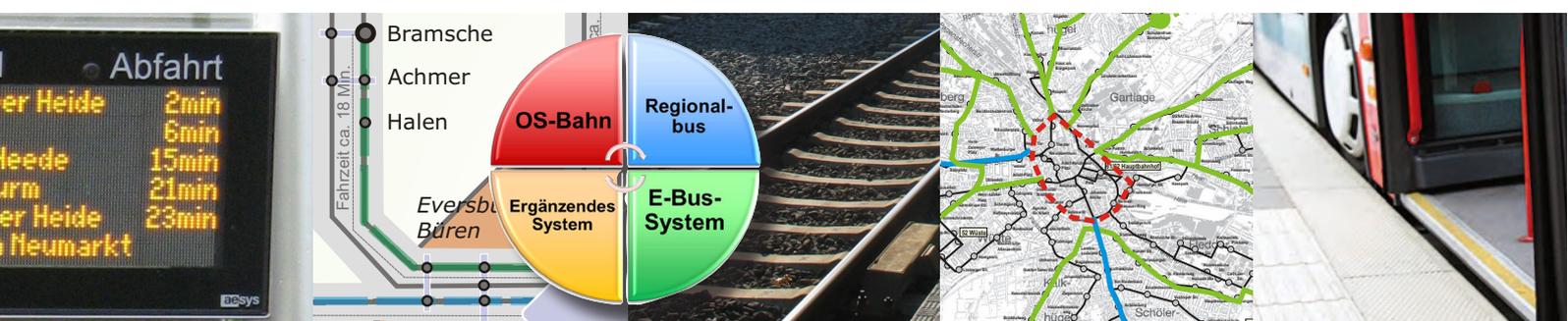


3. Nahverkehrsplan für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück

Dezember 2013



3. Nahverkehrsplan

für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück

Beschlossen vom:

Rat der Stadt Osnabrück
am 17.12.2013

Kreistag des Landkreises Osnabrück
am 16.12.2013

Erarbeitet von der:

Pla**NOS**
Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück

Alte Poststraße 9
49074 Osnabrück
Telefon: (0541) 2002-2215
Telefax: (0541) 2002-3145
www.planos-nahverkehr.de

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

Inhalt

1 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN	25
1.1 EINFÜHRUNG	25
1.2 RECHTLICHE GRUNDLAGEN	25
1.3 GELTUNGSBEREICH	27
1.4 ORGANISATIONSSTRUKTUR	27
1.4.1 Verkehrsdurchführung als Gemeinschaftsverkehre	27
1.4.2 Das Osnabrücker Modell.....	28
2 GRUNDLEGENDE ENTWICKLUNGSTENDENZEN	31
2.1 DEMOGRAPHISCHER WANDEL IN DEUTSCHLAND.....	31
2.2 DEMOGRAPHISCHE ENTWICKLUNG STADT UND LANDKREIS OSNABRÜCK	31
2.3 TRENDS IM MOBILITÄTSVERHALTEN	33
2.4 WACHSENDE UMWELTANFORDERUNGEN	33
2.5 RAUMENTWICKLUNGSASPEKTE.....	34
2.5.1 Nachhaltiger Umgang mit der Ressource Raum.....	34
2.5.2 Siedlungsentwicklung.....	34
2.5.3 Konversion der ehemaligen Kasernenflächen im Stadtgebiet	35
2.5.4 Freizeitpark auf Konversionsfläche im Landkreis Osnabrück	40
3 BESTANDSANALYSE BUSVERKEHR	41
3.1 INFRASTRUKTURELLE VORAUSSETZUNGEN	41
3.1.1 Verkehrsberuhigung	41
3.1.2 Schwachstellen in der Businfrastruktur	42
3.1.3 Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R).....	43
3.2 BUSBESCHLEUNIGUNG.....	43
3.2.1 Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA).....	43
3.2.2 Bussonderfahrstreifen	44
3.2.3 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse 2009/2010	45
3.3 DYNAMISCHE FAHRGASTINFORMATION	47
3.3.1 FGI(Fahrgastinformation)-Anzeiger in der Stadt Osnabrück.....	47
3.3.2 Dynamische Fahrgastinformation im Landkreis Osnabrück.....	48
3.4 FAHRZEUGE.....	49
3.4.1 Ausstattungsstandards.....	49
3.4.2 Umweltstandards	50

3.4.2.1	<i>Umweltzone zur Verminderung der Feinstaub- und Stickoxidemissionen</i>	50
3.4.2.2	<i>Reduzierung des CO₂-Ausstoßes</i>	51
3.4.2.3	<i>Die Lärmemission des Busverkehrs</i>	51
3.4.3	Innovationen in der Fahrzeugflotte	52
3.4.3.1	<i>Busanhängerzüge mit variabler Kapazität</i>	52
3.4.3.2	<i>Einstieg in die E-Mobilität</i>	53
3.5	NEUES HALTESTELLENKONZEPT	55
3.6	BARRIEREFREIER AUSBAU VON HALTESTELLEN	56
3.7	PRODUKTPALETTE	59
3.7.1	Reguläre Linienverkehre	59
3.7.2	Nachtbusse	59
3.7.3	Freizeitbusse	60
3.7.4	Flughafen-Express X150	63
3.8	LINIENNETZE	64
3.8.1	Gemeinsame Produkte	64
3.8.2	Nachtbuslinien	64
3.8.3	Linienverkehre im Osnabrücker Land	66
3.8.4	Stadtverkehr Osnabrück	69
3.9	DEFIZITE IM BEDIENUNGSANGEBOT	71
3.10	MARKETING	73
3.10.1	Grundlage des Marketings	73
3.10.2	Marketingmaßnahmen	73
3.10.2.1	<i>„Wir sind, wo Sie sind.“- Haltelinchen unterwegs!</i>	73
3.10.2.2	<i>Internetauftritt / twitter / facebook</i>	74
3.10.2.3	<i>Elternbegleit-Aktion</i>	75
3.10.2.4	<i>BUSSchule - Kinderleicht unterwegs!</i>	76
3.10.2.5	<i>BusLotsen</i>	76
3.10.2.6	<i>Neues Nachtbusdesign</i>	77
3.10.2.7	<i>Von Winterexperten empfohlen: unser Schnupperabo!</i>	77
3.10.2.8	<i>Beim Sparen der Zeit weit voraus: unsere Abos!</i>	78
3.10.3	Preispolitik, Tarif und Vertrieb	79
3.10.3.1	<i>VOS-Gemeinschaftstarif und VOSPlus-Tarif</i>	79
3.10.3.2	<i>Vertrieb</i>	79
3.11	UMSETZUNG DER ZIELE UND MASSNAHMEN AUS DEM 2. NVP	81

4 BESTANDSANALYSE SCHIENENVERKEHR	83
4.1 INFRASTRUKTUR IM SPNV	83
4.1.1 Schieneninfrastruktur	83
4.1.2 Bahnhöfe	84
4.1.2.1 <i>Bahnhofsumfeld - Maßnahmen zur Sanierung des Bahnhofsgebäudes</i>	85
4.1.2.2 <i>Bahnsteigseitige Maßnahmen</i>	87
4.1.2.3 <i>Bahnhofsumfeld - Infrastrukturelle Maßnahmen an Bahnhöfen zum intermodalen Verkehr</i>	88
4.2 FAHRZEUGE	88
4.3 VERKEHRSANGEBOT	90
4.3.1 Fernverkehrsanschlüsse für den SPNV	90
4.3.2 Angebot im SPNV	90
4.4 AKTUELLER STAND DER UMSETZUNG DES OS-BAHN-KONZEPT	93
4.5 AKTUELLE TARIFSTRUKTUR IM SPNV IM RAUM OSNABRÜCK	93
4.6 UMSETZUNG DER MASSNAHMEN AUS DEM LETZTEN NVP	95
5. BLICKWINKEL FAHRGAST	96
5.1 QUALITÄTSMANAGEMENT UND FAHRGASTWÜNSCHE	96
5.1.1 Qualitätsmanagement	96
5.1.2 Qualitätskriterien	97
5.1.3 Kundenzufriedenheit und Fahrgastwünsche	97
5.2 FAHRGASTSTRUKTUR	100
5.3 ENTWICKLUNG DER NACHFRAGE	101
5.3.1 Bundesweite Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV	101
5.3.2 Entwicklung der Fahrgastzahlen nach der Verkaufsstatik	102
5.3.3 Aussagen zu Fahrgastzahlen auf Basis von Zählungen und Befragungen	104
5.3.3.1 <i>Besetzung der Linien</i>	104
5.3.3.2 <i>Fahrgastmengen auf den Achsen</i>	105
5.3.3.3 <i>Besetzungsstärke einzelner Linien</i>	106
5.3.3.4 <i>Ein- und Aussteiger an Haltestellen</i>	108
5.3.4 Fahrgastzahlen X150	109
5.3.5 Fahrgäste im FreizeitBus-Verkehr	109
5.3.6 Verkehrsnachfrage im Schienenpersonennahverkehr	110
5.4 KUNDENBETEILIGUNG MITTELS FAHRGASTBEIRAT	112

6 GRUNDLAGEN DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG	113
6.1 ÖPNV IM SPANNUNGSFELD DER AUFGEZEIGTEN ENTWICKLUNGEN	113
6.2 ÜBERGEORDNETE PLÄNE	114
6.2.1 SPNV-Konzept 2013+	114
6.2.2 Raumordnungsprogramm Landkreis Osnabrück	116
6.2.3 Masterplan Mobilität	118
6.2.4 Masterplan 100% Klimaschutz	118
7 THESEN ZUR ZUKÜNFTIGEN NAHVERKEHRSPLANUNG	121
8 ZIEL: AUFBAU EINES INNOVATIVEN ÖPNV-GESAMTSYSTEMS	129
8.1 EINLEITUNG	129
8.2 GRUNDLAGE DES KONZEPTS - ZIEL: MEHRSTUFIGES SYSTEM MIT DER EINBINDUNG DES REGIONALVERKEHRS	131
8.2.1 Einleitung: Das ÖPNV-Angebot in Stadt und Region - ein System mit vier Segmenten	131
8.2.2 Mehrstufigkeit des ÖPNV-Systems in der Stadt Osnabrück	132
8.2.3 Einbindung des Regionalverkehrs	134
8.3 KOMPONENTEN DES SYSTEMS	134
8.3.1 Ziel: Beschleunigung durch größtmögliche Unabhängigkeit auf den Fahrwegen	134
8.3.2 Ziel: Beschleunigung des ÖPNV durch Vorrangregelungen	136
8.3.3 Ziel: Vernetzte Mobilität durch Mobilpunkte	137
8.3.4 Ziel: Verbesserte, kundenfreundliche Abwicklung der Verkehre am Neumarkt	141
8.3.5 Ziel: Fahrzeuge mit nachhaltiger Antriebstechnik im innovativen Design	142
8.3.5.1 <i>Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück - Ausgangslage</i>	142
8.3.5.2 <i>Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück - Ergebnisse</i>	143
8.3.5.3 <i>Innovatives E-Bus-System mit abschnittsweise dynamischer Aufladung</i>	145
8.3.5.4 <i>Langfristperspektive E-Bus-System</i>	146
8.3.5.5 <i>Emissionsreduktion bei den übrigen Verkehren</i>	148
8.3.5.6 <i>Innovatives, benutzerfreundliches Fahrzeugdesign</i>	148
8.3.5.7 <i>Einbindung des Regionalverkehrs in das neue System</i>	149
8.4 ZIEL: WEITERVERFOLGUNG DES OS-BAHN-KONZEPTS	150
8.4.1 Beschreibung des OS-Bahn-Konzepts	150
8.4.2 Überlegungen zur Umsetzung	151
8.4.3 Aktuelle und zukünftige Projekte	153

8.4.3.1 Ziel: Errichtung Haltepunkt „Rosenplatz“	153
8.4.3.2 Ziel: Wiederinbetriebnahme Tecklenburger Nordbahn	156
8.4.3.3 Ziel: Haltepunkt Vehrte	157
8.4.3.4 Ziel: Haltepunkt Alfhausen	158
8.5 WEITERE ZIELE BUS	159
8.5.1 Ziel: Standards von Haltestellen, Fahrzeugen und Bedienung	159
8.5.1.1 Ziel: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen nach dem neuen Haltestellenkonzept	159
8.5.1.2 Ziel: Haltestellenausbau unter Beachtung bestimmter sonstiger Standards	159
8.5.1.3 Ziel: Fahrzeugbeschaffung unter Beachtung bestimmter Standards	160
8.5.1.4 Ziel: Bedienungsstandards	161
8.5.2 Ziel: Behinderungen im Liniennetz vermeiden	162
8.5.3 Ziel: Weiterführung FreizeitBus-Konzept	163
8.5.4 Ziel: Verbesserte Anbindung von Gewerbegebieten	164
8.6 ZIEL: VERBESSERUNG DES VERKEHRSANGEBOTS IN DER REGION.....	166
8.6.1 Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln in der Region.....	166
8.6.2 Schnellbusse auf Achsen außerhalb des Schienennetzes	167
8.6.3 Flächenerschließung in der Region durch flexible Bedienformen.....	167
8.6.4 Konzept: Angebotsverbesserung in Georgsmarienhütte	169
8.6.5 Überarbeitung des Bedienkonzeptes Wallenhorst	169
8.6.6 Neustrukturierung Bramsche / Optimierung Melle	170
8.6.7 Überarbeitung des Bedienangebotes in Hasbergen	171
8.6.8 ÖPNV-Anpassungskonzept VOS NordOst.....	171
8.6.9 Überarbeitung des Bedienkonzeptes im Nordkreis	172
8.6.10 Ausweitung grenzüberschreitender Verkehre	173
8.6.11 Grenzüberschreitendes Nachtbusangebot im Südkreis Vechta	174
8.6.12 Verändertes Nachtverkehrskonzept für den Nordkreis	175
8.7 WEITERE ZIELE SCHIENE	177
8.7.1 Ziel: Ausbau der Schieneninfrastruktur auf verschiedenen Streckenabschnitten.....	177
8.7.2 Ziel: Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – Programm des Landes Niedersachsen	178
8.7.3 Ziel: Fortführung von Reaktivierung und Modernisierung an Bahnhöfen	178
8.7.4 Ziele in Verbindung mit dem Fernverkehrsangebot	181

8.8	ZIEL: MODERNES INFORMATIONS- UND VERTRIEBSSYSTEM AUFBAUEN.	182
8.8.1	Ziel: Innovative Fahrgastinformation	182
8.8.1.1	<i>Ausbau der digitalen Fahrgastinformation an den Haltestellen auf Basis von Echtzeitdaten</i>	183
8.8.1.2	<i>Ausweitung der digitalen Fahrgastinformation im Fahrzeug</i>	184
8.8.1.3	<i>Gut strukturierte Internetseite auf Basis von Echtzeitdaten</i>	184
8.8.1.4	<i>Mobile Fahrgastinformation</i>	185
8.8.1.5	<i>Benutzerfreundliche, analoge Fahrgastinformation an Haltestellen</i>	185
8.8.1.6	<i>Akustische Fahrgastinformation an Haltestellen</i>	186
8.8.2	Ziel: Kundenfreundliches Vertriebskonzept.....	186
8.8.2.1	<i>Vertrieb über das Internet</i>	187
8.8.2.2	<i>Einführung von elektronischen Fahrscheinen</i>	187
8.8.2.3	<i>Attraktivitätssteigerung durch Vorverkauf</i>	189
8.8.2.4	<i>Beratungsleistung verstärken</i>	189
8.8.2.5	<i>Ausweitung der Vertriebspunkte</i>	189
8.8.2.6	<i>Schlussbemerkung</i>	190
8.9	ZIEL: WEITERENTWICKLUNG EINER KUNDENORIENTIERTEN TARIFSTRUKTUR	190
8.9.1	Vereinfachung der Tarifstruktur im VOS-Gebiet	190
8.9.2	Tarifliche Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes	191
8.9.3	Einführung eines SPNV-Tarifs auf Landesebene	192
8.9.3.1	<i>Planungen des Landes im Bereich des Bahntarifs: Landestarif Niedersachsen – SPNV-Tarif ab 09.06.2013</i>	192
8.9.3.2	<i>Planungen des Landes im Bereich des Bahn- und Bustarifs: Landestarif Niedersachsen – Anschlussmobilität 1.Stufe (ab 09.06.2013)</i>	192
8.9.4	Gemeinsamer Tarif für Bus und Bahn im VOS-Gebiet.....	193
8.9.4.1	<i>Gestaltung der Anschlussmobilität 1.Stufe im VOS-Gebiet</i>	193
8.9.4.2	<i>Weitere mögliche Stufen eines gemeinsamen Tarifes für Bus und Bahn im VOS-Gebiet</i>	194
8.10	ZIEL: ÜBERGREIFENDES MARKETINGKONZEPT	196
8.11	QUALITÄTSMONITORING.....	197
8.11.1	Dokumentation der Qualität durch die VOS-Unternehmen	197
8.11.2	Messung der Kundenzufriedenheit im VOS-Gebiet	197
8.12	TABELLARISCHE ÜBERSICHT MASSNAHMEN UND PRÜFAUFTRÄGE FÜR STADT UND REGION.....	198

