OSNABRÜCK
DIE | FRIEDENSSTADT

LANDKREIS OSNABRÜCK

Fortschreibung des 4. NAHVERKEHRSPLANs FÜR STADT UNDLANDKREIS OSNABRÜCK

2025

ERSTELLT DURCH DIE PlaNOS

Fortschreibung des 4. NAHVERKEHRS-PLANS

FÜR STADT UND LANDKREIS OSNABRÜCK 2025

Beschluss

durch den Rat der Stadt Osnabrück am 18.03.2025

durch den Kreistag des Landkreises Osnabrück am 31.03.2025

Erarbeitet von der

PlaNOS
Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück

Alte Poststraße 9
49074 Osnabrück

info@planos-info.de
www.planos-info.de

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

INHALT

1 Grundlagen, Zielsetzung und Rahmenvorgaben 16
1.1 Gesetzliche Grundlagen 16
1.2 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben 16
1.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger 18
1.4 Betrauung/Direktvergabe in der Stadt Osnabrück sowie eigenwirtschaftliche Genehmigungen in der Region 19
1.5 Grundlegendes zur Finanzierung des ÖPNV 19
1.5.1 Mittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz 20
1.5.2 Qualitätsberichte nach dem NNVG 21
1.6 Struktur der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück 22

2 Leitbild ÖPNV-Entwicklung 26

3 Bestandsanalyse 28
3.1 Raumstruktur 28
3.1.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung 28
3.1.2 Beschäftigung und Arbeitsplatzschwerpunkte 31
3.1.3 Pendlerverflechtungen 35
3.1.4 Ausbildung und Schule 39
3.1.5 Freizeit- und Naherholungsziele 39
3.1.6 Gesundheitsversorgung 40
3.1.7 Konversionsflächen 40
3.2 Ausstattung der Fahrzeuge 42
3.3 Haltestellen und Barrierefreiheit im ÖPNV 47
3.4 ÖPNV-Busbeschleunigung 50
3.5 Tarif 53
3.5.1 VOS-Tarif Stadtgebiet Osnabrück/Belm und Region 53
3.5.2 Niedersachsentarif und Niedersachsen Ticket 53
3.5.3 Tarifmaßnahmen in der Laufzeit des 4. NVP 54
3.5.4 Gültigkeit bzw. Anerkennung weiterer Tarifangebote 59
3.6 Marketing und Vertrieb 61
3.7 Busverkehr Stadt Osnabrück 63
3.7.1 ÖPNV-Angebot im Netz 07 63
3.7.2 Fahrgastnachfrage und Fahrgastmeinung 67
3.8 Busverkehr Landkreis Osnabrück 68
3.8.1 Fahrgastnachfrage 69
3.8.2 Maßnahmen in der Laufzeit des 3. und 4. Nahverkehrsplans in den Teilgemeinschaften 70

4 BusNetz 2020 in der Stadt Osnabrück 75
4.1 ÖPNV-Angebot im Busnetz 2020 76
4.2 Zentrale Verknüpfungspunkte und räumliche Erschließung im Busnetz 2020 80
4.3 Verknüpfungspunkt Neumarkt 82
4.4 Mobilstationen 83

5 Gemeinsame Standards für Stadt und Landkreis Osnabrück 84
5.1 Fahrzeuge 84
5.2 Tarif und Vertrieb 86
5.3 Fahrgastkommunikation 87
5.4 Pünktlichkeit 88
5.5 Barrierefreiheit 89

6 Standards für den Stadtverkehr Osnabrück 92
6.1 Bedienungsstandards 92
6.2 Anschlüsse 94
6.3 Betriebssteuerung, Servicequalität, Qualitätssicherung 95

7 Standards für den Landkreis Osnabrück 97
7.1 Bedienungsstandards, Verkehrstage und Verkehrszeiten 97
7.2 Bedienungsqualität 97

8 Schienenpersonenverkehr 100
8.1 Zuständigkeiten und Finanzierung im Bahnverkehr 100
8.2 Schieneninfrastruktur 101
8.3 Bahnhofsinfrastruktur 104
8.4 Schienenpersonenverkehr 108
8.5 OS-Bahn-Konzept 116
8.5.1 Zielkonzept OS Bahn 117
8.5.2 Streckenbezogene Darstellung der Forderungen zur Umsetzung von Zielen und Maßnahmen für das SPNV-Konzept der LNVG und die OS-Bahn 118

9 Maßnahmen zur ÖPNV-Weiterentwicklung in der Stadt Osnabrück 122
9.1 Bus-Beschleunigung 123
9.2 Maßnahmensteckbriefe 124

10 Maßnahmen zur ÖPNV-Weiterentwicklung im Landkreis Osnabrück 155
10.1 Maßnahmen im Tarif 156
10.2 Maßnahmensteckbriefe 157

11 Perspektiven für die Mobilitätsentwicklung 210

Quellen 213

Anhang 215

ABBILDUNGEN

Abbildung 1-1: Struktur der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück. 22

Abbildung 3-1: Bevölkerungsdichte in Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück. 29

Abbildung 3-2: Bevölkerungsdichte in den Stadtteilen der Stadt Osnabrück. 30

Abbildung 3-3: Altersstruktur in Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück. 30

Abbildung 3-4: Arbeitslosenquote in Stadt und Landkreis Osnabrück im März 2018. 31

Abbildung 3-5: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im Stadtgebiet Osnabrücks. 32

Abbildung 3-6: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im nördlichen Bereich des Landkreises Osnabrück. 33

Abbildung 3-7: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im nordöstlichen Bereich des Landkreises Osnabrück. 34

Abbildung 3-8: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im südlichen und östlichen Bereich des Landkreises Osnabrück. 34

Abbildung 3-9: Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Osnabrück und den umliegenden Gemeinden des Landkreises Osnabrück. 35

Abbildung 3-10: Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden des nördlichen Landkreises Osnabrück/der Stadt Osnabrück und den umliegenden Gemeinden. 36

Abbildung 3-11: Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden des südlichen Landkreises Osnabrück/der Stadt Osnabrück und den umliegenden Gemeinden. 37

Abbildung 3-12: Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Osnabrück, dem Landkreis Osnabrück und den umliegenden (Land-)kreisen. 38

Abbildung 3-13: Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Osnabrück, dem Landkreis Osnabrück und den Gemeinden des Kreises Steinfurt. 39

Abbildung 3-14: Konversionsflächen ehemaliger Kasernenstandorte in der Stadt Osnabrück. 41

Abbildung 3-15: Anhängerzüge BusPlus im Stadtverkehr Osnabrück (Quelle: Stadtwerke Osnabrück). 44

Abbildung 3-16: CapaCity in der VOS Süd (Quelle: Willy Hummert Omnibusverkehr). 44

Abbildung 3-17: Doppeldecker in der VOS Nord (Quelle: Omnibusbetrieb Nieporte). 45

Abbildung 3-18: Neuer Elektrobus im Stadtverkehr Osnabrück (Quelle: Stadtwerke Osnabrück). 46

Abbildung 3-19: Neuer Elektrobus im Landkreis Osnabrück (Quelle: Hülsmann Reisen GmbH) 47

Abbildung 3-20: Haltestelle Jeggen West in Bissendorf vor dem Ausbau. 48

Abbildung 3-21: Haltestellen Jeggen West in Bissendorf nach dem Ausbau als Beispiel für eine Straßenrandhaltestelle. 49

Abbildung 3-22: Haltestelle Bramsche-Hesepe, Bahnübergang B218 als Beispiel für eine Busbucht nach dem Sägezahn-Prinzip (Quelle: eberhard - die ingieure gbr). 49

Abbildung 3-23: Vorhandene Busspuren in Osnabrück. 51

Abbildung 3-24: Beispiel zur Busbeschleunigung an der Kreuzung Bramscher Straße/Hansastraße in Osnabrück. 52

Abbildung 3-25: Lichtsignalanlagen mit Möglichkeit zur ÖPNV-Berücksichtigung im Stadtverkehr Osnabrück. 53

Abbildung 3-26: Anschlussgebiete im Bus-Schiene-Tarif im Raum Osnabrück 58

Abbildung 3-27: Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück nach Einführung der Bus-Schiene-Tarif-Integration im Jahr 2023 59

Abbildung 3-28: Das von 2007 - 2020 gültige Liniennetz im Stadtverkehr Osnabrück (Quelle: Stadtwerke Osnabrück). 64

Abbildung 3-29: Taktdichte des Verkehrsangebotes an den Haltestellen im Stadtgebiet Osnabrück. 65

Abbildung 3-30: Nachtbus-Netz im Stadtverkehr Osnabrück bis Februar 2020 (Quelle: Stadtwerke Osnabrück). 66

Abbildung 3-31: Fahrgäste pro Tag je Linie im Zeitraum 2007-2018 67

Abbildung 3-32: Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Landkreis Osnabrück zwischen 1997 und 2023 (Quelle: VOS). 69

Abbildung 4-1: Das neue Busnetz 2020 in der Stadt Osnabrück (Quelle: Stadtwerke Osnabrück). 76

Abbildung 4-2: Taktdichte des Verkehrsangebotes an den Haltestellen im Stadtgebiet Osnabrück im Busnetz 2020. 81

Abbildung 4-3: Nachtbusnetz im neuen Busnetz 2020 (Quelle: Stadtwerke Osnabrück). 82

Abbildung 8-1: Schieneninfrastruktur in Stadt und Landkreis Osnabrück. 102

Abbildung 8-2: Im NiaZ3-Programm berücksichtigte Haltepunkte. 104

Abbildung 8-11: Anbindung Osnabrücks im Schienenpersonenverkehr auf Grundlage des ‚Zielfahrplan Deutschland-Takt' 114

Abbildung 8-12: Zielkonzept OS-Bahn 117

Abbildung 9-1: Beschleunigungsmaßnahmen MetroBus Netz, Stand: Mai 2018. 125

Abbildung 10-1: Bus-Schiene-Verknüpfung an Bahnhalten in Stadt und Landkreis Osnabrück. 155

TABELLEN

Tabelle 1-1: Teilhaber der Gemeinschaftskonzessionen in der VOS 23

Tabelle 3-1: Ein- und Auspendler von Stadt und Landkreis Osnabrück (Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017) 35

Tabelle 3-2: Bestehende Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge in der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück auf Basis des 3. NVP 2013 42

Tabelle 3-3: Haltestellenpositionen im gesamten VOS-Verkehrsgebiet 47

Tabelle 6-1: Taktfrequenzen am Neumarkt ab Februar 2024 nach Wochentagen und Bedienungsangebot 94

Tabelle 8-1: Sachstand NiaZ3 105

ABKÜRZUNGEN

BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BRegG	Bundesregionalisierungsgesetz
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
B+R	Bike and Ride
DB StuS	Deutsche Bahn Station und Service
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESTW	elektronisches Stellwerk
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen
FV	Fernverkehr
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
ITCS	Intermodal Transport Control System
ICO	InnovationsCentrum Osnabrück
IHK	Industrie- und Handelskammer
LAP	Lärmaktionsplan
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
LSA	Lichtsignalanlagen
LWS	Lappwaldbahn Service GmbH
NiaZ3	Niedersachsen ist am Zug! III
NITAG	Niedersachsentarif GmbH

MIV	motorisierter Individualverkehr
MONT	Städtenetzwerk Münster, Osnabrück und Netzwerkstadt Twente
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PlaNOS	Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück
P+R	Park and Ride
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TWE	Teutoburger Wald Eisenbahn
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VOS	Verkehrsgemeinschaft Osnabrück
WT	Westfalentarif GmbH

1 GRUNDLAGEN, ZIELSETZUNG UND RAHMENVORGABEN

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Gemäß dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) sind die Stadt Osnabrück und der Landkreis Osnabrück Aufgabenträger des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Auf der Grundlage folgender Gesetze und Vorgaben ist der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) entstanden:

- Bundesregionalisierungsgesetz (RegG)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- Clean Vehicle Directive, Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20.06.2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG
- EU-Richtlinie VO (EG) 1370/2007 (zuletzt geändert durch VO (EG) 2016/2338 – nachfolgend VO 1370)
- EuGH-Urteil vom 24. Juli 2003 – C-280/00
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Gesetz zur Neuregelung der Ausgleichszahlungen für Auszubildende im öffentlichen Nahverkehr und zur Ersetzung bundesrechtlicher Ausgleichsvorschriften
- Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG, vormals Gemeindefinanzierungsgesetz)
- Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

1.2 Übergeordnete Ziele und 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.

Aktuell erfolgt die Fortschreibung des im Jahr 2019 beschlossenen 4. NVP – mit Gültigkeit bis zum Ende des Jahres 2025.

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

- Masterplan 100 % Klimaschutz
  Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück bildeten mit der Stadt Rheine und dem Kreis Steinfurt eine „Masterplanregion 100 % Klimaschutz". Das geförderte Projekt wurde 2019 abgeschlossen. Unabhängig von der Förderung wurde der Prozess „Masterplan 100 % Klimaschutz" weitergeführt.
- Masterplan Mobilität der Stadt Osnabrück:
  Dieses Verkehrs- und Mobilitätskonzept bestimmt Ziele, Strategien und Schlüsselmaßnahmen und bietet damit den Orientierungsrahmen für die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Osnabrück bis 2025. Der Masterplan enthält die Zielsetzung, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr (Modal Split) zu erhöhen und den ÖPNV insgesamt zu stärken
- 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 wird derzeit fortgeschrieben. Eine Lärmkartierung zur Identifizierung von Maßnahmenbereichen mit Grenzwertüberschreitungen wurde 2017 durchgeführt. Aus der Lärmkartierung 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

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

- Das Stadtziel Nr. 3 der Stadt Osnabrück „Nachhaltige Mobilität“:
  „Osnabrück ist 2020 auf dem Weg zu einer mobilen Zukunft, die keine Bevölkerungsgruppen ausschließt und die regionalen Verflechtungen im Blick hat, sichtbar vorangekommen“. Das Ziel 4 „Daseinsvorsorge“ des Landkreises Osnabrück

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 folgende Kreise (beginnend im Nordwesten, im Uhrzeigersinn):

In Niedersachsen:

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

In Nordrhein-Westfalen:

- Kreis Minden-Lübbecke und Kreis Herford (NVP 2010, Fortschreibung 2022)
- Kreis Gütersloh (NVP 2017, Neuerarbeitung 2025)
- Kreis Warendorf (NVP 2019)
- Kreis Steinfurt (NVP 2018)

Die Nahverkehrspläne benachbarter Kreise wirken sich auch auf den Verkehrsraum der Stadt Osnabrück und des Landkreises Osnabrück aus. Auf einzelnen Achsen bestehen Regionalverkehrslinien zwischen den benachbarten Räumen.

Der emsländische Nahverkehrsplan führt Oldenburg und Osnabrück als nächstgelegene Oberzentren auf. Der öffentliche Verkehr zwischen dem Emsland und Osnabrück verläuft jedoch größtenteils im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Vechta führt auf, dass eine Angebotserweiterung u. a. nach Bersenbrück (Landkreis Osnabrück) zu prüfen ist.
Der Nahverkehrsplan des ZVBN berücksichtigt aufkommensstarke Verkehrsverflech-

tungen in angrenzende Verkehrsregionen, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr.

Für den Kreis Gütersloh ist es wichtig, dass die Anschlussverbindungen zwischen Bus und RB75 (Haller Willem) gehalten werden, die zwischen Osnabrück und Bielefeld verkehrt.

Der Nahverkehrsplan des Kreises Steinfurt führt Osnabrück und Münster als nächstgelegene Oberzentren auf. Dementsprechend ausgeprägt ist das ÖPNV-Angebot Richtung Stadt und Landkreis Osnabrück (z. B. eine von drei Schnellbuslinien, eine von fünf Nachtbuslinien). Zudem wird hier die Busverbindung zwischen der Stadt Osnabrück und dem Flughafen Münster-Osnabrück thematisiert.

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

Stadt Osnabrück

Die Stadtwerke Osnabrück erbrachten ihre Verkehrsleistungen im Linienverkehr mit Bussen zur Zeit des 4. NVP im Rahmen einer Betrauung durch die Stadt Osnabrück. Seit dem 1.7.2024 wird der Verkehr im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsvertrages (ÖDA) durch die SWO mobil durchgeführt.

Landkreis Osnabrück

In der Region erbringen Verkehrsunternehmen Verkehrsdienstleistungen auf Basis ei- genwirtschaftlicher Liniengenehmigungen im straßengebundenen ÖPNV.

Der Landkreis Osnabrück gewährt einen Ausgleich für die nicht gedeckten Kosten, die den Verkehrsunternehmen durch die Anwendung des Tarifs der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS), insbesondere für vergünstigte Schülerfahrkarten, entstehen.

Die Gewährung des Ausgleichs geschieht auf Basis einer allgemeinen Vorschrift für die Beförderung von Personen mit Fahrausweisen im VOS-Tarif auf dem Gebiet des Land- kreises Osnabrück. Einbezogen sind hierbei zudem Verkehre, die die Landkreisgrenzen überschreiten und für die öffentlich-rechtliche Vereinbarungen zwischen Nachbar-Auf- gabenträgern bestehen. Eine Ausnahme bildet der Verkehr in Wallenhorst (siehe dazu Kap. 3.8.2).

1.5 Grundlegendes zur Finanzierung des ÖPNV

Das GVFG regelt die Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kommunen. Während der Bund auf dieser Grundlage die Finanzierung von verkehrlichen Großprojekten unterstützt, sind die GVFG-Mittel für

Mittel- und Kleinprojekte der Kommunen entfallen. Einen zumindest partiellen Ausgleich bietet das Entflechtungsgesetz. Die weitere Sicherung dieser Finanzierungszusagen für den Aus- und Neubau kommunaler Verkehrsinfrastrukturanlagen ist unsicher. Seit dem Jahr 2014 entfallen die verkehrlichen Zweckbindungen der Entflechtungsmittel, die Gelder können seitdem für Zwecke jeglicher Art eingesetzt werden.

Die GVFG-Fördermöglichkeiten betreffen fast ausschließlich Infrastrukturmaßnahmen (z. B. zentrale Omnibusbahnhöfe und Haltestelleneinrichtungen, Betriebshöfe und Werkstätten ÖPNV), aber auch Beschleunigungsmaßnahmen (insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen). Sie bedürfen aufgrund des formalisierten Prozesses einen länge- ren Planungsvorlauf.

Dieses Gesetz lief allerdings im Jahr 2018 aus. Unklar war zunächst die Fortsetzung. Allerdings trat rückwirkend zum 01.01.2020 das Dritte Gesetz zur Änderung des GVFG in Kraft. Es wurden neue Fördertatbestände zur Verbesserung des schienengebundenen ÖPNV geschaffen. Zusätzlich wurde der Betrag der zur Verfügung gestellten Mittel erhöht, die Mindestvorhabengröße abgesenkt und die Fördersätze für die einzelnen Fördertatbestände angepasst.

Die Beschaffung von Bussen und Fahrrad-Anhängern für den Linienverkehr wird vom Land Niedersachsen unter bestimmten Voraussetzungen gefördert. Kriterien sind Bar- rierefreiheit, Fahrzeugalter sowie Einsatzzweck.

1.5.1 Mittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz

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 Nieder- sachsen Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten. Die Finanzhilfe beträgt derzeit jährlich 1,35 Euro (vormals 1 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 (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 zweckge-

bunden für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (entsprechend § 7 Abs. 7 NNVG). Die Fördermöglichkeiten sind in den Handlungsleitlinien der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen definiert.

§ 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 öffentlichen Personennahverkehr. 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.

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

Das Land gewährt den kommunalen Aufgabenträgern seit dem Jahr 2017 eine weitere jährliche Finanzhilfe. Die zugewiesenen Mittel sollen insbesondere für die Entwicklung von Angeboten, die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen und besonders auf wechselnde Nachfrage zugeschnitten sind (flexible Bedienformen), verwendet werden. 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.

Die ÖPNV-Aufgabenträger haben die Finanzhilfen innerhalb der beiden Kalenderjahre, die dem Jahr der Gewährung der Finanzhilfe folgen, zweckentsprechend zu verwenden, da das Land nicht verausgabte und/oder nicht zweckentsprechend verwendete Finanzhilfen gemäß NNVG zurückfordern kann.

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, in dem die durch Finanzmittel des Landes erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind.

Der Qualitätsbericht dient einerseits als umfassende Bestandsaufnahme des straßen- gebundenen ÖPNV in Niedersachsen und andererseits als Dokumentation der Verwendung. Das Land beabsichtigt, mit Hilfe der Qualitätsberichte das Erreichen der mit der Gesetzes- änderung verfolgten Ziele zu überprüfen.

1.6 Struktur der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück

Der straßengebundene ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück wird von Unterneh- men durchgeführt, die sich 1996 zur Verkehrsgemeinschaft Osnabrück zusammenge- schlossen haben (Abbildung 1-1). Die Verkehrsdurchführung erfolgt dabei in sechs re- gionalen Kooperationen (VOS-Teilgemeinschaften), jeweils als Gemeinschaftsverkehr. Inhaber der Liniengenehmigungen sind die sechs Gemeinschaftsverkehre

- VOS Nord
- VOS NordOst
- VOS Ost
- VOS Süd
- VOS Wallenhorst
- Stadtverkehr Osnabrück/Belm.

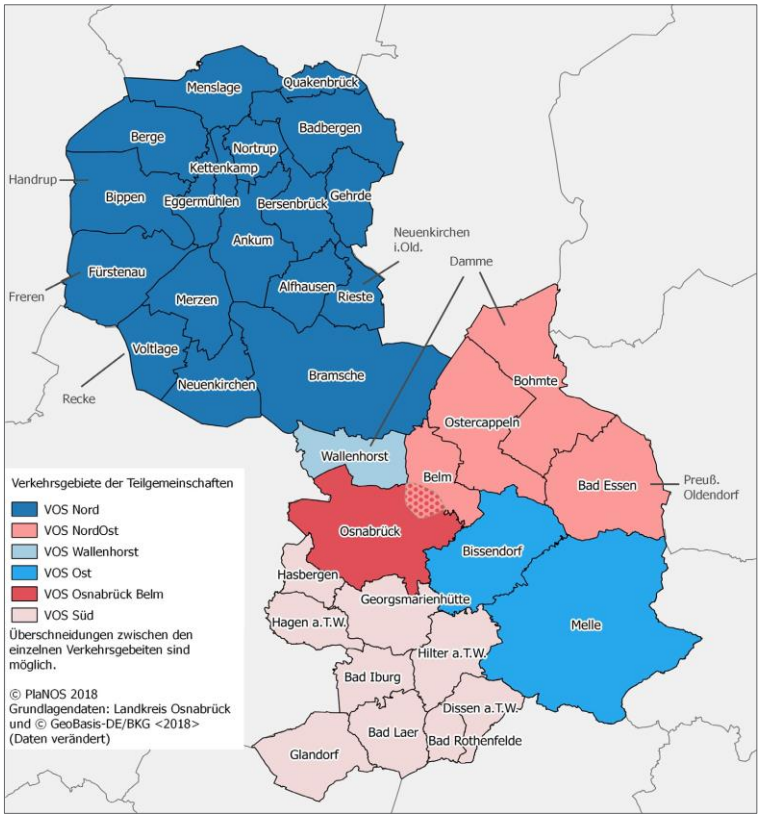


Abbildung 1-1: Struktur der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück

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. Tabelle 1-1 zeigt die Teilhaber der Gemeinschaftskonzessionen in der VOS.

Tabelle 1-1: Teilhaber der Gemeinschaftskonzessionen in der VOS.

Unternehmen	**Firmensitz**	**Beteiligung an ...**
Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH	Ankum	VOS Nord
Conrad Schrage GmbH & Co. KG	Melle-Welling-Holzhausen	VOS Ost
*Gottlieb-Reisen GmbH	Bad Essen	VOS NordOst
Heinrich Beckermann GmbH & Co. KG	Bramsche	VOS Nord
Hülsmann-Reisen GmbH	Voltlage	VOS Nord
Omnibusbetrieb Nieporte GmbH	Ankum	VOS Nord
Reisebüro Winkelmann GmbH & Co. KG	Ostercappeln-Venne	VOS NordOst
SWO mobil GmbH	Osnabrück	VOS Stadtverkehr Osnabrück/ Belm, VOS Süd
VLO Bus GmbH	Bohmte	VOS NordOst, VOS Wallenhorst
Weser-Ems Busverkehr GmbH	Hamburg, Niederlassung Osnabrück	VOS Süd, VOS Ost, VOS Nord
Willy Hummert Omnibusverkehr GmbH	Dissen a.T.W.	VOS Süd

Nicht zu den Linienbündeln gehören Verkehre, die ihren Ursprung außerhalb des Osnabrücker Landes haben und in den Verkehrsraum Osnabrücker Land hineinführen. Ausgenommen aus den Linienbündeln sind zudem die vorhandenen Freizeitbusse, die deutlich über die Verkehrsräume der Linienbündel hinausreichen und die als gesondertes Produkt anzusehen sind sowie die Verkehre zu besonderen Anlässen wie z. B. Dammer Carneval, Hunteburger Ponymarkt, Brockumer Markt, Hagener und Oeseder Kirmes.

Stadt und Landkreis Osnabrück, die Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (PlaNOS) und die VOS mit ihren Unternehmen bilden dabei in ihren jeweiligen Zuständigkeiten 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
- jede Teilgemeinschaft ist wirtschaftlich eigenständig

Die VOS und ihre Gremien beschränken ihre Tätigkeit auf die übergreifenden Auf- gaben (Tarif, Marketing, Netz- und Taktstrukturen, Produkte). Die Teilgemeinschaften planen und verantworten das konkrete Bedienungsangebot.

Die organisatorischen Voraussetzungen hierfür sind:

- Die Aufgabenträger Stadt und Landkreis Osnabrück arbeiten bereits in der Planungsphase mit den Verkehrsunternehmen eng zusammen. Die kommunale Tochtergesellschaft PlaNOS übernimmt im Sinne einer Management-Ebene die Koordination und Grundlagenplanung
- Die Aufgabenträger haben durch ihre jeweiligen kommunalen Verkehrsunternehmen unmittelbare Mitwirkungsrechte in der VOS
- Die PlaNOS ist organisatorisch mit den kommunalen Verkehrsunternehmen verbunden und stellt so eine praxisnahe, am finanziell Machbaren orientierte Planung sicher

Über mehrere Beiräte informiert und erörtert die PlaNOS Planungen und Maßnahmen. Diese sind im Einzelnen:

- Beirat der Verkehrsunternehmen (Unternehmen der VOS, findet im Rahmen der VOS-Gesellschafterversammlungen statt)

- Beirat der Kommunen (Hauptverwaltungsbeamte der Städte und Gemeinden)
- Politischer Beirat (Vertreter aus dem Kreistag sowie dem Rat der Stadt Osnabrück)
- Fahrgastbeirat (Fahrgastbeirat I mit Vertretern der Fahrgäste sowie Fahrgastbeirat II mit Verbandsvertretern)

2 LEITBILD ÖPNV-ENTWICKLUNG

Steigerung des ÖPNV-Anteils
Schwerpunkt der weiteren Entwicklung im ÖPNV ist eine Erhöhung des Modal Split-Anteils des ÖPNV sowie der sonstigen Verkehrsarten im Umweltverbund. Eine Untersuchung im Jahr 2013 (SrV-Studie der TU Dresden) ergab einen Wert in Höhe von 8 %, die Folgeuntersuchung im Jahr 2018 ergab einen Wert von 9%. Im Jahr 2023 wurde die Untersuchung erneut durchgeführt - die Ergebnisse werden bis ca. Ende 2024 erwartet. Unabhängig vom tatsächlichen prozentualen Ausgangswert wird eine deutliche Erhöhung der Fahrgastzahlen um ca. 20 % gegenüber dem aktuellen Stand angestrebt.

Wesentliche Elemente für die Zielerreichung sind:

Sicherung einer durchgängigen ÖPNV-Mobilität
Ziel ist dabei, den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung mit durchgehenden Wegeketten im ÖPNV zu entsprechen. Das bedeutet sowohl geeignete und aufeinander abgestimmte Übergänge zwischen schienengebundenem Nah- und Fernverkehr und dem Busverkehr als auch die Verknüpfung zwischen Buslinien.

Dabei sind durch ihre Größenordnung Berufs-, Ausbildungs- und Schülerverkehre von besonderer Bedeutung.

Ziel ist zudem die Gewährleistung einer barrierefreien Mobilität, d. h. allen Menschen eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen.

Von großer Bedeutung im Rahmen einer durchgängigen ÖPNV-Mobilität ist darüber hinaus eine weiterhin abgestimmte ÖPNV-Planung für Stadt und Landkreis Osnabrück. Denn der Gesamtraum von Stadt und Landkreis Osnabrück ist als zusammenhängender Verkehrsraum anzusehen.

Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
Die Attraktivität des ÖPNV ist Voraussetzung für seine Inanspruchnahme. Ein attraktiver ÖPNV trägt zum einen zur Erreichung der Klimaziele von Stadt und Landkreis Osnabrück und zum anderen zur Vermeidung von schädlichem Umgebungslärm bei.

Um die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück zu erreichen, bedarf es:

- der Schaffung eines Modells der differenzierten Bedienung mit Produkten entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe wie z. B. SchnellBus, MetroBus, AnrufBus, Nacht-

Bus etc.

- einer Steigerung der Angebotsqualität durch die Beseitigung von räumlichen und zeitlichen Erschließungsdefiziten, durch eine Priorität für Taktverkehre sowie durch Erhalt und Verbesserung attraktiver Anschlüsse an zentralen Verknüpfungspunkten
- einer Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks, durch eine nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung der in Kap. 4 - 6 formulierten Qualitätsstandards
- eines Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen
- eines hochwertigen Fahrgastservice – persönlich, telefonisch und online
- schließlich bedarf es einer engen Verzahnung und Abstimmung zwischen der Siedlungs- und der ÖPNV-Planung. Dies betrifft sämtliche Wohngebiets-, Gewerbegebiets- und auch Schulentwicklungsplanungen

Die im Rahmen dieses Nahverkehrsplans formulierten Ziele und Maßnahmen unterliegen dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV erfordert eine zusätzliche Finanzierung.

3 BESTANDSANALYSE

3.1 Raumstruktur

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 366.229 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 Schie- neninfrastruktur 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 so- wie den Mittellandkanal, der das Landkreisgebiet in ost-westlicher Richtung durch- fließt, 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).

3.1.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Statistische Prognosen von Stadt und Landkreis Osnabrück erwarten in ihren Prognosen bis 2040 weitgehend die Beibehaltung der heutigen Bevölkerungszahlen. Allerdings weichen die amtlichen Zahlen der heutigen Bevölkerung von denen der

Einwohnermeldeämter ab. Schwer zu prognostizieren sind die Auswirkungen aus 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. 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 3-1).

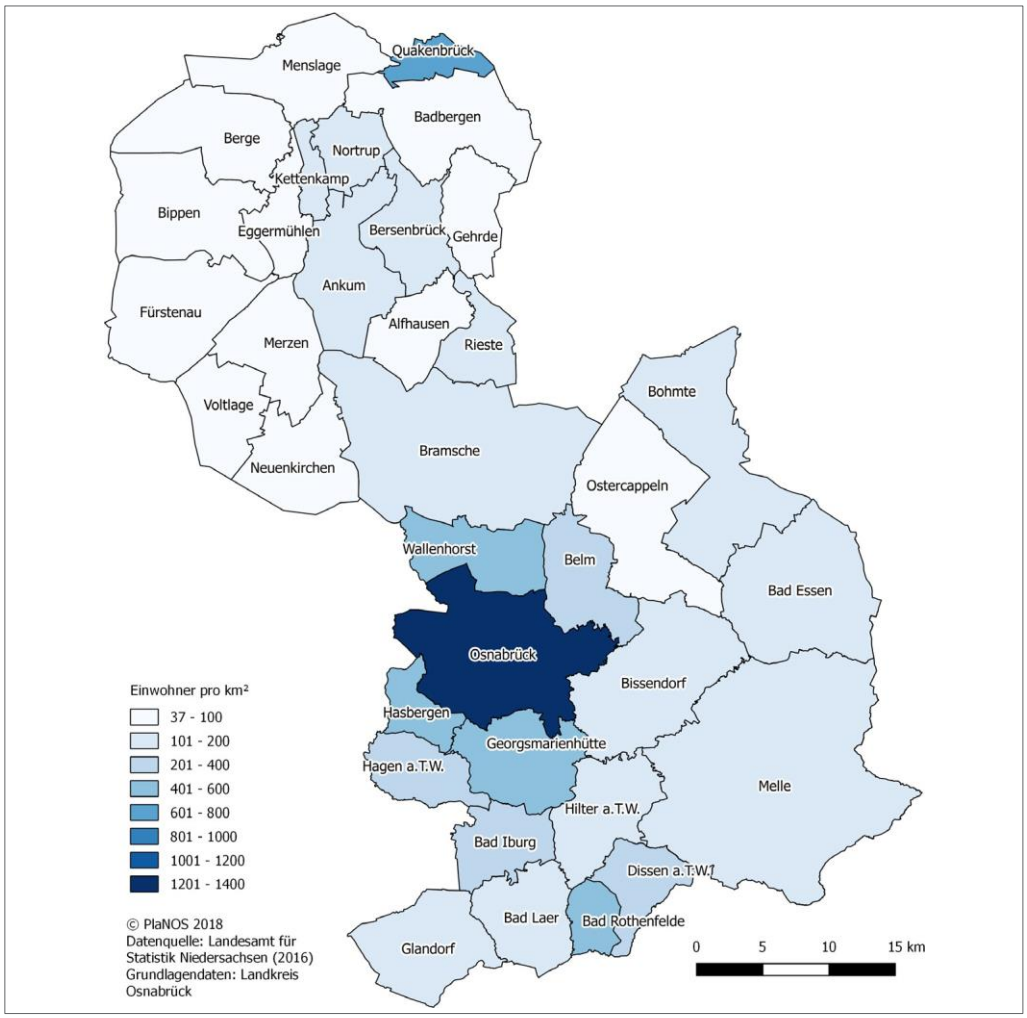


Abbildung 3-1: Bevölkerungsdichte in Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück

In der Stadt Osnabrück stellen die Stadtteile Schinkel und Wüste die am dichtesten besiedelten Stadtteile dar, gefolgt von den Stadtteilen Innenstadt und Schölerberg. Zum Stadtrand hin nimmt die Bevölkerungsdichte generell ab, zudem weisen die industriell geprägten Stadtteile wie Fledder und Hafen eine geringere Bevölkerungsdichte auf (Abbildung 3-2).

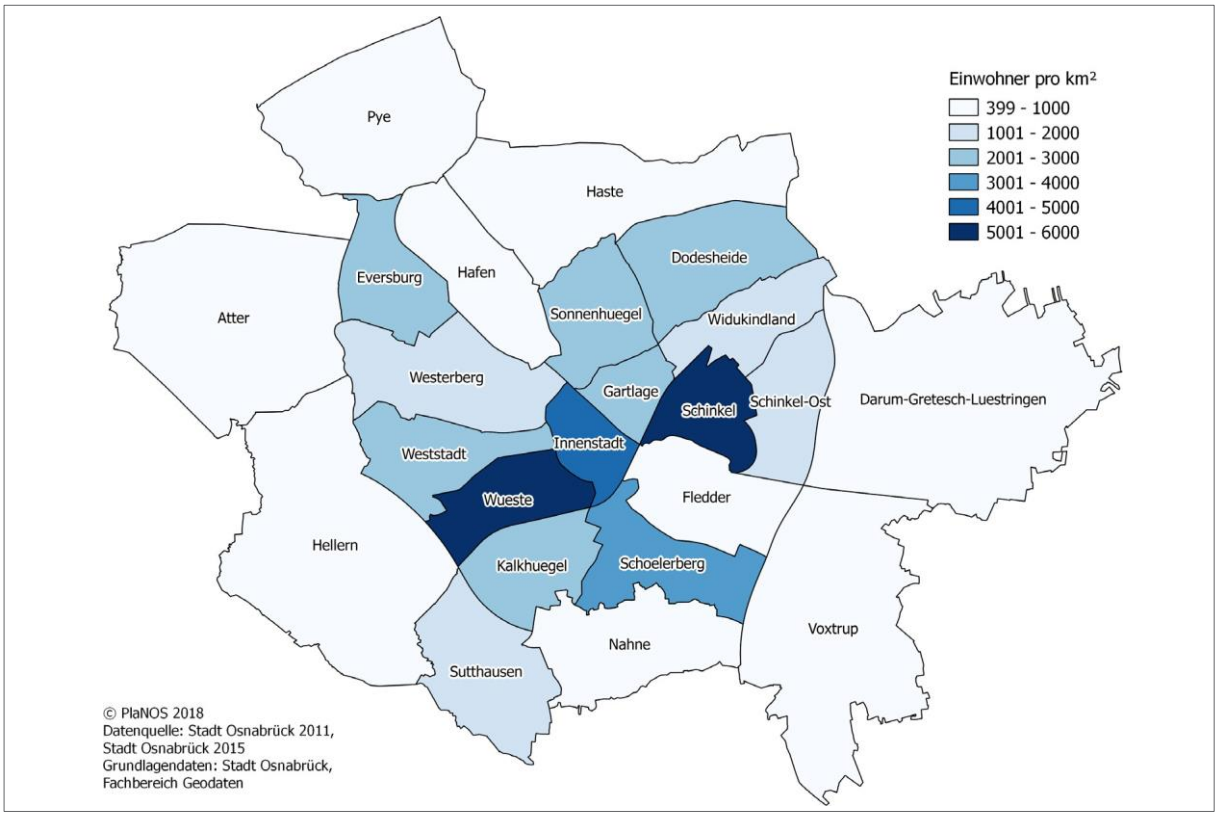


Abbildung 3-2: Bevölkerungsdichte in den Stadtteilen der Stadt Osnabrück.

In der Stadt Osnabrück zeichnet sich die Altersstruktur der Bevölkerung insgesamt durch einen höheren Anteil jüngerer Altersgruppen aus als im Landkreis Osnabrück. 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 bildet die Gruppe der 45- bis 65-Jährigen die am stärksten vertretene Gruppe (Abbildung 3-3).

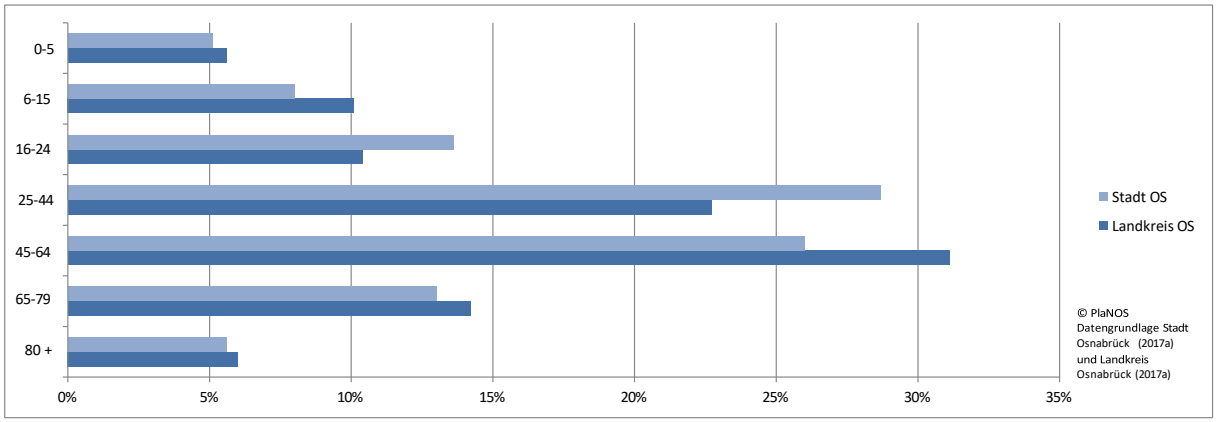


Abbildung 3-3: Altersstruktur in Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück.

3.1.2 Beschäftigung und Arbeitsplatzschwerpunkte

In Stadt und Landkreis Osnabrück waren zum 30.09.2017 etwa 221.000 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 2017). Im März 2018 betrug die Arbeitslosenquote in der Stadt Osnabrück 4,5 % und im Landkreis Osnabrück 3,2 %. Regionale Unterschiede der Arbeitslosenquote im Landkreis Osnabrück lassen sich in Abbildung 3-4 ablesen.

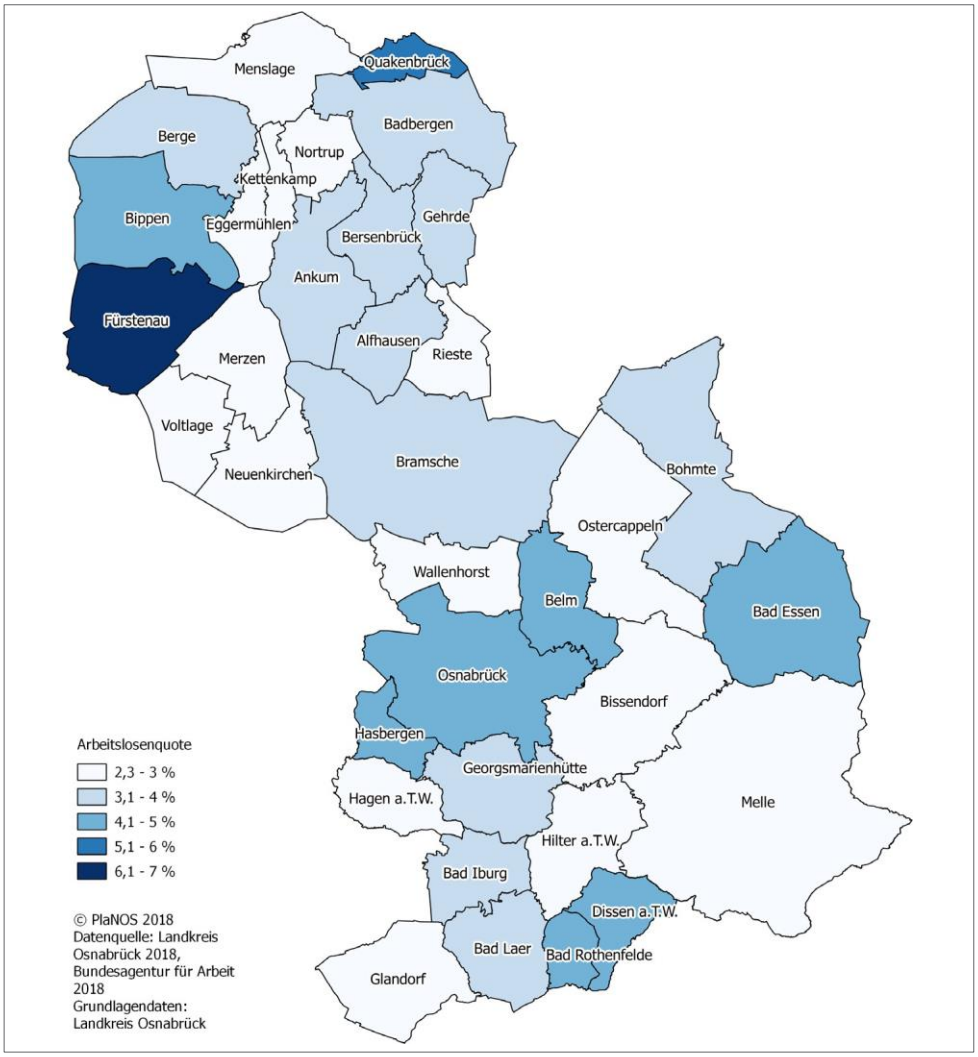


Abbildung 3-4: Arbeitslosenquote in Stadt und Landkreis Osnabrück im März 2018.

Die Lage von Gewerbegebieten und Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern im Stadtgebiet Osnabrück lässt sich in Abbildung 3-5 erkennen. 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 Stadtteilen Kalkhügel, Sutthausen und Hellern.

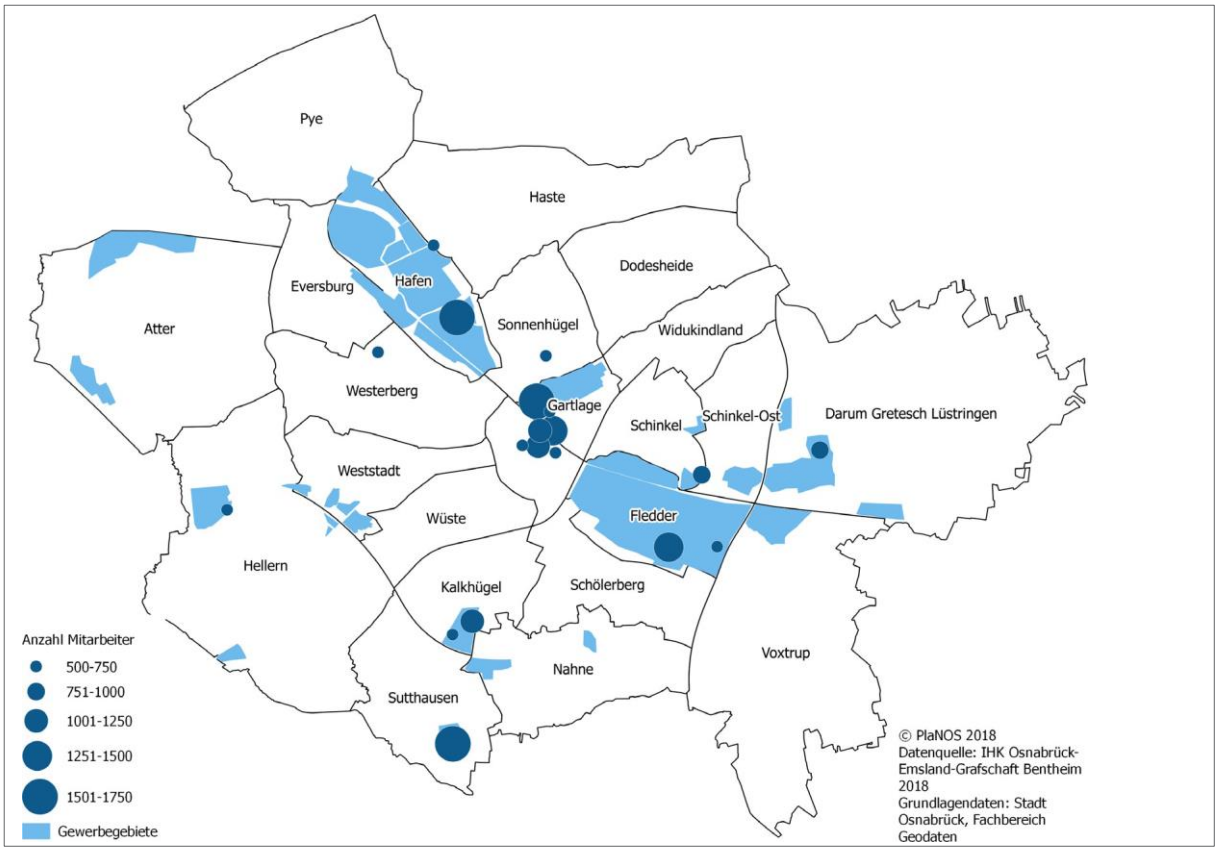


Abbildung 3-5: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im Stadtgebiet Osnabrücks.

Die Abbildungen Abbildung 3-6 bis Abbildung 3-8 (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 (Abbildung 3-6). Im nordöstlichen Bereich des Landkreises befinden sich Großunternehmen in den Gemeinden Rieste, Bramsche, Wallenhorst, Belm und Bad Essen (Abbildung 3-7).

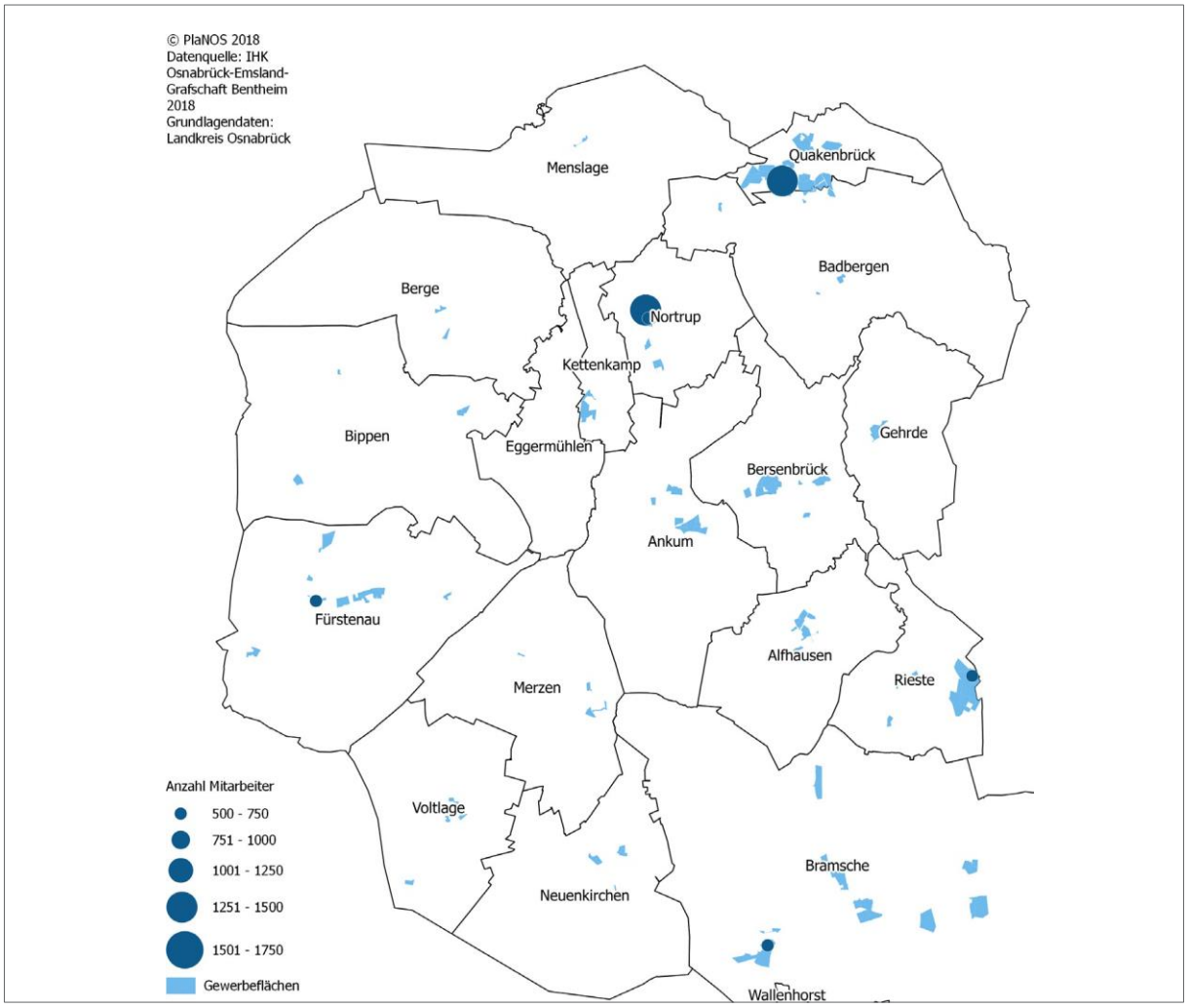


Abbildung 3-6: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im nördlichen Bereich des Landkreises Osnabrück.

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 (Abbildung 3-8).

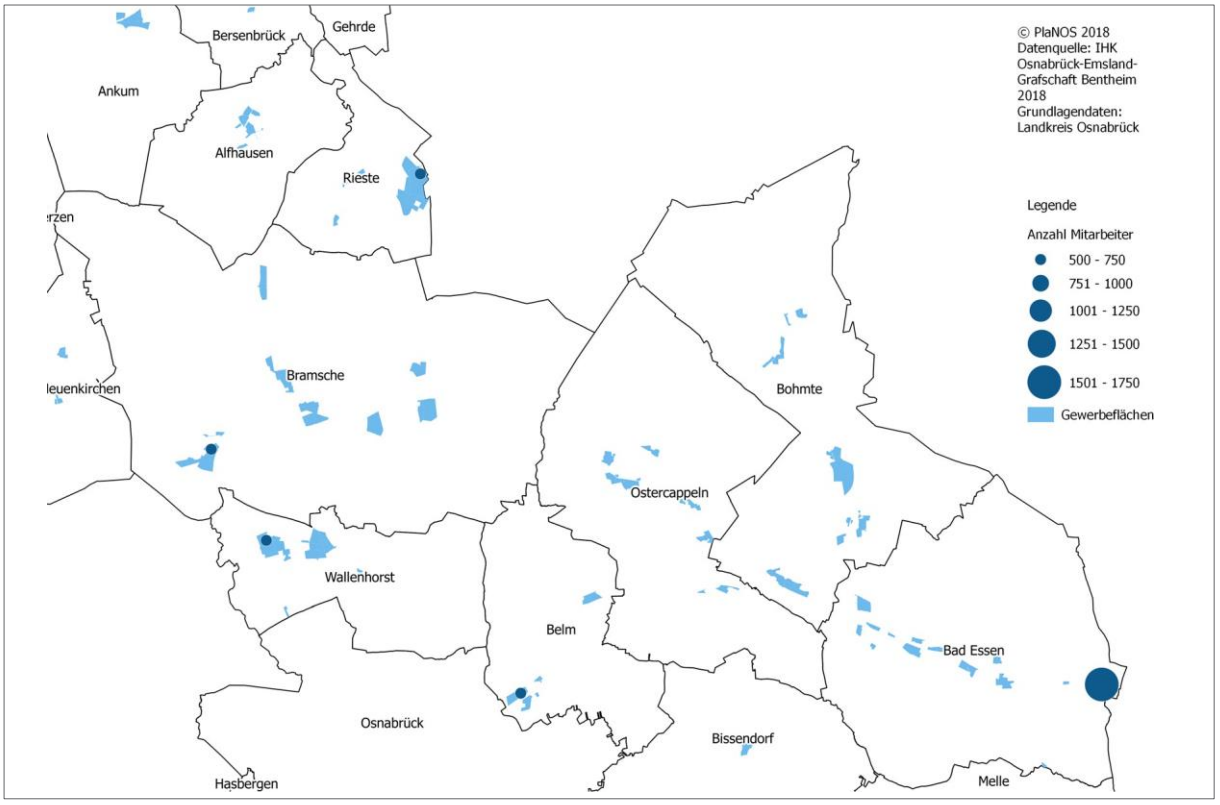


Abbildung 3-7: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im nordöstlichen Bereich des Landkreises Osnabrück.

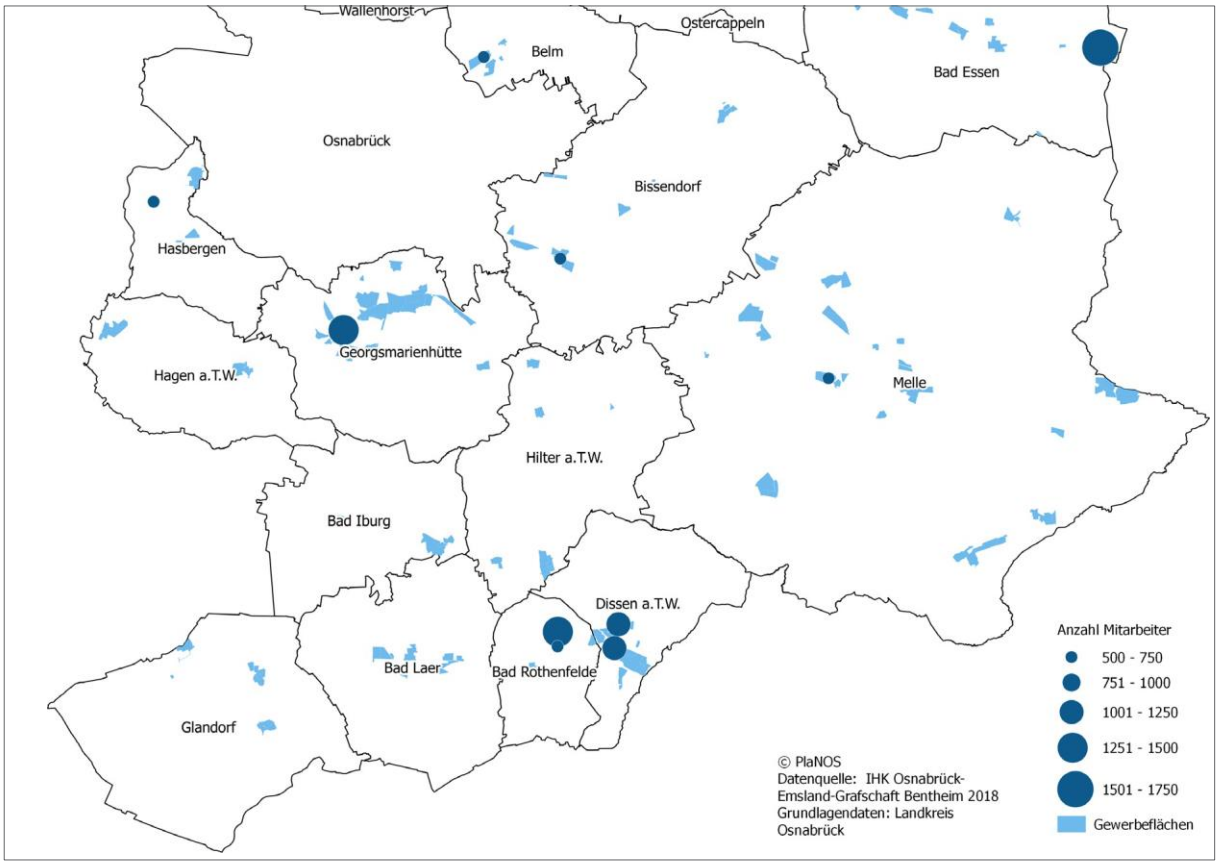


Abbildung 3-8: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im südlichen und östlichen Bereich des Landkreises Osnabrück.

3.1.3 Pendlerverflechtungen

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 3-1).

Tabelle 3-1: Ein- und Auspendler von Stadt und Landkreis Osnabrück (Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017).

Gebiet	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Landkreis Osnabrück	42.300	65.400	- 23.100
Stadt Osnabrück	58.200	24.900	+ 33.300

Rund 44 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort innerhalb des Landkreises Osnabrück verlassen diesen für die Arbeit. In der Stadt Osnabrück ver- lassen rund 39 % der dort lebenden sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten das Stadtgebiet, um zur Arbeit zu gelangen. Gleichzeitig haben in der Stadt Osnabrück jedoch 59 % der dort arbeitenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ihren Wohnsitz außerhalb des Stadtgebietes (Einpendler). Im Landkreis Osnabrück liegt der Anteil der Einpendler bei 34 %. Zwischen den Gemeinden des Landkreises und der Stadt Osnabrück pendeln täglich etwa 42.700 Menschen (Bundesagentur für Arbeit 2017). Entsprechende Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt und den Gemeinden des Landkreises lassen sich Abbildung 3-9 entnehmen. Auf die Darstellung von Pendlerströmen unter 200 Personen ist in der folgenden Abbildung zur Wahrung der Übersichtlichkeit verzichtet worden.

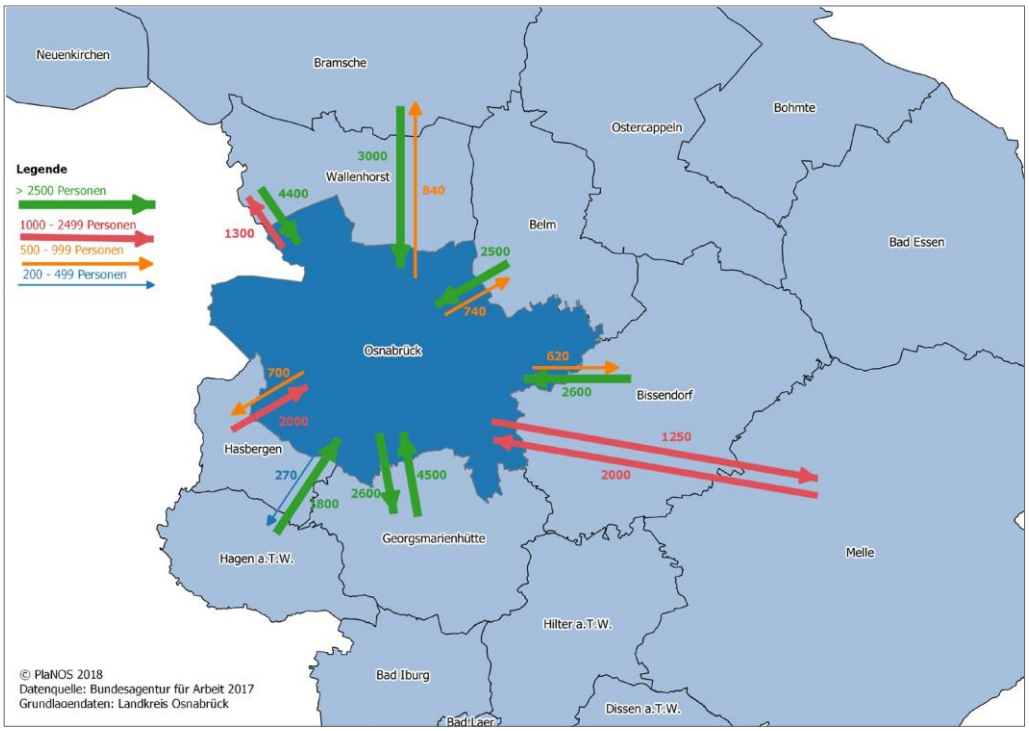


Abbildung 3-9: Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Osnabrück und den umliegenden Gemeinden des Landkreises Osnabrück.

Bei Betrachtung der Pendlerbeziehungen innerhalb der nördlichen Gemeinden des Landkreises lassen sich vergleichsweise deutliche Pendlerströme nach Bersenbrück und Bramsche sowie von Bramsche nach Wallenhorst und von Bohmte nach Bad Essen erkennen (Abbildung 3-10). 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.

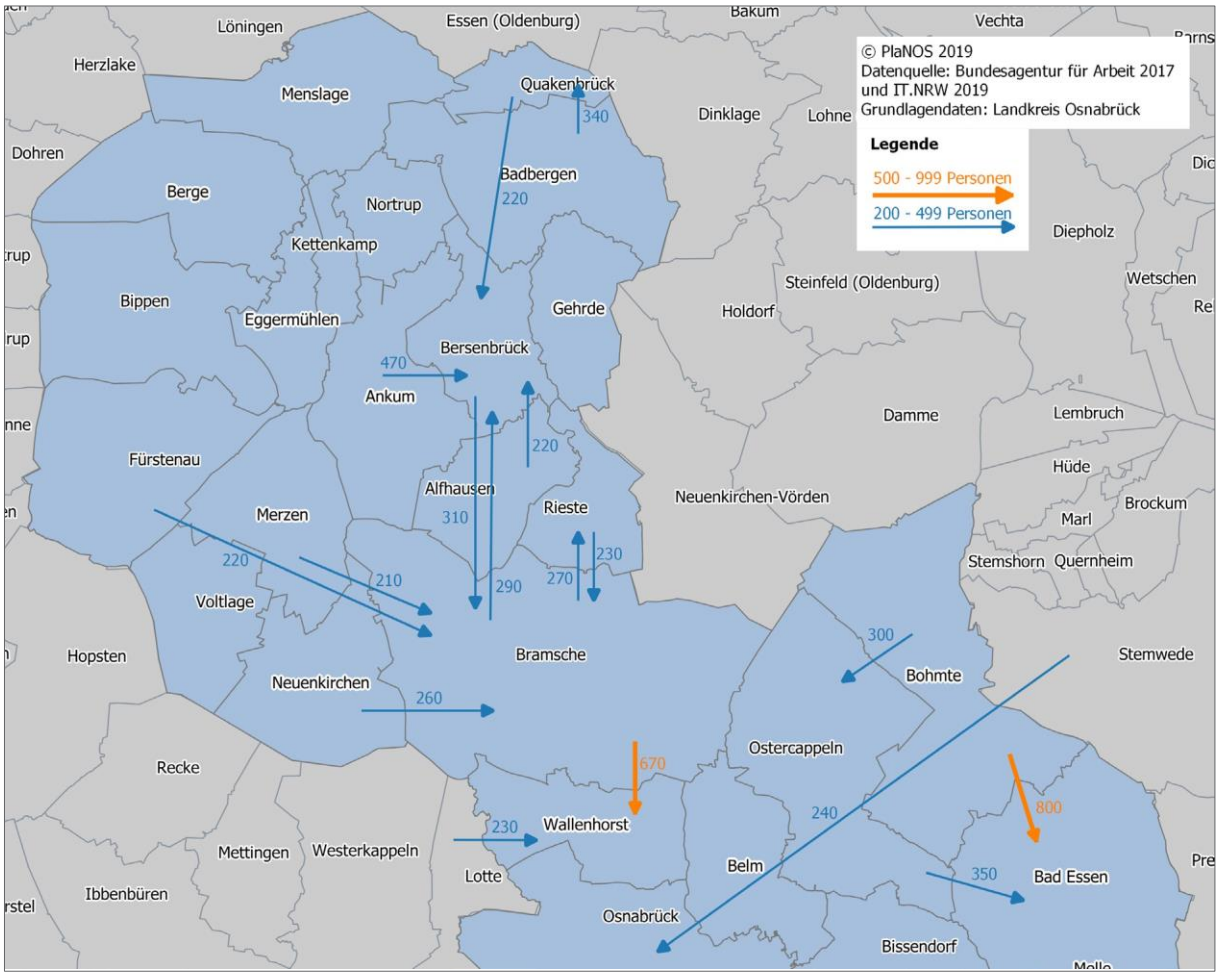


Abbildung 3-10: Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden des nördlichen Landkreises Osnabrück/ der Stadt Osnabrück und den umliegenden Gemeinden.

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 Pendlerverflechtungen zwischen den einzelnen Gemeinden als der nördliche Bereich des Landkreises (Abbildung 3-11). 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.

