zentrum der Kommune, sowohl für Einstiege als auch für Ausstiege. Die Haltestellen Bramsche Bahnhof (2095 Einstiege / 1416 Ausstiege) und Bramsche Zentrum (625 Einstiege / 545 Ausstiege) waren dabei die beiden mit Abstand am häufigsten bei Buchungen vorkommenden Haltestellen und zeigten auch hier eine Konzentration der Nutzung zum Bahnhof und Stadtzentrum/ZOB als wichtige Start- und Zielpunkte für Lütти Fahrten.

In der Samtgemeinde Bersenbrück verteilten sich die Ein- und Ausstiege etwas breiter. Durch die Samtgemeinden-Struktur gab es hier nicht wie in Melle und Bramsche ein klares Zentrum, sondern mehrere kleinere Zentren. Die drei in den meisten Buchungen genutzten Haltestellen waren Bersenbrück Bahnhof (1034 Einstiege / 913 Ausstiege), Rieste Bahnhof (412 Einstiege / 235 Ausstiege) und Bersenbrück Lindenstraße (309

Einstiege / 286 Ausstiege). Im direkten Vergleich mit Bramsche fielen die Top Haltestellen weniger ins Gewicht, bei einer ähnlichen Anzahl der durchgeführten Buchungen in beiden Bedienungsgebieten. Die Haltestelle am Bahnhof in Bramsche war die in den viertmeisten Buchungen in der Samtgemeinde Bersenbrück angesteuerte Haltestelle mit 175 Ausstiegen. Durch die Nutzung der Transitzone im Grenzgebiet zwischen den Bedienungsgebieten Bramsche und Bersenbrück konnten so Nutzer auch gemeindeübergreifend fahren und haben dies auch genutzt.

Integration in den ÖPNV

Wie bereits aufgezeigt, waren die Haltestellen an Bahnhöfen, die am stärksten frequentierten. Um die Nutzung der Bahnhöfe als Umsteigeorte zwischen Lütти und anderem ÖPNV besser zu verstehen, wurde die Lütти-Nutzung an Bahnhöfen genauer untersucht.

In Melle wurden dafür die Bahnhöfe Melle, Westerhausen und Bruchmühlen genauer analysiert. Der Bahnhof Melle war dabei mit deutlichem Abstand der am häufigsten genutzte Bahnhof. Hier sind im ersten Betriebsjahr insgesamt 4.198 Fahrgäste in den Lütти eingestiegen und 3.451 Fahrgäste ausgestiegen. In Summe bedeutet das, dass 14,65 % aller Fahrgäste im Bedienungsgebiet Melle ihre Fahrt entweder am Bahnhof gestartet oder beendet haben. Samstagvormittags zwischen 05:00 und 09:00 Uhr stieg dieser Wert auf 28,16 % und sonntagvormittags vor 09:00 Uhr sogar auf 41,72 %. Der Anteil der Fahrgäste am Bahnhof Melle schwankte im Wochenverlauf zwischen circa 10 bis 20 % und war neben den beiden genannten Spitzenfenstern insgesamt zwischen 05:00 und 09:00 Uhr konstant hoch. Bei den Fahrten, die am Bahnhof Melle gestartet sind, war auch eine um 2 % höhere Pooling-Quote im ersten Betriebsjahr festzustellen.

Am Bahnhof Westerhausen sind insgesamt 445 Fahrgäste in den Lütти eingestiegen und 473 Fahrgäste ausgestiegen. 1,76 % aller Fahrgäste im Bedienungsgebiet Melle haben somit ihre Fahrt am Bahnhof gestartet oder beendet.

In Bruchmühlen sind 702 Fahrgäste eingestiegen und 553 Fahrgäste am Bahnhof ausgestiegen, sodass hier 2,4 % aller Fahrgäste ihre Fahrt gestartet oder beendet haben. Insgesamt sind also knapp 18,81 % der in Melle beförderten Fahrgäste an einem Bahnhof ein- oder ausgestiegen.

In Bramsche wurden die Bahnhöfe Bramsche und Hesepe analysiert. Am Bahnhof Bramsche sind im ersten Betriebsjahr insgesamt 2.748 Fahrgäste in den Lütти eingestiegen und 2.118 Fahrgäste ausgestiegen. Das entspricht 19,48 % aller Fahrgäste in Bramsche, die ihre Fahrt am Bahnhof gestartet oder beendet haben. Insbesondere in der Zeit von Betriebsstart bis 09:00 Uhr morgens war der Bahnhof Bramsche dabei ein äußerst gefragter Start- bzw. Endpunkt für Fahrten. Hier liegt der Anteil der Fahrgäste zwischen minimal 36,52 % am Mittwochvormittag und 55,47 % am Sonntagvormittag. Insgesamt fuhren in Bramsche 40 % aller Fahrgäste morgens zum Bahnhof oder vom Bahnhof weg.

Am Bahnhof Hesepe sind insgesamt 281 Fahrgäste eingestiegen und 243 Fahrgäste ausgestiegen. Das entspricht 2,1 % aller Fahrgäste in Bramsche, sodass in Bramsche

im ersten Betriebsjahr insgesamt 21,58 % aller Fahrgäste an Bahnhöfen ein- oder ausgestiegen sind.

In der Samtgemeinde Bersenbrück wurden die Bahnhöfe Bersenbrück und Rieste analysiert. Am Bahnhof Bersenbrück sind im ersten Betriebsjahr 1.597 Fahrgäste in den Lütти eingestiegen und 1.391 Fahrgäste aus dem Lütти ausgestiegen. Das entspricht einem Anteil von 11,97 % aller Fahrgäste, die ihre Fahrt am Bahnhof Bersenbrück gestartet oder beendet haben. Besonders Samstag- und Sonntagvormittag vor 09:00 Uhr stach hier mit 27,9 % und 35,65 % Anteil besonders hervor, aber auch an Werktagen erreichte der Wert in einigen Zeitfenstern über 18 %. Ein klares Muster ließ sich dabei im Gegensatz zu beispielsweise in Bramsche nicht erkennen.

In Rieste sind insgesamt 675 Fahrgäste in den Lütти eingestiegen und 604 Fahrgäste ausgestiegen. Das entspricht 5,12 % aller Fahrgäste in der Samtgemeinde Bersenbrück, die ihre Fahrt somit in Rieste am Bahnhof gestartet oder beendet haben. Hier war vor allem die Zeit zwischen 09:00 Uhr und 13:00 Uhr anteilig stark vertreten mit 10,36 % an Freitagen und 13,21 % an Samstagen. Zusammengenommen erreichten die beiden Bahnhöfe etwa 17,1 % aller Fahrgäste, die im ersten Betriebsjahr in der Samtgemeinde Bersenbrück ihre Fahrt an einem Bahnhof gestartet oder beendet haben. Dieser Wert ging in den Spitzenzeiten auf bis zu 41,74 % hoch.

In allen drei Bedienungsgebieten waren Bahnhöfe zentrale Anlaufstellen für den Lütти und jeweils rund ein Sechstel, bis ein Fünftel aller Fahrgäste starteten oder beendeten dort ihre Lütти-Fahrt. Die Bedeutung der Bahnhöfe als zentrale ÖPNV-Verknüpfungspunkte zeigte die Rolle, die Lütти als Zubringer für getakteten ÖPNV geleistet hat. Aus den verkauften Tickets im ersten Betriebsjahr geht weiterhin hervor, dass der Anteil der verkauften Tickets mit Ermäßigungsberechtigung von 9,41 % im April 2024 auf über 28 % im März 2025 gewachsen ist. Die Ermäßigungsberechtigung haben dabei Jugendliche zwischen 6 und 14 Jahren, sowie ÖPNV-Abo Kundinnen und Kunden, also jeweils Zielgruppen, die eine sehr hohe ÖPNV-Nutzung haben. Aus der Fahrgastbefragung im Sommer 2024 ging hervor, dass insbesondere Lütти Vielfahrer, die zu diesem Zeitpunkt bereits mehr als 20 Alltagsfahrten absolviert hatten, den ÖPNV deutlich häufiger nutzen und ihren eigenen PKW deutlich seltener einsetzen. Weiterhin gaben 30 % der Befragten an, den Lütти schon einmal als Zubringer zu einem anderen öffentlichen Verkehrsmittel genutzt zu haben. Bei den Vielfahrern lag dieser Wert bei knapp 64 %. Je mehr Fahrten die Befragten absolviert hatten, desto wahrscheinlicher war es auch, dass sie den Lütти als ÖPNV-Zubringer nutzen. Knapp 86 % der Befragten, die den Lütти als Zubringer zum ÖPNV genutzt haben, sind mit der Bahn weitergefahren, während 27 % den Umstieg zu einem Bus getätigt haben. Lütти wurde somit zum Zeitpunkt der Befragung bevorzugt als Zubringer zum Bahnhof genutzt, welche im ersten Betriebsjahr die am häufigsten frequentierten Haltestellen darstellen.

Fahrgastbefragung 2024

In der Fahrgastbefragung im Sommer 2024 wurden insgesamt 554 Personen zu Lütти befragt. 438 hatten dabei zu dem Zeitpunkt der Befragung bereits mindestens eine Fahrt absolviert. Die Befragten gaben dabei zu ähnlichen Anteilen an männlich oder weiblich zu sein und auch bei Alter der Befragten waren alle Altersschichten breit vertreten mit den größten Anteilen bei den 35 – 49-Jährigen mit knapp über 30 % gefolgt von den 50 – 64-Jährigen mit rund einem Viertel der Befragten.

Um zu ermitteln für welche Zwecke die Befragten den Lütти nutzen, wurden Fragen zu den Wegezwecken gestellt. Frage 9 für Kunden, die bereits mindestens eine Fahrt absolviert haben, war dabei „Was ist ihr häufigster Grund, um mit dem Lütти zu fahren?“. Die Befragten konnten dabei aus insgesamt sieben vorgegebenen Antworten auswählen oder in einem Textfeld selbst eine Antwort geben. 39 Antworten waren Freitextantworten und wurden entweder den bestehenden Antwortmöglichkeiten zugeordnet oder in einer neuen Kategorie zusammengefasst. Von den vorgegebenen Antwortkategorien wurden „Um zur Arbeit zu gelangen“, „Um zur Schule zu gelangen“ und „Um zur Universität zu gelangen“ für die Auswertung dieser Frage als „Pendeln“ zusammengefasst. Die Antwortkategorien „Zum Einkaufen“ und „Um zum Arzt, zur Bank, oder ähnlichem zu gelangen“ wurden für die Auswertung der Frage als „alltägliche Erledigungen“ zusammengefasst. Die Antwortmöglichkeit „Heimweg“ ist bei den Befragten mit rund 40 % die am meisten vertretene Antwort. Wo der Ursprung dieser Heimfahrten liegt, bedarf weiterer Analysen. Die Antwort zeigt allerdings, dass der Hin- und Rückweg einer Reise nicht zwingend mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Freizeitverkehre sind mit rund 36 % die am zweitmeisten vertretene Antwort. Zu Freizeitverkehren zählen beispielweise Fahrten zu Sportvereinen. Pendlerverkehre und alltägliche Erledigungen sind bei jeweils rund 7,5 % der Befragten der häufigste Fahrgrund.