9 FINANZIERUNG	201
9.1 FINANZIERUNGSQUELLEN DES ÖPNV	201
9.1.1 „Ein-Euro“- Mittel	201
9.1.2 Regionalisierungsmittel gemäß NNVG	201
9.1.3 Finanzhilfen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden - früher Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	202
9.1.4 Eigeneträge des ÖPNV.....	203
9.2 FINANZIERUNG ZUKÜNFTIGER VORHABEN	203
9.3 ANREIZSYSTEM ZUR QUALITÄTSVERBESSERUNG.....	205
10 ANHANG	206
10.1 GRUNDLAGENKARTEN.....	206
10.2 LINIENNETZE	206
10.2.1 VOS NordOst.....	206
10.2.2 VOS Ost.....	207
10.2.3 VOS Süd.....	209
10.2.4 VOS Wallenhorst.....	210
10.2.5 VOS Nord.....	211
10.3 TARIFE IN DER VOS	214
10.4 SCHIENENVERKEHR.....	215

Tabellen

Tab. 1-1: Teilhaber der Gemeinschaftskonzessionen.....	28
Tab. 2-1: Konversionsflächen in der Stadt Osnabrück	36
Tab. 3-1: FGI-Anzeiger im Landkreis Osnabrück	49
Tab. 3-2: Ausstattungsmerkmale	49
Tab. 3-3: Grenzüberschreitende Verkehre mit Ursprung in den Nachbarkreisen	68
Tab. 3-4: Fahrgastzahlen vor und nach der Einführung des Netz 07 pro Tag	71
Tab. 3-5: Umsetzungsgrad der im 2. NVP genannten Ziele und Maßnahmen im Bereich Busverkehr	81
Tab. 4-1: Umbaumaßnahmen an den Bahnhöfen	86
Tab. 4-2: SPNV-Fahrzeuge im Zeitvergleich	89
Tab. 4-3: Umsetzungsgrad der im 2. NVP genannten Ziele und Maßnahmen im Bereich Schienenverkehr	95
Tab. 5-1: Fahrgastzahlen im FreizeitBus-Verkehr	109
Tab. 5-2: Nachfrageentwicklung an Bahnhöfen im Osnabrücker Land	110
Tab. 8-1: Mögliche Handlungsfelder an Bahnhöfen von Stadt und Landkreis Osnabrück	180
Tab. 8-2: Prüfaufträge und Maßnahmen für Stadt und Landkreis Osnabrück.....	198
Tab. 10-1: Linienangebot im Taktverkehr der VOS NordOst	206
Tab. 10-2: Nicht vertaktete Verbindungen in der VOS NordOst	207
Tab. 10-3: Linienangebot im Taktverkehr der VOS Ost	207
Tab. 10-4: Nicht vertaktete Verbindungen in der VOS Ost	208
Tab. 10-5: Linienangebot im Taktverkehr der VOS Süd	209
Tab. 10-6: Nicht vertaktete Verbindungen der VOS Süd	209
Tab. 10-7: Linienangebot im Taktverkehr der VOS Wallenhorst.....	210
Tab. 10-8: Nicht vertaktete Verbindungen der VOS Wallenhorst.....	210
Tab. 10-9: Linienangebot im Taktverkehr der VOS Nord	211
Tab. 10-10: Nicht vertaktete Verkehre in der VOS Nord.....	211
Tab. 10-11: Fahrpreistabelle VOS (Stand 1. Januar 2013).....	214

Tab. 10-12: Fahrpreistabelle VOS plus (Stand 1. Januar 2013).....	214
Tab. 10-13: Schieneninfrastruktur im Osnabrücker Raum.....	215
Tab. 10-14: Angebot im SPNV.....	216
Tab. 10-15: Ein- und Aussteiger pro Tag an Haltestellen in Osnabrück nur Stadtbusnetz ohne E-Wagen (Summe > 1000).....	216

Abbildungen

Abb. 1-1: Organisationsstruktur des Busverkehrs in Stadt und Landkreis Osnabrück...	29
Abb. 2-1: Bevölkerungsentwicklung in Stadt und Landkreis Osnabrück	32
Abb. 2-2: Umweltbelastungen und -entlastungen	34
Abb. 2-3: Verkehrserschließung der Konversionsfläche 1: Atter	36
Abb. 2-4: Verkehrserschließung der Konversionsfläche 2: Westerberg	37
Abb. 2-5: Verkehrserschließung der Konversionsfläche 3: Hafen	38
Abb. 2-6: Verkehrserschließung der Konversionsfläche 4: Dodesheide	39
Abb. 2-7: Gelände Freizeitpark „Fürstenforest“	40
Abb. 3-1: Anteil der Verlustzeit an der Beförderungszeit (Linie 275 im Stadtgebiet).....	46
Abb. 3-2: Anteile der Verlustzeitarten (Linie 275 im Stadtgebiet)	46
Abb. 3-3: FGI-Anzeiger der neuen Generation.....	47
Abb. 3-4: PlusBus, Doppeldeckerbus, Capacity.....	53
Abb. 3-5: Der Elektrobus auf der Linie Marienhospital	54
Abb. 3-6: Elektromidibus „Oreos4x“	54
Abb. 3-7: Einheitlicher Haltestellenmast im VOS-Gebiet (Haltestelle an Taktlinien und Haltestelle ohne Taktlinien).....	55
Abb. 3-8: Komponenten des neuen Haltestellensystem und Titelbild Folder	57
Abb. 3-9: Systemskizze „Barrierefreie Bushaltestelle“ - optimal ausgebaute Haltestelle am Fahrbahnrand	58
Abb. 3-10: Schematisiertes Liniennetz NachtBus Osnabrücker Land.....	65
Abb. 3-11: Grundlegendes Taktraster	70
Abb. 3-12: VOS Logo alt und neu	73
Abb. 3-13: Das „Haltelinchen“ im Marketingeinsatz	74
Abb. 3-14: Elternbegleit-Aktion	75
Abb. 3-15: „BUSSchule“	76
Abb. 3-16: Ausgebildete BusLotsen	77
Abb. 3-17: Neues NachtBusdesign	77
Abb. 3-18: Kampagne: Beim Sparen der Zeit weit voraus	78

Abb. 3-19: Vertriebskanäle für Fahrkarten.....	80
Abb. 4-1: Bahnhofsumbau Bersenbrück.....	85
Abb. 4-2: Bahnhofsumbau Hasbergen	85
Abb. 4-3: Bahnhofsumbau Rieste.....	86
Abb. 4-4: Bahngleisseitiger Umbau Bersenbrück.....	87
Abb. 4-5: Bahngleisseitiger Umbau Quakenbrück.....	87
Abb. 4-6: Bahnhofsumbau Wissingen	88
Abb. 4-7: Schienenfernverkehrsangebot Weser-Ems 2012	91
Abb. 4-8: SPNV-Angebot Weser-Ems 2012	91
Abb. 4-9: Aktuelle Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück	94
Abb. 5-1: Ablaufschema Qualitätsmanagement	96
Abb. 5-2: Qualitätskreis	97
Abb. 5-3: Fahrgastzufriedenheit 2011 insgesamt.....	98
Abb. 5-4: Fahrgastzufriedenheit 2011 mit einem Qualitätsmerkmal als Beispiel	99
Abb. 5-5: Altersstruktur im Stadt- und Regionalverkehr	100
Abb. 5-6: Fahrtzweck im Stadt- und Regionalverkehr	100
Abb. 5-7: Entwicklung der Fahrgastzahlen in der VOS gesamt - Fahrgäste in Mio. ..	102
Abb. 5-8: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Regionalverkehr - Fahrgäste in Mio. ..	102
Abb. 5-9: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Stadtverkehr- Fahrgäste in Mio.	103
Abb. 5-10: Durchschnittliche Anzahl der Fahrten im ÖPNV pro Einwohner und Jahr ..	103
Abb. 5-11: Fahrgäste pro Tag je Linie.....	104
Abb. 5-12: Fahrgäste pro Wagen-km je Linie.....	105
Abb. 5-13: Fahrgastmengen am Wallring.....	105
Abb. 5-14: Querschnittszählung ausgewählter Haltestellen (Übergang Region)	106
Abb. 5-15: Besetzung Linie 11/12/13 (2008)	106
Abb. 5-16: Besetzung Linie 21 (2008).....	107
Abb. 5-17: Belastungsteppich Linie 91 (Hellern -> Darum) - November 2011	107
Abb. 5-18: Ein- und Aussteiger an den hochfrequentierten Haltestellen (>1.000)	108
Abb. 5-19: Fahrgäste der X150 pro Jahr.....	109
Abb. 6-1: Grundlagen der zukünftigen ÖPNV-Entwicklung	113

Abb. 6-2: Produktlinien im Osnabrücker Raum	116
Abb. 7-1: Standort Stadt und Landkreis Osnabrück	121
Abb. 7-2: Pendlerbeziehungen Stadt und Landkreis Osnabrück	122
Abb. 7-3: Pendlerbeziehungen im Nordkreis anhand des Beispiels der Samtgemeinde Bersenbrück (>300 Pendler)	122
Abb. 7-4: Komponenten eines Busverkehrssystems.....	125
Abb. 7-5: Moderner OBus (Viseon, Riad), Straßenbahn und OBus (Hess/Kiepe, Zürich)	125
Abb. 7-6: E-Ticketing	128
Abb. 8-1: Instrumentarium zur Stärkung des ÖPNV.....	130
Abb. 8-2: ÖPNV-System mit den vier Segmenten in Stadt und Landkreis Osnabrück	132
Abb. 8-3: Beispielhafte Skizzierung eines Mobilpunktes.....	138
Abb. 8-4: Planungsskizze Neumarkt (Lageplan Variante 7)	142
Abb. 8-5: Einschätzung der Zielerfüllung.....	145
Abb. 8-6: Schematische Darstellung möglicher Szenarien	147
Abb. 8-7: Innovatives Busaußendesign (Van Hool Exqui.City; Designstudie Montreal)	148
Abb. 8-8: Fahrzeitdiagramm KBS 385.....	152
Abb. 8-9: Fahrzeitdiagramm KBS 394.....	152
Abb. 8-10: Rosenplatz - Variante nur Halt Haller Willem am Außenbahnsteig.....	154
Abb. 8-11: Rosenplatz - Variante Halt Haller Willem und Teutobahn nur außen	155
Abb. 8-12: Rosenplatz - Variante Halt Haller Willem und Teutobahn mittig und außen	155
Abb. 8-13: Berliner Kissen.....	163
Abb. 8-14: Konzeptentwurf zur ÖPNV-Anbindung Niedersachsenpark	165
Abb. 8-15: Funktionsweise Datendrehscheibe - technisches Grobkonzept.....	183
Abb. 8-16: Ein- und Ausstiegserfassung beim E-Ticket	188

Karten

Karte 1-1: Planungsraum.....	26
Karte 1-2: Verkehrsgebiet der Teilgemeinschaften mit Gemeindegrenzen	30
Karte 2-1: Lage der Konversionsflächen in Osnabrück.....	35
Karte 3-1: Tempo-30-Beschränkungen im Liniennetz	41
Karte 3-2: Behinderungen im Liniennetz	42
Karte 3-3: Bestand Bussonderfahrstreifen in der Stadt Osnabrück	44
Karte 3-4: Zielsystem Bussonderfahrstreifen (NVP 1997)	45
Karte 3-5: FGI-Anzeiger in der Stadt Osnabrück.....	48
Karte 3-6: Umweltzone der Stadt Osnabrück	50
Karte 3-7: Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung und Prioritäten.....	52
Karte 3-8: Liniennetz FreizeitBus Varus-Region.....	61
Karte 3-9: Liniennetz FreizeitBus Dümmer-See	61
Karte 3-10: Liniennetz FreizeitBus Teuto-Region	62
Karte 3-11: Liniennetz Freizeitbus Tecklenburg.....	63
Karte 3-12: Stadt-Umland-Verknüpfung	64
Karte 3-13: Schematisiertes Takt-Liniennetz des Gesamttraumes.....	67
Karte 3-14: Karte Liniennetz Stadt Osnabrück	69
Karte 3-15: Einzugsbereiche der Haltestellen (Radius 300m)	70
Karte 4-1: Schieneninfrastruktur Stadt und Landkreis Osnabrück	83
Karte 5-1: Ein- und Aussteiger an Bahnhöfen	111
Karte 8-1: Innerstädtisches Hauptliniennetz.....	136
Karte 8-2: Mögliche Mobilpunkte im Stadtgebiet.....	139
Karte 8-3: Mögliche Mobilpunkte im Landkreis Osnabrück	140
Karte 8-4: Konfliktpunkte Straßenbahnsystem	144
Karte 8-5: E-Bus-Netz	146
Karte 8-6: Zielkonzept OS-Bahn.....	151

Karte 8-7: Geplante Streckenführung TN-Bahn	157
Karte 8-8: ÖPNV-Konzept Wallenhorst	170
Karte 8-9: Konzeptskizze Wittlager Land	172
Karte 8-10: Nachtbuskonzept Südkreis Vechta	174
Karte 8-11: Liniennetzplan NachtBus VOSNord	176
Karte 10-1: Siedlungs- und Gewerbeflächen in der Stadt Osnabrück mit Liniennetz	206
Karte 10-2: Liniennetzplan der VOS NordOst	207
Karte 10-3: Liniennetzplan der VOS Ost	208
Karte 10-4: Liniennetz VOS Süd	210
Karte 10-5: Liniennetz VOS Wallenhorst	211
Karte 10-6: Liniennetzplan Stadtbus Bramsche	212
Karte 10-7: Liniennetzplan VOS Nord	213

Abkürzungen

A

ABE Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH

AST Anruf-Sammel-Taxi

a.T.W. am Teutoburger Wald

B

B+R Bike and Ride

Bf Bahnhof

BMU Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

BMWi Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie

C

CD Corporate Design

CT CityTakt

D

DB Deutsche Bahn AG

DFI Dynamische Fahrgastinformation

E

EU Europäische Union

VO (EG) 1370/07 Verordnung zur Regelung des ÖPNV auf europäischer Ebene

EuGH Europäischer Gerichtshof

F

FGI Fahrgastinformation

G

GPS Global Positioning System (globales Positionierungssystem)

GVFG Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

H

Hbf	Hauptbahnhof
HH	Hansestadt Hamburg
HB	Hansestadt Bremen
HVZ	Hauptverkehrszeit

I

IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
ILEK	Integriertes ländliches Entwicklungskonzept
ITF	Integraler Taktfahrplan
IKT	Informations- und Kommunikationstechnik
IR	InterRegio
IV	Individualverkehr

K

KBS	Kursbuchstrecke
-----	-----------------

L

LED	Licht-emittierende Diode
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LSA	Lichtsignalanlage
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

M

MIV	Motorisierter Individualverkehr
-----	---------------------------------

N

N	Nachtbus
Nds.	Niedersachsen
NiTa	Niedersachsentarif

NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NWB	NordWestBahn
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe

O

O-Bus	Oberleitungsbus
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OS	Osnabrück
ÖV	Öffentlicher Verkehr

P

P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PlaNOS	Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück

R

RAL	Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V. (1925 gegründet: Reichs-Ausschuss für Lieferbedingungen)
RegG	Bundes-Regionalisierungsgesetz
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
RT	RegioTakt
RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH

S

Sb	Stadtbus
SB	SchnellBus
SGB	Sozialgesetzbuch

SPNV Schienenpersonennahverkehr

SWO Stadtwerke Osnabrück AG

T

TN Tecklenburger Nordbahn

TWE Teutoburger Wald-Eisenbahn

U

ÜT Übergangstarif

V

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.