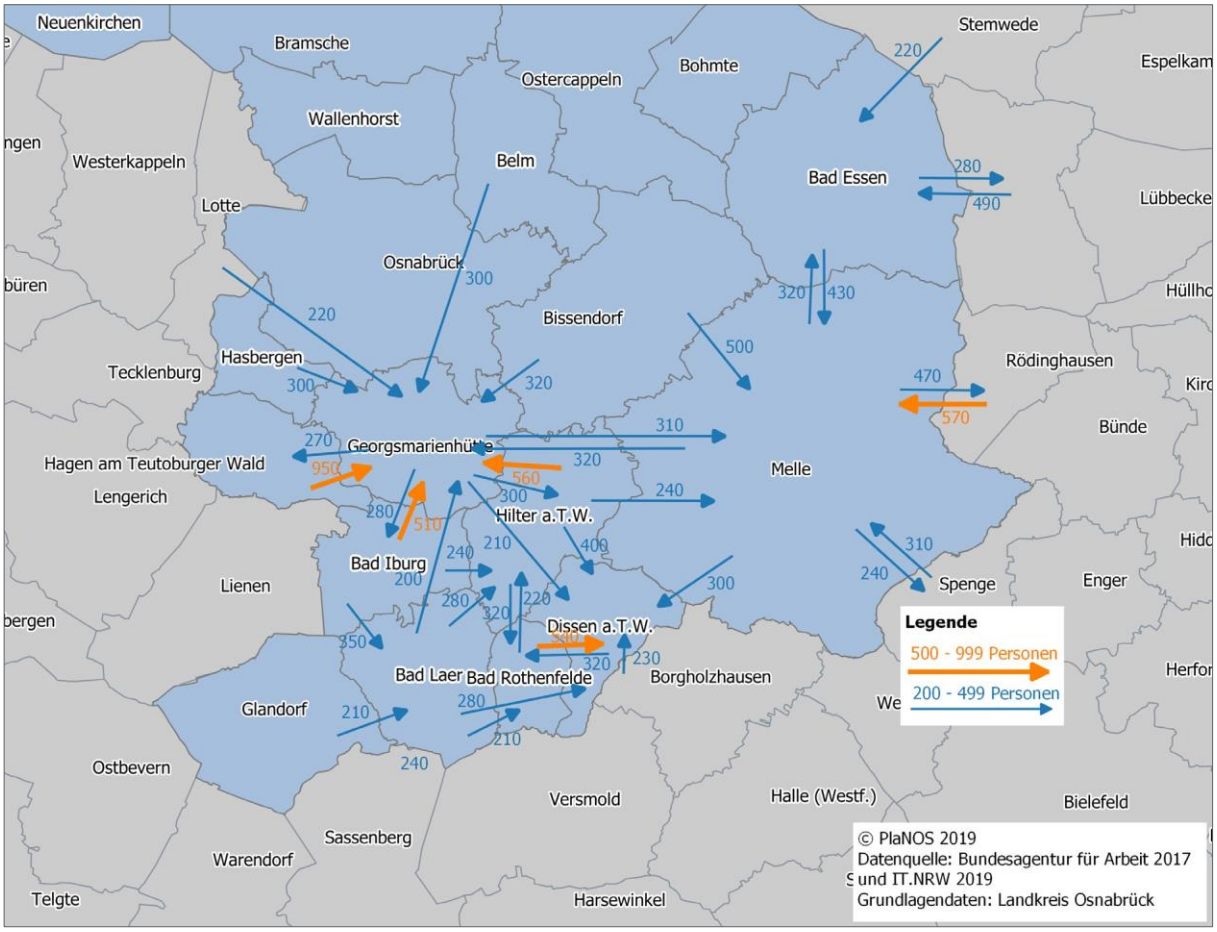


Abbildung 3-11: Pendlerbeziehungen zwischen den Gemeinden des südlichen Landkreises Osnabrück/der Stadt Osnabrück und den umliegenden Gemeinden.

Abbildung 3-12 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.

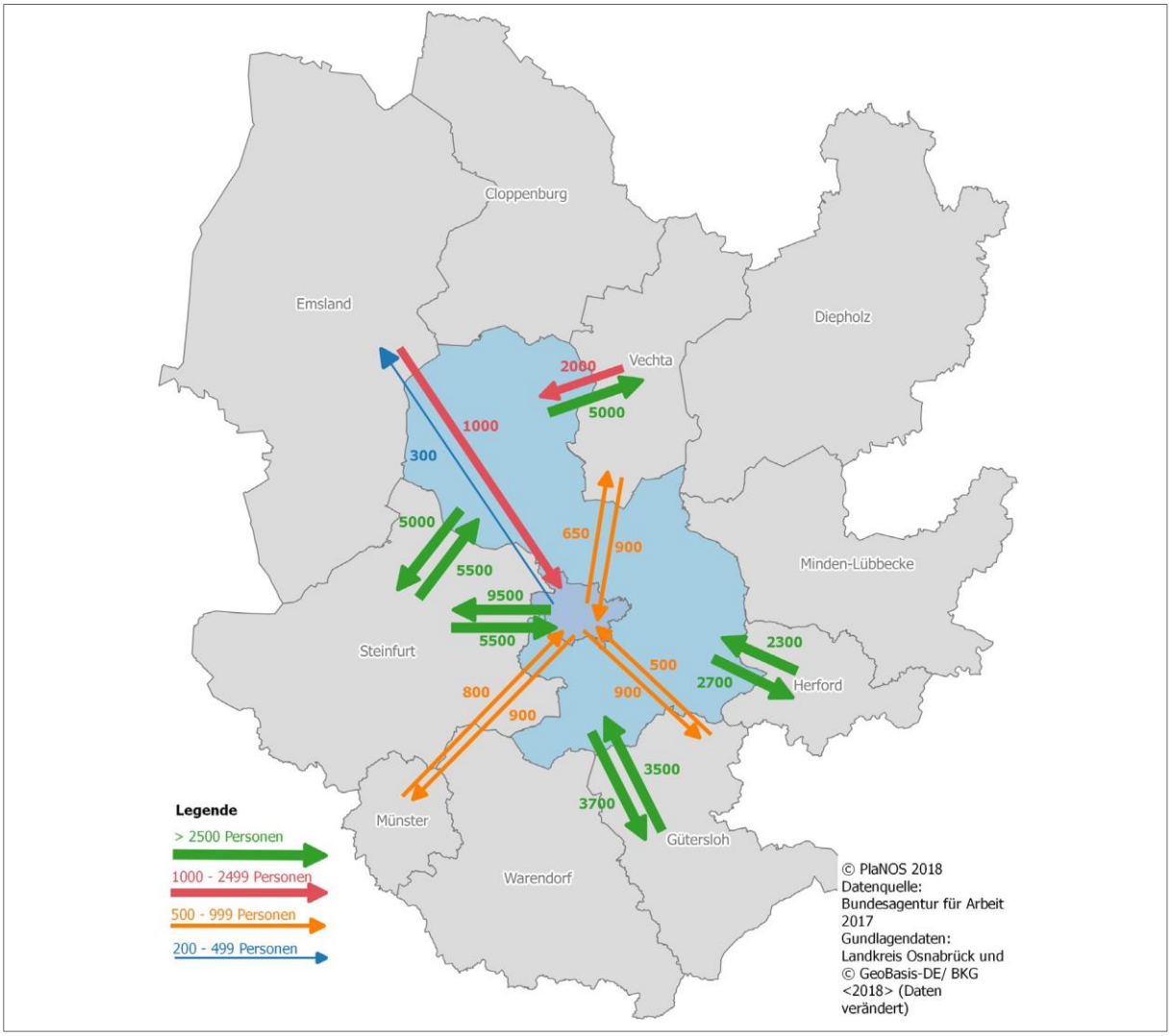


Abbildung 3-12: Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Osnabrück, dem Landkreis Osnabrück und den umliegenden (Land-)kreisen.

Bei detaillierter Betrachtung der Pendlerbeziehungen auf Gemeindeebene zwischen Stadt und Landkreis Osnabrück und dem Kreis Steinfurt (Abbildung 3-13) werden hohe Pendlerzahlen zwischen der Stadt Osnabrück einerseits und den Gemeinden Lotte, Westerkappeln und Ibbenbüren andererseits, vorwiegend in Richtung Stadt Osnabrück, deutlich. Auf die Darstellung von Pendlerströmen unter 200 Personen ist in der folgenden Abbildung zur Wahrung der Übersichtlichkeit verzichtet worden.

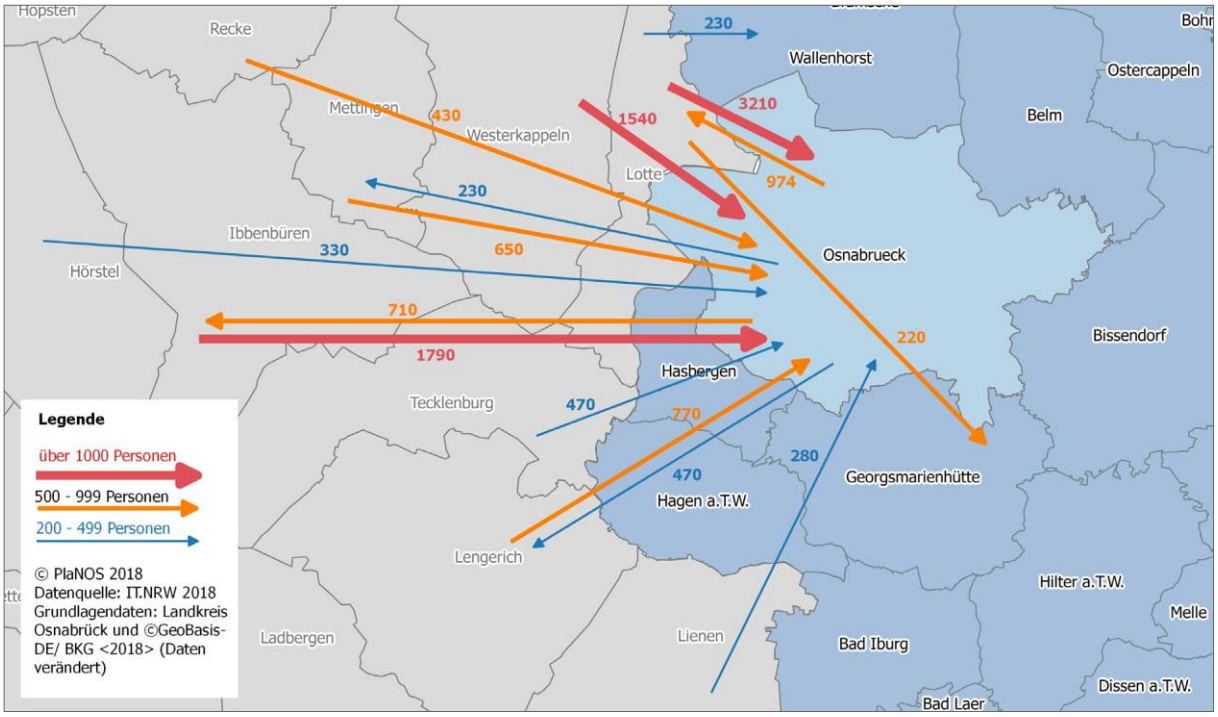


Abbildung 3-13: Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Osnabrück, dem Landkreis Osnabrück und den Gemeinden des Kreises Steinfurt.

3.1.4 Ausbildung und Schule

Insgesamt 201 Schulen befinden sich in der Stadt Osnabrück und dem Landkreis Osnabrück. 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 hinweist. Schul- und Hochschulstandorte stellen grundsätzlich einen bedeutenden Zielpunkt für Buslinien dar.

3.1.5 Freizeit- und Naherholungsziele

Kultur- und Freizeitangebote sowie eine abwechslungsreiche Naturlandschaft können interessante Zielpunkte für den ÖPNV sein. Stadt und Landkreis Osnabrück haben hin- sichtlich solcher Ziele ein vielfältiges Angebot. Dazu zählen unter anderem:

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

3.1.6 Gesundheitsversorgung

Krankenhäuser und Kurkliniken sind bei der Planung des Nahverkehrs in Stadt und Landkreis Osnabrück von hoher Bedeutung. Insgesamt verfügt der Landkreis Osnabrück über 15 Rehabilitationskliniken und zehn Krankenhäuser (Landkreis Osnabrück 2017), während es in der Stadt Osnabrück insgesamt sechs Krankenhäuser und Kliniken gibt (Stadt Osnabrück 2017). Aktuelle und geplante Standort-Schließungen 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 Schledehausen in der Gemeinde Bissendorf den Status eines Luftkurortes. Diese Orte spielen, wie die in Kapitel 3.1.5 genannten Ziele, eine wichtige Rolle als Freizeit- und Naherholungsziele (Landkreis Osnabrück 2017).

3.1.7 Konversionsflächen

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 3-14).

Auf dem Gelände der ehemaligen Quebec-Kaserne (Konversionsfläche 1 Atter) wird unter dem Projektnamen „Landwehrviertel“ ein Quartier mit verschiedenen Angeboten rund um die Funktion des Wohnens entwickelt. Die Ersterschließung des Geländes begann Anfang 2017 und wurde im Jahr 2018 abgeschlossen. Der Endausbau erfolgt sukzessive mit Fertigstellung der Hochbauarbeiten (Stadt Osnabrück o.J.).
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. Im Jahr 2014 wurde auf einem Teilgebiet nördlich der Sedanstraße das InnovationsCentrum Osnabrück (ICO) als Technologie- und Gründerzentrum für die Region Osnabrück eröffnet. 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 Metzerkaserne wurde für Wohnbebauung genutzt (Stadt Osnabrück o.J.) .

Auf den Flächen der ehemaligen Winkelhausenkaserne (Konversionsfläche 3 Hafen) ist in Kanalnähe schon sehr weitgehend eine Anlage für den kombinierten Ladeverkehr. Schwerpunkt des Gebietes sind Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen entstanden,

die unter anderem dem Finanzamt Osnabrück-Land, der Landesschulbehörde und der Polizei Osnabrück neue Räumlichkeiten bieten (Stadt Osnabrück o.J.).

Für die größte Konversionsfläche der ehemaligen Kasernenstandorte, die ehemalige Kaserne auf dem Limberg (Konversionsfläche 4 Dodesheide), ist im Jahr 2018 der Bebauungsplan beschlossen worden. Das Areal wird derzeit für gewerbliche Nutzungen, Sport- und Freizeitnutzungen sowie Naherholung entwickelt. (Stadt Osnabrück o.J.).

Konversionsflächen im Landkreis Osnabrück

Die Entwicklung der Fläche auf der ehemaligen Pommernkaserne und dem dazugehörigen Übungsgelände nördlich von Fürstenau ist mittlerweile abgeschlossen. Dort befand sich zeitweise ein Freizeitpark.

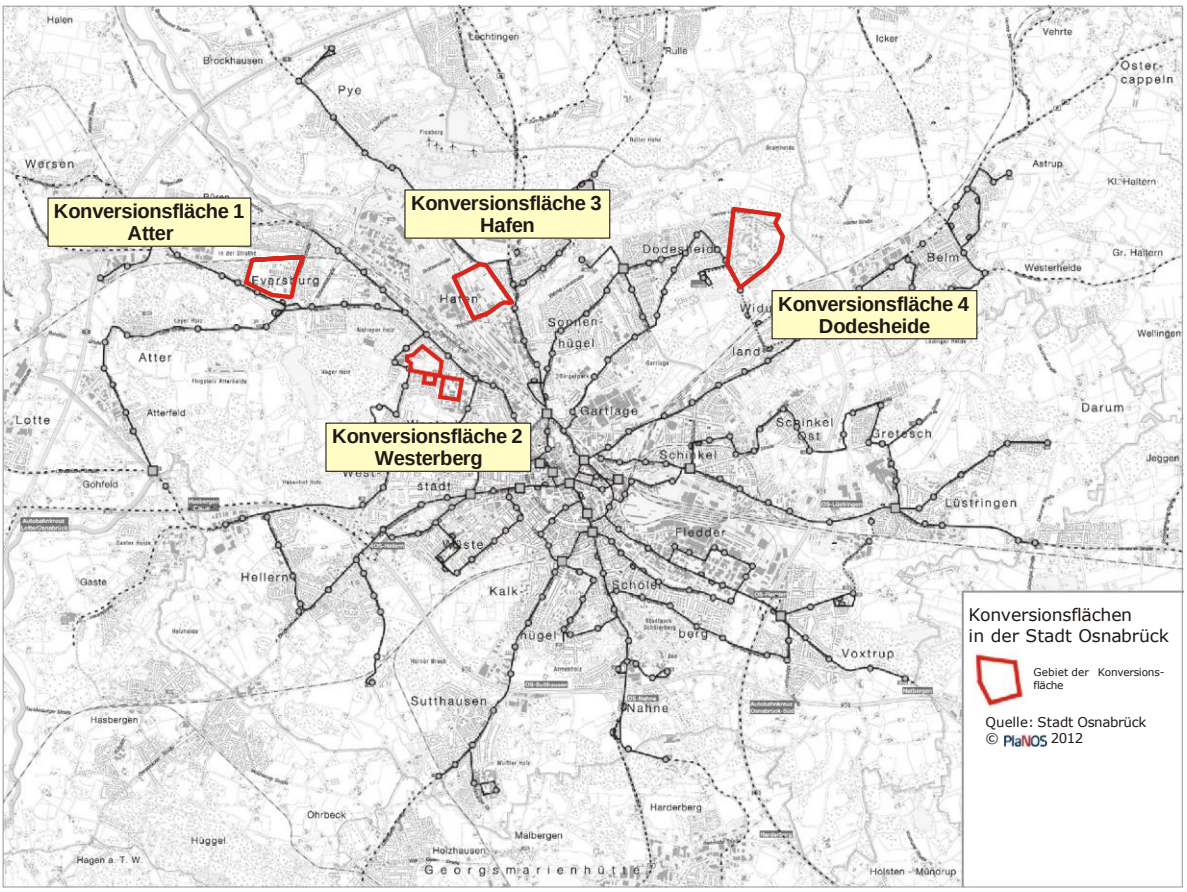


Abbildung 3-14: Konversionsflächen ehemaliger Kasernenstandorte in der Stadt Osnabrück.

3.2 Ausstattung der Fahrzeuge

Im dritten Nahverkehrsplan wurden für die Busse der VOS Ausstattungsstandards entsprechend ihres Einsatzes festgelegt. Die aktuellen Fahrzeuge bieten zum Teil sogar Ausstattungen, die über diese Standards hinausgehen. So sind beispielsweise die Multifunktionsflächen in den Bussen des Taktverkehrs in vielen Fahrzeugen ausgeweitet worden und die Informationsmöglichkeiten in den Bussen, z. B. durch den Einsatz von Monitoren, deutlich erweitert und modernisiert worden (Tabelle 3-2).

Tabelle 3-2: Bestehende Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge in der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück auf Basis des 3. NVP 2013.

Ausstattung	**Fahrzeuge im Taktverkehr**	**sonstige Fahrzeuge**
VOS-Design	✓	bei fast allen Fahrzeugen erfüllt
komfortabler, barrierefreier Einstieg	✓	bei fast allen Fahrzeugen erfüllt
Multifunktionsfläche	✓	✓
Bordrechner	✓	✓
Fahrausweisdrucker	✓	✓
Haltestellenansage	✓	✓
Haltestellenanzeige	✓	✓
Zielanzeige	✓	✓
Info-Kasten	✓ weitgehend durch Monitore ersetzt	✓

Verringerung der Schadstoffemissionen

Seit dem 04.01.2010 gibt es in Osnabrück eine Umweltzone, die zur Verminderung der Feinstaub- und Stickoxidemissionen dienen soll. Seitdem dürfen ganzjährig lediglich Fahrzeuge einfahren, die mit einer Umweltplakette auf der Windschutzscheibe ausgestattet sind. Diese Regelung wurde in den Jahren 2011 und 2012 jeweils verschärft. Seit dem 03.01.2012 dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette in die Umweltzone einfahren.

Vor diesem Hintergrund erneuerte die VOS ihre Fahrzeugflotte wesentlich schneller als geplant. Besonders hervorzuheben ist dabei, dass die gesamte Umstellung ohne Fördermittel stattfand. Die beschleunigte Erneuerung der Fahrzeugflotte erfolgte somit vollständig zu Lasten der Verkehrsunternehmen. Ein regelmäßiges Reporting gegenüber der Stadt Osnabrück gewährleistete die Umsetzung der verabredeten Fahrzeugumstellung.

Die Stadt Osnabrück hat im Jahr 2018 einen Luftreinhalteplan erstellt, der neben dem Thema Feinstaub-Emission unter anderem auch Stickoxide in den Fokus nimmt. Hierzu bestehen enge Abstimmungen zwischen dem Aufgabenträger und den Unternehmen in der VOS.

Verringerung der Lärmemissionen

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

Nach der 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 vor, anspruchsvolle Standards für die Geräuschemissionen zu formulieren. Diese sollten sich an den Vorschlägen des Umweltbundesamtes orientieren. Neuanschaffungen soll- ten diese Richtwerte prinzipiell nicht überschreiten. Darüber hinaus hat sich die Stadt Osnabrück mit mehreren Straßenabschnitten darum beworben, in einem Pilotprojekt Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen zu testen. Derzeit läuft der Test auf einem Teilabschnitt der Iburger Straße, er endet 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

Bereits seit dem Jahr 2010 setzen die Stadtwerke Osnabrück unter dem Namen „BusPlus“ Busanhängerzüge ein, die eine Länge von 23 Metern aufweisen. Nach anfangs zwei Anhängerzügen wurde die bestehende „BusPlus“-Flotte Ende des Jahres 2011 um weitere fünf Anhängerzüge erweitert. Die Kombination aus einem herkömmlichen 12-Meter-Niederflurbus und einem Personen-Anhänger wird seitdem vor allem

Abbildung 3-15: Anhängerzüge BusPlus im Stadtverkehr Osnabrück (Quelle: Stadtwerke Osnabrück).

auf der besonders von Studierenden nachgefragten Linie 21/22 eingesetzt, aber auch auf sehr stark frequentierten Fahrten in der morgendlichen und mittäglichen Schülerverkehrsspitze. Mit dem Wechsel auf elektrische Gelenkbusse begann jedoch die Abkehr von Personen-Anhängern.

Auch andere VOS-Unternehmen setzen, um auf eine starke Nachfrage zu reagieren, Fahrzeuge mit größeren Kapazitäten ein, als die regulären Gelenkzüge fassen können. Hier sind vor allem die überlangen vierachsigen CapaCity in der VOS Süd sowie Doppeldeckerbusse in der VOS Nord hervorzuheben. Darüber hinaus werden aber aus wirtschaftlichen Gründen bei geringer Nachfrage auch vermehrt kleinere Fahrzeuge eingesetzt. Somit verfügen die Unternehmen in der VOS heute über eine deutlich differenziertere Fahrzeugflotte und können dadurch besser auf Fahrgastmengen reagieren.

Abbildung 3-16: CapaCity in der VOS Süd (Quelle: Willy Hummert Omnibusverkehr).

Abbildung 3-17: Doppeldecker in der VOS Nord (Quelle: Omnibusbetrieb Nieporte).

Einstieg in die E-Mobilität

In den vergangenen Jahren sammelten die Stadtwerke Osnabrück erste Erfahrungen mit Elektrobussen im Linienbetrieb. Auf einer relativ kurzen Innenstadtlinie mit geringer Kilometerleistung, die den zentralen Verknüpfungspunkt Neumarkt mit dem Hauptbahnhof und dem Marienhospital verband, setzten die Stadtwerke Osnabrück im Zeitraum von 2011 bis 2017 einen Elektro-Kleinbus ein. Damit war der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Osnabrück der erste in Deutschland, der diese neue Technik im planmäßigen Linienbetrieb einsetzte. Ab dem Jahr 2013 ergänzte ein weiterer Elektrobus die Flotte der Stadtwerke. Dieser Elektro-Midibus wurde innerhalb des Projektes econnect Germany beschafft, das im Rahmen der BMWi-Ausschreibung „IKT für Elektromobilität II“ gefördert wurde. Dieser Bus wurde ebenfalls auf der oben beschriebenen Innenstadt-Linie eingesetzt, die in diesem Zusammenhang mit einer Erweiterung des Linienweges über den Hauptbahnhof hinaus den Hasepark und die Rosenburg erschloss. Später erfolgte aufgrund einer Brückensperrung die erneute Beschränkung des Linienweges auf den Abschnitt Hauptbahnhof - Marienhospital - Neumarkt. Die eingesetzten Neuanschaffungen waren ein wichtiger Schritt hin zu einem emissions- freien Verkehr, der aufgrund steigender Umweltanforderungen die Entwicklungen im Nahverkehr stark beeinflussen wird. Die hierdurch gewonnenen Erfahrungen wurden genutzt, um den nächsten Schritt gesichert und konsequent gehen zu können: Den Systemwechsel auf Elektro-Gelenkbusse für den täglichen Einsatz auf den Hauptlinien und in diesem Zusammenhang den sukzessiven Ersatz der Dieselbusflotte.

Im 3. NVP aus dem Jahr 2013 war als Ziel die Einführung von Hybrid-O-Bussen genannt worden. Dieses Ziel basierte auf einem Gutachten des Büros Lindschulte + Kloppe aus demselben Jahr. Bereits in diesem Gutachten wurde jedoch darauf hingewiesen, dass bei einer möglichen schnelleren Entwicklung der Batterie-Speichermöglichkeiten ein

völliger Verzicht auf die Oberleitung möglich wäre. Etwa zeitgleich begann in mehreren europäischen Ländern eine Diskussion um neue Nachladekonzepte für Elektrobusse, verbunden mit dem Ziel der Gewichtsreduzierung der Batterien im Bus sowie mit dem Ziel, auf neue Ladeinfrastruktur in Form von Oberleitungen entlang der ganzen Buslinie verzichten zu können. Da sich diese Entwicklung schneller als erwartet vollzog, nahmen die Stadtwerke Osnabrück Abstand von der Planung, Oberleitungen entlang von Buslinien neu einzurichten und setzten stattdessen auf Batterie-Fahrzeuge mit Übernachtladung (Over-Night-Charging) plus ergänzender Schnellladung an den Endhaltestellen (Opportunity-Charging).

Seit dem Frühjahr des Jahres 2019 fahren zunächst 13, danach erweitert auf insgesamt 62 Elektro-Gelenkbusse des Herstellers VDL mit Batterie und Nachlademöglichkeit mittels Pantographen auf den MetroBus-Linien in Osnabrück (Abbildung 3-18). Auch im Regionalverkehr sind in den letzten Jahren zunehmend Hybridbusse und Elektrobusse im Einsatz. Bei den Elektrobussen 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. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass es auch im Regionalverkehr möglich ist, mit Batteriebussen zu verkehren, ohne dass die Fahrgäste auf Komfort verzichten müssen. Insgesamt sind im Nordkreis mittlerweile sechs batteriebetriebene Fahrzeuge im Einsatz – eine weitere Umstellung auf Elektrobusse gestaltet sich zukünftig allerdings schwierig, da die Bundesförderung eingestellt wurde und eine Alternativförderung im notwendigen Umfang unumgänglich wird, die zurzeit noch nicht absehbar ist.

Abbildung 3-18: Neuer Elektrobus im Stadtverkehr Osnabrück (Quelle: Stadtwerke Osnabrück).

Abbildung 3-19: Neuer Elektrobus im Landkreis Osnabrück (Quelle: Hülsmann Reisen GmbH).

3.3 Haltestellen und Barrierefreiheit im ÖPNV

Als Zugangspunkt zum ÖPNV sind Haltestellen von besonderer Bedeutung. Im gesamten Verkehrsgebiet von Stadt und Landkreis Osnabrück befinden sich 4.050 Haltestellenpositionen. Davon entfallen auf die VOS Nord aufgrund ihrer Größe allein 1.100 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.

Tabelle 3-3: Haltestellenpositionen im gesamten VOS-Verkehrsgebiet.

Teilregion	**Haltestellen an Taktlinien**	**sonstige Haltestellen**	**Gesamt**
VOS NordOst	150	350	500
VOS Ost	250	500	750
VOS Süd	300	550	850
VOS Wallenhorst	101	54	155
VOS Nord	150	1.000	1.150
Summe Landkreis	**951**	**2.475**	**3.426**
Stadt Osnabrück	575	125	700
Gesamt	**1.526**	**2.600**	**4.126**

In den letzten Jahren sind sowohl von den Städten und Gemeinden als auch vom Landkreis und den zuständigen Straßenbaulastträgern 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, Altenheimen und Schulen. Von diesen Haltestellen sind bislang bereits insgesamt über 35 %

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 Anstrengungen, andererseits jedoch auch den noch bestehenden Bedarf zum weiteren barrierefreien Ausbau.

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 Busnetz 2020 zu orientieren. Die Takt-Haltestellen wurden von der Stadt Osnabrück mittlerweile schon zu ca. 75 % barrierefrei ausgebaut. Die Stadt schreitet im Ausbau weiterhin kontinuierlich voran, indem sie die Möglichkeit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) in Anspruch nimmt, pro Jahr für insgesamt 16 Haltestellen Fördermittel zu beantragen und dementsprechend auszubauen. Darüber hinaus erfolgt der Ausbau von Haltestellen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen. Auch Fahrradbügel zur sicheren Abstellung von Fahrrädern werden in Stadt und Landkreis in den meisten Fällen installiert.

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 (Abbildung 3-20 und 3-21).

Abbildung 3-20: Haltestelle Jeggen West in Bissendorf vor dem Ausbau.

Abbildung 3-21: Haltestellen Jeggen West in Bissendorf nach dem Ausbau als Beispiel für eine Straßenrandhaltestelle.

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 3-22) zu ermöglichen.

Abbildung 3-22: Haltestelle Bramsche-Hesepe, Bahnübergang B218 als Beispiel für eine Busbucht nach dem Sägezahn-Prinzip (Quelle: eberhard - die ingieure gbr).

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 im Jahre 2013 wird zudem festgeschrieben, dass der NVP

die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch 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.

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 Aufga- benträgern, Verkehrsunternehmen, öffentlichen Institutionen und Behindertenbeiräten erstellt. Die grundlegenden Bestandteile einer barrierefreien Haltestelle sind der Hochbord mit 16 cm Einbauhöhe sowie das mit den Behindertenvertretern abgestimmte optische und taktile Leitsystem. Zudem sind die weiteren 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.

3.4 ÖPNV-Busbeschleunigung Umweltverbundachsen und Busschleusen

Ein hochwertiges ÖPNV-System benötigt auf den Hauptachsen eigene Trassen im Straßenraum, vor allem dort, wo die Verkehrsbelastung regelmäßig zu Rückstaus und Verspätungen führt. Nur bei möglichst weitgehender Unabhängigkeit vom sonstigen Straßenverkehr ist eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrssystems in hinreichender Form möglich. Nur so kann eine deutliche Steigerung der Fahr- gastzahlen erreicht werden.

In staugefährdeten Straßenabschnitten stellen Bussonderfahrstreifen 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. Über sogenannte Busschleusen können die Busse vor den Lichtsignalanlagen (LSA) wieder auf die gemeinsam mit dem Individualverkehr genutzten Fahrstreifen fahren. Zur reibungslosen Einfahrt in diese Fahrstreifen werden am Ende der Bussonderspuren in der Regel zusätzliche kurze Grünzeit-Fenster geschaltet, was mithilfe von Sondersignalen erfolgt. In Osnabrück befinden sich Bussonderfahrstreifen mit verschiedenen Nutzungsberechtigungen. Diese sind in Abbildung 3-23 zu erkennen.

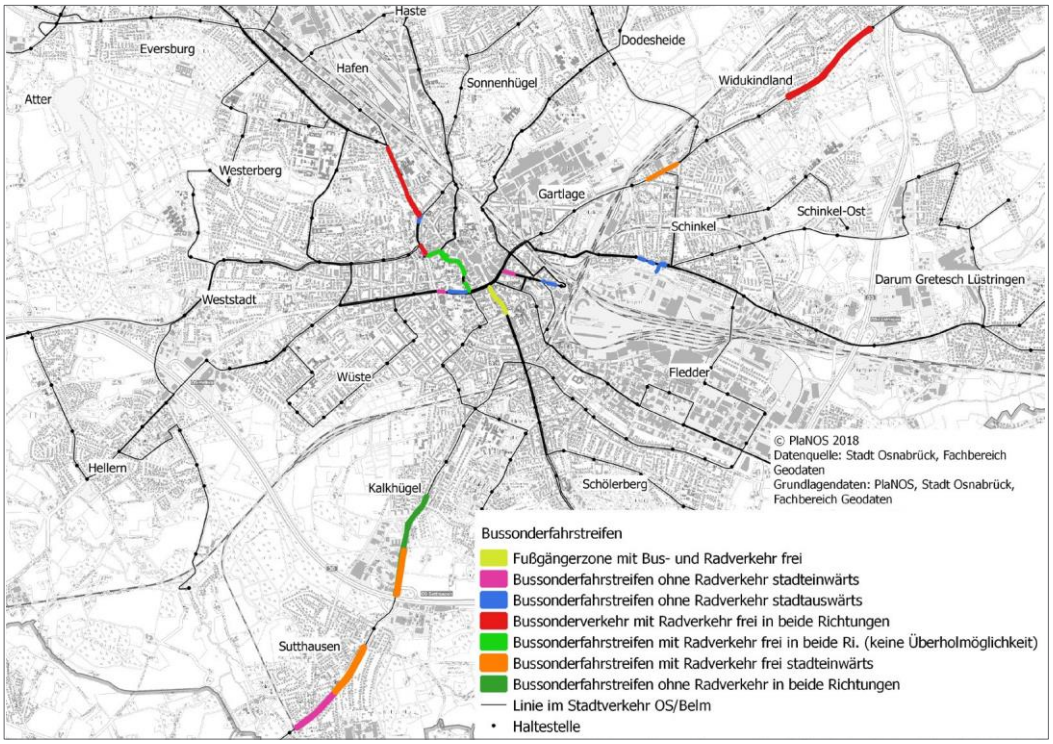


Abbildung 3-23: Vorhandene Busspuren in Osnabrück.

Einen ähnlichen Effekt wie die Bussonderspuren können sogenannte Umweltspuren für den Busverkehr haben. Umweltspuren dürfen neben dem Busverkehr auch von den Fahrradfahrern und unter Umständen auch von Taxen genutzt werden. Die Einrichtung solcher Fahrstreifen fördert besonders die Kombination der Verkehrsträger Rad und Bus. Bei einer Mitbenutzung durch Fahrräder ist eine Mindestbreite von 4,50 m erforderlich, um ein gefahrloses Überholen durch Busse zu ermöglichen.

Vorrangtrassen für den Umweltverbund

In einigen Fällen bietet das Straßennetz in der Stadt Osnabrück die Möglichkeit, parallel verlaufende Straßen mit unterschiedlichen Funktionen zu versehen. So erhalten bestimmte Straßen vorwiegend die Funktion einer Hauptverkehrsstraße. Die parallele Straße dient vorwiegend dem ÖPNV, dem Anliegerverkehr und dem Rad- sowie dem Fußgängerverkehr. Wichtig bei solchen Trassen ist, dass die ÖPNV- und Radverkehrsspuren möglichst getrennt geführt werden, um beiden Verkehrsarten möglichst spürbare Vorteile einzuräumen (Abbildung 3-24). Bei Raumnutzungskonflikten zwischen ÖPNV und Radverkehrsanlagen ist – in Abwägung der Qualität der einzelnen Verkehrsmittel im Umweltverbund – zu prüfen, ob eine Funktionstrennung auf parallel zu den ÖPNV-Hauptachsen verlaufenden Straßen möglich ist.

Lichtsignalanlagen

Um zeitliche Verzögerungen des Busverkehrs an LSA zu vermeiden, kann der ÖPNV

Abbildung 3-24: Beispiel zur Busbeschleunigung an der Kreuzung Bramscher Straße/Hansastraße in Osnabrück.

vor dem Individualverkehr priorisiert werden. Priorisierungen des Busverkehrs an LSA führen zu einer höheren Verlässlichkeit, was zu einer steigenden Attraktivität des ÖPNV führt. Darüber hinaus bewirken sie Kosteneinsparungen.

Grundsätzlich soll die Verkehrsqualität des ÖPNV im Vergleich zu gleichgerichteten Verkehrsströmen an Knotenpunkten immer mindestens der Verkehrsqualität des motorisierten Individualverkehrs (MIV) entsprechen. Dazu wird nach den Vorgaben des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) die Verkehrsqualität in Stufen von A bis F bewertet. Auch bei Neuplanungen wird dieser Grundsatz beachtet und für Planvarianten jeweils auch die zu erwartende Verkehrsqualität für ÖPNV-Verkehrsströme im Vorfeld ermittelt.

Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen in Osnabrück

Mittlerweile verfügen alle im Stadt- und Regionalverkehr eingesetzten Busse über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (Intermodal Transport Control System, ITCS), das in Form eines Bordrechners verbaut ist. Somit sind alle Fahrzeuge im Stadtgebiet Osnabrück in der Lage, Datenfunktelegramme an eine LSA zu senden, um sich als Bus an der LSA anzumelden. Diese und weitere technische und organisatorischen Voraussetzungen für die Lichtsignalbeeinflussung müssen kontinuierlich zwischen den Verkehrsbetrieben und den Straßenbaulastträgern abgestimmt werden. In der Stadt Osnabrück sind 70 % der LSA entsprechend ausgestattet, um Datenfunktelegramme des Linienverkehrs verarbeiten zu können (Abbildung 3-25). Damit allein ist jedoch noch nicht sichergestellt, dass der Linienverkehr einen erkennbaren Vorteil erhält. Hierzu bedarf es der gezielten Programmierung der jeweiligen Anlage.

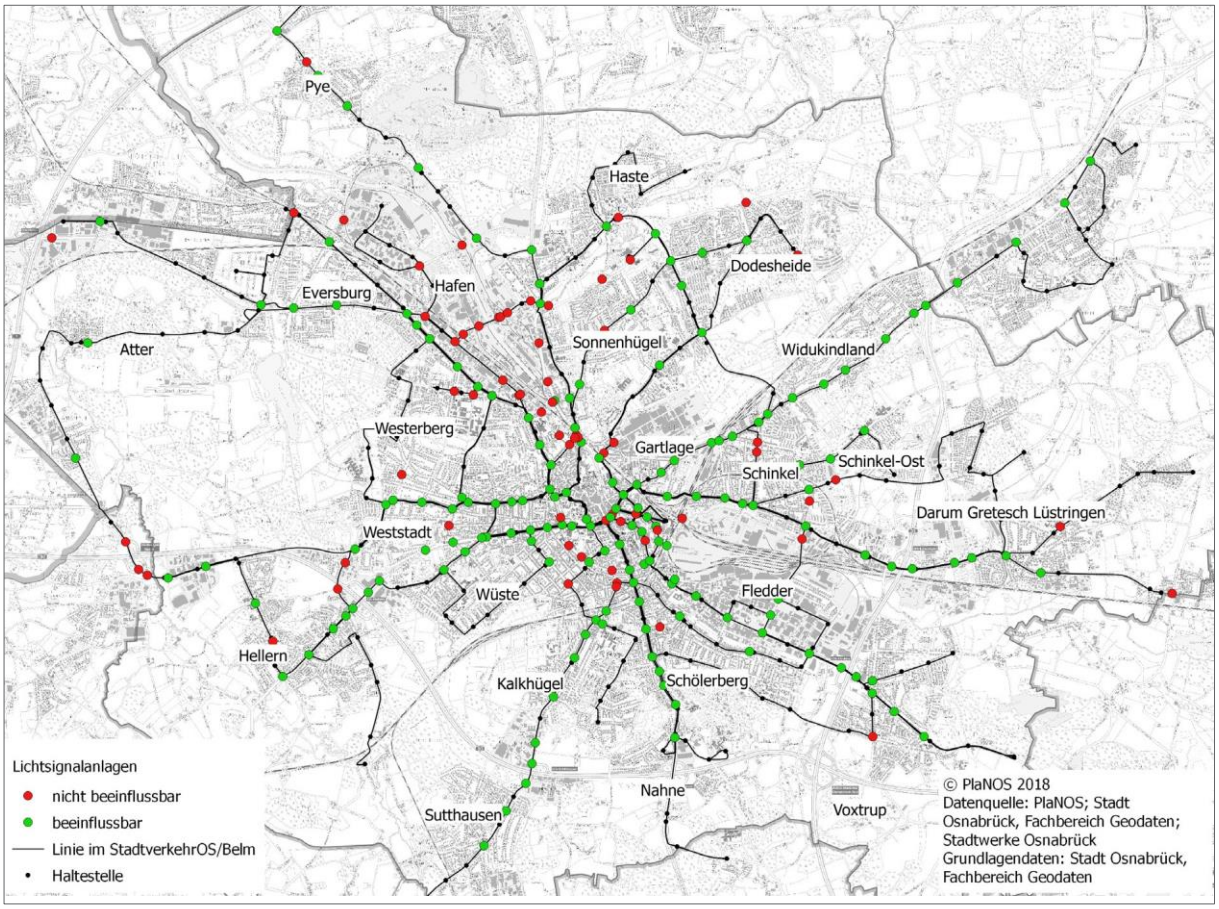


Abbildung 3-25: Lichtsignalanlagen mit Möglichkeit zur ÖPNV-Berücksichtigung im Stadtverkehr Osnabrück.

3.5 Tarif

3.5.1 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 inklusive Belm. Hier gilt die Preisstufe 0. Für die weiteren Verkehre gelten die Preisstufen 2 bis 9 sowie für Verkehre auf Relationen Landkreis und Stadt 13 bis 19.

3.5.2 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 Nieder-

sachsentarifs 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.

3.5.3 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 Schülerinnen und Schülern, Auszubildenden und von Freiwilligendienstleistenden im gesamten Verkehrsgebiet der VOS erworben werden. Das Abo ist 24/7, d.h. ganzjährig 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 Schülerinnen und 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 des Deutschlandtickets

Am 1. Mai 2023 wurde das bundesweit gültige Deutschlandticket (kurz D-Ticket) zu einem Einführungspreis von 49 € pro Monat für den öffentlichen Nahverkehr eingeführt. Ab dem 01.01.2025 beträgt der Preis des Deutschlandtickets 58 € pro Monat. 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 der Klimaziele. In der Region Osnabrück kann das Ticket seit dem 1. Mai 2023 in Bus und Bahn genutzt werden. Es gelten die auf Bundesebene für das Deutschlandticket festgelegten Tarifbestimmungen.

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

Mit dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) hat der Bundestag am 16.03.2023 die Einführung des Deutschlandtickets 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 2024). Maßgebliche Instrumente der ÖPNV-Aufgabenträger zur Weitergabe der Mittel sind die Allgemeine Vorschrift (Landkreis Osnabrück) und der öffentliche Dienstleistungsauftrag (Stadt Osnabrück).

Die Weiterführung des Deutschlandtickets über 2024 hinaus ist zum Zeitpunkt der Erstellung des NVPs in vielen Punkten offen. Das betrifft nicht nur die Preisgestaltung, sondern auch die Finanzierung bzw. deren gesetzliche Regelung. Auch die Verfahrensentwicklung für die bundesweite, landesweite und regionale Verteilung der Fahrgeldeinnahmen aus dem bundesweiten Verkauf des Deutschlandtickets durch Verkehrsunternehmen und Vertriebsakteure steht erst ganz am Anfang.

Aufgrund der selbst kurzfristig unsicheren rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung von Tarifangeboten unter Berücksichtigung des Deutschlandtickets aktuell sehr eingeschränkt.

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 und die Niedersachsentarifgesellschaft 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 i.H.v. 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 € pro Monat 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

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.

In den letzten Jahren wurden verschiedene Tariflösungen eingeführt, um die kombinierte Nutzung von Bus und Bahn zu fördern. Im Rahmen des 4. Nahverkehrsplans (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 SPNV-Aufgabenträgern LNVG und NWL, der Niedersachsentarif GmbH, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Busunternehmen der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS) sowie der Westfalentarif GmbH verschiedene Tarifbausteine erarbeitet und schließlich partiell zur Umsetzung geführt.
Seit dem 1. August 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 das TagesTicket 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, womit 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 Bahnanschluss einzubeziehen (nachfolgende Abbildung 3-26).
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.

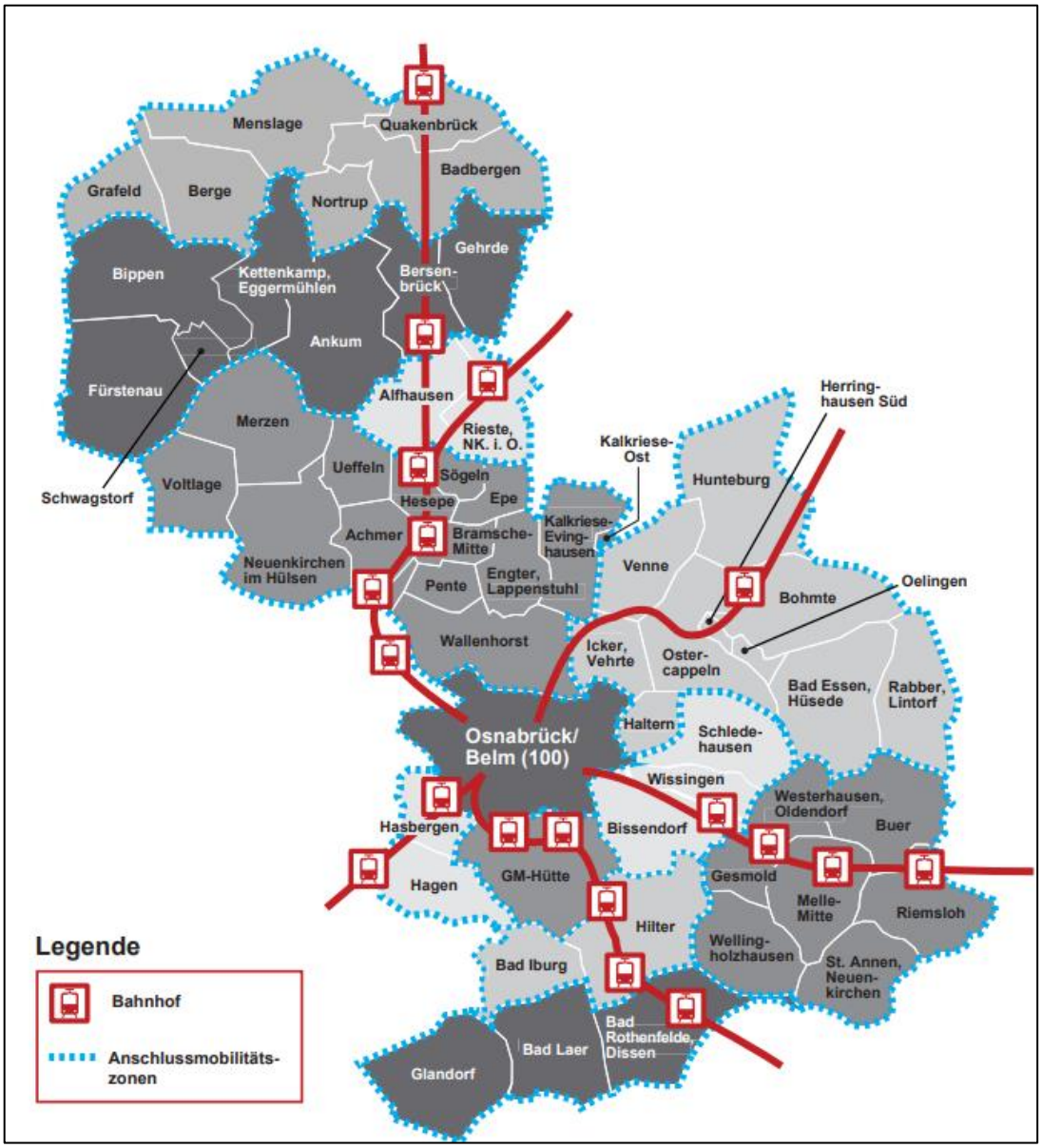


Abbildung 3-26: Anschlussgebiete im Bus-Schiene-Tarif im Raum Osnabrück

Neugestaltung Tarifsystematik/Tarifübergang

Im Rahmen der Tarifmaßnahme wurde der VOS-Plus-Tarif abgeschafft. Zudem wurde eine Neuzuordnung von Tarifrelationen vorgenommen, um die uneinheitliche und komplizierte Tarifsituation, für die auch die Grenzlage zu Nordrhein-Westfalen ursächlich ist, zu verbessern (nachfolgende Abbildung 3-27). 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.

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, Hilter	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, Hilter	NT	NT	NT	NT	NT	NT	NT	W	T	T	W	W	W
Dissen-Bad Rothen-felde	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

Abbildung 3-27: Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück nach Einführung der Bus-Schiene-Tarif-Integration im Jahr 2023

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.

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 2024 um durchschnittlich 2,8 % angepasst worden.

3.5.4 Gültigkeit bzw. Anerkennung weiterer Tarifangebote

Über den VOS-Tarif, den Niedersachsentarif und den WestfalenTarif (Kapitel 3.5.3) hinaus werden innerhalb des VOS-Gebietes die Tarifangebote folgender Verkehrsträger anerkannt:

Deutschlandtarif (bundesweiter Nahverkehrstarif der Eisenbahnverkehrs- unternehmen)

Der Deutschlandtarif, ein bundesweit gültiger Tarif für den Schienenpersonennahverkehr, 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.
Das Angebot „City mobil" wird in Verbindung mit einem DB Ticket der Produktklasse A oder B mit Zielort „Osnabrück", „Osnabrück Hbf", „Osnabrück Altstadt" oder „Osnabrück Sutthausen" zur Weiterfahrt innerhalb der Tarifzone 100 (Osnabrück/Belm) mit allen Bussen der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück in Richtung auf das Fahrtziel anerkannt. „City mobil"- Tickets werden in Form von Einzel- oder TagesTickets ausgegeben. Die Einzelfahrt ist im unmittelbaren Anschluss an das zugehörige DB-Ticket gültig.
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 im gesamten Stadtbus-Netz Osnabrück/Belm (Tarifzone 100) 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.

3.6 Marketing und Vertrieb

Ein wichtiger Aspekt der VOS ist ein gemeinsames Marketing, von der Idee einer Kampagne bis zu ihrer Umsetzung. Das Kampagnenspektrum reicht hierbei von einer gezielten Produktbewerbung über die kommunikative Begleitung von Fahrplananpassungen bis hin zur Bewerbung neuer Tarifstrukturen. Neben den klassischen Printprodukten erhalten die digitalen Kanäle eine zunehmend zentrale Bedeutung. Den inhaltlichen Schwerpunkt der Vermarktung bildet die Kommunikation des Fahrplanangebotes der VOS, verbunden mit dem Ziel, sowohl die Fahrgäste als auch die Nichtnutzer für den attraktiven ÖPNV in Stadt und Region zu gewinnen und zu begeistern. Im Jahr 2016 hat die VOS zur digitalen Fahrplaninformation eine Mobilitäts-App mit dem Namen VOSpilot eingeführt.

Zur Verbesserung der persönlichen Beratung der Fahrgäste ist zum 01.01.2019 das Projekt „Dezentrale Mobilitätsberatung" gestartet worden. Ein speziell geschultes Team übernimmt die Mobilitätsberatung. Diese richtet sich an alle Bürger und große Verkehrserzeuger wie Firmen, Krankenhäuser, Kommunen oder Verwaltungen. Das Projekt beinhaltet eine Mobilitätsanalyse und zielgruppenspezifische Mobilitätsberatung. Neben der bereits vorhandenen stationären Beratung in der Stadt Osnabrück wird über Informationsstände an wechselnden Standorten im Landkreis und in der Stadt Osnabrück eine Mobilitätsberatung in der Fläche angeboten. Zu dem Projekt gehören die Förderung eines elektrischen Infomobils sowie eines App-basierten Demo- / Infoscreens, die Einrichtung eines Beraterplatzes in der bestehenden Mobilitäszentrale am Neumarkt sowie die rhetorische Schulung, Bekleidung und technische Ausstattung der Mobilitätsberater. Dieses Projekt wurde für den Zeitraum von drei Jahren durch das Land Niedersachsen gefördert – es handelt sich hierbei um ein ebenfalls durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördertes Projekt – und wurde abgeschlossen.

Der Verkauf von Fahrscheinen wird in der VOS über verschiedene Vertriebskanäle sichergestellt. Die Fahrgäste haben die Möglichkeit, Tickets beim Fahrpersonal in den Bussen zu erwerben. Das Ticketangebot beim Fahrpersonal erstreckt sich vom KurzstreckenTicket bis hin zum WochenTicket. 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. Abonnements werden über das Abo-Management verwaltet und können online oder analog per Post bestellt werden.

Wie bereits in Kapitel 3.5 beschrieben, stellte die Tarifmaßnahme zum 01.11.2017 die erste Stufe zur Umsetzung einer Digitalisierungsstrategie dar. Ziel der Digitalisierungs-

strategie ist es, den VOSpilot zum zentralen digitalen Vertriebskanal aller Mobilitätsangebote (ÖPNV, Carsharing, Parken, Pedelec-Verleihsystem) zu entwickeln und den Kundenservice von einem reinen Fahrscheinverkauf hin zu einer Mobilitätsberatungsdienstleistung zu entwickeln. Neben der Einführung neuer Tarifprodukte lag ein weiterer Fokus in der VOS-weiten Überarbeitung der Ticketbezeichnungen, um den Fahrgästen die Ticketauswahl zu erleichtern.

In einer ersten Stufe der Digitalisierungsstrategie ab 01.11.2017 können die Fahrgäste in der Preisstufe 0 (Stadtverkehr Osnabrück/Belm) ihr Bus-Ticket über die Mobilitäts-App VOSpilot kaufen. Das über die App erhältliche Ticketangebot reicht vom digitalen KurzstreckenTicket bis zum digitalen MonatsTicket. Seit dem 01.05.2020 ist das HandyTicket auch für den Regionalverkehr zu erwerben (Einzel- und Tagesticket). 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 mit integrierter Bestpreisabrechnung, dessen Einführung im Jahr 2020 im Stadtverkehr Osnabrück realisiert wurde. Die Einführung im Regionalverkehr wurde im November 2024 realisiert. Über den VOSpilot erfolgt durch die Fahrgäste beim 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 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 Anfang 2019 ein webbasiertes Mobilitätsportal angeboten, welches den Fahrgästen im gesamten VOS-Gebiet einen Zugang zu allen Mobilitätsangeboten (ÖPNV, Carsharing, Parken, Pedelec-Verleihsystem) ermöglicht.

Es besteht nach der Registrierung im Portal die Möglichkeit, sich für die einzelnen Dienstleistungen (BusAbo, Handy-Ticket, Check-in/Be-out, Stadtteilauto, Parken) on-

line freischalten zu lassen. Die Buchung zur Nutzung der einzelnen Angebote erfolgt anschließend über den VOSpilot. Das Mobilitätsportal ermöglicht es dem Nutzer, mit einmaliger Anmeldung alle Buchungsoptionen nutzen zu können.

Je nach Vertriebskanal werden als Zahlungsmittel Bargeld, EC-Karte, Lastschriftverfahren, PayPal, Kreditkarte und ApplePay akzeptiert. Der Vertrieb über die drei Ticketautomaten im Stadtgebiet Osnabrück wurde 2017 mit Einführung des Handytickets aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Die Kosten für die Unterhaltung standen in keinem Verhältnis zum Nutzen dieses komplexen Vertriebssystems.

3.7 Busverkehr Stadt Osnabrück

Während der Laufzeit des 3. NVP galt das sogenannte Netz 07. Im Herbst 2018 wurde das neue Busnetz vom Rat der Stadt Osnabrück beschlossen, welches jedoch erst am 05.02.2020 im Stadtverkehr Osnabrück in Betrieb ging. In den folgenden Abschnitten wird zunächst das Netz 07 dargestellt, welches in der Laufzeit des 3. NVP galt (Kapitel 3.7.1 - 3.7.2).

Es folgt eine Darstellung der Schwachstellen dieses Netzes, bevor im folgenden Kapitel auf die Neuerungen im neuen Busnetz 2020 eingegangen wird (Kapitel 4).

3.7.1 ÖPNV-Angebot im Netz 07

Das Osnabrücker Stadtbusnetz bestand seit der letzten größeren Netzumstellung im Jahr 2007 aus insgesamt 21 Stadtbuslinien im Taktverkehr. Weitere, unregelmäßig verkehrende Linien, deckten den besonderen zeitweisen Bedarf während der Schul- und Arbeitszeiten ab. Sie dienten der Anbindung von Schulen und Gewerbegebieten. Die Liniennetzstruktur war als klassisches Radialsystem mit der zentralen Verknüpfung aller Linien an der Haltestelle Neumarkt ausgerichtet (Abbildung 3-28).

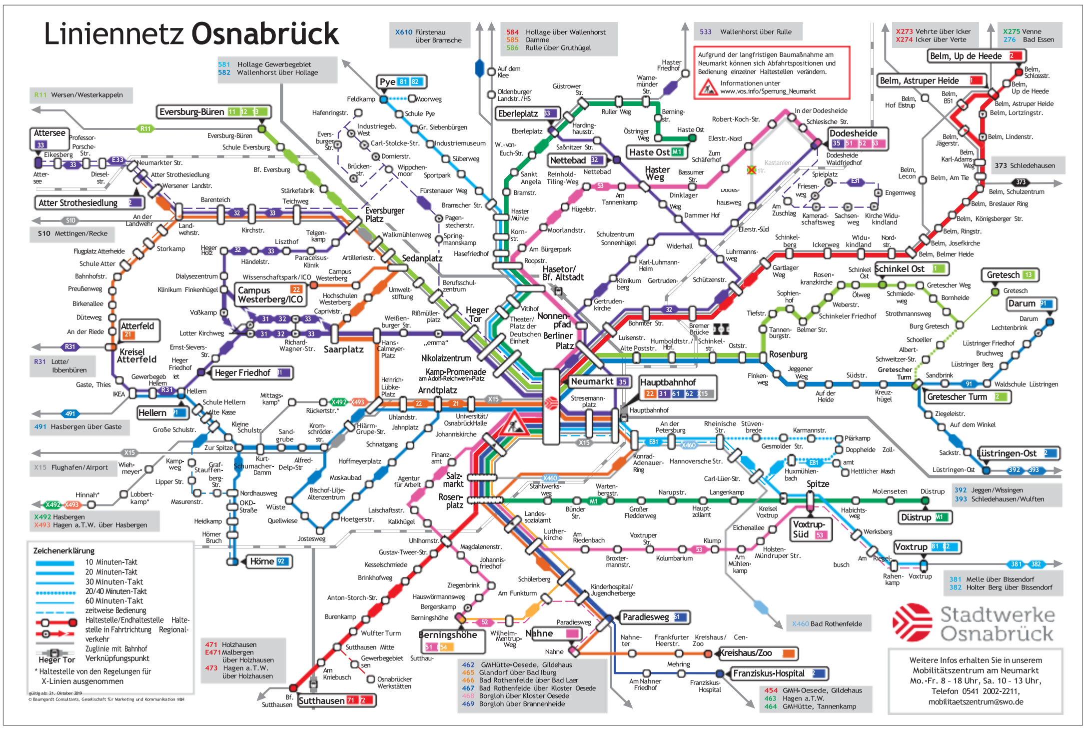


Abbildung 3-28: Das von 2007 - 2020 gültige Liniennetz im Stadtverkehr Osnabrück (Quelle: Stadtwerke Osnabrück).

Ergänzt wurde das Angebot im Stadtbusverkehr durch die Verwendung von Einsatzwagen auf unterschiedlichen Relationen. Diese dienten vor allem in den Spitzenzeiten dazu, Linien des Stadtbusverkehrs zu entlasten, beziehungsweise den Schülern direktere Fahrtmöglichkeiten zu den Schulstandorten zu ermöglichen. Viele der bestehenden Stadtbuslinien wurden in die Region weitergeführt. Diese Verzahnung des Stadt- und Regionalverkehrs wurde in der Netzreform des Jahres 1998 erstmalig umgesetzt und bei der Umsetzung des Netz 07 fortgeführt. Neben den Verkehren zwischen der Stadt Osnabrück und dem Landkreis Osnabrück bestehen Verkehre zwischen der Stadt Osnabrück und dem Kreis Steinfurt in Nordrhein-Westfalen.

Das Grundgerüst des Liniennetzes basierte auf einer Paarung von Linien, die einen Großteil ihres Fahrweges auf einem gemeinsamen Abschnitt im 10-Minuten-Takt oder einem noch dichteren Takt zurücklegten (Abbildung 3-29).

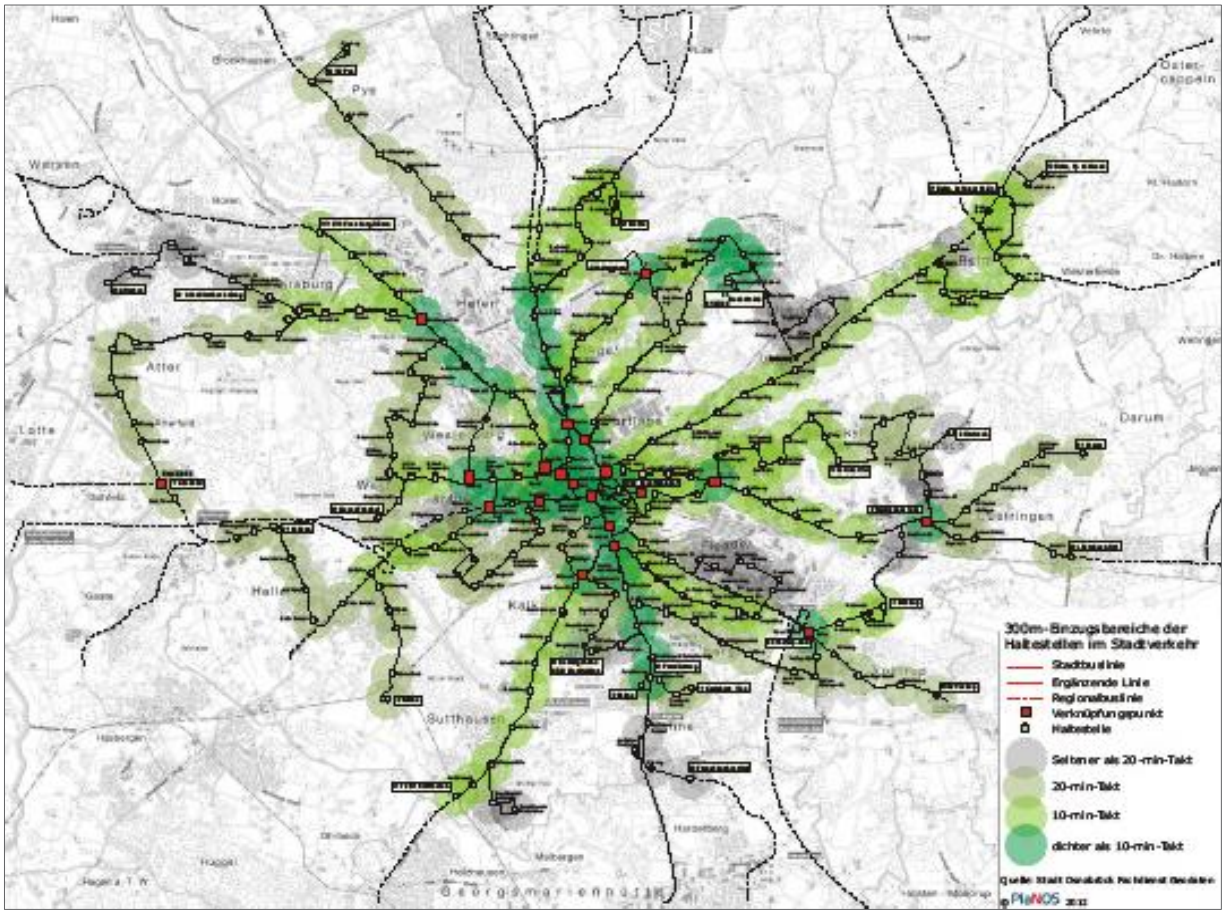


Abbildung 3-29: Taktdichte des Verkehrsangebotes an den Haltestellen im Stadtgebiet Osnabrück.

Aufgrund städtebaulicher Entwicklungen und veränderter Nachfragestrukturen haben sich in der Laufzeit des Netzes verschiedene Defizite entwickelt. Diese führten zu der bereits beschriebenen umfangreichen Anpassung des Liniennetzes im Jahr 2020.

Auf einigen Linien, z. B. auf der Linie E31 (Widukindland), auf der Linie E54 (Stadtteilbus Berningshöhe) und in den Abschnitten Hörne, Attersee, Gretesch war eine rückgängige Nachfrage zu verzeichnen. Demgegenüber entstanden auf den Linien 51/52/53, insbesondere in der Dodesheide, verstärkt Kapazitätsprobleme. Im Stadtteil Schinkel gestaltete sich die vorhandene Linienführung der 11/12/13 als kompliziert und fahrtzeitverlängernd. Die Belmer Straße wurde zudem nur unzureichend bedient.

Die zeitweise Bedienung des Bereiches Fledder führte zum einen zu Taktlücken in der Bedienung des Gewerbegebietes und zum anderen zu einer unregelmäßigen Taktung zwischen Voxtrup und der Innenstadt. Auch auf der Iburger Straße konnten Taktlücken festgestellt werden. Hellern war zudem als einziger großer Stadtteil Osnabrücks ohne einen 10-Minuten-Takt an die Innenstadt angebunden. Die städtebaulichen Entwicklungen im neuen Landwehrviertel verdeutlichten die künftige Notwendigkeit einer adäquaten Anbindung dieses Bereiches an die Innenstadt. Auch ein stetiges Wachstum

des Hochschulstandortes am Westerberg und des Wissenschafts- und Wohnparks an der Scharnhorstkaserne erforderte eine verbesserte Anbindung.

Weitere Defizite in der Laufzeit des seit 2007 bestehenden Netzes wurden durch fehlende Querverbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen deutlich, insbesondere zwischen den Stadtteilen Weststadt, Eversburg, Haste, Dodesheide und Schinkel.

NachtBus-Netz im Stadtverkehr Osnabrück

Der NachtBus bot nächtliche Verbindungen innerhalb der Stadt Osnabrück sowie zwischen Osnabrück und den umliegenden Nachbargemeinden an Wochenenden jeweils in der Nacht von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag (Abbildung 3-27). Zunächst starteten die Nachtbusse in einem 60-Minuten-Takt um 01:00 Uhr, 02:00 Uhr und 03:00 Uhr an der Haltestelle Kamp-Promenade am Adolf-Reichwein-Platz in Osnabrück. Aus betrieblichen Gründen wurde der Takt im Laufe der Zeit auf 65 Minuten erhöht, so dass sich die Abfahrtszeiten an der Kamp-Promenade auf 01:00 Uhr, 02:05 Uhr und 03:10 Uhr veränderten. Die Produktabkürzung „N“ war an den Haltestellen und als Bestandteil der Liniennummer in der Zielbeschilderung am Bus zu finden. Nach Jahren mit hohen Fahrgastzahlen hat die Nachfrage im NachtBus-Netz in den letzten Jahren abgenommen. Dieses ist u. a. darauf zurückzuführen, dass sich das Freizeitverhalten, insbesondere der jüngeren Menschen, verändert hat. So wurde eine letzte Abfahrtsmöglichkeit um 03:10 Uhr als nicht mehr attraktiv empfunden. Zudem fehlte ein Zulauf zum 1-Uhr-Knoten an der Kamp-Promenade, der das Nachtnetz vom Tagnetz vollständig trennte.

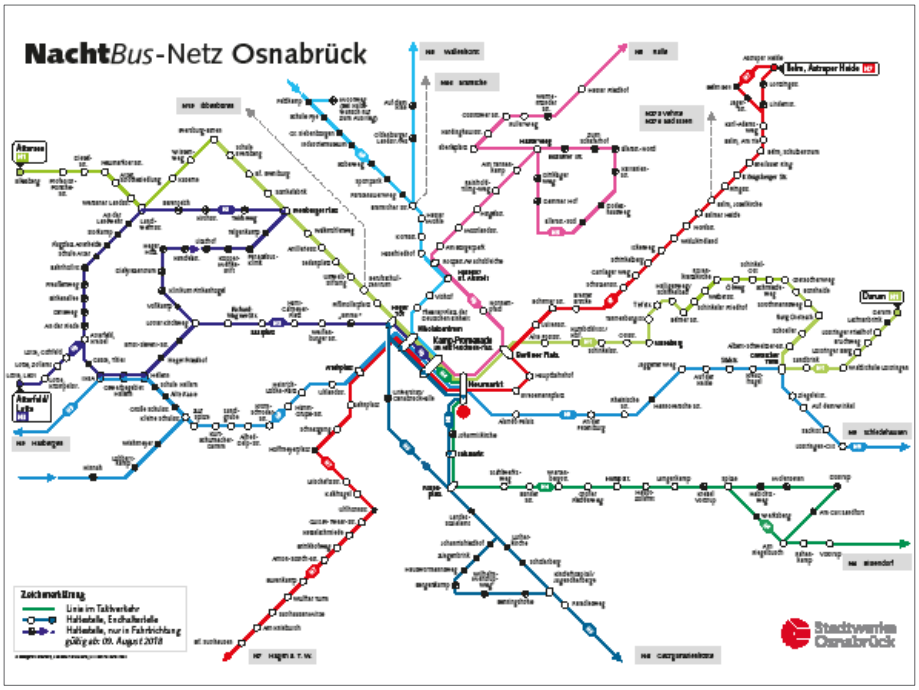


Abbildung 3-30: Nachtbus-Netz im Stadtverkehr Osnabrück bis Februar 2020 (Quelle: Stadtwerke Osnabrück).