Da es sich bei Lütти um eine neue Form des ÖPNV im Landkreis Osnabrück handelt, ist es wichtig zu ermitteln von welchen anderen Verkehrsmitteln die Kunden zum Lütти gewechselt sind. In Frage 11 wurden die Kunden gefragt: „Wenn es den Lütти nicht geben würde, wie hätten Sie ihre Fahrten hauptsächlich durchgeführt?“ Für diese Frage wurden 8 mögliche andere Verkehrsmittel als Antwortmöglichkeit vorgegeben. Für die Auswertung dieser Frage wurden die Antwortoptionen „Mit einem Motorroller oder Motorrad“, „Mit einem Auto als Fahrer/Fahrerin“ und „Mit einem Auto als Mitfahrer/Mitfahrerin“ als „Motorisierter Individualverkehr“ zusammengefasst, da für die reine Betrachtung dieser Frage die Differenzierung nicht notwendig ist. Die untenstehende Abbildung 50 zeigt, dass knapp die Hälfte der Befragten für Fahrten mit dem Lütти auf Fahrten mit motorisiertem Individualverkehr verzichtet haben. Etwa 16,5 % gaben an, dass sie ihre Lütти-Fahrten hauptsächlich mit dem Taxi getätigt hätten. Rund 7,5 % der Befragten gaben an, dass sie sonst mit anderen ÖPNV-Mitteln gefahren wären, was einen Hinweis auf eine geringe Kannibalisierung des bestehenden ÖPNV gibt. 10,7 % der Befragten gaben an, dass sie ohne den Lütти ihre Fahrten nicht durchgeführt hätten, sodass der On-Demand-Verkehr auch zusätzliche Mobilität in den Bedienungsgebieten generiert, wo vorher keine Mobilität stattgefunden hat. Da die Befragung im Sommer stattgefunden hat ist es nicht auszuschließen, dass

im Winter bei anderen Witterungsbedingungen zu anderen Verlagerungseffekten kommen kann.

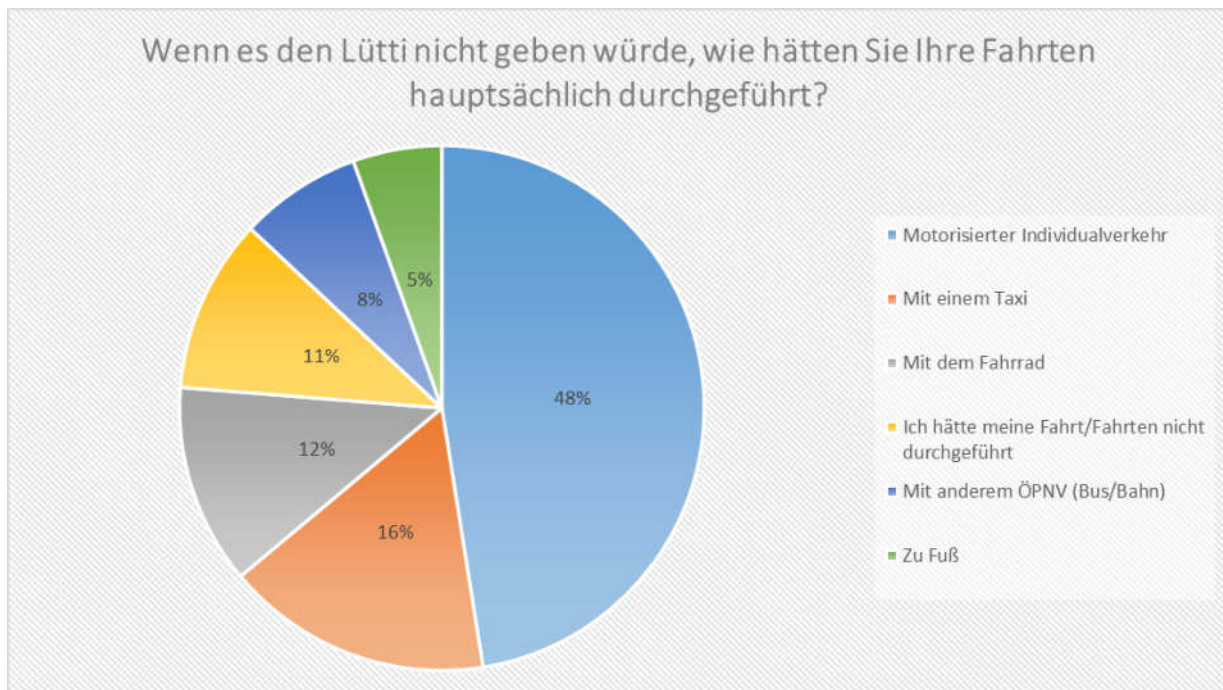


Abb. 64: Fahrgastbefragung: Alternativen zum Lütli

Um die Servicequalität und die Kundenbedürfnisse besser verstehen zu können, wurden die Befragten in Frage 20 gebeten für verschiedene Aspekte des On-Demand-Verkehrs Schulnoten zwischen 1 = sehr gut und 6 = sehr schlecht zu vergeben. Insgesamt vergeben die 438 befragten Kunden, die zum Befragungszeitraum bereits mit dem Lütli gefahren sind, dem On-Demand-Verkehr eine 1-. Die Einfachheit der Buchung wurde mit 1- bewertet, die Fahrzeuge mit einer glatten 1, die Barrierefreiheit ebenfalls mit einer glatten 1, die Pünktlichkeit hat ebenfalls eine glatte 1 erhalten und die Verfügbarkeit eine 2+. Insgesamt sind die Kunden also sehr zufrieden. Bei Frage 21 gaben 99,3 % an, dass sie den Lütli weiterempfehlen würden.

Kapitel 4

Kapitel 4.4.2

VDV-KA (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Kernapplikation): Der Standard soll im Jahr 2026 angepasst werden, sodass Chipkarten und Barcodes ein neues Sicherheitssystem erhalten. Dieses neue System wird etw CORE genannt. Eine weitere Ausbaustufe ist der „Mobile Ticketing Crypto Service“ (MOTICS), welcher sich bereits in Umsetzung befindet. Er verhindert das unberechtigte Kopieren von mobilen Tickets und trägt zur Verhinderung von Betrugsszenarien bei.

Vereinfachung des Ticketangebotes bei gleichzeitigem Ausbau der Interoperabilität: Tarifliche und technische Implementierung von weiteren bundesweit gültigen Tarifprodukten unter Berücksichtigungen der lokalen digitalen Berechtigungsausgabe und Kontrollfähigkeit.

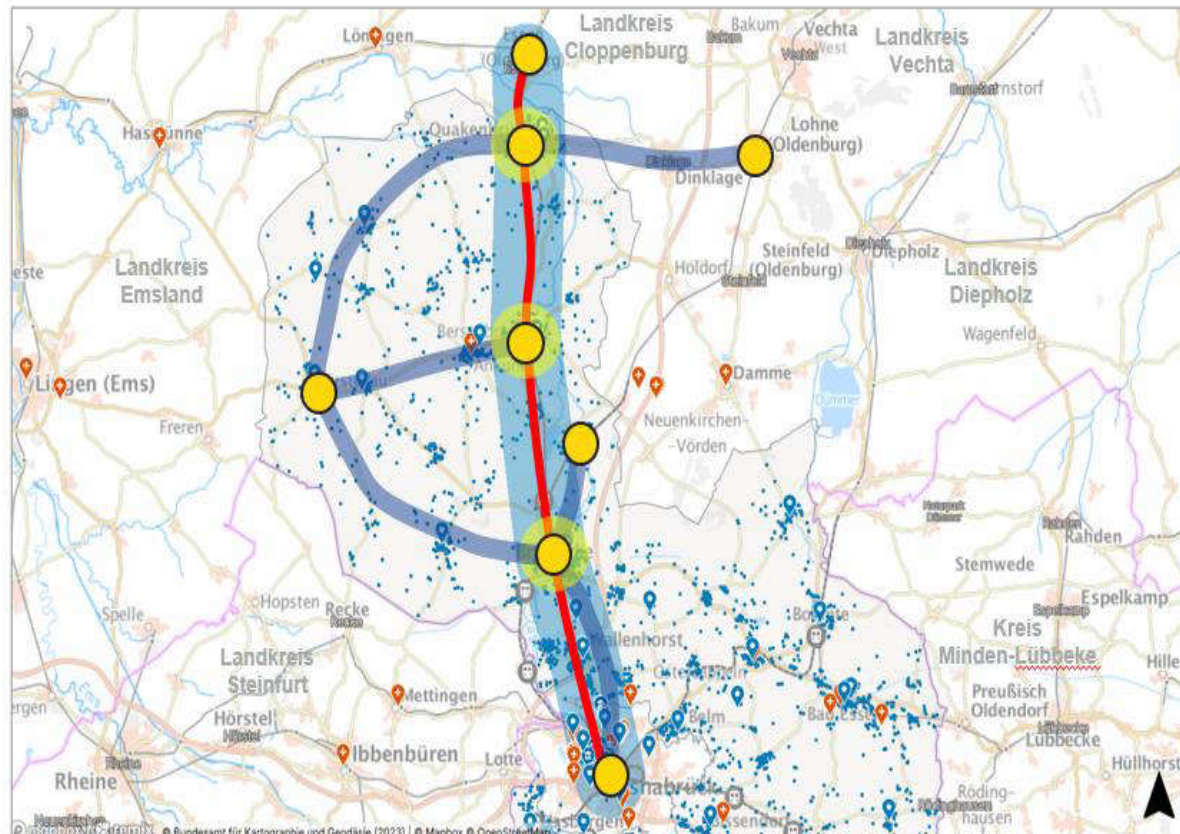
Prüfung der Einführung von Account Based Ticketing (ABT)-Lösungen für den bargeldlosen und kontaktlosen Ticketkauf (Self-Service) im Fahrzeug, zur Verkürzung der Standzeiten an den Haltestellen. Hierbei ist der Kaufprozess komplett – auch räumlich – unabhängig vom Fahrpersonal organisiert. Dies dient perspektivisch neben der Fahrtzeitverkürzung auch dem Einsatz in autonomen Fahrzeugen. Diese Art des Ticketings ermöglicht auch einen einfachen Zugang für Kunden ohne SSO / MeinLogin-Account.

Auf die Beschaffung von konventionellen Fahrausweisautoamten wird auch zukünftig verzichtet, da ihr Nutzen im Zuge der fortschreitenden Digitalisierung abnimmt und Kosten für die Beschaffung und Instandhaltung weiter steigen. Ergänzend sind begleitende Informationskampagnen notwendig, um die Akzeptanz dieser Maßnahme zu fördern und eine reibungslose Umstellung zu gewährleisten.