VDV Verkehrsverband Deutscher Verkehrsunternehmen

VGE Verkehrsgemeinschaft Emsland Süd

VGM Verkehrsgemeinschaft Münsterland

VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH

VOS Verkehrsgemeinschaft Osnabrück

W

WEB Weser-Ems Busverkehr GmbH

WB Westfalen Bus GmbH

X

X Expressbus

Z

ZOB Zentraler Omnibusbahnhof

ZVM Zweckverband SPNV Münsterland

1 ALLGEMEINE GRUNDLAGEN

1.1 Einführung

Im Jahr **2004** wurde der **zweite Nahverkehrsplan (NVP) für die Stadt Osnabrück und den Landkreis Osnabrück** letztmalig beschlossen. Dieser Beschluss erfolgte in beiden Entscheidungsgremien einstimmig. Seither hat sich der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Stadt und Landkreis weiterhin erfolgreich weiterentwickelt.

Die **Neuaufstellung** des dritten Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Osnabrück erfolgt in einer **Zeit grundlegender neuer Anforderungen an den ÖPNV**. Auswirkungen der demographischen Entwicklung, steigende Anforderungen des Klimaschutzes sowie wesentliche Änderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen erfordern die Weichenstellung für eine **langfristige positive Entwicklung des ÖPNV**.

Der Nahverkehrsplan hat zwar lediglich eine begrenzte Wirkungsdauer von geplant fünf Jahren. Doch ist es an der Zeit, **Entscheidungen** zu treffen, **die weit über diesen Zeitraum hinausgehen**, innerhalb des Zeitraums dieses Nahverkehrsplans jedoch bereits in Ansätzen und ersten Maßnahmen, die hier aufgestellt werden, umgesetzt werden können.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Auf der Grundlage folgender Gesetze ist der vorliegende NVP entstanden:

Bundesrecht

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Bundesregionalisierungsgesetz (RegG)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)
- Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG, vormals Gemeindefinanzierungsgesetz - GVFG)

Rechtliche europäische Grundlagen

- neue Eu-Richtlinie VO (EG) 1370/07
- EuGH-Urteil vom 24. Juli 2003 - C-280/00

Karte 1-1: Planungsraum



1.3 Geltungsbereich

Die **gemeinsame Betrachtung der Verkehrsräume von Stadt und Landkreis Osnabrück** soll mit dem vorliegendem Nahverkehrsplan fortgeführt werden. Wie erstmals im 2. NVP für Stadt und Landkreis Osnabrück von 2004 bearbeitet, die beiden Aufgabenträger aufgrund zahlreicher Verkehrsverflechtungen gemeinsam die Anforderungen des ÖPNV der Region entsprechend dem §5 NNVG, der die übergreifende Zusammenarbeit der Aufgabenträger ausdrücklich vorsieht.

Bestandteile in den Zielformulierungen dieser zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans, die sich jeweils nur auf die Stadt Osnabrück oder den Landkreis Osnabrück beziehen, sind entsprechend gekennzeichnet und werden nur vom jeweiligen Aufgabenträger verabschiedet. Alle übrigen Teile dieses Nahverkehrsplans beziehen sich auf gemeinsame Daten oder gemeinsame Ziele und werden daher von beiden Aufgabenträgern gleichermaßen beschlossen.

1.4 Organisationsstruktur

1.4.1 Verkehrsdurchführung als Gemeinschaftsverkehre

Der straßengebundene ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück wird von Unternehmen durchgeführt, die sich 1996 zur **Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS)** zusammengeschlossen haben. Die Verkehrsdurchführung erfolgt dabei in **6 regionalen Kooperationen**, jeweils als Gemeinschaftsverkehr. Inhaber der Liniengenehmigungen sind die Gemeinschaften der Unternehmen in diesen Gemeinschaftsverkehren für ihr jeweiliges Linienbündel.

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/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 ertragsreiche Linien beschränken können („Rosinenpickerei“).

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** und der Flughafentransfer **X150**, die deutlich über die Verkehrsräume der Linienbündel hinausreichen und die als gesondertes Produkt anzusehen sind.

Tab. 1-1: Teilhaber der Gemeinschaftskonzessionen

Unternehmen	Firmensitz	Beteiligung an
Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH	Ankum	VOS Nord
Heinrich Beckermann GmbH & Co. KG	Bramsche	VOS Nord
Gottlieb-Reisen GmbH & Co.KG	Bad Essen	VOS NordOst
Hülsmann-Reisen GmbH	Voltlage	VOS Nord
Willy Hummert GmbH & Co. KG	Dissen	VOS Süd
Nieporte GmbH	Ankum	VOS Nord
Osnabus GmbH*	Osnabrück	VOS Stadtverkehr Osnabrück
Conrad Schrage GmbH & Co. KG	Melle-Wellingholzhausen	VOS Ost
Stadtwerke Osnabrück AG	Osnabrück	VOS Süd, VOS Stadtverkehr Osnabrück, VOS Wallenhorst
VLO Bus GmbH	Bohmte	VOS NordOst
Weser Ems-Busverkehr GmbH	Bremen, Niederlassungs- leitung Osnabrück	VOS Nord, VOS NordOst, VOS Süd, VOS Ost, VOS Wallenhorst
Winkelmann-Reisen	Ostercappeln-Venne	VOS NordOst

* nur bis Neukonzession

1.4.2 Das Osnabrücker Modell

Die Stadt Osnabrück sowie der Landkreis Osnabrück sind **Aufgabenträger** für den straßengebundenen ÖV, die mittels der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück (PlaNOS) den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV vorgeben. **Zweck der Pla-NOS** ist dabei Planungsaufgaben zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Osnabrück und im Landkreis Osnabrück unter Berücksichtigung der Belange der Schülerbeförderung wahrzunehmen. Darüber hinaus soll sie die Umsetzung von Planungskonzepten vorbereiten und Marketing mit dem Ziel betreiben, die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern.

Die Kommunen, die PlaNOS und die VOS mit ihren jeweiligen Unternehmen bilden dabei in ihren Zuständigkeiten das „**Osnabrücker Modell**“. Die Kernelemente sind dabei:

- Die VOS Osnabrück tritt dem Kunden gegenüber wie ein Unternehmen auf (Design, Fahrgastinfo usw.).
- Die betriebliche Kooperation (insbesondere gemeinsame Fahrzeugumläufe Stadt- und Regionalverkehr) erfolgt unabhängig von Konzessions- oder Einnahmefragen.
- Jede Teilgemeinschaft ist wirtschaftlich eigenständig.
- Die VOS Osnabrück und ihre Gremien (insbesondere Geschäftsstelle) beschränkt ihre Tätigkeit auf die übergreifenden Aufgaben (Tarif, Marketing, Netz- und Taktstrukturen, Produkte). Die Teilgemeinschaften planen und verantworten das konkrete Angebot.

Die **organisatorischen Voraussetzungen** hierfür sind:

- die Aufgabenträger Stadt und Landkreis Osnabrück arbeiten bereits in der Planungsphase mit den Verkehrsunternehmen eng zusammen. Die gemeinsame 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 Osnabrück,
- die PlaNOS ist organisatorisch mit den kommunalen Verkehrsunternehmen verbunden und stellt so eine praxisnahe, am finanziell Machbaren orientierte Planung sicher.

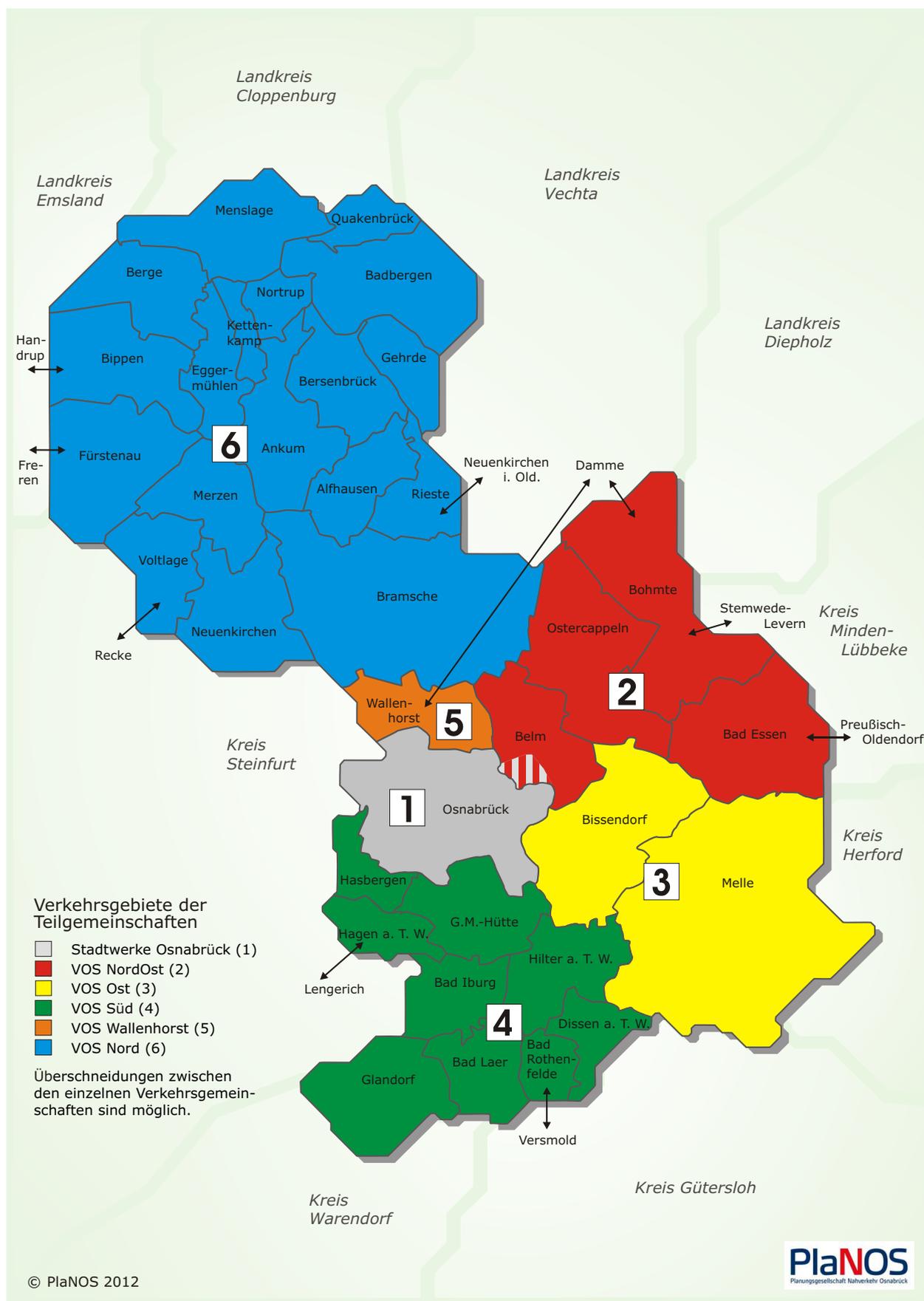
Abb. 1-1: Organisationsstruktur des Busverkehrs in Stadt und Landkreis Osnabrück

Das 3-Ebenen-Modell in Osnabrück



Quelle: PlaNOS

Karte 1-2: Verkehrsgebiet der Teilgemeinschaften mit Gemeindegrenzen



2 GRUNDLEGENDE ENTWICKLUNGSTENDENZEN

2.1 Demographischer Wandel in Deutschland

„Weniger, älter, bunter“ – diese Kurzformel der Bertelsmann-Stiftung zum Demographischen Wandel fasst die drei wesentlichen **Entwicklungen der Bevölkerungsstruktur** in Deutschland zusammen:

1. Rückgang der Bevölkerung
2. rasche Zunahme des Anteils älterer Menschen - aber „Alter“ relativiert sich
3. Zunahme des Bevölkerungsanteils mit Migrationshintergrund

Darüber hinaus lassen sich **Reurbanisierungstendenzen** aufgrund der steigenden Preise für Mobilität mit dem eigenen PKW und steigender Lebensqualität in den Städten feststellen. Nicht nur junge Leute sondern auch viele alte Menschen und Familien zieht es wieder vermehrt in die städtischen Räume.

2.2 Demographische Entwicklung Stadt und Landkreis Osnabrück

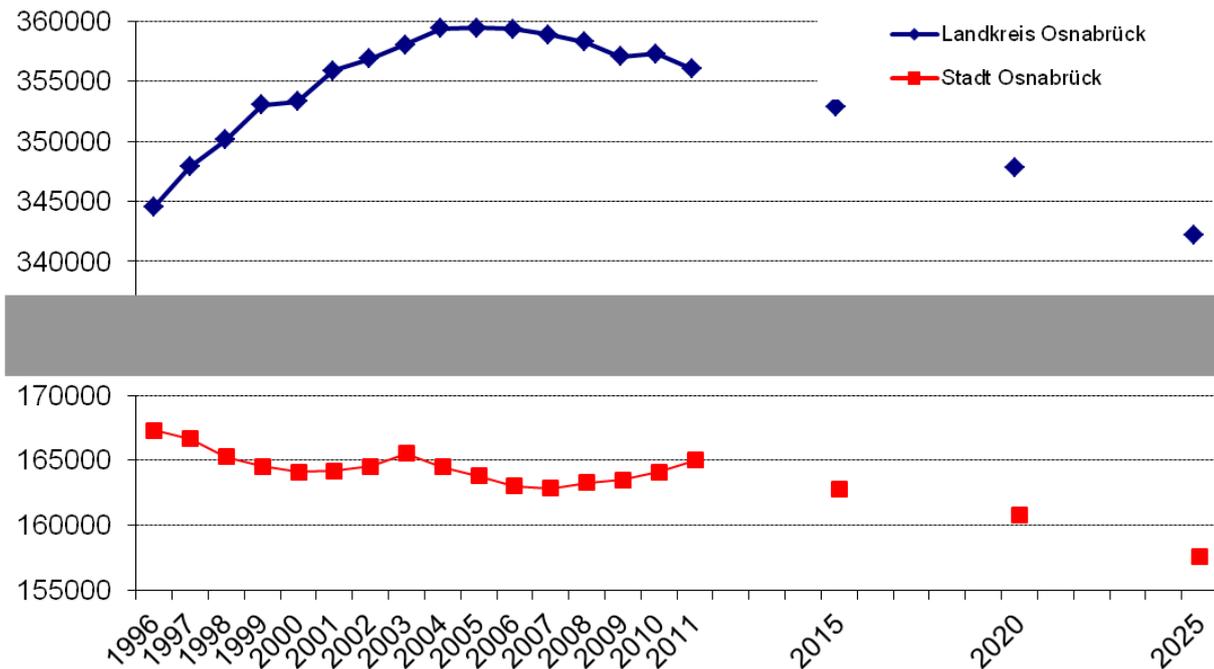
Aktuelle Prognosen für die **Bevölkerungsentwicklung** in der Stadt Osnabrück und im Landkreis zeigen einen **leicht negativen Trend**. Nach Schätzungen nimmt die Bevölkerung im Landkreis sogar stärker ab als in der Stadt. Vor ein paar Jahren sahen die erwarteten Entwicklungen noch anders aus. Es wurde damals eine Steigerung im Landkreis und ein Rückgang in der Stadt erwartet.

Neben dem leichten **Rückgang in der natürlichen Bevölkerungsentwicklung** sind besonders die **Wanderungsbewegungen** für die Entwicklung entscheidend. Hier ist vor allem folgender Umstand stark prägend: Die leicht positive Familienwanderung im Landkreis kann den hohen Wanderungsverlust, der durch die Bildungswanderung entsteht nicht ausgleichen. In der Stadt sind die Salden dieser beiden Wandertypen genau entgegengesetzt. (*Quelle: EUREGIO e. V. (2009): Wanderungsprofil LK OS und Wanderungsprofil Stadt Osnabrück*).

Insgesamt spiegelt diese Entwicklung die deutschlandweit feststellbaren **Reurbanisierungstendenzen** wieder, die besonders mit sinkenden Familienwanderungsbewegungen von der Stadt aufs Land zu begründen sind.

Vor dem dargestellten Hintergrund sind Maßnahmen zu ergreifen, die Stadt und Landkreis attraktiver machen (u.a. im ÖPNV) und dadurch das Bevölkerungswachstum stärken.