3.7.2 Fahrgastnachfrage und Fahrgastmeinung

Für das Jahr 2019 (das letzte Jahr vor der Pandemie) wurden insgesamt 34,6 Millionen Fahrgäste im Stadtverkehr Osnabrück ermittelt. Im Anschluss erfolgte pandemie-bedingt ein deutlicher Rückgang im Jahr 2020, ab dem Jahr 2021 steigen die Fahrgastzahlen wieder an, auf zuletzt 29,9 Millionen Fahrgäste im Jahr 2023.

Fahrgastzahlen je Linie im Stadtverkehr

Die in Abbildung 3-28 dargestellten Fahrgastzahlen entstammen Erhebungen der vergangenen Jahre, die zeitversetzt und auf unterschiedlichen Erhebungsmethoden basieren. Obwohl eine Interpretation von Fahrgastzahlen unterschiedlichen methodischen Ursprungs mit Vorsicht durchzuführen ist, lassen sich Tendenzen in der Entwicklung der einzelnen Linien entnehmen.

Auf den Linien 21/22, 61/62 und 71/72 lässt sich eine Tendenz gestiegener Fahrgastzahlen erkennen, während die Linien 11/12/13, 41 und 91/92 Tendenzen rückläufiger Fahrgastzahlen aufzeigen. Obwohl auf den Linien 51/52/53, insbesondere im nördlichen Abschnitt stetig steigende Fahrgastzahlen verzeichnet werden konnten, ließen sich auf den gesamten Linienwegen insgesamt rückläufige Fahrgastzahlen feststellen. Auf den Linien 31/32/33 und 81/82 stagnierten die Fahrgastzahlen. Die vergleichsweise niedrigen Fahrgastwerte der Linien 61/62 und 81/82 ergaben sich durch den hohen Anteil von Fahrgästen auf den regionalen Abschnitten dieser Linien, welche bei Zählungen im Stadtgebiet Osnabrück nicht erfasst wurden.

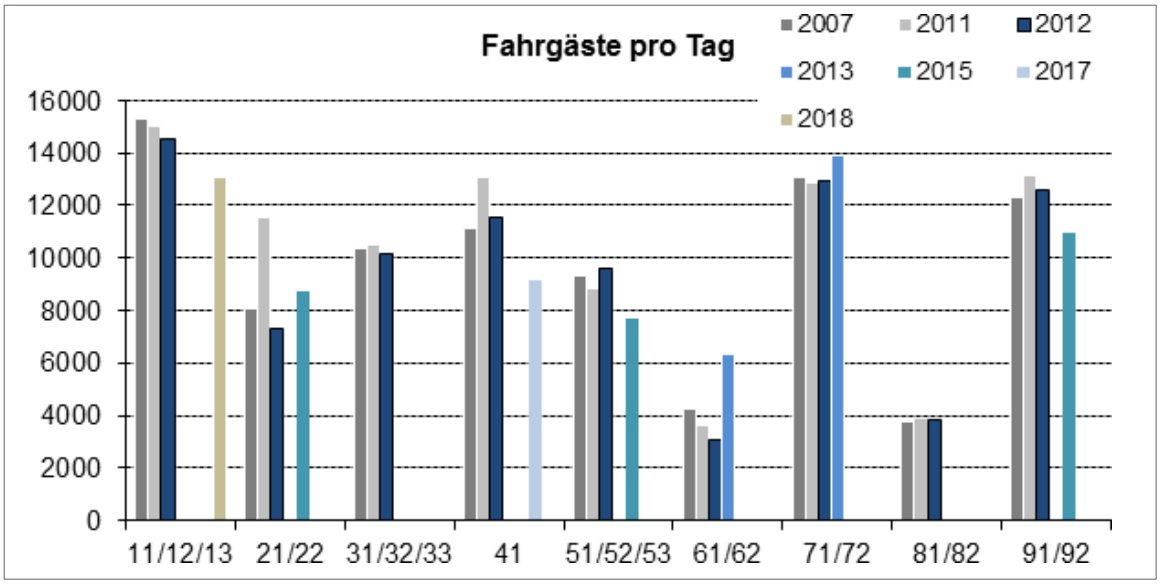


Abbildung 3-31: Fahrgäste pro Tag je Linie im Zeitraum 2007-2018

Verschiedene Fahrgastzufriedenheitsbefragungen zeigen auf, dass Fahrgäste die Verbindungen im Stadtverkehr Osnabrück schätzen. Sie erachten die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel als unkompliziert und bequem. Gleichzeitig wird Verbesserungsbedarf in den Punkten Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gesehen. Die Fahrgäste weisen der analogen und digitalen Fahrgastinformation eine besonders hohe Bedeutung zu. So wird erwartet, dass diese aktuell, fehlerfrei und in Echtzeit informiert. Mit einer funktionierenden Fahrgastinformation in Echtzeit kann ein größeres Verständnis seitens der Fahrgäste für zeitliche Verzögerungen erreicht werden (Befragung der Stadtwerke Osnabrück zur Kundenzufriedenheit 2018, Befragung der Stadtwerke Osnabrück zur Kundenzufriedenheit 2017).

3.8 Busverkehr Landkreis Osnabrück

Das Grundgerüst der Linienverkehre im Osnabrücker Land besteht aus einem Netz vertakteter Regionallinien, die den Landkreis 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. Dies bezieht sich mindestens auf die Zeitfenster Montag bis Freitag von 8:00 bis 18:00 Uhr sowie Samstag 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 (siehe hierzu die Linienlisten im Anhang).

Die Taktlinien bedienen einerseits die Verbindung zwischen den Orten im Landkreis und der Stadt Osnabrück und andererseits 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. Außerdem ver- binden einige Verkehre die Kommunen des Landkreises Osnabrück mit Kommunen des Kreises Steinfurt in Nordrhein-Westfalen.

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: Dort übernehmen die Taktlinien vorrangig die Verbindung zwischen den Orten und stellen zudem eine Verknüpfung zum SPNV sicher.

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

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. Einige VOS-Verkehre überschreiten die Landkreisgrenzen, um Schulstandorte anzubinden und/oder sonstige Nachfragepotenziale zu bedienen (Richtung Versmold, Preußisch-Oldendorf, Damme, Handrup, Freren, Recke).

In der Laufzeit des 3. sowie des 4. NVP für Stadt und Landkreis Osnabrück konnten für einige VOS-Teilgemeinschaften neue Konzepte entwickelt sowie Anpassungen des bestehenden Verkehrsangebotes durchgeführt werden. Diese werden in den folgenden Ab- schnitten beschrieben.

3.8.1 Fahrgastnachfrage

Im Landkreis Osnabrück konnte trotz zwischenzeitlicher Schwankungen in den Jahren zwischen 1997 und 2017 insgesamt eine Steigerung der Fahrgastzahlen um etwa 4 Millionen Fahrgäste erreicht werden (Abbildung 3-32). Die größte Steigerung der Fahrgastzahlen wurde zwischen den Jahren 1997 und 2007 erreicht – von ca. 16 auf ca. 23 Millionen Fahrgäste. Deutlich wird jedoch auch, dass die Fahrgastzahlen nach einer Phase der Stagnation leicht rückgängig sind. Hinzu kommen die Auswirkungen durch die Corona-Pandemie, die in den Jahren 2020 und 2021 für einen spürbaren Einbruch der Nachfrage führte. In den Jahren 2022 und 2023 erholt sich die Nachfrage jedoch wieder. Die Werte sind noch vorläufig, bilden die Entwicklung aber bereits in der richtigen Weise ab.

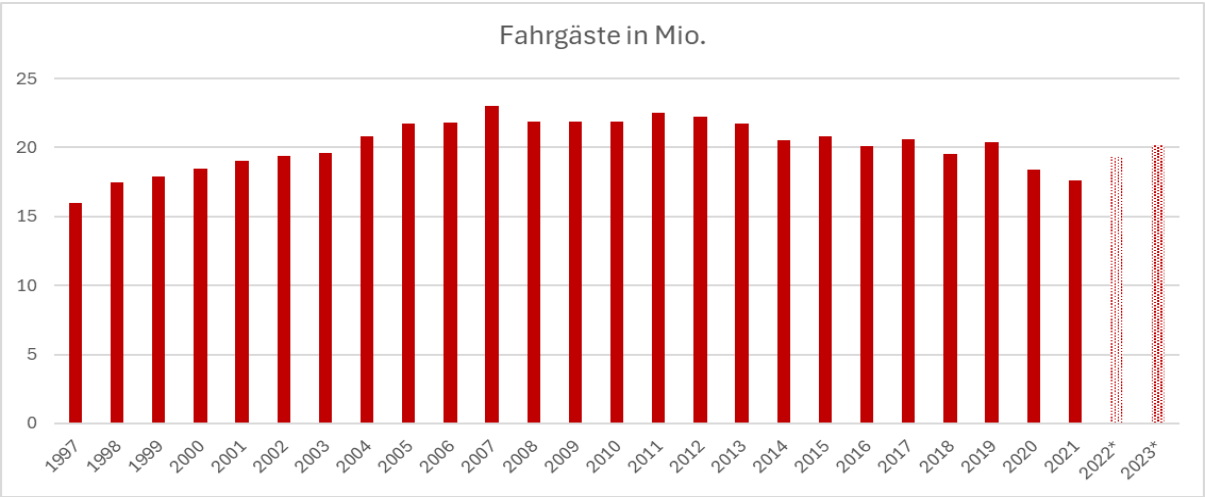


Abbildung 3-32: Die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Landkreis Osnabrück zwischen 1997 und 2023 (Quelle: VOS). * vorläufiger Wert

3.8.2 Maßnahmen in der Laufzeit des 3. und 4. Nahverkehrsplans in den Teilgemeinschaften

VOS Nord

Im Jahr 2015 konnte mit der Einführung der Linie N66 ein NachtBus-Konzept für die Stadt Bramsche umgesetzt werden. In Ergänzung zum vorhandenen Nachtschwärmer, der nur in der Nacht von Samstag auf Sonntag ein Fahrplanangebot hat, bedient die Linie N66 die Nacht von Freitag auf Samstag.

Zum Fahrplanwechsel des Jahres 2017 erfolgte die Umsetzung eines weiteren ÖPNV-Konzeptes für Bramsche. Durch die Umsetzung wurde eine Stärkung des Bedienungsangebotes sowie eine verbesserte Verknüpfung von Bussen und Bahnen am Bahnhof in Bramsche ermöglicht. Zudem wurden für die peripher liegenden Ortsteile Epe, Malgarten, Pente und Kalkriese Bedarfslinien eingeführt, die bestehende Schülerfahrten ergänzen. Eine Verknüpfung der Linien findet an der Haltestelle Bramsche Zentrum statt. Ebenso ist der Bramscher Bahnhof an den Busverkehr angebunden.

Im Jahr 2017 wurde eine Beschleunigung der Linie 610 durch Begradigung der Linienführung umgesetzt. Aus Richtung Fürstenau führt der Linienweg ab Bramsche über die B 68 auf direktem Weg nach Osnabrück.

Im Jahr 2018 ging der Verkehr des neuen Schnellbusses zwischen Fürstenau, Ankum und Bersenbrück (Linie 650) an den Start. Ziel der Planungen war die Schaffung einer schnelleren Anbindung von Fürstenau nach Osnabrück in möglichst unter 60 Minuten Fahrzeit. Durch Umstellungen im bestehenden Liniennetz wurde eine neue, umsteigefreie Linie von Fürstenau über Ankum nach Bersenbrück eingeführt. Zusätzlich wurden auf dieser stündlich verkehrenden Linie attraktive Bedienungszeiten angeboten. In Bersenbrück bestehen abgestimmte Übergangszeiten von und zu den Zügen des RE 18 in/aus Richtung Osnabrück aber auch in/aus Richtung Oldenburg. Zudem wurde erreicht, dass der Verkauf von ausgewählten Fahrscheinen für den Bahnverkehr auch bereits in den Bussen der VOS Nord möglich ist, um zeitliche Risiken durch Fahrscheinkauf am Bahnhof zu beseitigen. Im Rahmen der Vorbereitungen für die Schnellbuslinie wurden auch die Vorgaben des Landes Niedersachsen zu Landesbuslinien diskutiert. Aufgrund des geforderten umfangreichen Bedienungsangebotes und der sich daraus ergebenden hohen Kosten fiel die Entscheidung zugunsten einer kostengünstigeren Lösung ohne Landesförderung.

Aufgrund stetig sinkender Fahrgastzahlen im Produkt Nachtschwärmer und daraus folgernder Unwirtschaftlichkeit des Produkts hat die VOS Nord diesen Verkehr in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und den betroffenen Kommunen eingestellt. In der

Folge dieser Einstellung ist in der Stadt Bramsche allein die NachtBus-Linie N66 in der Nacht von Freitag auf Samstag verblieben.

Seit August 2019 ist der Industrie- und Gewerbepark Niedersachsenpark in Neuenkirchen ebenfalls mit zwei Linien an das ÖPNV-Netz angebunden. Die Fahrten verkehren entsprechend der Schichtzeiten der ansässigen Unternehmen. Es bestehen Verbindungen von Quakenbrück - Badbergen und Bersenbrück sowie Bramsche - Hesepe - Alfhausen und Rieste in den Niedersachsenpark. Dieser Verkehr wurde von einem Unternehmen im Niedersachsenpark mitfinanziert. Wegen Kostensteigerungen und gleichzeitiger relativ geringer Nachfrage in der „Nach-Corona-Zeit" wurde die weitergehende Finanzierung von Unternehmerseite jedoch beendet, was die Einstellung des Verkehrs zum 30.06.2024 erforderlich machte.

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 blicken und hat in dieser Zeit erfolgreich Änderungen im Bedienungsangebot umgesetzt und ist zu einem festen Bestandteil der Mobilität im Bereich Badbergen geworden.

VOS NordOst

Ein neues Verkehrsangebot im Wittlager Land startete im August 2018. Dieses beinhaltet die Schaffung einer schnellen und umstiegsfreien Verbindung zwischen Osnabrück, Ostercappeln und Bad Essen im 60-Minuten-Takt (Linie 276). Zusätzlich wurde auf dieser Relation das Fahrtenangebot erweitert. Im Rahmen der Vorbereitungen für die Schnellbuslinie wurden auch die Vorgaben des Landes Niedersachsen zu landesbedeutsamen Buslinien diskutiert. Aufgrund des geforderten umfangreichen Bedienungsangebotes und der sich daraus ergebenden hohen Kosten fiel die Entscheidung zugunsten einer kostengünstigeren Lösung ohne Landesförderung.

Der Hauptverknüpfungspunkt für weitere Umstiege in die Region war zunächst weiterhin die Haltestelle in Leckermühle. Hier bestehen Umsteigemöglichkeiten in/aus Richtung Schwagstorf, Venne, Kalkriese sowie in/aus Richtung Bohmte. 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.

Darüber hinaus wurden weitere Linien in ihrem Fahrtenangebot verbessert. So wurde die Linie 212 Bohmte - Damme weiter aufgewertet: An Schultagen wurden Fahrten ergänzt und zudem ein Taktverkehr für die Ferien eingeführt.

Zudem werden peripher gelegene Ortsteile von Ostercappeln und Bad Essen 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, infolge der Fahrplanlage der RE-Züge OS-HB jedoch ohne Bus-Schiene-Verknüpfung.

Das gesamte Neu-Konzept soll die vorhandene verkehrliche Einheit des Wittlager Landes in den Vordergrund rücken. Vor diesem Hintergrund ist es besonders bedeutsam, dass alle ÖPNV-Angebote aufeinander abgestimmt sind, gerade im Hinblick auf die Kleinteiligkeit der Gemeinden.

VOS Ost

Im Jahr 2018 wurde der NachtBus Melle erweitert: Auf der Linie N381 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 auf die Sommerferien ausgeweitet und somit ein Ganzjahres-Angebot geschaffen.

Im August 2018 wurde zudem das nächtliche Fahrtenangebot der Linie 392 von Osnabrück über Wissingen nach Schledehausen erneut erweitert. Im August 2022 folgten weitere Angebotsverbesserungen: Auf beiden Bedienungsachsen (Osnabrück – Jeggen – Schledehausen/Wissingen sowie Osnabrück - Bissendorf) wurden zusätzliche Abendverkehre eingerichtet, zudem erhielt der Ortsteil Wissingen eine zweite Verbindung pro Stunde.

VOS Süd

Bereits im Jahr 2014 wurde in der Teilgemeinschaft VOS Süd der neue StadtBus Georgsmarienhütte eingeführt, der seitdem umstiegsfreie Verbindungen zwischen den Stadteilen Holzhausen, Malbergen, Alt-Georgsmarienhütte und Oesede anbietet. Gleichzeitig wurde der Anrufbus für den Stadtverkehr Georgsmarienhütte etabliert, um eine Anbindung des Stadtteils Holsten-Mündrup an das Busnetz herzustellen.

Im Jahr 2015 folgte für die Linie 473 Richtung Hagen auf dem Abschnitt zwischen Holzhausen und Hagen die Verbesserung auf einen 20-Minuten-Takt. Eine weitere Verdichtung des RegioTaktes wurde im Sommer auf der Relation Hasbergen –

Osnabrück durchgeführt: Mit der Einführung der neuen Linie X492 wird seitdem zusammen mit der bereits bestehenden Linie X493 ein 30-Minuten-Takt angeboten.

Zusätzlich wurden auf den Linien 491 und X493 zeitliche Ausweitungen der Abendverkehre umgesetzt.

Im Jahr 2017 wurde ein verbessertes Angebot im Stadtteil Harderberg (Stadt Georgsmarienhütte) mit zusätzlicher Flächenerschließung umgesetzt. Zudem wird seitdem eine zusätzliche Frühfahrt zur Anbindung des Franziskushospitals angeboten.

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 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 führten leider zur Notwendigkeit, die Buslinien anders zu führen und damit die Konzeptidee vorübergehend nur ansatzweise zu erreichen. Zudem litt die Bedienung zeitweise unter Fahrtausfällen.

Bürgerbus Lienen-Glandorf

Zwischen der Gemeinde Glandorf und der nordrhein-westfälischen Gemeinde Lienen nahm im September 2019 der 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 PlaNOS sowie den Regionalverkehr Münsterland.

VOS Wallenhorst

Im Jahr 2017 musste durch die Begradigung der Linie 610 und den damit verbundenen Wegfall der Haltestellen im Wallenhorster Gemeindegebiet eine Alternativplanung für die Relation Wallenhorst - Bramsche gefunden werden. Hierzu wurde eine neue Verbindung im 60-Minuten-Takt eingeführt.

Im Jahr 2018 erfolgte die Umsetzung eines neuen Konzeptes, des „neuen Wallenhorst-Taktes“. Grundgedanke und Ziel der Umstellung war die Stärkung der Hauptachsen zwischen Wallenhorst und Osnabrück sowie eine bessere Erschließung der Ge- werbegebiete und die Einführung von Ortsteilverbindungen innerhalb der Gemeinde Wallenhorst. In diesem Zusammenhang wurde zum Fahrplanwechsel 2018 die neue

Linie 533 eingeführt, welche direkte Fahrtmöglichkeiten zwischen Rulle und Osnabrück ermöglicht. Zusätzlich wurde diese Linie von Rulle nach Wallenhorst verlängert.

Zwischen Osnabrück und Rulle verkehrt die Linie 533 mit zwei Fahrten pro Stunde in einem 20-/40-Minuten-Takt, während sie die Verbindung zwischen Rulle und Wallenhorst in einem 60-Minuten-Takt bedient. Zwischen Osnabrück und Hollage Zentrum konnte auf der Linie 584 ein 30-Minuten-Takt eingerichtet

werden. Außerdem wurde neben dem Hollager Gewerbegebiet auch das Wallenhorster Gewerbegebiet neu angebunden. Als zentrale Haltestelle in Wallenhorst dient derzeit die Haltestelle Kirchplatz, da eine Lösung für eine neue zentral gelegene Haltestelle noch nicht baulich umgesetzt werden konnte.

Die zunehmend schwierige wirtschaftliche Lage des Verkehrs führte zu mehreren Wechseln der verantwortlichen Verkehrsunternehmen als Gesellschafter der VOS Wallenhorst. Hinzu kamen in dieser Situation massive Fahrtausfälle auf den Linien in Wallenhorst. Letztlich wurde nach Beschluss im Kreistag ein sog. Not-ÖDA an die landkreiseigene VLO Bus GmbH vergeben. Seit Oktober 2023 ist dementsprechend die VLO Bus GmbH das verantwortliche Unternehmen. Der Not-ÖDA hat nur eine Laufzeit von zwei Jahren. Für die Fortsetzung des Verkehrs ab Oktober 2025 wurde eine Vorabbekanntmachung veröffentlicht. In einem ersten Schritt wurde eingeräumt, einen eigenwirtschaftlichen Antrag stellen zu können. Sollte bis Anfang Oktober 2024 kein solcher Antrag eingehen, wird sich eine Ausschreibung des Verkehrs anschließen.

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.

4 BUSNETZ 2020 IN DER STADT OSNABRÜCK

Die Überlegungen seit der Verabschiedung des 3. NVP für Stadt und Landkreis Osnabrück sahen ein zweistufiges System im Osnabrücker Liniennetz mit der Einrichtung von Haupt- und Nebenachsen vor und 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 ging (Abbildung 4-1).

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 wandeln sich Anforderungen von Kunden an das Verkehrssystem – 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 möglichst nur dort stattfinden, wo ein erkennbar verringertes Fahrgastaufkommen 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 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.

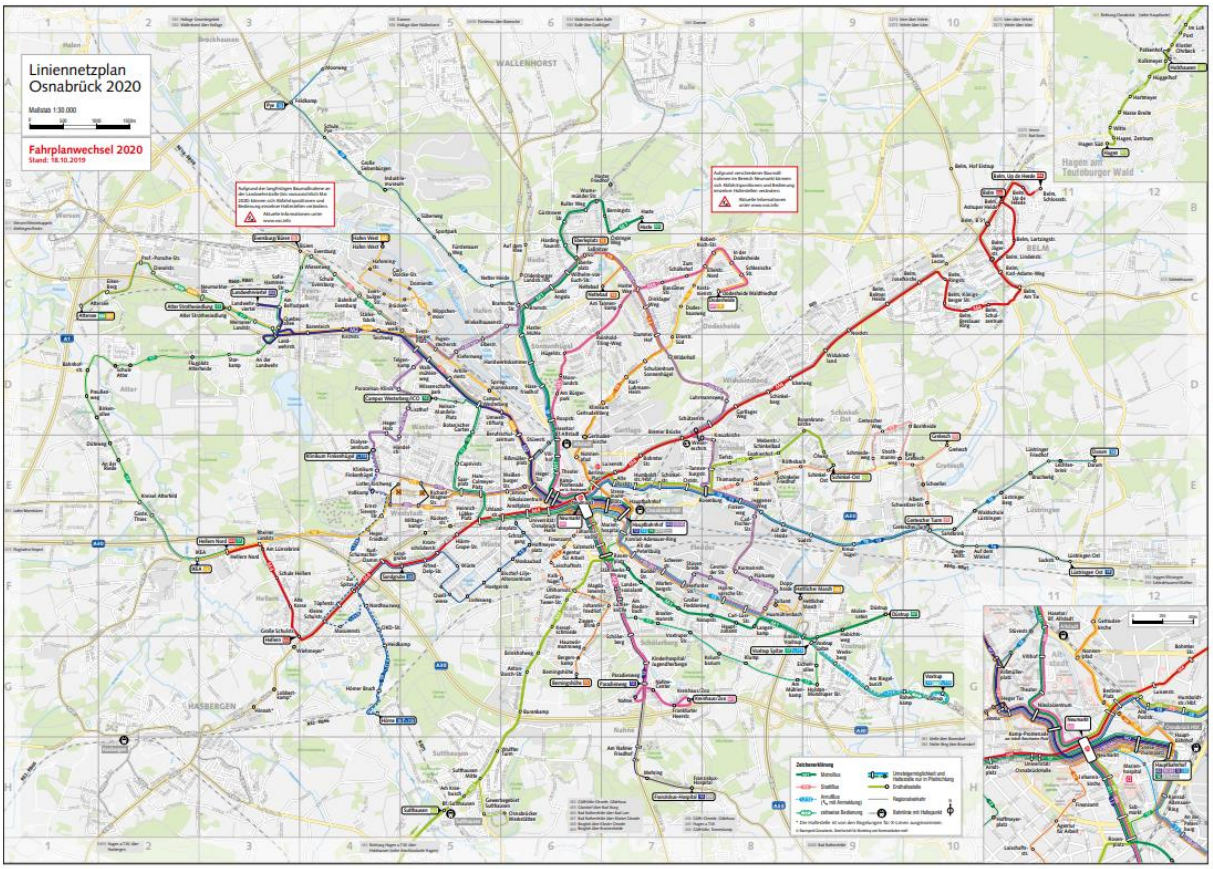


Abbildung 4-1: Das neue Busnetz 2020 in der Stadt Osnabrück (Quelle: Stadtwerke Osnabrück).

4.1 ÖPNV-Angebot im Busnetz 2020

Die in Abschnitt 3.7.1 beschriebenen Defizite des von 2007-2020 gültigen Stadtbusnetzes galten als Ausgangspunkt für Anpassungen im neuen Busnetz 2020. Im Folgenden werden die Veränderungen des Busnetzes 2020 für aggregierte Bereiche des Stadtgebietes erläutert. Eine grafische Darstellung des neuen Busnetzes lässt sich im Anhang finden.

Pye, Haste und Dodesheide

Im neuen Liniennetz besteht mit der Ringlinie 10/20 sowie der Linie 14 eine neue Verbindung zwischen Haste, dem Nettebad und dem Stadtteil Dodesheide.

Die geringe Nachfrage der früheren E31 zwischen Dodesheide und dem Widukindland führte zu einer Streichung dieser Linie. Für den Bereich Pye wurde die Anbindung im 20-Minuten-Takt beibehalten.

Schinkel, Schinkel-Ost, Gretesch und Lüstringen

Die neue, begradigte Linienführung der Linie M3 im Schinkel über die Tannenburgstraße und Windthorststraße ermöglicht verkürzte Reisezeiten und verbesserte Anbindungen zwischen den Stadtteilen Innenstadt und Schinkel-Ost.

Zudem erfolgt eine verbesserte Erschließung des Schinkels über die neu einführte Linie 11 mit Linienführung über die Belmer Straße. Die Mindener Straße wird durch die Linien 18 und 19 weiterhin mit einem 10-Minuten-Takt bedient. Nach Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Brücke an der Hamburger Straße soll erneut eine Bedienung des Haseparks berücksichtigt werden.

Fledder, Voxtrup und Schölerberg

Der Stadtteil Fledder wird ebenfalls über die neue Ringlinie 10/20 erschlossen. Zudem bedient die Linie 151 den Fledder vom Stadtteil Voxtrup aus weiterhin mit drei Fahrten pro Stunde. Allerdings konnte die Linienführung dieser Linie im Vergleich zum Verlauf der ehemaligen Linien 81/82 begradigt werden. Damit gelang die Verkürzung der Fahrzeit und zugleich die Schaffung eines merkbaren 20-Minuten-Taktes. Ergänzt wird dieser 20-Minuten-Takt auf dem Abschnitt zwischen der Endhaltestelle Voxtrup und dem Verknüpfungspunkt Voxtrup Mitte zu einem 10-Minuten-Takt durch einen Anruf-Bus (Linie 113). Der Voxtruper Süden sowie der Stadtteil Schölerberg werden mit der Linie 17 wie bisher im 20-Minuten-Takt bedient.

Wüste, Kalkhügel, Sutthausen und Bereich Iburger Straße

Auf der Iburger Straße ist die MetroBus-Linie M5 eingerichtet worden, welche gegebenenfalls perspektivisch im 20-Minuten-Takt bis Georgsmarienhütte verlängert werden soll. Zunächst ist jedoch eine Anbindung lediglich bis zum Kreishaus/Zoo im 20-Minuten-Takt vorhanden. Für die Verbindung zwischen dem Kreishaus und dem Hauptbahnhof ist künftig ein Umstieg am Rosenplatz erforderlich. Die Berningshöhe wird weiterhin mit der Linie 12 über den Hauswörmannsweg und der Agentur für Arbeit an die Innenstadt angebunden. Der bisherige Stadtteilbus Berningshöhe wird wegen sehr geringer Nachfrage nicht weiter betrieben. Auf der Sutthauser Straße ist mit der MetroBus-Linie M3 weiterhin die Integration des Regionalverkehrs in Richtung Holz- hausen - Hagen vorhanden.

Hellern, Hörne und Atterfeld

Der Bereich Hellern wird bis zur Haltestelle Große Schulstraße mit dem MetroBus im 10-Minuten-Takt angebunden. Perspektivisch wird eine Integration der Regionalverkehrsachse aus Hasbergen in das MetroBus-System angestrebt.

Für den Stadtteil Hörne werden stündlich Fahrten der Linie 19 ab Sandgrube im 60-Minuten-Takt verlängert. In den Hauptverkehrszeiten morgens und in den frühen Nachmittagsstunden zwischen 13:00 und 16:00 Uhr finden diese Verlängerungen im 20-Minuten-Takt statt. Zusätzlich verkehrt stündlich die neue Linie 119 als Anrufbus zwischen Hörne und Hellern sowie dem Versorgungszentrum in Hellern, dem Heger Friedhof und dem Klinikum Finkenhügel. Über diese Verbindung besteht zudem auch

die Umstiegsmöglichkeit von Hörne in die MetroBus-Linie M4. Die Haltestellen IKEA und Gewerbegebiet Hellern dienen als neue Knotenpunkte für Verbindungen zwischen Atterfeld, Hellern und in Richtung Lotter Straße.

Atter, Strothesiedlung und Eversburg

Im Busnetz 2020 ist das neue Landwehrviertel über die Linie M2 im 10-Minuten-Takt angebunden. Die Linie 17 ermöglicht jeweils abwechselnd für die Bereiche Atterfeld/Atter und Strothesiedlung eine direkte Anbindung in Richtung Innenstadt über Eversburg/ Büren. Zusätzlich bestehen an der Haltestelle Landwehrstraße und an der Haltestelle IKEA Umstiegsmöglichkeiten in und aus Richtung Innenstadt. Für Fahrten auf dem Abschnitt zwischen der Wersener Straße und der Innenstadt reduziert sich die Fahrzeit deutlich. Zudem besteht für die Fahrgäste auf der Linie M2 eine direkte Anbindung zum Hauptbahnhof. Die Achse zwischen dem Eversburger Platz und der Innenstadt konnte durch eine zusätzliche Linie im 20-Minuten-Takt weiter gestärkt werden.

Die Ringlinie 10/20

Eine Neuerung im Busnetz 2020 ist die Ringlinie 10/20, welche vor allem Direktverbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen schafft. Diese konnten im bisherigen Liniennetz häufig nur durch Umwege über das Stadtzentrum Osnabrück erreicht werden. Die neue Linie verläuft vom Hauptbahnhof über die Lotter Straße zu den Kliniken im westlichen Stadtgebiet. Von dort verläuft sie über den Eversburger Platz, das Gewerbegebiet im Stadtteil Hafen, Haste und Dodesheide über den Schinkel und den Fledder weiter zum Hauptbahnhof. Linie 10 verkehrt in beschriebener Richtung, während Linie 20 entgegengesetzt verläuft.

Weiterentwicklung des neuen Busnetzes

Einige von der PlaNOS und den Stadtwerken Osnabrück im Zuge der Planung des neuen Busnetzes vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen wurden vom Rat der Stadt Osnabrück noch nicht verabschiedet. Diese können perspektivisch im Zuge der Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Osnabrück umgesetzt werden und finden sich deshalb in Kapitel 9.2 im Rahmen der Maßnahmensteckbriefe wieder.

Anpassungen Busnetz 2020 in der Stadt Osnabrück

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 in mehreren Stufen im nachfolgenden Zeitraum Anpassungen beim ÖPNV-System vorgenommen.

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

Anpassungen im Taktsystem

- angepasstes Taktsystem im MetroBus-Netz am frühen Abend sowie am Sonntag Nachmittag (Takt 20´ statt Takt 15´ bzw. Takt 30´)
- Neuer Fahrplantakt 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 Anschluss- verkehr 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 Mo.-Fr.

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 Linienende 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 / Gretsch / Gretescher Turm

- Einstellung Linie 16 (vormals Linie 11) im Bereich Innenstadt – Rosenburg – 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.

4.2 Zentrale Verknüpfungspunkte und räumliche Erschließung im Busnetz 2020

Das neue Busnetz ist weiterhin ein Radialsystem mit Verknüpfung aller Linien am Neumarkt und wird durch die beschriebene Ringverbindung ergänzt. Zusätzlich wurden jedoch neue tangentiale Verbindungen ohne Bedienung des Neumarktes geschaffen – wie die beschriebenen Anruflinien 113 und 119 – aufgrund derer die Bedeutung einzelner Haltestellen als zusätzliche Verknüpfungspunkte gestiegen ist. Wie bereits beschrieben, verknüpfen die Haltestellen IKEA und Gewerbegebiet Hellern die Bereiche Atter und Atterfeld mit der Innenstadt Osnabrücks. An der Haltestelle Eversburger Platz findet eine Verknüpfung der Ringlinie 10/20 mit den zwischen der Innenstadt und dem nordwestlichen Stadtgebiet verkehrenden Linien statt. Eine Verknüpfung zwischen der MetroBus-Linie M1, der Ringlinie und einer zwischen der Dodesheide und der Innenstadt verkehrenden Linie erfolgt am Eberleplatz. Der Rosenplatz ist als Verknüpfungspunkt vor allem für die aus Süden kommenden Regionalverkehre und den im südlichen Stadtgebiet verkehrenden Linien zur Anbindung an den Hauptbahnhof relevant.

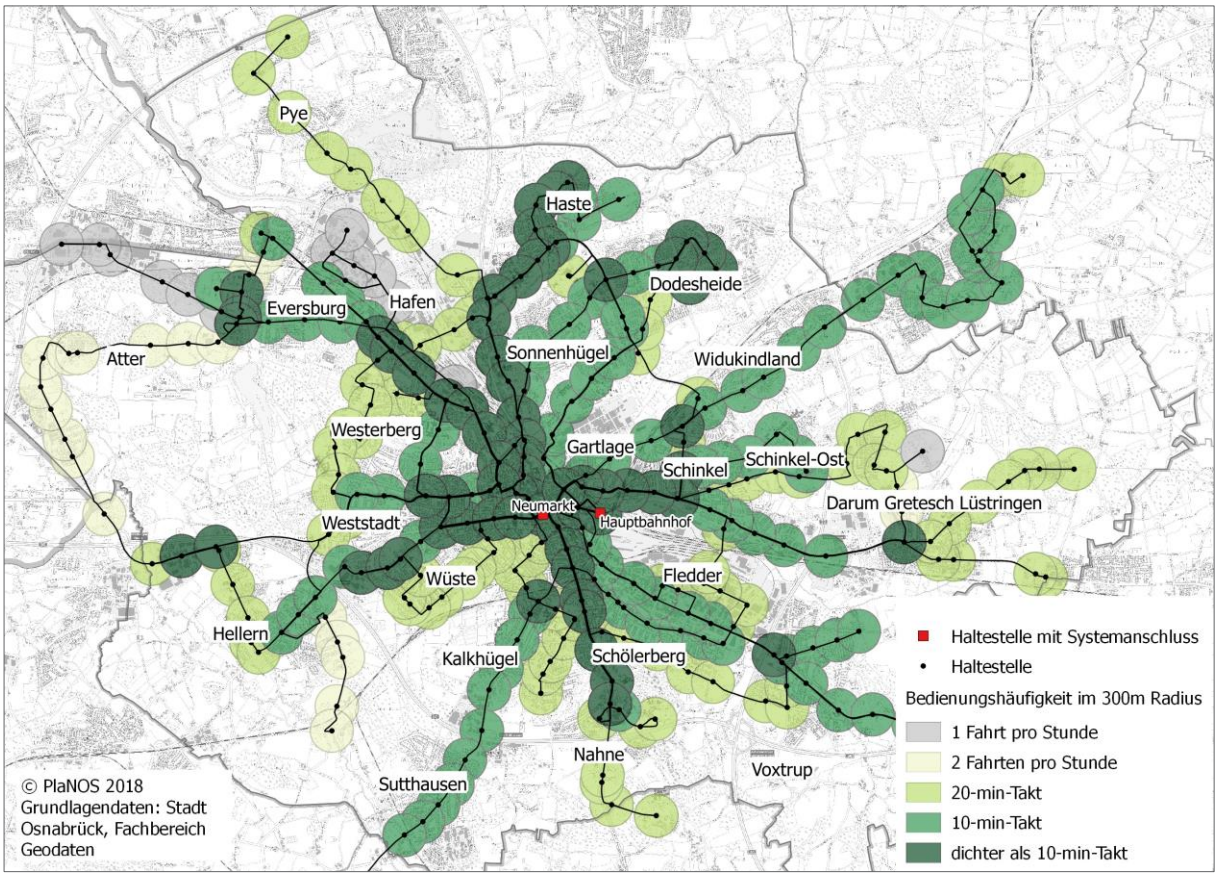


Abbildung 4-2: Taktdichte des Verkehrsangebotes an den Haltestellen im Stadtgebiet Osnabrück im Busnetz 2020.

NachtBus-Netz

Im Zuge der Einführung des neuen Liniennetzes 2020 wird auch das NachtBus-Netz angepasst (Abbildung 4-3). Dabei bleibt die Grundstruktur mit zentraler Verknüpfung sowie der Weiterführung einiger Linien in die Region erhalten. Die Linienführungen werden jedoch stärker am Tagesnetz und hierbei vor allem an den neu geschaffenen MetroBus-Linien orientiert. Zudem kann mit einer Verschiebung der Abfahrtszeiten eine zeitliche Erweiterung des NachtBus-Angebotes erreicht werden: Die Abfahrtszeiten werden von 01:00 Uhr, 02:05 Uhr und 03:10 Uhr auf 01:10 Uhr, 02:20 Uhr und 03:30 Uhr angepasst.

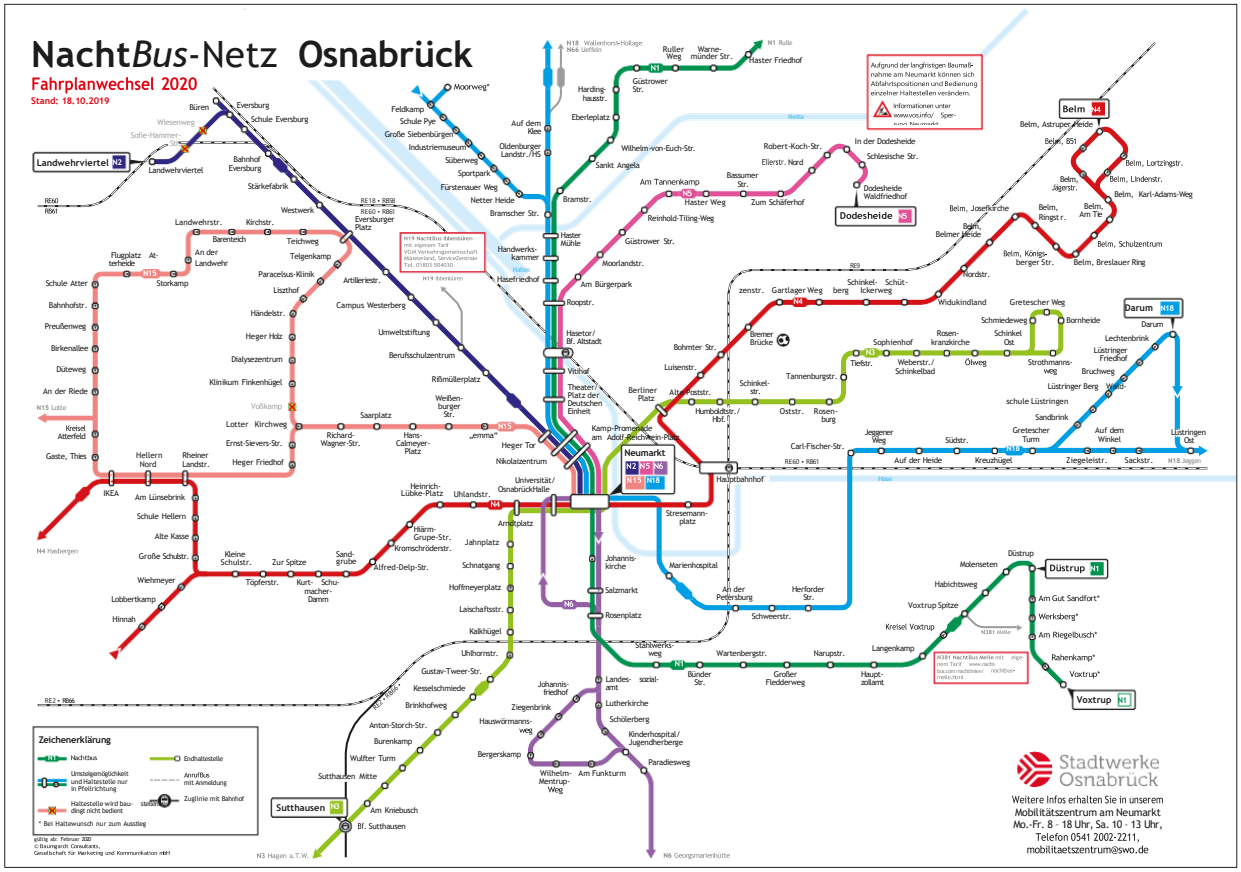


Abbildung 4-3: Nachtbusnetz im neuen Busnetz 2020 (Quelle: Stadtwerke Osnabrück).

4.3 Verknüpfungspunkt Neumarkt

Der Neumarkt in der Stadt Osnabrück bildet den zentralen Verknüpfungspunkt innerhalb des gesamten Busnetzes von Stadt und Landkreis Osnabrück. Er ist für die Linienbusse der VOS frei befahrbar. Ein Gutachten aus dem Jahr 2018 hat diesen Ort als sinn- vollen zentralen Punkt des ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück eindeutig bestätigt. Die im Rahmen des Gutachtens untersuchten Planungsvarianten zu einer möglichen Neuordnung der Verkehre im Innenstadtbereich hätten zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit der Innenstadt geführt. Außerdem wäre eine Verlängerung der Reisezeiten für Fahrziele, die über die Innenstadt hinaus gehen, unvermeidbar gewesen. Auch wäre die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV deutlich vermindert worden und Fahrgastverluste wären eingetreten.

In der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans wird der Neumarkt von der Stadt Osnabrück neugestaltet. Ziel ist die Hervorhebung des Platzcharakters mit einer hohen städtebaulichen Qualität des Platzes bei gleichzeitig hoher Funktionalität für den ÖPNV. Das beinhaltet die Installation einer genügenden Anzahl an Bussteigen, barrierefreier Haltestellen, eines hochwertigen Wetterschutzes und einer hochwertigen Fahrgastinformation.

4.4 Mobilstationen

Erste Verknüpfungspunkte im Busnetz 2020 wurden bereits zu Mobilstationen ausgebaut (am Bahnhof Sutthausen, am Eberleplatz in Haste oder an der Endhaltestelle in Düstrup). Je nach Ausrichtung verfügen die Mobilstationen über Fahrradabstellanlagen, Standorte von Carsharing-Fahrzeuge, Parkplätze oder Taxistellplätze. Die Standortsuche für Mobilstationen geschieht in enger Abstimmung mit der Stadt Osnabrück. Auch künftig ist vorgesehen, weitere Mobilstationen im Stadtgebiet Osnabrück zu installieren (siehe Maßnahmensteckbrief Stadt #22).

5 GEMEINSAME STANDARDS FÜR STADT UND LANDKREIS OSNABRÜCK

Basierend auf der in Stadt und Landkreis Osnabrück erreichten Qualität im Mobilitätsangebot werden Standards für die weiteren Jahre festgelegt. Diese im NVP formulierten Standards stellen das bisherige Verkehrsangebot inklusive der anstehenden heute schon geplanten konkreten Angebotsentwicklungen dar und gelten bei allen künftigen Änderungen als Mindestanforderung. Das in den Liniensteckbriefen (siehe Anlage) beschriebene Verkehrsangebot darf, soweit in Vorabbekanntmachungen bzw. in Vergabeunterlagen keine anderen Regelungen formuliert sind, nicht ohne eine vorherige Abstimmung mit dem Aufgabenträger unterschritten werden.

Im Falle von Neubeantragungen von Verkehrsleistungen müssen also die vom Aufgabenträger definierten Anforderungen mindestens erfüllt werden. Dies gilt sowohl für eigenwirtschaftliche Anträge als auch für den eventuellen Fall einer Vergabe.

Wenn möglich, werden gemeinsame Standards formuliert, die in Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück gleichermaßen gelten. Dieses erfolgt in diesem Kapitel. Sofern es erforderlich ist, Standards für die beiden Aufgabenträger unterschiedlich zu formulieren, erfolgt dies in den nachfolgenden Kapiteln 5 und 6 für Stadt und Landkreis getrennt.

5.1 Fahrzeuge

Die Fahrzeuge im VOS-Gebiet müssen ein einheitlich hohes Qualitätsniveau erreichen. Hierbei macht es keinen Unterschied, ob die Fahrzeuge im Taktverkehr oder vorwiegend zur Schülerbeförderung eingesetzt werden. Ziel ist ein einheitlicher Standard für den ganzen Verkehrsraum beider Aufgabenträger.
Die Fahrzeuge müssen den jeweils gültigen Vorschriften der EG und ECE, der StVZO, der BOKraft, den aktuellen Abgas-Normen und Emissionsgrenzwerten, den Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften (BGV) sowie den einschlägigen Verlautbarungen im Verkehrsblatt und dem Anforderungskatalog für den Schülerverkehr entsprechen.
Zu erfüllende Ausstattungsmerkmale sind:

- Niederflurausführung im gesamten Fahrzeug – im Ausnahmefall mindestens zwischen der ersten und zweiten Tür bei Solowagen (Low Entry) – mit manuell zu aktivierendem Kneelingeine Klapp-Rampe zur Sicherung des barrierefreien Einstiegs an der zweiten Tür
- einen breiten Einstiegsbereich
- mindestens eine Mehrzweckfläche im Bereich von Tür 2 und eine mögliche

- zusätzliche Mehrzweckfläche im Bereich von Tür 3, auf der jeweils mindestens ein Rollstuhl oder zwei Rollatoren Platz finden (möglich erst ab der Fahrzeuggröße Midibus)
- barrierefreie Ausstattung gemäß EU-Vorgaben (EU-Richtlinie 2001/85/EG)
- ausreichend große und kontrastreiche Beschilderung der Fahrzeuge von außen
- gut sichtbare Hinweise auf barrierefreie Einstiegstüren
- klimatisierter Fahrgastraum
- die Sitzplatzzahl richtet sich nach der Innenraumgestaltung, der Anordnung der Sondernutzungsfläche und der Türanzahl. Eine größtmögliche Fahrgastkapazität sowie ein gleichmäßiger, optimaler Sitzteiler sind anzustreben.
- eindeutige und gut sichtbare Hinweise auf Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen
- Sitzfläche und Rückenlehne gepolstert
- Bordrechner/Fahrausweisdrucker mit Einbindung in die in der VOS genutzten ITCS-Hintergrundsysteme
- Information am Bus: Matrix-Zielanzeige vorn und Matrix-Verlaufsanzeige an der rechten Seite sowie Liniennummer im Heck
- Information im Bus:
  - optische und akustische Angabe der nächsten Haltestelle/n
  - Monitor im Fahrzeug zur Fahrgastinformation (mind. 1 Monitor in Bussen bis max. 15 m sowie im Personenanhänger, mind. 2 Monitore im Gelenkbus)
- fahrzeugseitige LSA-Beeinflussung per Datenfunk
- ein Fahrzeug sollte maximal 12 Jahre alt sein oder maximal 1.000.000 Kilometer Laufleistung aufweisen
- die Fenster der Busse bleiben weitgehend frei von Werbung, vor allem im Sichtbereich

Mit diesen Anforderungen werden zudem die Kriterien der LNVG im Rahmen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Bussen im ÖPNV erfüllt.

Zusätzlich müssen die EU-rechtlichen Vorgaben nach der Clean Vehicle Directive (siehe Kapitel 1.1) im Rahmen künftiger Beschaffungen von Fahrzeugen berücksichtigt werden.

Ein ergänzender Hinweis zu Sondernutzungsflächen: In der VOS Nord sind wegen der nicht vorhandenen Einbindung in den Stadtverkehr Osnabrück und wegen der deutlich längeren Fahrtstrecken als in den anderen Teilregionen ausreichend Sitzplätze von besonderer Bedeutung. Als möglicher Standard in den Gemeinschaftsverkehren im Landkreis Osnabrück ist die Möglichkeit zur Umstellung auf Elektroantrieb zu betrachten. Bei zunehmendem Einsatz von Fahrzeugen mit emissionsfreiem

alternativem Antrieb darf die dann jeweils aktuelle Quote an eingesetzten Fahrzeugen mit Elektroantrieb künftig nicht mehr unterschritten werden. Darüber hinaus sind auch weitere künftige technische Entwicklungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

5.2 Tarif und 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 Standards für das Thema Tarif.

Tarif VOS

Im Busverkehr in Stadt und Landkreis Osnabrück gilt der Tarif der VOS. Er ist von allen Trägern des straßengebundenen ÖPNV anzuerkennen. Der VOS-Tarif sichert die Durchgängigkeit der Verkehrsbeziehungen im gesamten Verkehrsraum der beiden Aufgabenträger.

Bus-Schiene-Tarif

Mit dem Bus-Schiene Tarif soll eine durchgängige, kombinierte Nutzung von Bus und Bahn mit einem Fahrschein möglich sein. Ein Bus-Schiene-Tarif ist als Standard anzusehen.

Tarifsystematik und Tarifübergang

Von zentraler Bedeutung für einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV ist ein systematisches, transparentes, vor allem für den Fahrgast einfach anzuwendendes Taifangebot.

Mobilitätsportal und Kundenmanagementsystem

Im Rahmen der Digitalisierungsstrategie wird das Mobilitätsportal, eine multimodale webbasierte Plattform entwickelt und für das gesamte Osnabrücker Land umgesetzt. Ziel des Mobilitätsportals ist die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsbausteine wie Busfahren (Abo, YANiQ, HandyTicket), Fahrradparken, Carsharing, On-Demand-Verkehr und perspektivisch weitere Bausteine und Bündelung aller Bausteine öffentlicher Mobilität an einer Stelle.

Durch das Mobilitätsportal erhalten die Bürgerinnen und Bürger einen zentralen digitalen Informationspunkt zu den Möglichkeiten der Nutzung öffentlicher Mobilität. Die Bürgerinnen und Bürger erhalten zudem durch den integrierten Single-Sign-On (SSO) einen zentralen Zugang zu allen eingebundenen Mobilitätsdienstleistungen und können somit für alle Bausteine die gleichen Login-Daten nutzen. Nach erfolgter Registrierung können die Bürgerinnen und Bürger zukünftig ihre persönlichen Mobilitätsbausteine direkt im Portal digital bestellen.

Das Mobilitätsportal und das dahinterliegende Gesamtsystem sind modular aufgebaut, so dass eine kontinuierliche Erweiterung des Systems um weitere Bausteine möglich ist. Das zugrundeliegende Gesamtsystem ermöglicht im Rahmen der vorgesehenen Mandantenlösung zudem die Ausgabe einheitlicher Abo-Chipkarten nach dem bundesweit einheitlichen VDV-KA-Sicherheitsstandard in der gesamten Osnabrücker Region.

5.3 Fahrgastkommunikation

Standard in der Fahrgastkommunikation bilden weiterhin sowohl die analogen Medien wie Fahrplanbücher für die Gemeinschaftsverkehre, darüberhinausgehende Ortsfahrpläne sowie Printbroschüren zum Tarif und weiteren fahrgastrelevanten Themen. Daneben gehören auch Haltestellenaushänge mit Fahrplan, Tarifinformationen und Liniennetz zum Standard der Fahrgastkommunikation. An stark frequentierten Halte- stellen, bzw. dort wo es technisch umsetzbar ist, sollen Echtzeitdaten auf dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) dargestellt werden.

Eine persönliche Mobilitätsberatung für Stadt- und Regionalverkehr findet in der Stadt Osnabrück am wichtigsten Verknüpfungspunkt am Neumarkt (Mobilitätszentrum der Stadtwerke Osnabrück) statt. Im Landkreis Osnabrück erfolgt die persönliche Mobilitätsberatung jeweils in den Geschäftsstellen der VOS-Partner:

- Ankum: Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH
- Ankum: Nieporte GmbH
- Bad Essen-Wimmer: Gottlieb-Reisen GmbH & Co. KG

- Bohmte: VLO Bus GmbH
- Bramsche: H. Beckermann GmbH & Co. KG
- Dissen: Willy Hummert Omnibusverkehr GmbH
- Melle: Conrad Schrage GmbH & Co. KG
- Ostercappeln-Venne: Winkelmann-Reisen
- Voltlage: Hülsmann-Reisen GmbH

Die bestehende Website der VOS (www.vos.info) bildet den Standard in der Online-Information. Ergänzt wird dieses Medium durch eine Online-Fahrplanauskunft inkl. Fahrplandaten in Echtzeit sowie Informationen zu aktuellen Störungen und Verkehrsmeldungen. Der VOSpilot setzt hierbei den Standard – sowohl als App für mobile Endgeräte als auch in Form einer Web-App. Darüber hinaus werden soziale Medien wie X (vormals Twitter) oder Instagram für aktuelle Informationen genutzt. In diesem Zusammenhang sollen alle VOS-Partner Störungen (Baustellen, Fahrtausfälle, etc.) in die entsprechen- den Schnittstellen nach VDV-Standard einpflegen, so dass eine entsprechende Information über Auskunftssysteme erfolgen kann. Ebenfalls erfolgt über die VOS-Partner persönlich, telefonisch oder schriftlich eine Mobilitätsberatung. Wünschenswert ist da- bei, dass es auch künftig eine ausreichende Anzahl von Verkaufsstellen mit angemessenen Öffnungszeiten gibt.
Deutsche Sprachkenntnisse seitens des Fahrpersonals sind insoweit erforderlich, so dass sowohl im Gespräch mit Kunden als auch bei der Kommunikation mit der Leitstelle eine problemlose Verständigung möglich ist. Zudem ist erforderlich, dass das Fahrpersonal vor Einsatz im Fahrdienst genaue Fahrplan- und Ortskenntnisse, Kenntnisse der zu bedienenden Linien sowie umfassende Kenntnisse der Netz- und Tarifstruktur erlangt.

5.4 Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger ÖPNV-Betrieb ist neben den Anforderungen an die Bedienungs- und Verbindungsqualität und den Tarif ein entscheidendes Qualitätsmerkmal des ÖPNV-Systems. Als Zielwerte für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien 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 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. Verfrühte Abfahrten an den Haltestellen sind nicht zulässig.
Die Reduzierung der Standzeiten an Bushaltestellen ist eine von vielen möglichen Beschleunigungsmaßnahmen. Zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels sind die neuen MetroBusse (Gelenkbusse) mit einer zusätzlichen, vierten Tür ausgestattet.

Beim NachtBus ist das Halten auf Wunsch vorzusehen. Damit können Fahrgäste auch zwischen den im Fahrplan veröffentlichten Haltestellen aussteigen, wenn es die Verkehrssituation zulässt. Das Fahrpersonal entscheidet darüber im Einzelfall. Zwischen zwei vorhandenen Haltestellen kann nur einmal gehalten werden. An zentralen Verknüpfungspunkten bestehen Anschlussmöglichkeiten zwischen verschiedenen Buslinien sowie an Bahnhöfen zwischen Bus und Bahn.

5.5 Barrierefreiheit

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): 19 m
- innerhalb der Ortsdurchfahrt (kein Takt, Kategorie III): 12 m
- außerhalb der Ortsdurchfahrt (kein Takt, Kategorie IV): 9 m

Umsetzungskonzept

Der barrierefreie Haltestellenausbau ist fortzusetzen. Die Auswahl der Haltestellen erfolgt nach einer vorgegebenen Priorisierung:

1. Konzentration auf Hauptachsen (vorrangig MetroBus-Linien)
2. wesentliche Haltestellen an zentral gelegenen Stellen in allen einzelnen Ortslagen
3. an Einrichtungen mit besonderem Bedarf, wie an Schulen, Krankenhäusern, Pfle- geheime etc.
4. Haltestellenumgestaltung bei Straßenausbaumaßnahmen

Ein Ausbau aller Haltestellenpositionen der VOS bis zum 01.01.2022 ist aus praktischen und finanziellen Gründen nicht realistisch. Jedoch geht 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 beabsichtigt er eine schrittweise Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen.

Unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der Mittel gilt es, den Haltestellenausbau 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 auszubauen.

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

Barrierefreies Gesamtsystem

Im VOS-Gebiet kommen Fahrzeuge in Niederflur-Bauweise zum Einsatz. Zusätzlich hierzu sind die Fahrzeuge mit dem Kneeling-System ausgerüstet und verfügen über eine befahrbare Klapprampe an der zweiten Tür. In Verbindung mit dem barrierefreien Haltestellenausbau ergibt sich so ein weitgehend barrierefreies Gesamtsystem.

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.

6 STANDARDS FÜR DEN STADTVERKEHR OSNABRÜCK

In diesem Kapitel werden Standards definiert, die den speziellen Anforderungen des Stadtverkehrs Osnabrück gerecht werden.

Unter „ausreichender Verkehrsbedienung" wird die im öffentlichen Verkehrsinteresse angemessene Bedienung durch ÖPNV-Leistungen verstanden. Im vorliegenden NVP ist die ausreichende Verkehrsbedienung sowohl hinsichtlich der Quantität (Bedienungszeiten und Taktfrequenz) als auch in der Qualität abgebildet. Sie stellen das bisherige Verkehrsangebot inklusive der anstehenden heute schon geplanten konkreten Angebotsentwicklungen dar.

6.1 Bedienungsstandards

Verkehrstage und Verkehrszeiten

Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert. Folgende Verkehrstage werden aufgrund des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste an den einzelnen Wochentagen separat betrachtet:

- Montag - Freitag (Mo - Fr)
- Samstag (Sa)
- Sonn- und Feiertag (So)

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind.

Mit Einführung des neuen Busnetzes gilt der Sonntagsfahrplan ausnahmslos an allen Sonn- und Feiertagen. Allein an Heiligabend besteht weiterhin ein vorgezogenes Betriebsende.

Bedienungsqualität

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Von Bedeutung sind dabei vor allem die Kriterien der Angebotshäufigkeit (Fahrtenzahl innerhalb eines Zeitfensters) und der Regelmäßigkeit (Taktfahrplan). Für den Fahrgast ist ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot maßgeblich für die Merkbarkeit des Fahrplans. Gleichzeitig ist ein fester Takt bedeutend für die

Planung und Sicherung der ganztägigen, regelmäßigen und gleichen Anschlüsse.

Das Osnabrücker Busnetz 2020 (siehe Kap. 4) gliedert sich in ein dreistufiges System, bestehend aus:

- Metrobuslinien
- Stadtbuslinien
- Ergänzungslinien

Die Metrobuslinien verkehren werktags tagsüber in einem 10-Minuten-Takt. Zu Schwachlastzeiten wird der Takt auf ein 15-Minuten- bzw. 30-Minuten-Angebot umgestellt. Die Linienführung erfolgt möglichst geradlinig und direkt, um dem Kunden eine zeitliche attraktive Beförderung zu gewährleisten. Die Metrobuslinien werden in den nächsten Jahren als erstes auf elektrischen Betrieb (elektrisch angetriebene Gelenkbusse) umgestellt. Das Design der Fahrzeuge auf den Metrobuslinien soll sich – als Teil des VOS-Designs – optisch innen und außen von den übrigen Bussen abheben.

Die Stadtbuslinien ergänzen das Metrobusnetz und gewährleisten die weitere Erschließung der Stadt Osnabrück. Werktags tagsüber verkehren diese Linien überwiegend im 20-Min-Takt, durch geeignete Überlagerungen dieser Linien auf stark nachgefragten Verkehrsachsen entsteht ein 10-Min-Takt. Zu Schwachlastzeiten wird der Takt auf ein 30-Min- bzw. 60-Min-Angebot umgestellt. Zum Einsatz kommen hier moderne Solo- und Gelenkbusse. Perspektivisch sollen auch diese Busse elektrisch angetrieben werden.

Die Feinerschließung von Wohn- und Gewerbegebieten sowie einzelne auf Belange der Schülerbeförderung ausgerichtete Verkehre übernehmen Ergänzungslinien. Sie verkehren in einem 30- oder 60-Min-Takt oder bedarfsorientiert mit einzelnen Fahrten am Tag. Zudem werden ergänzende Linien als Bedarfsverkehre in Form eines Anrufbusses betrieben. Angeboten wird ein Taktfahrplan, er orientiert sich an den örtlichen Erfordernissen.

Die Bedienungszeiten sowie das Fahrtenangebot des Stadtverkehrs Osnabrück/Belm orientieren sich am Tagesverlauf des Fahrgastaufkommens und Fahrgastpotentials. Die Betriebszeit umfasst montags bis donnerstags den Zeitraum von etwa 04:30 Uhr bis etwa 00:30 Uhr. In den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag erweitert sich die nächtliche Betriebszeit bis etwa 04:30 Uhr.

Weitere Details zu den Betriebszeiten sowie zur Fahrtenhäufigkeit enthält die Tabelle 6-1 .

Tabelle 6-1: Taktfrequenzen am Neumarkt ab Februar 2024 nach Wochentagen und Bedienungsangebot

Wochentag	Bedienung	Uhrzeit																			
		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Montag bis Freitag	MetroBus	T15´	T10´														T20´		T30´		
	StadtBus*	T30´	T20´														T30´		T60´		
Sommerferien	MetroBus	T15´	T20´																T30´		
Samstag	MetroBus		T30´			T15´													T30´		
	StadtBus*		T30´																T60´		
Sommerferien	MetroBus		T30´			T20´													T30´		
Sonntag	MetroBus				T30´					T20´									T30´		
	StadtBus*				T60´					T30´									T60´		

Nachtbus-Netz

Als Ergänzung des Fahrtenangebotes besteht ein eigenständiges NachtBus-Netz, das jedoch möglichst weitgehend auf dem Tagesnetz basiert. Ausgehend vom Verknüpfungspunkt Kamp-Promenade in der Osnabrücker Innenstadt bedient der Nachtbus die Hauptachsen in Osnabrück und führt zum Teil weiter in die Region. Der Nachtbus bietet in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor ausgewählten Feiertagen den Busverkehr im Zeitfenster nach 0 Uhr bis zur letzten Abfahrt ab Kamp-Promenade um 03.30 Uhr (siehe auch Abbildung 4-3).

6.2 Anschlüsse

Von zentraler Bedeutung für Anschlüsse im Busverkehr ist der innerstädtische Verknüpfungspunkt Neumarkt. Ein Rund-um-Anschluss mit Anschlusssicherung findet in den späten Tagesrandzeiten sowie am Sonntagvormittag statt, wenn die städtischen Buslinien zum Teil lediglich im 60-Minuten-Takt verkehren. Die konkreten Zeiten sind der Tabelle 6-1 zu entnehmen. Im neuen Busnetz 2020 verkehrt zu jeder Anschlussknotenzeit mindestens ein Bus zwischen dem Neumarkt und dem Hauptbahnhof.

Weitere wichtige Verknüpfungspunkte neben dem Neumarkt sind der Hauptbahnhof, der Rosenplatz sowie der Eversburger Platz. An einigen Verknüpfungspunkten bestehen Systemanschlüsse, die einzuhalten sind. Diese sind in der im Anhang befindlichen Linienliste vermerkt.

An den Bahnhöfen Hauptbahnhof und Altstadt (perspektivisch auch am Bahnhalt Rosenplatz) ist zudem die räumliche sowie fahrplantechnische Verknüpfung von Bus und Bahn zu gewährleisten.

Für das NachtBus-Netz ist eine Anschlusssicherung am zentralen Verknüpfungspunkt zu gewährleisten. Um die Sicherung des Anschlusses auch optisch zu gestalten und damit zudem das Sicherheitsgefühl zu erhöhen, ist für das NachtBus-Netz die Anschlusssicherung mit Personal vor Ort sicherzustellen.

6.3 Betriebssteuerung, Servicequalität, Qualitätssicherung

Die Nutzbarkeit und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs leitet sich nicht nur aus dem Liniennetz und dem Fahrtenangebot her, sondern darüber hinaus ist es von Bedeutung, das Verkehrsangebot einer laufenden Steuerung und Sicherung zu unterziehen. Um die Qualität, die notwendig ist und von Fahrgästen erwartet wird, zu gewährleisten, werden entsprechende Standards definiert.

Die betriebliche Steuerung und Überwachung des Linienverkehrs erfolgt in der Leitstelle der Stadtwerke Osnabrück. Hier wird der ÖPNV im Stadtgebiet Osnabrück unternehmensübergreifend überwacht, koordiniert und im Bedarfsfall (z. B. bei Verspätungen) die Anschlusssicherheit abgestimmt.

Um diese Steuerung und Überwachung zu gewährleisten, muss die Leitstelle folgende Funktionen erfüllen:

- laufender Daten- und Funkkontakt mit sämtlichen Fahrzeugen des Linienverkehrs
- Fahrgastinformation bei Abweichungen vom Regelbetrieb unmittelbar zu Fahrzeugen, Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation, Internet und ggf. Callcenter
- Beobachtung der Betriebs- und Sicherheitslage am zentralen Verknüpfungspunkt Neumarkt
- bei Bedarf: Sicherung gefährdeter Anschlüsse
- zeitnahe Disposition bei Fahrzeug- und Personalausfällen, Überlastungen oder anderen Störungen
- Steuerung des Fahrzeugeinsatzes bei Veranstaltungen und bedarfsgesteuerten Verkehren
- Anforderung von Hilfeleistungen bei Verkehrsunfällen
- Einleitung von Maßnahmen gemäß Gefahrenabwehrplan in Krisen- und Katastrophenfällen
- Ansprechpartner intern und extern (z. B. Polizei, Krisenstäbe, Feuerwehr)
- Informationsaustausch mit den Leitstellen der weiteren im Liniennetz verkehrenden Unternehmen

- Um den besonderen Herausforderungen des Nachtbus-Anschlusses gerecht zu werden, muss sich zur Anschlusssicherung ein Mitarbeiter der Leitstelle an dem relevanten Verknüpfungspunkt Kamp-Promenade aufhalten.