ENTWURFSSTAND

Kapitel 4.4

01. ÖPNV-Korridor OS-Bramsche-Bersenbrück-Quakenbrück-(Essen)



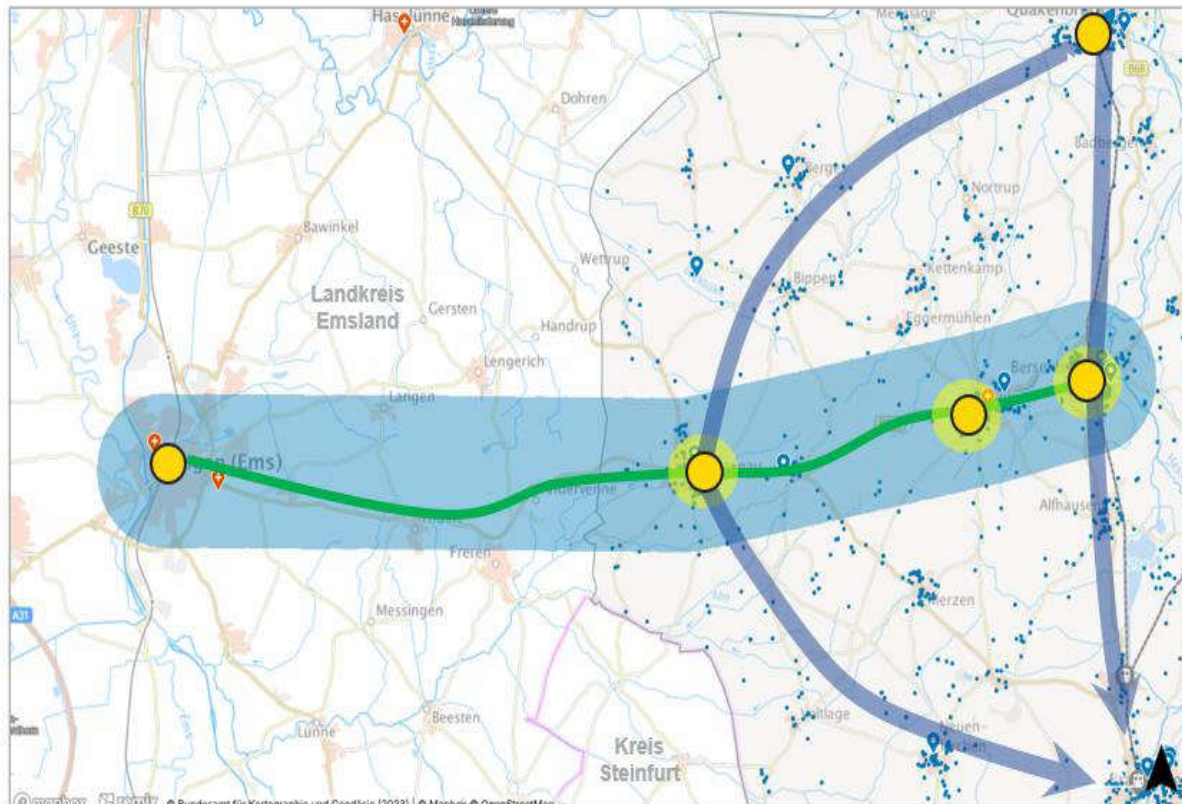
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot durch Bahnlinie RE18 im derzeitigen Bestand abgedeckt
- Parallelangebot Linien RE18 / X610 im Abschnitt Bramsche-OS

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- leistungsstarke ÖPNV-Achse (Essen)-Quakenbrück-Bramsche-OS
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

02. ÖPNV-Korridor (Lingen)-Fürstenau-Ankum-Bersenbrück



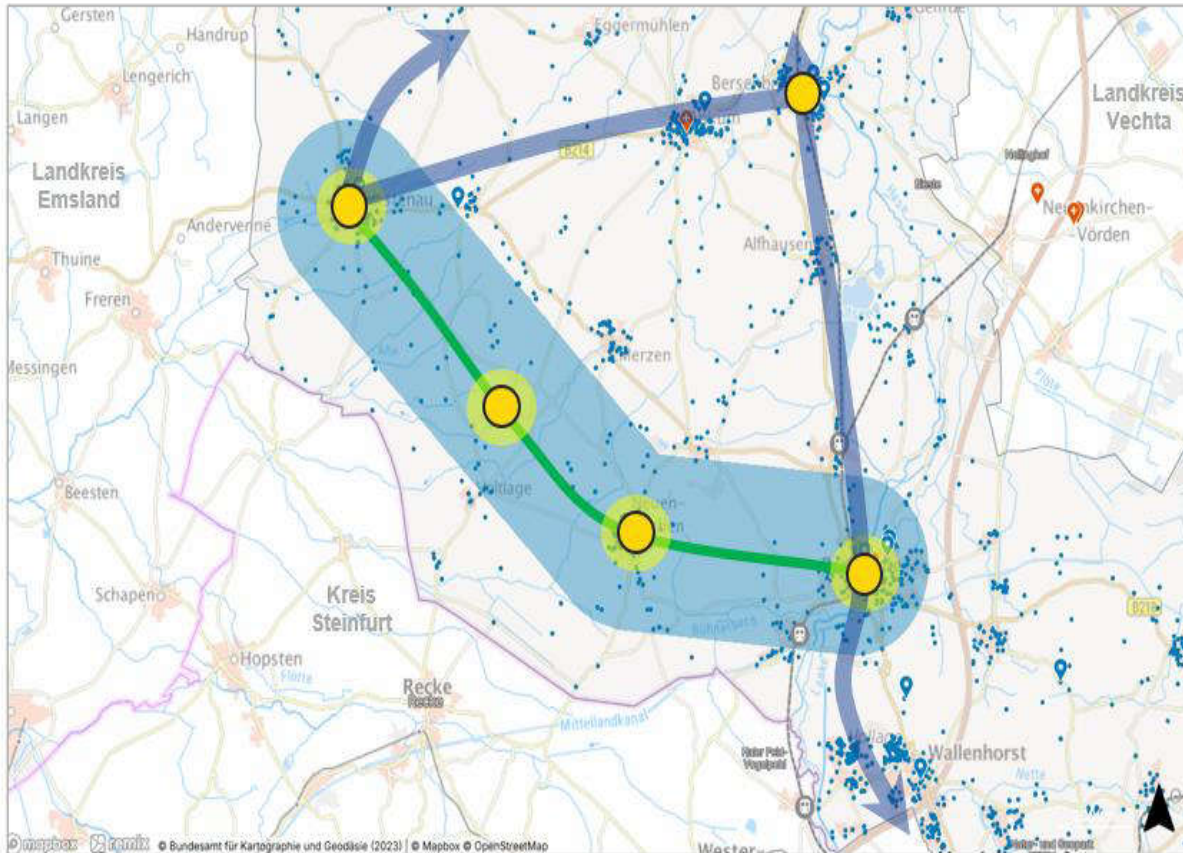
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot in Teilen durch Buslinie 650 im Teilabschnitt Fürstenau – Bersenbrück im derzeitigen Bestand vorhanden.
- Linie 31/131 zwischen Fürstenau und Lingen durch die Verkehrsgemeinschaft Emsland Süd (VGE)

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- regionale ÖPNV-Achse (Lingen)-Fürstenau-Ankum-Bersenbrück
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

03. ÖPNV-Korridor Fürstenu-Neuenkirchen-Bramsche



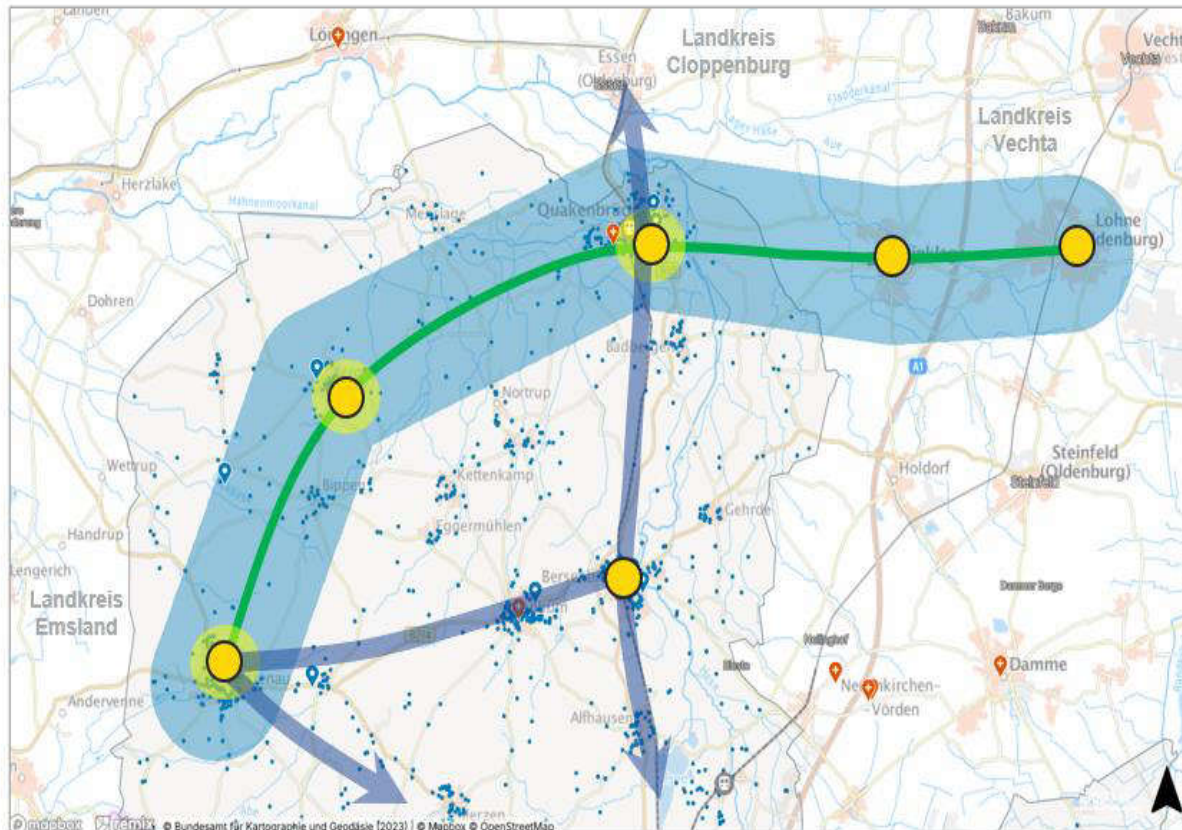
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

Basisangebot durch Buslinie X610 im Abschnitt Fürstenau – Neuenkirchen Bramsche und Buslinie 620 im Abschnitt Ueffeln – Bramsche im derzeitigen Bestand vorhanden

Legende

-  Identifizierter ÖPNV-Korridor
-  regionale ÖPNV-Achse
Fürstenau-Bramsche
-  weitere ÖPNV-Korridore
-  mögliche Ortsverkehre

04. ÖPNV-Korridor Fürstenau-Berge-Quakenbrück-(Dinklage-Lohne)