Abb. 2-1: Bevölkerungsentwicklung in Stadt und Landkreis Osnabrück



Quelle: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikation, 2011; Bevölkerungsvorausberechnung 2025, Bertelsmann Stiftung, 2008 und dmbT-Bevölkerungsprognose, 2010

Sonstige Bevölkerungsentwicklungen in den letzten Jahren:

- Einen Anstieg der älteren Bevölkerung hat es in den letzten Jahren nur in der Stadt gegeben (2,8% von 2002-2008).
- Es ist ein vorübergehender starker Anstieg der Studierendenzahlen aufgrund des doppelten Abiturjahrgangs in Niedersachsen 2011 und langfristig höhere Studierendenzahlen festzustellen.
- Die Anzahl der Haushalte im Stadtgebiet bleibt stabil.
- Die Wanderungsbewegung vom Stadtzentrum an die Peripherie der Stadt ist rückläufig.
- 30% der Landkreisbevölkerung wohnt in den „Kragengemeinden“ der Stadt Osnabrück.
- Das stärkste Bevölkerungswachstum im Landkreis ist in den nordöstlichen Gemeinden zu verzeichnen (Badbergen, Rieste, Gehrde, Bersenbrück).

2.3 Trends im Mobilitätsverhalten

In den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung in Auftrag gegebenen Studien „*Mobilität in Deutschland (MID) 2008*“ (Auftragnehmer: INFAS, DIW) und „*Deutsches Mobilitätspanel (MOP) 2008*“ (Universität Karlsruhe) werden **Trends im Mobilitätsverhalten** aufgezeigt, die nachhaltig die ÖPNV-Nachfrage beeinflussen werden. Unterstützt werden diese Ergebnisse mit Studien wie „*Jugend und Automobil 2010*“ des FHDW Center of Automotive und „*Zukunft der Mobilität 2020*“ von Arthur D. Little. Insgesamt kommen die Studien zu dem Ergebnis, dass sich der Modal Split insgesamt geringfügig zugunsten des Öffentlichen Verkehrs und des Fahrrads ändert. Für die einzelnen Bevölkerungsgruppen zeigen sich allerdings in sehr unterschiedlichem Maße Mobilitätsveränderungen.

- Zunahme der Mobilität älterer Menschen, höhere Führerscheinbesitzquote und höhere PKW-Verfügbarkeit
- tendenziell sinkende MIV-Leistung in Städten und abnehmende emotionale Bindung an das Statussymbol Auto bei jungen Erwachsenen
- rückläufige PKW-Besitzquote in Städten (Trend „Teilen statt Besitzen“)
- stärker werdender Wunsch nach durchgängigen Mobilitätsketten
- Der Anstieg des Verkehrs ist vor allem auf die steigende Länge der Wege, aber nicht auf eine zunehmende Anzahl der Wege zurückzuführen.

Unterm Strich lassen die Ergebnisse eine **Trendwende** erkennen, deren Fortgang sich aber in den kommenden Jahren erst noch erweisen muss. Im *Mobilitätspanel* wird hervorgehoben, dass planerische Strategien, z.B. von ÖV-Unternehmen dazu beitragen könnten, die Entwicklung zurückgehender MIV-Raten beizubehalten.

2.4 Wachsende Umweltaforderungen

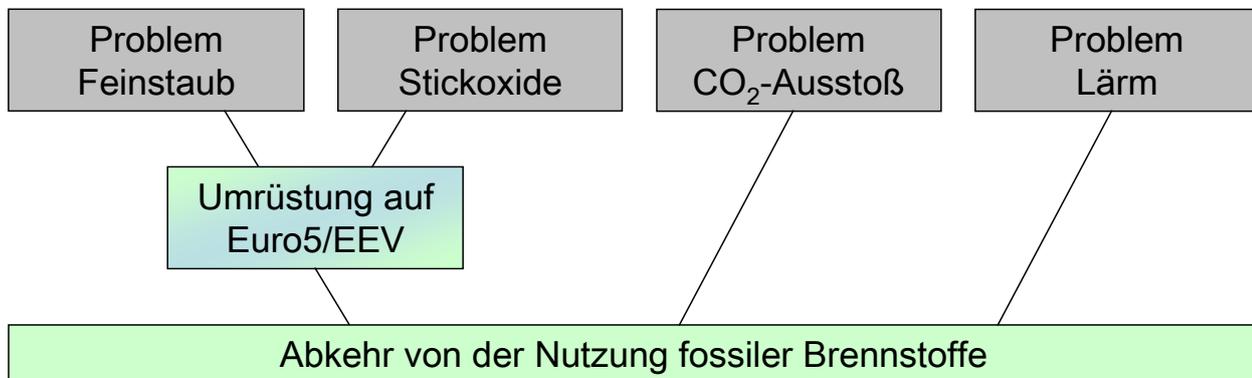
Vor allem im Innenstadtbereich mit den zentrierten Verkehrsströmen sind die Mengen an **Feinstaub und Stickoxide** problematisch geworden (vg. Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück). Mit der umweltfreundlichen Umrüstung der Fahrzeugflotte auf Euro5/EEV wurden bereits erhebliche Schritte getan, diese Emissionen zu verringern (vgl. Kapitel 3.4.2).

Darüber hinaus verlangt die **Klimadiskussion** weitere Anstrengungen zur **CO₂-Reduzierung**. Nur mit der Abkehr von der Nutzung fossiler Brennstoffe kann diesen Problemen nachhaltig begegnet werden.

In den letzten Jahren stellt auch das Thema **Lärm** aufgrund der starken negativen Aus-

wirkungen auf den Menschen eine immer größeres Problemfeld da. Vor allem Motoren mit fossilen Brennstoffen erzeugen eine hohe Lärmemission und bilden einen hohen Teil der Belastung im besiedelten Raum.

Abb. 2-2: Umweltbelastungen und -entlastungen



2.5 Raumentwicklungsaspekte

2.5.1 Nachhaltiger Umgang mit der Ressource Raum

Der Raum in den Städten wird immer knapper. Die **autogerechte Stadt hat ihre Grenzen** erreicht. Der Verkehrsraum vor allem für den motorisierten Individualverkehr (insbesondere durch den benötigten Parkraum) verbraucht innerhalb der Stadt immer mehr Fläche und schränkt den **Raum für den Menschen** ohne Auto immer stärker ein. Es muss gelingen, auf gleichem Raum mehr Menschen zu befördern - schneller und komfortabler als heute. Das kann nur gelingen, wenn der ÖPNV attraktiv und innovativ auftritt und der Umweltverbund gestärkt wird. Dieser sich weltweit etablierende Planungsgedanke führt zu immer neuen Konzepten in der Gestaltung des Lebensraumes Stadt. In diesem Zuge sind bei der Stadtplanung die Belange des ÖPNV, des Rad- und des Fußverkehrs verstärkt zu berücksichtigen.

2.5.2 Siedlungsentwicklung

Nach dem Abzug der britischen Streitkräfte in der **Stadt Osnabrück** hat eine **dynamische Siedlungsentwicklung** dazu geführt, dass sich deren ehemaligen Wohngebiete stark veränderten. Etwa 1350 Wohneinheiten, die aufgrund ihrer günstigen Lage und der verkehrsberuhigten Strukturen einer starken Nachfrage unterlagen, sind in diesem Zuge dem Wohnungsmarkt zugeflossen. Besonders sind hiervon Gebiete am Westerberg und in der Dodesheide betroffen. Die vielen Familien, die hier neuen Wohnraum gefunden haben, bilden **neue Nachfragepotenziale** im ÖPNV.

Darüber hinaus finden immer noch **Nachverdichtungsmaßnahmen** statt. Aber

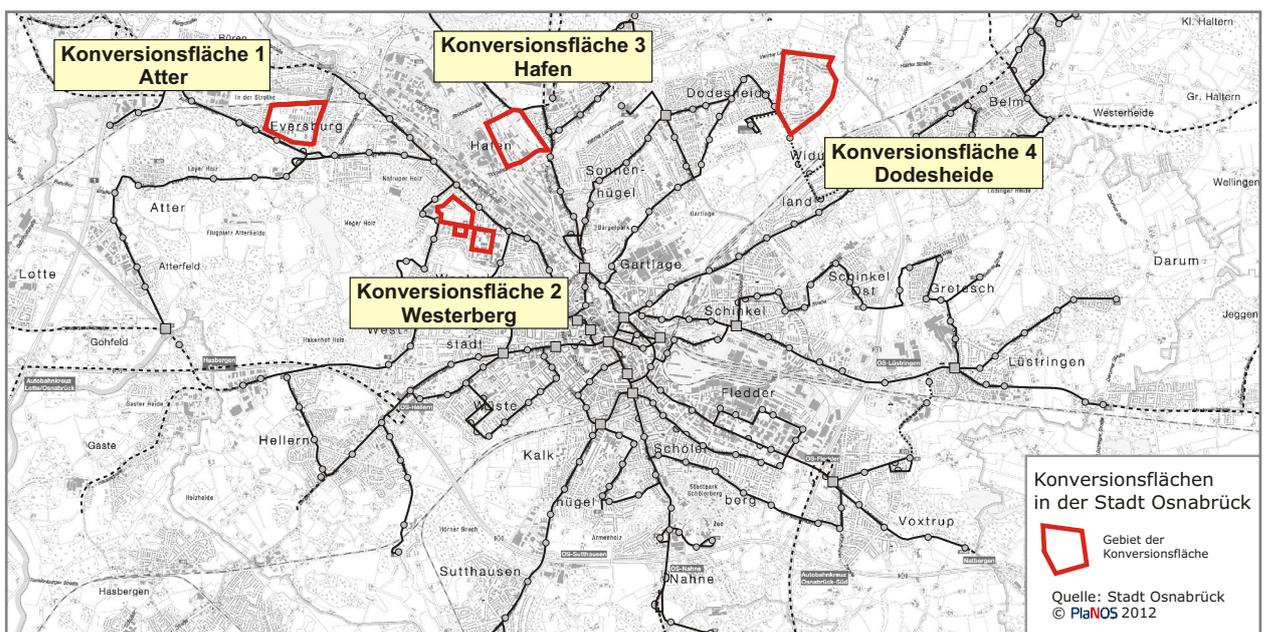
auch Neubaugebiete wie „Am Brinkhofweg“ und „In der Gartlage“ oder auf städtischen Brachen (ehemaliges Busdepot) bieten neuen Raum zum Wohnen an. Gerade das **attraktive Wohnraumangebot** der letzten Jahre konnte vor starken Bevölkerungsverlusten schützen.

Im **Landkreis Osnabrück** weisen die Gemeinden im Zuge der Siedlungsentwicklung ihre **Neubaugebiete** in eigener Planungsverantwortung aus. Unter Beachtung der Ziele und Grundsätze des *Regionalen Raumordnungsprogramms des Landkreises Osnabrück von 2004* werden dazu Flächen ausgewählt. Diese sind u.a. in das ÖPNV-Netz einzubinden. Zukünftig sollte der **Aspekt der ÖPNV-Netzanbindung** verstärkt in Flächenbewertungsanalysen berücksichtigt werden. Gerade vor der Prognose sinkender Bevölkerungszahlen im Landkreis sollte die Verbesserung des ÖPNV-Angebots mit einer darauf ausgerichteten Siedlungspolitik einhergehen. In Einzelfällen ist das ÖPNV-Netz auf veränderte Siedlungsentwicklungen anzupassen.

2.5.3 Konversion der ehemaligen Kasernenflächen im Stadtgebiet

In den Jahren 2008 und 2009 haben die britischen Streitkräfte den Garnisonsstandort Osnabrück aufgegeben. **Vier Kasernenstandorte** wurden geräumt und stehen nun für neue Optionen in der Stadtentwicklung zur Verfügung. Mit dem Projekt „KonVisionen_Neue Perspektiven für Osnabrück“ wurden für die sehr verschiedenen Areale **Perspektivpläne** entwickelt. Die Umsetzung dieser Planungsideen ist für die einzelnen Standorte sehr unterschiedlich. Eine zusätzliche Erschließung durch den ÖPNV ist daher in unterschiedlichem Maße erforderlich.

Karte 2-1: Lage der Konversionsflächen in Osnabrück



Tab. 2-1: Konversionsflächen in der Stadt Osnabrück

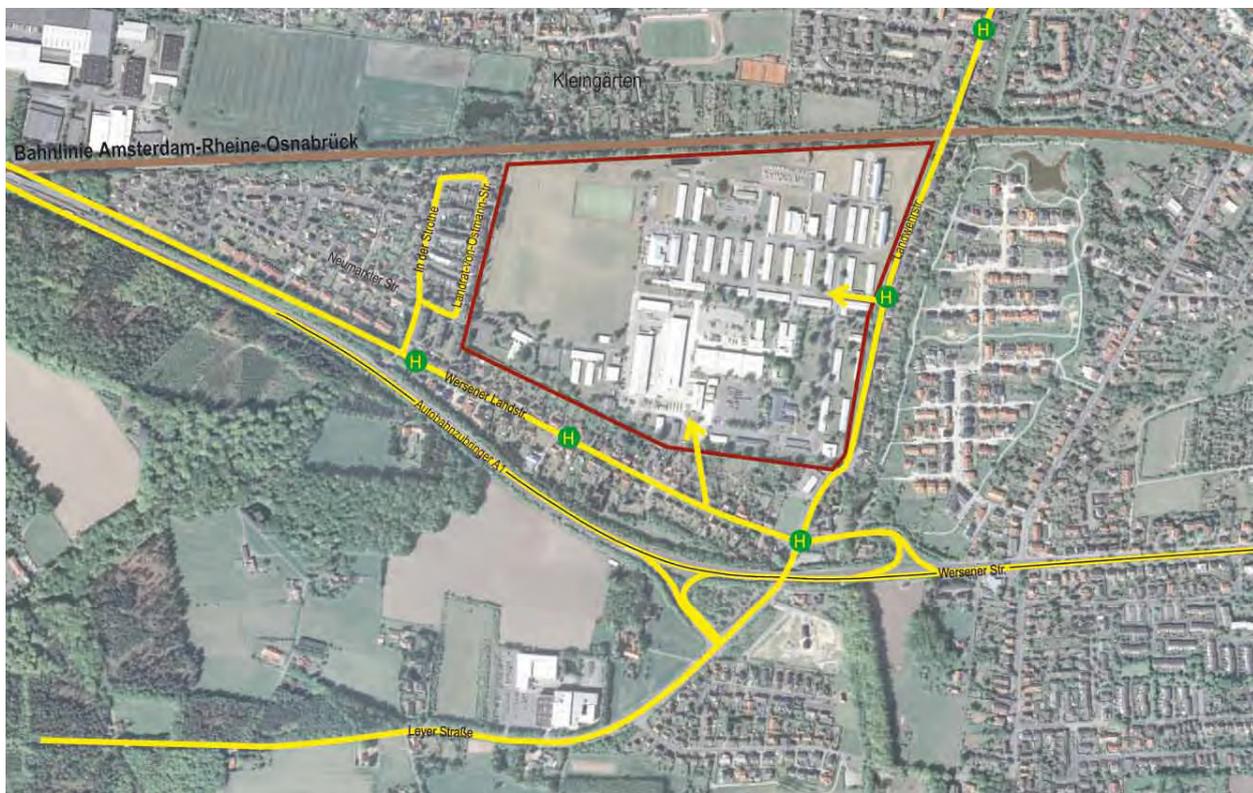
	Größe	Nutzungsschwerpunkt	Busanbindung
Atter	37 ha	innovative Wohn-/ Freizeit- und Gewerbeflächen	32/33
Westerberg	21,8 ha	Wissenschaft, Arbeit und Wohnen	11/12/13, 21, 32/33
Hafen	31,5 ha	Drehscheibe für Gewerbe und Dienstleistung	41, 81/82
Dodesheide	70 ha	Gewerbe, Sport und Freizeit	51/52/53, E31

Konversionsfläche 1: Atter

Auf der Fläche der ehemaligen **Quebec-Kaserne an der Landwehrstraße** sollen ab 2014 die geplanten **Wohn- und Mischnutzungen** umgesetzt werden. Die **Sportflächen** im Nordwesten der Konversionsfläche werden derzeit durch den Osnabrücker Sportclub (OSC) genutzt.

Zur Zeit ist ein Zugang auf das ehemalige Kasernengelände nur über die Toreinfahrt an der Landwehrstraße möglich. Wenn die Toreinfahrt an der Wersener Landstraße (zwischen den Haltestellen „Landwehrstraße“ und „Wersener Straße“ stadtauswärts) freigegeben werden würde, wären die Sportflächen vom Bus aus besser fußläufig zu erreichen. Die Lage der Haltestellen könnten in diesem Bereich durch eine zusätzliche Haltestelle auf Höhe der Toreinfahrt vor allem Richtung stadteinwärts verbessert werden.