Zur fortlaufenden Qualitätssicherung wird jährlich ein Qualitätsbericht erstellt und dem Aufgabenträger vorgelegt. Dieser Qualitätsbericht umfasst Aussagen zu den Themen Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Fahrzeug-Stabilität, Fahrzeug-Komfort, Fahrgastinformation, Kundendialog, Kundenzufriedenheit, Umweltfreundlichkeit sowie Aus- und Weiterbildung.

7 STANDARDS FÜR DEN LANDKREIS OSNABRÜCK

In diesem Kapitel werden Standards definiert, die den speziellen Anforderungen des Landkreises Osnabrück gerecht werden.

Unter „ausreichender Verkehrsbedienung“ wird die im öffentlichen Verkehrsinteresse angemessene Bedienung durch ÖPNV-Leistungen verstanden. Im vorliegenden NVP ist die ausreichende Verkehrsbedienung sowohl hinsichtlich der Quantität (Bedienungszeiten und Taktfrequenz) als auch in der Qualität abgebildet. Sie stellen das bisherige Verkehrsangebot inklusive der heute schon geplanten konkreten Angebotsentwicklungen dar.

7.1 Bedienungsstandards, Verkehrstage und Verkehrszeiten

Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes werden Verkehrstage und Verkehrszeiten definiert. Folgende Verkehrstage werden aufgrund des unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens der Fahrgäste an den einzelnen Wochentagen separat betrachtet:

- Montag - Freitag (Mo - Fr)
- Samstag (Sa)
- Sonn- und Feiertag (So)

Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind.

7.2 Bedienungsqualität

Unter Bedienungsqualität wird die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer verstanden. Von Bedeutung sind dabei vor allem die Kriterien der Angebotshäufigkeit (Fahrtenzahl innerhalb eines Zeitfensters) und der Regelmäßigkeit (Taktfahrplan). Für den Fahrgast ist ein im festen Takt verkehrendes ÖPNV-Angebot maßgeblich für die Merkbarkeit des Fahrplans. Gleichzeitig ist ein fester Takt bedeutend für die Planung und Sicherung der ganztägigen, regelmäßigen und gleichen Anschlüsse.

Im Landkreis Osnabrück gilt als Standard, jede Gemeinde des Landkreises mindestens mit einer Linie im 60-Minuten-Takt zu bedienen, bei Samtgemeinden gilt dieser Stan-

dard zumindest für den jeweiligen Hauptort. Die unmittelbar an die Stadt Osnabrück angrenzenden Städte und Gemeinden werden mit zwei Fahrten pro Stunde oder höherwertigen Fahrtenangeboten bedient.

Das Bedienungsangebot kann sich sowohl aus dem Fahrplanangebot einer einzelnen Linie als auch aus dem Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien (auch abschnittsweise) ergeben. Sofern nicht andere planerische Ziele entgegenstehen, sind die Fahrpläne von sich überlagernden Linien so aufeinander abzustimmen, dass es zu einer Taktverdichtung kommt. Zumindest abschnittsweise entstehen im Osnabrücker Land durch diese Überlagerung von Linien für einen eher ländlichen Raum ungewöhnlich dichte Takte. Darüber hinaus bildet die Verzahnung mit Schulanfangs- und Schulendzeiten weiterhin eine wichtige Basis für konkrete Fahrplanlagen sowie Linienwege und -verknüpfungen.

Die Linien im RegioTakt fahren mindestens alle 60 Minuten. Dabei gilt als Mindeststandard eine Bedienung von montags bis freitags zwischen 08:00 und 18:00 Uhr sowie samstags zwischen 08:00 und 14:00 Uhr. Darüber hinaus sind montags bis samstags Verkehre im morgendlichen Berufs- und Schülerverkehr sowie Abendverkehre anzubieten. Ein kreisweiter Standard wird aufgrund der häufig lastrichtungsbezogenen Bedeutung einiger Fahrten zu bestimmten Tageszeiten sowie der fehlenden kreisweiten Allgemeingültigkeit nicht definiert. Die Relationen mit erkennbarem Bedarf werden jedoch über die Definition des konkreten Verkehrsangebotes in den Liniensteckbriefen entsprechend berücksichtigt.

Für Sonn- und Feiertage gelten für die Teilräume jeweils gesonderte Standards, die sich aus der räumlichen Struktur sowie aus dem bislang erreichten Fahrtenangebot ergeben.

- VOS Nord: mindestens einzelne Fahrtenpaare als bedarfsgesteuerter Verkehr (AnrufBus)
- VOS NordOst: mindestens einzelne Fahrtenpaare zwischen ca. 10:00 Uhr und 21:00 Uhr
- VOS Ost: mindestens einzelne Fahrtenpaare zwischen ca. 13:00 Uhr und 19:00 Uhr
- VOS Süd: mindestens 2-Stunden-Takt zwischen ca. 13:00 Uhr und 21:00 Uhr
- VOS Wallenhorst: mindestens ein 1-Stundentakt zwischen ca. 09:00 Uhr und 24:00 Uhr

Der NachtBus verkehrt zusätzlich. Die Bedienungszeiten der jeweiligen Linien sind den Linienlisten der VOS Teilgemeinschaften zu entnehmen (siehe Anhang). Dabei gelten die dort aufgeführten Angaben als zu erfüllende Mindeststandards. Abweichungen

von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden.

Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger ÖPNV-Betrieb ist neben den Anforderungen an die Bedienungs- und Verbindungsqualität sowie dem Tarif ein entscheidendes Qualitätsmerkmal des ÖPNV-Systems. Als Zielwerte für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien 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

Zur Erhöhung der betrieblichen Sicherheit erwartet der Aufgabenträger eine Disposition der Verkehrsleistung innerhalb des VOS-Verkehrsgebietes.

Verspätungen lassen sich jedoch im Straßenverkehr auf stark belasteten Abschnitten oder bei plötzlich auftretenden unvorhersehbaren Ereignissen nicht immer vermeiden. Aus Sicht des Aufgabenträgers gilt ein Bus mit einer Abweichung von über fünf Minuten gegenüber der definierten Abfahrtszeit als verspätet, selbst wenn die planmäßigen Anschlüsse trotzdem sichergestellt werden können. Verfrühte Abfahrten an den Haltestellen sind nicht zulässig.

Beim NachtBus ist das Halten auf Wunsch vorzusehen. Damit können Fahrgäste auch zwischen den im Fahrplan veröffentlichten Haltestellen aussteigen, wenn es die Verkehrssituation zulässt. Das Fahrpersonal entscheidet darüber im Einzelfall. Zwischen zwei vorhandenen Haltestellen kann nur einmal gehalten werden. An zentralen Verknüpfungspunkten bestehen Anschlussmöglichkeiten zwischen verschiedenen Buslinien sowie an Bahnhöfen zwischen Bus und Bahn.

8 SCHIENENPERSONENVERKEHR

8.1 Zuständigkeiten und Finanzierung im Bahnverkehr

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 durch den Bund oder die Länder. Er wird „eigenwirtschaftlich" durchgeführt, d. h. die Betreiber (z. B. DB Fernverkehr und Flixtrain) müssen sich vollständig aus Fahrgelderlösen finanzieren. Eine Mitgestaltungsmöglichkeit hinsichtlich Streckenführung und Fahrplanangebot haben die Länder und Regionen dementsprechend nicht.

Während für den straßengebundenen Nahverkehr die Städte und Landkreise zuständig sind (ÖPNV-Aufgabenträger), fällt der SPNV gemäß BRegG 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. Diese beinhaltet die Bildung gemeinsamer Arbeitsgruppen, die Abstimmung bei Beauftragungen von Gutachten u. ä. und die regelmäßige gemeinsame Berichterstattung an regionale Institutionen.

8.2 Schieneninfrastruktur

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

- Elektronisches Stellwerk Osnabrück (ESTW): Das Relaisstellwerk am Hauptbahnhof Osnabrück wird 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 und Verl - Hövelhof (Stufe II). Seit 2016 wurden von der Lappwaldbahn Service GmbH (LWS), einem privaten EIU, sukzessive einzelne Teilabschnitte zwischen Ibbenbüren und Versmold ertüchtigt. Bis 2024/2025 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). Das Ergebnis soll bis ca. Ende 2024 vorliegen.
- 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 werden derzeit die Strecken Bohmte-Bad Holzhausen (EIU ist die VLO) und Lengerich- Versmold (EIU ist die LWS) hinsichtlich der Machbarkeit und des Kosten-Nutzen-Verhältnisses weiter untersucht. Das Ergebnis wird ca. Ende 2024/Anfang 2025 erwartet.

Abbildung 8-1: Schieneninfrastruktur in Stadt und Landkreis Osnabrück.

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 und 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 und dem OS-Bahn-Konzept
- aktuelle Planungen zur OS-Bahn und die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen sollten so gestaltet werden, 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 ~~und~~ des Bahnhofumfeldes, insbesondere zur Verknüpfung von Bus und Schiene und zur Errichtung von Mobilitätsstationen
- Berücksichtigung bzw. Prüfung weiterer Haltepunkte im Gebiet von Stadt und Landkreis Osnabrück (z.B. Römereschstraße)
- zukünftige Planungen in NRW und des NWL zur Schienenanbindung des FMO sind zu beachten und mittel- bis langfristige Realisierungsmöglichkeiten zu prüfen

Einzelne Ziele und Maßnahmen zur Schieneninfrastruktur werden in den nachfolgenden Abschnitten zur Bahnhofsinfrastruktur, zum Angebot im Schienenpersonenverkehr und zur OS-Bahn benannt.

8.3 Bahnhofsinfrastruktur

Gegenwärtig im SPNV bediente Bahnhöfe und Haltepunkte

In Stadt und Landkreis Osnabrück werden gegenwärtig 21 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte im SPNV bedient. Davon wurde ein Großteil in zurückliegenden Jahren saniert, renoviert oder umgebaut. Möglich gemacht wurde dies durch das Engagement der Städte, Gemeinden, des Landkreises Osnabrück, privater Investoren sowie durch erhebliche Fördermaßnahmen vom Land Niedersachsen, vertreten durch die LNVG.

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)

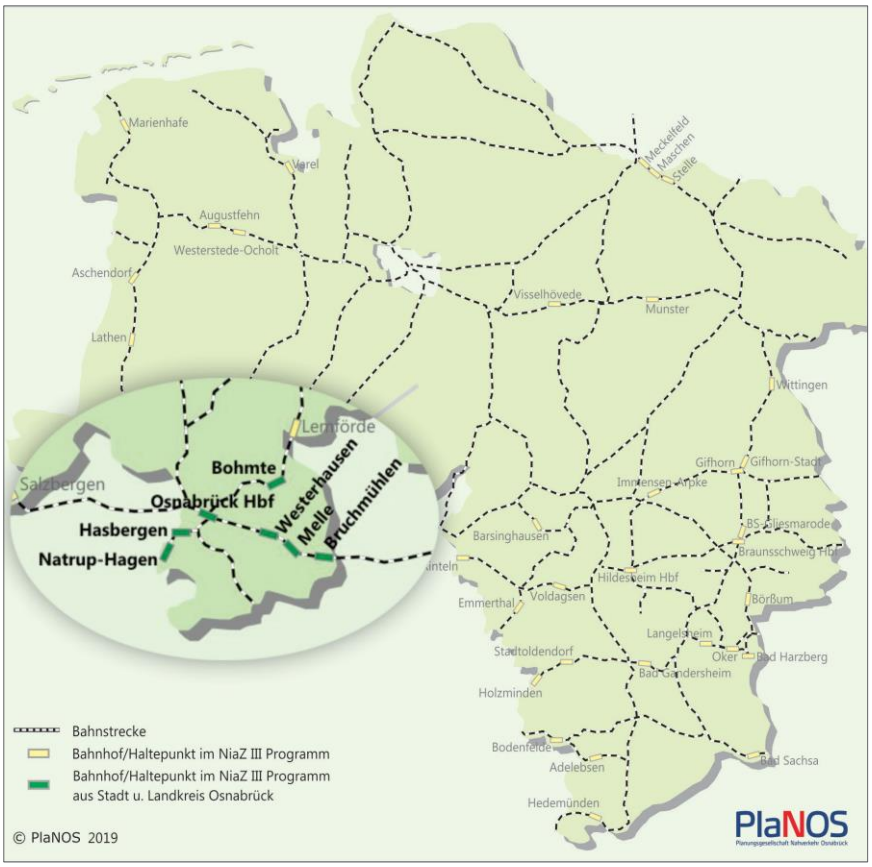


Abbildung 8-2: Im NiaZ3-Programm berücksichtigte Haltepunkte.

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 8-2). enthalten sind, umgebaut zu haben. Der Zeitplan wurde nicht eingehalten.

Auch in der dritten Auflage des Programmes werden Haltepunkte aus Stadt und Land kreis 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 des NVP:

Tabelle 8-1: Sachstand NiaZ3

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 zwei Aufzüge, neue Beleuchtungsanlage sowie Bahnsteigausstattung gem. Katalog	GP abgeschlossen, **Umsetzung 1. HJ 2027** vorgesehen
Westerhausen	zwei neue, barrierefrei zugängliche Außenbahnsteige und Bahnsteigausstattung	Bau begonnen, **Fertigstellung in 2024** vorgesehen
Melle	Bahnsteigerneuerung, Sanierung des vorhandenen Bahnsteigdaches/der Treppeneinhausung	Planfeststellung zeitnah erwartet, **Fertigstellung in 2025** vorgesehen
Bruchmühlen	zwei neue, barrierefrei zugängliche Außenbahnsteige und Bahnsteigausstattung	**Nutzungsaufnahme 2022** erfolgt, Restleistungen in 2024 vorgesehen.
Hasbergen	Neubau Personenüberführung mit 2 Aufzügen und Treppenabgängen, Neubau Beleuchtungsanlage sowie Bahnsteigausstattung. *Zusätzliche OLA-Maßnahmen mit neuen Sperrpausen.	**Bau in 2024**, Nutzungsaufnahme Brücke und Mittelbahnsteig erfolgt, Aufzüge im Herbst 2024 vorgesehen. Hausbahnsteig mit Zwischenzustand*
Natrup-Hagen		**Fertigstellung in 2020**
Osnabrück Hbf	Aufgabenstellung in Erarbeitung	Terminschiene im Anschluss

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

Bahnhofsumfeld

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 zusätzlicher Bedarf im Bereich P+R/B+R.

Ziele für die gegenwärtig im SPNV bedienten Bahnhöfe und Haltepunkte

Die Planung und Umsetzung von Bahnsteig-Maßnahmen ist Aufgabe des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO (ehemals DB Station und Service AG) (vgl. 8.1 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 kontinuierlich 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

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
- P+R
- B+R
- K+R
- Taxi-Stellplätze
- Je nach Frequenz, Bedarf und städtebaulichen Möglichkeiten auch Carsharing, Fahrradverleihsysteme bzw. Einrichtungen der eMobilität.

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 Bahnhofsplätze 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

Reaktivierungen/Neuinbetriebnahmen von Haltepunkten
Mit dem Ziel das Angebot auf der Schiene in Niedersachsen zu verbessern, wurden 2013 die Kommunen vom Land Niedersachsen aufgefordert, potenziell 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 Inbetriebnahme des Haltepunktes für Ende 2025 vorgesehen.

Haltepunkte Vehrte und Belm-Mitte: Für die Planungsphasen 1 bis 4 der DB-Anlagen liegt die Aufgaben- und Finanzverantwortung 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. 8.4) Damit ist eine Inbetriebnahme erst in Mitte 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.

8.4 Schienenpersonenverkehr (SPNV und 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 den 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 NS ein. Dadurch entfällt der Lokwechsel in Bad Bentheim, was Reisezeitersparnisse in Richtung und aus Richtung Amsterdam von etwa 10-15 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 sollen die jetzigen IC-Züge der Linie Amsterdam-Berlin durch neue ICE-Triebzüge (ICE-L= „low entry“) ersetzt werden. Der aktuelle Fahrplan bleibt aber bestehen. Ergänzend fahren mind. 2x täglich ICE auf der Verbindung Rhein-Ruhr-Gebiet-Münster-Osnabrück-Berlin.

Auf der Fernverkehrsverbindung Rhein-Ruhr-Gebiet – OS -Hamburg gibt es ergänzend zum Stundentakt einzelne weitere Verbindungen (z.B. IC-Linie von/nach Bremerhaven und Flixtrain-Fahrten). Im Taktfahrplan wechseln sich IC-Züge und neue ICE4 (mit erhöhter Kapazität) im Zwei-Stunden-Rhythmus ab. Die ICE verkehren über die

Schnellfahrstrecke über Frankfurt-Airport bis München. Dazu wird dieses Angebot auch in das Produkt Lufthansa Express Rail (u.a. Durchtarifierung) einbezogen.

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 Fahrtmöglichkeiten 2x 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.
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 (aktuell bei der Eurobahn) oder in infrastrukturellen Defiziten (z.B. auf der Strecke Bramsche-VEC-Delmenhorst). 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.

Mittel- und langfristige 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 Landesgrenzenüberschreitenden 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 im PlaNOS-Konzept der OS-Bahn (aus 2013) vorgesehen, werden damit alle (!) Nahverkehrslinien von/nach Osnabrück zukünftig mind. 2x pro Stunde bedient.

Für den **Ost-West-Korridor** sind ab/nach 2040 drei stündliche Fahrten (2x RE, 1xRB) Rheine-OS-Bünde geplant. Davon profitierten die Bahnhöfe OS-Altstadt, Hbf. OS und Melle. Die Zahl der Direktverbindungen OS-Bielefeld steigt von heute 2x pro Stunde auf 3 pro Stunde (1x via Herford und 2x via Halle) in 2030 und dann auf 4x pro Stunde (je 1x RE61 und RB61 über Herford und RE75 und RB75 über Halle) nach 2040.
Der RE 60 nach Hannover/Braunschweig soll erst nach 2040 (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).
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 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 2030 (oder früher) 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 / Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung“) auf die zwingende Notwendigkeit von räumlichen und kapazitativen 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 und für die Strecke Richtung Westen muss im Bf. OS-Altstadt ein weiterer Bahnsteig sowie ein durchgängiges drittes Streckengleis bis zum Abzweig Eversburg eingeplant und gebaut werden.

Im Einzelnen enthalten die Planungen folgende Änderungen und Erweiterungen für das Gebiet von Stadt und Landkreis Osnabrück:

RE 9 OS-HB (-BHV)

- 2030+: 60-Minuten-Takt wie bisher (2-h-Takt v/n Bremerhaven)
- 2040+: 30-Minuten-Takt (2 h Takt v/n Bremerhaven und Cuxhaven)

RE 18 OS-OL (-WHV)

- 2030+: 30 Minuten-Takt, Verkehrshalt Alfhausen ab 2030+ stündlich
- Durchbindung bis WHV nur alle 120 Min.

RB 58 OS-VEC-DEL-HB

- 2030+: 30-Minuten-Takt Abschnitt Lohne – Delmenhorst (sonst alle 60 Min.)

RE 15 MS-Rheine-EMD

- 2030+ Halbstundentakt Meppen - Rheine in der HVZ

RE 60 Rheine-OS-H-BS

- 2030+: 120-Minuten-Takt wie bisher
- 2040+: 60-Minuten-Takt, Übereck-Verbindung Hannover – Rheine – Leer, Halbstundentakt Leer – Rheine mit RE 15

RE 61 (neu) BI-OS-Rheine

- 2040+: Rheine – Osnabrück –Bielefeld 60-Minuten-Takt

RE 62 Rheine-OS-Löhne

- 2030+ 120-Minuten-Takt wie bisher
- 2040+ Entfall/Integration in RE 60

RB 61 BI-OS-Rheine-Hengelo

- keine Angebotsänderungen (alle 60 Min.)

RE 2 D-MS-OS

- 2030+: 60-Min-Takt wie bisher
- 2040+: 60-min-Takt / Zwischenhalt nur Lengerich

RB 66 MS-OS

- 2030+ 60-Min-Takt + Halbstundentakt OS – MS in der HVZ, 60-Min-Takt OS - Vehrte
- 2040+ Halbstundentakt OS – MS ganztägig, 60-Min.-Takt OS – Vehrte

RB 75 BI-Halle-OS

- 2030+: 30-Minuten-Takt (Halte Sutthausen, Kloster Oesede, Hesseln alle 60 Min.)

RB 62 neu OS-Recke

- 2030+: 30-Min-Takt

nach Streckenabschnitten

OS – HB

- 2040+: 30-Minuten-Takt

OL – OS

- 2030+: RE 18 30-Minuten-Takt

Bramsche – OS

- 2030+: RE 18 30-Minuten-Takt + RB 58 60-Minuten-Takt
  ➢ 30-Minuten-Takt Plus (3 Fahrten pro Std./Richtung)

Rheine – OS

- 2030+: RE 60 120-Minuten-Takt + RE 62 120 Minuten-Takt + RB 61 60-Minuten-Takt
  ➢ 30-Minuten-Takt
- 2040+: RE 60 60-Minuten-Takt + RE 61 60 Minuten-Takt + RB 61 60-Minuten-Takt
  ➢ 30-Minuten-Takt Plus (=3 Fahrten pro Std.)

Meppen – OS (umstiegsfrei)

- 2040+: RE 60 60-Minuten-Takt
  ➢ 60-Minuten-Takt

OS – Hannover

- 2030+: RE 60 120-Minuten-Takt + RE 62/RE 70 120-Minuten-Takt

➢ ca. 60-Minuten-Takt, aber alle 2 Std. Umstieg in Löhne

- 2040+: RE 60-Minuten-Takt

➢ **60-Minuten-Takt umstiegsfrei**

Melle – OS

- 2030+: RE 60 120-Minuten-Takt + RE 62 120 Minuten-Takt + RB 61 60-Minuten-Takt
  ➢ 30-Minuten-Takt
- 2040+: RE 60 60-Minuten-Takt + RE 61 60 Minuten-Takt + RB 61 60-Minuten-Takt
  ➢ 30-Minuten-Takt Plus (=3 Fahrten pro Std.)

OS – Bielefeld (umstiegsfrei)

- 2030+: RB 61 60-Minuten-Takt + RB 75 30-Minuten-Takt
  ➢ 30-Minuten-Takt Plus
- 2040+: RE 61 60-Minuten-Takt + RB 61 60-Minuten-Takt + RB 75 30-Minuten-Takt

➢ 15-Minuten-Takt bzw. 4 Fahrten pro Std.

OS – MS

- 2030+: RB 66 60-Minuten-Takt plus HVZ-Verdichter + RE 2 60-Minuten-Takt
  ➢ 30-Minuten-Takt Plus (N-Hagen nicht ganztags)
- 2040+: RB 66 60-Minuten-Takt ganztags, alle Halte + RE 2 60 Minuten-Takt
  ➢ OS-MS = 3 Fahrten pro Std. /Hasbergen und N-Hagen 60-Min.-Takt

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

Deutschland-Takt

Das 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 Güterverkehr umzusetzen. Der ursprüngliche Zeitrahmen (2030+) wird inzwischen als unrealistisch eingeschätzt.

Mit dem System „Deutschland-Takt" sind folgende Ziele verbunden:

- Ableiten von Infrastrukturmaßnahmen auf Basis eines bundesweiten Zielfahrplans für Fern- und Nahverkehr
- Einführung abgestimmter Fahrpläne für direkte, vertaktete Verbindungen im Nah- und Fernverkehr basierend auf einem 30-/60-Minuten-Schema
- Maximierung der Reiseverbindungen
- kürzere Reisezeiten
- ein 30-Minuten-Takt im Fernverkehr auf den Hauptkorridoren (z. B. Köln - Hamburg)

- definierte Umsteigeverbindungen zur Verbindung von SPFV und SPNV an (System-) Umsteigebahnhöfen zu festen Zeiten (im Rhythmus Minute 00, 15, 30, 45)
- Berücksichtigung aller Trassenkapazitäten (auch Güterverkehr)

Abbildung 8-11 zeigt die Anbindung Osnabrücks durch die Bahnlinien des Schienenpersonenfernverkehrs und -nahverkehrs, auf Grundlage des gegenwärtigen Entwurfs zum Zielfahrplan Deutschland-Takt'.

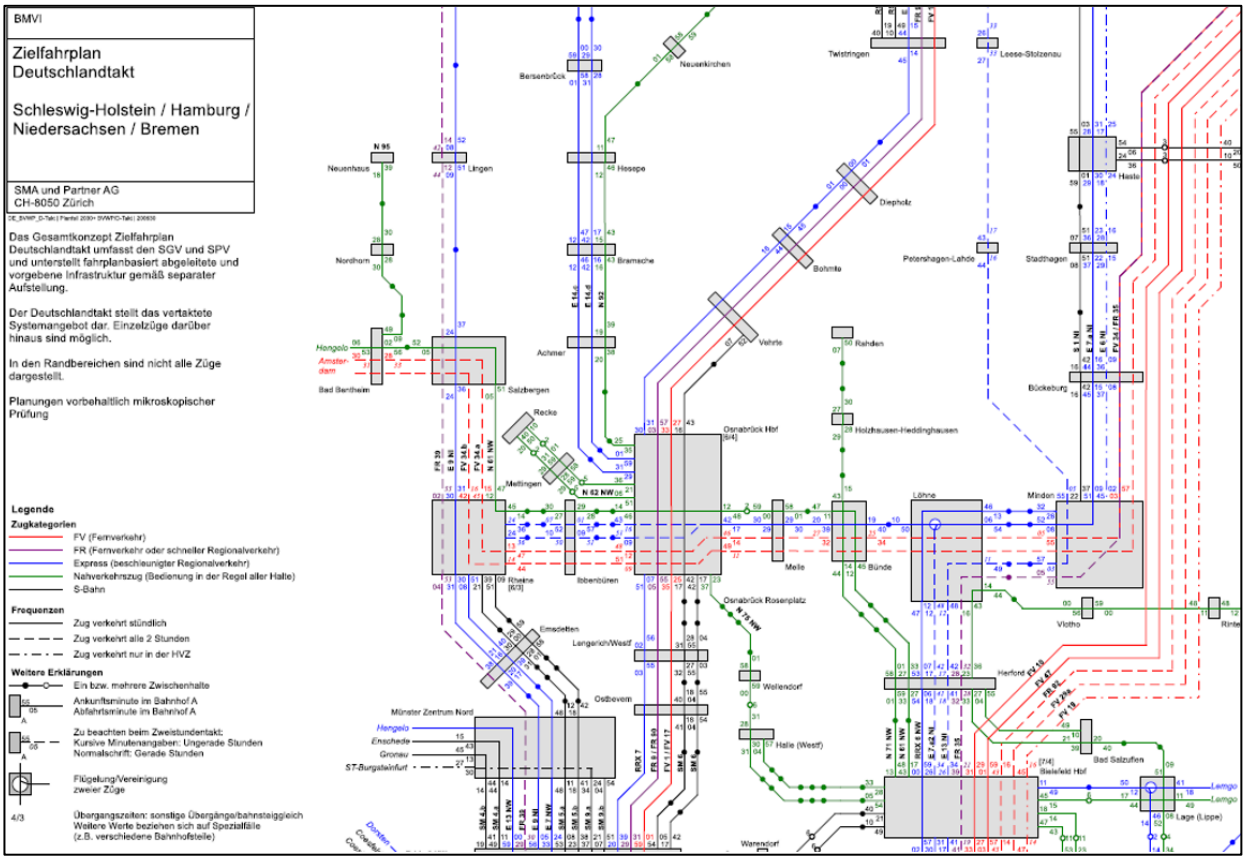


Abbildung 8-11: Anbindung Osnabrücks im Schienenpersonenverkehr auf Grundlage des ‚Zielfahrplan Deutschland-Takt' (Quelle: Bundesministeriums für Digitales und Verkehr 2022)

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
- einen stündlichen, schnellen RE nach Düsseldorf sowie stündliche RE-Direktverbindungen nach Hannover
- stündliche FV-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 dreiviertel (Minute 45) Stunde
- Fernreisende 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:

- eine beschleunigte Umsetzung der abgeleiteten Infrastrukturmaßnahmen
- 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
- Beschleunigung von Umsteigevorgängen bei knappen Umsteigezeiten im Knoten Osnabrück

Weitere Forderungen zum Angebot im Schienenpersonenverkehr, insbesondere zum SPNV in der Region, werden im Rahmen des OS-Bahn-Konzeptes formuliert (vgl. Kapitel 8.5 OS-Bahn-Konzept). Stadt und Landkreis Osnabrück fordern, dass das Angebot im Schienenpersonennahverkehr kontinuierlich geprüft und weiterentwickelt wird.

8.5 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-Konzepts sollen alle Einwohner der Region schnelle, direkte (für Orte mit Bahnhalt) 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 Osna- brück - 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 8.3 Bahnhofsinfrastruktur)
- Ein Bus-Schiene-Tarif als systematisches und attraktives Tarifangebot für Bus- und Bahnnutzer unter Berücksichtigung von Verkehren in und aus benachbarten Räumen (vgl. Maßnahme zum Bus-Schiene-Tarif)

- Die Neuerrichtung und Reaktivierung von Bahnhaltepunkten und die Reaktivierung von für das OS-Bahn-Netz relevanten, bisher nicht im SPNV bedienten, Bahnstrecken. In den Zielkonzepten 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)

8.5.1 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 Bahnhaltepunkten) durch die jeweiligen EIU. Im Nachfolgenden werden dazu die Anforderungen zur Umsetzung von Zielen und erforderlicher Maßnahmen in einer streckenbezogenen Übersicht dargestellt.

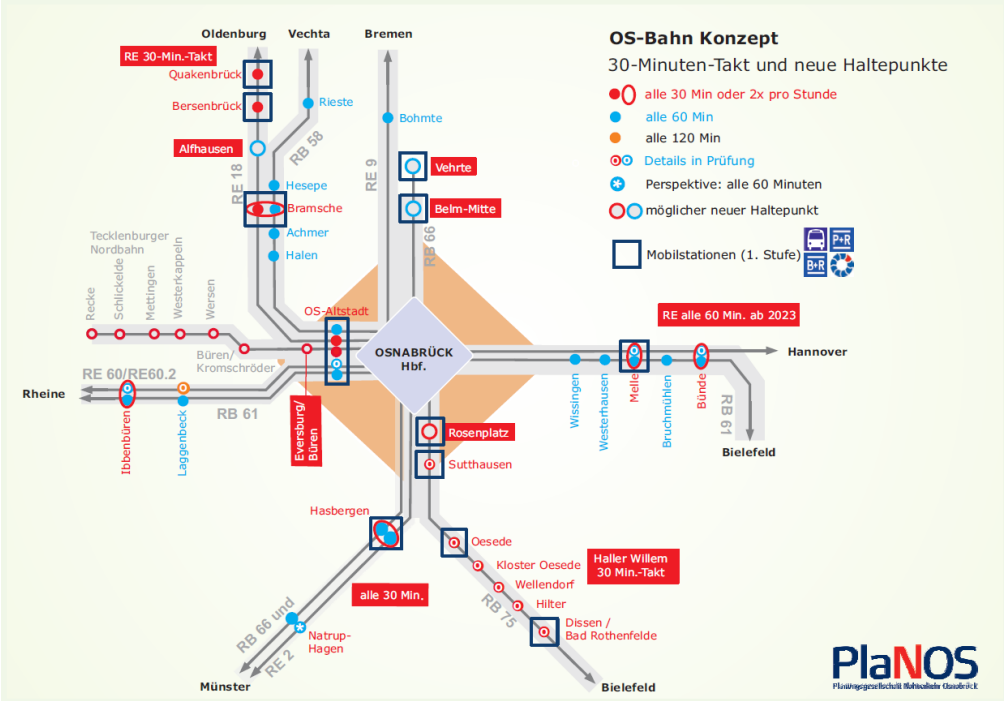


Abbildung 8-12: Zielkonzept OS-Bahn

8.5.2 Streckenbezogene Darstellung der Anforderungen zur Umsetzung von Zielen und Maßnahmen 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/. 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 (bereits umgesetzt)
- Reaktivierung bzw. Neuerrichtung der Halte Belm-Vehrte und Belm-Mitte und Bedienung stündlich durch die RB 66 (Fertigstellung 2027 geplant)
- 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 8.4, 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), (RE60/ RE 62, RB61)

Ziele:

- stündliche, umstiegsfreie Nahverkehrsverbindung (RE) Osnabrück – Hannover ab ca. 2030, ggf. durch Flügelungskonzept
- Bedienung des Bahnhofs Melle ca. alle 30 Minuten (in/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 160 km/h max.

Neubau/Ausbau der Strecke Bielefeld – Hannover zur Beseitigung von Fahrplangpässen

Osnabrück - Halle - Bielefeld, RB75, „Haller Willem“

Ziele:

- Neuer Halt Osnabrück – Rosenplatz, für 2025~~7~~ 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:

- 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 / die Planung ist weit fortgeschritten und Start des Planfeststellungsverfahren ab 2025/2026- Inbetriebnahme 2029 angestrebt
- Anpassung der Infrastruktur für den Bau eines Bahnsteiges in Eversburg-Büren und die Einbindung der RVM-Strecke
- Zusätzliche Weichenverbindung in OS-Eversburg
- Weiter 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. 6-23/24 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 Bahnhalten (vgl. dazu Kapitel 9). Anderseits 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. Eine Detailbetrachtung erfolgt im Rahmen der Aufstellung des NVP 5.0.

9 MASSNAHMEN ZUR ÖPNV-WEITERENTWICKLUNG IN DER STADT OSNABRÜCK

Basierend auf unserem Leitbild (Kap. 2), der Bestandsanalyse (Kap. 3) und den gesetzten Standards (Kap. 5 und Kap. 6) stellen die hier vorgestellten Maßnahmen für die Laufzeit dieses Nahverkehrsplans die Möglichkeiten zur ÖPNV-Weiterentwicklung in der Stadt Osnabrück dar. Von zentraler Bedeutung sind die Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs.

In Kapitel 9.2 werden diese Maßnahmen übersichtlich als Steckbriefe aufgeführt. Zusätzlich werden in dieser Fortschreibung die Maßnahmensteckbriefe aus dem aktuellen Nahverkehrsplan nach einem sechsstufigen Ampelsystem von Stufe 1 (rot) bis zu Stufe 6 (grün) bewertet und eingeordnet.

Flexibles, multimodales Mobilitätsangebot
Der ÖPNV soll über neue, flexible und (teil-) autonome Angebote weiter verdichtet und in seiner Abdeckung verbreitert werden. Durch den nach wie vor zunehmenden motorisierten Individualverkehr sowie durch veränderte Mobilitätsbedürfnisse ist es für die Stadt Osnabrück unerlässlich, den Umweltverbund zu flexibilisieren und den takt- und liniengebundenen Verkehr durch neue Mobilitätsangebote zu ergänzen. Zu diesen Mobilitätsangeboten gehören u. a.:

- Carsharing
- Fahrradverleihsysteme
- Fahrradabstellanlagen

Die digitale Vernetzung der einzelnen Mobilitätsbausteine erfolgt über die Mobilitäts-App VOSpilot.

Mobilstationen/P+R
Neben der digitalen Vernetzung ist es ebenso wichtig die genannten Mobilitätsbausteine physisch zu vernetzen, indem man die Implementierung von Mobilstationen an wichtigen, zentralen Standorten innerhalb der Stadt forciert und so einen attraktiven Umstieg ermöglicht.

Die Ausgestaltung dieser Mobilstationen und der damit ggf. verbundenen P+R-Standorte erfolgt bedarfsorientiert. Die Lage dieser Standorte soll an verkehrsstarken Achsen liegen. So können zum einen möglichst viele Menschen die verschiedenen Mobilitätsbausteine nutzen und zum anderen ist dort der Anschluss an das leistungsfähige Busnetz gegeben.

9.1 Bus-Beschleunigung

Die Zuverlässigkeit des Bus-Systems bildet einen wesentlichen Attraktivitätsbaustein für den ÖPNV. Für einen verlässlichen Betrieb mit kürzeren Reisezeiten und Fahrplanstabilität sind Busse möglichst störungsfrei und bevorrechtigt zu führen. Hierbei sind Busse idealerweise auf eigener Spur und separiert von MIV und Radverkehr zu führen.

Zur Beschleunigung des Busverkehrs sind konkrete Beschleunigungsmaßnahmen zu prüfen. Diese sind stets abhängig von den räumlichen Gegebenheiten. Dabei sind auch die Belange des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen.

Folgende Maßnahmen sollen geprüft werden:

- Maßnahmen an Knotenpunkten (Minimierung der Verlustzeiten beim Passieren der Knotenpunkte)
- z. B. Haltestelle mit Busschleuse direkt am Knotenpunkt
- z. B. gezielte Vorrangschaltung LSA und Verkehrsknoten
- Maßnahmen an Haltestellen (Minimierung der Haltestellenaufenthaltszeiten)
- z. B. Buskap in Verbindung mit Mittelinsel
- z. B. längere Doppelhaltestellen zum zeitgleichen Fahrgastwechsel von zwei Bussen (bei hoher Taktdichte und hoher Fahrgastfrequenz)
- Maßnahmen auf der Strecke (Gewährleistung einer störungsfreien und stetigen Fahrt)
- z. B. Busspuren (eigene Fahrspur für Bus ggf. auch temporär)
- z. B. Umweltspuren für Bus- und Radverkehr
- z. B. Umweltverbund-Achsen (Freigabe nur für Bus-, Rad- und Anliegerverkehre)
- z. B. Wegfall Vorfahrtregelung „rechts vor links“ und Verzicht auf Aufpflasterungen

Zudem sind stets auch Maßnahmen zur Verkehrsführung bzw. Verkehrslenkung, wie z. B. Verbesserung des Fahrbahnbelages und die Einrichtung von Halteverboten zu prüfen.

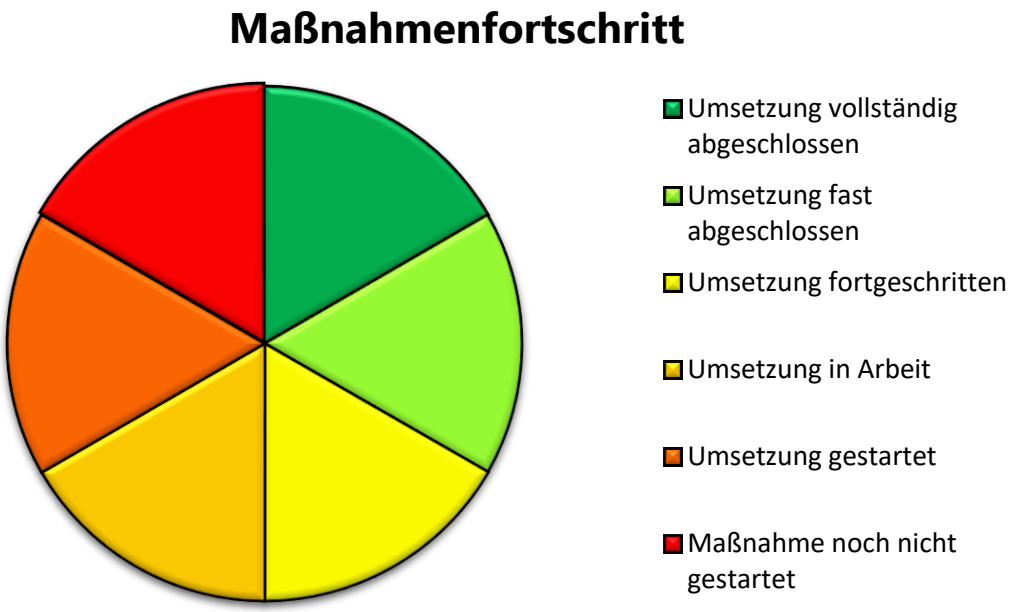
Der Schwerpunkt der Beschleunigungsmaßnahmen sollte auf den Metrobuslinien liegen. Dies sind die am stärksten genutzte Abschnitte des Liniennetzes und werden hauptsächlich dort eingerichtet, wo mehrere Linienwege gebündelt werden.

Hierzu haben PlaNOS, Stadt Osnabrück und Stadtwerke Osnabrück eine gemeinsame Projektarbeitsgruppe gegründet, um entsprechende Maßnahmen bei der Umsetzung zu begleiten.

Abbildung 9-1 zeigt einen Überblick der auszuplanenden Beschleunigungsmaßnahmen in der Stadt Osnabrück. Diese werden in den Maßnahmensteckbriefen (Stadt #01-#10) nach (Metrobus-) Linienwegen gebündelt aufgegriffen.

9.2 Maßnahmensteckbriefe

Die einzelnen Maßnahmen werden im Folgenden in Form von Steckbriefen dargestellt. Zum Zweck der Vergleichbarkeit und Übersichtlichkeit sind die Maßnahmensteckbriefe nach einem einheitlichen Muster für Stadt und Landkreis Osnabrück erstellt. Diese Maßnahmensteckbriefe werden in dieser Fortschreibung des aktuellen Nahverkehrsplan nach Umsetzung im unten dargestellten Bewertungssytem eingeordnet und erläutert.



Erläuterung zu den ÖPNV-relevanten Kostengrößen:

€	Kostenindikation unter 100.000 €
€€	Kostenindikation zwischen 100.000 € und 1 Mio. €
€€€	Kostenindikation zwischen 1 Mio. € und 10 Mio. €
€€€€	Kostenindikation über 10 Mio. €

Die genannten Kostengrößen beinhalten die Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten und bilden zunächst einen groben Rahmen, da sie auf Schätzungen basieren. Die genauen Beträge sind im Rahmen der Entwurfs- und Ausführungsplanung zu kalkulieren.

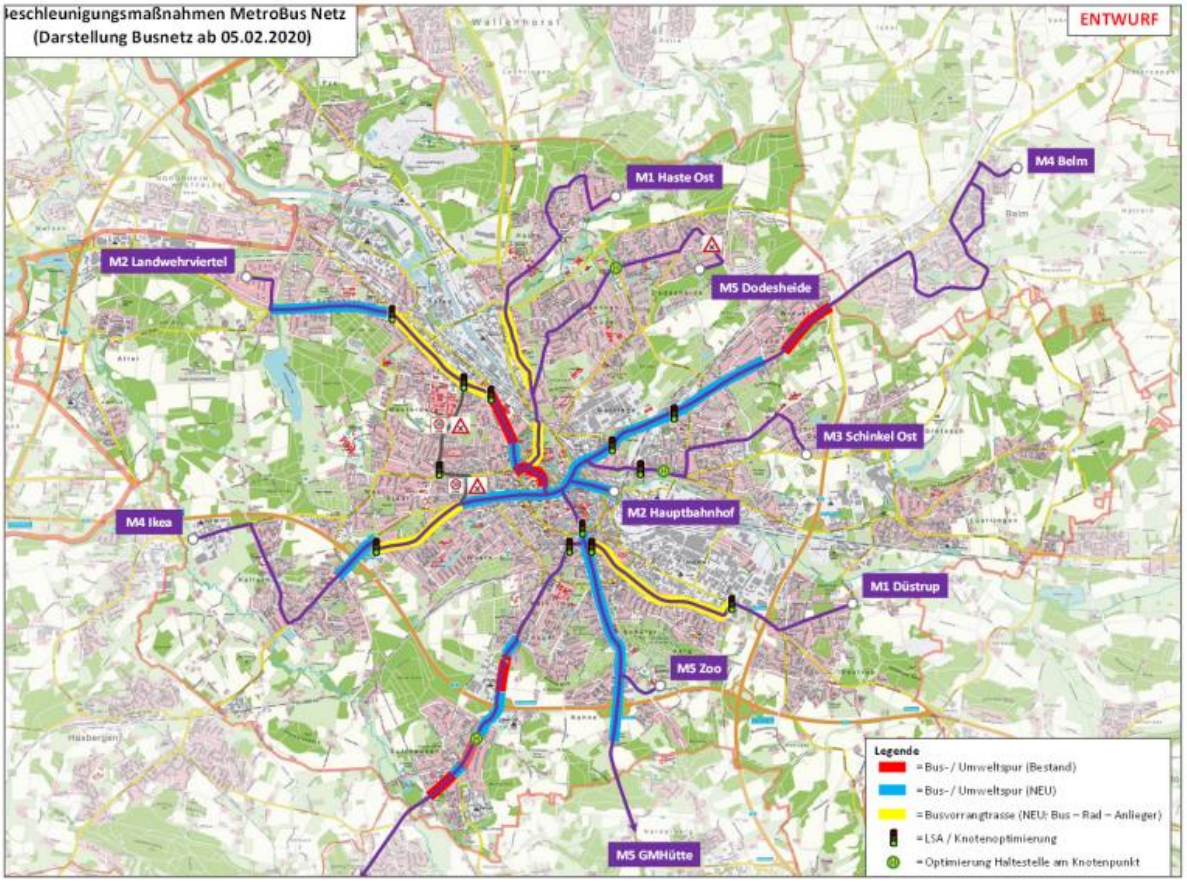
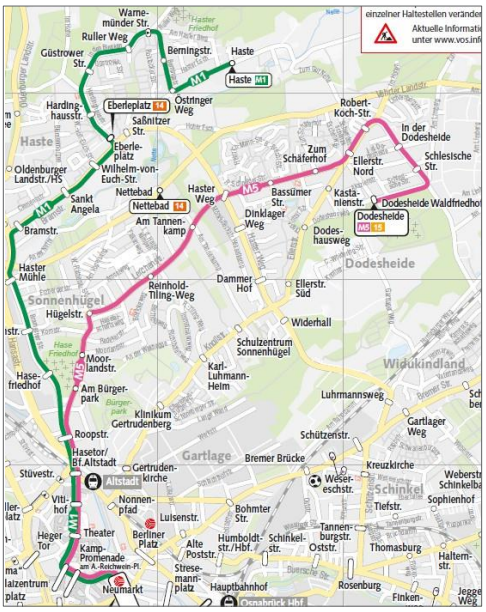
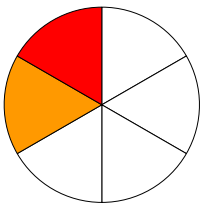


Abbildung 9-1: Beschleunigungsmaßnahmen MetroBus Netz: Mai 2018

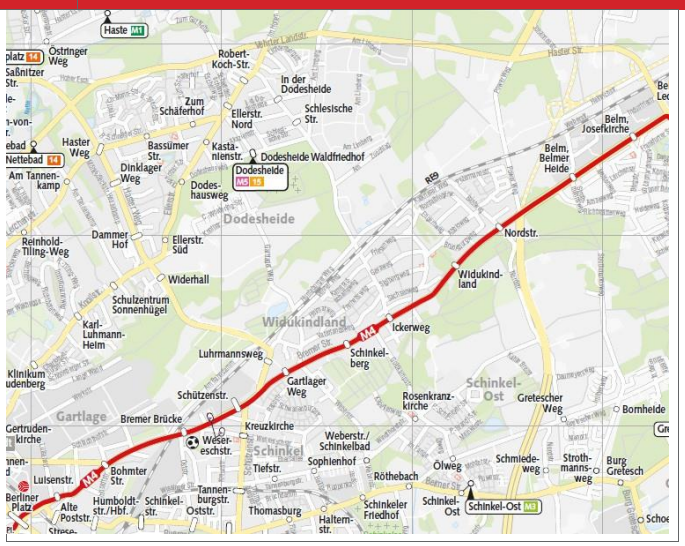
Stadt Osnabrück	**Bus-Beschleunigung**	Stadt #01
	Trasse M1, M5 Nord	



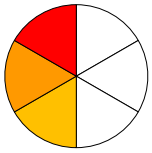
Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag:
	• Entwicklung zu einer Umweltverbundachse (jeweils beide Richtungen)
	  • Bramscher Straße (Gesamtlösung aus NVP 2013)
	  • Hasestraße
	• Optimierung (jeweils beide Richtungen)
	  • Haltestelle Knoten Haster Weg, inklusive Anpassung LSA
	  • Wegfall „rechts vor links“ im Ickerweg (Tempo-30-Zone)
	• Zu beschleunigende Buslinien: M1, M5

Ziel/ Ist-Zustand 	• Beschleunigung des ÖPNV, hier von Stadtbuslinien Richtung Dodesheide, Haste, Pye • Zudem Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Wallenhorst/Nordkreis • Planungen wurden begonnen, Abstimmungen zu LSA-Steuerungen laufen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und SWO Mobil
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
Kosten	• Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück	**Bus-Beschleunigung**	Stadt #02
	Trasse M4 Ost	

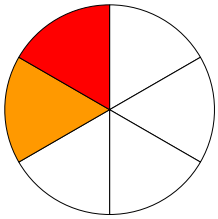


Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag:
	• Installation einer Busspur
	  • Zwischen Berliner Platz und Luisenstraße (beide Richtungen)
	• Optimierung/Streckenbetrachtung
	  • Zwischen Luisenstraße und Ickerweg (beide Richtungen)
	• Optimierung/Knotenbetrachtung (jeweils beide Richtungen)
	  • LSA Bohmter Straße
	  • LSA Bremer Brücke
	• Zu beschleunigende Buslinie: M4

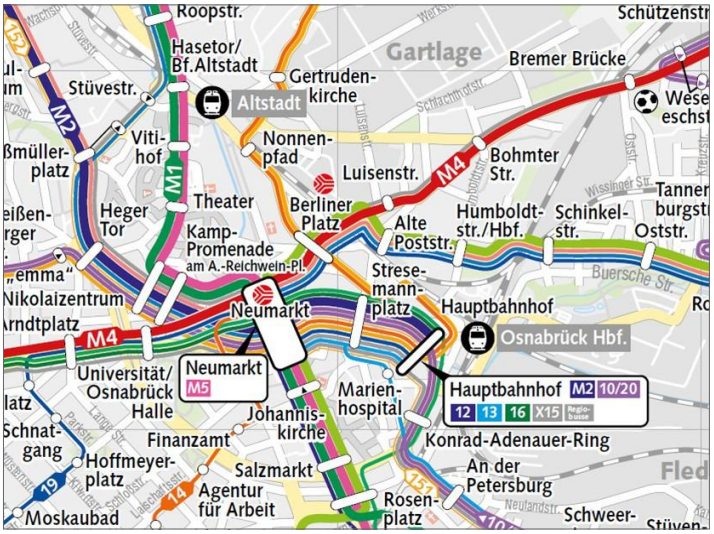
Ziel/ Ist-Zustand 	• Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Belm • Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Wittlager Land • Planungen wurden begonnen, Abstimmungen zu LSA-Steuerungen laufen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und SWO Mobil
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung fortgeschritten • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
Kosten	• Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück	**Bus-Beschleunigung**	Stadt #03
	Trasse M3 Ost	

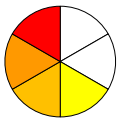
Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag:
	• Optimierung/Knotenbetrachtung (jeweils beide Richtungen)
	  • LSA Schinkelstraße
	  • Haltestelle Schinkelstraße
	• Zu beschleunigende Buslinie: M3

Ziel/ Ist-Zustand 	• Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Schinkel • Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Jeggen • Planungen wurden begonnen, Abstimmungen zu LSA-Steuerungen laufen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und SWO Mobil
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
Kosten	• Erste grobe Kostenannahme € - €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück	**Bus-Beschleunigung**	Stadt #04
	Gebiet Innenstadt und Trasse M2 Hbf	

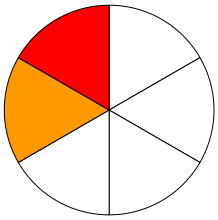


Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag:
	• Installation einer Busspur/Umweltspur (jeweils beide Richtun- gen)
	  • Zwischen Neumarkt und Kamp-Promenade
	  • Zwischen Neumarkt und Berliner Platz
	  • Zwischen OsnabrückHalle und Neumarkt (siehe auch M4 Hel- lern)
	  • Möserstraße
	• Optimierung/Knotenbetrachtung
	  • Zwischen Hauptbahnhof und Neumarkt (beide Richtun- gen)
	• Zu beschleunigende Buslinien: M1, M2, M3, M4, M5

Ziel/ Ist-Zu- stand 	• Beschleunigung der Verkehrsachse Neuer Graben - Neumarkt - Wittekindstraße • Beschleunigung von Stadt- und Regionalbuslinien zwischen den Verknüpfungspunkten Hauptbahnhof (SPNV und Fernver- kehr) und Neumarkt (VOS-Busnetz) • Planungen sind fortgeschritten, Abstimmungen mit der Stadt laufen
Voraussetzungen/ Ab- stimmungen	• Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und SWO Mobil
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • VOS-Partner, insbesondere SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
Kosten	• Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Be- träge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

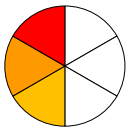
Stadt Osnabrück	**Bus-Beschleunigung**	Stadt #05
	Trasse M1 Düstrup	

Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag:
	• Optimierung/Streckenbetrachtung
	  • Busführung auf Umweltverbundachse Meller Straße (beide Richtungen)
	• Optimierung/Knotenbetrachtung:
	  • LSA Meller Straße/Hannoversche Straße (stadtauswärts)
	• Zu beschleunigende Buslinie: M1

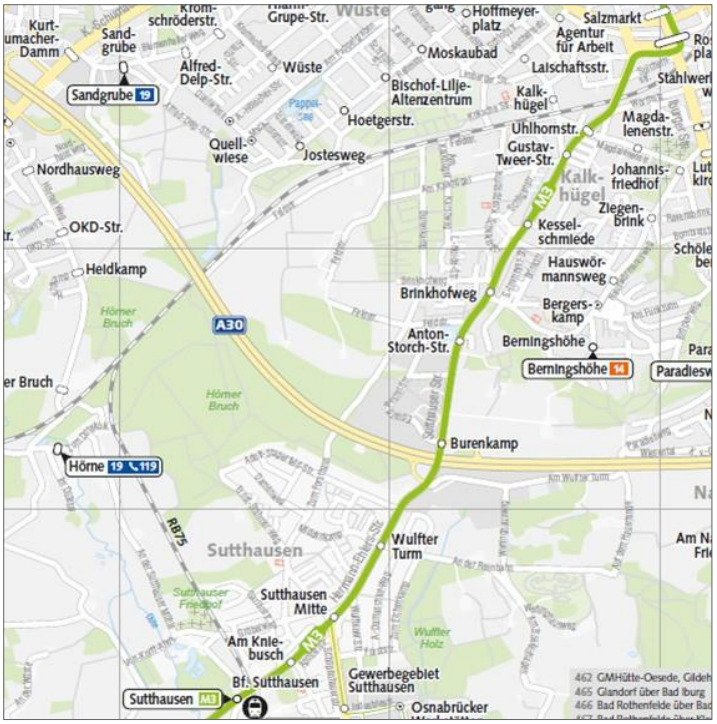
Ziel/ Ist-Zustand 	• Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Düstrup • Planungen wurden begonnen, Abstimmungen zu LSA-Steuerungen laufen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und SWO Mobil
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
Kosten	• Erste grobe Kostenannahme € - €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück	**Bus-Beschleunigung**	Stadt #06
	Trasse M5 Zoo/ Georgsmarienhütte	

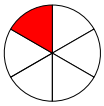
Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag:
	• Installation einer Busspur (jeweils beide Richtungen)
	  • Iburger Straße, zwischen Rosenplatz und Paradiesweg
	  • Iburger Straße, zwischen Paradiesweg und Nahner Friedhof
	• Optimierung/Knotenbetrachtung (jeweils beide Richtungen)
	  • LSA Johannistorwall/Iburger Straße
	  • LSA Rosenplatz Ost
	• Zu beschleunigende Buslinien: M1, M5

Ziel/ Ist-Zustand 	• Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Zoo • Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Georgsmarienhütte/Südkreis • Planungen zur Umsetzung laufen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und SWO Mobil
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
Kosten	• Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück	**Bus-Beschleunigung**	Stadt #07
	Trasse M3 Sutthausen/ Hagen	

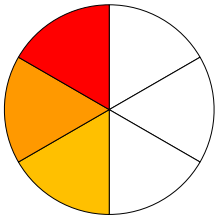


Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag:
	• Installation einer Busspur
	  • Sutthauser Straße/Hermann-Ehlers-Straße, durchgehend stadteinwärts
	• Optimierung/Knotenbetrachtung (jeweils beide Richtungen)
	  • LSA Rosenplatz West
	  • Haltesteller Wulfter Turm
	• Zu beschleunigende Buslinie: M3

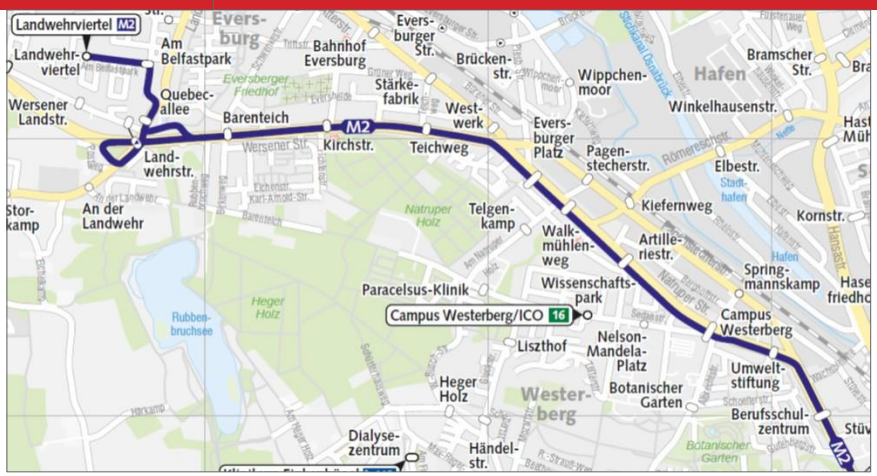
Ziel/ Ist-Zustand 	• Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Sutthausen • Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Hagen • Umsetzung der Maßnahme noch nicht begonnen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und SWO Mobil
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
Kosten	• Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück	**Bus-Beschleunigung**	Stadt #08
	Trasse M4 Hellern	

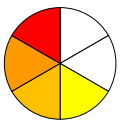
Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag:
	• Installation einer Busspur/Umweltspur
	  • zwischen Neumarkt und OsnabrückHalle Martinistraße, zwischen Wall und Heinrich-Lübke-Platz (beide Richtungen)
	  • Blumenhaller Weg (Umweltspur, beide Richtungen))
	  • Lengericher Landstraße, zwischen Blumenhaller Weg und Hörner Weg (stadteinwärts)
	• Optimierung/Knotenbetrachtung
	  • LSA Blumenhaller Weg/Kurt-Schumacher-Damm (beide Richtungen)
	• zu beschleunigende Buslinie: M4

Ziel/ Ist-Zustand 	• Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Hellern, IKEA • Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Hasbergen • Planungen sind fortgeschritten, Abstimmungen mit der Stadt laufen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und SWO Mobil
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
Kosten	• Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

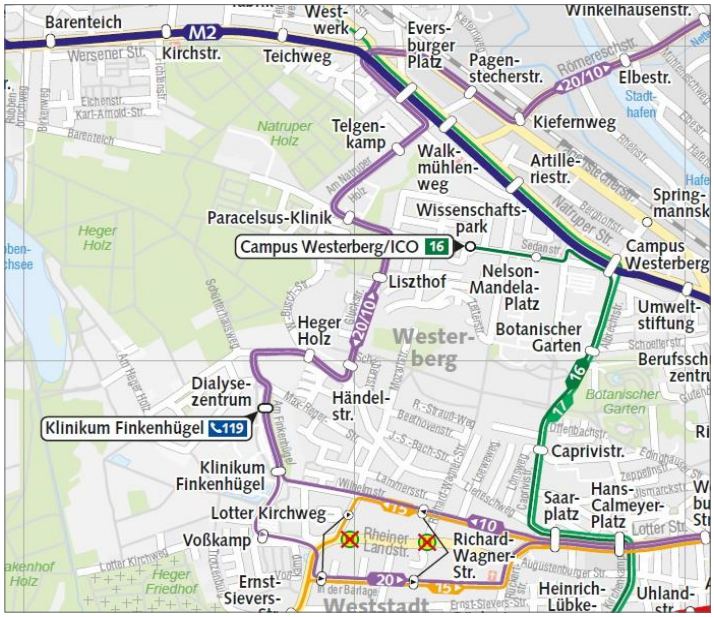
Stadt Osnabrück	**Bus-Beschleunigung**	Stadt #09
	Trasse M2 Landwehrviertel	



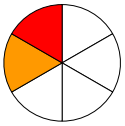
Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag:
	• Installation einer Busspur/Umweltspur (jeweils beide Richtungen)
	  • zwischen Heger Tor und Rißmüllerplatz
	  • zwischen Rißmüllerplatz und Umweltstiftung (Optimierung)
	  • Natruper Straße, zwischen Umweltstiftung und Eversburger Platz (Umweltspur)
	  • Wersener Straße, zwischen Eversburger Platz und Landwehrstraße
	• Optimierung/Knotenbetrachtung (jeweils beide Richtungen)
	  • Knoten Umweltstiftung/LSA Wachsbleiche (Durchfahrtsverbot MIV)
	  • LSA Sedanplatz, Richtung Natruper Straße
	  • LSA Eversburger Platz (Durchfahrtsverbot MIV)
	• zu beschleunigende Buslinie: M2

Ziel/ Ist-Zustand 	• Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Landwehrviertel • Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Westerkappeln • Die Planungen sind fortgeschritten, Abstimmungen mit der Stadt laufen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und SWO Mobil
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
Kosten	• Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

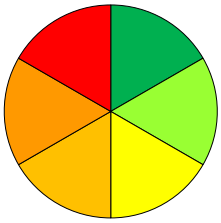
Stadt Osnabrück	**Bus-Beschleunigung**	Stadt #10
	Gebiet Westerberg	



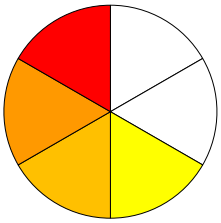
Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag:
	• Optimierung/Knotenbetrachtung
	  • Wegfall „rechts vor links“ und Wegfall der Aufpflasterungen zwischen Heinrich-Lübke-Platz und Hans-Calmeyer-Platz (Tempo-30-Zone) (beide Richtungen)
	  • LSA Saarplatz (stadteinwärts)
	  • Wegfall „rechts vor links“ und Wegfall der Aufpflasterungen (Berliner Kissen) zwischen Saarplatz und Sedanplatz (Tempo-30-Zone) (beide Richtungen)
	• zu beschleunigende Buslinien: 16, 17

Ziel/ Ist-Zustand 	• Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Campus Westerberg und Landwehrviertel • Planungen wurden begonnen, Abstimmungen zu LSA-Steuerungen laufen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und SWO Mobil
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
Kosten	• erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

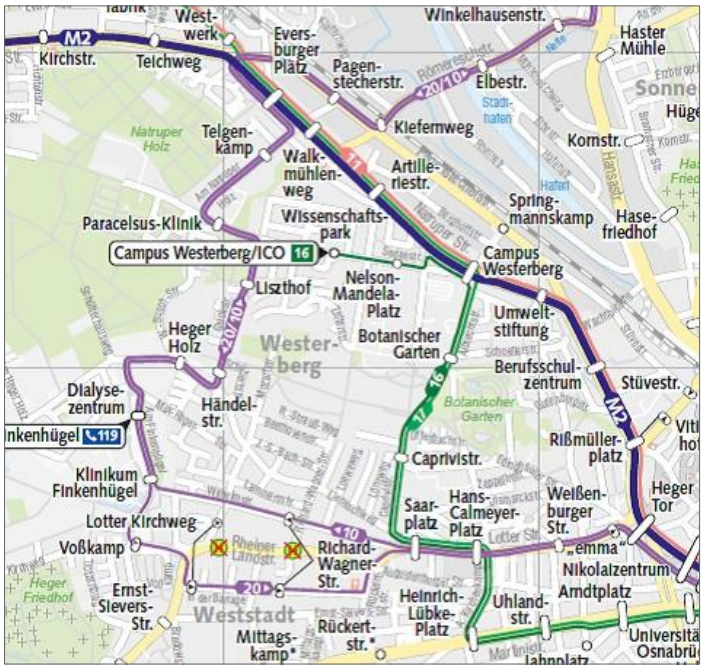
Stadt Osnabrück	**Weiterentwicklung neues Busnetz 2020**	Stadt #11
	Evaluation AnrufBus Verkehre	

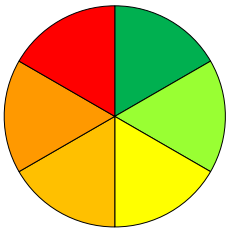
Konkretisierung der Maßnahme	• Überprüfung der Nutzung der AnrufBus-Verkehre im Busnetz 2020
Ziel/ Ist-Zustand 	• Im neuen BusNetz werden ab dem 05.02.2020 zwei AnrufBus-Li- nien eingeführt (Hörne - Hellern - Klinikum Finkenhügel und Voxtrup - Voxtrup Spitze) • Spätestens nach dem dritten Betriebsjahr sind diese Verkehre einer Evaluation zu unterziehen • nach Vorliegen der Evaluationsergebnisse muss über die Aufrechterhaltung bzw. Weiterentwicklung des Fahrplanangebotes auf diesen Linien neu entschieden werden • Maßnahme wurde vollständig abgeschlossen • Teilweise Rücknahmen nach Umsetzung
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• ein Ratsbeschluss entscheidet über den Fortbestand der Anrufbus-Linien
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €

Stadt Osnabrück	**Weiterentwicklung neues Busnetz 2020**	Stadt #12
	Aufbau von On-Demand-Verkehren im Stadtgebiet	

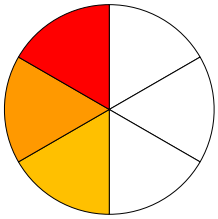
Konkretisierung der Maßnahme	• Aufbau von On-Demand-Verkehren im Stadtgebiet (ggf. als Weiterentwicklung der AnrufBus-Verkehre)
Ziel/ Ist-Zustand 	• Aufbau von On-Demand-Verkehren insbesondere in unzureichend mit dem ÖPNV erschlossenen Siedlungsgebieten im Stadtgebiet Osnabrück • ggf. Weiterentwicklung der zum Busnetz 2020 neu eingeführten AnrufBus-Verkehre • Umfangreiche Planung und Bewertung wurden durchgeführt • Umsetzung aus finanziellen Gründen der Stadt OS ausgesetzt • Paralleles Förderprojekt MOIN+ im LKOS mit On-Demand-Verkehr im Landkreis wird beobachtet
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Entwicklung von Konzepten zur besseren Feinerschließung durch Bedienung mit On-Demand-Verkehren • Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und SWO Mobil • Ratsbeschluss (im Falle einer Umsetzung)
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung sukzessive, beginnend innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €-€€ pro Maßnahme • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück	**Weiterentwicklung neues Busnetz 2020**	Stadt #13
	Weiterentwicklung Anbindung Campus Westerberg	