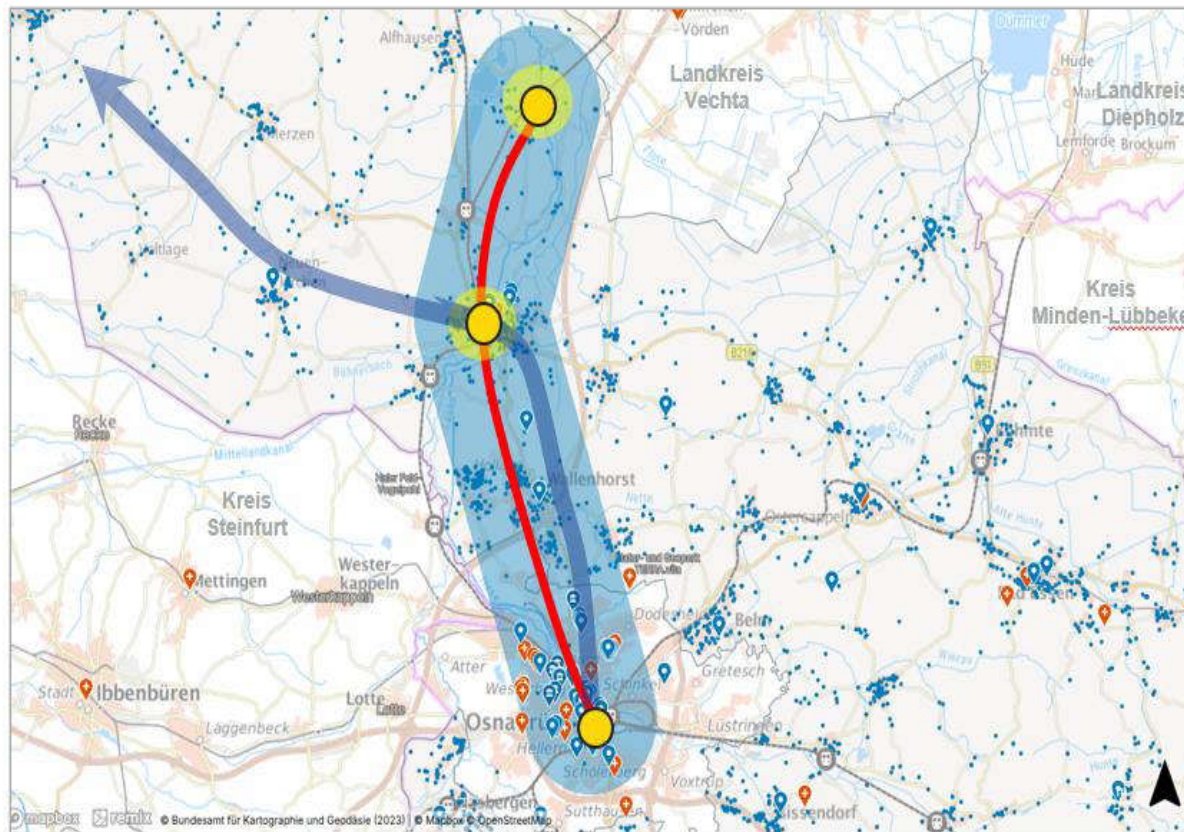
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot in Teilen durch Buslinie 640 im Abschnitt Fürstenau – Quakenbrück im derzeitigen Bestand vorhanden.
- 2-Stunden-Takt zwischen Quakenbrück und Dinklage mit Mobil+ Linie 638 (Übergang in Dinklage zur Linie 660 Richtung Lohne)

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- regionale ÖPNV-Achse
- Fürstenau-Quakenbrück-(Lohne)
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

05. ÖPNV-Korridor OS-Bramsche-Rieste



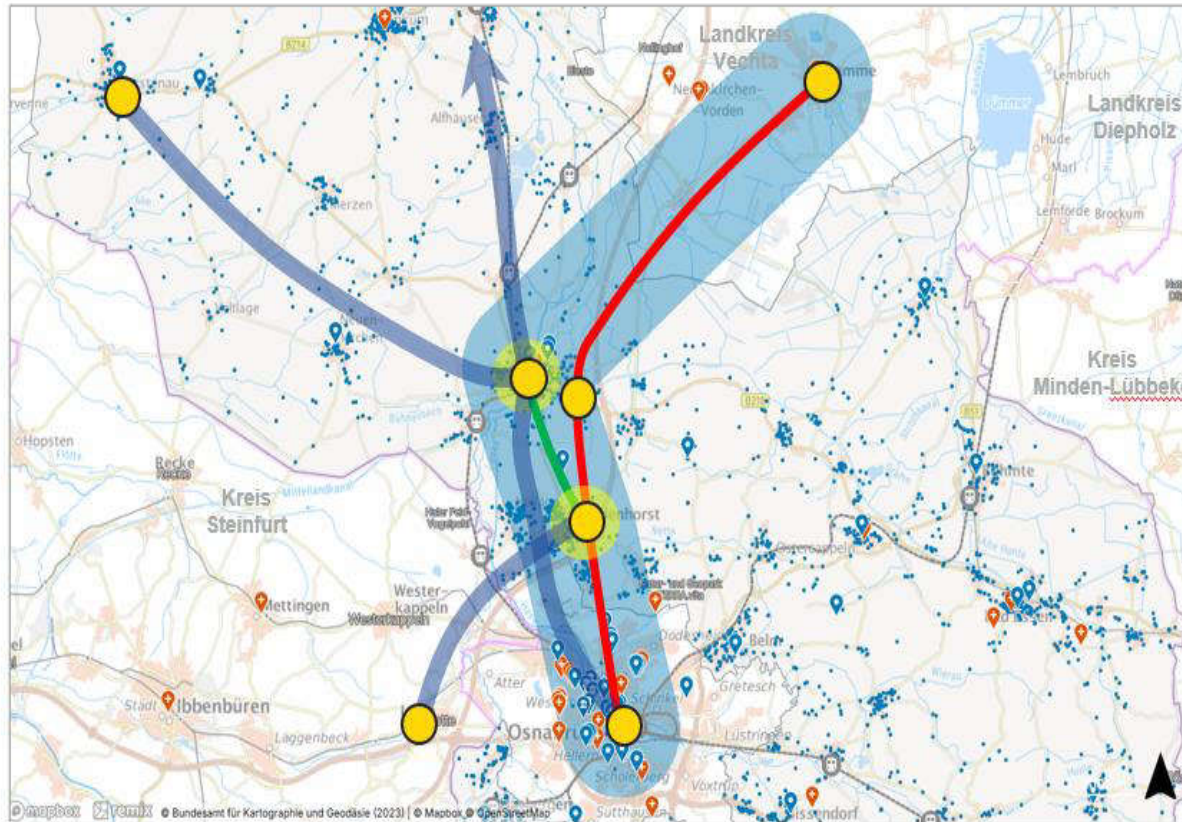
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot durch Bahnlinie RB58 im derzeitigen Bestand vorhanden
- Parallelangebot Linien RB58 / X610 im Abschnitt Bramsche-OS

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- leistungsstarke ÖPNV-Achse Rieste-Bramsche-OS
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

06. ÖPNV-Korridor OS-Wallenhorst-Bramsche-(Damme)



Anmerkungen zum bestehenden Angebot

Basisangebot in Teilen durch Buslinie X585 Osnabrück-Wallenhorst-Damme und Buslinien 533, 581-X584 im Abschnitt Wallenhorst-OS, sowie Buslinie 580 im Abschnitt Wallenhorst-Bramsche im derzeitigen Bestand vorhanden*

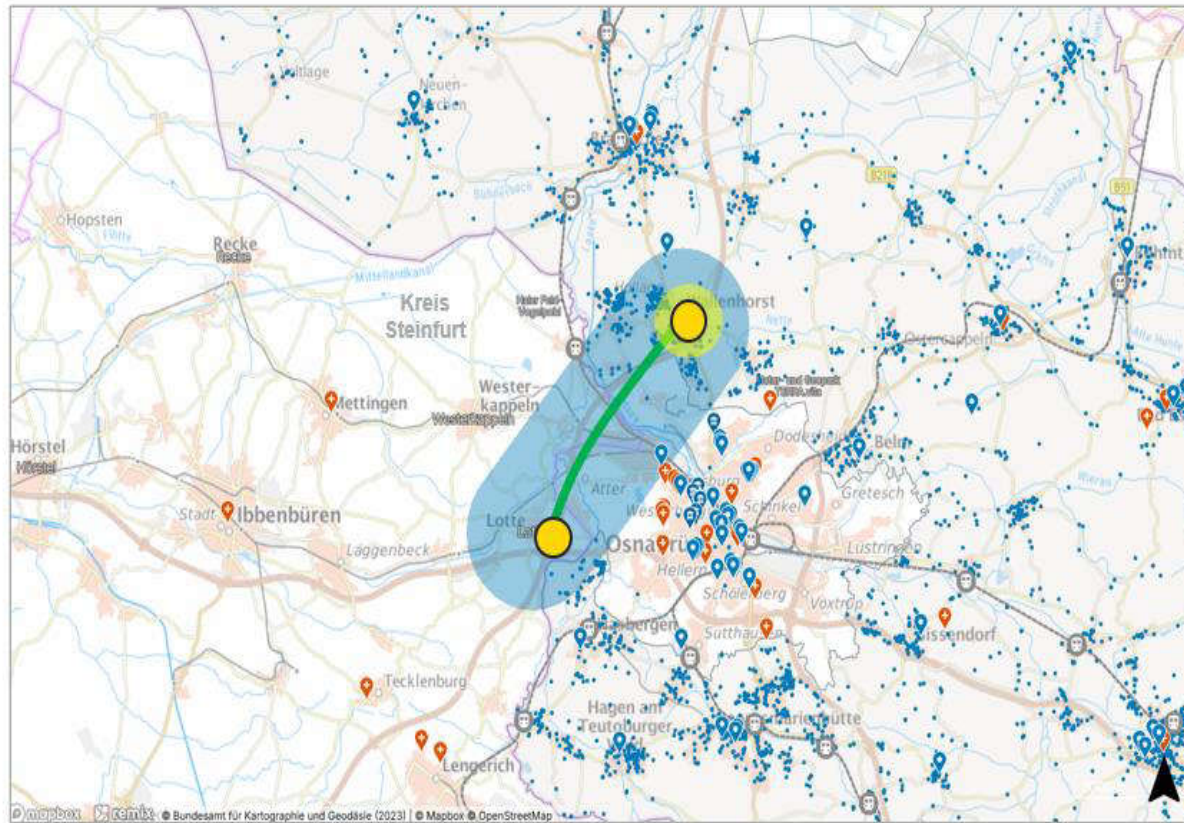
Parallelangebot Linien RB58 / X610 im Abschnitt Bramsche-OS

*Konzept der ARGE ÖPNV Wallenhorst hier noch nicht unterstellt

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- leistungsstarke ÖPNV-Achse OS-Wallenhorst-(Damme)
- regionale ÖPNV-Achse Wallenhorst-Bramsche
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

07. ÖPNV-Korridor Wallenhorst-(Lotte)