Abb. 2-3: Verkehrserschließung der Konversionsfläche 1: Atter



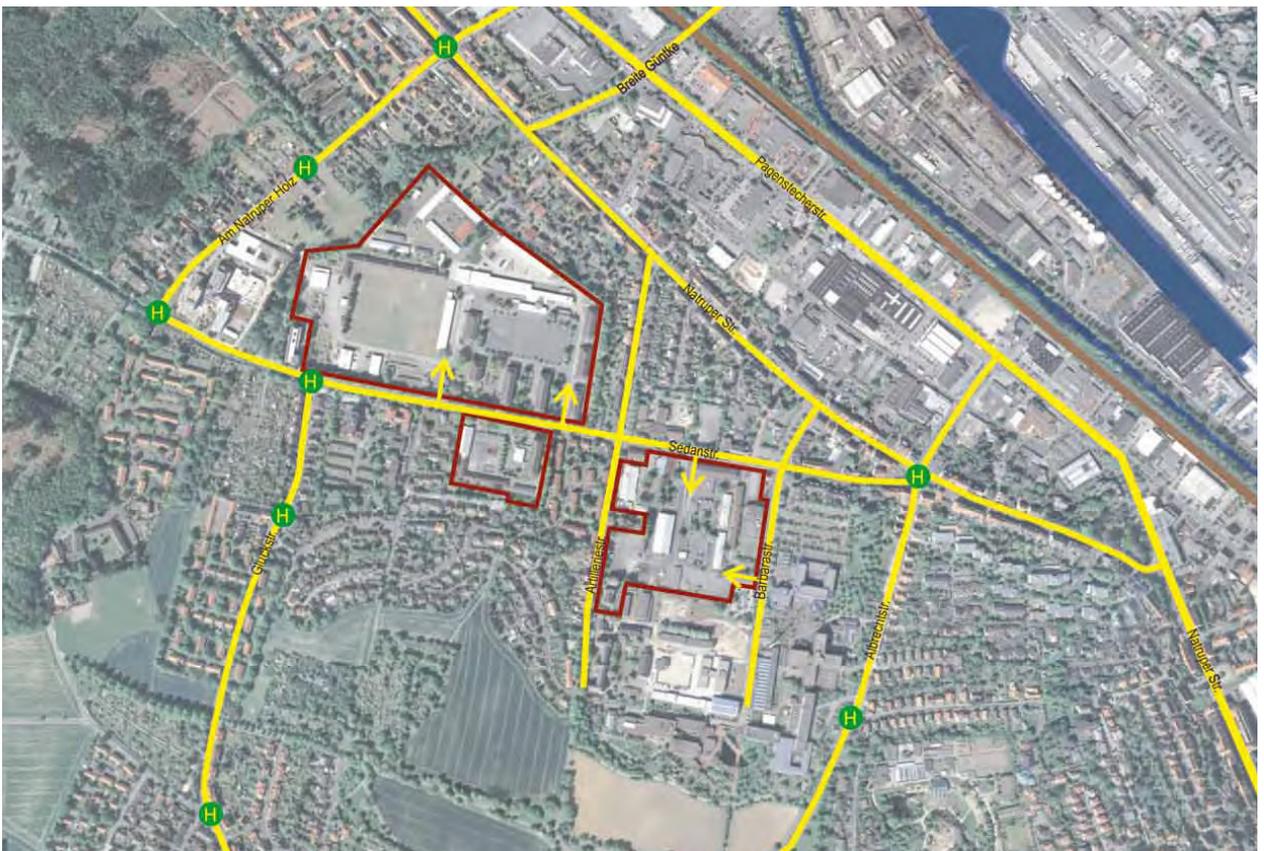
Quelle: http://www.osnabrueck.de/images_design/FSW_Forum1_Homepage.pdf

Konversionsfläche 2: Westerberg

Die **Konversionsfläche Westerberg** besteht aus ehemals 3 Kasernenflächen. Das Areal Barbarastraße/Sedanstraße wird zu einem neuen Hochschulzentrum mit Mensa umstrukturiert. Hier soll in den nächsten Jahren außerdem eine Bibliothek sowie ein Hörsaalgebäude entstehen. Die **Barbarastraße wird neue Hauptachse** des Hochschulgeländes. Eine direkte ÖPNV-Anbindung ist unbedingt notwendig, da die heutige Erschließung den Hochschulcampus nur am Rande berührt.

Darüber hinaus entsteht an der Sedanstraße (zwischen Artilleriestraße und Glückstraße) ein **Wissenschaftspark** (Areal nördlich der Sedanstraße) und ein neues **Wohngebiet** (südlich der Sedanstraße), die unbedingt an das ÖPNV-Netz zeitnah anzubinden sind. Die **ehemaligen Wohngebiete** der Briten in diesem Bereich (Glückstraße und westlich davon) sind bereits wieder vor allem von jungen Familien bezogen.

Abb. 2-4: Verkehrserschließung der Konversionsfläche 2: Westerberg



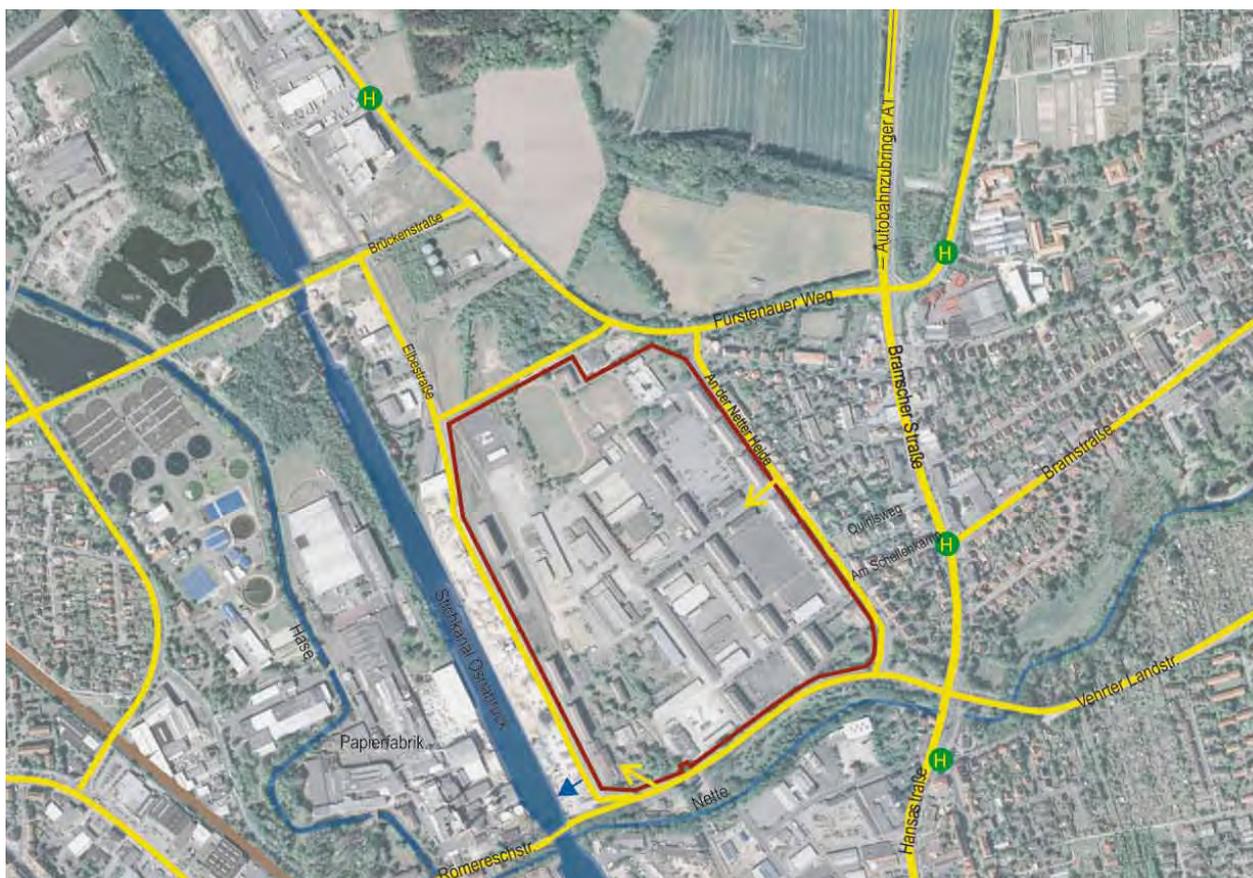
Quelle: http://www.osnabrueck.de/images_design/FSW_Forum1_Homepage.pdf

Konversionsfläche 3: Hafen

Für das **Gebiet am Hafen** ist geplant, dieses zu einem **hochwertigen Gewerbe und Dienstleistungszentrum** auszubauen. Das Finanzamt Osnabrücker Land (geplante Umsetzung 2013/14) sowie die Landesschulbehörde und ein Lehrerseminar (Umsetzungszeitpunkt noch unklar) werden Gebäude „An der Netter Heide“ beziehen. Zusätzlich sollen noch weitere Dienstleistungen hier entstehen, so dass sich eine Dienstleistungsachse von der Römereschstraße zum Fürstenauer Weg erstreckt. Die Polizei zieht nach Umbau in ein Gebäude an die Römereschstraße. Um den Verkehr für die Anwohner nordöstlich des Areals möglichst gering zu halten, soll die Straße „An der Netter Heide“ zur Römereschstraße hin geschlossen werden.

Der gesamte mittlere Teil des Geländes (ungefähr 10 ha) wurde von KAFFEE-PARTNER, ein Unternehmen mit ca. 500 Mitarbeitern, erworben. An der Römereschstraße ist auf einem 250 Meter langen Straßenabschnitt bereits ein Verwaltungsgebäude mit Zentral-lager errichtet worden.

Abb. 2-5: Verkehrserschließung der Konversionsfläche 3: Hafen



Quelle: http://www.osnabrueck.de/images_design/FSW_Forum1_Homepage.pdf

Die Anbindung an den ÖPNV könnte durch eine **Randerschließung** erfolgen. Eine zusätzliche Haltestelle am Fürstenauer Weg auf Höhe der Einmündung der Straße „An

der Netter Heide“ stellt die einfachste und sinnvollste Möglichkeit dazu da. Eine Verlegung der Haltestelle Bramstraße wäre aufgrund der Schülerverkehre zum Schulzentrum Haste sehr ungünstig.

Aktuell entwickelt sich im westlichen Bereich in Kanalnähe ein „**Kulturquartier**“. Da noch nicht abzusehen ist, ob der Bedarf einer direkteren ÖPNV-Anbindung in den nächsten Jahren entsteht, sollte die Situation beobachtet werden und bei ausreichender Nachfrage eine verbesserte Anbindung erarbeitet werden.

Konversionsfläche 4: Dodesheide

Die größte ehemalige Kasernenfläche der Stadt „**Dodesheide/Am Limberg**“ soll neben der **gewerblichen Nutzung** und geplanter **Sportflächennutzungen auch** für **gewerbliche Freizeitangebote** offenstehen, da hier ein auffallend großer Bestand an gut ausgestatteten Sportanlagen vorzufinden ist. Aktuell nutzen in den Vormittagsstunden die BBS Haste und in den Nachmittagsstunden Sportvereine aus den Nachbarstadtteilen Haste und dem Widukindland die Sporthalle und -plätze.

Abb. 2-6: Verkehrserschließung der Konversionsfläche 4: Dodesheide



Quelle: http://www.osnabrueck.de/images_design/FSW_Forum1_Homepage.pdf

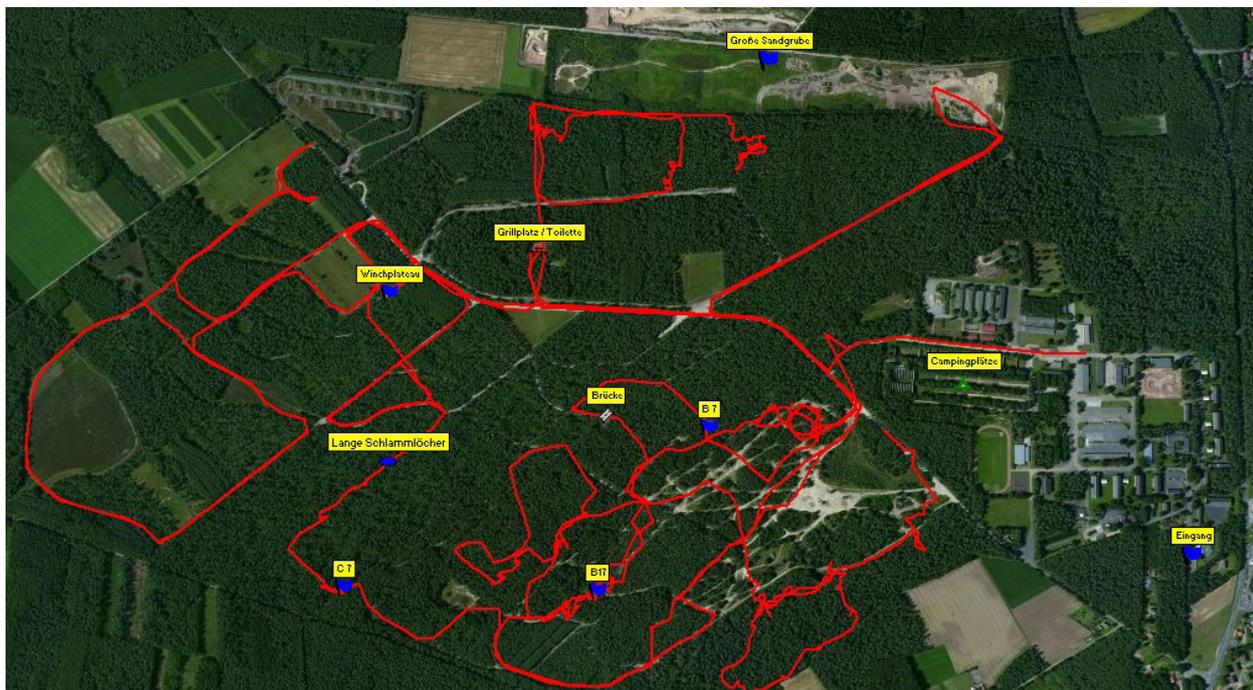
Die Straße „Am Limberg“ soll zurückgebaut werden und langfristig in einen bis zu 80 Meter breiten Grünzug integriert werden. Es ist eine neue zentrale Erschließungsstraße durch das Gebiet geplant.

Derzeit ist die Konversionsfläche über die Linie 51/52/53 Haltestelle „Schlesische Str.“ erschlossen. Eine neue Haltestelle der E31 auf Höhe der Kreuzung „Am Limberg“ und „Dodeshausweg“ würde die Erreichbarkeit vom Widukindland aus leicht verbessern.

2.5.4 Freizeitpark auf Konversionsfläche im Landkreis Osnabrück

Zu den **Konversionsflächen im Landkreis** zählt die ehemalige Pommernkaserne und das dazugehörige Übungsgelände **nördlich von Fürstenau**.

Abb. 2-7: Gelände Freizeitpark „Fürstenforest“



Quelle: <http://www.landypedia.de/>

Bis 2007 waren hier verschiedene Bataillone der Bundeswehr stationiert, bevor der Standort dann im Zuge der Umstrukturierung der Bundeswehr aufgegeben wurde. Nach verschiedenen anderen Plänen erwarb ein holländischer Investor das Gelände und möchte es zu einem **Freizeitpark mit verschiedenen Nutzungen** ausbauen. Unter anderem sollen Off-Roadstrecken für verschiedene Fahrzeuge, Hotels, Bungalows und ein Golfplatz entstehen. Die Entwicklungen sollen bis 2016 abgeschlossen sein. Die Erschließung des Gebiets durch ein **nachfrageadäquates ÖPNV-Angebot** soll geprüft werden.