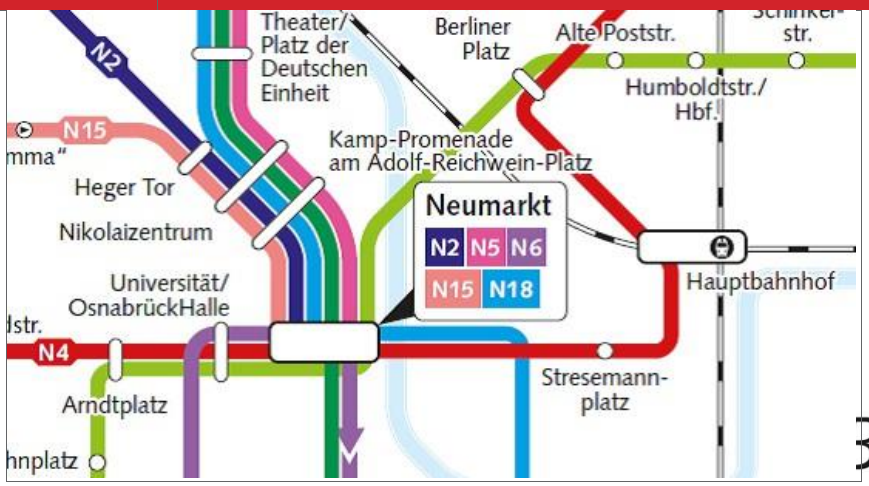


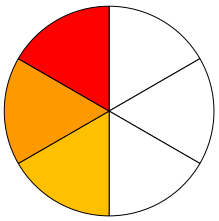
Konkretisierung der Maßnahme	• Weiterentwicklung Anbindung Campus Westerberg
Ziel/ Ist-Zustand 	• Zur besseren Anbindung des Campusgebietes soll eine direkte Busanbindung des Bahnhofs Altstadt an den Campus Westerberg geprüft werden • Ebenfalls ist zu prüfen, in welcher Form das bestehende Fahrplanangebot der Linie 11 in die Campus-Anbindung integriert werden kann • Die Maßnahme wurde verändert vollständig umgesetzt • Im Zuge des BusNetzes 2020 wurde die Zuordnung der Linien modifiziert
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Erstellung eines entsprechendes Fahrplankonzeptes
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • Studierendenvertretung Hochschule Osnabrück • Studierendenvertretung Universität Osnabrück
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€

Stadt Osnabrück	**Weiterentwicklung neues Busnetz 2020**	Stadt #14
	zusätzliche 01:00 Uhr-Abfahrt MetroBus ab Neumarkt	

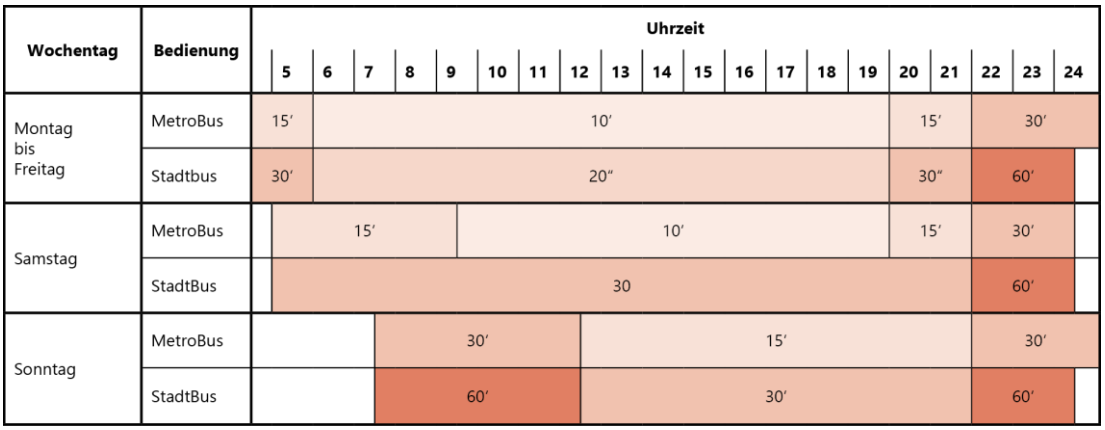
Konkretisierung der Maßnahme	• Schaffung einer täglichen zusätzlichen 01:00 Uhr-Abfahrt der MetroBus-Linien ab Neumarkt
Ziel/ Ist-Zustand 	• eine 01:00 Uhr-Abfahrt gewährleistet ein Erreichen der letzten Busabfahrten am Hauptbahnhof Osnabrück für die Fahrgäste des SPNV und schafft somit eine Fahrtmöglichkeit mit dem ÖPNV nach Hause • Erreichung wesentlicher Siedlungsbereiche im Stadtgebiet Osnabrück auch nach dem letzten Anschlussknoten • empfohlene letzte Abfahrten der MetroBusse um 01:00 Uhr ab Neumarkt bereits im Rahmen der Planungen zum neuen Busnetz • Die Umsetzung der Maßnahme wurde vorerst zurückgestellt • und wird fortgesetzt im Rahmen des Projekts „Zukunftsnetz“
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Ausarbeitung eines entsprechendes Fahrplankonzeptes • Ratsbeschluss
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € (Stadt Osnabrück)

Stadt Osnabrück	**Weiterentwicklung neues Busnetz 2020**	Stadt #15
	zusätzliche 04:40 Uhr-Abfahrt NachtBus ab Neumarkt an Wochenenden	

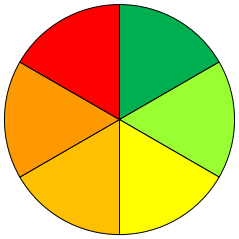


Konkretisierung der Maßnahme	• Schaffung einer zusätzlichen 04:40 Uhr-Abfahrt der NachtBusse ab Neumarkt
Ziel/ Ist-Zustand 	• die letzte Abfahrt im NachtBus-Netz erfolgt um 03:30 Uhr ab Neumarkt • diese Zeit entspricht jedoch zunehmend nicht mehr den Anforderungen, insbesondere der jüngeren Menschen • letzte Abfahrt der NachtBusse um 04:40 Uhr ab Neumarkt wurde bereits im Rahmen der Planungen zum neuen Busnetz empfohlen • Die Umsetzung der Maßnahme wurde vorerst zurückgestellt • und wird fortgesetzt im Rahmen des Projekts „Zukunftsnetz“
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Ausarbeitung eines entsprechendes Fahrplankonzeptes • Abstimmung mit VOS Ost, VOS NordOst, VOS Süd, VOS Wallenhorst • Ratsbeschluss
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil, VOS NordOst, VOS Ost, VOS Süd, VOS Wallenhorst
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € (Stadt Osnabrück)

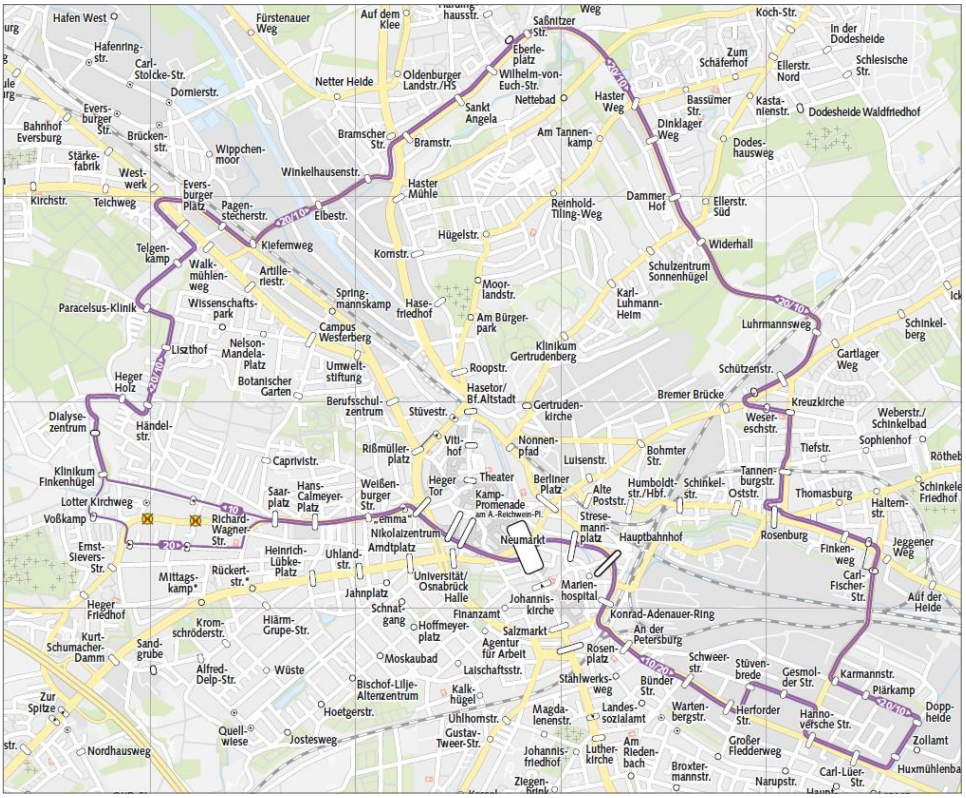
Stadt Osnabrück	**Weiterentwicklung neues Busnetz 2020**	Stadt #16
	Modifikation Taktschema in der Schwachverkehrszeit	

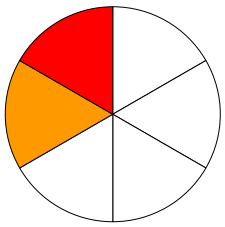


Wochentag	Bedienung	Uhrzeit 5–24
Montag bis Freitag	MetroBus	15′ / 10′ / 15′ / 30′
	Stadtbus	30′ / 20″ / 30″ / 60′
Samstag	MetroBus	15′ / 10′ / 15′ / 30′
	StadtBus	30 / 60′
Sonntag	MetroBus	30′ / 15′ / 30′
	StadtBus	60′ / 30′ / 60′

Konkretisierung der Maßnahme	• Modifikation des Taktschemas und der Anschlussverkehre am Neumarkt in der Schwachverkehrszeit (SVZ)
Ziel/ Ist-Zustand 	• mit Umsetzung des neuen Busnetzes 2020 findet eine deutliche Ausweitung des Tagestaktes statt • im Stadtverkehr Osnabrück verkehren die Busse montags bis freitags bereits morgens ab 06:00 Uhr bzw. abends bis 20:00 Uhr im 10- bzw. 20-Minuten-Takt. • Anschlussknoten mit längeren Standzeiten finden nur noch am späten Abend und am Sonntagvormittag statt • während der Anschlussknoten werden fahrplanbedingt jedoch nur ca. 50 % der Umsteigemöglichkeiten je Anschlussknoten erreicht • im Tagesverlauf ergeben sich zusätzlich viele Taktsprünge bei den Fahrplanzeiten der Linien • Umsetzung der Maßnahme vollständig abgeschlossen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Entwicklung eines schlüssigen und möglichst einheitlichen Fahrplankonzeptes • Ratsbeschluss (im Falle einer Umsetzung)
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• keine Mehrkosten

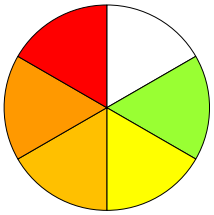
Stadt Osnabrück	**Weiterentwicklung neues Busnetz 2020**	Stadt #17
	Prüfung 20-Minuten-Takt auf der Ringlinie an Samstagen	



Konkretisierung der Maßnahme	• Prüfung einer Ausweitung des Taktes auf der Ringlinie an Samstagen auf einen 20-Minuten-Takt
Ziel/ Ist-Zustand 	• mit Umsetzung des neuen Busnetzes verkehrt im Stadtverkehr Osnabrück eine Ringlinie • montags – freitags verkehrt die Linie im 20-Minuten-Takt und an Samstagen im 30-Minuten Takt • eine Ausweitung des Taktes an Samstagen auf einen 20-Minuten-Takt würde eine weitere Verbesserung der Umstiegsmöglichkeiten bewirken Maßnahme wurde zwischenzeitlich vorbereitet und gestartet, aber aus finanziellen Gründen gestoppt Neue Bearbeitung im Projekt „Zukunftsnetz“
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Ratsbeschluss (im Falle einer Umsetzung)
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€ (Stadt Osnabrück)

Stadt Osnabrück	**Barrierefreier Ausbau von Haltestellen**	Stadt #18
	Fortsetzung des Umsetzungskonzeptes	

Konkretisierung der Maßnahme	• Fortsetzung des barrierefreien Haltestellenausbau nach dem Konzept der „Osnabrücker Haltestelle"
	• die Auswahl der Haltestellen erfolgt nach einer vorgegebenen Priorisierung:
	  • Konzentration auf Taktlinien
	  • an Einrichtungen mit besonderem Bedarf, wie an Schulen, Krankenhäusern, Pflegeheimen etc.
	• Schrittweise Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen

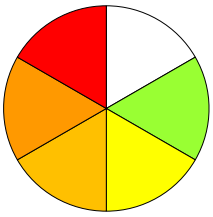
Ziel/ Ist-Zustand 	• Ermöglichung einer barrierefreien Mobilität für alle Kundengruppen • Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben Umsetzung der Maßnahme ist in weiten Teilen abgeschlossen • Noch fehlende Haltestellen werden im Rahmen von Straßenbau- oder Platzprojekten umgesetzt (u.a. Neumarkt, Wittekindstraße, Mindener Straße)

Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Zur Verfügung stellen 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 • SWO Mobil
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € pro Maßnahme (Stadt), Beträge jeweils einzeln zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück	**Mobilstation**	Stadt #19
	Weiterentwicklung des Systems der Mobilstationen	

Konkretisierung der Maßnahme	• Weiterentwicklung des vorhandenen Systems
	  • Geeignete Standorte lokalisieren
	  • Prüfung der jeweiligen multimodalen Ausrichtung: Park+Ride, Bike+Ride (Fahrradabstellanlagen), Carsharing (siehe Maßnahmensteckbrief Stadt #22), Taxistellplätze
	• Prüfung weiterer Attraktivierung durch Kooperation mit diversen Dienstleistern: Kioske, Paketstationen, ...

Ziel/ Ist-Zustand 	• Stärkung des Umweltverbunds • Erhöhung der Reichweite potenzieller Nutzer • Erleichterter Umstieg vom Individualverkehr auf ÖPNV und SPNV • Realisierung erster Standorte
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Standortsuche in enger Abstimmung mit der Stadt Osnabrück • Integration in Mobilitäts-App VOSpilot • Finanzielle Förderung
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtteilauto OS • SWO Mobil • Kooperationspartner (z. B. Kleinunternehmen)
Zeit	• Umsetzung erster Standorte innerhalb der Laufzeit des NVP • Komplette Umsetzung ggf. später
Kosten	• € - €€ pro Maßnahme (Stadt Osnabrück)

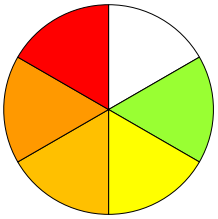
Stadt Osnabrück	**Erweiterung von P+R in Osnabrück**	Stadt #20
	Installation zusätzlicher Standorte	

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 Autobahnen und der Bundesstraßen 51 und 68 für P+R zu nutzen
	• Konkrete weitere Planungen für die Standorte
	  • Sutthauser Straße/A30
	  • Rheiner Landstraße/Gewerbegebiet Hellern
	  • Wersener Straße/Rubbenbruchweg
	  • Bramscher Straße/Fürstenauer Weg
	  • sowie ggf. alternative Standorte

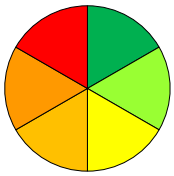
Ziel/ Hintergrund	• Attraktivierung des Umstiegs von Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel • Ergänzung der vorhandenen P+R-Anlagen an Bahnhöfen im Osnabrücker Umland
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Flächenverfügbarkeit • Standorte müssen mit dem Pkw erreichbar und sichtbar sein • Standorte müssen von Regional- und/oder Stadtbus-Linien mindestens im 10-Minuten-Takt unmittelbar oder in fußläufiger Nähe tangiert werden • Nähe zu Autobahnanschlussstellen
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtwerke Osnabrück
Zeit	• Konzept innerhalb der Laufzeit des NVP • Umsetzung sukzessive, beginnend innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€ - €€€ je Standort (Stadt Osnabrück) • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück	**Förderung der digitalen Fahrplaninformation**	Stadt #21

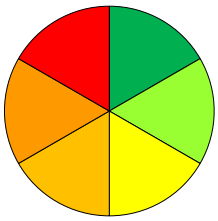
Konkretisierung der Maßnahme	• Ausbau und Weiterentwicklung der digitalen Informationsmedien wie
	  • Website
	  • Web-App
	  • Mobilitäts-App VOSpilot
	• zugleich Beibehaltung der analogen Fahrplaninformationen, allerdings mit sukzessiver Verringerung der Auflage der Fahrplanbücher
	• längerfristig Verzicht auf analoge Fahrplanbücher denkbar

Ziel/ Ist-Zustand 	• weitergehende Nutzung technischer Möglichkeiten und Entwicklungen (u. a. Echtzeit-Informationen) • immer mehr Menschen nutzen digitale Medien • geringere Nutzung von Papierressourcen für die Fahrplankommunikation • perspektivisch Verringerung der analogen Informationsmedien • Maßnahme fast komplett abgeschlossen und umgesetzt, der VOS-Pilot ist wichtigstes Informationsmedium geworden und Fahrplanbücher wurden eingestellt
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• technisch einwandfreie Funktionalität des Systems • vollständige Bedienung der Schnittstellen durch die VOS-Partner
Beteiligte	• Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region • VOS-Partner
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€ (VOS) • Fördermittelbedarf

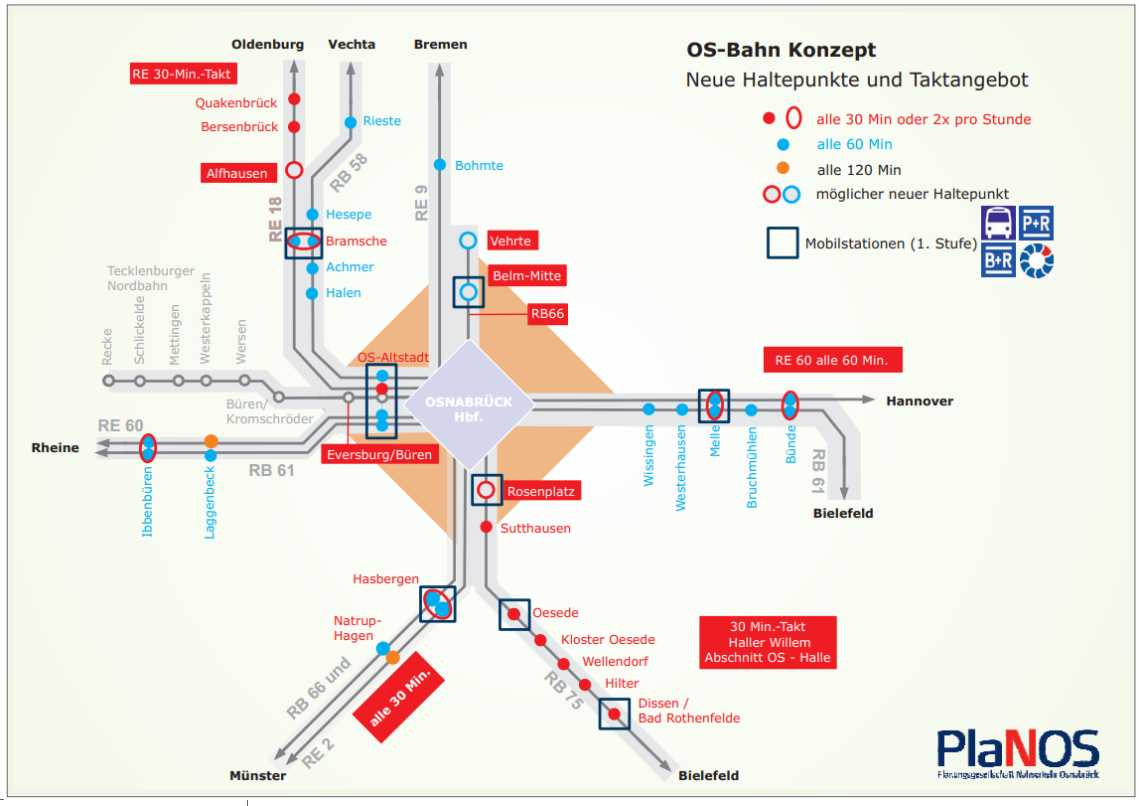
Stadt Osnabrück	**Carsharing**	Stadt #22
	Weiterentwicklung	

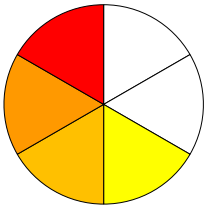
Konkretisierung der Maßnahme	• Erweiterung des Carsharing-Angebots um neue Standorte • Errichtung von Stellplätzen auch im öffentlichen Raum, beispielsweise an Mobilstationen (siehe Maßnahmensteckbrief Stadt #19) • weitere Elektrifizierung des Fuhrparks der Stadtteilauto OS GmbH
Ziel/ Ist-Zustand 	• Bessere Sichtbarkeit des Angebots • Stärkung des Umweltverbunds • Verringerung der Abgas- und Lärmemissionen im Stadtgebiet • Verringerung des Pkw-Bestands durch Substitutionseffekte • Der weitere Ausbau des Carsharings wurde in der Stadt Osnabrück wurde wie geplant umgesetzt und wird weiter fortgesetzt
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Finanzielle Förderung des Carsharings und der Elektromobilität • Integration in Mobilitäts-App VOSpilot • weitere Stellplätze, v. a. im öffentlichen Raum
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtteilauto OS • SWO Mobil
Zeit	• Innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € – €€ (Stadtteilauto OS) • Fördermittelbedarf

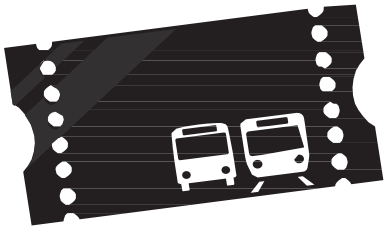
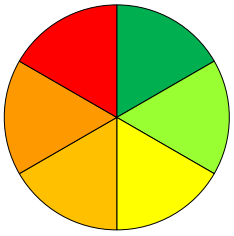
Stadt Osnabrück	**Umstieg auf elektrischen ÖPNV**	Stadt #23
	Erhöhung des Anteils der Elektrobusse	

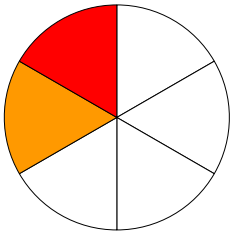
Konkretisierung der Maßnahme	• Fortsetzung der Beschaffung von Elektrobussen für die Umstellung der Metrobus-Linien auf elektrischen Betrieb
Ziel/ Ist-Zustand 	• Abkehr von fossilen Brennstoffen • Verringerung der Abgas- und Lärmemissionen • Erhöhung des Reisekomforts durch lärmarme Busse • Die Maßnahme ist abgeschlossen und wird weiter fortgesetzt mit dem Ziel mittelfristig die gesamte Busflotte in der Stadt OS auf Elektrobusse umzustellen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Verfügbarkeit und weitere planerische Ausarbeitung der Standorte für die Nachladung an Endhaltestellen • Infrastrukturförderung • Busförderung
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • SWO Mobil
Zeit	• Innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€€€ (Stadtwerke Osnabrück) • Fördermittelbedarf

VOS gesamt	**Prüfung der Verdichter von Zu-/Abbringer-Verkehren zum SPNV** Bei schrittweiser Realisierung eines 30-Minuten-Taktes im OS-Bahn-Konzept	Stadt #24

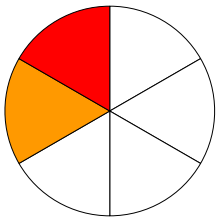


Konkretisierung der Maßnahme	• Prüfung: Umsetzung zur Verdichtung von Zu-/ Abbringerverkehren zum SPNV • Prüfung: Entwicklung eines VOS-Gesamtkonzepts Bus/Schiene • Definition von Korridoren zur Taktverdichtung im Busverkehr
Ziel/ Ist-Zustand 	• Verbesserung der Bus-Schiene-Verknüpfung in der VOS • Gründe für diese Maßnahme sind unter anderem die teilweise langen Umsteigezeiten bzw. nicht möglichen Umstiege an bestimmten Knotenpunkten • Die Bus-Schiene-Verknüpfung passt noch nicht an allen Knotenpunkten • Die Umsetzung der Maßnahme ist allerdings bereits fortgeschritten
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung 30-Minuten-Takt
Beteiligte	• Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner
Zeit	• Abhängig von den Planungs-/Umsetzungsfortschritten der LNVG
Kosten	• €€€€

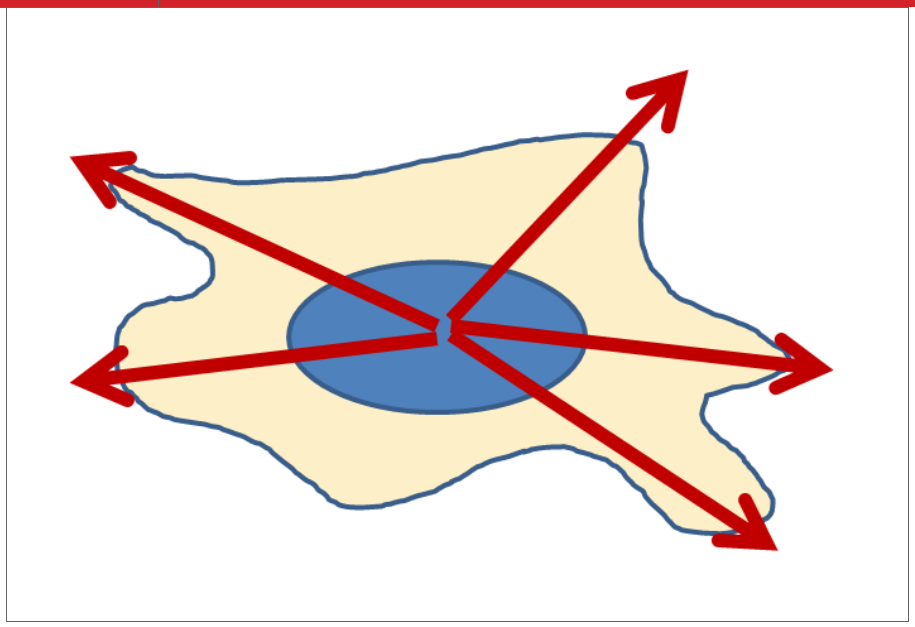
Stadt Osnabrück	**Einführung eines Bus-Schiene-Tarifs**	Stadt #25
	in Stadt und Landkreis Osnabrück	
		
Konkretisierung der Maßnahme	• Einführung eines Bus-Schiene-Tarifs im gesamten Stadt- und Landkreisgebiet	
Ziel/ Ist-Zustand 	• Abbau von Barrieren beim Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln und bei der alternativen Nutzung von Bus und Bahn • Herstellung einer tariflichen Durchgängigkeit zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Bahn in Stadt und Landkreis Osnabrück • Schaffung eines systematischen und attraktiven Tarifangebotes unter Berücksichtigung von Verkehren in/aus benachbarten Räumen • Die Maßnahme ist seit Sommer 2023 abgeschlossen und der Bus-Schiene-Tarif wurde eingeführt	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Fortführung der Untersuchungen zur Tarifkonzeption, Tarifgestaltung und Tariffinanzierung • Beteiligung der Verkehrsunternehmen an der Entwicklung des Tarifes • Durchführung gegebenenfalls erforderlicher Verkehrserhebungen • Einsatz finanzieller Mittel als Ausgleich für Einnahmeausfälle • Einsatz finanzieller Mittel für Einnahmeaufteilungs-, Marketing- und sonstiger Tarif- und Vertriebsaufgaben • Bereitstellung von Planungsressourcen und Finanzmitteln entsprechend ihrer Verfügbarkeit • Beteiligung der LNVG an der Finanzierung • Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zur Anwendung des Tarifes • Beteiligung der Verkehrsunternehmen an den Chancen und Risiken des Tarifs nach der Tarifeinführung	
Beteiligte	• Gutachter • Landkreis Osnabrück • LNVG • Niedersachsentarif GmbH (NITAG) • PlaNOS • Stadt Osnabrück • VOS-Partner • Westfalentarif GmbH	
Zeit	• Konzepterstellung in der Laufzeit des NVP	
Kosten	• €€€	

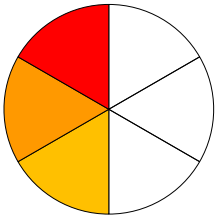
Stadt Osnabrück	**Modernisierung der dynamischen Fahrgastanzeigen** in Stadt und Landkreis Osnabrück	Stadt #26
Konkretisierung der Maßnahme	• Erneuerung der vorhandenen dynamischen Fahrgastanzeigen und Neuinstallation am zentralen Verknüpfungspunkt Neumarkt	
Ziel/ Ist-Zustand 	• Verbesserung der Fahrgastinformation auf aktuellem technischen Stand • Austausch der veralteten Technik und abgängiger Geräte • Die Maßnahme ist aufgrund finanzieller Engpässe bislang zurückgestellt, am Neumarkt und an wichtigen Knotenpunkten bei Realisierung des Platzes vorgesehen	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Abstimmung zu Standorten, Design und technischer Einbindung zwischen Stadt Osnabrück und SWO Mobil	
Beteiligte	• Stadt Osnabrück • SWO Mobil	
Zeit	• Umsetzung sukzessive, beginnend innerhalb der Laufzeit des NVP	
Kosten	• €€-€€€ • Fördermittelbedarf	

Stadt Osnabrück	**Optimierung der Fernbushaltestelle Eisenbahnstraße und Sicherung der Abstellflächen für VOS-Busse**	Stadt #27

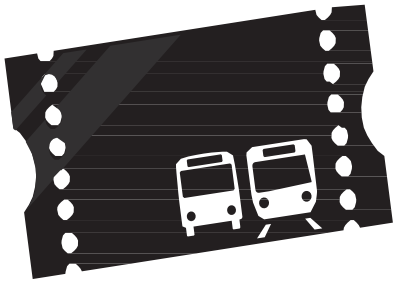
Konkretisierung der Maßnahme	• Auflösung der bestehenden betrieblichen Schwierigkeiten durch eine Neuordnung der Flächen an der Eisenbahnstraße
Ziel/ Ist-Zustand 	• der bestehende Bereich des Fernbusterminals stößt zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen • der Betriebsablauf für den ÖPNV ist zunehmend gestört (Befahrung des Platzes, Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten, Nutzung der Betriebshaltestelle) • vor dem Hintergrund der Elektrifizierung der VOS-Busflotte müssen ausreichende Flächen für die Nachladung an der Abstellanlage am Hauptbahnhof zur Verfügung gestellt werden (Linie M2) • Aufgrund der aktuellen Konsolidierung des Fernbuslinienmarktes aufgrund Pandemie- und geopolitischen Auswirkungen sowie insbesondere der Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die Nachfrage im Fernbusmarkt wurden die Planungen einer Fernbusstation an der Eisenbahnstraße oder Alternativstandorten zunächst zurückgestellt
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• der Fernbusterminal ist möglichst in Bahnhofsnähe zu erhalten • die Abstellfläche für VOS-Busse in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofsvorplatz ist zu sichern • Ratsbeschluss
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Osnabrück • VOS-Partner
Zeit	• Innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €-€€€

Stadt Osnabrück	**gezielte Abstimmung der Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung mit dem ÖPNV**	Stadt #28



Konkretisierung der Maßnahme	• Aspekte der ÖPNV-Netzanbindung sollten seitens der Stadt Osnabrück in Flächenbewertungsanalysen berücksichtigt werden
Ziel/ Ist-Zustand 	• Ziel ist eine achsenbezogene Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen • Bei fehlender oder nicht ausreichender Berücksichtigung entstehen Teilräume, die später nur mit großem finanziellem Aufwand an den ÖPNV angeschlossen werden können • Diese Maßnahme wurde begonnen, allerdings ist sie aufgrund ihrer Langwierigkeit und langsamen Entwicklung nicht allzu zeitnah umsetzbar wie geplant, weitere Planungen folgen zeitnah
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• regelmäßiger Austausch zwischen den Verantwortlichen in der Stadt Osnabrück und der PlaNOS • entsprechende Flächenverfügbarkeit
Beteiligte	• Stadt Osnabrück • PlaNOS
Zeit	• fortlaufend
Kosten	• keine gesonderten Kosten

Neue Maßnahme

VOS gesamt	**Weiterentwicklung des Bus-Schiene-Tarifs** in Stadt und Landkreis Osnabrück	Stadt #29
		
Konkretisierung der Maßnahme	• Weiterentwicklung des Bus-Schiene-Tarifs im gesamten Stadt- und Landkreisgebiet • Evaluation und Fortentwicklung der Tarife und des Vertriebs vor dem Hintergrund aktueller Rahmenbedingungen und Trends (u.a. Deutschlandticket)	
Ziel/ Hintergrund	• 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 • Schaffung eines systematischen und attraktiven Tarifangebotes für Viel- und Gelegenheitsfahrende unter Berücksichtigung bestehender Angebote wie das Deutschlandticket	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• ggf. Fortführung der Untersuchungen zur Tarifkonzeption, Tarifgestaltung und Tariffinanzierung unter Berücksichtigung des Deutschlandtickets u.a. bundes-/landesweiter Tarifentwicklungen • Beteiligung der Verkehrsunternehmen an der Entwicklung des Tarifes • Durchführung gegebenenfalls erforderlicher Verkehrserhebungen • Einsatz finanzieller Mittel als Ausgleich für Einnahmeausfälle • Einsatz finanzieller Mittel für Einnahmeaufteilungs-, Marketing- und sonstiger Tarif- und Vertriebsaufgaben • Bereitstellung von Planungsressourcen und Finanzmitteln entsprechend ihrer Verfügbarkeit	
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück • PlaNOS • Stadt Osnabrück • VOS-Partner • ggf. Gutachter • ggf. LNVG sofern zu beteiligen • NITAG sofern zu beteiligen • Westfalentarif GmbH sofern zu beteiligen	
Zeit	• kontinuierlich	
Kosten	• Beträge sind im Einzelfall zu kalkulieren	

10 MASSNAHMEN ZUR ÖPNV-WEITERENTWICKLUNG IM LANDKREIS OSNABRÜCK

Der vorliegende Abschnitt dient der Mittelfristplanung zur Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Osnabrück. Der Leitgedanke der zukünftigen Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist, die vorhandenen Strukturen unter Berücksichtigung der beschriebenen Standards zu optimieren und weiterzuentwickeln. Dazu zählt gleichermaßen die Stärkung der bestehenden Achsen zwischen Landkreis und Stadt Osnabrück, als auch die Stärkung der Verkehre zwischen den Orten im Landkreis. Eine mindestens qualitative Sicherung der Verkehre bei gleichzeitigen Bestrebungen zur Erhöhung der vorhandenen Qualität ist dabei von zentraler Bedeutung. Im Sinne einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung steht die Erhöhung des Modal-Split-Anteils der Verkehrsträger des Umweltverbundes im Fokus. Diesem Hauptziel sollen Maßnahmen zur besseren Verzahnung der einzelnen Verkehrsräume und zur Steigerung der Multimodalität zu- geordnet werden.

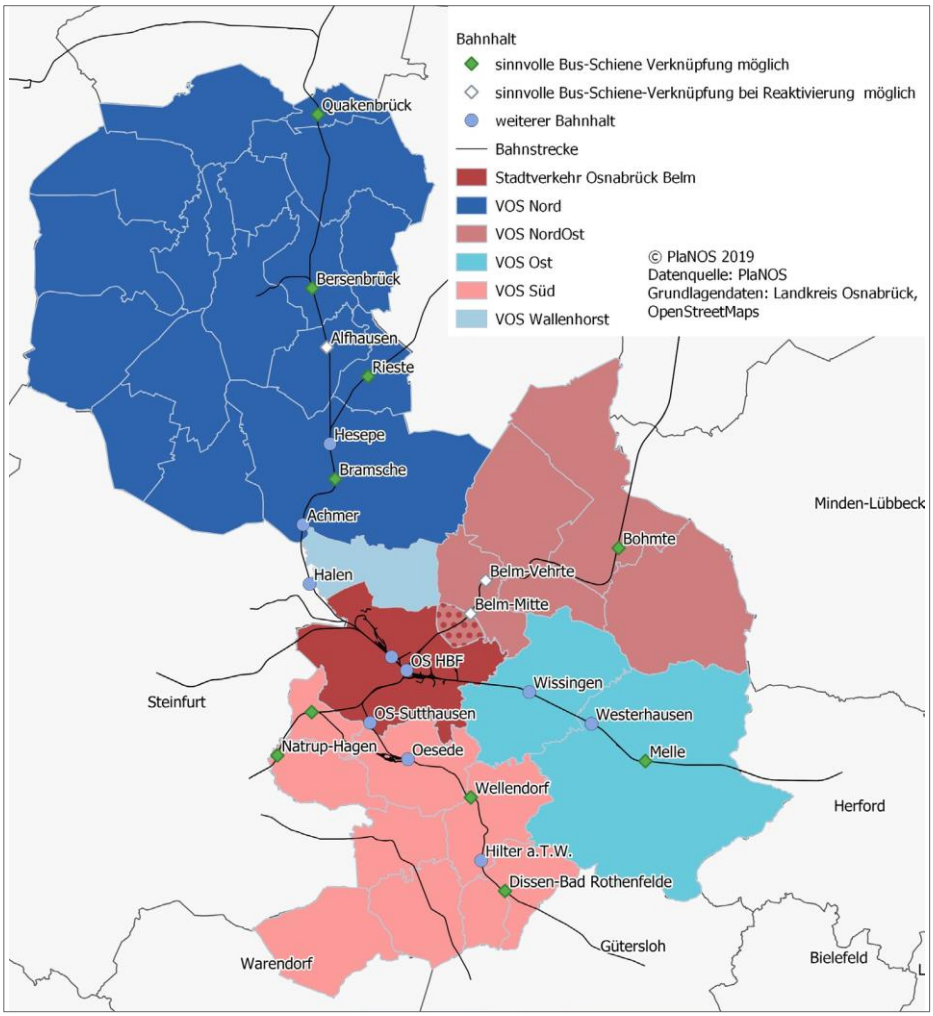


Abbildung 10-1: Bus-Schiene-Verknüpfung an Bahnhalten in Stadt und Landkreis Osnabrück.

Als eine Maßnahme von zentraler Bedeutung in der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans gilt die Angebotsausweitung auf den Hauptachsen zwischen der Stadt Osnabrück und dem Landkreis Osnabrück auf einen 30-Minuten-Takt. Zudem liegt ein besonderes Augenmerk in der Weiterentwicklung des ÖPNV auf der Ausarbeitung von Konzepten zur verbesserten Bus-Schiene-Verknüpfung an den zahlreichen Bahnhaltepunkten im Landkreisgebiet (Abbildung 10-1). Sie dienen als wichtige Bestandteile des OS-Bahn-Konzeptes, um die Verknüpfung zwischen SPNV und ÖPNV als Basis der regionalen ÖPNV-Struktur gezielt zu stärken.

Die Maßnahmen zur künftigen Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Osnabrück werden in diesem Kapitel in Form von Maßnahmensteckbriefen (Kapitel 10.2) definiert.

Alle genannten Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit: Die Bereitstellung von entsprechenden Finanzmitteln ist jeweils von grundlegender Be- deutung. Die Finanzierung aller Maßnahmen, die Angebotserweiterungen beinhalten, obliegt dabei den jeweils beteiligten Kommunen.

10.1 Maßnahmen im Tarif

Mit dem Nahverkehrsplan wird das Ziel verfolgt, das Bus- und Bahnangebot in der Region als Gesamtsystem zu gestalten. Dazu ist der Bus-Schiene-Tarif kontinuierlich weiterzuentwickeln. Während in Stadt und Landkreis Osnabrück seit 1997 für den Busverkehr der durchgängige Gemeinschaftstarif der VOS gilt, ist dies im Übergang von Bus und Schiene nicht vollständig der Fall. 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 2025“ geschlossen worden. Wesentliche Bausteine dieses gemeinsamen Projektes sind die

- Integration von Bahn- und Busverkehr in der Region mit Verknüpfung an wichtigen Bahnhalten und
- Entwicklung einer tariflichen Verknüpfung von Bus und Schiene.

Der Bus-Schiene-Tarif soll weiterhin zu einem durchgängigen, systematischen und attraktiven Tarifangebot für Bus- und Bahnnutzer optimiert werden. Zielsetzungen dabei sind der Abbau von Zugangshemmnissen, die gemeinsame Nutzung von Bus und Bahn mit einem Fahrschein, die Kundenbindung sowie die Erschließung zusätzlicher Kundenpotenziale.
Die Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 beeinflusste die jüngsten Maßnahmen 'Azubi-& SchülerAbo' und 'Bus-Schiene-Tarif' stark, denn Teilziele des Bus-Schiene-Tarifs, wie zum Beispiel die Verbesserungen für Pendelnde mit Zeitkarten und eine durchgängige Tarifstruktur, sind durch das Deutschlandticket teilweise vorweggenommen worden (vgl. Kapitel 3.5.3).

Die Zukunft des Deutschlandtickets ist aufgrund von Fragen 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 Vielfahrende und Gelegenheitsfahrende unter Berücksichtigung bundes- und landesweiter Tarifmaßnahmen wie beispielsweise das DT oder das landesweite Schüler-&Azubi-Ticket kontinuierlich weiterzuentwickeln. Dabei sind die tarifliche Integration weiterer Mobilitätsangebote, z.B. bedarfsorientiere Verkehre, sowie aktuelle Trends der Digitalisierung (Informations- und Verkaufssysteme, oder e-Ticketing) in die Prüfung einzubeziehen.

10.2 Maßnahmensteckbriefe

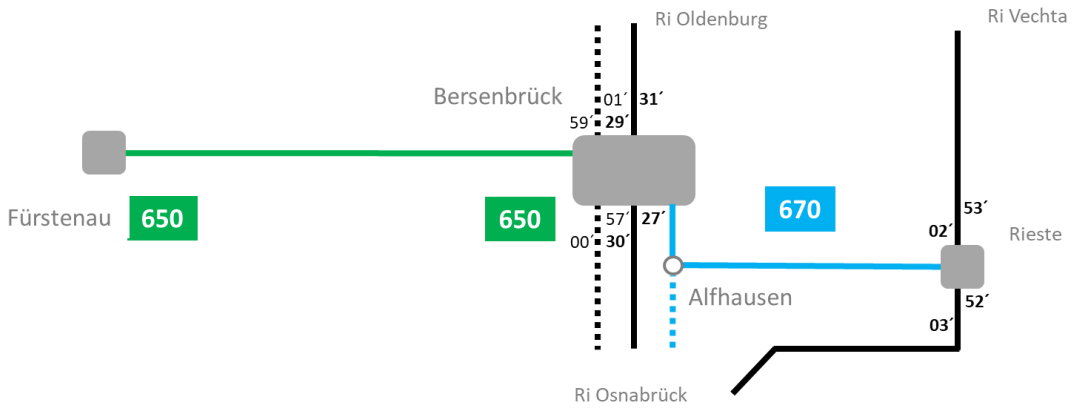
Die einzelnen Maßnahmen werden im Folgenden in Form von Steckbriefen dargestellt. Zum Zweck der Vergleichbarkeit und Übersichtlichkeit sind die Maßnahmensteckbriefe nach einem einheitlichen Muster für Stadt und Landkreis Osnabrück erstellt.

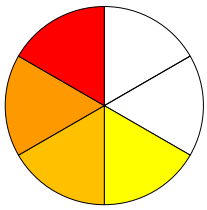
Erläuterung zu den ÖPNV-relevanten Kostengrößen:

€	Kostenindikation unter 100.000 €
€€	Kostenindikation zwischen 100.000 € und 1 Mio. €
€€€	Kostenindikation zwischen 1 Mio. € und 10 Mio. €
€€€€	Kostenindikation über 10 Mio. €

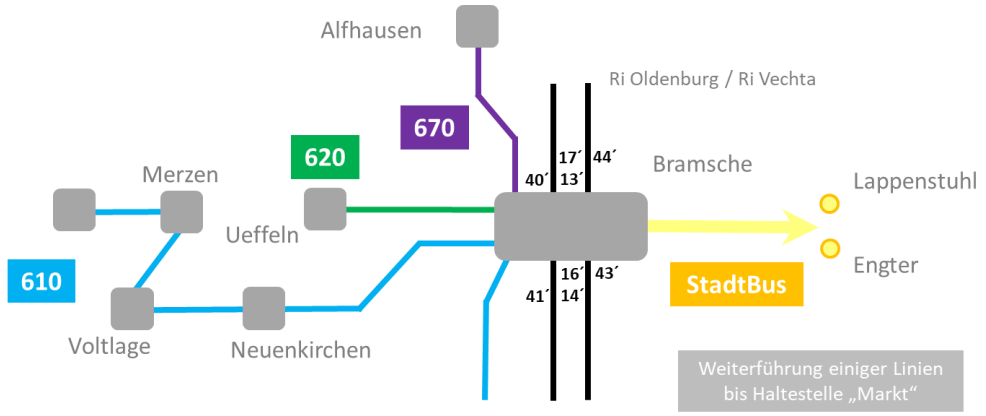
Die genannten Kostengrößen beinhalten die Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten und bilden zunächst einen groben Rahmen. Die genauen Beträge sind im Rahmen der Feinplanung zu kalkulieren. Die Realisierung dieser Maßnahmen setzt in jedem Fall die Finanzierungbereitschaft der jeweils beteiligten Kostenträger voraus.

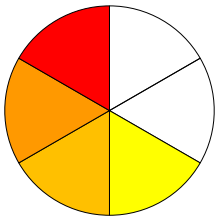
VOS Nord	**Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen**	Landkreis #01
	Verknüpfung von Buslinien an den Bahnhalten Bersenbrück und Rieste	



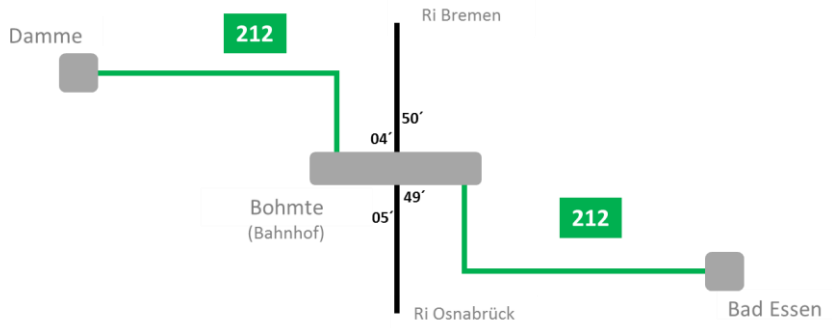
Konkretisierung der Maßnahme	• Linie 650 Fürstenau-Bersenbrück (Bahnanschlüsse Ri. Oldenburg und Osnabrück) • Linie 662/663 Gehrde - Bersenbrück (Bahnanschlüsse Ri Oldenburg und Osnabrück) • Linie 670 Bersenbrück-Rieste (Bahnanschlüsse Ri. Oldenburg, Osnabrück und Vechta) • Konkretisierung der genauen Linienverläufe im weiteren Planungsprozess
Ziel/ Ist-Zustand 	• verbesserte Anbindung der Gemeinden des Nordkreises an den SPNV • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn • Maßnahme ist fortgeschritten und wird weiterhin planerisch verfolgt
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung des geplanten Bus-Schiene-Tarifs sowie • Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene (RE 18 und RB58) • barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof Bersenbrück • barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof Rieste • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	• beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Nord)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €-€€, Betrag noch zu ermitteln

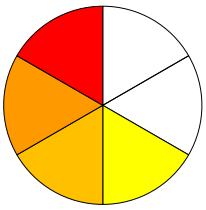
VOS Nord	**Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen**	Landkreis #02
	Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Bramsche	



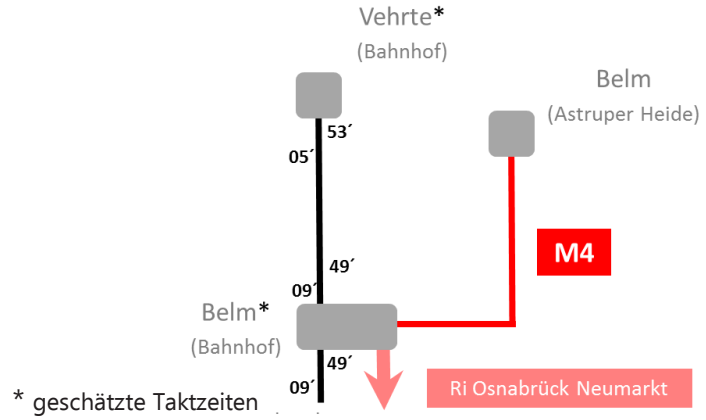
Konkretisierung der Maßnahme	• Verbesserung der Bus-Schiene-Verknüpfung am Bahnhof Bramsche • betreffen sowohl die Regionallinien als auch die Linien des Stadtbusses Bramsche • möglichst Berücksichtigung der Bahnanschlüsse sowohl nach Osnabrück als auch nach Oldenburg/Vechta • Konkretisierung der genauen Linienverläufe im weiteren Planungsprozess
Ziel/ Ist-Zustand 	• Im Zuge der Einführung eines Bus-Schiene-Tarifs soll die Linie 610 im Abschnitt Fürstenau - Bramsche wie heute beibehalten werden • Im Abschnitt Bramsche - Osnabrück ist die Linie 610 so weiterzu entwickeln, dass Schienenparallelverkehre zwischen Bramsche und Osnabrück vermieden werden • verbesserte Anbindung der Gemeinden des Nordkreises an den SPNV im Sinne eines ÖPNV-Gesamtsystems • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn • Maßnahme ist fortgeschritten und wird weiterhin planerisch verfolgt
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung des geplanten Bus-Schiene-Tarifs sowie • Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene in Richtung Quakenbrück • Ausbau des Bahnhofs Bramsche zu einem ZOB • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	• VOS-Partner (VOS Nord) • PlaNOS • LNVG • beteiligte Städte und Gemeinden
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €-€€, Betrag noch zu ermitteln

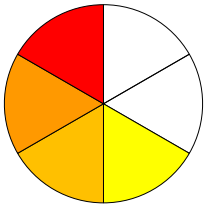
VOS NordOst	**Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen**	Landkreis #03
	Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Bohmte	



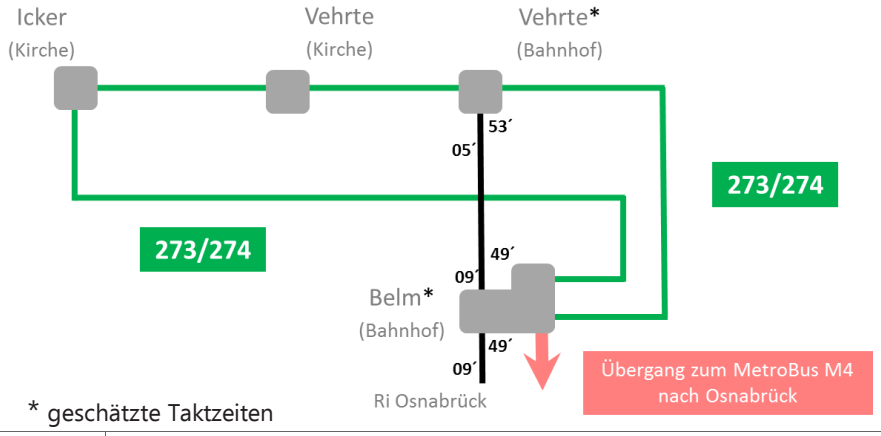
Konkretisierung der Maßnahme	• Linie 212 Damme – Bohmte – Bad Essen • Konkretisierung der genauen Linienverläufe im weiteren Planungsprozess
Ziel/ Ist-Zustand 	• verbesserte Anbindung der Gemeinde Bad Essen und des Ortsteiles Hunteburg an den Bahnhof Bohmte • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn • Maßnahme ist fortgeschritten und wird weiterhin planerisch verfolgt
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung des geplanten Bus-Schiene-Tarifs • Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene (RE 9) • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	• beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS NordOst)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €-€€, Betrag noch zu ermitteln

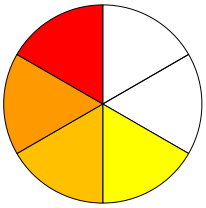
VOS NordOst	**Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen**	Landkreis #04
	Verknüpfung von Buslinien am perspektivischen Bahnhalt Belm	



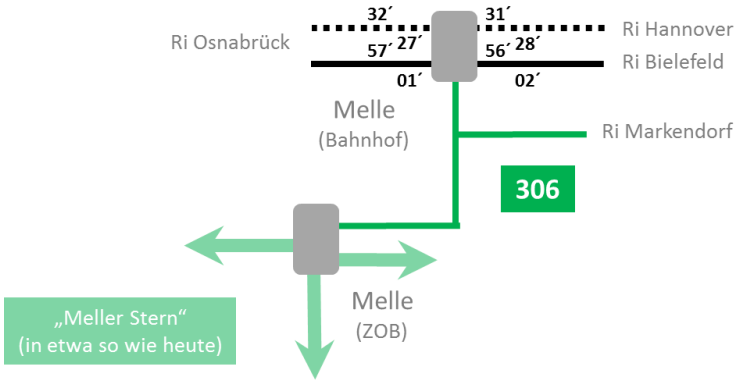
Konkretisierung der Maßnahme	• Linie M4 Belm Astruper Heide – Belm Josefkirche/Bahnhof • Konkretisierung der genauen Linienverläufe im weiteren Planungsprozess
Ziel/ Ist-Zustand 	• Herstellung einer Anbindung mit Realisierung des Bahnhalts Belm • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn • Maßnahme ist fortgeschritten und wird weiterhin planerisch verfolgt • Umsetzung in Abhängigkeit mit der Aktivierung des Bahnhaltes Belm-Mitte
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung des geplanten Bus-Schiene-Tarifs • Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene (RE 9 und RE 2) • Realisierung des Bahnhalts Belm • Planung des Bahnhofs • Gute Bus-Schiene-Verknüpfung im Bereich Haster Str./Bremer Str. sicherstellen • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	• Gemeinde Belm • LNVG • PlaNOS • Stadtwerke Osnabrück • VOS-Partner (VOS NordOst)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €-€€, Betrag noch zu ermitteln

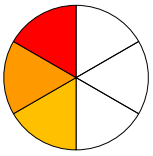
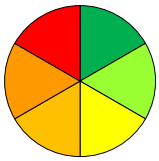
VOS NordOst	**Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen**	Landkreis #05
	Verknüpfung von Buslinien am perspektivischen Bahnhalt Vehrte	



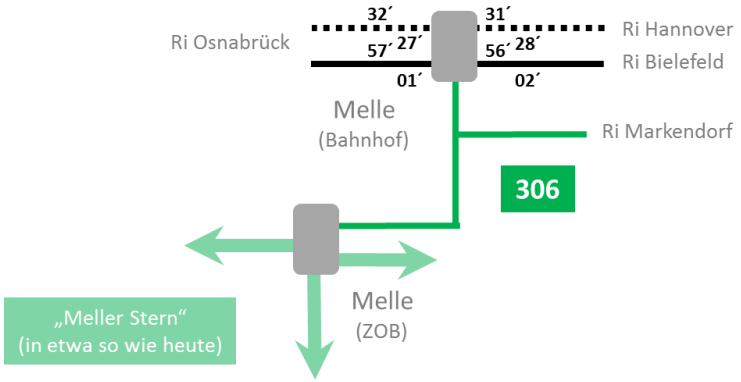
Konkretisierung der Maßnahme	• Linie 273 Belm – Icker – Vehrte – Belm • Linie 274 Belm – Vehrte – Icker – Belm • Konkretisierung der genauen Linienverläufe im weiteren Planungsprozess
Ziel/ Ist-Zustand 	• Herstellung einer Anbindung mit Realisierung des Bahnhalts Vehrte • Ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn • Maßnahme hängt unmittelbar zusammen mit der Maßnahme „Neuordnung der innerörtlichen Verkehre in Belm“ • Maßnahme ist fortgeschritten und wird weiterhin planerisch verfolgt • Umsetzung in Abhängigkeit mit der Aktivierung des Bahnhaltes Belm-Mitte
• Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung des geplanten Bus-Schiene-Tarifs • Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene (RE 9 und RE 2) • Realisierung des Bahnhalts Vehrte • Planung des Bahnhofs • Berücksichtigung der innerörtlichen Verkehre in Belm (vgl. Maßnahmensteckbrief Landkreis #20) • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	• Gemeinde Belm • LNVG • PlaNOS • VOS NordOst
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €-€€, Betrag noch zu ermitteln

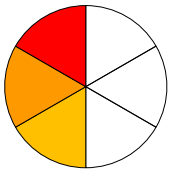
VOS Ost	**Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen**	Landkreis #06
	Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Melle Stufe 1	



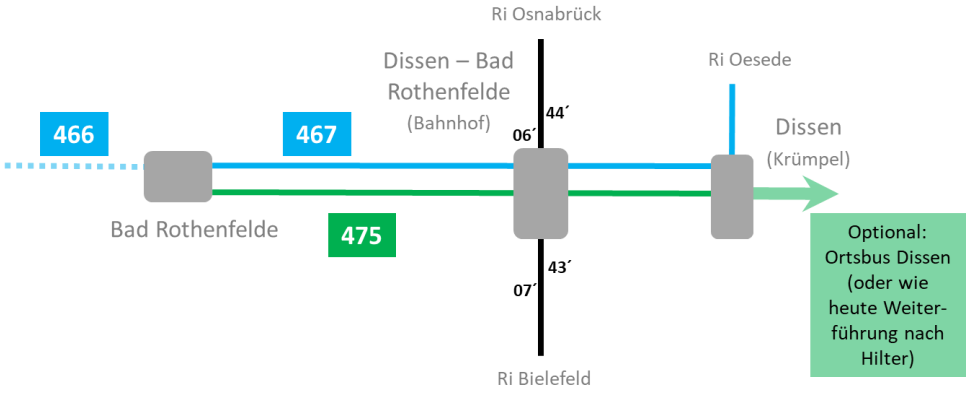
Konkretisierung der Maßnahme	• Lösung 1: Linie 300 Bahnhof Melle – ZOB • Lösung 2: Linien Meller Stern (MSt); ab Melle ZOB • Lösung 3: Stadtverkehr Melle Mitte (siehe Steckbrief Landkreis #30) • Konkretisierung der genauen Linienverläufe im weiteren Planungsprozess
Ziel/ Ist-Zustand  	• **Stufe 1**: verbesserte Anbindung der Meller Ortsteile an den Bahnhof Melle mit Umstieg auf die Linie RB61 Richtung Osnabrück bzw. Bielefeld • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn • Maßnahme im Busbereich in der Erarbeitung • Umsetzung durch On-Demand-Verkehr im Rahmen des Förderprojektes MOIN+ (befristet bis 31.12.2025)
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung des geplanten Bus-Schiene-Tarifs • Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene (RE 60, RB 61) • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	• beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € - €€ (Stadt Melle, VOS Ost), ggf. Fördermittelbedarf

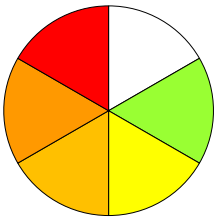
VOS Ost	**Entwicklung von Bus-Schiene- Verknüpfungen**	Landkreis #07
	Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Melle Stufe 2	



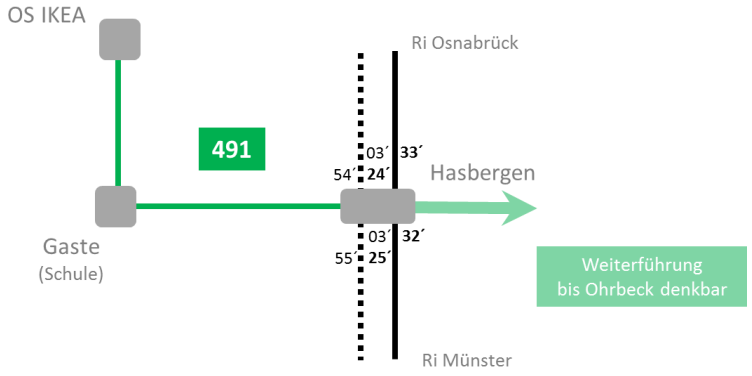
Konkretisierung der Maßnahme	• Lösung 1: Linie 300 Bahnhof Melle – ZOB • Lösung 2: Linien Meller Stern (MSt); ab Melle ZOB • Lösung 3: Stadtverkehr Melle Mitte (siehe Steckbrief Landkreis #30) • Konkretisierung der genauen Linienverläufe im weiteren Planungsprozess
Ziel/ Ist-Zustand 	• **Stufe 2**: Modifikationsprüfung bei Inbetriebnahme Stundentakt RE60, dann ggf. mit Anschlüssen in Ri. Osnabrück bzw. Hannover zwischen Bus und Bahn • Maßnahme in der Erarbeitung • Zusammenhang mit dem On-Demand-Verkehr innerhalb des Förderprojektes MOIN+ (befristet bis 31.12.2025)
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung des geplanten Bus-Schiene-Tarifs • Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene (RE 60, RB 61) • Beachtung der veränderten Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	• beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner
Zeit	• Umsetzung Stufe 2 perspektivisch innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € - €€ (Stadt Melle, VOS Ost), ggf. Fördermittelbedarf

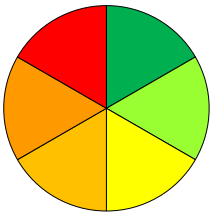
VOS Süd	**Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen**	Landkreis #08
	Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde	



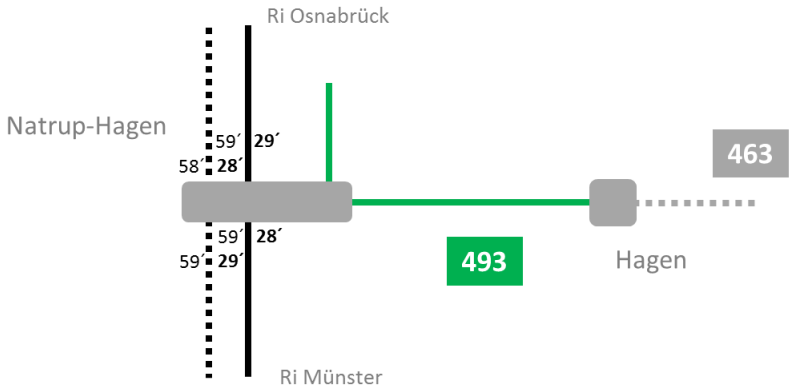
Konkretisierung der Maßnahme	• Linie 466/467 Bad Rothenfelde – Bahnhof (– Oesede/Osnabrück) • Linie 475 Bad Rothenfelde – Bahnhof – Dissen • zu prüfen: Anpassung der Linie 461 Versmold - Dissen (am Bahnhof Dissen passender Übergang zu den Zügen in Ri. OS, sofern die Belange der Schülerbeförderung nicht beeinträchtigt werden) • Konkretisierung der genauen Linienverläufe im weiteren Planungsprozess
Ziel/ Ist-Zustand 	• verbesserte Anbindung der Ortskerne von Dissen und Bad Rothenfelde an den Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn • Erweiterte Anbindung der Linie 475 mit zeitlicher und räumlicher Bus-Schiene-Verknüpfung wurde vorbereitet und steht kurz vor der Umsetzung (geplant zum Oktober 2024)
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung des geplanten Bus-Schiene-Tarifs • Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene (RB 75) • barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	• beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Süd)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €

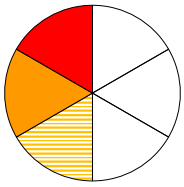
VOS Süd	**Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen**	Landkreis #09
	Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Hasbergen	



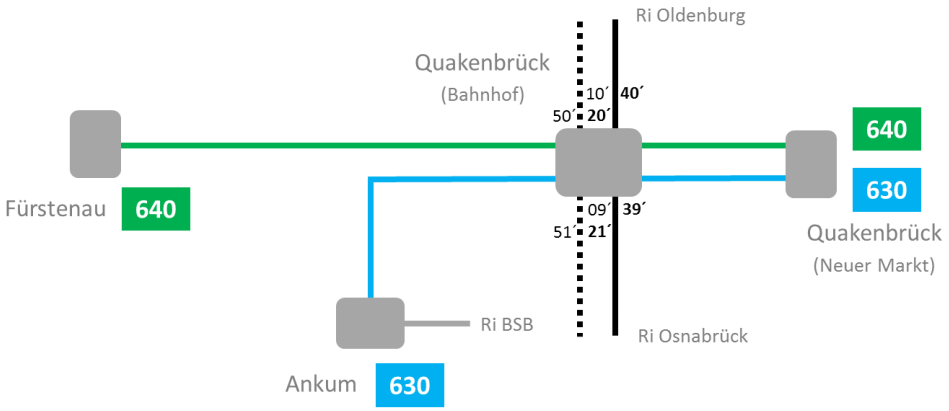
Konkretisierung der Maßnahme	• Linie 491 (Osnabrück) – Gaste – Hasbergen • Konkretisierung der genauen Linienverläufe im weiteren Planungsprozess
Ziel/ Ist-Zustand 	• verbesserte Anbindung des Ortsteiles Gaste an den Bahnhof Hasbergen • Stufe 1: Bahnanschlüsse Ri. Münster und Osnabrück • Stufe 2: Prüfung Bahnanschlüsse Ri. Münster/Düsseldorf • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn • Umsetzung erfolgt • mit Ergänzung im Zuge des Förderprojektes MOIN+ (befristet bis 31.12.2025)
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung des geplanten Bus-Schiene-Tarifs • Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene (RE 2, RB 66) • Aufwertung/Ausbau der Haltestelle Wasserturm/Bahnhof • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	• beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Süd)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€

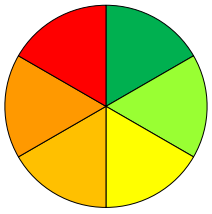
VOS Süd	**Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen**	Landkreis #10
	Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Natrup-Hagen	



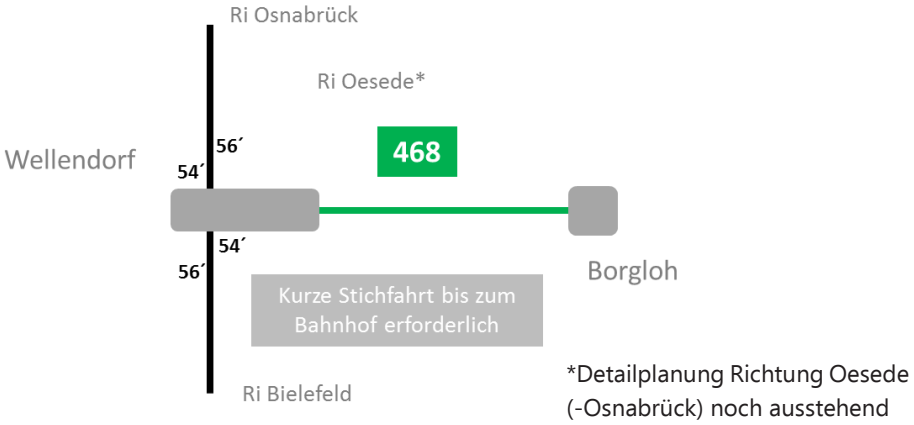
Konkretisierung der Maßnahme	• Linie 493 Hagen – Natrup-Hagen • Konkretisierung der genauen Linienverläufe im weiteren Planungsprozess
Ziel/ Ist-Zustand 	• verbesserte Anbindung der Gemeinde Hagen an den Bahnhof Natrup-Hagen • Stufe 1: Bahnanschlüsse Ri. Münster und Osnabrück • Stufe 2: Prüfung Bahnanschlüsse Ri. Münster/Düsseldorf • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn • Umsetzung der Maßnahme in der Entwicklung und Diskussion
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung des geplanten Bus-Schiene-Tarifs • Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene (RE 2, RB 66) • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	• beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Süd)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €-€€, Betrag noch zu ermitteln