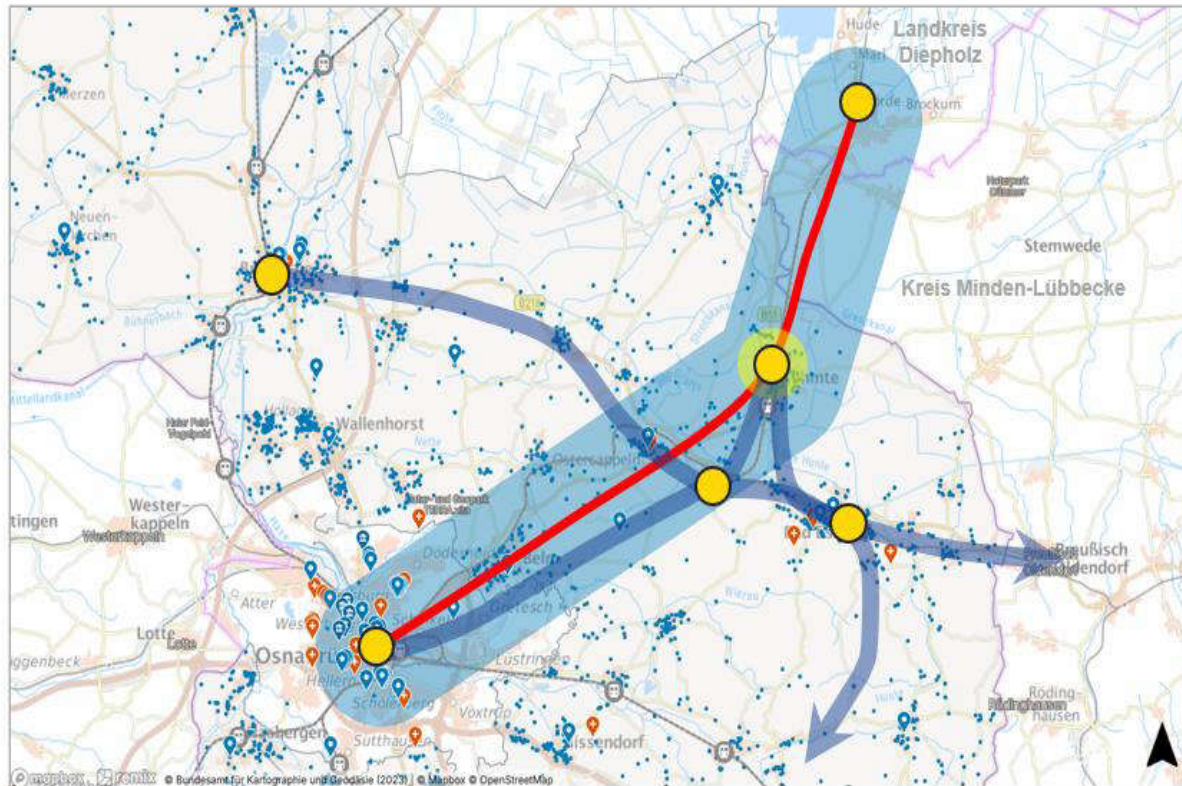
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot teilweise durch Buslinie 515 (BürgerBus) im Abschnitt im derzeitigen Bestand vorhanden

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- regionale ÖPNV-Achse Wallenhorst-(Lotte)
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

08. ÖPNV-Korridor OS-Bohmte-(Stemwede/Lemförde)



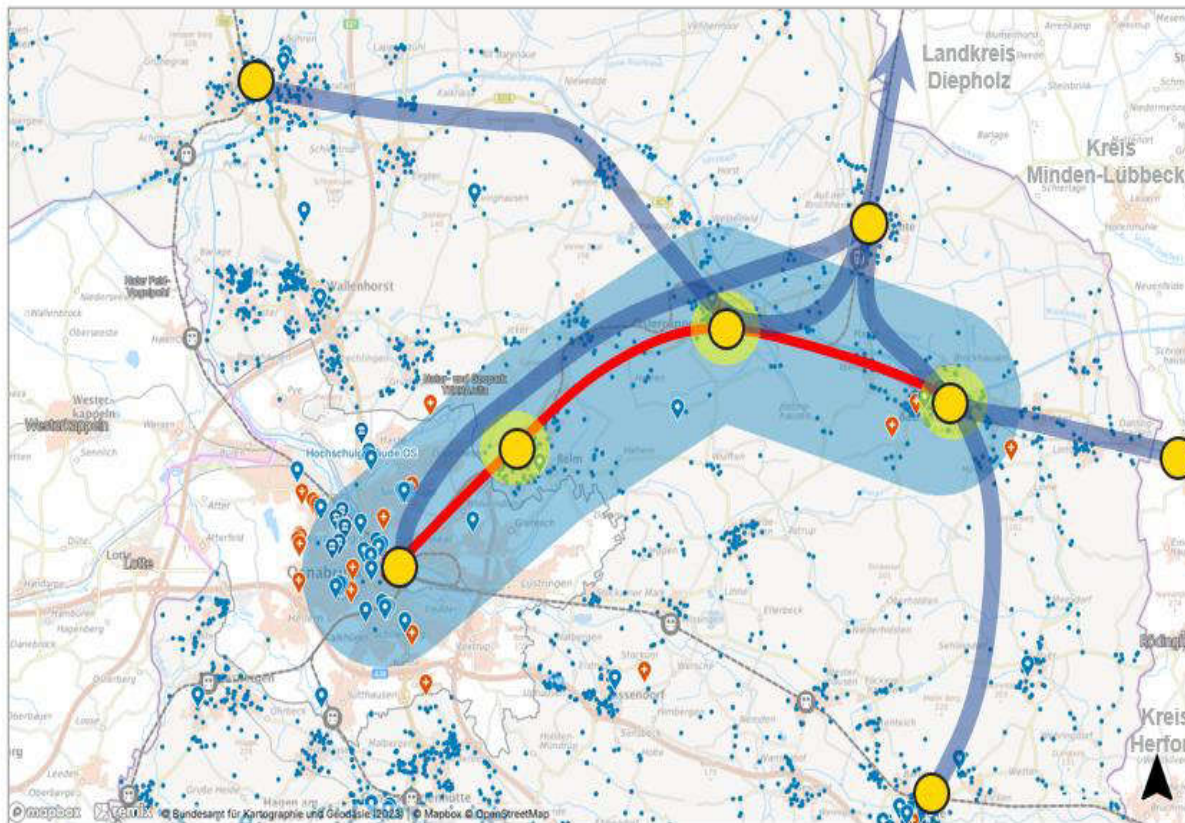
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot durch Bahnlinie RE9 im derzeitigen Bestand vorhanden

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- leistungsstarke ÖPNV-Achse OS-Bohmte-(Stemwede/Lemförde)
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

09. ÖPNV-Korridor OS - Belm-Ostercappeln-Bad Essen



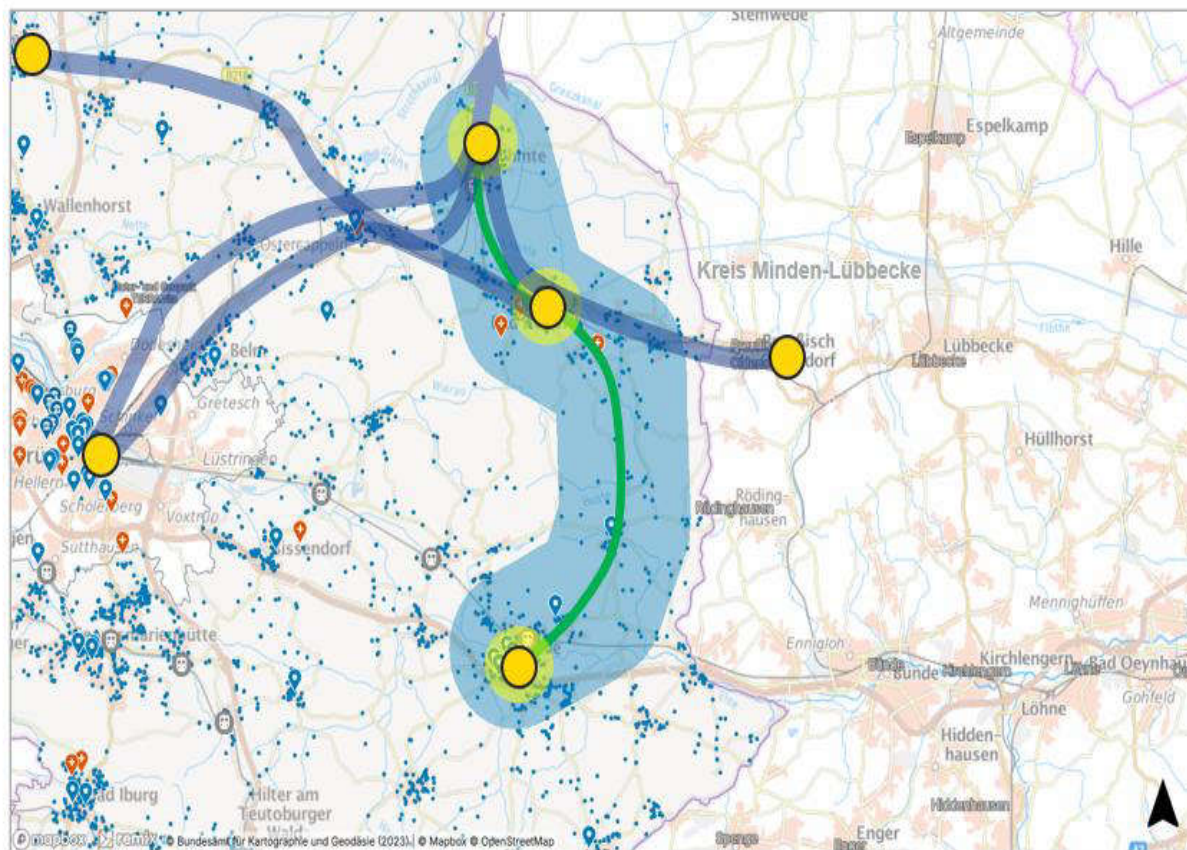
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

— Basisangebot durch Buslinie M4 im Abschnitt OS - Belm und durch Buslinien S20 und X276 im Abschnitt OS-Bad Essen im derzeitigen Bestand vorhanden

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- leistungsstarke ÖPNV-Achse
OS - Belm-Ostercappeln-Bad Essen
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

10. ÖPNV-Korridor Bohmte-Bad Essen-Melle



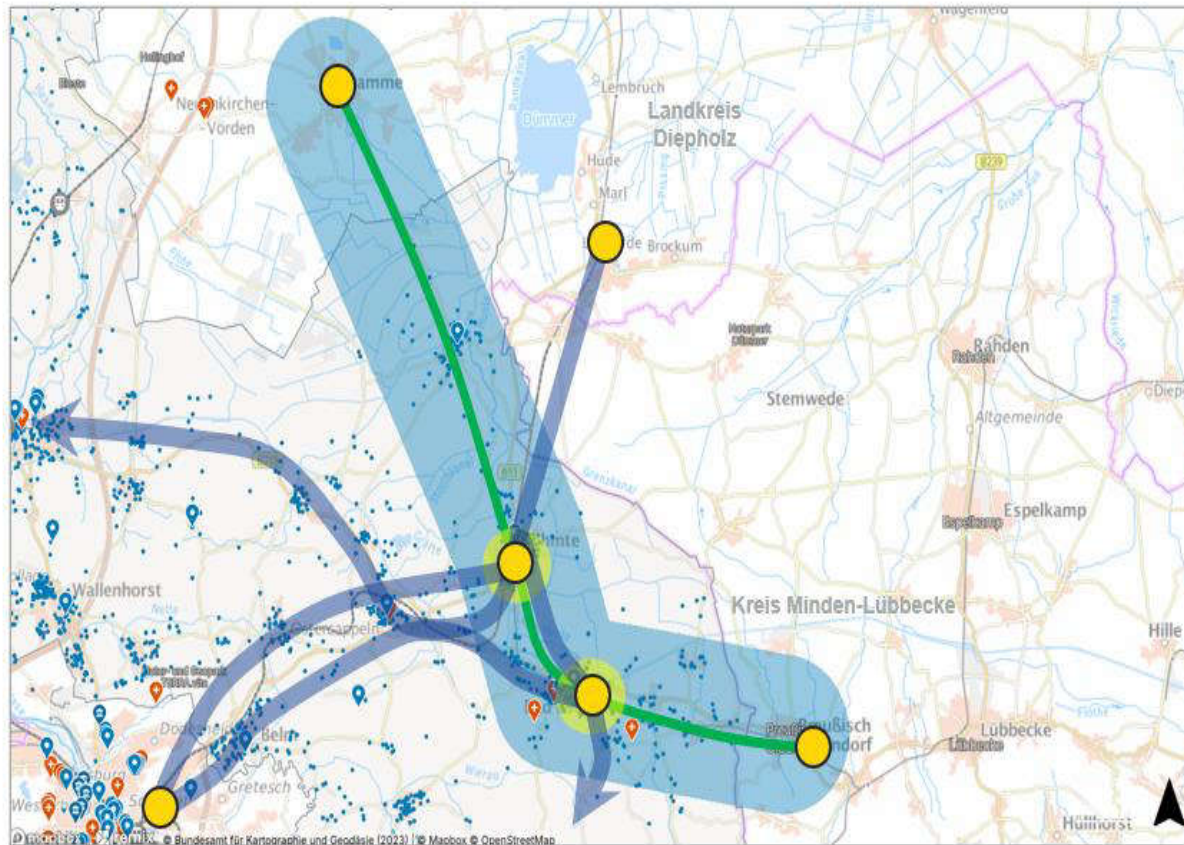
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot teilweise vorhanden durch Buslinien 216 und 306 bzw. durch Buslinien 215 und 305.