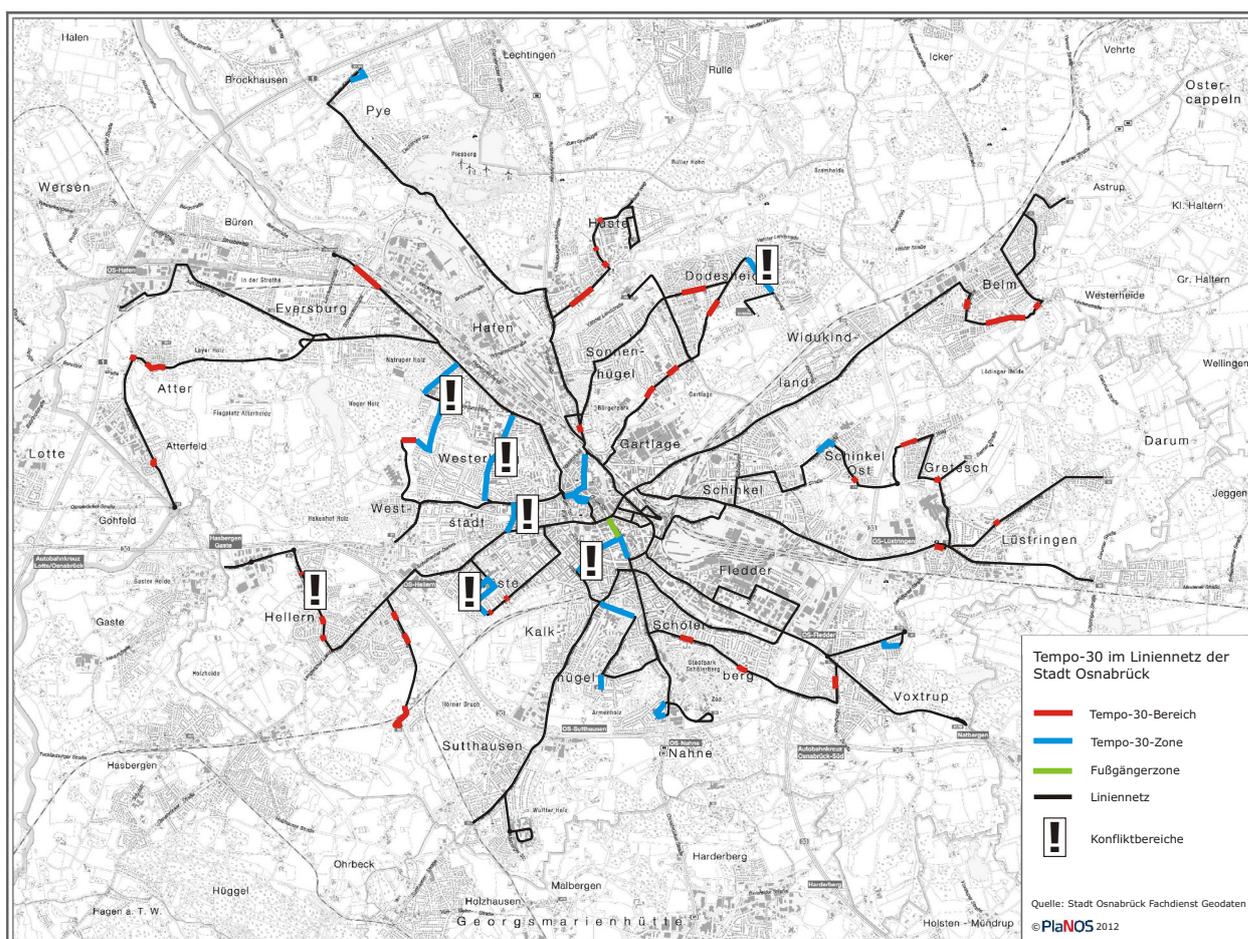
3 BESTANDSANALYSE BUSVERKEHR

3.1 Infrastrukturelle Voraussetzungen

3.1.1 Verkehrsberuhigung

Bereits in den vorhergehenden Nahverkehrsplänen wurde der **Interessenkonflikt zwischen verkehrsberuhigenden Maßnahmen und dem ÖPNV** diskutiert. Neben flächendeckenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bestehen in der Stadt Osnabrück einzelne Tempo-30 Beschränkungen auch auf den Sammelstraßen, über die die Linienwege zumeist geführt werden. In diesen Bereichen können Konfliktpunkte zwischen Verkehrsberuhigung und ÖPNV auftreten, vor allem wenn diese Verkehrsberuhigung mit Rechts-vor-Links-Regelungen einhergehen. Die Konfliktpunkte, die auf Erfahrungswerten aus dem Verkehrsbetrieb basieren, sind in der folgenden Karte markiert.

Karte 3-1: Tempo-30-Beschränkungen im Liniennetz



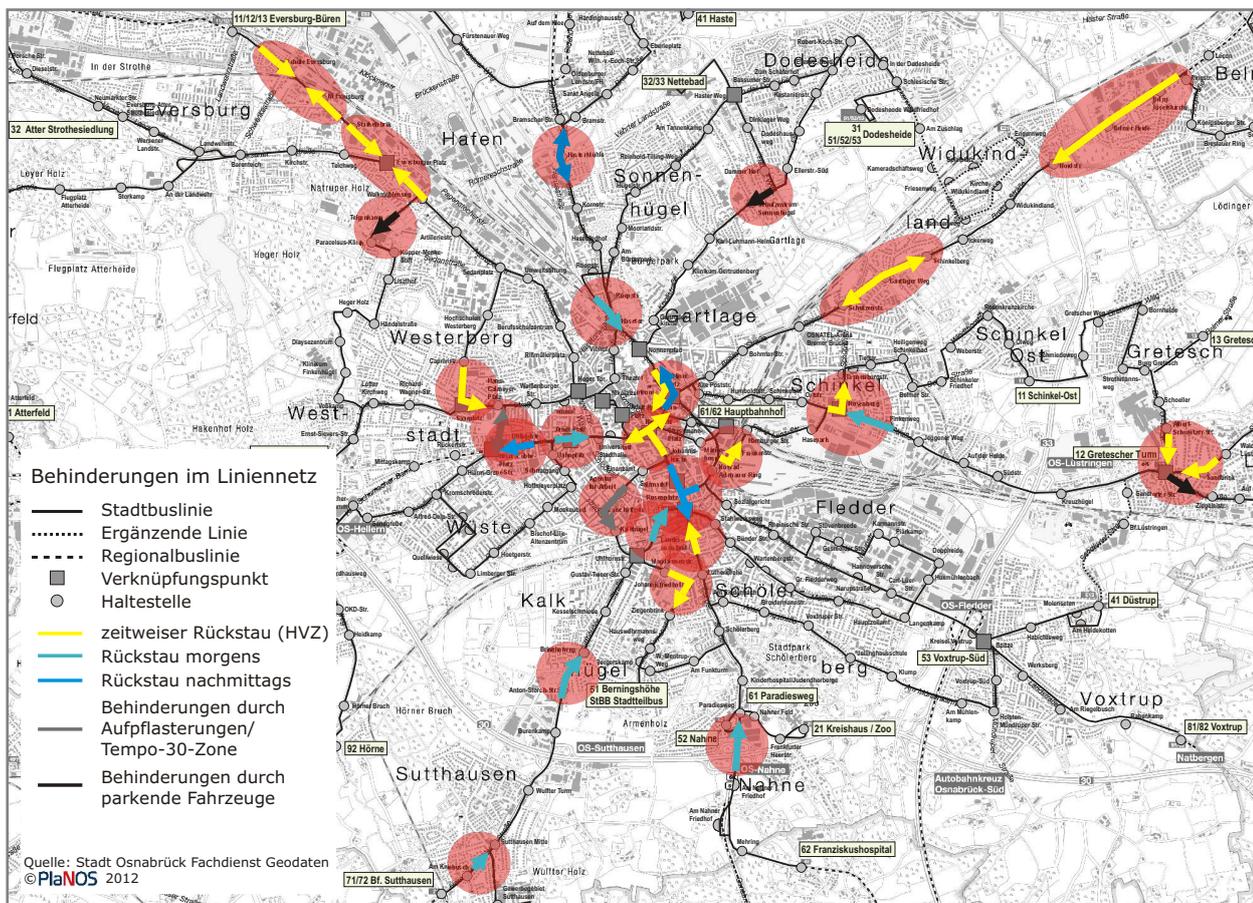
Diese Thematik findet aus Sicht des ÖPNV bei der Planung nicht ausreichende Berücksichtigung und sollte in die Zielformulierung integriert werden.

3.1.2 Schwachstellen in der Businfrastruktur

Verschiedene **infrastrukturelle Mängel** im Liniennetz, die zu Rückstau und sonstigen Verzögerungen führen, beeinflussen die Fahrtzeit des ÖPNV negativ. Ein Rückstau liegt vor, sobald sich auf einem Linienabschnitt (von Haltestelle zu Haltestelle) eine mehr als 2-minütige Verspätung aufbaut. Viele dieser neuralgischen Punkte liegen innenstadtnah und weisen aufgrund der starken Beeinträchtigung des ÖPNV einen vorrangigen Handlungsdruck auf. Daneben gibt es Problemstellen im Außenbereich, wo infrastrukturelle Veränderungen wünschenswert wären.

Thematisch liegen die Hauptprobleme beim Rückstau aufgrund hohen Verkehrsaufkommens z.B. Johannisstraße, stadtauswärts; Hansastraße, Martinistraße, Mindener Straße, Bremer Straße und Sutthausener Straße (stadteinwärts) teilweise in Kombination mit Linksabbiegevorgängen (z.B. Berliner Platz, Magdalenenstraße). An anderen Stellen behindern parkende Fahrzeuge (Knollstraße, Am Natruper Holz) oder Aufpflasterungen im Tempo-30-Bereichen (Laischaftsstraße) den flüssigen Ablauf des ÖPNV.

Karte 3-2: Behinderungen im Liniennetz



3.1.3 Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R)

Der Umstieg von einem Pkw auf ein öffentliches Verkehrsmittel ist umso sinnvoller, je näher es am Quellort des Verkehrs geschieht. Befindet sich ein Verkehrsteilnehmer mit seinem eigenen Fahrzeug bereits kurz vor seinem Ziel, ist er nur schwer vom Vorteil eines Umstiegs zu überzeugen. Zudem hat er mit seinem Fahrzeug bereits zur Emission von Schadstoffen in hohem Maße beigetragen.

Vor diesem Hintergrund haben die Aufgabenträger Stadt und Landkreis schon seit dem ersten Nahverkehrsplan zum Ziel erklärt, ein regionales **P+R-Konzept** zu entwickeln. Ein solches regionales P+R-Konzept wurde Stück für Stück realisiert und stellt sich heute als weitgehend komplettes P+R-System rund um die Stadt Osnabrück dar. Wesentliche Säule dieses regionalen Systems sind die **P+R-Plätze an den Bahnhöfen** im Landkreis Osnabrück, von denen in den vergangenen Jahren etliche Anlagen erweitert wurden, um dem wachsenden Bedarf gerecht zu werden. (siehe Kapitel 4.1.2.3)

Eine Ergänzung findet dieses System in einzelnen (bislang inoffiziell genutzten) **P+R-Anlagen an Haltestellen** im Landkreis und auch im Stadtrandbereich von Osnabrück, die mindestens über einen 20-Minuten-Takt verfügen und somit den Kunden die erforderliche Attraktivität bieten. (z.B. Oesede Gildehaus mit 10-min-Takt, Jeggen Tie Meyer mit 20-min-Takt)

Um den Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV zu verbessern wurden viele Haltestellen in Stadt und Landkreis mit Fahrradbügel oder z.T. sogar mit überdachten Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Es wird der Nachfrage entsprechend das zur Verfügung stehende Raumangebot an den einzelnen Haltestellen für diese **B+R-Anlagen** genutzt. An einzelnen Haltestellen (z.B. Oesede, Gildehaus) wurden zusätzlich Fahrradboxen aufgestellt.

3.2 Busbeschleunigung

3.2.1 Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA)

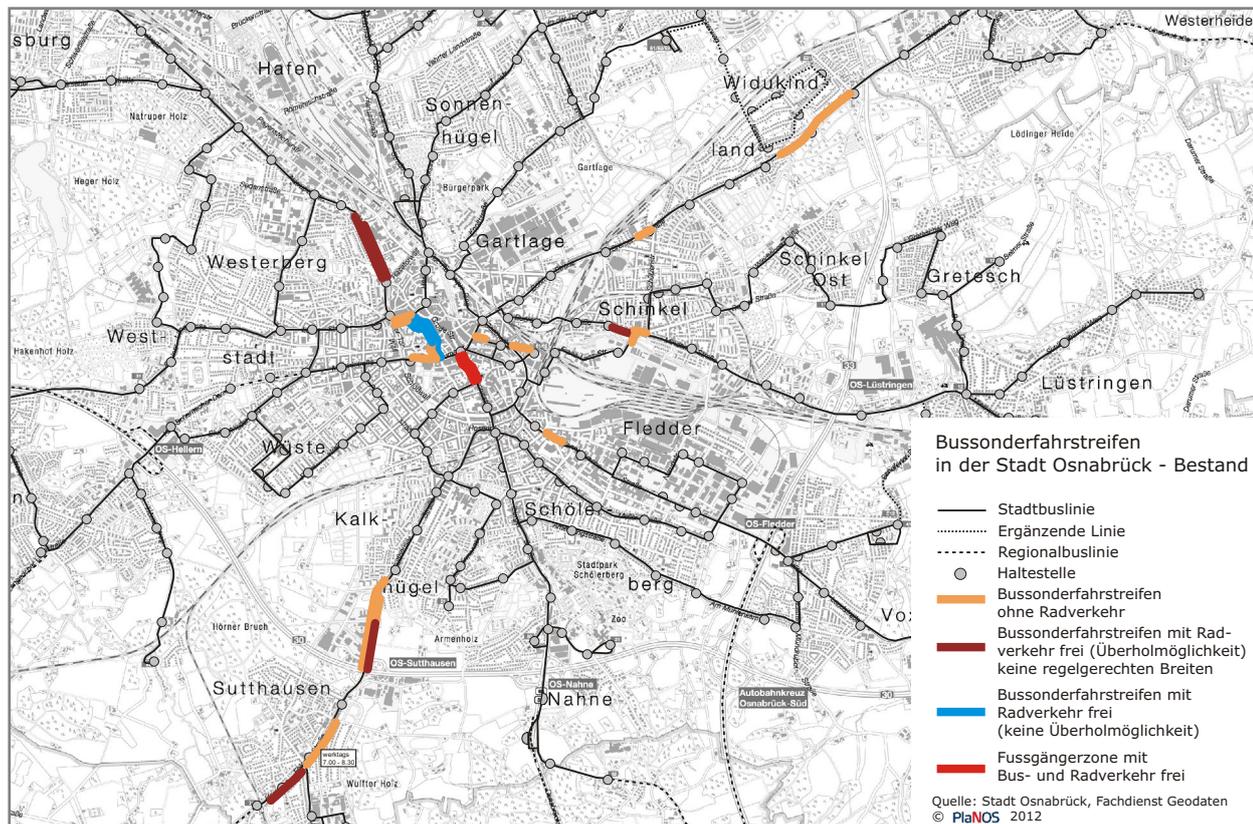
Insgesamt werden im Stadtbusnetz 166 Lichtsignalanlagen per Datenfunk beeinflusst. Hierzu gehören die ÖPNV-relevanten Anlagen im Innenstadtbereich sowie an den Hauptausfallstraßen und auf weiteren Linienwegen. Die **Beeinflussung per Datenfunk** erfolgt im Rahmen des Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL) der Stadtwerke Osnabrück. Somit konnte die Anzahl der zu beeinflussenden LSA seit dem letzten NVP um ca. 50% erhöht werden (Anfang 2004: 119 LSA).

Eine **Optimierung** der Beeinflussung der Lichtsignalanlagen ist jedoch noch wünschenswert, da in vielen Fällen kein wirklicher Vorrang für den ÖV gewährt wird.

3.2.2 Bussonderfahrstreifen

Ein wesentliches Mittel zur Busbeschleunigung ist die **Nutzung von Bussonderfahrstreifen** auch unter dem Begriff Busspuren bekannt.