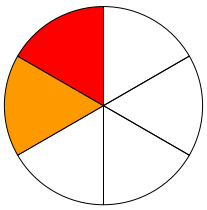
VOS Nord	**Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen**	Landkreis #11
	Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Quakenbrück	



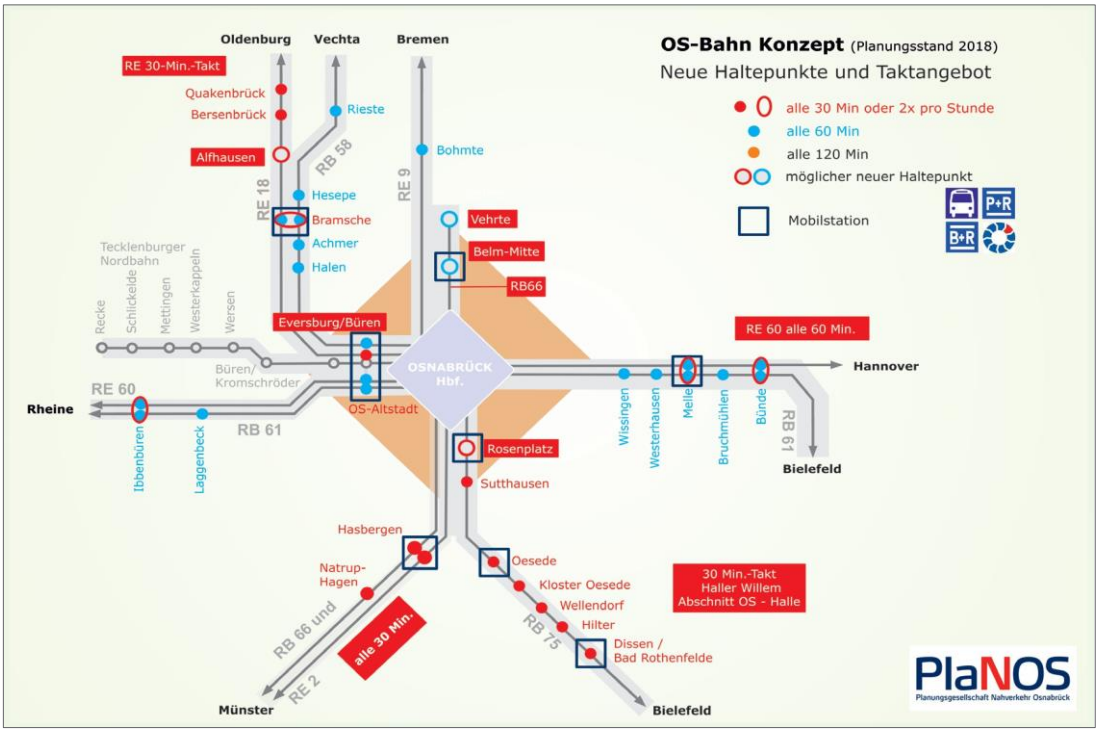
Konkretisierung der Maßnahme	• Linie 630 Ankum-Quakenbrück (Bahnanschluss Ri. Oldenburg) • Linie 640 (Fürstenau-) Berge - Quakenbrück (Bahnanschluss Richtung Osnabrück) • Vergleiche auch Verknüpfung Bersenbrück • Konkretisierung der genauen Linienverläufe im weiteren Planungsprozess
Ziel/ Ist-Zustand 	• verbesserte Anbindung der Gemeinden des Nordkreises an den SPNV • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn • Umsetzung der Maßnahme (Linie 640) im Zuge des Förderprojektes MOIN+ mit Bus-Schiene-Verknüpfung von und nach Oldenburg
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung des geplanten Bus-Schiene-Tarifs • Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene (RE18) • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	• beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Nord)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€

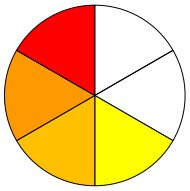
VOS Süd	**Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen**	Landkreis #12
	Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Wellendorf	



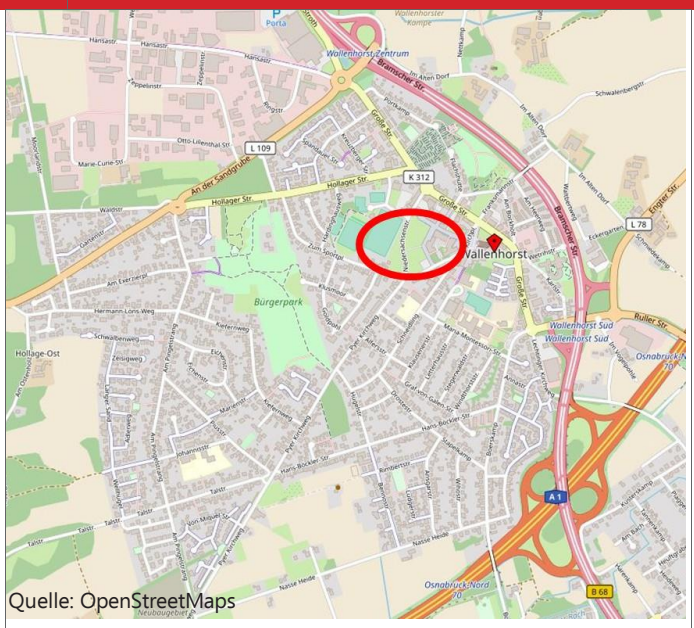
Konkretisierung der Maßnahme	• Linie 468 Borgloh – Wellendorf (– Oesede – Osnabrück) • Prüfung zur Ergänzung der Option Wellendorf (Verlängerung von Brannenheide bis zum Bahnhof Wellendorf) • Konkretisierung der genauen Linienverläufe im weiteren Planungsprozess
Ziel/ Ist-Zustand 	• verbesserte Anbindung des Ortsteils Borgloh an den SPNV • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn • Vorbereitung der Maßnahme begonnen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung des geplanten Bus-Schiene-Tarifs • Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf der Schiene (RB 75) • verbesserte Verknüpfung des zwischen Bus- und Bahnverkehr in der Nähe des Bahnhofs erforderlich • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	• beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Süd)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €-€€, Betrag noch zu ermitteln

VOS gesamt	**Prüfung der Verdichtung von Zu-/Abbringer-verkehren zum SPNV**	Landkreis #13
	bei schrittweiser Realisierung eines 30-Minuten-Taktes im OS-Bahn-Konzept	

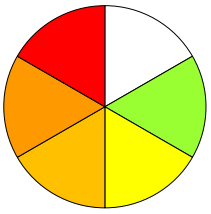


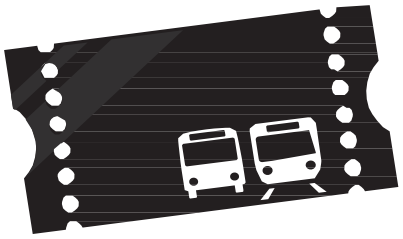
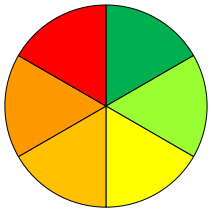
Konkretisierung der Maßnahme	• Prüfung: Umsetzungsmöglichkeit zur Verdichtung von Zu-/ Abbringerverkehren zum SPNV • Prüfung: Entwicklung eines VOS-Gesamtkonzepts Bus/Schiene • Definition von Korridoren zur Taktverdichtung im Busverkehr
Ziel/ Ist-Zustand 	• Verbesserung der Bus-Schiene-Verknüpfung in der VOS • Umsetzung der Maßnahme fortgeschritten, auch bei dieser Maßnahme spielt das Förderprojekt MOIN+ (befristet bis 31.12.2025) durch den Ausbau von Regionalbuslinien eine wichtige Rolle
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Realisierung 30-Minuten-Takt
Beteiligte	• Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner
Zeit	• Abhängig von den Planungs-/Umsetzungsfortschritten der LNVG
Kosten	• €€€€

VOS Wallenhorst	**Einrichtung einer zentralen Haltestelle in Wallenhorst**	Landkreis #14

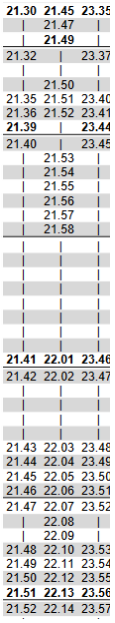


Quelle: OpenStreetMaps

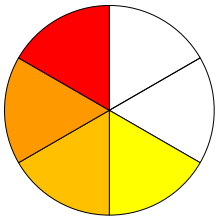
Konkretisierung der Maßnahme	• Einrichtung einer zentralen Haltestelle im Ortskern von Wallenhorst
Ziel/ Ist-Zustand 	• die Platzverhältnisse an der aktuell als zentrale Haltestelle fungierenden Haltestelle Kirchplatz lassen kaum ergänzende Infrastruktur zu; es fehlt z.B. eine Wartehalle auf der nördlichen Seite • die Lage der Haltestelle Kirchplatz ist nur bedingt zentral • die ausgebaute Haltestelle Schulzentrum kommt aufgrund ihrer Entfernung zum Ortszentrum nicht in Frage • ggf. Ausbau zu einer Mobilstation (siehe Maßnahmensteckbrief „Landkreis #42") • Die Umsetzung der Maßnahme ist weit fortgeschritten • Festlegung der Gemeinde für die Entwicklung des Ortskernbereiches ist erfolgt
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Abstimmung mit den Planungen für das Wallenhorster Ortszentrum (Entwicklung der benachbarten unbebauten Flächen) • die neue zentrale Haltestelle soll die Funktionen Anfahrbarkeit für Busse, Zentralität, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit gleichermaßen erfüllen
Beteiligte	• Gemeinde Wallenhorst • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Wallenhorst)
Zeit	• Konzepterstellung innerhalb der Laufzeit des NVP • Umsetzung ggf. später
Kosten	• €€ (Gemeinde Wallenhorst) • Fördermittelbedarf

VOS gesamt	**Einführung eines Bus-Schiene-Tarifs** in Stadt und Landkreis Osnabrück	Landkreis #15
		
Konkretisierung der Maßnahme	• Einführung eines Bus-Schiene-Tarifs im gesamten Stadt- und Landkreisgebiet	
Ziel/ Ist-Zustand 	• 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 Osna- brück • Schaffung eines systematischen und attraktiven Tarifangebotes unter Berücksichtigung von Verkehren in/aus benachbar- ten Räumen • Die Maßnahme ist seit Sommer 2023 abgeschlossen und der Bus-Schiene-Tarif wurde eingeführt • Die Maßnahme ist seit Sommer 2023 vollständig abgeschlossen, es bleibt allerdings noch der Einfluss des Förderprojektes MOIN+ sowie des DeutschlandTickets abzuwarten	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Fortführung der Untersuchungen zur Tarifkonzeption, Tarifgestaltung und Tariffinanzierung • Beteiligung der Verkehrsunternehmen an der Entwicklung des Tarifes • Durchführung gegebenenfalls erforderlicher Verkehrserhebun- gen • Einsatz finanzieller Mittel als Ausgleich für Einnahmeausfälle • Einsatz finanzieller Mittel für Einnahmeaufteilungs-, Marke- ting- und sonstiger Tarif- und Vertriebsaufgaben • Bereitstellung von Planungsressourcen und Finanzmitteln ent- sprechend ihrer Verfügbarkeit • Beteiligung der LNVG an der Finanzierung • Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zur Anwendung des Tarifes • Beteiligung der Verkehrsunternehmen an den Chancen und Risiken des Tarifs nach der Tarifeinführung	
Beteiligte	• Gutachter • Landkreis Osnabrück • LNVG • NITAG • PlaNOS • Stadt Osnabrück • VOS-Partner • Westfalentarif GmbH	
Zeit	• Konzepterstellung in der Laufzeit des NVP	
Kosten	• €€€€, Beträge sind noch zu kalkulieren	

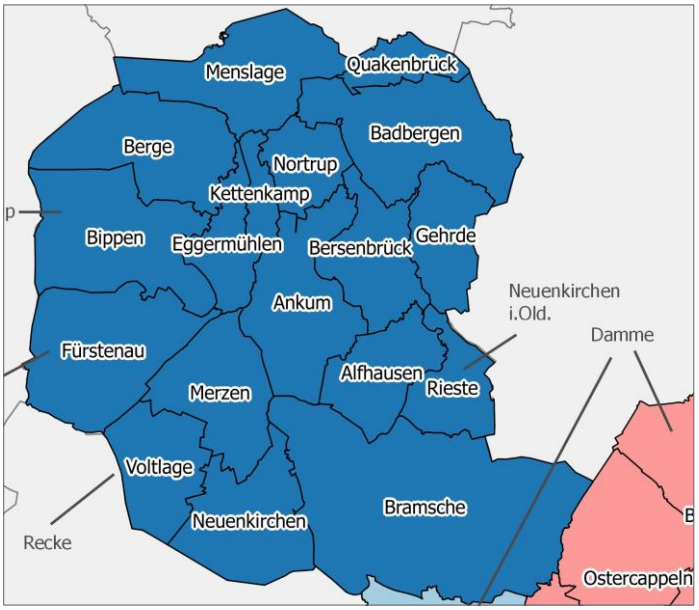
Landkreis Osnabrück	**Ergänzendes Bedienungsangebot in Schwach-verkehrszeiten**	Landkreis #16
	Ausweitung von Bedienungszeiten	

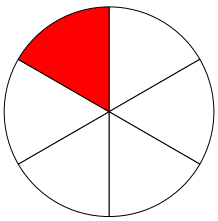


21.30	**21.45**	**23.35**
	21.47	
	21.49	
21.32		23.37
	21.50	
21.35	21.51	23.40
21.36	21.52	23.41
21.39		**23.44**
21.40		23.45
	21.53	
	21.54	
	21.55	
	21.56	
	21.57	
	21.58	
21.41	**22.01**	**23.46**
21.42	22.02	23.47
21.43	22.03	23.48
21.44	22.04	23.49
21.45	22.05	23.50
21.46	22.06	23.51
21.47	22.07	23.52
	22.08	
	22.09	
21.48	22.10	23.53
21.49	22.11	23.54
21.50	22.12	23.55
21.51	**22.13**	**23.56**
21.52	22.14	23.57

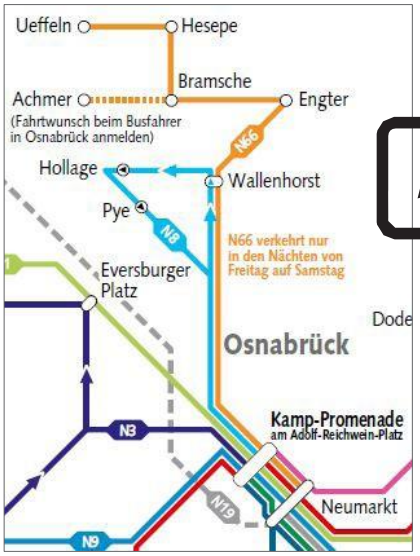
Konkretisierung der Maßnahme	• zeitliche Ausweitung der Taktverkehre (montags bis freitags nach 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr, samstags nach 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr) • Ergänzung von Spätverkehren • Ergänzung von Fahrten am Sonntagvormittag • Verkehre abends sowie sonntagvormittags auch als Bedarfsverkehr denkbar
Ziel/ Ist-Zustand 	• die Attraktivität des ÖPNV in schwach nachgefragten Zeiten stärken • Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum verbessern • Auch bei der Umsetzung dieser Maßnahme spielt das Förderprojekt MOIN+ eine entscheidende Rolle mit beschlossener Ausweitung von Taktverkehren auf bestimmten Linien • Erfahrungen aus dem Förderprojekt müssen ausgewertet werden • Bedienungsangebote unterhalb des in Kap. 7.2 beschriebenen Standards sind zu vermeiden
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bereitschaft und Entscheidung zur Mitfinanzierung der Angebotsverbesserungen durch die betreffenden Kommunen
Beteiligte	• jeweilige Stadt/Gemeinde/Samtgemeinde • PlaNOS • VOS
Zeit	• innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €-€€ (jeweilige Kommune)

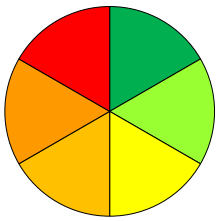
VOS Nord	**Nachfolgelösung für das ehemalige Nachtschwärmerangebot in der VOS Nord**	Landkreis #17
	Einrichtung von Nachtverkehren	



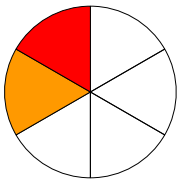
Konkretisierung der Maßnahme	• Konzepterstellung für die erneute Einrichtung eines Nachtverkehrs in der VOS Nord
Ziel/ Ist-Zustand 	• Ein flächendeckendes Nachtverkehrsangebot für den gesamten Raum von Stadt und Landkreis Osnabrück zu schaffen • Hintergrund: Einstellung des Nachtschwärmers im Jahr 2018 aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit • Die Maßnahme wurde bislang v.a. aus Kostengründen nicht begonnen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Entwicklung einer wirtschaftlich tragfähigen Lösung • Erneute Bereitschaft zur Mitfinanzierung durch die beteiligten Kommunen
Beteiligte	• Gemeinden • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Nord)
Zeit	• Konzepterstellung und Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € (beteiligte Gemeinden), Betrag ist noch zu kalkulieren

VOS Nord	**Anpassungen der Linie N66**	Landkreis #18
	Anpassung des Fahrplans und des Linienweges	

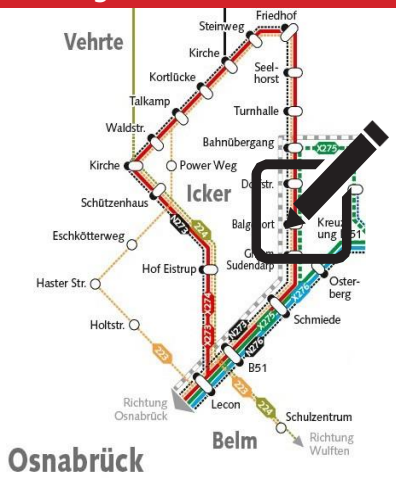


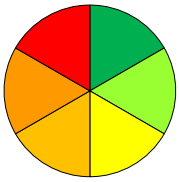
Konkretisierung der Maßnahme	• fahrplanmäßige Verschiebung des Angebotes auf die Nacht von Samstag auf Sonntag • Prüfung einer Anpassung des Linienweges • Prüfung der Fahrtzeiten und Abstimmung der Fahrtzeiten auf den Nachtbusknoten in Osnabrück • Zusätzlicher Schritt: Ausweitung der Linie N66 auf beide Nächte des Wochenendes
Ziel/ Ist-Zustand 	• Attraktivierung des Angebotes für die Nutzer • Hintergrund: Entstandene Angebotslücke aufgrund des Wegfalls des Produkts Nachtschwärmer • Die Maßnahme ist vollständig umgesetzt worden • Die Finanzierungszusage durch die Stadt Bramsche endet jedoch mit dem 31.12.2024.
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Erfassung der Fahrgastbedürfnisse hinsichtlich des nächtlichen Bedienungsangebotes zwischen Osnabrück und Bramsche
Beteiligte	• Stadt Bramsche • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Nord)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € (beteiligte Gemeinden), Betrag ist noch zu kalkulieren

VOS Nord	**Förderung der Pünktlichkeit im Busverkehr**	Landkreis #19
	Prüfung und Umsetzung von konkreten Maßnahmen zur Busbeschleunigung	

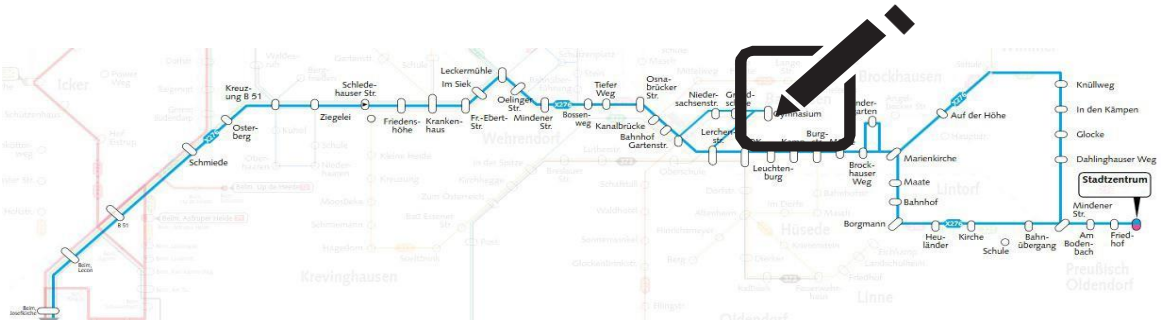
Konkretisierung der Maßnahme	• Einrichtung von Lichtsignalanlagen (LSA)-Vorrangregelungen auf ausgewählten ÖPNV-Achsen • Synchronisation der LSA und Vorrangregelung zwischen Ankum und Bersenbrück (B 214) • Synchronisation der LSA und Vorrangregelung in Ankum auf der Lingener Straße (ebenfalls B 214) • Ausstattung der beiden LSA vor und hinter der Bushaltebucht an der B68 in Alfhausen mit einer Busanforderung • Ggf. Prüfung weiterer Maßnahmen
Ziel/ Ist-Zustand 	• Attraktivierung des Angebotes für die Nutzer • Die Maßnahme wurde begonnen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Erfassung der Fahrgastbedürfnisse hinsichtlich des nächtlichen Bedienungsangebotes zwischen Osnabrück und Bramsche
Beteiligte	• Stadt Bramsche • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Nord)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € - €€ pro Maßnahme (Kommunen bzw. Straßenbaulastträger), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

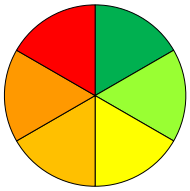
VOS NordOst	**Neuordnung der innerörtlichen Verkehre in Belm**	Landkreis #20
	Einführung eines Ortsbusses für Belm, Icker und Vehrte	



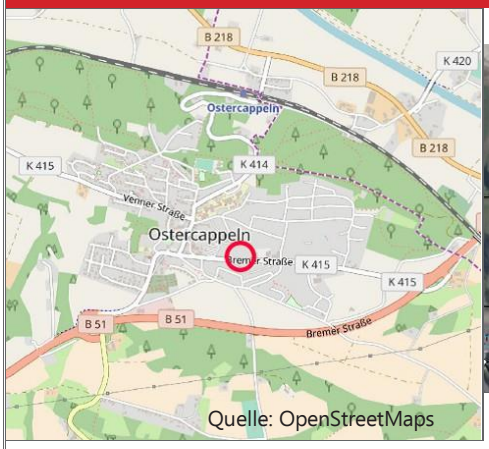
Konkretisierung der Maßnahme	• verbesserte Verbindungen zwischen den Ortsteilen Icker und Vehrte untereinander sowie mit dem Hauptort Belm • Verknüpfung dieser Linie mit der MetroBus-Linie von und nach Osnabrück (Umstieg) und Führung der Linie bis in den Ortskern von Belm • Nutzung der Einsparungen an Fahrleistungen zwischen Belm und Osnabrück zur Verbesserung des innerörtlichen Verkehrsangebotes in Belm • Beispiel: Verbessertes Verkehrsangebot an Sonntagen und Anbindung der geplanten Bahnhalte Belm und Vehrte
Ziel/ Ist-Zustand 	• Attraktivierung des Verkehrsangebotes innerhalb der Gemeinde Belm • Umschichtung heutiger Parallelfahrten zwischen Belm und Osnabrück • Die Maßnahme wurde vollständig umgesetzt mit der Einführung der gegenläufigen Linien 273/274 und der Möglichkeit des Umstieges an den Haltestellen Belm, Ringstraße sowie Belm, Lecon in die M4 Richtung Osnabrück • Weitere Bearbeitung im Rahmen Umgestaltung K351 • Prüfung: Einbezug des Baugebiets Up de Heede • Ergebnisse der Quelle-Ziel-Erhebung sind zu nutzen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Konzepterstellung und -abstimmung zwischen den Beteiligten • Prüfung einer möglichst zentral gelegenen Verknüpfungshaltestelle zwischen der Ortsbuslinie und der MetroBus-Linie • Berücksichtigung der perspektivischen Realisierung des Bahnhaltes Vehrte (vgl. Maßnahmensteckbrief Landkreis #05)
Beteiligte	• Gemeinde Belm • Landkreis Osnabrück • PlaNOS • VOS-Partner (VOS NordOst)
Zeit	• Konzepterstellung und Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€

VOS NordOst	**Neukonzeption der Linie 276**	Landkreis #21

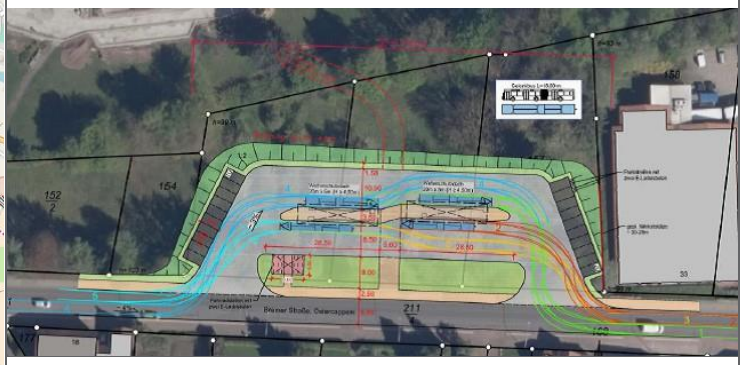


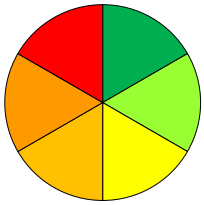
Konkretisierung der Maßnahme	• Angebotsverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt • Die Linie 276 soll auch zukünftig weiterhin über die Bremer Straße bzw. den alten Abschnitt der B51 geführt werden, um eine direkte Verbindung aus Bad Essen und Ostercappeln ins Belmer Zentrum zu ermöglichen • Prüfung der Weiterentwicklung der Linie 276 im Sinne einer Schnellbuslinie
Ziel/ Ist-Zustand 	• Weitere Stärkung der Verbindung Osnabrück – Ostercappeln-Bad Essen • Beibehaltung der bestehenden Verbindungen zwischen den Gemeinden Ostercappeln, Bad Essen und Belm, insbesondere zur Erreichung des Einzelhandelsstandorts Belm Das Förderprojekt MOIN+ spielt auch bei der Umsetzung dieser Maßnahme eine wichtige Rolle mit der Einrichtung bzw. der Verlängerung der Linie 276 mit Hilfe der Schnellbuslinie S20 • Die Umsetzung läuft in der Praxis seit Anfang Februar 2024 • An Sonn- und Feiertagen wieder Ziel: Taktfahrplan mindestens alle 120 Min. • In Preußisch Oldendorf ist möglichst der Anschluss an die mkb-Linie 626/513 in Ri. Lübbecke und Minden herzustellen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Konzepterstellung und -abstimmung zwischen den Beteiligten • Zeitlich attraktive Befahrbarkeit der Bremer Straße in Belm nach Umwidmung zur Kreisstraße • Einrichtung einer möglichst zentral gelegenen Verknüpfungshaltestelle zwischen der Linie 276 und dem innerörtlichen Busverkehr im Bereich des geplanten Kreisverkehrs Bremer Straße/Haster Straße
Beteiligte	• Gemeinde Belm • PlaNOS • VOS-Partner (VOS NordOst)
Zeit	• Konzepterstellung und Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• Taktverdichtung: €€ (Gemeinden) Betrag noch zu kalkulieren • Linienführung durch Belm: Ziel ohne Mehrkosten • Aufwertung zum Schnellbus: € - €€ (VOS, Gemeinden) Betrag noch zu ermitteln

VOS NordOst	**Einrichtung einer zentralen Haltestelle für das Wittlager Land** in Ostercappeln am Krankenhaus	Landkreis #22

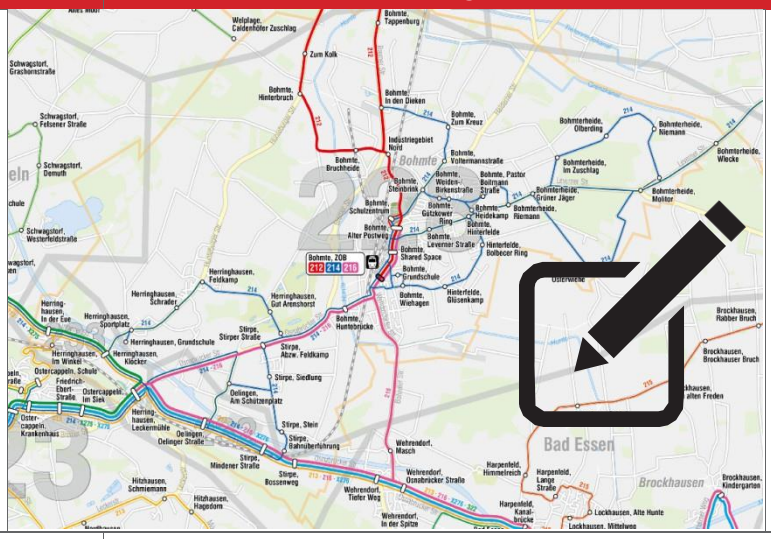


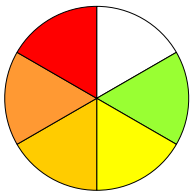
Quelle: OpenStreetMaps



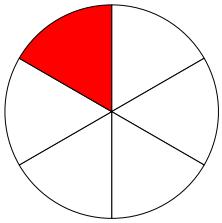
Konkretisierung der Maßnahme	• Verlegung der zentralen Umsteigehaltestelle in der VOS Nord-Ost von Leckermühle in den Ortskern von Ostercappeln • Ausbau der Haltestelle zu einer MobilStation inkl. B+R und P+R sowie späterer Nutzung durch Elektro-Busse
Ziel/ Ist-Zustand 	• Schaffung von Direktverbindungen aus Bohmte, Venne und Schwagstorf zum Krankenhaus in Ostercappeln • Verbesserung der örtlichen Verknüpfungen in Ostercappeln • Schaffung komfortabler Umstiegsmöglichkeiten für die Fahrgäste • Erhöhung des Sicherheitsempfindens für umsteigende Fahrgäste durch die Lage im Ortskern • Die Maßnahme ist vollständig umgesetzt worden
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Errichtung einer neuen zentralen Haltestelle an der Bremer Straße, in direkter Nähe zum Ostercappelner Krankenhaus • Schaffung eines gestalterisch hochwertigen Raumes mit hoher Aufenthaltsqualität • Anpassung von Linienverläufen und Fahrplänen der bestehenden Verbindungen für den Umstieg in Ostercappeln • Voraussetzung zur Umsetzung ist die Entscheidung der Gemeinde Ostercappeln zum Bau und zur Finanzierung
Beteiligte	• Gemeinde Ostercappeln • PlaNOS • VOS-Partner (VOS NordOst)
Zeit	• Realisierung innerhalb der Gültigkeit des Nahverkehrsplan • nach Beschluss des B-Plans ist die Realisierung in den Jahren 2020/2021 möglich
Kosten	• Fahrplanangebot: Ziel – ohne Mehrkosten (Betrag ist noch zu ermitteln) • geschätzte Kosten in einer Größenordnung von ca. 800.000 € • Fördermittelbedarf

VOS NordOst	**Entwicklung eines Konzeptes für Bohmte**	Landkreis #23
	zur verbesserten Anbindung der Bohmter Ortsteile	

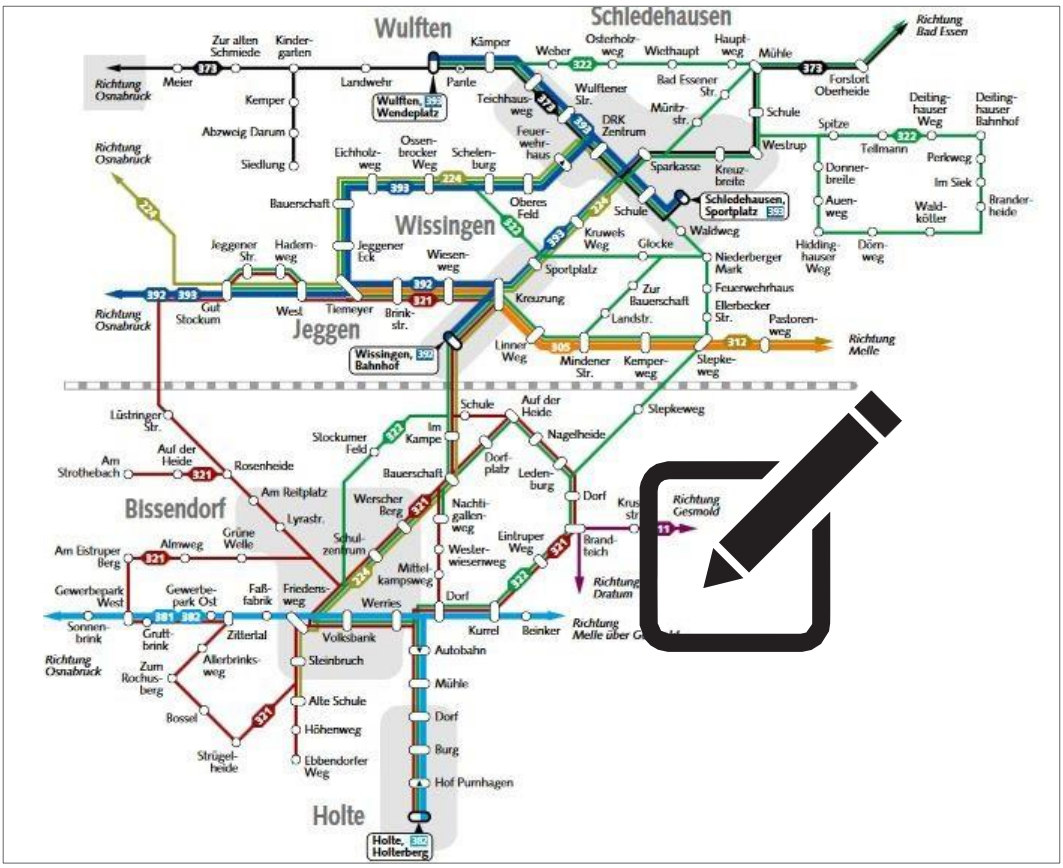


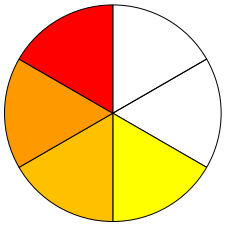
Konkretisierung der Maßnahme	• Erstellung eines Konzeptes zur ergänzenden Anbindung der Ortsteile Herringhausen, Stirpe und Oelingen im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes Wittlager Land • Prüfung der Einrichtung von Anrufverkehren im Rahmen dieses Konzeptes
Ziel/ Ist-Zustand 	• Weitere Stärkung des ÖPNV im Teilraum Wittlager Land • Verbesserung der Flächenerschließung im ländlichen Raum Das Förderprojekt MOIN+ spielt auch bei der Umsetzung dieser Maßnahme eine wichtige Rolle mit der Einrichtung einer Querverbindung zwischen Bohmte und Bramsche (Linie 260) • Die Umsetzung für den Ortsbereich Bohmte läuft in der Praxis seit Anfang Februar 2024 • Erarbeitung eines Konzeptes für die Zeit nach Projektende 31.12.2025 erforderlich
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Abstimmung zwischen den Akteuren VOS NordOst, PlaNOS und Gemeinde Bohmte • Voraussetzung zur Umsetzung ist die kommunale Mitfinanzierung durch die Gemeinde Bohmte
Beteiligte	• Gemeinde Bohmte • PlaNOS • VOS-Partner (VOS NordOst)
Zeit	• Konzepterstellung innerhalb der Laufzeit des NVP • Umsetzung ggf. später
Kosten	• € (beteiligte Gemeinden), genauer Betrag ist noch zu kalkulieren

VOS Ost	**Weiterentwicklung des Meller Sterns**	Landkreis #24
	Erweiterung der Betriebszeiten	

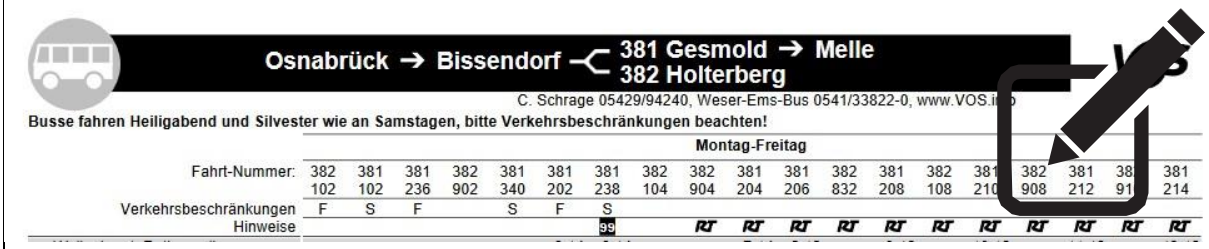
Konkretisierung der Maßnahme	• Prüfung der Erweiterung des Meller Taktverkehrs in die Abendstunden hinein
Ziel/ Ist-Zustand 	• Attraktivierung des ÖPNV in der Stadt Melle • Anpassung an veränderte Fahrgastbedürfnisse • Taktverkehrsbedienung beschränkt sich bislang auf die Zeiten Mo-Fr zwischen 06.00 - 19.00 Uhr sowie samstags zwischen 07.00 - 14.00 Uhr Die Umsetzung der Maßnahme ist bislang noch nicht begonnen worden mit Hinweis auf den im Förderprojekt MOIN+ geplanten Ausbau des On-Demand-Verkehrs (befristet bis 31.12.2025)
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bereitschaft und Entscheidung der Stadt Melle zur Finanzierung der Angebotsverbesserung
Beteiligte	• Stadt Melle • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Ost)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit den NVP
Kosten	• €-€€ (Stadt Melle)

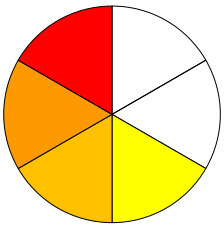
VOS Ost	**Umsetzung eines innerörtlichen Verkehrs in Bissendorf**	Landkreis #25



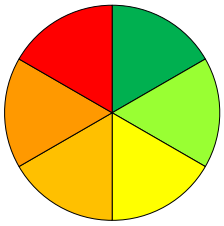
Konkretisierung der Maßnahme	• Umsetzung bereits bestehender Konzepte der PlaNOS für eine innerörtliche Verkehrsbedienung zwischen den Ortsteilen Bissendorf, Wissingen, Schledehausen und Wulften • verbesserte Anbindung des Bahnhofs Wissingen im Taktverkehr (Bus-Schiene-Verknüpfung)
Ziel/ Ist-Zustand 	• Attraktivierung des ÖPNV in der Gemeinde Bissendorf • Verknüpfung der Bissendorfer Ortsteile mit dem Bahnhof Wissingen • bis auf Verbindungen, die auf die Zeiten der Schülerbeförderung ausgerichtet sind, bestehen zwischen den Haupt-Siedlungsbereichen der Gemeinde Bissendorf keine Verbindungen im ÖPNV • Die Maßnahme wurde planerisch vorbereitet, allerdings durch die Gemeinde Bissendorf nicht beschlossen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bereitschaft und Entscheidung der Gemeinde Bissendorf zur Finanzierung der Angebotsverbesserung
Beteiligte	• Gemeinde Bissendorf • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Ost)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit den NVP
Kosten	• €-€€ (Gemeinde Bissendorf)

VOS Ost	**Angebotsverdichtung auf der Achse Melle - Bissendorf - Osnabrück**	Landkreis #26
	30-Minuten-Takt auf der Linie 381	

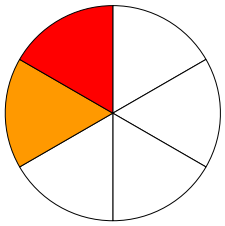


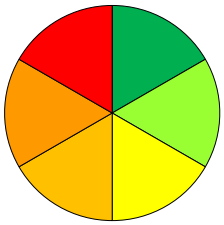
Konkretisierung der Maßnahme	• Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes auf der Linie 381 zwischen Melle, Bissendorf und Osnabrück • Zumindest Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt in den Morgen- und Abendstunden
Ziel/ Ist-Zustand 	• Erhöhung der Attraktivität, insbesondere für Berufstätige, Schüler*innen und Studierende • Die Maßnahme wurde in Teilbereichen (Gemeinde Bissendorf) umgesetzt, eine Weiterführung bis Melle bislang nicht
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Konzepterstellung und Abstimmung zwischen den Beteiligten • Voraussetzung zur Umsetzung ist die kommunale Mitfinanzierung durch die Stadt Melle und die Gemeinde Bissendorf
Beteiligte	• Gemeinde Bissendorf • PlaNOS • Stadt Melle • VOS-Partner (VOS Ost)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit den NVP
Kosten	• €-€€ (Gemeinde Bissendorf)

VOS Ost	**Prüfung der Erweiterung des abendlichen Fahrplanangebotes in Bissendorf** für die zentralen Ortsteile	Landkreis #27

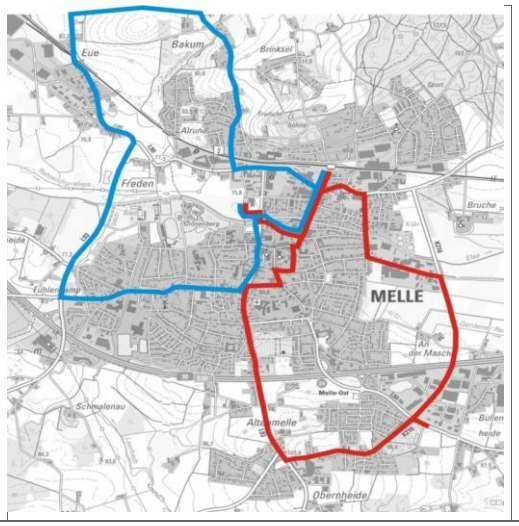
Konkretisierung der Maßnahme	• Durchführung einer Prüfung der Erweiterung Fahrtenangebots in den Abendstunden von Osnabrück in die zentralen Ortsteile Bissendorfs
Ziel/ Ist-Zustand 	• Attraktivierung des ÖPNV in der Gemeinde Bissendorf • Anpassung an veränderte Fahrgastbedürfnisse • Die Maßnahme ist durch die Fahrplanerweiterungen der Linien 392 und 393 bis in den späten Abend vollständig umgesetzt
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bereitschaft und Entscheidung der Gemeinde Bissendorf zur Finanzierung der Angebotsverbesserung
Beteiligte	• Gemeinde Bissendorf • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Ost)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit den NVP
Kosten	• €-€€ (Gemeinde Bissendorf)

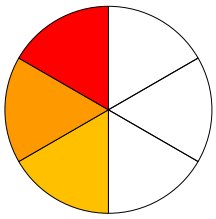
VOS Ost	**Förderung der Pünktlichkeit im Busverkehr**	Landkreis #28
	Prüfung und Umsetzung von konkreten Maßnahmen zur Busbeschleunigung	

Konkretisierung der Maßnahme	• Einrichtung von Lichtsignalanlagen (LSA)-Vorrangregelungen auf ausgewählten ÖPNV-Achsen • Vorrangschaltung der LSA an einzelnen Kreuzungen in Melle • ggf. Prüfung weiterer Maßnahmen
Ziel/ Ist-Zustand 	• 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 • Die Umsetzung der Maßnahme ist begonnen worden, allerdings ist das Vorhaben sehr komplex und bedarf weiterer Bemühungen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Verkehrsuntersuchungen auf den betreffenden Achsen • Qualifizierte Abschätzung der Leistungsfähigkeit der betreffenden Kreuzungen
Beteiligte	• Gemeinde Bissendorf • PlaNOS • Stadt Melle • Straßenbaulastträger, auch Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr • VOS-Partner (VOS Ost)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € - €€ pro Maßnahme (Kommunen bzw. Straßenbaulastträger), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

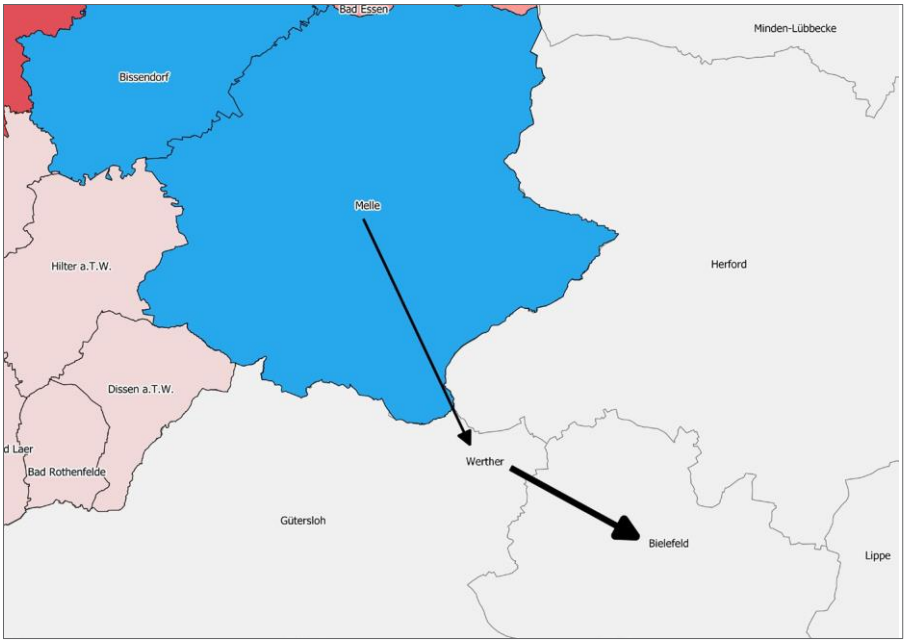
VOS Ost VOS Süd VOS Wallenhorst	**Modifizierung der Nachtbusverkehre in der VOS Ost, Süd und Wallenhorst**	Landkreis #29
Konkretisierung der Maßnahme	• Prüfung zusätzlicher Nachtbusverkehre in der VOS Ost • Prüfung eines zusätzlichen Fahrtenangebotes nach 04:00 Uhr ab Osnabrück • Prüfung durchgehender Nachtbusverkehre bis zum Start der Verkehre am Folgetag	
Ziel/ Ist-Zustand 	• Berücksichtigung der veränderten Ansprüche von Kunden • Attraktivierung des NachtBus-Verkehrs im gemeinsamen Verkehrsraum von Stadt und Landkreis Osnabrück • Besonders intensive Einbindung der VOS Ost, Süd und Wallenhorst in das Nachtbusnetz der Stadt Osnabrück • Die Prüfung ist erfolgt. Eine Umsetzung der Maßnahme erfolgte mit der Neukonzeptionierung des NachtBusses zum Februar 2020 ohne weitere Kosten für die beteiligten Gemeinden	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Anpassung mit dem Nachtbusnetz in der Stadt Osnabrück	
Beteiligte	• Gemeinden • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Ost, VOS Süd, VOS Wallenhorst)	
Zeit	• Prüfung und Konzepterstellung innerhalb der Laufzeit den NVP • Umsetzung ggf. später	
Kosten	• € pro Verkehrsgebiet (Gemeinden)	

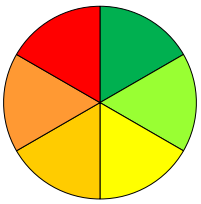
VOS Ost	**Modifizierung des Stadtverkehrs Melle-Mitte**	Landkreis #30
	Ergänzende Innenstadterschließung	



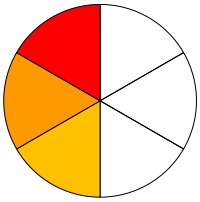
Konkretisierung der Maßnahme	• Erschließung des Kerngebietes der Stadt Melle mit zwei Ringlinien im 60-Minuten-Takt • Anbindung des Bahnhofes • Erschließung des Innenstadtbereiches • Anbindung der Gewerbegebiete Euer Heide und Gerden • Umsetzung des von PlaNOS und VOS Ost erarbeiteten Konzeptes • siehe Steckbriefe Landkreis #06 und Landkreis #07
Ziel/ Ist-Zustand 	• Verbesserung der innerörtlichen Erschließung innerhalb der Stadt Melle • attraktive Anbindung des Bahnhofs Melle an das Meller Busnetz • Im bestehenden Konzept („Meller Stern“) unzureichende Anbindung des Bahnhofs Melle • Die Kosten und Dauer der Umsetzung sind bekannt • Abstimmungen mit der Stadt Melle laufen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Abstimmung mit der Stadt Melle • Bereitschaft zur Finanzierung durch die Stadt Melle
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Melle • VOS-Partner (VOS Ost)
Zeit	• möglich innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€ (Stadt Melle)

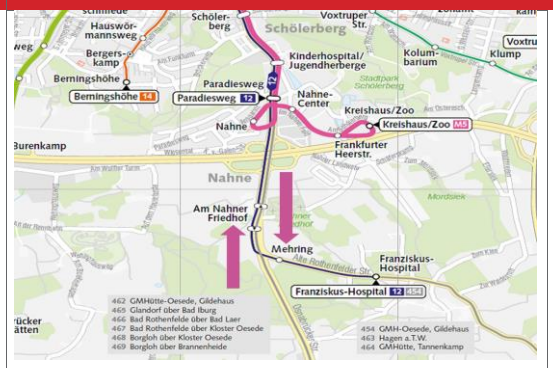
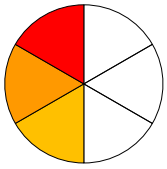
VOS Ost	**Schaffung grenzüberschreitender Verbindungen**	Landkreis #31
	zwischen der VOS Ost und NRW	

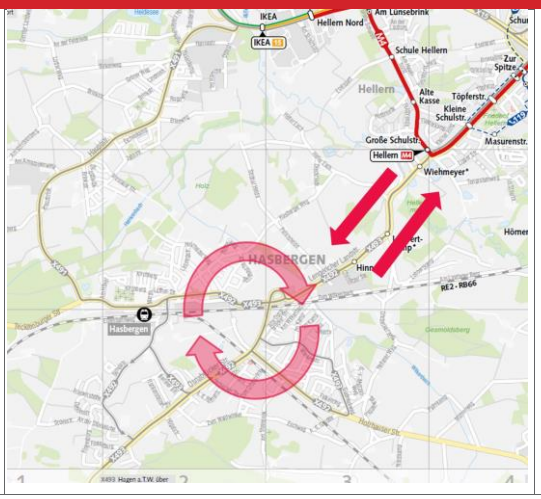
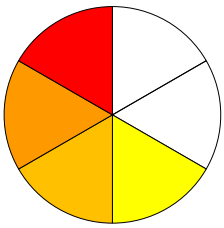


Konkretisierung der Maßnahme	• Verlängerung der bestehenden Verbindung der Linie 307 aus dem Bereich der Stadt Melle bis Werther in NRW
Ziel/ Ist-Zustand 	• Bus-Schiene-Verknüpfungen stärken • Schaffung von Verbindungen zwischen Melle und den nordrhein-westfälischen Nachbarstädten sowie dem Oberzentrum Bielefeld • Mit Umstieg in Werther besteht eine Verbindung von und nach Bielefeld (15-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Werther – Bielefeld) • Die Maßnahme ist mit dem Fahrplanwechsel im Februar 2024 vollständig umgesetzt worden
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bereitschaft und Entscheidung der Stadt Melle zur Finanzierung der Angebotsverbesserung
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Melle • VOS-Partner (VOS Ost)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € (Stadt Melle)

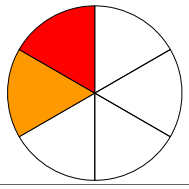
VOS Süd	**Aufwertung der zentralen Haltestelle Oesede Gildehaus**	Landkreis #32
	Ausbau der Haltestelle Gildehaus zu einer Mobilstation	

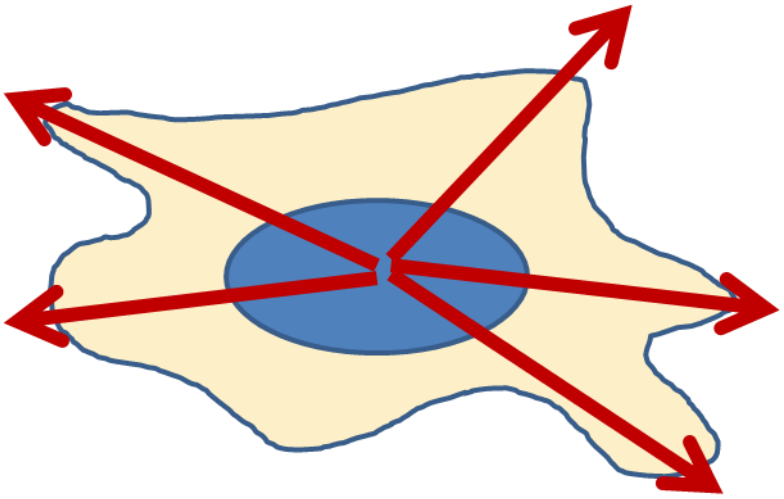
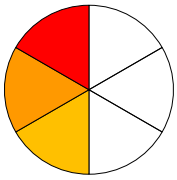
Konkretisierung der Maßnahme	• Prüfung der Errichtung einer Mobilstation inklusive Carsharing • bauliche Aufwertung der Bushaltestellenbereiche • barrierefreier Ausbau der Bushaltestellenbereiche
Ziel/ Ist-Zustand 	• die Haltestelle Oesede Gildehaus hat für Umstiege zwischen verschiedenen Buslinien und zwischen Bus und Bahn im Südkreis eine hohe Bedeutung • im Rahmen der Verbesserung von Bus-Schiene-Verknüpfungen soll die Haltestelle Oesede Gildehaus entsprechend fahrgastfreundlich ausgebaut werden • Die Umsetzung der Maßnahme ist begonnen und bereits fortgeschritten, zeitlich ist die Umsetzung allerdings langwierig
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Ausbau der Haltestelle Gildehaus als Maßnahme eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes inklusive neuer Führung des motorisierten Individualverkehrs
Beteiligte	• PlaNOS • Stadt Georgsmarienhütte • VOS Süd
Zeit	• möglichst innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans
Kosten	• €€ (Stadt Georgsmarienhütte) • Fördermittelbedarf

VOS Süd	**Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems in der VOS Süd** Achse Osnabrück - Oesede	Landkreis #33
		
Konkretisierung der Maßnahme	• Konzeptentwicklung und Umsetzung von Modifizierungen des ÖPNV-Systems der VOS Süd zur weiteren Aufwertung der ÖV-Verbindungen • planerische Abstimmung sowohl mit dem neuen Busnetz in Osnabrück als auch mit dem vorgesehenen 30-Minuten-Takt auf dem Haller Willem • Ggf. Weiterführung der elektrifizierten Metrobus-Linie M5 aus Osnabrück heraus bis Georgsmarienhütte, ggf. aber auch Einführung elektrifizierter Regionallinien	
Ziel/ Ist-Zustand 	• stärkere Verzahnung im Stadt-Umland-Verkehr zur weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im südlichen Osnabrücker Land • neues Busnetz in Osnabrück und Planung des OS-Bahn-Konzepts bieten konkreten Anlass • Konzeptentwicklung ist fortgeschritten • Parallel jedoch Einführung einer Schnellbuslinie im Förderprojekt MOIN+ (befristet bis 31.12.2025), Erkenntnisse daraus werden Einfluss auf die weitere Planung haben	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Planerische Abstimmung zwischen den Beteiligten über mögliche Linienwege sowie Direkt- bzw. Umstiegsverbindungen • frühzeitige Einbindung der betroffenen Städte und Gemein- den • Bereitschaft und Entscheidung zur Mitfinanzierung in den jeweils betroffenen Kommunen • ggf. Beschluss der Stadt Georgsmarienhütte zur Mitfinanzie- rung baulicher Anlagen (Endhaltestelle plus Ladestation für die Metro-Bus-Linie)	
Beteiligte	• PlaNOS • Städte und Gemeinden, insbes. die Stadt Georgsmarienhütte • VOS-Partner (VOS Süd)	
Zeit	• Konzept und Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP	
Kosten	• Fahrplanangebot: Ziel – ohne Mehrkosten (Betrag ist noch zu ermitteln) • ggf. straßenbauliche Infrastruktur: €€ (Stadt Georgsmarienhütte) Betrag ist noch zu ermitteln; Fördermittelbedarf • ggf. Elektro-Infrastruktur: €€ (Stadtwerke Osnabrück/VOS Süd) Betrag ist noch zu ermitteln; Fördermittelbedarf	

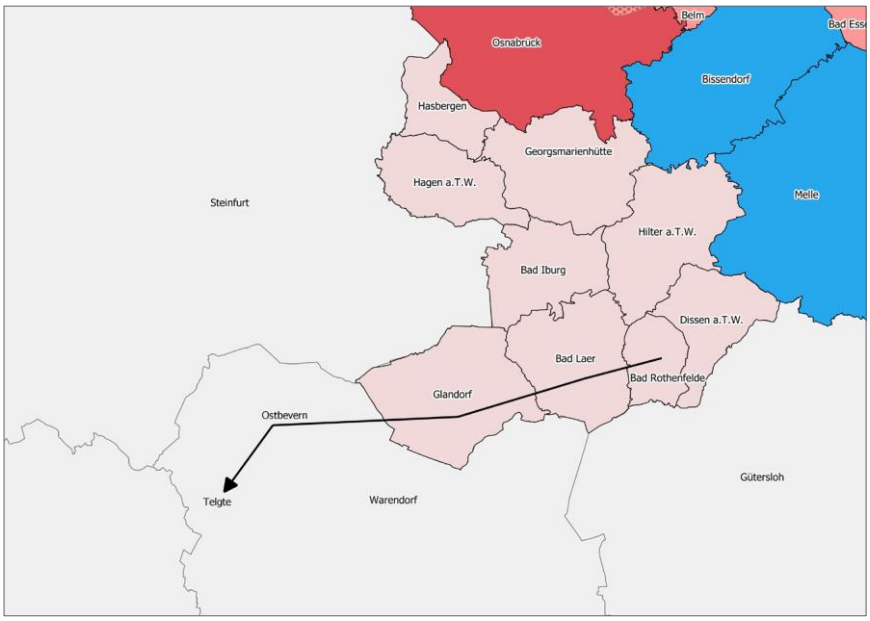
VOS Süd	**Neuordnung der Buslinien in Hasbergen zur Integration in das MetroBus-Netz**	Landkreis #34
		
Konkretisierung der Maßnahme	• Konzeptentwicklung und Umsetzung von Modifizierungen des ÖPNV-Systems der VOS Süd zur weiteren Aufwertung der ÖV-Verbindungen • planerische Abstimmung sowohl mit dem neuen Busnetz in Osnabrück als auch mit dem 30-Minuten-Takt am Bahnhof Hasbergen • ggf. Weiterführung der elektrifizierten Metrobus-Linie M4 aus Osnabrück heraus im 20-Minuten-Takt bis Hasbergen, ggf. aber auch Einführung elektrifizierter Regionallinien	
Ziel/ Ist-Zustand 	• die Flächenerschließung, die innerörtlichen Verbindungen sowie die über Hasbergen hinausgehenden regionalen Verbindungen sollen verbessert werden • stärkere Verzahnung im Stadt-Umland-Verkehr zur weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im südlichen Osnabrücker Land • Umsetzung in veränderter Weise durch Einführung neuer Verkehre für Hasbergen	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• planerische Abstimmung zwischen den Beteiligten über mögliche Linienwege sowie Direkt- bzw. Umstiegsverbindungen • frühzeitige Einbindung der Gemeinde Hasbergen • Bereitschaft und Entscheidung zur Mitfinanzierung durch die Gemeinde Hasbergen	
Beteiligte	• Gemeinde Hasbergen • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Süd)	
Zeit	• Konzept und Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP	
Kosten	• Fahrplanangebot: Ziel - ohne Mehrkosten (Betrag ist noch zu ermitteln) • ggf. straßenbauliche Infrastruktur: €€ (Gemeinde Hasbergen) Betrag ist noch zu ermitteln; Fördermittelbedarf • ggf. Elektro-Infrastruktur: €€ (Stadtwerke Osnabrück/VOS Süd) Betrag ist noch zu ermitteln; Fördermittelbedarf	

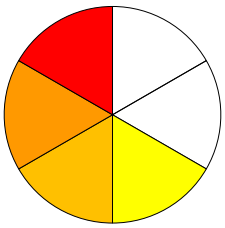
VOS Süd	**Förderung der Pünktlichkeit im Busverkehr**	Landkreis #35
	Prüfung und Umsetzung von konkreten Maßnahmen zur Busbeschleunigung	

Konkretisierung der Maßnahme	• Einrichtung von Lichtsignalanlagen (LSA)-Vorrangregelungen auf ausgewählten ÖPNV-Achsen • Vorrangschaltung der LSA an einzelnen Kreuzungen in Georgsmarienhütte, Hasbergen, Hagen a.T.W., Bad Rothenfelde, Bad Iburg • ggf. Prüfung weiterer Maßnahmen
Ziel/ Ist-Zustand 	• Erhöhung der Zuverlässigkeit des Busverkehrs durch Verringerung von Unpünktlichkeiten • verlässliche Umstiege zwischen Bus und Bahn • Beschleunigung der Linien • Verbesserung der Sicherheit beim Ein- und Aussteigen • Die Umsetzung der Maßnahme wurde begonnen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Verkehrsuntersuchungen auf den betreffenden Achsen • Qualifizierte Abschätzung der Leistungsfähigkeit der betreffenden Kreuzungen
Beteiligte	• PlaNOS • Städte und Gemeinden • Straßenbaulastträger, auch Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr • VOS-Partner (VOS Süd)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € - €€ pro Maßnahme (Kommunen bzw. Straßenbaulastträger), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

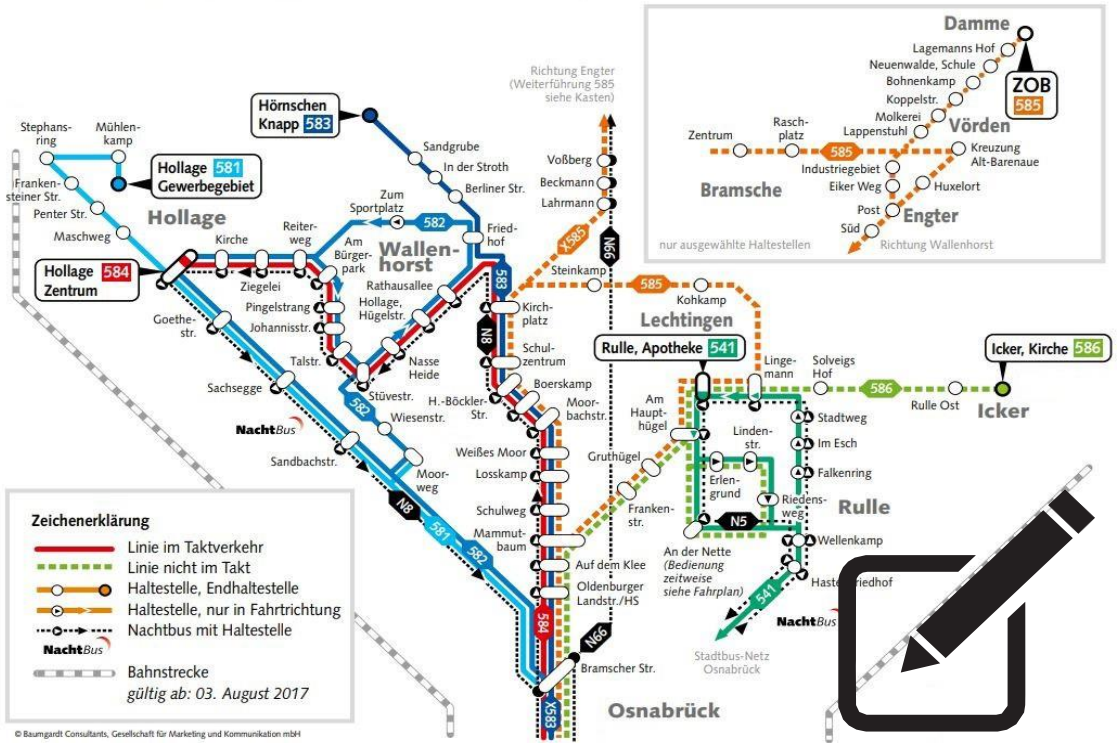
VOS gesamt	**gezielte Abstimmung mit den Kommunen im Rahmen der Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung**	Landkreis #36
		
Konkretisierung der Maßnahme	• Aspekte der ÖPNV-Netzanbindung sollten seitens der Kommunen verstärkt in Flächenbewertungsanalysen berücksichtigt werden	
Ziel/ Ist-Zustand 	• Ziel ist eine stärker achsenbezogene Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen • Bei fehlender oder nicht ausreichender Berücksichtigung entstehen Teilräume, die später nur mit großem finanziellem Aufwand an den ÖPNV angeschlossen werden können • Die Umsetzung der Maßnahme wurde begonnen, sehr unterschiedliche Berücksichtigung in den Kommunen	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• regelmäßiger Austausch zwischen den Verantwortlichen in den Kommunen und der PlaNOS • entsprechende Flächenverfügbarkeit	
Beteiligte	• Städte und Gemeinden im Landkreis Osnabrück • PlaNOS	
Zeit	• fortlaufend	
Kosten	• keine gesonderten Kosten	

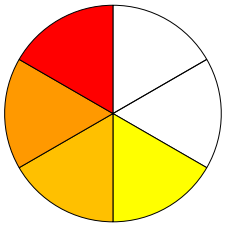
VOS Süd	**Grenzüberschreitende Busverkehre**	Landkreis #37
	Prüfung der Neueinrichtung einer Busverbindung auf der Achse Bad Rothenfelde - Bad Laer - Glandorf - Ostbevern - Telgte	



Konkretisierung der Maßnahme	• Prüfung zur Einführung einer Busverbindung zwischen der VOS Süd und dem Kreis Warendorf auf der Strecke Bad Rothenfelde - Bad Laer - Glandorf - Ostbevern - Telgte
Ziel/ Ist-Zustand 	• Vernetzung der Orte untereinander • Berücksichtigung von Fahrgastbedürfnissen • Anbindung an den Schulstandort Loburg in Ostbevern • Die Umsetzung der Maßnahme ist vorerst zeitlich verschoben • Diskutiert wird eine grenzüberschreitende Verbindung zum Bahnhof in Kattenvenne im Raum mit dem Ziel einer besseren Bus-Schiene-Verknüpfung • Prüfung ist weit fortgeschritten
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Konzeptentwicklung durch PlaNOS und ZVM • Abstimmung zwischen den Beteiligten • Bereitschaft und Entscheidung der beteiligten Kommunen im Landkreis Osnabrück und der Beteiligten in NRW zur Finanzierung des Verkehrs
Beteiligte	• Kreis Warendorf • Landkreis Osnabrück • PlaNOS • VOS Süd • ZVM
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€