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- regionale ÖPNV-Achse
Bohmte-Bad Essen-Melle
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

11. ÖPNV-Korridor (Damme)-Bohmte-Bad Essen-(Preußisch Oldendorf)



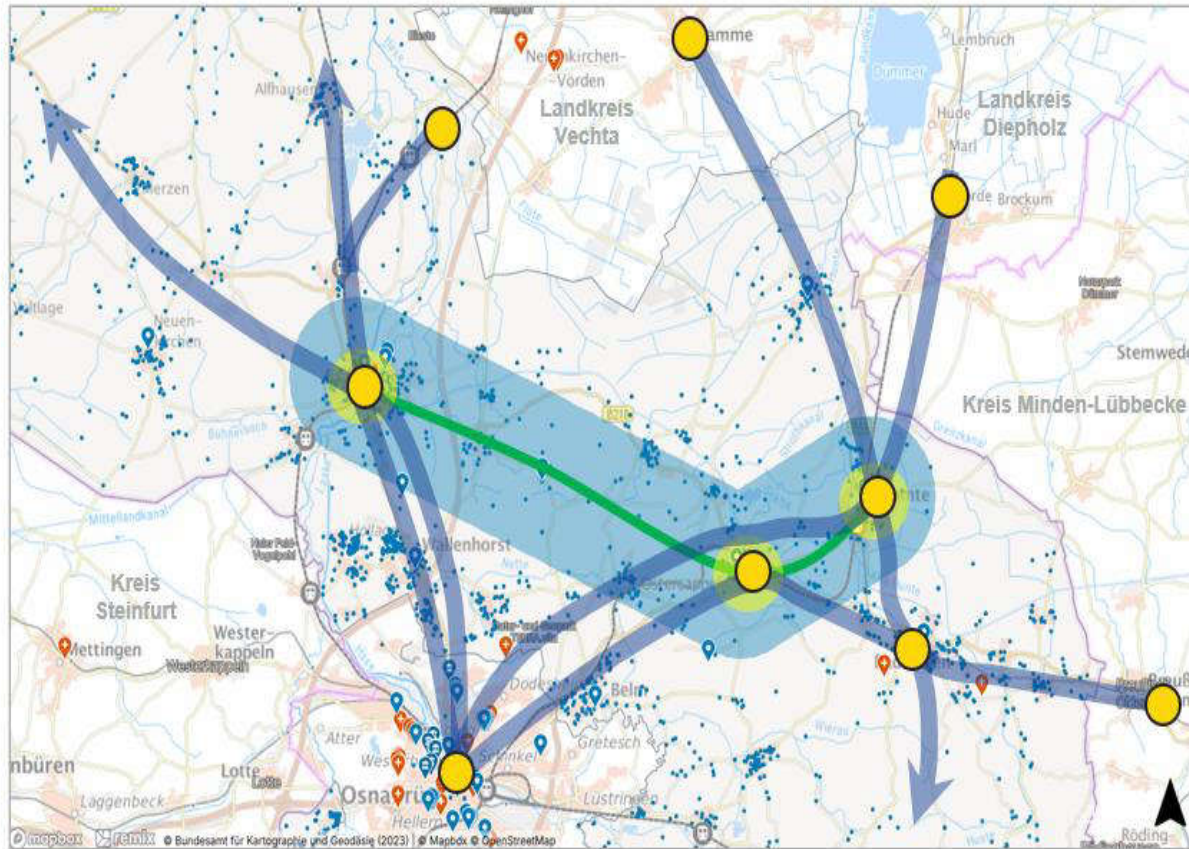
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot teilweise durch Buslinie 212 im Abschnitt Damme-Bohmte und Buslinie X276 im Abschnitt Bad Essen-Pr. Oldendorf im derzeitigen Bestand vorhanden

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- regionale ÖPNV-Achse
(Damme)-Bohmte-Bad Essen-(Pr. Oldend.)
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

12. ÖPNV-Korridor Bohmte-Ostercappeln-Bramsche



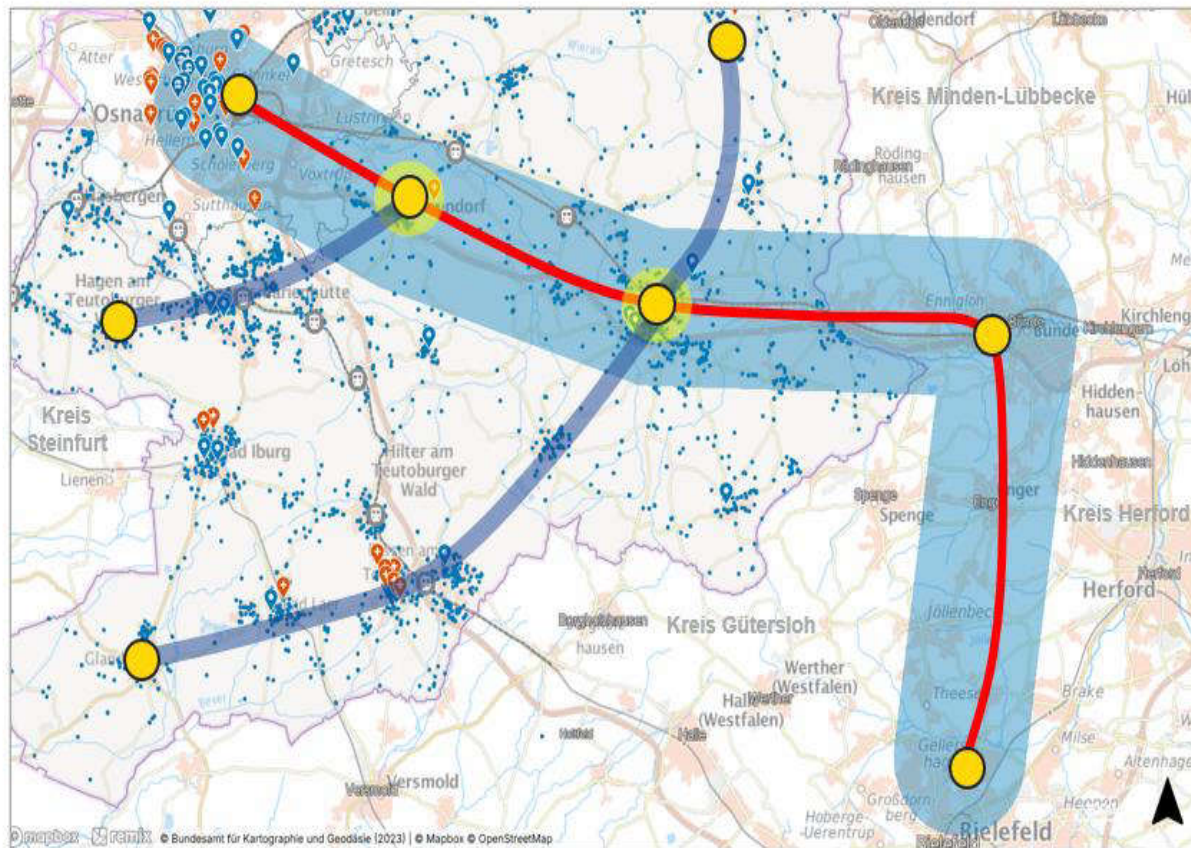
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

— Basisangebot durch Buslinie 260 im derzeitigen Bestand vorhanden

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- regionale ÖPNV-Achse
Bohmte-Ostercappeln-Bramsche
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

13. ÖPNV-Korridor OS-Bissendorf-Melle-(Bünde-Bielefeld)



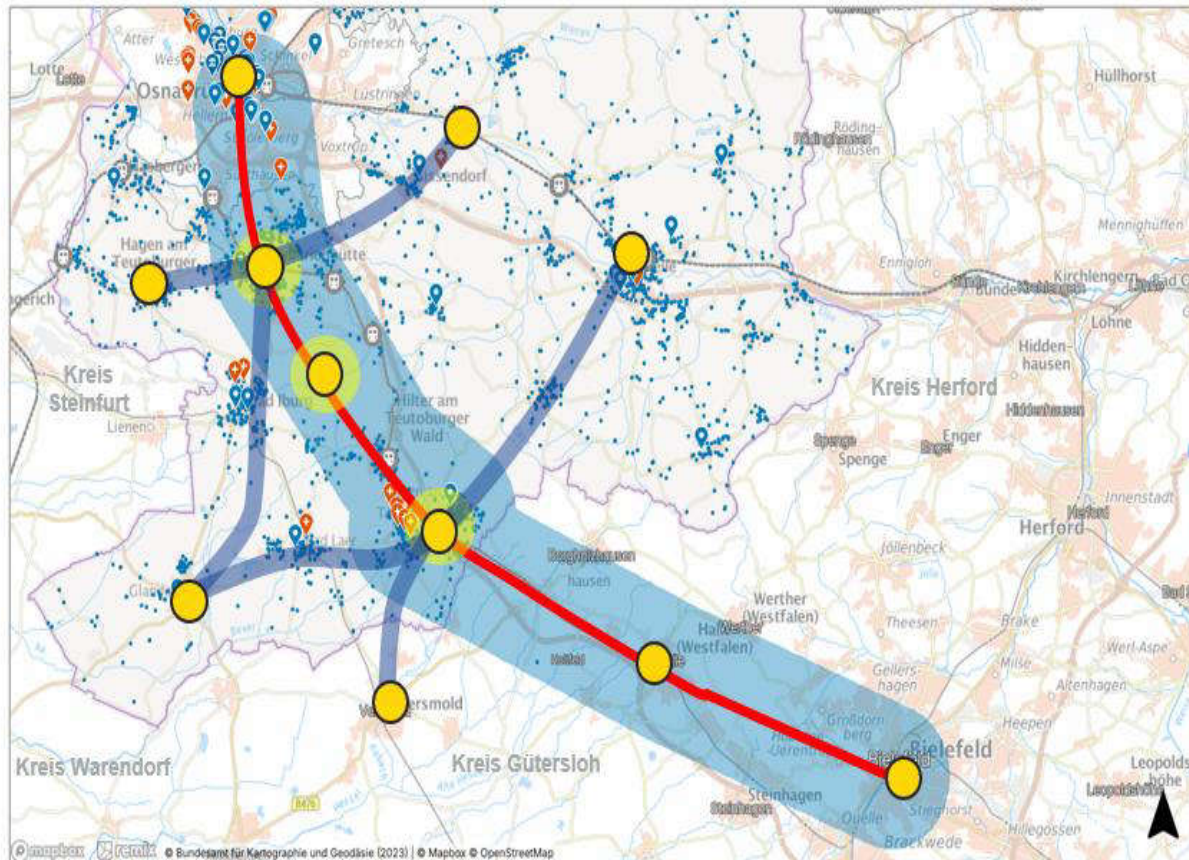
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot durch Bahnlinien RE60/62 und RB61 sowie Buslinien 381, 382, 383, 392, 393 und 307 im derzeitigen Bestand vorhanden
- Buslinien als Ergänzungsangebot zur Bahn mit anderer Erschließungsfunktion