Karte 3-3: Bestand Bussonderfahrstreifen in der Stadt Osnabrück

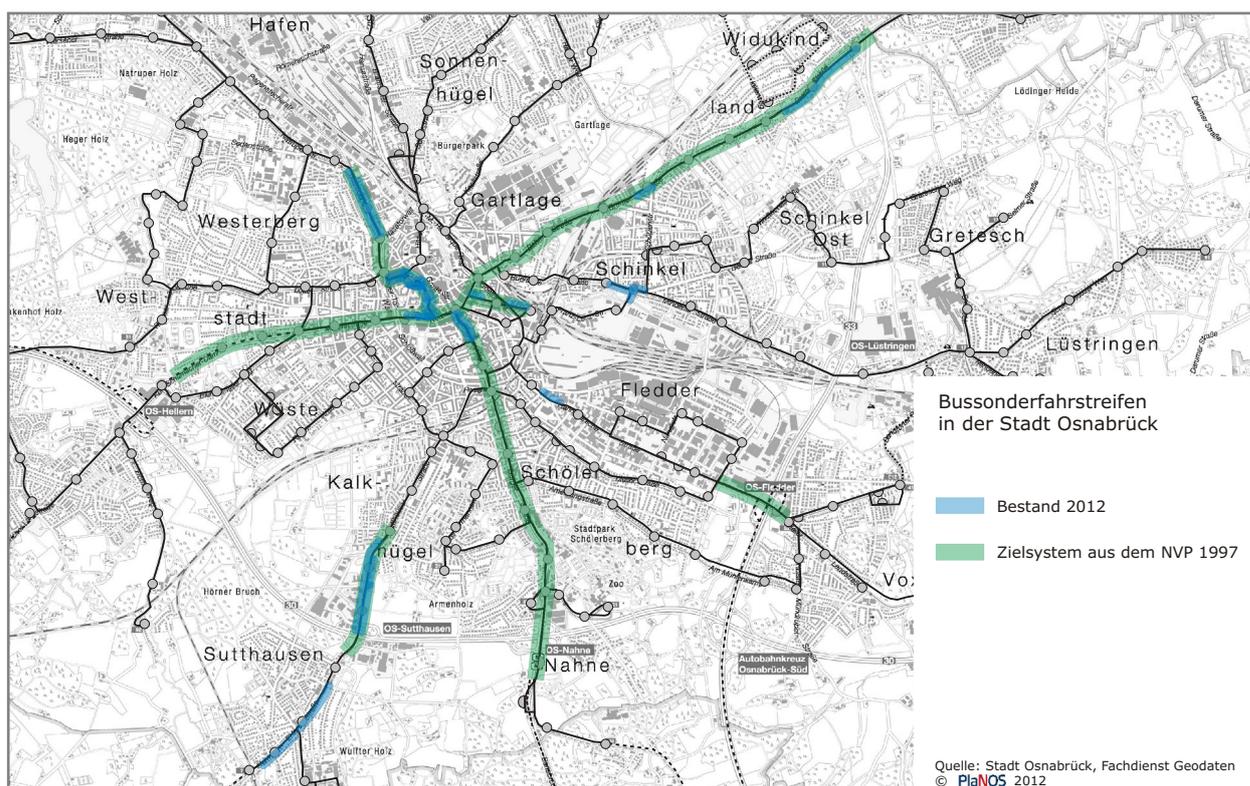


Radfahrerinnen und Radfahrer dürfen Bussonderfahrstreifen mitbenutzen, wenn diese mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ gekennzeichnet sind. Bussonderfahrstreifen dürfen nur ausgewiesen werden, wenn eine eigene Radverkehrsanlage daneben vorhanden ist, ansonsten muss der Bussonderfahrstreifen für den Radverkehr freigegeben werden.

Es wurde im letzten NVP die Empfehlung ausgesprochen, besonders in den Bereichen Bussonderfahrstreifen anzulegen, in denen ein hohes Verkehrsaufkommen und eine dichte Busfolge zusammentreffen. Die geplante Maßnahme „Ausbau der Busspuren Iburger Straße“ wurde entgegen dieser Zielrichtung nicht realisiert.

Der **derzeitige Bestand** an Bussonderfahrstreifen besteht aus **Teilstücken**, die nur zu einem geringen Grad das anfänglich geplante Zielsystem abdecken. Die Länge dieser 16 Teilstücke beträgt insgesamt 8,12 km. Fast die Hälfte davon dient der Beschleunigung der Linie 71/72.

Karte 3-4: Zielsystem Bussonderfahrstreifen (NVP 1997)



3.2.3 Ergebnisse der Schwachstellenanalyse 2009/2010

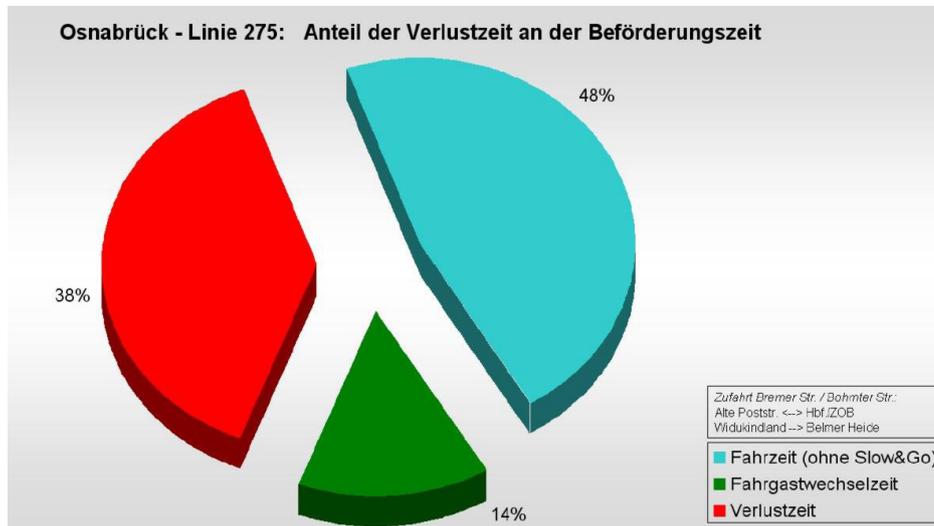
Die Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS) plant Maßnahmen zur Fahrzeugbeschleunigung, Anschlusssicherung und Fahrgastinformation in ihrem Verkehrsgebiet. Im Rahmen der Beantragung von Fördermitteln ist u.a. die verkehrliche Notwendigkeit mittels einer Schwachstellenanalyse nachzuweisen. Dazu fanden zwischen Oktober 2009 und April 2010 automatische **Fahr- und Verlustzeitmessungen** auf 14 Buslinien statt. Das durchführende Gutachterbüro UVT Unternehmensberatung für Verkehr und Technik GmbH sollte neben der Ermittlung der Verlustzeiten auch Potenziale zur Beschleunigung ermitteln.

Die Verlustzeitanalyse ergab, dass Verlustzeiten und Behinderungen in den überwiegenden Fällen im Zusammenhang mit **Lichtsignalanlagen** auftreten. Es entspricht den Erwartungen, dass die bedeutenden Behinderungen im Stadtgebiet von Osnabrück bestehen und nicht im Landkreis Osnabrück.

Beispielhaft werden hier die Ergebnisse der **Linie X275** (Osnabrück - Venne) präsentiert, die mit durchschnittlich 9 min **Verlustzeit** im Tagesverkehr das Problem sehr gut abbildet und mit den Ergebnissen anderer Linien vergleichbar ist. Auf den im Diagramm genannten Abschnitten, auf denen die Behinderungen besonders stark sind, beträgt die Verlustzeit demnach 38%. 57% dieser Verlustzeit wird durch den **Halt an Lichtsig-**

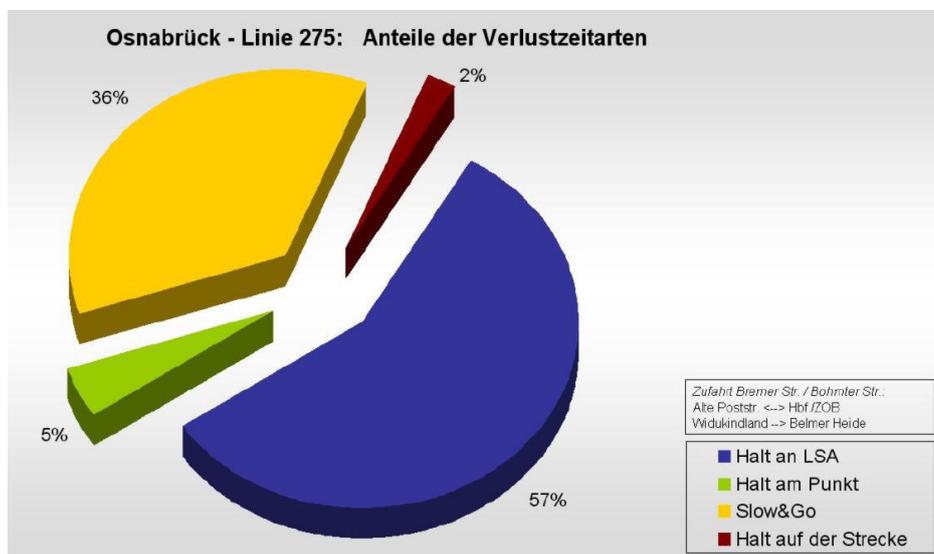
nalanlagen aufgebaut, 36% davon durch **Slow & Go**. Letztere Behinderung **tritt** besonders an den **Zufahrten aus der Region** auf. Hier wirkt sich neben den Lichtsignalanlagen die begrenzten Kapazitäten der Knotenpunkte negativ aus.

Abb. 3-1: Anteil der Verlustzeit an der Beförderungszeit (Linie 275 im Stadtgebiet)



Quelle: UVT (2010): Fahr- und Verlustzeitmessungen für die Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS) 2009/2010 (FadaPlus). Mainz. S. 86.

Abb. 3-2: Anteile der Verlustzeitarten (Linie 275 im Stadtgebiet)



Quelle: UVT (2010): Fahr- und Verlustzeitmessungen für die Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS) 2009/2010 (FadaPlus). Mainz. S. 87.

Allerdings bauen sich auch **in der Region Verspätungen** auf z. B. in GMHütte und Melle. So liegt der Anteil der Verlustzeit an der Beförderungszeit auf bestimmten Abschnitten in **Georgsmarienhütte** auf den Linien 463-467 bei 28 %. Dort ist der Slow&Go-Anteil mit 50% höher und der „Halt an LSA“ mit 36% dagegen niedriger als bei den vergleichbaren Werten der Linie X275 im Stadtgebiet von Osnabrück. In **Melle** gibt

es Richtung ZOB beispielsweise zwei Abschnitte mit Verlustzeiten von 30%.

In anderen Orten finden sich meist nur geringe oder/und punktuelle Behinderungen. Mit zunehmender Distanz zu Osnabrück nehmen die Behinderungen qualitativ und quantitativ ab. Das gilt insbesondere für das VOS-Gebiet 6 im Norden des Landkreises.

Linienbezogen summieren sich die **mittleren Verlustzeiten in den Behinderungsabschnitten** und für jeweils eine Hin- und Rückfahrt auf Werte zwischen 01:00 min (Linie 630) und 15:00 bis 16:00 min (Linie 463, 464, 465 und 466).

Auf der Basis einer konservativen Schätzung wurden für die ermittelten Behinderungsabschnitte vom Gutachter **Beschleunigungspotentiale** (Verminderung von Verlustzeiten auf bestimmten Streckenabschnitten) **von ca. 40%** ermittelt, was bedeutet, dass sich die Verlustzeiten mit bestimmten Maßnahmen um fast die Hälfte verringern ließen. Diese Maßnahmen würden die Wirtschaftlichkeit steigern.

3.3 Dynamische Fahrgastinformation

3.3.1 FGI(Fahrgastinformation)-Anzeiger in der Stadt Osnabrück

Die Stadt Osnabrück verfügt schon seit vielen Jahren an den wichtigsten Verknüpfungspunkten im Liniennetz über eine Ausstattung mit **dynamischen Abfahrtsanzeigen**. Die Anzeigen geben die Abfahrtszeiten der an diesen Haltestellen abfahrenden Linien in **Echtzeit** aus. Diese Zeitangaben werden über das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem (RBL) errechnet und direkt an die Anzeigen weitergeschickt. An der zentralen Verknüpfungshaltestelle Neumarkt befinden sich insgesamt 22 zweiseitige DOT-Matrix-Anzeiger. Die Anzeige auf diesen vergleichsweise alten Anlagen erfolgt mechanisch über Klappplättchen. In den Jahren 1999 bis 2003 wurden zudem 2-seitige Stelen an zentralen Haltestellen im Stadtverkehr installiert. Mit diesem System wurde die dynamische Anzeige in die normale Linieninformation am Haltestellenschild integriert.

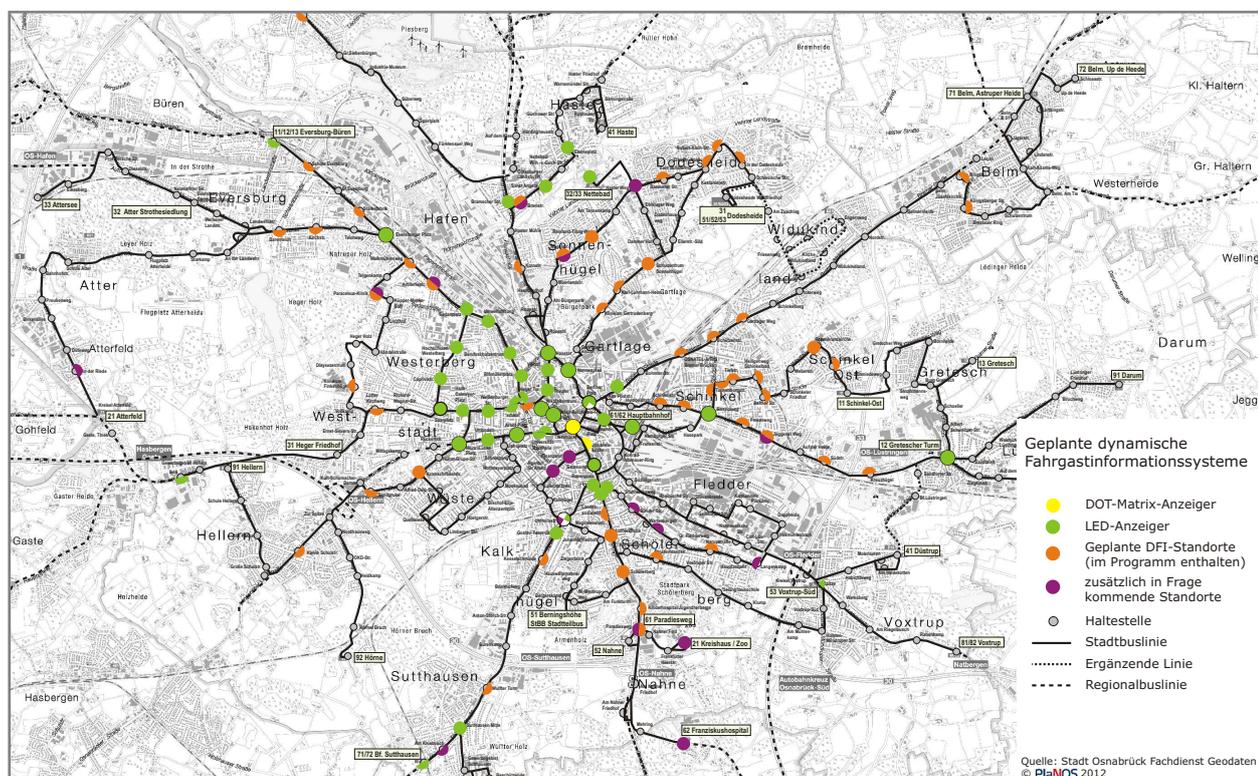
Abb. 3-3: FGI-Anzeiger der neuen Generation



Technische Mängel sowie Unzulänglichkeiten in der Ausgabe freier Texte führten dazu, dass die Stadtwerke beim weiteren Ausbau der dynamischen Fahrgastinformation ab dem Jahr 2006 auf eine neue Generation von Geräten mit **mehrzeiligen LED-Anzeigen und der Möglichkeit zu Fließtexten** setzte.

In einem **Mehrjahres-Programm** stellten die Stadtwerke Osnabrück zusätzliche Anzeigen auf, so dass die Anzeigenanzahl von 29 im Jahr 2009 auf 119 bis Ende 2012 erhöht wurde. Berücksichtigt wurden die hoch frequentierten Haltestellen des Innenstadtbereichs, die mit dem Bus bedienten Verkehrsachsen zwischen der Innenstadt und dem Hochschulstandort Westerberg sowie weitere wichtige Haltestellen im sonstigen Stadtverkehrs-Liniennetz. Zusätzlich wurden die älteren Geräte ersetzt.

Karte 3-5: FGI-Anzeiger in der Stadt Osnabrück



3.3.2 Dynamische Fahrgastinformation im Landkreis Osnabrück

Auch für den Landkreis Osnabrück gibt es ein **Projekt zur dynamischen Fahrgastinformation**, wonach zentrale Haltestellen/Verknüpfungspunkte mit FGI-Anzeigern ausgestattet werden sollen.

In den Jahren 2009/2010 wurde bereits in einzelnen Landkreisgemeinden mit der Umsetzung begonnen. Aufgrund der aktuell noch fehlenden technischen Ausstattung der Fahrzeuge können hier allerdings bislang nur Fahrplanzeiten („Sollzeiten“) angezeigt werden.