VOS Wallenhorst	**Weiterentwicklung des Wallenhorst-Taktes**	Landkreis #38



Konkretisierung der Maßnahme	• Herstellung einer Durchbindung zwischen den Gewerbegebieten in Wallenhorst und Hollage • Optimierung des Taktangebotes zwischen Wallenhorst und Osnabrück
Ziel/ Ist-Zustand 	• Im Konzept des im Jahr 2018 umgesetzten neuen Wallenhorst-Taktes konnten noch nicht alle diskutierten Ziele erreicht werden • Zur weiteren Attraktivierung des ÖV-Angebotes in Wallenhorst ist eine gezielte Weiterentwicklung sinnvoll • Der Inhalt der Maßnahme wurde durch betriebliche Probleme in der VOS Wallenhorst deutlich verändert und wird intensiv vorangetrieben • Nach Vorabbekanntmachung wurde inzwischen ein neues eigenwirtschaftliches Konzept beantragt und wird derzeit beraten
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Konzeptentwicklung durch PlaNOS und VOS Wallenhorst • Abstimmung zwischen den Beteiligten • Bereitschaft und Entscheidung der Gemeinde Wallenhorst zur Finanzierung dieser weiteren Angebotsverbesserungen
Beteiligte	• Gemeinde Wallenhorst • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Wallenhorst, VOS NordOst)
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € - €€ (Gemeinde Wallenhorst)

Landkreis Osnabrück	**Barrierefreier Ausbau von Haltestellen**	Landkreis #39
	Fortsetzung des Umsetzungskonzeptes	

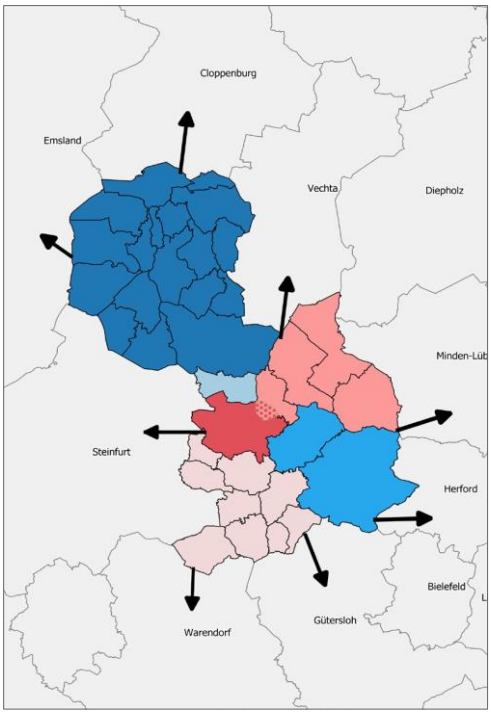
Konkretisierung der Maßnahme	• Fortsetzung des barrierefreien Haltestellenausbau nach dem Konzept der „Osnabrücker Haltestelle"
	• Die Auswahl der Haltestellen erfolgt nach einer vorgegebenen Priorisierung:
	  • Konzentration auf einzelne wesentliche Haltestellen an zentral gelegenen Stellen in allen Ortslagen
	  • an Einrichtungen mit besonderem Bedarf, wie an Schulen, Krankenhäusern, Pflegeheime etc.
	• schrittweise Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen

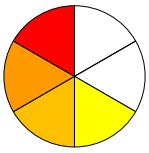
Ziel/ Ist-Zustand	• Ermöglichung einer barrierefreien Mobilität für alle Kundengruppen • Ausbau der Haltestellen läuft und wird fortgesetzt • die Maßnahme wird sich zeitlich weiter hinziehen

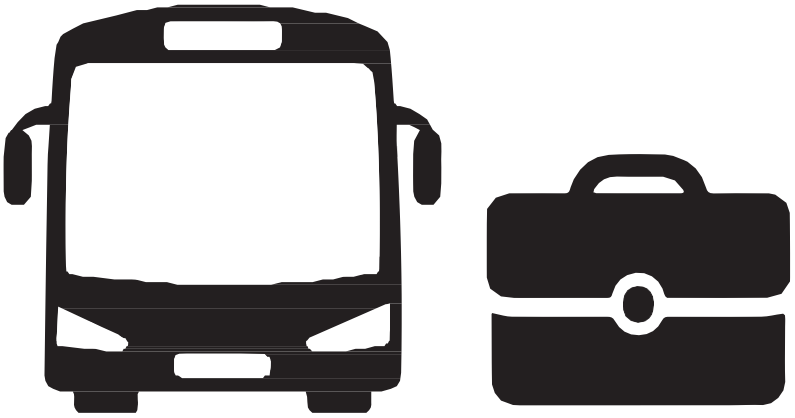
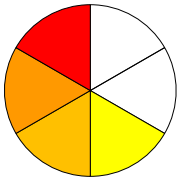
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Zur Verfügung stellen der erforderlichen Mittel unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der Mittel, so dass die Maßnahmen tatsächlich realisiert werden können
	• Nutzung von Synergieeffekten im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen
	• Unter den folgenden Bedingungen kann 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 • Städte und Gemeinden
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans • Ein Ausbau aller Haltestellenpositionen bis zum 01.01.2022 ist aus praktischen und finanziellen Gründen nicht realistisch. Jedoch geht der Gesetzgeber im Rahmen des §8 PBefG nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems aus
Kosten	• € pro Maßnahme (Städte und Gemeinden) Beträge sind jeweils zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Landkreis Osnabrück	**Kreisgrenzenüberschreitende Verkehre**	Landkreis #40
	Prüfauftrag	

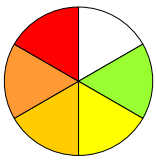


Konkretisierung der Maßnahme	• Prüfung ergänzender kreisgrenzenüberschreitender Verkehre
Ziel/ Ist-Zustand 	• Es bestehen verschiedenste Pendlerverflechtungen mit den benachbarten Kreisen, sowohl in Niedersachsen als auch in NRW • ergänzend zu vorhandenen konkreten Maßnahmensteckbriefen erscheint es sinnvoll, weitere vorhandene Pendlerverflechtungen zu untersuchen und ggf. planerisch weiterzuentwickeln • Einige grenzüberschreitende Verkehre sind in den Planungen und teilweise schon beschlossen / umgesetzt (siehe #31)
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bereitschaft und Entscheidung zur Mitfinanzierung in den jeweils beteiligten Kommunen • Abstimmung mit allen Beteiligten, auch in den benachbarten Kreisen
Beteiligte	• benachbarte Kreise bzw. Landkreise • benachbarte Aufgabenträger • jeweilige Stadt/Samtgemeinde/Gemeinde • PlaNOS • VOS (jeweilige Gemeinschaftsverkehre) • Wirtschaftsförderung
Zeit	• Prüfung und bei festgestelltem Bedarf Konzeptentwicklung innerhalb der Laufzeit des NVP • erste Umsetzungen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans möglich, ggf. spätere Fortsetzung
Kosten	• € - €€ (jeweilige Kommune)

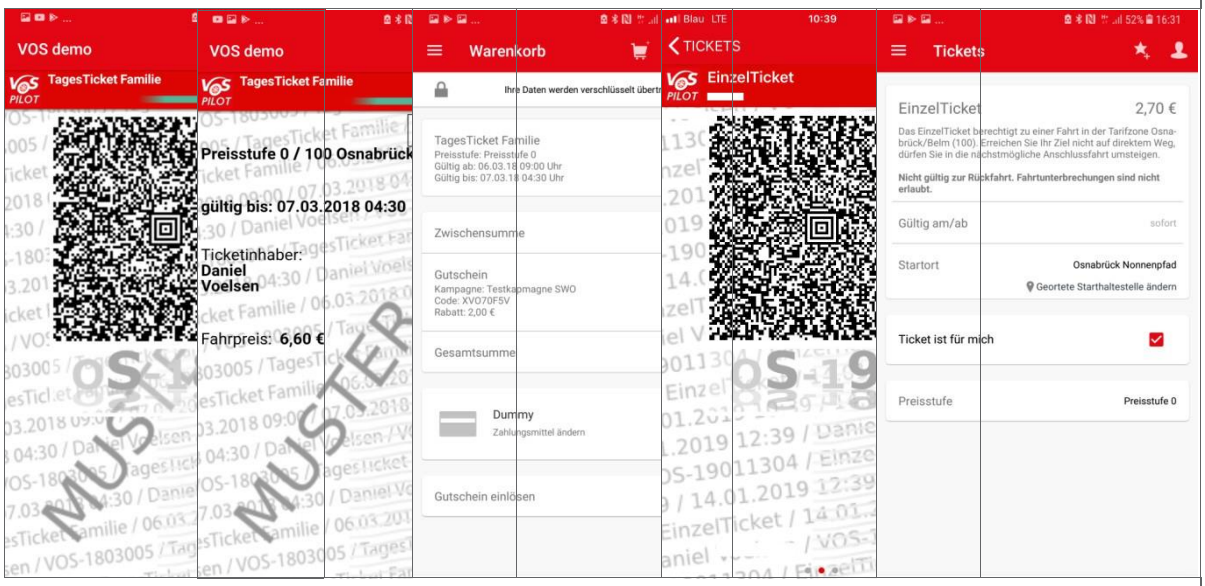
Landkreis Osnabrück	**ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten mit besonderer Bedeutung**	Landkreis #41
		
Konkretisierung der Maßnahme	• Prüfung der Möglichkeit zur ÖPNV-Anbindung von Gewerbegebieten mit besonderer Bedeutung • Konzeptentwicklung je Prüfergebnis	
Ziel/ Ist-Zustand 	• Gewerbegebiete können je nach ihrer Größe und Struktur eine herausgehobene und überörtliche Bedeutung haben • solche Gewerbegebiete liegen in der Regel in Außenbereichen und daher zum Teil abseits einer vorhandenen ÖPNV-Anbindung • In diesen Fällen kann eine ÖPNV-Anbindung sinnvoll bzw. erforderlich werden • Der Gewerbepark Niedersachsenpark wurde bereits angeschlossen, wegen mangelnder Mitfinanzierung aber auch wieder beendet • Weitere große Gewerbegebiete aktuell nicht im Fokus	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Verfügbarkeit von aussagefähigen Beschäftigtendaten als Prüfungsgrundlage • Entwicklung von wirtschaftlich tragfähigen Lösungen • Abstimmung zwischen den Beteiligten • Bereitschaft zur Mitfinanzierung durch die beteiligten Kommunen	
Beteiligte	• jeweilige Stadt/Samtgemeinde/Gemeinde • Landkreis Osnabrück • PlaNOS • VOS (jeweiliger Gemeinschaftsverkehr) • Wirtschaftsförderung	
Zeit	• Prüfung und bei festgestelltem Bedarf Konzeptentwicklung innerhalb der Laufzeit des NVP • erste Umsetzungen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans möglich, ggf. spätere Fortsetzung	
Kosten	• € - €€ (jeweilige Kommune bzw. Kommunen)	

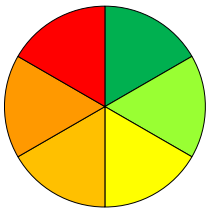
Landkreis Osnabrück	**Prüfung der Errichtung von Mobilstationen**	Landkreis #42

Konkretisierung der Maßnahme	• Umgestaltung und Aufwertung zentraler Umstiegshaltestellen in funktionaler und stadtgestalterischer Hinsicht
	• In Frage kommen:
	  • ein neuer zentraler Verknüpfungspunkt in Wallenhorst,
	  • ein umgestalteter Verknüpfungspunkt Oesede, Gildehaus,
	  • die geplante zentrale Verknüpfungshaltestelle in Ostercappeln,
	  • ein zentral gelegener Verknüpfungspunkt in Belm,
	  • der geplante Verknüpfungspunkt im südlichen Bereich der Gemeinde Hagen a.T.W
	  • Prüfung weiterer Standorte
	• Bau von Mobilstationen an den Bahnhöfen im Landkreis Osna- brück
	  • Lokalisierung geeigneter Standorte
	  • Prüfung der jeweiligen multimodalen Ausrichtung: Park + Ride, Bike + Ride (Fahrradabstellanlagen), Carsharing, Taxistellplätze, …

Ziel/ Ist-Zustand 	• Stärkung des Umweltverbundes • Verbesserung der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Rad, Carsharing, Pkw …) • Erleichterter Umstieg vom Individualverkehr auf ÖPNV und SPNV Die Umsetzung der Maßnahme ist durch das Förderprojekt MOIN+ weit fortgeschritten, in jeder Kommune des LKOS soll eine Mobilstation installiert werden
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• geeignete Lage • Flächenverfügbarkeit • aktuelle und künftig zu erwartende Nachfrage • Integration in Mobilitäts-App VOSpilot • Standortsuche in enger Abstimmung mit den beteiligten Städ- ten und Gemeinden
Beteiligte	• PlaNOS • Städte und Gemeinden
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€ pro Maßnahme (Gemeinden) • Fördermittelbedarf (Projekt MOIN+)

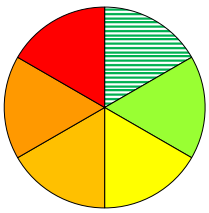
Landkreis Osnabrück	**Weiterentwicklung des Handytickets**	Landkreis #43
	Entwicklung digitaler Tickets für die ganze Region	

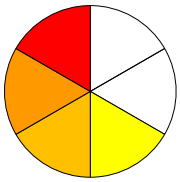


Konkretisierung der Maßnahme	• Einführung des Handy-Tickets in der gesamten VOS-Region/ Ausweitung auf den Landkreis Osnabrück
Ziel/ Ist-Zustand 	• Stärkung des digitalen Verkaufssegmentes in der gesamten Region • Erfüllung der zunehmenden Kundenerwartung im Hinblick auf digitale Kaufmöglichkeiten • Senkung der Verkaufsvorgänge beim Busfahrer und somit Beitrag zu Beschleunigung des ÖPNV • Im Rahmen der Einführung des VOS-Piloten und des HandyTickets in der Stadt und im gesamten Landkreis Osnabrück ist diese Maßnahme vollständig abgeschlossen und umgesetzt worden
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Klärung finanzieller Auswirkungen (Projektumsetzung und laufende Betriebskosten)
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück • PlaNOS • VOS-Partner
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€ (VOS) • Fördermittelbedarf

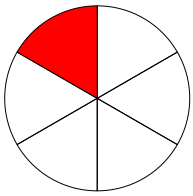
Landkreis Osnabrück	**Förderung der digitalen Fahrplaninformation**	Landkreis #44

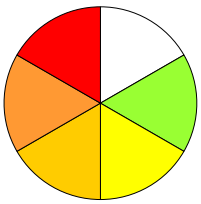
Konkretisierung der Maßnahme	• Ausbau und Weiterentwicklung der digitalen Informationsmedien wie
	  • Website
	  • Web-App
	  • Mobilitäts-App VOSpilot
	• zugleich Beibehaltung der analogen Fahrplaninformationen, allerdings mit sukzessiver Verringerung der Auflage der Fahrplanbücher
	• längerfristig Verzicht auf analoge Fahrplanbücher denkbar

Ziel/ Ist-Zustand 	• weitergehende Nutzung technischer Möglichkeiten und Entwicklungen (u. a. Echtzeit-Informationen) • immer mehr Menschen nutzen digitale Medien • geringere Nutzung von Papierressourcen für die Fahrplankommunikation • perspektivisch Verringerung der analogen Informationsmedien • Im Zuge der Einrichtung des VOS-Piloten sowie der YANIQ-App ist diese Maßnahme (fast) vollständig abgeschlossen und umgesetzt worden
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• technisch einwandfreie Funktionalität des Systems • vollständige Bedienung der Schnittstellen durch die VOS-Partner • barrierefreie Gestaltung
Beteiligte	• Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region • VOS-Partner
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• €€ (VOS) • Fördermittelbedarf

Landkreis Osnabrück	**Anschlusssicherung zwischen Bus- und Bahnverkehr** Vorhandene ITCS-Technik nutzen	Landkreis #45
Konkretisierung der Maßnahme	• Nutzung des neuen ITCS (Intermodal Transport Control System) zur Information mit verkehrsträgerübergreifenden Echtzeitdaten	
Ziel/ Ist-Zustand 	• Anschlusssicherung beim Umstieg von Bahn auf Bus ermöglichen • Kundeninformation in Echtzeit über dynamische Anzeigen sowie über die Mobilitäts-App VOSpilot • Die technischen Möglichkeiten (Ausstattung mit Bordrechnern und Hintergrundsystem) befinden sich bei der VOS im Aufbau Die Maßnahme ist weit fortgeschritten, Abstimmungen zwischen den Verkehrsträgern erweisen sich als langwieriger als geplant	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Bereitstellung der entsprechenden Daten in der Datendrehscheibe Bremen/Niedersachsen • Vorhandensein der notwendigen Schnittstellen	
Beteiligte	• Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region • VOS-Partner	
Zeit	• Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP	
Kosten	• €€ im Gesamtprojekt (VOS) • Fördermittelbedarf (Projekt wird von der LNVG gefördert)	

Landkreis Osnabrück	**Prüfung der Einrichtung von Bedarfshaltestellen an Bahnhöfen im Landkreis Osnabrück** zur Vermeidung zusätzlicher Schleifenfahrten	Landkreis #46

Konkretisierung der Maßnahme	• Lokalisierung von möglichen Bedarfshaltestellen an Bahnhöfen, die nicht direkt am Linienweg einer Buslinie liegen • Bedienung der Haltestelle nur im Bedarfsfall • mögliche Standorte: Bahnhof Melle, Bahnhof Natrup-Hagen, Bahnhof Alfhausen (bei Reaktivierung)
Ziel/ Ist-Zustand 	• Vermeidung ungenutzter Schleifenfahren zu relevanten Haltestellen, die abseits der Linienführungen liegen • Die Umsetzung der Maßnahme ist aufgrund andere relevanter Projekte zurückgestellt
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Installation einer geeigneten technischen Lösung zur Mitteilung des Einstiegswunsches an den Haltestellen • Zusätzliche Lösung für das Smartphone mit Integration in die Mobilitätsapp VOSpilot • Kompatibilität beider Systeme mit den vorhandenen ITCS-Systemen
Beteiligte	• PlaNOS • Städte und Gemeinden • VOS-Partner
Zeit	• Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• € pro Maßnahme (VOS), Beträge noch zu kalkulieren

Landkreis Osnabrück	**Weiterentwicklung bedarfsorientierter Verkehre**	Landkreis #47
Konkretisierung der Maßnahme	• Prüfung der Weiterentwicklung vorhandener bedarfsorientierter Verkehre • Prüfung der Einrichtung ergänzender bedarfsorientierter Verkehre	
Ziel/ Ist-Zustand 	• Ergänzung des bestehenden Bus-Angebotes in Zeiten und Räumen geringer Nachfrage • optional Weiterentwicklung zu On-Demand-Verkehren • Im Zuge des Förderprojektes MOIN+ ist die Umsetzung der Maßnahme bereits weit fortgeschritten (On-Demand-Verkehre in Bersenbrück, Bramsche und Melle • Weitere Prüfung aus Basis der Erkenntnisse aus dem Projekt	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Vernetzung mit dem bestehenden ÖPNV • bauliche, funktionale und technische Anpassungen • Abstimmung zwischen den beteiligten Städten/Gemeinden, dem Landkreis Osnabrück und der PlaNOS	
Beteiligte	• PlaNOS • jeweilige Stadt/Gemeinde/Samtgemeinde • VOS	
Zeit	• Prüfung und bei festgestelltem Bedarf Konzeptentwicklung innerhalb der Laufzeit des NVP • erste Umsetzungen innerhalb der Laufzeit des NVP möglich, ggf. spätere Fortsetzung	
Kosten	• €-€€ pro Einzelmaßnahme (jeweilige Stadt oder Gemeinde) • Förderbedarf	

Neue Maßnahmen

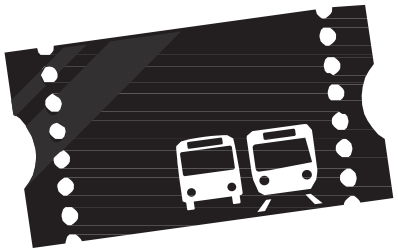
Landkreis Osnabrück	**Weiterentwicklung bedarfsorientierter Verkehre**	Landkreis #48
Konkretisierung der Maßnahme	• Fortführung und Weiterentwicklung vorhandener bedarfsorientierter Verkehre unter Berücksichtigung der gewonnen Erkenntnisse aus dem Projekt MOIN+ (On-Demand-Verkehr Lütti) • Prüfung neuer Rollenverteilung für Software und Betrieb der On-Demand-Verkehre • Bewertung verschiedener bedarfsorientierter Verkehre (Anrufbus, Anrufsammeltaxi, Lütti) 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 und einheitlichen Außenauftritt • Abstimmung zwischen den beteiligten Städten/Gemeinden, dem Landkreis Osnabrück und der PlaNOS	
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück • PlaNOS • Jeweilige Stadt, Gemeinde, Samtgemeinde • VOS • Mögliche Betreiber (Via, Taxigewerbe, etc.)	
Zeit	• Prüfung und bei festgestelltem Bedarf Konzeptentwicklung innerhalb der Laufzeit des NVP • erste Umsetzungen innerhalb der Laufzeit des NVP möglich, ggf. spätere Fortsetzung	
Kosten	• €€-€€€ pro Einzelmaßnahme (jeweilige Stadt oder Gemeinde) • Förderbedarf	

Landkreis Osnabrück	**Stärkung schneller Regionalverbindungen**	Landkreis #49

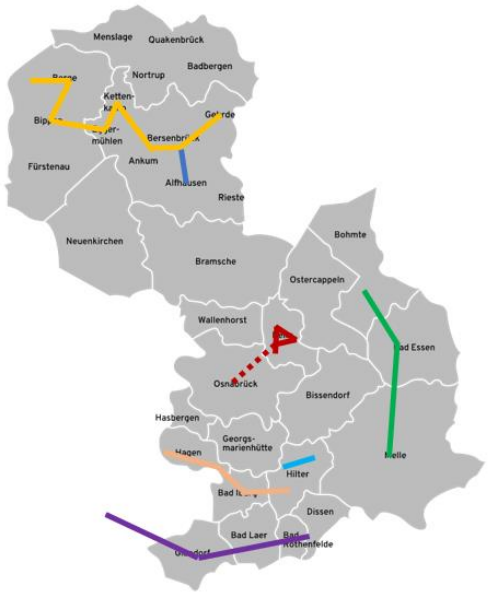
Konkretisierung der Maßnahme	• Testweiser Betrieb von Schnellbussen sowie neuen Regionalverbindungen im Förderprojekt MOIN+ • S20 Wittlage – Bad Essen – Ostercappeln – Osnabrück • S40 Bad Laer – Glandorf – Bad Iburg – Oesede – Osnabrück • 260 Bohmte – Ostercappeln - Bramsche • Prüfung einer möglichen Fortsetzung nach Projektende (31.12.2025) mithilfe einer Konzepterarbeitung inklusive Erarbeitung eines Finanzierungskonzepts
Ziel/ Hintergrund	• Stärkung des Umweltverbundes • Attraktivierung des Busverkehrs durch schnellere Verbindungen (Ziel: max. 30% langsamer als der MIV) • Verbesserung der Verknüpfung von Bus und Bahn • Erleichterter Umstieg vom Individualverkehr auf ÖPNV und SPNV
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Klärung der Finanzierung • Integration in den bestehenden Busverkehr
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück • PlaNOS • VOS • Städte und Gemeinden
Zeit	• Betrieb der Linien im Projekt MOIN+ innerhalb der Laufzeit des NVP (bis 31.12.2025) • Konzeptentwicklung für eine Nachfolgelösung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	• Im Projekt €€/€€€ pro Maßnahme • Nach Projektende: €€/€€€ pro Maßnahme (Gemeinden) Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Landkreis Osnabrück	**Weiterentwicklung des ÖPNV in Wallenhorst**	Landkreis #50

Konkretisierung der Maßnahme	• Durchführung eines Vergabeverfahrens • Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) • oder alternativ Fortsetzung eines eigenwirtschaftlichen Konzepts
Ziel/ Hintergrund	• Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Gemeinde Wallenhorst für weitere 10 Jahre • Überführung der bestehenden Notvergabe an die VLO Bus GmbH an einen neuen Betreiber
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Kreistagsbeschluss zum Vergabeverfahren (vorhanden) • Eingang von Angeboten im Rahmen des Vergabeverfahrens oder Eingang von eigenwirtschaftlichen Anträgen • Abstimmung zwischen dem Landkreis Osnabrück, der PlaNOS sowie der beteiligten Gemeinde Wallenhorst
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück • PlaNOS • Gemeinde Wallenhorst
Zeit	• Vergabeverfahren in 2024/2025 • Umsetzung zum Oktober 2025
Kosten	• €€€

VOS gesamt	**Weiterentwicklung des Bus-Schiene-Tarifs** in Stadt und Landkreis Osnabrück	Landkreis #51
		
Konkretisierung der Maßnahme	• Weiterentwicklung des Bus-Schiene-Tarifs im gesamten Stadt- und Landkreisgebiet • Evaluation und Fortentwicklung der Tarife und des Vertriebs vor dem Hintergrund aktueller Rahmenbedingungen und Trends (u.a. Deutschlandticket)	
Ziel/ Hintergrund	• 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 • Schaffung eines systematischen und attraktiven Tarifangebotes für Viel- und Gelegenheitsfahrende unter Berücksichtigung bestehender Angebote wie das Deutschlandticket	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• ggf. Fortführung der Untersuchungen zur Tarifkonzeption, Tarifgestaltung und Tariffinanzierung unter Berücksichtigung des Deutschlandtickets u.a. bundes-/landesweiter Tarifentwicklungen • Beteiligung der Verkehrsunternehmen an der Entwicklung des Tarifes • Durchführung gegebenenfalls erforderlicher Verkehrserhebungen • Einsatz finanzieller Mittel als Ausgleich für Einnahmeausfälle • Einsatz finanzieller Mittel für Einnahmeaufteilungs-, Marketing- und sonstiger Tarif- und Vertriebsaufgaben • Bereitstellung von Planungsressourcen und Finanzmitteln entsprechend ihrer Verfügbarkeit	
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück • PlaNOS • Stadt Osnabrück • VOS-Partner • ggf. Gutachter • ggf. LNVG sofern zu beteiligen • NITAG sofern zu beteiligen • Westfalentarif GmbH sofern zu beteiligen	
Zeit	• kontinuierlich	
Kosten	• Beträge sind im Einzelfall zu kalkulieren	

Landkreis Osnabrück	**Konzepterstellung für zusätzliche Buslinien**	Landkreis #52



Konkretisierung der Maßnahme	• Konzeptentwicklung und Vorbereitung für die Realisierung zusätzlicher Buslinien • Kattenvenne Bahnhof – Glandorf – Bad Laer – Bad Rothenfelde – Dissen Bahnhof • Bohmte Bahnhof - Bad Essen - Melle Bahnhof • Grafeld - Berge - Bippen - Eggermühlen - Kettenkamp - Ankum – Bersenbrück Bahnhof - Gehrde • Alfhausen – Bersenbrück Bahnhof • Borgloh – Bahnhof Wellendorf • Natrup-Hagen Bahnhof – Hagen – Bad Iburg – Hilter Bahnhof • Vehrte – Icker – Belm (- Osnabrück)
Ziel/ Hinter-grund	• Verbesserung der Bedienungsangebote auf Achsen abseits der Hauptachsen von und nach Osnabrück • Verbesserung der Bus-Schiene-Verknüpfung
Voraussetzungen/ Abstimmungen	• Abstimmung zwischen dem Landkreis Osnabrück, der PlaNOS sowie den beteiligten Städten und Gemeinden
Beteiligte	• Landkreis Osnabrück • PlaNOS • Betroffene Städte und Gemeinden
Zeit	• Konzept im Laufe der Gültigkeit des NVP
Kosten	• €€-€€€ pro Linie bei Realisierung

11 PERSPEKTIVEN FÜR DIE MOBILITÄTSENTWICKLUNG

Die gegenwärtig vorhandenen und erkennbaren Trends in der Mobilität deuten auf eine zunehmende Individualisierung hin, welche durch sich verändernde Lebensgewohnheiten und Mobilitätsbedürfnisse der Menschen bedingt wird. Diesem Trend folgend werden insbesondere die motorisierten Individualverkehre weiter zunehmen, wenn nicht im ÖPNV eine Weiterentwicklung attraktiver Betriebsformen erfolgt. Für den öffentlichen Verkehr liegt die Chance in der Kombination klassischer Angebote mit vielfältigen Mobilitätsformen, um dadurch den Weg einer Individualisierung des ÖPNV zu beschreiten.

Für die Entwicklung des Verkehrs in Stadt und Landkreis Osnabrück bedeuten diese Entwicklungen zunächst einmal, dass eine Bündelung der Hauptachsen im Stadt und Regionalverkehr weiter fokussiert werden sollte. Starke ÖPNV-Achsen im Schienenverkehr sowie im Busverkehr – letztere auf geraden Linienwegen und mit effektiver ÖV-Beschleunigung – werden auch in absehbarer Zukunft das Rückgrat des ÖPNV bilden. Hier ist es denkbar, dass auf starken Bus-Achsen künftig Schnellbuslinien das Angebot noch attraktiver machen.

Die sukzessive Einführung der elektrifizierten Metrobuslinien schafft heute schon attraktive Verbindungen und somit die Möglichkeit, mehr Menschen mit dem Bus zu befördern. Um die notwendigerweise hoch gesteckten Ziele im Klimaschutz zu erreichen, sind deutliche Steigerungen der Fahrgastzahlen erforderlich. Um attraktiv für neue Kunden zu sein, ist es jedoch von hoher Bedeutung, ergänzend zum hochwertigen Bedienungsangebot die Beschleunigung dieser ÖPNV-Trassen weiter voranzutreiben. Eine echte Verkehrswende – verbunden mit dem Ziel grundsätzlich ohne eigenes Auto mobil sein zu können – kann nur mithilfe der ÖPNV-Beschleunigung Wirklichkeit werden.

Zur Stärkung von ÖPNV-Achsen ist es zudem von grundlegender Bedeutung, die weitere räumliche Entwicklung von Städten und Gemeinden darauf auszurichten. Dies gilt sowohl für die Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen als auch für die Neueinrichtung von Einkaufs- und Versorgungsbereichen. Eine auf den ÖPNV ausgerichtete Stadt- bzw. Ortsentwicklung stärkt bestehende ÖPNV-Achsen und verringert gleichzeitig eine stärkere Zersiedlung.
Es gilt zu beobachten, in welcher Größe sich die Erfolge der Metrobuslinien entwickeln werden. Unter der Voraussetzung sehr hoher Fahrgastzahlen und in der Folge zunehmend auftretender Kapazitätsprobleme kann es sinnvoll werden, eine oder mehrere der Trassen der Metrobuslinien zu einem Stadtbahnsystem weiterzuentwickeln. Mit dem Start der Metrobuslinien im Jahr 2020 und mit dem Ausbau der ÖV-

Beschleunigung wurden bzw. werden gute Voraussetzungen für diese mögliche Weiterentwicklung geschaffen. Die Corona-Pandemie hat diese positive Entwicklung sehr plötzlich und sehr stark unterbrochen. Seither steigen die Fahrgastzahlen jedoch wieder deutlich an und haben fast das Niveau von 2019 erreicht.
Weitere Voraussetzung für einen Systemwechsel sind jedoch enorme ökonomische und zeitliche Investitionen in den infrastrukturellen Ausbau eines modernen schienengebundenen städtischen ÖPNV-Systems. Ein Systemwechsel auf ein schienengebundenes Verkehrssystem soll jederzeit möglich sein. Städtebau, Verkehrsplanung und Infrastrukturmaßnahmen sollen die mögliche Perspektive einer Systemumstellung daher bereits berücksichtigen.

Über die starken Hauptachsen hinaus gilt es, vor dem bereits beschriebenen Hintergrund des noch zunehmenden motorisierten Individualverkehrs und der veränderten Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, das ÖPNV-Angebot zu flexibilisieren und die Ergänzung zum takt- und liniengebundenen ÖPNV durch neue Mobilitätsangebote weiter voranzutreiben. Angebote in den Bereichen Carsharing, Bikesharing, P+R und B+R (alles verknüpft in MobilStationen), werden eine wichtige Rolle in der flächendeckenden Vernetzung der Verkehrsarten spielen. Hinzu kommen aber On-Demand-Verkehre als intelligente Bedarfsverkehre sowie die erforderliche digitale Plattform. Die weiter fortschreitende digitale Transformation wird dazu genutzt werden, Zugangshemmnisse zum ÖPNV weiter abzubauen. Somit wird den Fahrgästen im Sinne einer Single Sign-on-Strategie die Möglichkeit geboten, sich umfassend und schnell informieren zu können und auch die eigene individuelle Wegekette planen und buchen zu können.

Insbesondere für Bereiche, die aktuell z. B. durch ihre periphere räumliche Lage über eine unzureichende Anbindung an den ÖPNV verfügen, bieten innovative Mobilitätskonzepte sowie die intelligente Verknüpfung der Verkehrsarten die entscheidende Möglichkeit mobil zu bleiben. Zudem bieten sie eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Intelligent vernetzte Bedarfsverkehre, die als On-Demand-Verkehre keinen Fahrplan mehr vorgeben, sondern individuell auf die Bedürfnisse der Menschen reagieren, stellen hier einen wichtigen Baustein dar, um eine attraktive Verbindung des ländlichen Raumes an den takt- und liniengebundenen ÖPNV zu ermöglichen. Im Zuge der erkennbaren weiteren Entwicklung des autonomen Fahrens bieten sich hierbei zudem Chancen – wenn auch nicht kurzfristig –, neue Verkehre kostengünstiger als bislang bekannt anbieten zu können.

Der zunehmende Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen ist zur Eindämmung der Schadstoffbelastung in den urbanen Räumen unerlässlich. Elektrische Fahrzeuge werden dabei auch im Regionalverkehr zunehmend zum Einsatz kommen. Die ersten im Regionalverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind batterie-elektrische Busse. Ob künftig auch Wasserstoff als Energiequelle eine größere Rolle spielt, wird die weitere technische Entwicklung zeigen.

QUELLEN

Bundesagentur für Arbeit (2017): Agentur für Arbeit Osnabrück – Regionalreport über Beschäftigte (Quartalszahlen). http://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/ Statistik-nach-Themen/Statistik-nach-Themen-Nav.html (30.04.2018).

Bundesagentur für Arbeit (2018): Statistik nach Regionen. https://statistik.arbeits- agentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/BA-Gebietsstruktur/Nieder- sachsen-Bremen/Osnabrueck-Nav.html (26.04.2018).

Bundesagentur für Arbeit (2017): Statistik nach Regionen. https://statistik.arbeits- agentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/BA-Gebietsstruktur/Nieder- sachsen-Bremen/Osnabrueck-Nav.html (22.05.2018).

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022): Abschlussbericht zum Zielfahrplan Deutschlandtakt Grundlagen, Konzeptionierung und wirtschaftliche Bewertung. https://www.deutschlandtakt.de/blog/finalisierter-gutachterbericht-zum-deutschlandtakt/ (11.09.2024).

IHK Osnabrück-Emsland-Grafschaft Bentheim (2018): Die größten Arbeitgeber im IHK-Bezirk. https://www.osnabrueck.ihk24.de/blob/osihk24/servicemarken/aktuell/ Download/3976750/01e38e216a153e882cfe430096e5c9f3/Liste-der-groessten-Arbeitgeber-im-IHK-Bezirk--2--data.pdf (30.04.2018).

IT.NRW (2018): Pendleratlas NRW. https://www.pendleratlas.nrw.de/ (22.05.2018).

Landesamt für Statistik Niedersachsen (2016): Bevölkerung und Katasterfläche in Niedersachsen. LSN-Online: Tabelle A100001G.

Landkreis Osnabrück (2017a): Landkreis kompakt - Daten Fakten Informationen - Be- stand Struktur Entwicklung. Osnabrück: Landkreis Osnabrück.

Landkreis Osnabrück (2017b): Pressemitteilung: Landkreis legt Bevölkerungsprognose vor: Einwohnerzahl steigt weiter. https://www.landkreis-osnabrueck.de/der-landkreis/ pressestelle/pressemeldungen/39561-landkreis-legt-bevoelkerungsprognose-vor (24.04.2018).

Landkreis Osnabrück (2018): Arbeitslosenanteil im März 2018. Eigene Berechnungen nach

den Grunddaten der Bundesagentur für Arbeit. Osnabrück: Landkreis Osnabrück.

Landkreis Osnabrück (2024): Statistikportal Statistikportal Landkreis Osnabrück (regio-gmbh.de)

Land Niedersachsen (2017): Verordnung über das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP-VO) in der Fassung vom 26. September 2017.

Stadt Osnabrück (2011): 01002 Größe der Stadtteile und statistische Bezirke. Osnabrück: Stadt Osnabrück. https://www.osnabrueck.de/fileadmin/user_upload/GroesseStadtteile.pdf (30.04.2018).

Stadt Osnabrück (2014): Osnabrück aktuell 4/2014. Vierteljährliche Information des Referats Strategische Steuerung und Rat, Team Strategische Stadtentwicklung und Statistik.https://www.osnabrueck.de/fileadmin/eigene_Dateien/01_osnabrueck.de/011_Rathaus/Statistik/OSaktuell-2014-4.pdf (30.04.2014).

Stadt Osnabrück (2017a): Osnabrück aktuell 3/2017 – Informationen aus der Osnabrücker Statistik. https://www.osnabrueck.de/fileadmin/eigene_Dateien/01_osnabrueck.de/011_Rathaus/Statistik/OSaktuell_3_2017.pdf (18.04.2018).

Stadt Osnabrück (2017b): Bevölkerungsprognose Osnabrück 2017-2030. Band I: Gesamtstadt. Osnabrücker Beiträge zur Stadtforschung https://www.osnabrueck.de/fileadmin/eigene_Dateien/01_osnabrueck.de/011_Rathaus/Statistik/Bevolkerungsprognose-Band-I.PDF (19.04.2018).

Stadt Osnabrück (2024): Bevölkerungsprognose 2023 – 2040 Bevoelkerungsprognose_2023_bis_2040_Veroeffentlichung.pdf (osnabrueck.de)

Stadt Osnabrück (o.J.a): Allgemeine Informationen zum Thema Schule. https://www. osnabrueck.de/schulen.html (15.04.2018).

Stadt Osnabrück (o.J.b): Konversion in Osnabrück. https://www.osnabrueck.de/konversion/startseite.html (25.04.2018).

ANHANG

PlaNOS-Folder „Die Osnabrücker Haltestelle“ 216

VOS-Fahrpreistabelle ab 01.01.2024 217

VOS-Plus-Fahrpreistabelle ab 01.01.2019 220

Liniennetzplan BusNetz 2020 in der Stadt Osnabrück 222

Liniennetzplan der VOS Nord 223

Liniennetzplan der VOS NordOst 234

Liniennetzplan der VOS Ost 225

Liniennetzplan der VOS Süd 226

Liniennetzplan der VOS Wallenhorst 227

Linienliste Stadt Osnabrück 228

Linienliste Stadt und Landkreis Osnabrück Nacht 232

Linienliste VOS Nord 233

Linienliste VOS NordOst 237

Linienliste VOS Ost 240

Linienliste VOS Süd 244

Linienliste VOS Wallenhorst 253

Bahnhofssteckbriefe 256

PlaNOS-Folder „Die Osnabrücker Haltestelle“

„Die Osnabrücker Haltestelle“

PlaNOS
Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück

Ein Unternehmen von Stadt und Landkreis Osnabrück

Wie verbessert man ein gutes System?

Seit vielen Jahren ist die PlaNOS mit vielen Beteiligten bemüht, die Busverbindungen und die Haltestellensituationen zu optimieren.
Immer wieder gibt es neue Ideen, die mit der Stadt Osnabrück, dem Landkreis Osnabrück und allen anderen verkehrsplanerischen Institutionen diskutiert und geplant bzw. umgesetzt werden.

So ist für den Busverkehr in der Stadt und im Landkreis ein gut durchdachtes Nahverkehrssystem entstanden.
Durch neue Entwicklungen, Erkenntnisse und Erfahrungen entwickelt sich dieses System fort.
So liegt der Fokus der PlaNOS seit einem Jahrzehnt auch auf einer möglichst barrierefreien Ausgestaltung der Bushaltestellen.
Somit werden schon seit dem Jahr 2004 in der Stadt und dem Landkreis Osnabrück die Bushaltestellen nach einem abgestimmten Schema barrierefrei gestaltet, dass seit dem Jahr 2012 wie in diesem Folder dargestellt, weiterentwickelt wurde.

Mit diesem Folder möchten wir über die neuen Entwicklungen informieren und das verbesserte System vorstellen.

Aktueller Anlass und Grundlagen sind:

1. Personenbeförderungsgesetz – PBefG, §8
2. Grundgesetz - GG, Art.3
3. Behindertengleichstellungsgesetz - BGG, §4 Barrierefreiheit
4. DIN 32984 (Bodenindikatoren) und
5. DIN 32975 (Kontrastenorm)

Neue Ideen aus Erfahrung

Der Standpunkt macht den Unterschied

Voraussetzung für das Funktionieren des Systems ist das möglichst exakte Halten des Busses mit der Vordertür am Aufmerksamkeitsfeld direkt am Bordstein.

Das neue Haltestellensystem

Die „Osnabrück

Bushaltestellensituation
Osnabrück, Kirchstraße auf der Wersener Landstraße

Bequemer Ein- und Ausstieg für alle

Der Bus fährt zielgenau an die Haltestelle und neigt die rechte Seite herunter auf die Bordsteinebene.
Durch diese „Kneeling-Technik" bewegen sich die verschiedenen Höhen, Busboden und Bordstein, aufeinander zu und erleichtern so **jedem** Fahrgast den Ein- und Ausstieg.

Kinderwagen, Einkaufstaschen, Rollstuhl, Rollator und Co.

Für Fahrgäste, die mit einem Handicap leben oder Lasten zu bewegen haben, sind die Angleichung des Höhenunterschiedes und die immer gleiche Halteposition des Busses an der Haltestelle eine enorme Erleichterung.

Keine Lücke - gleiche Höhe

Indem der Bus mit den Reifen direkt an den besonderen Bordstein fährt, bleibt für den Fahrgast fast keine Lücke zwischen Bordstein (Hochbord) und Busboden.
Bus und Bordstein bilden eine Einheit - somit bleibt die Einstiegshöhe immer gleich.

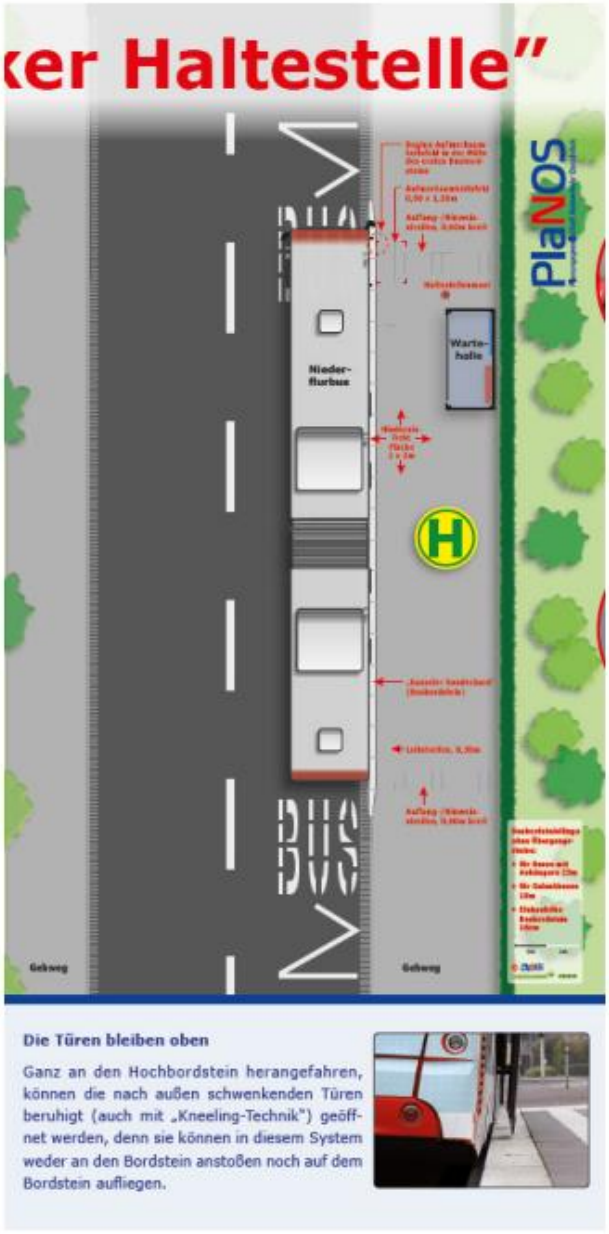
Gute Planung und sicheres Fahren

Zielgenaues Fahren

Der ankommende Bus hält an den Haltestellen des neuen Systems mit der Vordertür immer exakt vor dem Aufmerksamkeitsfeld (siehe Haltestellenskizze).

Ran an den Bordstein

Nur wenn der Reifen des Busses direkt am Sonderbord steht (gerne auch daran entlang fährt) funktioniert das System. Die Bauform des Sonderbords ist an die Busreifen angepasst, so dass beim Kontakt keine Schäden an den Reifenflanken entstehen. Der Stein leitet den Bus!



Die Türen bleiben oben

Ganz an den Hochbordstein herangefahren, können die nach außen schwenkenden Türen beruhigt (auch mit „Kneeling-Technik") geöffnet werden, denn sie können in diesem System weder an den Bordstein anstoßen noch auf dem Bordstein aufliegen.

Neue Steine machen es möglich

Das „Aufmerksamkeitsfeld"

Das Aufmerksamkeitsfeld (im Format 4x3 Platten) dient zur besseren Orientierung und bietet dem Fahrgast eine sichere Warteposition, vor der der Bus direkt mit seiner Vordertür hält.

Die „Rippenplatten"

Durch die weiße Farbe vom Gehwegpflaster hervorgehoben, bildet das Leitsystem gerade optisch für Sehbehinderte einen Haltestellen-"Rahmen". Diese besonderen Platten besitzen eine Rippenstruktur, die mit weißem Stock ertastbar ist. Die Führung der Blinden wird durch die systemgerecht verlegte Platte mit den Rippen immer in Fahrtrichtung erzielt.

Der spezielle Hochbordstein

Durch die besondere Form des „Kasseler Sonderbord" in Verbindung mit speziellen Übergangssteinen wird der Bus in einer Linie geführt. Darüber hinaus bietet dieser Hochbordstein durch die „strukturierte, noppenähnliche" Oberfläche sowie der weißen Farbe weitere Sicherheitsaspekte für Blinde und Sehbehinderte.

Einheitliches Haltestellensystem

Fast auf gleicher Höhe

Durch die Verwendung von Niederflurbussen ist es möglich, fast auf die gleiche Höhe des „Sonderbords" (Einbauhöhe 16 cm) zu kommen. Dadurch wird sowohl der Einstieg als auch der Ausstieg wesentlich vereinfacht und sicherer.

Service und Sicherheit großgeschrieben!

Sicherheit ist oberstes Gebot! Mit dieser Maßgabe entwickelte die PlaNOS in Zusammenarbeit mit vielen Institutionen eine servicefreundliche Variante des Ein- und Ausstieges an Bushaltestellen.

Die Hauptanliegen sind hierbei:
Kooperation mit den Beteiligten und eine Standardisierung mindestens in der Region.

Der exakte Haltepunkt des Busses, die Absenkung der Türseite des Busses, kontrastierte und strukturelle Markierungen des Haltestellenareals, der Einbau eines neuartigen Bordsteines und viele andere Faktoren führten zu einer ganz bestimmten Bauweise der Bushaltestelle, die für den Buskunden eine wesentlich verbesserte und sicherere Möglichkeit bietet, sich im Öffentlichen Nahverkehr zu bewegen.

In vielen Diskussionen zeigte sich, dass die Entwicklung dieser Haltestellenbauweise direkt verbunden war mit der Suche nach den sichersten Möglichkeiten.

Bisheriges Einsteigen

Einsteigen im neuen System

Verkehrssicherheit durch Barrierefreiheit

Wir danken für die Unterstützung und Zusammenarbeit:

- Behindertenbeirat des Landkreises Osnabrück
- Behindertenforum der Stadt Osnabrück
- Blinden- und Sehbehinderten-verband Niedersachsen e.V.
- Stadt Osnabrück Fachbereich Städtebau
- Landkreis Osnabrück
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Osnabrück
- Polizei Niedersachsen
- Verkehrsgemeinschaft Osnabrück, VOS

Zielführende Streifen des Systems „Osnabrücker Haltestelle"

Die Baumaterialien und die korrekte Umsetzung führen zum gewünschten Erfolg: das gezielte Auffinden der Haltestelle und des Aufmerksamkeitsfeldes sowie das sichere Einsteigen in den Bus.

Kontakt bei Fragen und Anregungen:

PlaNOS
Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück GbR
Alte Poststraße 9, 49074 Osnabrück
Telefon: (0541) 2002 – 2215
Telefax: (0541) 2002 – 3145

Die VOS Ticketpreise in Euro: gültig ab 1. Januar 2024

Tickets/Preisstufe	0	1	2	3	4	5	6	7	8
Manchmal unterwegs.									
EinzelTicket	3,00	3,50	3,90	4,60	4,90	5,30	6,10	6,50	6,70
EinzelTicket Digital [4]	2,80	3,50	3,90	4,60	4,90	5,30	6,10	6,50	6,70
EinzelTicket Kind	1,50	1,70	1,90	2,30	2,40	2,60	3,00	3,20	3,30
GruppenTicket	1,50	1,70	1,90	2,30	2,40	2,60	3,00	3,20	3,30
KurzstreckenTicket / Digital [4]	1,80 / 1,65	–	–	–	–	–	–	–	–
TagesTicket 1 Erw. / Digital [4]	6,30 / 5,80	6,20	7,00	8,30	8,80	9,60	11,00	11,60	12,10
TagesTicket 2 Erw. [2] / Digital [2] [4]	7,60 / 7,10	9,30	10,50	12,50	13,20	14,40	16,50	17,40	18,20
TagesTicket 3 Erw. [2] / Digital [2] [4]	8,60 / 8,10	10,30	11,50	13,50	14,20	15,40	17,50	18,40	19,20
TagesTicket 4 Erw. [2] / Digital [2] [4]	9,60 / 9,10	11,30	12,50	14,50	15,20	16,40	18,50	19,40	20,20
TagesTicket 5 Erw. [2] / Digital [2] [4]	10,60 / 10,10	12,30	13,50	15,50	16,20	17,40	19,50	20,40	21,20
8-FahrtenTicket / YANiQ [5]	20,00 / 19,50	–	–	–	–	–	–	–	–
12-FahrtenTicket	28,80	–	–	–	–	–	–	–	–
SozialTicket	12,80	–	–	–	–	–	–	–	–
FahrradTicket	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Oft unterwegs.									
WochenTicket / Digital [4]	20,50 / 19,90	17,10	22,60	30,90	33,90	39,20	44,50	49,30	52,60
MonatsTicket / Digital [4]	63,40 / 61,60	43,60	65,90	86,30	96,20	109,50	124,70	144,60	153,00
PremiumAbo * [1]	51,50	–	–	–	–	–	–	–	–
BasisAbo *	48,00	–	–	–	–	–	–	–	–
63plusAbo *	32,00	–	–	–	–	–	–	–	–
BasisAbo Region *	–	34,90	52,70	69,00	77,00	87,60	99,80	115,70	122,40
PremiumAbo Region * [1]	–	41,40	62,60	82,00	91,40	104,00	118,50	137,40	145,40
JobTicket * [3]	43,30	33,80	51,10	66,90	74,60	84,90	96,60	112,10	118,60
DeutschlandTicket * [6]	49,00	49,00	49,00	49,00	49,00	49,00	49,00	49,00	49,00
Jung unterwegs.									
WochenTicket Schüler / Digital [4]	15,30 / 14,80	12,80	16,90	23,10	25,40	29,40	33,30	36,90	39,40
MonatsTicket Schüler / Digital [4]	47,50 / 46,20	32,70	49,40	64,70	72,10	82,10	93,50	108,40	114,70
YoungAbo *	41,80	–	–	–	–	–	–	–	–
FreizeitTicket Schüler *	13,40	13,40	13,40	13,40	13,40	13,40	13,40	13,40	13,40
Azubi- & SchülerAbo *	29,90	29,90	29,90	29,90	29,90	29,90	29,90	29,90	29,90

Digital unterwegs.

VOS PILOT

Die Mobilitäts-App für **Stadt und Landkreis Osnabrück**! Neben der Fahrplanauskunft ermöglicht die App mit dem HandyTicket den schnellen und kontaktlosen Erwerb ausgewählter BusTickets. Diese sind in der Tabelle mit dem Zusatz "Digital" gekennzeichnet. Weitere Informationen finden Sie auf der Seite 7.

Busfahren zum Bestpreis mit der YANiQ App! Die wöchentliche Bestpreisabrechnung berücksichtigt in der **Preisstufe 0 (Tarifzone 100; Osnabrück/Belm)** die Tickets: KurzstreckenTicket Digital, EinzelTicket Digital, TagesTicket Digital, 8-FahrtenTicket Digital und WochenTicket Digital. Sie zahlen maximal den Preis eines WochenTickets Digital.

Preise in Euro

Tickets/Preisstufe	9	13	14	15	16	17	18	19
Manchmal unterwegs.								
EinzelTicket	6,90	4,60	4,90	5,30	6,10	6,50	6,70	6,90
EinzelTicket Digital [4]	6,90	4,60	4,90	5,30	6,10	6,50	6,70	6,90
EinzelTicket Kind	3,40	2,30	2,40	2,60	3,00	3,20	3,30	3,40
GruppenTicket	3,40	2,30	2,40	2,60	3,00	3,20	3,30	3,40
KurzstreckenTicket / Digital [4]	–	–	–	–	–	–	–	–
TagesTicket 1 Erw. / Digital [4]	12,40	8,30	8,80	9,40	9,40	9,40	11,70	11,70
TagesTicket 2 Erw. [2] / Digital [2] [4]	18,60	12,50	13,20	13,90	13,90	13,90	17,50	17,50
TagesTicket 3 Erw. [2] / Digital [2] [4]	19,60	13,50	14,20	14,90	14,90	14,90	18,50	18,50
TagesTicket 4 Erw. [2] / Digital [2] [4]	20,60	14,50	15,20	15,90	15,90	15,90	19,50	19,50
TagesTicket 5 Erw. [2] / Digital [2] [4]	21,60	15,50	16,20	16,90	16,90	16,90	20,50	20,50
8-FahrtenTicket / YANiQ [5]	–	–	–	–	–	–	–	–
12-FahrtenTicket	–	–	–	–	–	–	–	–
SozialTicket	–	–	–	–	–	–	–	–
FahrradTicket	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Oft unterwegs.								
WochenTicket / Digital [4]	55,00	30,90	33,90	39,20	44,50	49,30	52,60	55,00
MonatsTicket / Digital [4]	155,60	86,30	96,20	109,50	124,70	144,60	153,00	155,60
PremiumAbo * [1]	–	–	–	–	–	–	–	–
BasisAbo *	–	–	–	–	–	–	–	–
63plusAbo *	–	–	–	–	–	–	–	–
BasisAbo Region *	124,50	69,00	77,00	87,60	99,80	115,70	122,40	124,50
PremiumAbo Region * [1]	147,80	82,00	91,40	104,00	118,50	137,40	145,40	147,80
JobTicket * [3]	120,60	66,90	74,60	84,90	96,60	112,10	118,60	120,60
DeutschlandTicket * [6]	49,00	49,00	49,00	49,00	49,00	49,00	49,00	49,00
Jung unterwegs.								
WochenTicket Schüler / Digital [4]	41,20	23,10	25,40	29,40	33,30	36,90	39,40	41,20
MonatsTicket Schüler / Digital [4]	116,70	64,70	72,10	82,10	93,50	108,40	114,70	116,70
YoungAbo *	–	–	–	–	–	–	–	–
FreizeitTicket Schüler *	13,40	13,40	13,40	13,40	13,40	13,40	13,40	13,40
Azubi- & SchülerAbo *	29,90	29,90	29,90	29,90	29,90	29,90	29,90	29,90

* : Preis pro Monat
1): übertragbar 2): Mo-Fr ab 9:00 Uhr gültig, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig.
3): Nur im Abo über teilnehmende Firmen erhältlich. 4): Fahrpreis gilt nur für Tickets, die in der Mobilitäts-App „VOSpilot" gekauft wurden.
5): Der Preis für das digitale 8-FahrtenTicket dient nur als Rechneneinheit für das Check-In/Be-Out (YANiQ) Verfahren.
6): Dieses Ticket ist in der Mobilitätsapp „VOSpilot" und unter www.meinmobiportal.de zu erwerben.

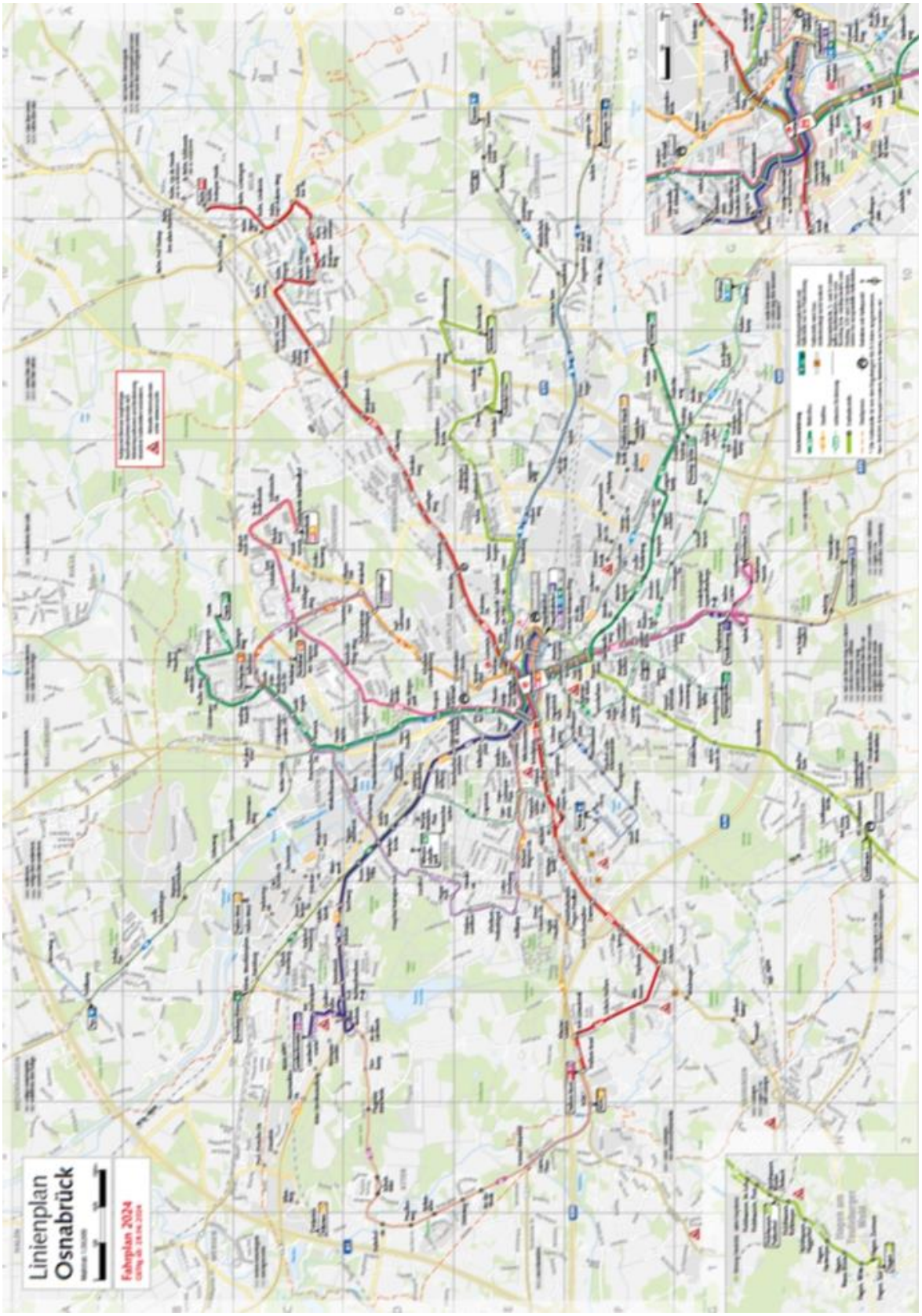
DeutschlandTicket JobTicket: Preis 46,55 EUR
DeutschlandTicket VOS SemesterTicket Upgrade:
ab 01.09.2023 (Hochschule OS) und 01.10.2023 (Universität OS)
Standort Osnabrück Preis 24,48 EUR
Standort Lingen Preis 30,42 EUR

TERRA.vitaTicket: Preis 24,80 EUR
NachtBus Melle: Preis 5,20 EUR
P+R Ticket Osnabrück: Preis 5,00 EUR
Citykarte Bürgerbus Badbergen: Preis 1,00 EUR
BürgerBus Wallenhorst-Wersen und BürgerBus-Linien Glandorf:
Preis 1,00 EUR Erwachsener, 0,50 EUR Kind

SemesterTicket Standort Osnabrück:
Preis 65,13 EUR ab Wintersemester 2023/2024
SemesterTicket Standort Lingen:
Preis 6,51 EUR ab Wintersemester 2023/2024

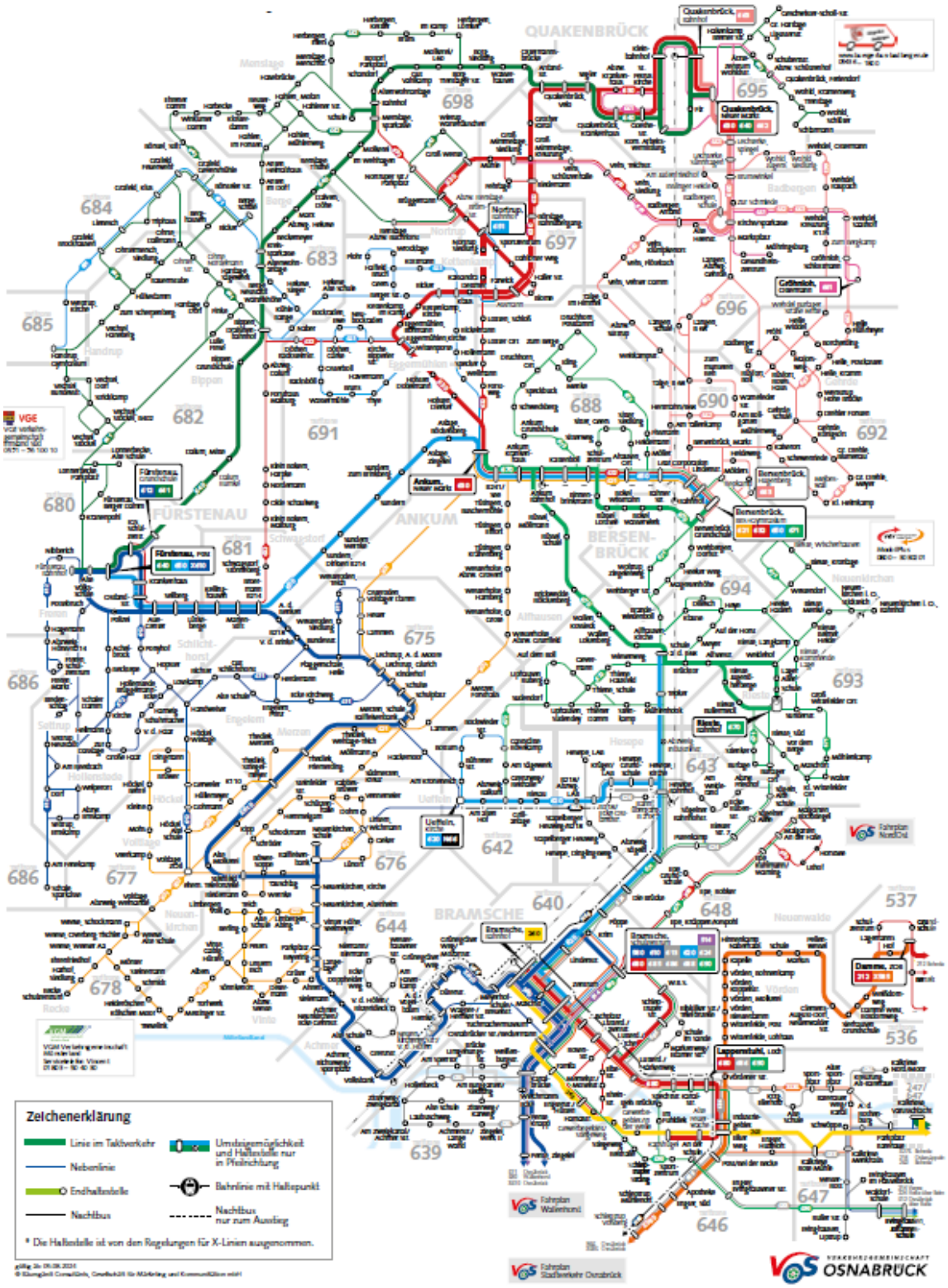
Bramscher Karte (übertragbar):
gültig in den Tarifzonen: 639–648 Preis 41,30 EUR
Bramscher Kärtchen (9-Uhr-TagesTicket):
gültig in den Tarifzonen: 639–648 Preis 6,00 EUR
Bramscher Familienkärtchen:
gültig in den Tarifzonen: 639–648 Preis 9,70 EUR