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- leistungsstarke ÖPNV-Achse OS-Bissendorf-Melle-(Bünde-Bielefeld)
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

14. ÖPNV-Korridor OS – GMH – Hilter – Dissen – Bad Rothenfelde – Halle – Bielefeld)



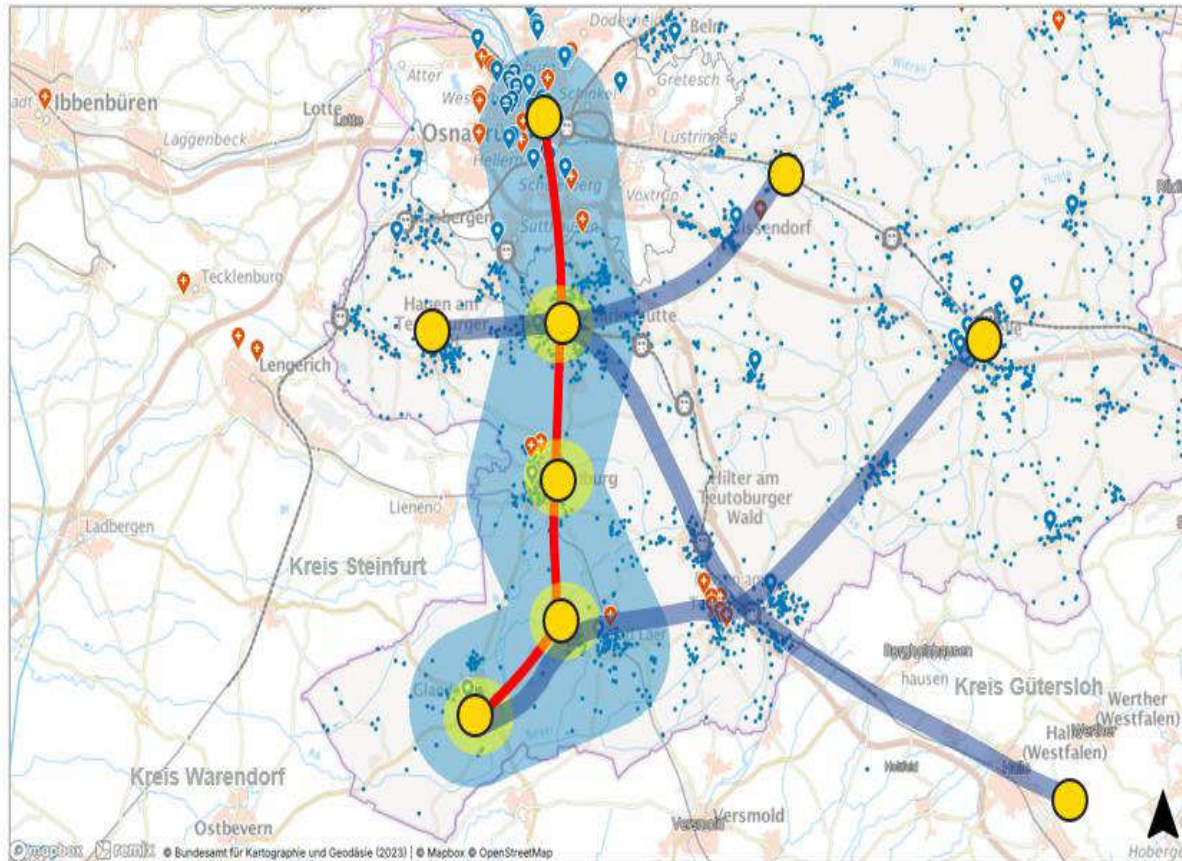
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot durch Bahnlinie RB75 und Buslinien X460, 467, 468, 475 im derzeitigen Bestand vorhanden
- Parallelangebot Linien RB75 / X460
- Übrige Buslinien als Ergänzungsangebot mit anderer Erschließungsfunktion

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- leistungsstarke ÖPNV-Achse
OS-GMHütte-Hilter-Dissen-(Bielefeld)
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

15. ÖPNV-Korridor OS-GMH-Bad Iburg-Bad Laer-Glandorf



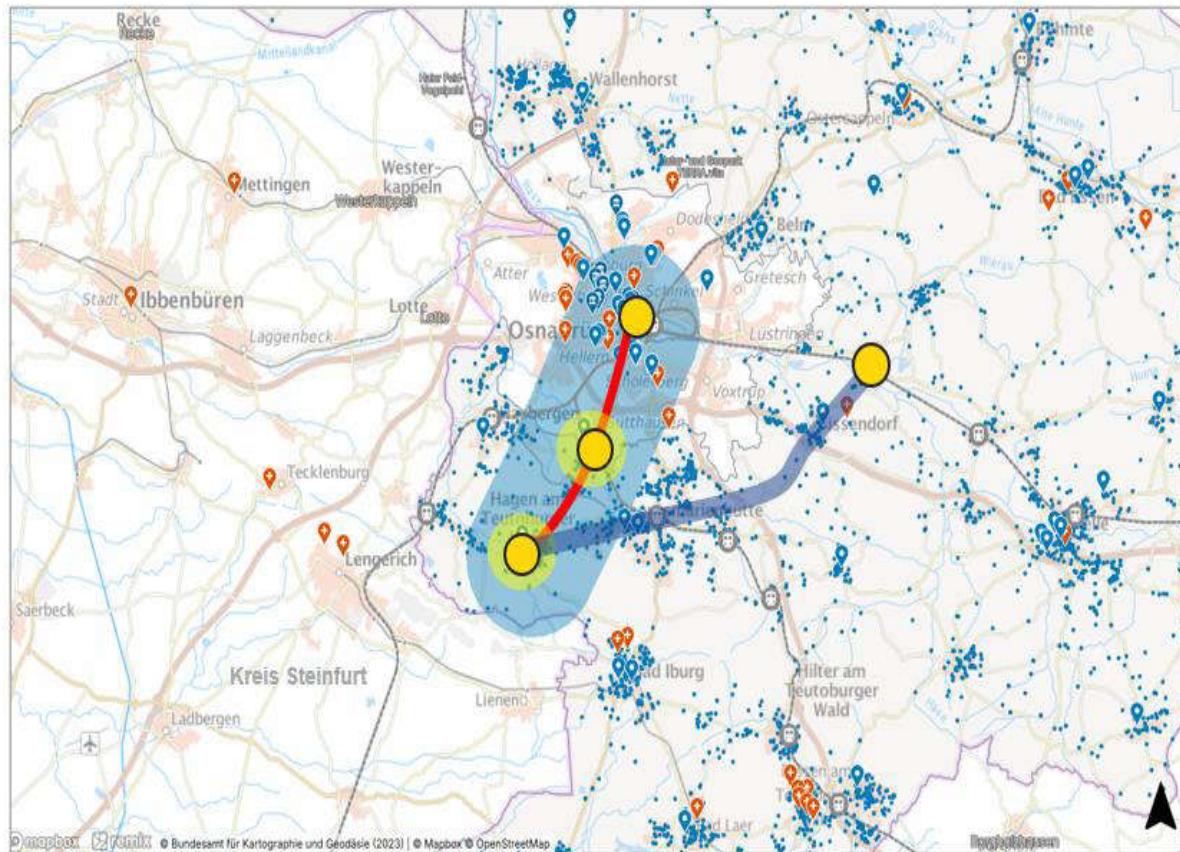
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

— Basisangebot durch Buslinien S40, 465 und 466 im derzeitigen Bestand vorhanden

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- leistungsstarke ÖPNV-Achse
OS-GMH-Hütte-Bad Iburg-Bad Laer-Glandorf
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

16. ÖPNV-Korridor OS-Holzhausen-Hagen



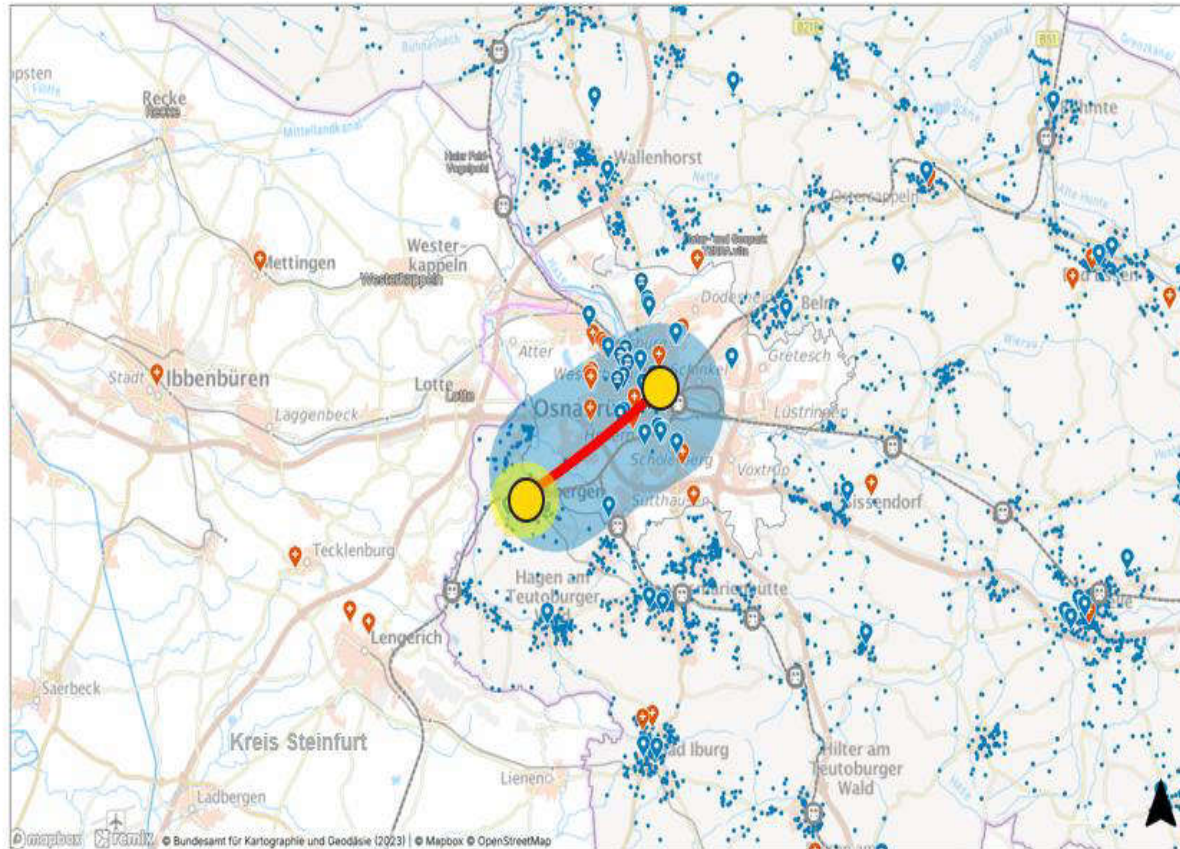
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot durch Buslinie M3 im derzeitigen Bestand vorhanden