Liniennetzplan BusNetz 2024 in der Stadt Osnabrück

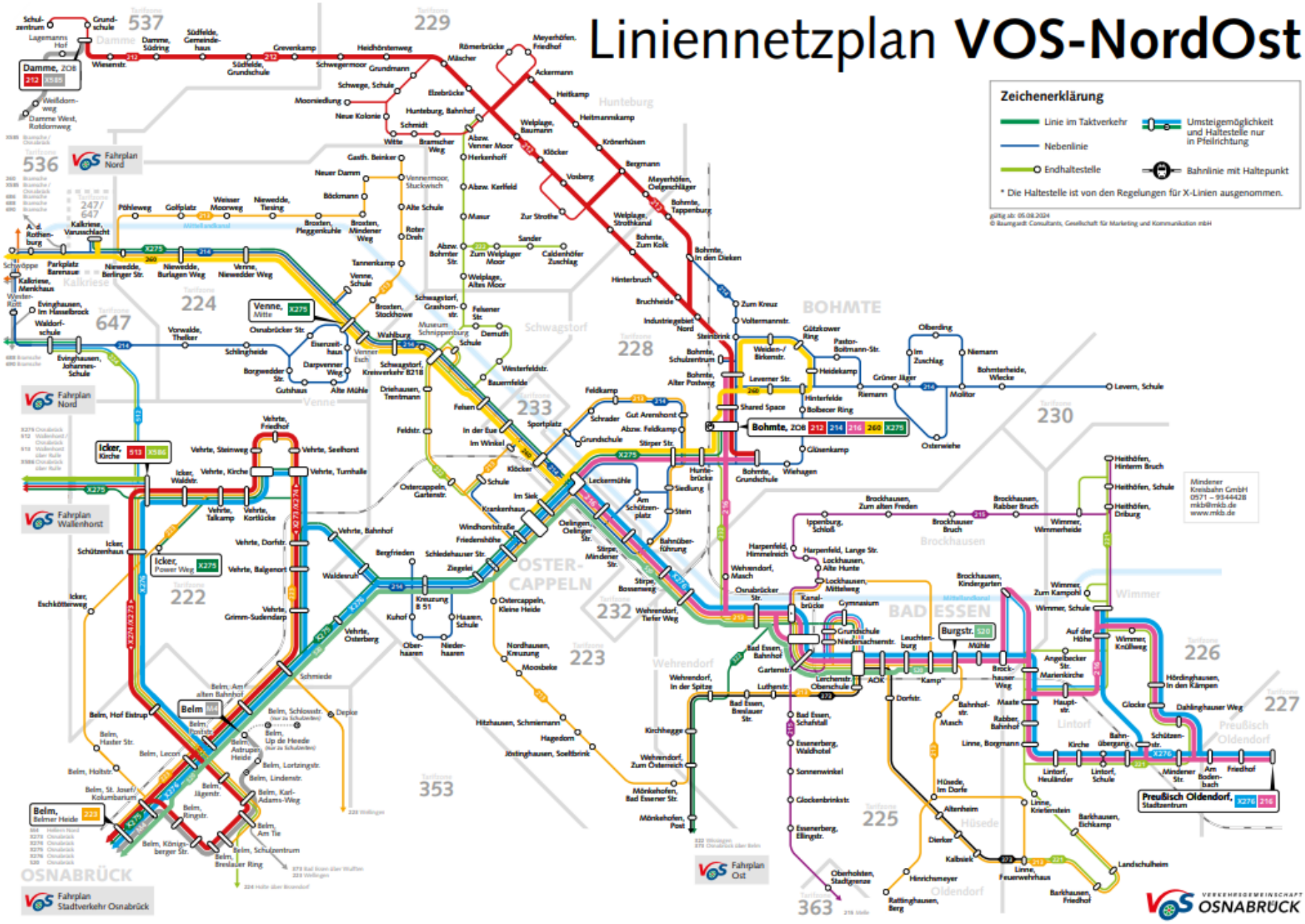


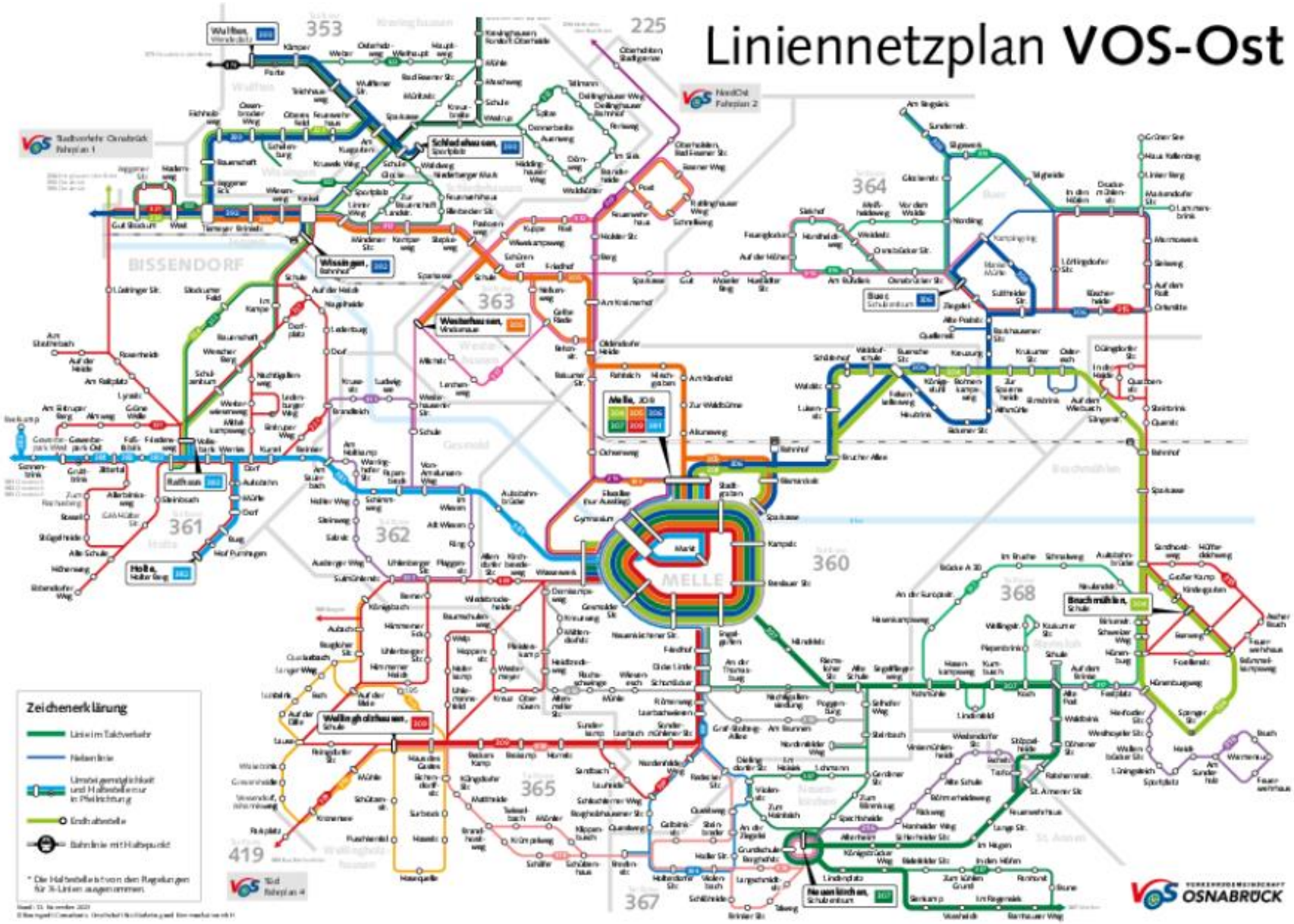
Liniennetzplan der VOS Nord

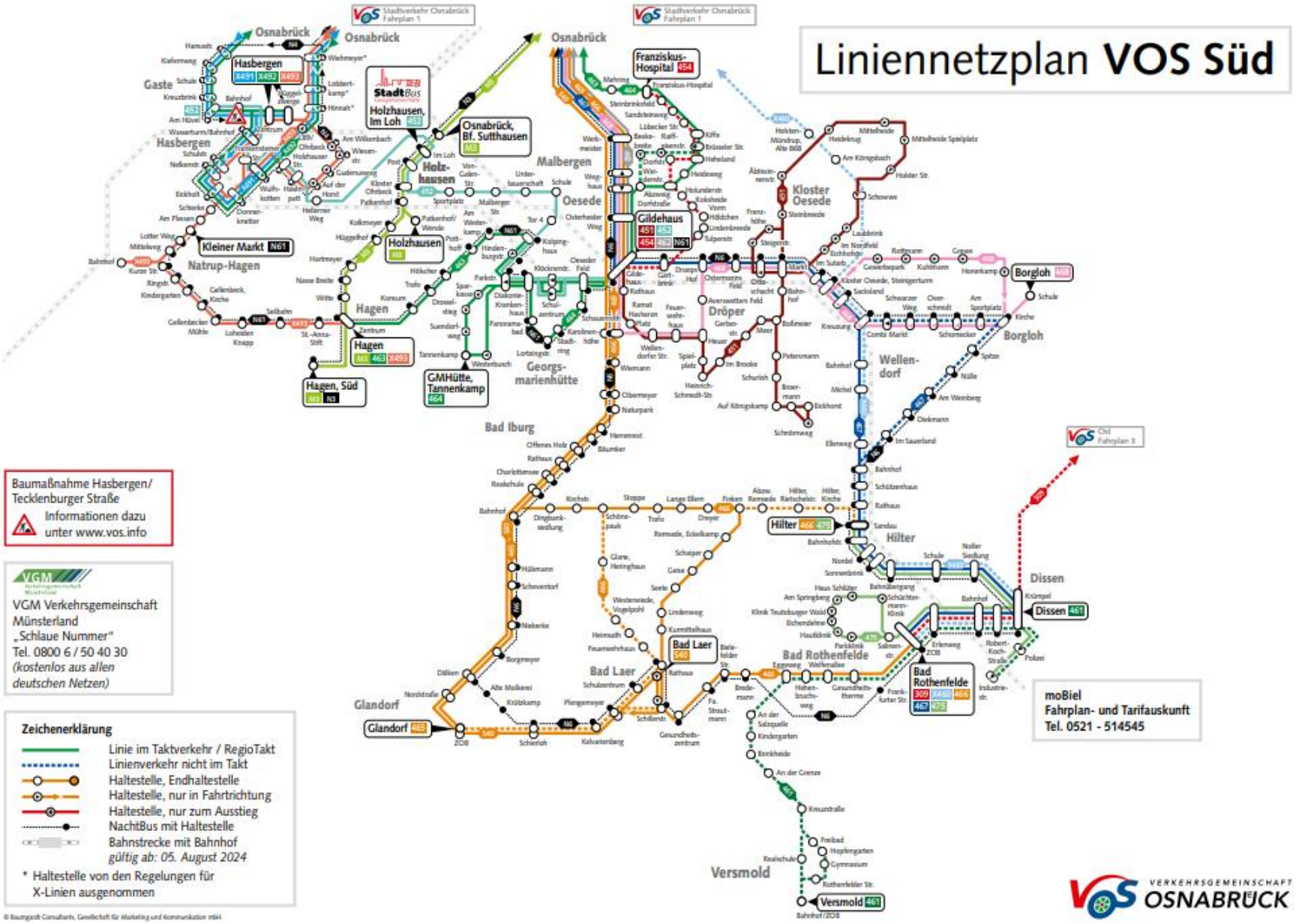
Liniennetzplan **VOS-Nord**



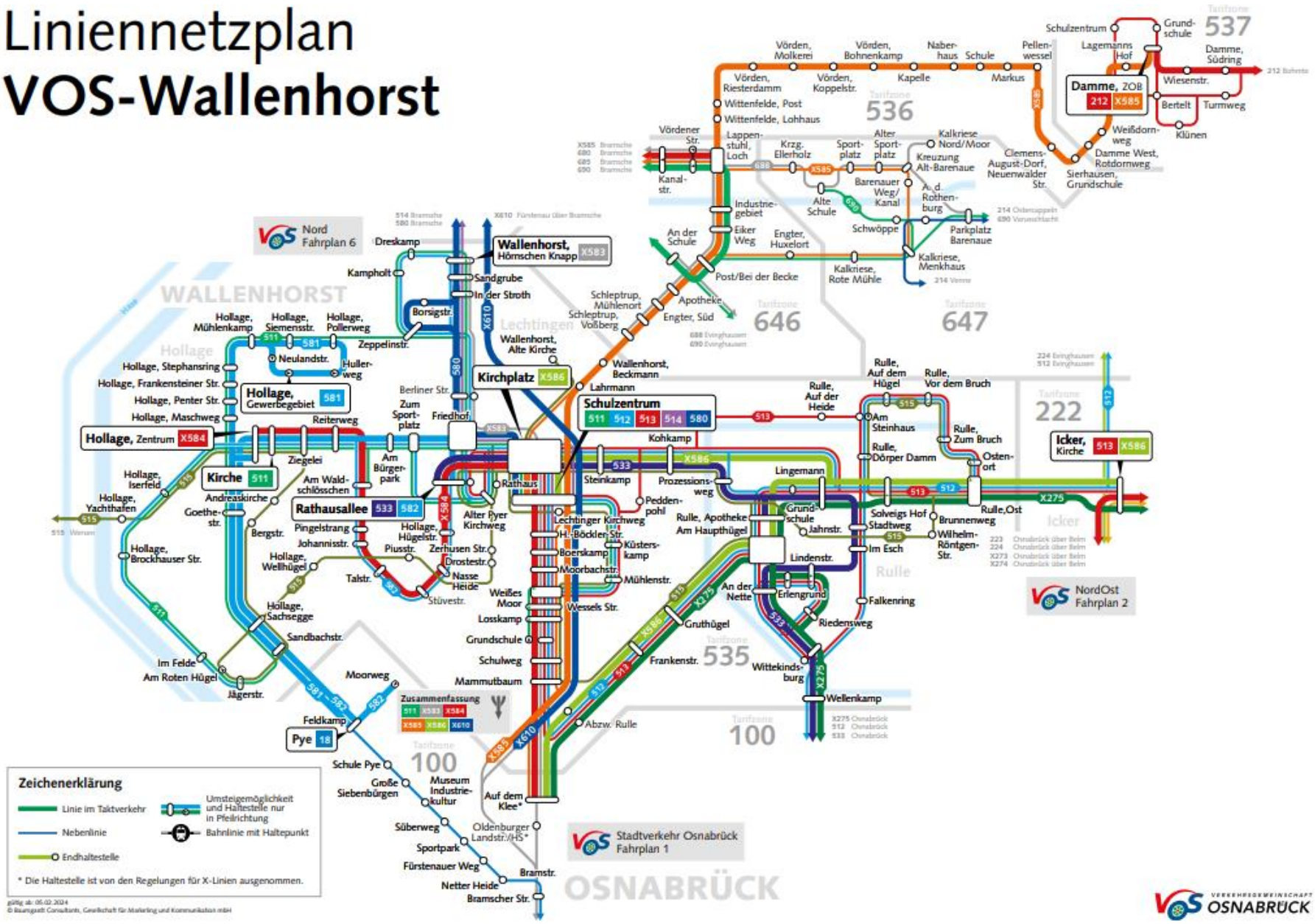
Liniennetzplan VOS-NordOst




Liniennetzplan VOS-Ost
Zeichenerklärung
Linie im Taktverkehr
Nebenlinie
Umsteigemöglichkeit und Haltestellennummer in Pfeilrichtung
Endhaltestelle
Bahnlinie mit Haltepunkt
* Die Haltestellenlistenen den Regelungen für X-Linien angenommen.
353
225
364
363
361
362
360
368
365
419
367
BISSENDORF
MELLE
OSNABRÜCK


Liniennetzplan VOS Süd
Baumaßnahme Hasbergen/ Tecklenburger Straße
Informationen dazu unter www.vos.info
VGM Verkehrsgemeinschaft Münsterland
„Schlaue Nummer"
Tel. 0800 6 / 50 40 30
(kostenlos aus allen deutschen Netzen)
Zeichenerklärung
Linie im Taktverkehr / RegioTakt
Linienverkehr nicht im Takt
Haltestelle, Endhaltestelle
Haltestelle, nur in Fahrtrichtung
Haltestelle, nur zum Ausstieg
NachtBus mit Haltestelle
Bahnstrecke mit Bahnhof
gültig ab: 05. August 2024
* Haltestelle von den Regelungen für X-Linien ausgenommen
moBiel
Fahrplan- und Tarifauskunft
Tel. 0521 - 514545
VERKEHRSGEMEINSCHAFT OSNABRÜCK
Osnabrück
Hasbergen
Gaste
Kleiner Markt
Natrup-Hagen
Holzhausen
Hagen
Hagen, Süd
GMHütte, Tannenkamp
Osnabrück, Bf. Sutthausen
Malbergen
Oesede
Gildehaus
Franziskus-Hospital
Georgsmarienhütte
Bad Iburg
Glandorf
Bad Laer
Dröper
Kloster Oesede
Borgloh
Wellendorf
Hilter
Dissen
Bad Rothenfelde
Versmold

Liniennetzplan
VOS-Wallenhorst



Linienliste Stadt Osnabrück

Nr.	Hauptfahrweg/Relation (jeweils eine Richtung)	Verknüpfungs-punkt	Fahrzeug-einsatz (maßgeb-lich)	Verdichter-einsatz	Grundtakt [min]		
					MF (06:00 - 20:00)	Sa (10:00 - 20:00)	SF (ganztä-gig)
M1	Haste – Neumarkt – Düstrup	Neumarkt	Elektro-Ge-lenkbus	Eventuell	10	15	30 + 20
M2	Landwehrviertel – Campus Wester-berg – Neumarkt – Haupt- bahnhof	Neumarkt, Hauptbahnhof	Elektro-Ge-lenkbus	Eventuell	10	15	30 + 20
M3	Bornheide - Schinkel-Ost – Rosen-burg – Humboldtstraße/Hbf. – Neumarkt – Rosenplatz – Sutthau-sen – Hagen a.T.W.	Neumarkt, Hauptbahnhof	Elektro-Ge-lenkbus	Eventuell	10	30	30
M4	Hellern Nord – Hellern – Neu-markt – Bremer Str. – Belm	Neumarkt	Elektro-Ge-lenkbus	Eventuell	10	15	30 + 20
M5	Dodesheide – Hasetor/Bf. Altstadt – Neumarkt – Nahne – – Kreishaus/ Zoo /(-Georgsmarien-hütte-West)	Neumarkt	Elektro-Ge-lenkbus	Eventuell	10	15	20

Nr.	Hauptfahrweg/Relation (jeweils eine Richtung)	Verknüpfungs-punkt	Fahrzeug-einsatz (maßgeb-lich)	Verdichter-einsatz	Grundtakt [min]		
					MF (06:00 - 20:00)	Sa (10:00 - 20:00)	SF (ganztä-gig)
10	Hauptbahnhof – Neumarkt – Klinikum Finkenhügel – Markuskirche – Haste – Sonnenhügel	Neumarkt,	Solobus/ Gelenkbus	Eventuell	20	30	30
12	Hauptbahnhof – Neumarkt – Paradiesweg / – Franziskus-Hospital	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus/ Gelenkbus	Eventuell	10	10	60
13	Hauptbahnhof – Neumarkt – Marienhospital – Hannoversche Str. – Voxtrup (weiter nach Bissendorf – Melle)	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus	Eventuell	20/ 60 bis Bissendorf 60 bis Melle	30	Einzel-fahrten
14	Neumarkt – Hauptbahnhof – Berliner Platz – Knollstr. – Nettebad – Eberleplatz (weiter nach Rulle – Wallenhorst)	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus	Eventuell	20	30	15/ 30 bis Nette-bad
15	Ibbenbüren Busbahnhof – IKEA – Heger Friedhof – Lotter Straße – Neumarkt – Hauptbahnhof – Dodesheide	Neumarkt, , Hauptbahnhof	Solobus/ Gelenkbus	Eventuell	20	30	30 / 120 Ibben-büren

Nr.	Hauptfahrweg/Relation (jeweils eine Richtung)	Verknüpfungs-punkt	Fahrzeug-einsatz (maßgeb-lich)	Verdichter-einsatz	Grundtakt [min]		
					MF (06:00 - 20:00)	Sa (10:00 - 20:00)	SF (ganztä-gig)
16	Eversburg/ Büren – Campus Wes-terberg – H.-Lübcke-Platz – Neu-markt – Hauptbahnhof	Neumarkt, Hauptbahnhof	Maxi-Train	Eventuell	20 / 10 ab Cam-pus	30	30
17	Berningshöhe – Uhlhornstraße – Neumarkt – Hauptbahnhof – Rosenplatz – Voxtrup Spitze	Neumarkt, Hauptbahnhof	Gelenkbus	Eventuell	20	30	30
18	Pye – Bramscher Straße – Neu-markt – Rosenburg – Darum	Neumarkt,	Solobus	Eventuell	20	30	30
19	Sandgrube – Wüste – Neumarkt – Humboldtstraße/Hauptbahnhof – Rosenburg – Lüstringen Ost – (392/393 Richtung Jeggen)	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus/ Gelenkbus	Eventuell	20	30	30

Nr.	Hauptfahrweg/Relation (jeweils eine Richtung)	Verknüpfungs-punkt	Fahrzeug-einsatz (maßgeb-lich)	Verdichter-einsatz	Grundtakt [min]		
					MF (06:00 - 20:00)	Sa (10:00 - 20:00)	SF (ganztä-gig)
20	Sonnenhügel – Haste – Klinikum Finkenhügel – Neumarkt	Neumarkt	Solobus/ Gelenkbus	Eventuell	20	30	30
21	Hellern Nord – Quebecallee	Quebecallee	Solobus/ Gelenkbus		30	30	30
151	Hettlicher Masch – Fledder – Hauptbahnhof – Neumarkt	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus/ Gelenkbus		5 Fahrten	-	-
152	Neumarkt – Pagenstecherstraße – Hafen West	Neumarkt	Solobus/ Gelenkbus		5 Fahrten	-	-

Linienliste Stadt und Landkreis Osnabrück Nacht

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	Verknüpfungspunkt	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich)	Anzahl Fahrten/ Nacht	
				Freitag/ Samstag	Samstag/ Sonntag
N1	Düstrup – Neumarkt – Eberleplatz – Haste – Rulle	Neumarkt	Elektro-Gelenkbus	4	4
N2	Landwehrviertel – Neumarkt	Neumarkt	Elektro-Gelenkbus	4	4
N3	Bornheide – Schinkel-Ost – Neumarkt – Sutthausen – Hagen	Neumarkt	Elektro-Gelenkbus	4	4
N4	Belm, Astruper Heide – Hauptbahnhof – Neumarkt – Hellern – Hasbergen	Neumarkt, Hauptbahnhof	Elektro-Gelenkbus	4	4
N5	Dodesheide – Neumarkt	Neumarkt	Elektro-Gelenkbus	4	4
N6	Osnabrück – alternierend: (Hilter – Dissen) bzw. (Bad Iburg – Glandorf – Bad Laer) – Bad Rothenfelde	Neumarkt	Solobus/ Gelenkbus	4	4
N18	Hollage – Pye – Hasetor/Bf. Altstadt – Neumarkt – Gretescher Turm – Darum – Jeggen West – Wissingen – Schledehausen – Jeggener Eck	Neumarkt	Solobus	4	4
N15	Lotte – Heger Friedhof – Arndtplatz – Neumarkt	Neumarkt	Gelenkbus	4	4

Linienliste VOS Nord

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus, Doppeldecker	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
610	Fürstenau - Bramsche - Osnabrück	/	/	Bramsche Bhf. (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)			05:49 - 20:40	05:49 - 20:40	06:15 - 20:29	k.B.	T60
611	Fürstenau - Schlichthorst - Merzen - Ueffeln - Neuenkirchen	/	/	/			06:10 - 16:50	06:10 - 16:50	6:33 0- 12:09	k.B.	k. RT
612	Fürstenau - Hollenstede - Settrup - Freren	/	/	/			06:25 - 16:35	k.B.	06:47 - 12:47	k.B.	k.RT
621	Bersenbrück - Ankum - Voltlage - Recke	/	/	Bersenbrück Bhf. (B/S), Ankum Neuer Markt (B/B)			05:39 - 16:26	k.B.	06:30 - 15:20	k.B.	k.RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus, Doppeldecker	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
622	Neuenkirchen - Vinte - Rothertshausen - Recke	/	/	/			06:08 - 16:31	k.B	07:14 - 12:39	k.B.	k.RT
624	Bramsche - Sögeln - Hesepe	/	/	Bramsche Bhf. (B/S)			6:55 - 16:28	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
630	Quakenbrück - Nortrup - Kettenkamp - Eggermühlen - Ankum	/	/	Ankum Neuer Markt (B/B)			06:35 - 19:05	06:35 - 19:05	07:47 - 14:05	09:23 - 15:30	T60
632	Quakenbrück - Badbergen - Nortrup - (Fürstenau) - Ankum - Bersenbrück	/	/	Quakenbrück Bhf. (B/S), Ankum Neuer Markt (B/B)			06:28 - 18:30	k.B	k.B	k.B	k.RT
640	Fürstenau - Berge - Menslage - Quakenbrück	/	/	Quakenbrück Bhf. (B/S)			06:10 - 18:40	7:15 - 18:40	7:15 - 13:40	9:05 - 15:35	T 60
641	Fürstenau - Handrup - Grafeld - (Schwagstorf) - Bippen	/	/	/			06:30 - 16:20	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
642	Quakenbrück - Menslage - Berge/Hakenkamp - Wohld	/	/	Quakenbrück Bhf. (B/S)			06:20 - 15:51	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
650	Fürstenau - Ankum - Bersenbrück	/	/	Bersenbrück Bhf. (B/S), Ankum Neumer Markt (B/B)			06:24 - 20:45	6:45 - 20:45	7:55 - 20:05	7:55 - 19:05	T 60
651	Bersenbrück - Ankum - Eggermühlen - Kettenkamp - Berge - Bippen	/	/	Ankum Neuer Markt (B/B)			06:17 - 16:09	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus, Doppeldecker	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
662/ 663	Quakenbrück - Talge - Gehrde - Bersenbrück	/	/	Quakenbrück Bhf. (B/S), Ankum Neuer Markt (B/B)			06:20 - 16:40	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
670	Bersenbrück – Ankum – Alfhausen - Rieste	/	/	/			8:55 - 09:15	8:55 - 14:25	k.B.	k.B.	k.RT
671	Ankum - Bersenbrück - Alfhausen - Rieste	/	/	Ankum Neuer Markt (B/B), Bramsche Bhf. (B/S), Hesepe Bhf. (B/S)			06:07 - 18:50	06:07 - 18:50	k.B.	k.B.	k.RT
672	Ankum - Bersenbrück - Alfhausen - Thiene - Bramsche	/	/	Bramsche Bhf. (B/S)			06:45 - 15:58	k.B.	k.B	k.B	k.RT
673	Bersenbrück - Wehbergen - Druchhorn - Ankum	/	/	Ankum Neuer Markt (B/B), Bersenbrück Bhf. (B/S)			06:50 - 16:20	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
674	Ankum - Rüssel - Brickwedde - Ankum	/	/	/			07:12 - 16:17	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus, Doppeldecker	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
676	Tütingen - Westerholte - Aslage - Sundern - Ankum	/	/	/			07:00 - 16:06	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
620	Bramsche - Hesepe - Ueffeln - Balkum - Alfhausen	/	/	Bramsche Bhf. (B/S), Bersenbrück (B/S)			5:50 - 18:42	5:50 - 18:42	6:43 - 14:02	k.B.	k. RT
613	Achmer - Bramsche	/	/	Bramsche Bhf. (B/S)			7:08 - 16:46	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
680	Bramsche - Gartenstadt - Malgarten - Lappenstuhl	/	/	Ankum Neuer Markt (B/B), Bramsche Bhf. (B/S)			6:41 - 18:03	8:28 - 18:03	8:28 - 13:03	k.B.	T 60
688	Engter - Evinghausen - Schleptrup und zurück	/	/	/			6:34 - 17:25	k.B.	k.B.	k.B	k.RT
685	Bramsche - Pente - Bramsche	/	/	Bramsche Bhf. (B/S)			7:33 - 17:22	9:00 - 17:22	k.B.	k.B.	k.RT
686	Bramsche - Engter - Kalkriese - Lappenstuhl	/	/	/			6:15 - 17:01	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
690	Bramsche - Schleptrup - Engter - (Lappenstuhl) - Kalkriese	/	/	Bramsche Bhf. (B/S)			6:29 - 18:50	8:17 - 18:50	8:17 - 13:10	k.B	T 120

Linienliste VOS NordOst

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
273	Osnabrück - Belm - Icker - Vehrte - Belm -Osnabrück	274/276/373 (Osnabrück - Belm)	T30	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			06:30 – 23:04	07:41 – 23:04	06:31 - 23:03	k.B.	T 60
274	Osnabrück - Belm - Vehrte - Icker - Osnabrück	273/276/373 (Osnabrück - Belm)	T30	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			05:15 - 19:56	05:15 - 19:56	07:01 - 19:56	13:13 - 19:04	T 60
275	Osnabrück – Belm/Vehrte – Ostercappeln - Venne	/	/	Bohmte, Leckermühle (B/B)			05:39 – 15:02	05:39 – 15:02	06:35 – 21:06	10:16 – 21:13	T 60
276	Osnabrück - Leckermühle - Bad Essen - Pr. Oldendorf	273/274/373 (Osnabrück - Belm)	T60	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			05:23 – 21:27	05:23 – 21:27	06:12 – 21:27	09:54 – 21:33	T 60
212	Damme - Hunteburg - Welplage/Meyerhöfen - Bohmte	/	/	Bohmte ZOB (B/S)			05:50 – 19:00	05:50 – 19:00	07:55 – 19:00	k.B.	T 60
213	Barkhausen - Bad Essen - Venne	/	/	Bohmte Leckermühle (B/B)			06:30 – 19:06	07:22 – 19:06	k.B.	k.B.	k.RT
214	Levern - Bohmte - Venne - Evinghausen	/	/	Bohmte Leckermühle (B/B), Bohmte ZOB (B/S)			05:13 – 20:53	05:13 – 20:53	06:49 – 19:25	k.B	k.RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
215	Heithöfen - Bad Essen - Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)			06:47 – 15:33	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
216	Bohmte - Bad Essen -Pr. Oldendorf	/	/	Bohmte ZOB (B/S)			06:00 – 16:03	06:00 – 07:48	06:56 – 08:27	k.B.	k.RT
221	Heithöfen - Lintorf - Barkhausen	/	/	/			06:27 – 16:17	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
222	Hunteburg - Schwagstorf - Ostercappeln	/	/	/			06:29 – 14:50	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
223	Belm - Icker - Vehrte - Belm	/	/	/			06:54 – 14:00	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
224	Bissendorf - Belm - Evinghausen	/	/	/			07:09 – 15:57	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
N273	Hunteburg - Schwagstorf - Venne - Icker/Vehrte Belm - Osnabrück	/	/	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			19:57 – 01:55	19:57 – 01:55	18:02 – 21:53	1:55 – 04:08	k.RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
N276	Wimmer - Bad Essen - Bohmte - Ostercappeln Osnabrück	/	/	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			20:48 – 02:07	20:48 – 02:07	17:34 – 23:30	00:04 – 04:17	k.RT
S20	Osnabrück – Ostercappeln – Bad Essen	/	/	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			05:43 - 23:41	05:43 - 23:41	05:43 - 23:41	08:45 - 23:40	T60

Linienliste VOS Ost

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
381	Melle – Gesmold – Bissendorf - Osnabrück	382 u. 383 Bissendorf – Osnabrück	T20	Melle ZOB (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)	SL		05:26 - 21:38	05:26 - 21:38	06:45 - 18:39	12:45 - 19:10	T60
382	Holterberg – Bissendorf - Osnabrück	381 u. 383 Bissendorf – Osnabrück	T20	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)	SL	x	06:24 - 23:06	06:24 - 23:06	06:26 - 20:01	k.B.	T60/ T120
383	Bissendorf - Osnabrück	381 u. 383 Bissendorf – Osnabrück	T20	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)	SL		06:14 - 20:11	06:14 - 20:11	k.B.	k.B.	T60
392	Wissingen – Jeggen – Osnabrück	393 Jeggen – Osnabrück	T20	Osnabrück Neumarkt (B/B)	GZ	x	06:09 - 23:11	06:09 - 23:11	06:11 - 23:11	13:30 - 18:56	T20/40
393	Linne – Bad Essen – Schledehausen – Jeggen – Osnabrück	392 Jeggen – Osnabrück	T20	Osnabrück Neumarkt (B/B)	GZ	x	05:00 - 23:18	05:00 - 23:18	06:29 - 23:17	13:57 - 19:29	T60
373	Linne – Schledehausen – Belm – Osnabrück und zurück	/	/	Osnabrück Neumarkt (B/B)	SL		06_:17 14:10	06_:17 07:48	06_:11 06:45	k.B.	k. RT
304	Buchmühlen – Wetter – Eicken-Bruche – Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)	SL		06:52 - 17:40	07_:15 17:40	07_:15 14:05	k.B.	T60

305	(Jeggen – Westerhausen)/ (Bad Essen – Oberholsten) – Oldendorf – Bakum – Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)	SL	x	06:18 - 19:05	06:18 - 19:05	07:18 - 14:05	k.B.	T60

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
306	Meesdorf – Markendorf – Buer – Eicken-Bruche – Melle	/	/	Melle ZOB (B/B), Melle Bhf. (B/S)	SL	x	06:17 - 19:08	06:17 - 19:08	07:17 - 14:08	12:45 - 18:43	T60
307	Werther - Suttorf – Neuenkirchen – (St. Annen – Riemsloh)/ (Insingdorf) – Melle	/	/	Werther ZOB (B/B) Melle ZOB (B/B)	SL	x	06_:12 09:12	06_:12 19:12	07_:12 13:42	12_:12 19:12	T60
308	Melle – Küingsdorf – Sondermühlen – Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)	SL		07:10 - 16:25	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
309	Bad Rothenfelde – Wellingholzhausen – Sondermühlen/Peingdorf – Melle	/	/	Bad Rothenfelde ZOB (B/B), Dissen Bhf. (B/S), Melle ZOB (B/B)	SL	x	05:20 - 20:46	05:20 - 20:46	06:20 - 19:14	12:20 - 19:29	T60
310	Melle – Laer – Gerden – Altenmelle – Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)			07:05 - 16:25	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
311	Gesmold – Wenningen – Warringhof – Gesmold	/	/				07:00 - 14:15	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
312	Gesmold/Oberholsten – Westerhausen – Oldendorf – Buer	/	/				06:33 - 16:58	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
314	Markendorf – Hustädte – Buer	/	/				07:15 - 16:34	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
315	Bruchmühlen – Tittingdorf / Markendorf – Buer	/	/				07:14 - 16:56	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
316	Gr. Aschen/Riemsloh – Neuenkirchen – Riemsloh/ Gr. Aschen	/	/				07:00 - 16:23	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
317	Riemsloh – Krukum – Westendorf – Riemsloh	/	/				06:58 - 14:17	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
318	Wellingholzhausen – Sondermühlen/Kerßenbrock – Neuenkirchen	/	/				06:40 - 16:20	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
319	Wellingholzhausen – Vessendorf – Wellingholzhausen	/	/				06:48 - 16:26	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
321	Bissendorf – (Holte – Natbergen)/(Uphausen/Wersche) – Bissendorf	/	/				06:43 - 15:58	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
322	Bissendorf – Wissingen – Schledehausen – Bad Essen	/	/				06:39 - 16:21	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
N305	Westerhausen - Oldendorf - Bakum - Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)			/	/	20:45 - 22:45	00:20 - 04:40	T120/60 (Sa) T60 (So)
N306	Bruchmühlen - Eicken-Bruche - Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)			/	/	20:15 - 23:41	01:16 - 04:41	T120/60 (Sa) T60 (So)
N307	Neuenkirchen - St. Annen - Riemsloh - Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)			/	/	20:20 - 23:42	01:45 - 05:13	T120/60 (Sa) T60 (So) k. RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
N309	Wellingholzhausen - Sondermühlen - Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)					18:22 - 22:56	00:20 - 05:06	T120/60 (Sa) T60 (So)
N381	Osnabrück - Bissendorf - Gesmold - Melle	/	/	Melle ZOB (B/B), Kamp-Promenade (B/B), Neumarkt (B/B)			/	/	00:15 - 04:04 und 19:30 - 00:15 (So)	00:15 - 04:05	T60

Linienliste VOS Süd

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
451	Georgsmarienhütte – Oesede – Dröper – Brannenheide Kloster Oesede – Holsten Mündrup – Kloster Oesede – Dröper – Oesede	/	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)	Kleinbus		06:25 - 20:15	06:25 - 20:15	08:25 - 16:15	10:50 - 18:40	T 60
452	Georgsmarienhütte – Oesede – Malbergen – Holzhausen	E471 Malbergen – Holzhausen	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)	SL		06:31 - 20:11	06:31 - 20:11	08:18 - 16:11	10:18 - 18:12	T60
454	Georgsmarienhütte – Oesede – Harderberg – Franziskushospital	/	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			08:21 - 09:16	08:21 - 09:16	k.B.	k.B.	k. RT
461	Dissen – Bad Rothenfelde – Versmold	/	/	Dissen/Bad Rothenfelde (B/S)			07:25 - 18:17	07:25 - 18:17	k.B.	k.B.	k. RT
462	Osnabrück – Oesede	463-469 Osnabrück – Oesede	t	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			05:35 - 20:02	05:35 - 20:02	k.B.	k.B.	k. RT
463	Osnabrück – Oesede – Hagen	462-469 Osnabrück – Oesede Harderberg - Nahne	T10 T30	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S), Hagen Zentrum (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)			04:40 - 21:53	04:40 - 21:53	04:35 - 23:39	09:20 - 21:05	T60

464	Osnabrück – Oesede – Georgsmarienhütte	462-469 Osnabrück – Oesede Harderberg - Nahne	T10 T30	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)			06:42 - 20:28	06:42 - 20:28	08:15 - 16:16	11:32 - 18:48	T60

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
465	Osnabrück – Oesede – Bad Iburg- Glandorf	462-469 OS-Oesede 466 Osnabrück – Bad Iburg	T10 T30	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Glandorf ZOB (B/B), (B/S)			05:02 - 00:31	05:02 - 00:31	07:49 - 22:46	k.B.	T60
466	Osnabrück – Oesede – Bad Iburg – Bad Laer – Bad Rothenfelde	62-469 OS-Oesede 465 Osnabrück – Bad Iburg	T10 T30	Bad Rothenfelde ZOB (B/B), Oesede Gildehaus (B/B), (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Glandorf ZOB (B/B), (B/S)			04:32 - 00:55	04:32 - 00:55	04:33 - 23:04	09:30 - 23:10	T60

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
X460	Kloster Oesede – Hilter – Dissen – Bad Rothenfelde	467 Osnabrück – Oesede – Kloster Oesede – Hilter – Dissen – Bad Rothenfelde	/	Dissen Bhf. (B/S), Bad Rothenfelde ZOB (B/B), Wellendorf Bhf. (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)			06:45 - 18:30	06:45 - 18:30	k.B.	k.B.	k. RT
467	Kloster Oesede – Hilter – Dissen – Bad Rothenfelde	X460 Osnabrück – Oesede – Kloster Oesede – Hilter – Dissen – Bad Rothenfelde 462-469 Osnabrück - Oesede	/ T10	Dissen Bhf. (B/S), Bad Rothenfelde (B/B), Wellendorf Bhf. (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Oesede Gildehaus (B/S), (B/B)			04:05 - 00:03	04:05 - 00:03	04:05 - 00:12	10:55 - 00:12	T60

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
468	Osnabrück – Oesede – Dröper – Kloster Oesede – Borgloh	469 Wellendorf Brannenheide – Dröper – Oesede -Osnabrück 462-469 Osnabrück - Oesede	/ T10	Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Oesede Gildehaus (B/S), (B/B)			08:17 - 18:02	08:17 - 18:02	08:17 - 12:12	k.B.	T60
469	Wellendorf Brannenheide – Dröper – Oesede – Osnabrück	468 Wellendorf Brannenheide – Dröper – Oesede – Osnabrück 462-469 Osnabrück - Oesede	/ T10	Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Oesede Gildehaus (B/S), (B/B)			05:45 - 07:29	05:45 - 07:20	k.B.	k.B.	k. RT
S40	Bad Laer – Bad Iburg - Osnabrück	/	/	Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)			06:11 - 00:02	06:11 - 00:02	06:11 - 00:02	08:11 - 00:02	T60

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
473	Hagen – Holzhausen – Osnabrück	E471/471 Holzhausen - Osnabrück	T20	Hagen Zentrum (B/B), Osnabrück Neumarkt (B/B), Sutthausen Bhf. (B/S)			05:07 - 00:23	05:07 - 00:23	05:08 - 00:23	09:30 - 23:56	T20
475	Bad Rothenfelde – Dissen – Hilter	/	/	Dissen Bhf. (B/S), Bad Rothenfelde ZOB (B/B)			04:55 - 00:25	04:55 - 00:25	04:55 - 00:25	08:59 - 23:25	T60
X491	Osnabrück – Gaste – Hasbergen	/	/	Osnabrück Neumarkt (B/B)	GZ	x	05:30 00:29	05:30 00:29	06:15 00:29	10:15 20:11	T60
X492	Osnabrück – Hasbergen	X493 Osnabrück - Hasbergen	T30	Neumarkt (B/B), Hasbergen Bhf. (B/S)	SL		06:53 - 23:25	08:35 - 23:25	08:35 - 23:05	k.B.	T60
X493	Osnabrück – Hasbergen – Natrup-Hagen – Hagen	X492 Osnabrück - Hasbergen	T30	Neumarkt (B/B), Hasbergen Bhf. (B/S), Natrup Hagen Bhf. (B/S), Hagen Zentrum (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)	SL		04:24 - 00:57	04:24 - 00:57	04:25 - 00:57	11:05 - 19:55	T60
410	Holzhausen – Malbergen – Georgsmarienhütte	/	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			11:28 14:40	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
411	Harderberg – Oesede – Georgsmarienhütte	/	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			07:00 16:16	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
413	Borgloh – Holsten-Mündrup – Kloster-Oesede – Oesede – Georgsmarienhütte – Suttthausen	414 Brannheide – Kloster Oesede – Oesede – Georgsmarienhütte	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			06:54 - 14:53	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
414	Brannheide – Kloster Oesede – Oesede – Georgsmarienhütte	413 Brannheide – Kloster Oesede – Oesede – Georgsmarienhütte	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			06:46 - 15:59	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
415	Wellendorf – Ebbendorf – Borgloh	/	/	/			11:40 - 15:47	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
416	Hilter – Hankenberge – Wellendorf – Borgloh	/	/	Wellendorf Bhf. (B/S)			06:34 - 16:30	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
417	Natrup – Hilter – Eppendorf – Allendorf – Uphöfen – Borgloh	/	/	/			06:26 - 16:51	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
418	Dissen – Erpen – Bad Rothenfelde – Hilter	/	/	Dissen Bhf. (B/S)			06:27 - 16:27	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
419	Dissen – Nolle – Dissen	/	/	Dissen Bhf. (B/S)			06:38 - 15:34	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
420	Bad Rothenfelde – Aschen – Dissen	/	/	Dissen Bhf. (B/S), Bad Rothenfelde ZOB (B/B)			06:20 - 16:37	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
421	Bad Rothenfelde – Aschendorf – Bad Rothenfelde	/	/	Bad Rothenfelde ZOB(B/B)			07:20 - 16:18	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
422	Bad Rothenfelde – Heidland Strang – Bad Rothenfelde	/	/	Bad Rothenfelde ZOB(B/B)			07:18 - 16:22	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
423	Bad Iburg – Glane – Remsede – Westerwiede – Bad Laer	/	/	/			06:09 - 16:23	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
424	Hardensetten – Winkelsetten – Müschen – Bad Laer – Bad Iburg	/	/	/			06:22 - 16:29	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
425	Bad Rothenfelde – Aschen – Dissen – Hilter – Sentrup – Bad Iburg	/	/	Dissen (B/S), Bad Rothenfelde ZOB (B/B)			06:28 - 17:02	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
426	Bad Rothenfelde – Aschendorf – Bad Laer – Remsede – Bad Iburg	/	/	Dissen (B/S), Bad Rothenfelde ZOB (B/B)			06:30 - 17:04	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
427	Glandorf – Ostenfelde – Bad Iburg	/	/	Glandorf ZOB (B/S), (B/B)			06:58 - 15:41	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT

Nr.		Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
								MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
428		Glane – Sentrup – Bad Iburg	/	/	/			07:45 - 16:06	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
429		Bad Iburg – Mentrup – Bad Iburg	/	/	/			06:56 - 15:57	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
430		Gaste – Hasbergen – Natrup Hagen – Gellenbeck – Sudenfeld – Hagen – Georgsmarienhütte	/	/	Hagen Zentrum (B/B)			06:30 - 16:27	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
431		Hagen – Mentrup – Altenhagen – Hagen	/	/	Hagen Zentrum (B/B)			07:37 - 16:21	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
433		Schwege – Westendorf – Sudendorf – Laudiek – Averfehrden – Glandorf	/	/	Glandorf ZOB (B/S), (B/B)			06_:27 16:10	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
440		Gaste – Ohrbeck – Hasbergen	/	/	Hasbergen Bhf. (B/S)			07:16 - 15:43	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
309		Bad Rothenfelde – Wellingholzhausen – Sondermühlen – Melle	/	/	Bad Rothenfelde ZOB (B/B), Dissen Bhf. (B/S), Melle ZOB (B/B), Neumarkt (B/B)			05:20 - 20:46	05:20 - 20:46	06:20 - 23:30	12:20 - 19:29	k. RT
N61		Osnabrück – Oesede – Georgsmarienhütte - Hagen	/	/	Kamp-Promenade (B/B), Neumarkt (B/B)					00:50 - 05:13	00:02 - 05:13	T65

Linienliste VOS Wallenhorst

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
533	Wallenhorst – Rulle – Osnabrück	Wallenhorst - Rulle Rulle - Osnabrück	T60 T30	Wallenhorst Kirchplatz (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			04:46 - 00:07	04:46 - 00:07	06:15 - 00:06	08:30 - 00:06	T 30
581	Hollage Gewerbegebiet – Pye – Osnabrück	582 Pye – Osnabrück	T20	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)		x	04:46 - 00:26	04:46 - 00:26	05:18 - 00:26	08:45 - 23:55	T 20/40
582	Wallenhorst – Pye – Osnabrück	581 Pye – Osnabrück	T20	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)		x	06:14 - 20:49	06:14 - 20:49	k.B.	k.B.	T60
583	Wallenhorst – Osnabrück	584 Wallenhorst – Osnabrück		Wallenhorst Kirchplatz (B/B), Osnabrück Altstadt (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)			06:17 - 08:32	06:17 - 08:32	k.B.	k.B.	k. RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
584	Hollage – Wallenhorst – Osnabrück	583 Wallenhorst – Osnabrück		Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Altstadt (B/S), Wallenhorst Kirchplatz (B/B)			05:00 - 00:43	05:00 - 00:43	05:40 - 00:43	09:15 - 23:51	T30
580	Bramsche – Wallenhorst	/	/	Wallenhorst Kirchplatz (B/B), Bramsche Bhf. (B/S)			07:10 - 20:06	07:10 - 20:06	07:40 - 16:02	k.B.	T60
585	Osnabrück – Wallenhorst – Bramsche	/	/	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Altstadt (B/S), Wallenhorst Kirchplatz (B/B)			04:35 - 19:52	04:35 - 19:52	05:02 - 17:57	k.B.	k. RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
586	Icker – Rulle – Gruthügel – Osnabrück	/	/	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Altstadt (B/S)			06:41 - 15:22	06:41 - 07:12	k.B.	k.B.	k. RT
512	Hollage - Wallenhorst Lechtingen	/	/	Osnabrück Neumarkt (B/B),			7:23 - 15:20	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
513	Wallenhorst – Rulle	/	/				7:16 - 16:32	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
514	Bramsche Wallenhorst	/	/				06:01 - 13:30	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
511	Hollage/Bramsche – Wallenhorst	/	/	Wallenhorst Kirchplatz (B/S),			06:20 - 16:30	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT

Achmer

Bahnhofsvorplatz

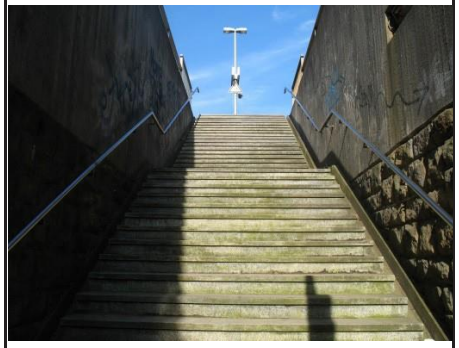
- B+R-Anlage vorhanden, entspricht aber nicht dem aktuellen Stand
- keine P+R-Anlage vorhanden
- Beschilderung die zum
- Bahnsteig weist, ist am Treppenaufgang vorhanden
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung nicht vorhanden

Bus-Schiene-Verknüpfung nicht vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 35 cm
- Bahnsteig nur über Treppenaufgang zu erreichen
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell
- Wetterschutz vorhanden; teilweise Vandalismusschäden
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- ausreichendes Sicherheitsempfinden

Zuwegung zum Gleis



- Zugang zum Gleis durch Treppenaufgang
- nicht barrierefrei
- keine Fahrgastinformation im Aufgangsbereich

Perspektive

Mögliche Handlungsfelder

- Erneuerung des Bahnsteigs im Sinne der Barrierefreiheit
- Ausbau eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig
- Erneuerung der B+R-Anlage
- Bau einer P+R-Anlage
- Installation einer DFI-Anlage
- Malerarbeiten, Pflasterarbeiten/Grünpflege
- Prüfung einer fahrplantechnischen Bus-Schiene-Verknüpfung

Bersenbrück

Bahnhofsvorplatz

- P+R Anlage vorhanden
- B+R Anlage vorhanden, gut ausgelastet
- Fahrgastinformation vorhanden und aktuell (diverse Vitrinen)
- Ausschilderung des Bahnhofes im Ort
- gepflegtes Bahnhofsumfeld
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung: kurze Wege zwischen Bus und Bahn vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung teilweise realisiert

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 55 cm
- Bahnsteige modernisiert und jeweils barrierefrei erreichbar
- Fahrgastinformationen vorhanden und auf aktuellem Stand
- Möblierung aktueller Standard
- Bahnsteigwechsel nur über Brückenwerk möglich (kein Aufzug); Vorhandener Shuttle-Taxi-Service zum Gleiswechsel
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- positives Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- Zugang zum Gleis durch Treppenaufgang
- Nicht barrierefrei
- keine Fahrgastinformation im Aufgangsbereich

Perspektive

- Bau einer Aufzugsanlage am Brückenwerk
- barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle
- Optimierung der fahrplantechnischen Verknüpfung zu prüfen (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene Verknüpfung)
- Weiterentwicklung zur Mobilstation

Bohmte

Bahnhofsvorplatz

- P+R-Anlage vorhanden,
- große B+R-Anlage vorhanden, partiell stark ausgelastet
- Fahrgastinformation vorhanden und aktuell
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung: kurze Wege zwischen Bus und Bahn vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung realisiert

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 55 cm, befestigt
- durch einen Tunnel zu erreichen; nicht barrierefrei
- Aushänge sind auf aktuellem Stand
- gutes Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- Eigentümer ist die DB AG
- Zugang zum Gebäude ist barrierefrei
- gegenwärtig keine Nutzung des Bahnhofsgebäudes

Planung/ Perspektive

Planung:

- Bestandteil des niedersächsischen Bahnhofausbauprogramm „Niedersachen ist am Zug! III“ (NiaZ3)
  - Erneuerung Mittelbahnsteig und Hausbahnsteig auf 220 m
  - Erneuerung Unterführung
  - barrierefreier Zugang zum Gleis durch Neubau zweier Aufzüge
  - Ausstattung
  - Beleuchtung

Perspektive:

- Optimierung der fahrplantechnischen Verknüpfung zu prüfen
- Weiterentwicklung zur Mobilstation

Bramsche

Bahnhofsvorplatz

- Eigentümer des Vorplatzes ist die Stadt Bramsche
- Bahnhofsvorplatz nicht durchgehend barrierefrei
- P+R-/B+R-Anlagen vorhanden, sehr hohe Auslastung Umgebungskarte direkt am Vorplatz; Fahrgastinformation am Bahnhofsgebäude
- Ausschilderung des Bahnhofes im Ort
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung: kurze Wege zwischen Bus und Bahn
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung: teilweise realisiert

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 55 cm
- barrierefreier Zugang zu den Gleisen; Mittelbahnsteig über Aufzugsanlage erreichbar
- Fahrgastinformationen auf aktuellem Stand
- Bahnsteigmöblierung aktueller Standard
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- positives Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- Bahnsteiggebäude in Privatbesitz
- aktuelle Nutzung durch die Heilpädagogische Hilfe Bersenbrück (HpH)
- Fahrgastinformationen außen am Gebäude
- Kioskbetrieb gleisseitig
-

Perspektive

- barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle bzw. Ausbau zum ZOB (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene-Verknüpfung)
- Weiterentwicklung zur Mobilstation

Bruchmühlen

Bahnhofsvorplatz

- B+R- und P+R-Anlagen vorhanden und zum Teil stark ausgelastet
- Fahrgastinformationen auf der nördlichen Seite vorhanden; keine Touristeninformation
- Fahrkartenautomat an der nördlichen Zuwegung
- Bushaltestelle an der südlichen Bahnhofseite
- Mobiliar entspricht nicht mehr neustem Stand
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung nicht vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 55 cm
- ebenerdig erreichbar; barrierefrei
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell
- Bahnsteig und Möblierung sind zu erneuern; teilweise Vandalismusschäden
- Fahrkartenautomat am südlichen Bahnsteig
- ausreichendes Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- Das Gebäude ist in städtischem Besitz
- Keine Nutzung; baufälliger Zustand
- keine Fahrgastinformationen

Planung

- Nutzungsaufnahme erfolgt (Bestandteil des niedersächsischen Bahnhofausbauprogramm „Niedersachen ist am Zug! III“ (NiaZ3)
  - Erneuerung zweier Seitenbahnsteige auf 220 m
  - Ausstattung
  - Beleuchtung

Dissen/Bad Rothenfelde

Bahnhofsvorplatz

- P+R-Anlage wurde umfangreich erweitert
- B+R-Anlage vorhanden, gute Auslastung
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 76 cm
- ebenerdig erreichbar
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell
- Bahnsteig und Möblierung in einem guten Zustand und aktuell
- DFI seit 2018
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- positives Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- Bahnhofsgebäude wird durch den Jazz-Club Dissen genutzt
- keine Fahrgastinformation am Gebäude, jedoch am Vorplatz

Perspektive

- barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene-Verknüpfung)
- Weiterentwicklung zur Mobilstation

Hasbergen

Bahnhofsvorplatz

- vorhandene P+R-/B+R-Anlagen grundlegend saniert und erweitert, hohe Auslastung
- keine Fahrgastinformation auf dem Vorplatz
- Bahnhof im Ort ausgeschildert
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden, allerdings für Menschen mit Mobilitätseinschränkung nur über Umwege zu erreichen
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung ist mit relativ langen Umsteigezeiten realisiert

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 76 cm
- Gleis 1 ebenerdig, Gleis 2 über Treppenanlage zu erreichen und somit nicht barrierefrei.
- Fahrgastinformation vorhanden und aktuell
- Witterungsschutz vorhanden und aktuell
- Erreichbarkeit P+R- und B+R-Anlagen von Gleis 1 gut, von Gleis 2 nur über Umwege
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- positives Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- Gebäude in Privatbesitz
- Nutzung durch ein Architekturbüro
- Sehr guter Zustand des Gebäudes
- keine Touristen- und Fahrgastinformation am Gebäude

Planung/ Perspektive:

In Umsetzung:

- Bestandteil des niedersächsischen Bahnhofsausbauprogramm „Niedersachsen ist am Zug! III“
  - Neubau der Bahnsteige (220 m) sowie Errichtung einer Fußgängerbrücke mit Aufzügen zur barrierefreien Erreichung von Gleis 2 in Umsetzung

Perspektive:

- Weiterentwicklung zur Mobilstation
- ggf. Anpassung der Bushaltestelle Bereich Wasserturm (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene-Verknüpfung)

Hesepe

Bahnhofsvorplatz

- B+R-Anlage vorhanden, in einem sehr schlechten Zustand
- keine P+R-Anlage vorhanden
- ~~keine~~ bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- keine fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- Eigentümer: DB Immobilien GmbH

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 55 cm
- Bahnsteig ist saniert und in einem sehr guten Zustand
- Erreichbarkeit barrierefrei
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell
- Bahnsteigausstattung aktuell und in einem guten Zustand
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- Sicherheitsempfinden ausreichend

Zuwegung zum Gleis

- neu errichtete, ebenerdige Zuwegung

Perspektive

- Erneuerung der vorhandenen B+R-Anlage

Hilter

Bahnhofsvorplatz

- P+R-/B+R-Anlagen vorhanden und mit hoher Auslastung
- keine Fahrgastinformation vorhanden
- keine bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden (Haltestelle in ca. 380 Meter Entfernung)
- keine fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 76 cm
- ebenerdig und barrierefrei erreichbar
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell
- Bahnsteig und Möblierung in gutem Zustand und aktuell
- DFI seit 2018 vorhanden
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig

Bahnhofsgebäude

- private Nutzung
- keine Fahrgastinformationen
- keine bahnspezifische Nutzung des ehemaligen Bahnhofsgebäudes

Perspektive

- Überprüfung der der P+R-/B+R-Situation und ggf. Erweiterung der dafür vorhandenen Infrastruktur
- Weiterentwicklung zur Mobilstation

Melle

Bahnhofsvorplatz

- umfangreich sanierte P+R-/B+R-Anlagen vorhanden; hohe Auslastung
- barrierefreie Bushaltestelle vorhanden
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung sehr eingeschränkt vorhanden
- Ladeinfrastruktur für zwei PKW

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 55 cm
- barrierefreier Zugang zum Bahnsteig durch Aufzüge
- sanierte Tunnelzuwegung
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell
- Mobiliar nicht mehr zeitgemäß
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- Sicherheitsempfinden ausreichend

Bahnhofsgebäude

- im privaten Besitz
- derzeitige Nutzung durch ein Gesundheitszentrum
- Fahrgastinformation ist vorhanden

Perspektive/Planung

Planung

- Bestandteil des niedersächsischen Bahnhofausbauprogramm „Niedersachsen ist am Zug! III“
  Erneuerung Bahnsteigkanten und -belag am Mittelbahnsteig (220m); Wetterschutz; Ausstattung, Beleuchtung

Perspektive:

- Weiterentwicklung zur Mobilstation
- Verbesserung der fahrplantechnischen Bus-Schiene Verknüpfung

Kloster Oesede

Bahnhofsvorplatz

- P+R-/B+R-Anlagen vorhanden
- keine Fahrgastinformation vorhanden
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 76 cm
- ebenerdig und barrierefrei erreichbar
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell
- Bahnsteig und Möblierung in einem guten Zustand und aktuell
- DFI seit 2018
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- positives Sicherheitsempfinden

Zuwegung zum Gleis

- ebenerdige Zuwegung, barrierefreier Bahnsteigzugang
- keine Fahrgastinformation vorhanden

Perspektive

- Überprüfung der P+R-/B+R-Situation und ggf. Erweiterung der dafür vorhandenen Infrastruktur
- Weiterentwicklung zur Mobilstation

Natrup-Hagen

Bahnhofsvorplatz

- P+R-Anlage vorhanden, gut ausgelastet
- B+R-Anlage vorhanden, sehr stark ausgelastet
- keine Fahrgastinformation am Vorplatz
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 76 cm
- barrierefreier Zugang zum Bahnsteig auf Gleis 1
- barrierefreier Zugang zum Bahnsteig auf Gleis 2 nur über erhebliche Umwege
- Fahrgastinformationen vorhanden und auf aktuellem Stand
- durch Sanierung auf aktuellem Stand (Beleuchtung, Möblierung usw.)
- Fahrkartenautomat am Bahn- steig
- positives Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- Bahnhofsgebäude ausschließlich in betrieblicher Nutzung
- Keine Fahrgastinformationen vorhanden

Planung/ Perspektive

fertiggestellt

- Bestandteil des niedersächsischen Bahnhofausbauprogramm „Niedersachsen ist am Zug! III“
  Verlängerung der beiden Seitenbahnsteige auf eine Länge von 220 m; Ausstattung; Beleuchtung

Perspektive

- barrierefreie Anpassung der Bushaltestelle (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene-Verknüpfung)

Oesede

Bahnhofsvorplatz

- P+R- und B+R-Anlagen vorhanden
- keine Fahrgastinformation im Vorplatzbereich
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden (Haltestelle Gildehaus in 160m Entfernung)
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 76 cm
- ebenerdig erreichbar
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell
- Bahnsteig und Möblierung in einem guten Zustand und aktuell
- DFI seit 2018
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- positives Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- ebenerdige Zuwegung, somit barrierefreier Bahnsteigzugang
- keine Fahrgastinformation

Perspektive

- Weiterentwicklung zur Mobilstation in Kombination mit der Haltestelle Gildehaus
- barrierefreier Ausbau der Haltestelle Gildehaus

Osnabrück Altstadt

Bahnhofsvorplatz

- B+R-Anlagen, BikeTower vorhanden
- Fahrgastinformation vorhanden
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- Taxistellplätze vorhanden
- K+R möglich

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 76 cm
- barrierefreier Zugang zum Bahnsteig über Aufzug
- Fahrgastinformation vorhanden und auf aktuellem Stand
- durch Sanierung aktueller Standard (Beleuchtung, Möblierung usw.)
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- ausreichendes Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- Eigentümer sind die Stadtwerke Osnabrück
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell
- Nutzung durch Bäckerei/Bistro
- übersichtliche Wegweiser im Gebäude
- barrierefreier Zugang

Perspektive

- Weiterentwicklung zur Mobilstation
- Schaffung einer Zugangsmöglichkeit zur Ziegelstraße
- Optimierung/Erweiterung der B+R-Anlagen

Osnabrück Hauptbahnhof

Bahnhofsvorplatz

- Parkhaus vorhanden
- B+R-Anlage vorhanden, hohe Auslastung
- Fahrradparkhaus vorhanden
- Fahrgastinformation vorhanden und aktuell
- Bus-Schiene-Verknüpfung zu optimieren
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden, in Tagesrandzeiten jedoch eingeschränkt

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 76 cm
- Sämtliche Bahnsteige über Treppenaufgang und Aufzüge zu erreichen
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell, DFI vorhanden
- Bahnsteigmöblierung zum Teil aktuell

Bahnhofsgebäude

- Eigentum der DB Immobilien AG
- Vielfältige Nutzung durch Gastronomie und Einzelhandel sowie Verkaufsstelle der DB
- Fahrkartenautomaten vorhanden,
- barrierefreier Zugang
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell

Planung/Perspektive

Planung

- Bestandteil des niedersächsischen Bahnhofausbauprogramm „Niedersachsen ist am Zug! III“
  - Erneuerung aller Bahnsteige mit Kanten und Dächern
  - Anpassung oder Neubau der Beleuchtung
  - Anpassung oder Neubau von Bahnsteigausstattungen

Perspektive

- barrierefreier Ausbau des Bahnhofsvorplatzes inklusive Bushaltestellen
- Weiterentwicklung zur Mobilstation
- Prüfung von Bahnhofszugängen
  - Richtung Osten zur Hamburger Straße
  - ‚An der Humboldtbrücke‘ im Bereich Gleis 1/ Stellwerk oder als Zugang zu den Bahnsteigen 11 bis 14

Osnabrück Sutthausen

Bahnhofsvorplatz

- Eigentümerin des Vorplatzes ist die Stadt Osnabrück
- Neugestaltung 2018
- Fahrgastinformation am Bahnsteig
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung in Teilen vorhanden
- Mobilstation vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 76 cm
- ebenerdige Erreichbarkeit des Bahnsteiges
- Fahrgastinformationen sind vorhanden und aktuell
- Mobiliar vorhanden
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- positives Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- Privatbesitz
- Gastronomie und Kunst-Atelier
- keine Fahrgastinformation am Gebäude

Perspektive

- Überprüfung der P+R-/B+R-Situation und ggf. Erweiterung der dafür vorhandenen Infrastruktur

Wissingen

Bahnhofsvorplatz

- B+R-Anlage inkl. überdachter, verschlossener Fahrradabstellanlage
- P+R-Anlage vorhanden, hohe Auslastung
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung nicht vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 55 cm (Anpassung auf 76 cm in Vorbereitung)
- ebenerdiger Zugang, Gleis 2 nur über eine Stufe zu erreichen
- keine Fahrgastinformationen vorhanden
- unzureichende Bahnsteigmöblierung
- kein Fahrkarten-automat vorhanden
- positives Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- betriebliche Nutzung des Gebäudes
- Fahrgastinformation vorhanden
- Ebenerdiger Zugang zum Gleis

Perspektive

- Renovierung des Bahnsteiges sowie Erneuerung der Beläge und Kanten
- Errichtung eines Witterungsschutzes sowie Infovitrine zur Fahrgastinformation
- Erweiterung des Wartebereiches einschl. Serviceeinrichtung
- Einrichtung einer Bus-Schiene-Verknüpfung (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene-Verknüpfung)
- Weiterentwicklung zur Mobilstation
- Erneuerung/Optimierung der Reisendensicherung und gleichzeitig neue barrierefreie Zugangsmöglichkeit zum Bahnsteig schaffen
- barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle

Quakenbrück

Bahnhofsvorplatz

- P+R und B+R-Angebot vorhanden
- keine Fahrgastinformation am Vorplatz
- Bereich der Busverknüpfung wurde saniert und neugestaltet
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung nicht vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 55 cm
- barrierefreier Zugang zum Bahnsteig
- Fahrgastinformationen vorhanden und auf aktuellem Stand
- aktuelle Beleuchtung, Möblierung und Fahrkartenautomaten am Bahnsteig
- positives Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- Saniertes Bahnhofsgebäude
- diverse Nutzungen durch z. B. Gastronomie, Reisebüro, Ingenieurbüro, Praxis
- keine Fahrgastinformation im und am Gebäude

Perspektive

- Überprüfung der P+R-/B+R-Situation und ggf. Erweiterung der dafür vorhandenen Infrastruktur
- Einrichtung einer Bus-Schiene-Verknüpfung (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene-Verknüpfung)
- Weiterentwicklung zur Mobilstation

Rieste

Bahnhofsvorplatz

- B+R- und P+R-Anlagen vorhanden
- keine Fahrgastinformation vorhanden
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung nicht vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 55 cm
- Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig
- Fahrgastinformationen vorhanden und auf aktuellem Stand
- Möblierung auf aktuellem Stand
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- positives Sicherheitsempfinden

Bahnhofsgebäude

- an der Stelle des ehemaligen Bahnhofsgebäudes befindet sich das Rathaus von Rieste
- keine Fahrgastinformation

Perspektive/Planung

- Überprüfung der P+R-/B+R-Situation und ggf. Erweiterung der dafür vorhandenen Infrastruktur
- barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle (vgl. Maßnahmensteckbrief zur Bus-Schiene-Verknüpfung)
- Weiterentwicklung zur Mobilstation

Wellendorf

Bahnhofsvorplatz

- P+R- und B+R-Anlagen vorhanden
- bauliche Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden
- fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung nicht vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 76 cm
- ebenerdig erreichbar
- Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell
- Bahnsteig und Möblierung in einem guten Zustand und aktuell
- DFI seit 2018
- positives Sicherheitsempfinden

Zuwegung zum Gleis

- ebenerdige Zuwegung, somit barrierefreier Bahnsteigzugang
- keine Fahrgastinformation

Perspektive

- Überprüfung der P+R-/B+R-Situation und ggf. Erweiterung der dafür vorhandenen Infrastruktur
- Weiterentwicklung zur Mobilstation
- Einrichtung einer Bus-Schiene-Verknüpfung (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene-Verknüpfung)

Westerhausen

Bahnhofsvorplatz

- P+R- und B+R-Anlagen vorhanden; hohe Auslastung
- keine Fahrgastinformation vorhanden
- bauliche und fahrplantechnische Bus-Schiene-Verknüpfung nicht vorhanden

Bahnsteig

- Bahnsteighöhe 55 cm
- barrierefreier Zugang zum Bahnsteig
- keine Fahrgastinformation auf dem Bahnsteig
- Möblierung veraltet
- Fahrkartenautomat am Bahnsteig
- positives Sicherheitsempfinden

Zuwegung zum Gleis

- ebenerdige Zuwegung; barrierefreier Bahnsteigzugang
- Fahrgastinformation an der Zuwegung in Vitrinen

Perspektive

- Baubeginn erfolgt
  - Überprüfung der P+R-/B+R-Situation und ggf. Erweiterung der dafür vorhandenen Infrastruktur
  - Erneuerung des Bahnsteigmobiliars
  - ggf. Neueinrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle in Bahnhofsnähe