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- leistungsstarke ÖPNV-Achse OS-Holzhausen-Hagen a. T. W.
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

17. ÖPNV-Korridor OS-Hasbergen



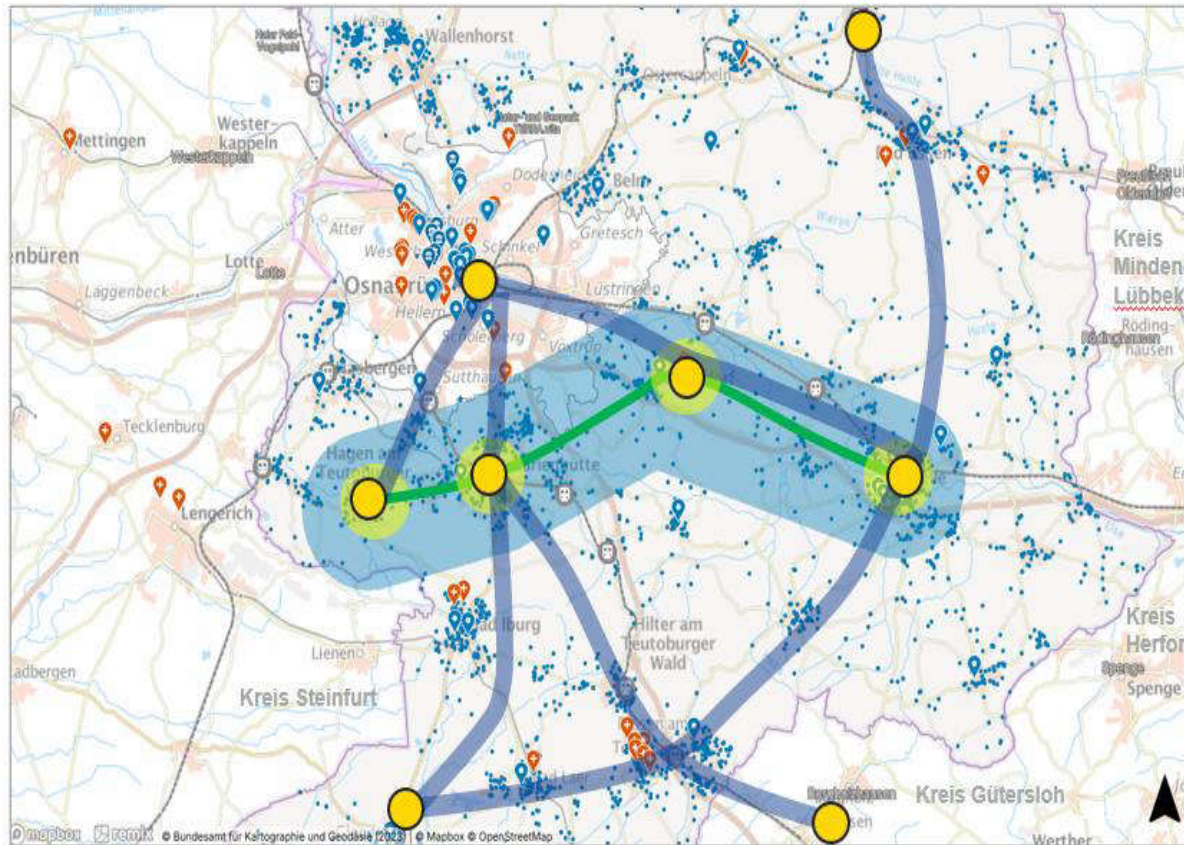
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot durch Bahnlinien RE2 und RB66 sowie durch Buslinie X491-X493 im derzeitigen Bestand vorhanden
- Buslinien als Ergänzungsangebot zur Bahn mit anderer Erschließungsfunktion

Legende

-  Identifizierter ÖPNV-Korridor
-  leistungsstarke ÖPNV-Achse OS-Hasbergen
-  weitere ÖPNV-Korridore
-  mögliche Ortsverkehre

18. ÖPNV-Korridor Hagen-GMH-Bissendorf-Melle



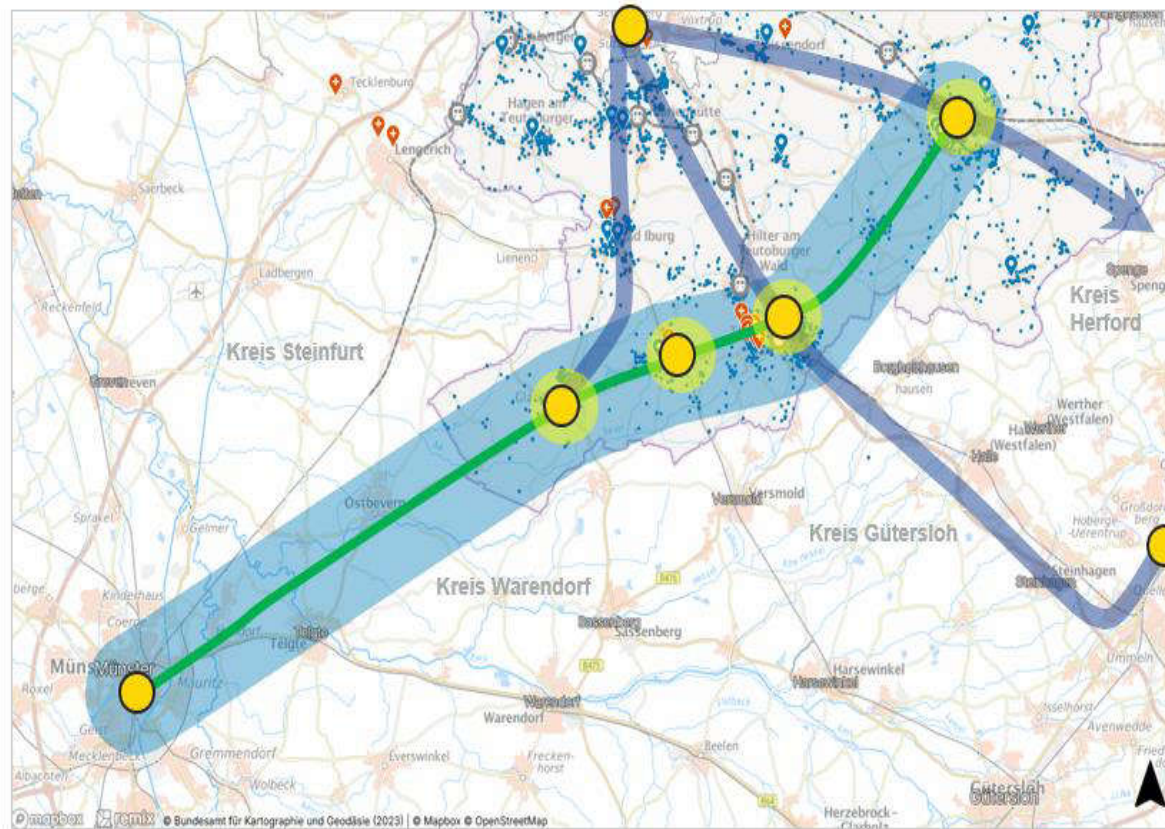
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

- Basisangebot durch Bahnlinien RE60/62 und RB61 sowie Buslinien 381, 463 und 468 in Teilabschnitten im derzeitigen Bestand vorhanden

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- regionale ÖPNV-Achse Hagen-GMH-Bissendorf-Melle
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

19. ÖPNV-Korridor Melle-Dissen-Bad Rothenfelde-Bad Laer-Glandorf-(Münster)



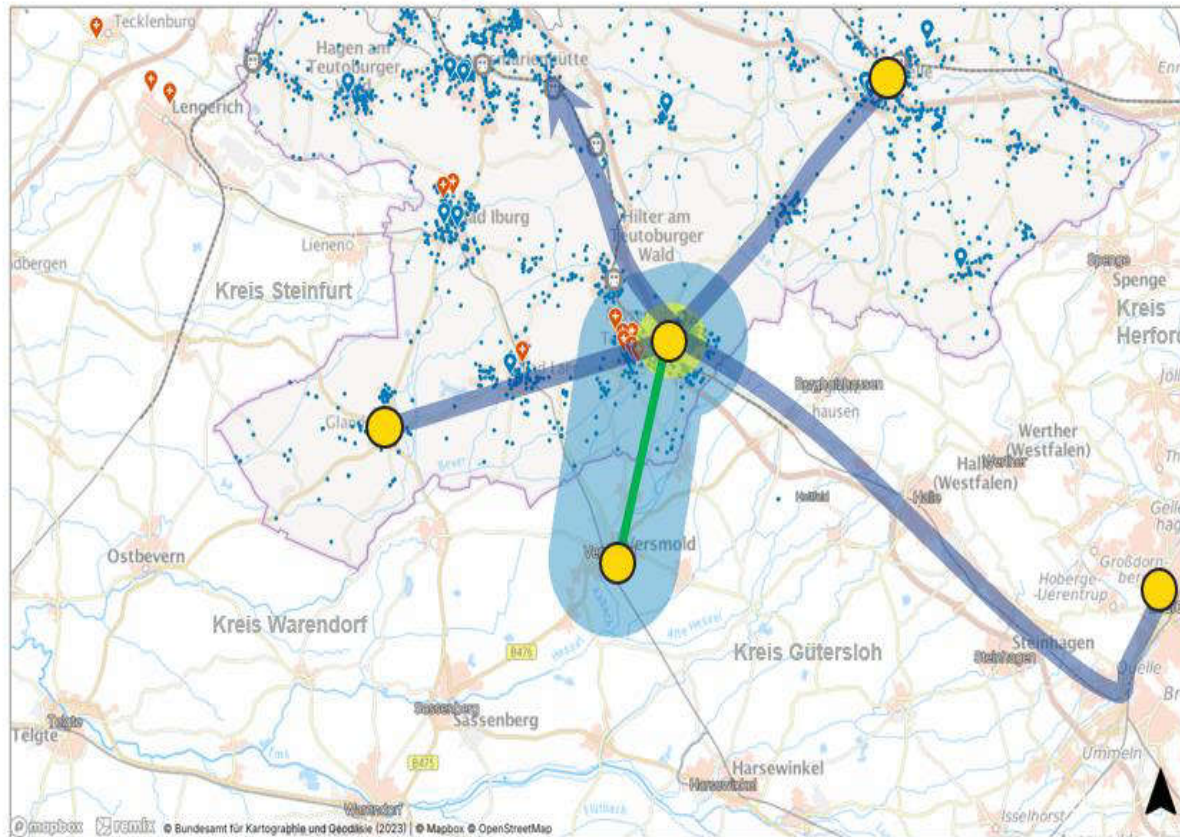
Anmerkungen zum bestehenden Angebot

— Basisangebot durch Buslinien 309 und 466 in Teilabschnitten im derzeitigen Bestand vorhanden

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- regionale ÖPNV-Achse
Melle-Dissen-Bad Laer-Glandorf-(Kreis Warendorf/Münster)
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre

20. ÖPNV-Korridor Dissen-Bad Rothenfelde-(Versmold)



Anmerkungen zum bestehenden Angebot

— Angebot im derzeitigen Bestand mit einzelnen Fahrten der Linie 461 vorhanden

Legende

- Identifizierter ÖPNV-Korridor
- regionale ÖPNV-Achse Dissen-(Versmold)
- weitere ÖPNV-Korridore
- mögliche Ortsverkehre