Tab. 3-1: FGI-Anzeiger im Landkreis Osnabrück

Haltestelle	Gemeinde	Verkehrsgebiet
Leckermühle	Bohmte	VOS NordOst
Melle ZOB	Melle	VOS Ost
Friedensweg	Bissendorf	VOS Ost
Hagen Zentrum	Hagen	VOS Süd
Oesede Gildehaus	Georgsmarienhütte	VOS Süd
Hollage Zentrum	Wallenhorst	VOS Wallenhorst

3.4 Fahrzeuge

3.4.1 Ausstattungsstandards

Tab. 3-2: Ausstattungsmerkmale

Ausstattung	Fahrzeuge im Taktverkehr		Sonstige Fahrzeuge	
	Vorgabe NVP 2004	Entwicklung	Vorgabe NVP 2004	Entwicklung
VOS-Design	x	x	-	bei fast allen Fahrzeugen erfüllt
Komfortabler, barrierefreier Einstieg	x	x	-	bei fast allen Fahrzeugen erfüllt
Multifunktionsfläche	rechte Seite	teilweise zusätzliche Ausweitung linke Seite	rechte Seite	linke oder rechte Seite
Bordrechner	x	x	x	x
Fahrausweisdrucker	x	x	x	-
Haltestellenansage	x	x (integr. Verkehre z.T. nicht)	x	-
Haltestellenanzeige	x	x	x	x
Zielanzeige	Zielanzeiger	elektronische Matrixanzeige	Zielband	elektronische Matrixanzeige
Info-Kasten	x	x (z.T. Ergänzung durch OS-Screen)	x	x

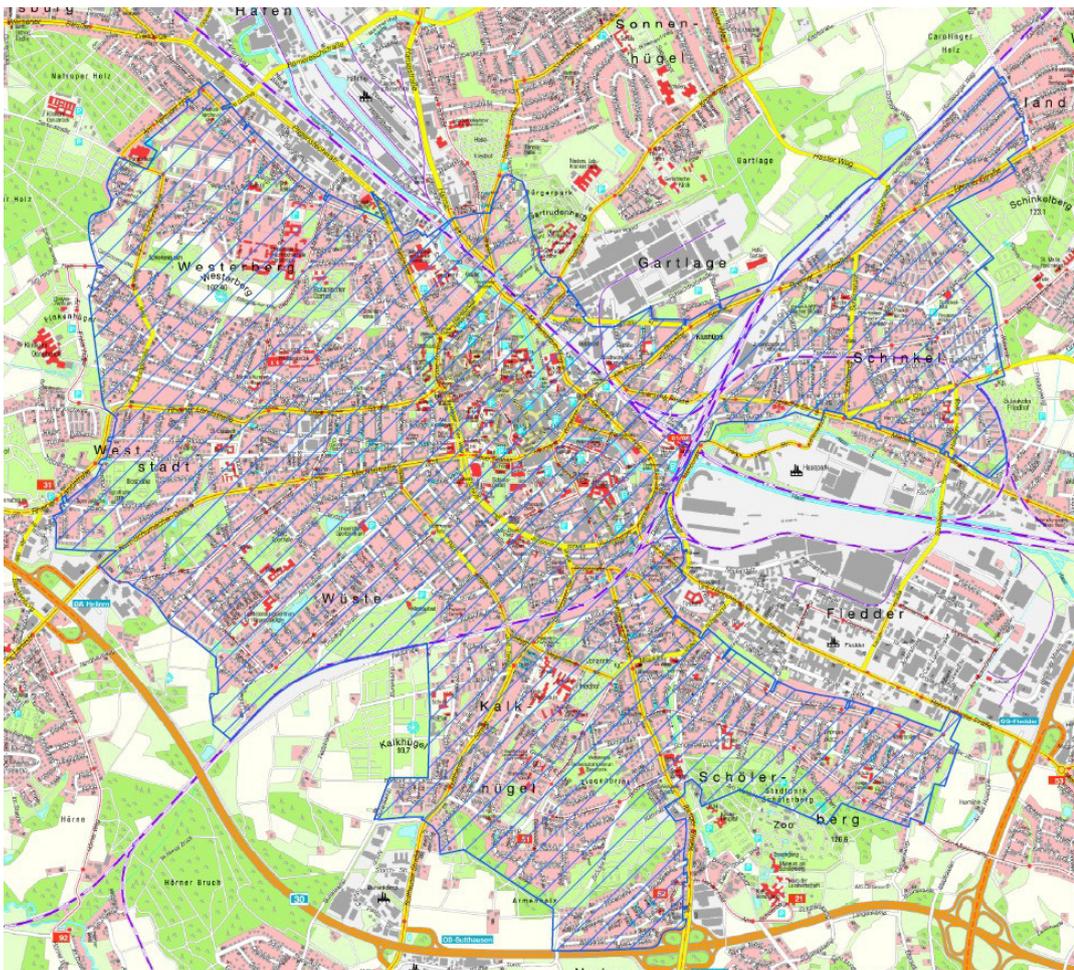
Im NVP 2004 wurden für die Busse der VOS bestimmte **Ausstattungsstandards** entsprechend des Einsatzes festgelegt. Diese werden von den Fahrzeugen aktuell **fast zu 100% erfüllt** und bieten inzwischen oft Standards, die darüber hinausgehen. So sind beispielsweise die Multifunktionsflächen in den Bussen des Taktverkehrs in vielen Fahrzeugen ausgeweitet worden und die Informationsmöglichkeiten in den Bussen z.B. durch den Einsatz von OS-Screen verbessert worden.

3.4.2 Umweltstandards

3.4.2.1 Umweltzone zur Verminderung der Feinstaub- und Stickoxidemissionen

Seit dem 4.1.2010 gilt zur Verminderung des Feinstaub- und Stickoxidemissionen in Osnabrück eine **Umweltzone**. Seitdem dürfen ganzjährig lediglich Fahrzeuge einfahren, die eine Umweltplakette (rot, gelb, grün) auf der Windschutzscheibe tragen. Die Regelung wurde am 3. Januar 2011 und 2012 jeweils verschärft. Seit dem 3. Januar 2012 dürfen nur noch Fahrzeuge mit grünen Plaketten in die Umweltzone einfahren.

Karte 3-6: Umweltzone der Stadt Osnabrück



Quelle: Stadt Osnabrück

Zur Anpassung der Fahrzeugflotte an die neuen Standards hat die VOS mit der Stadt Osnabrück eine Vereinbarung getroffen, in der der genaue **Ablauf der Umstellung** für die nächsten Jahre festgelegt wurde. Auf diese Weise erneuert sich die Flotte der VOS wesentlich schneller als vorher geplant. Besonders hervorzuheben ist dabei, dass hierzu keine Fördermittel bereitstehen. Demzufolge geschieht die beschleunigte Erneuerung der Fahrzeugflotte vollständig zu Lasten der Verkehrsunternehmen. Die blauen VOS-Plaketten dokumentieren den gemeinsamen Prozeß der Unternehmen zur Schadstoffreduktion.

3.4.2.2 Reduzierung des CO₂-Ausstoßes

Das Wuppertal-Institut hat 2009 für die Stadtwerke Osnabrück ein Gutachten erarbeitet, in dem der **Klimaschutzbeitrag des ÖPNV** untersucht wurde. Folgende Punkte sind in diesem Zusammenhang zu nennen:

- ÖPNV in Osnabrück leistet schon heute einen beträchtlichen Klimaschutzbeitrag.
- Dadurch dass die wahlfreien Kunden (ca. 27%) den ÖPNV anstatt den PKW nutzen, werden über 9 Mio. kg CO₂ weniger emittiert. Dies entspricht fast 3,9 Millionen Liter Benzin beziehungsweise der Strecke von über 62 Millionen mit dem Pkw zurückgelegten Kilometern. Dadurch verringert sich die CO₂-Bilanz jedes Osnabrücker Bürgers im Durchschnitt um 3%.
- Der Umweltaspekt ist neben der Kostenfrage kein unbedeutendes Argument für die Nutzung des ÖPNV.

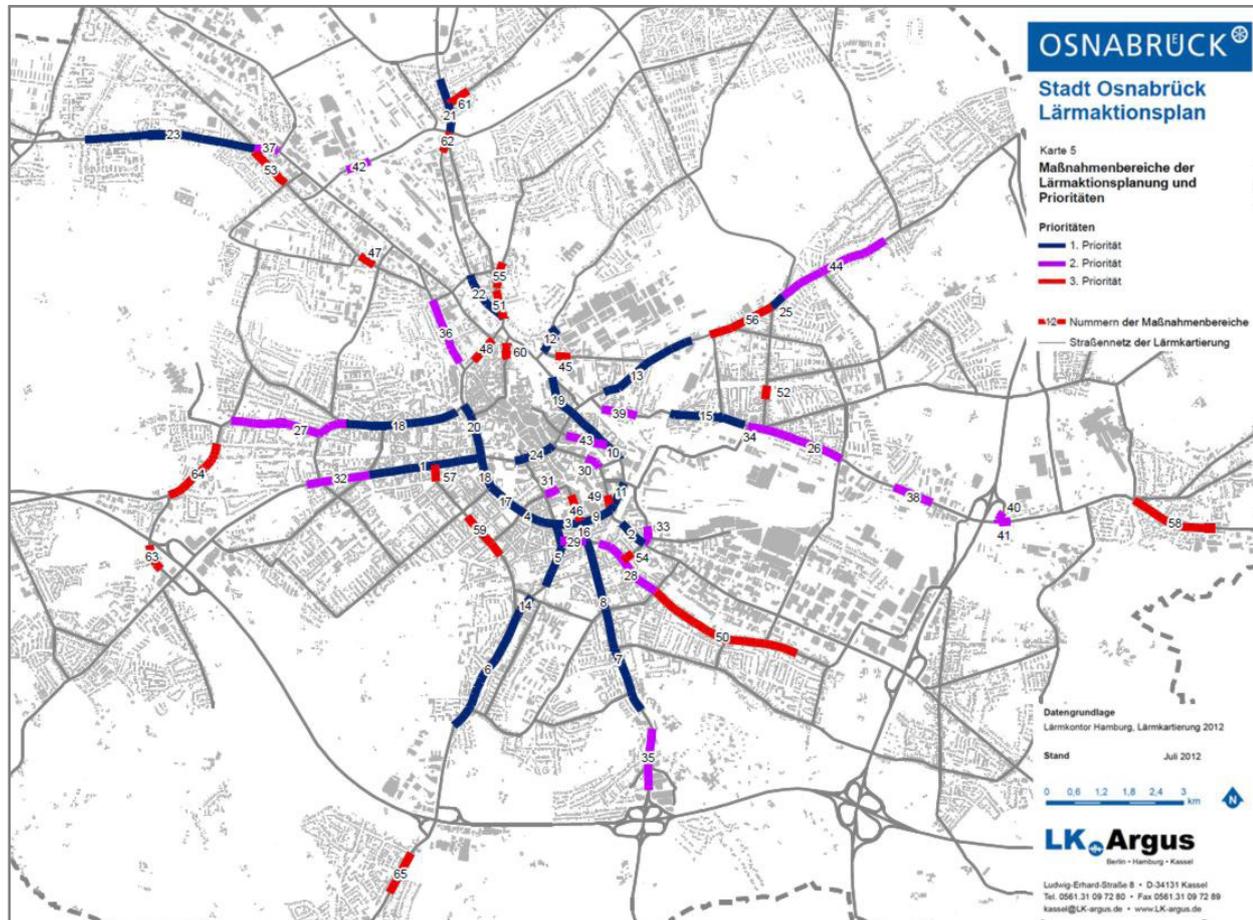
Zur weiteren Reduzierung schlägt das Wuppertal-Institut die **Abkehr vom Dieselantrieb** vor.

3.4.2.3 Die Lärmemission des Busverkehrs

Die Stadt Osnabrück hat 2012/2013 einen **Lärmaktionsplan** erarbeiten lassen. Mit Hilfe der 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 Wallringes, auf die hohe Frequentierung durch Busse zurückzuführen. Es wird darauf hingewiesen, dass durch den Einsatz von lärmarmen Fahrzeugen und Hybridbussen auf Straßen mit relativ hohem Busanteil die Lärmreduzierung bis zu 2 dB(A) betragen könnte. Der Aktionsplan schlägt vor, **anspruchsvolle Standards für die Geräuschemissionen** zu formulieren. Diese sollten sich an den Vorschlägen des Umweltbundesamtes orientieren. Neuanschaffungen sollten prinzipiell die Richtwerte nicht überschreiten.

Eine Elektrifizierung des Busantriebs würde die Situation in bestimmten Straßenabschnitten deutlich verbessern.

Karte 3-7: Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung und Prioritäten



Quelle: Stadt Osnabrück

3.4.3 Innovationen in der Fahrzeugflotte

3.4.3.1 Busanhängerzüge mit variabler Kapazität

Seit dem 6. April 2010 setzen die Stadtwerke Osnabrück unter dem Namen **PlusBus** zwei **23 Meter Busanhängerzüge** der Hersteller MAN und Göppel ein. Erweitert wurde die Flotte Ende 2011 um fünf weitere Fahrzeuge diesen Typs. Die Kombinationen aus einem herkömmlichen 12-Meter-Niederflurbus vom Typ Lion's City und einem elf Meter langen Anhänger werden vor allem auf der besonders von Studierenden nachgefragten Linie 21 eingesetzt. Hier mussten morgens und mittags bisher zusätzliche Einsatzwagen dem regulärem Fahrzeug folgen, um dem Fahrgastaufkommen gerecht zu werden.

Die Anhängerzüge bieten nun genug **Kapazität**. Außerhalb der Verkehrsspitzen können die Anhänger abgekoppelt werden, so dass sich hinsichtlich des Treibstoffverbrauchs

Vorteile gegenüber Gelenkbussen ergeben, die den ganzen Tag mit der Gesamtkapazität verkehren müssen. Sowohl außen als auch im Fahrzeug selbst gibt es eine Videoüberwachung durch den Busfahrer.

Abb. 3-4: PlusBus, Doppeldeckerbus, Capacity



Auch andere VOS-Unternehmen setzen, um auf eine starke Nachfrage zu reagieren, Fahrzeuge mit größeren Kapazitäten als die der regulären Gelenkzüge ein (z. B. den überlangen CapaCity, Doppeldeckerbusse). Darüber hinaus werden aus wirtschaftlichen Gründen bei geringer Nachfrage vermehrt kleinere Fahrzeuge eingesetzt.

3.4.3.2 Einstieg in die E-Mobilität

Seit August 2011 verkehrt ein **Elektrobus** auf einer **Innenstadtlinie** zur Erschließung des Marienhospitals. Damit ist der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke der erste in Deutschland, der mit sogenannten Lithium-Polymer-Traktionsbatterien neue Technik im planmäßigen Linienbetrieb einsetzt. Der Bus bietet Platz für rund 20 Personen und kann mit einer Geschwindigkeit von bis zu 45 km verkehren.

Diese präsent eingesetzte Neuanschaffung ist ein weiterer Schritt hin zu einem emissionsfreien Verkehr, der aufgrund gesteigerter Umweltaforderungen zukünftig die Entwicklungen im Nahverkehrssektor stark beeinflussen wird.

Mit diesem neuen Angebot wird das Marienhospital wesentlich direkter bedient und gleichzeitig konnte die Linienführung der 31/32/33 verbessert werden.

Abb. 3-5: Der Elektrobus auf der Linie Marienhospital



Seit Beginn 2013 befindet ein weiterer Elektrobus in der Flotte der Stadtwerke. Dieser Elektromidibus „Oreos 4x“ wurde im Rahmen des Projektes econnect Germany beschafft, welches im Rahmen der BMWi Ausschreibung „IKT für Elektromobilität II“ gefördert wird.

Der Elektrobus verfügt über ca. 45 Sitz- und Stehplätze und erreicht somit fast die Größe eines regulären Solobusses. Außerdem ist er mit seiner Reichweite von 150 km für kurze Linien sehr gut einsetzbar.

In einer ersten Phase soll der Elektromidibus auf verschiedenen Linien zu unterschiedlichen Zeiten getestet werden, um einerseits die Schwachstellen aufzudecken und andererseits die breite Öffentlichkeit auf die Innovation aufmerksam zu machen. Für die zweite Phase ist geplant, den Bus auf einer verlängerten Marienhospitallinie über den Hauptbahnhof, durch den Hasepark bis zur Rosenberg zusammen mit dem anderen Elektrobus einzusetzen.

Abb. 3-6: Elektromidibus „Oreos4x“



3.5 Neues Haltestellenkonzept

Die **Haltestellenkategorien** wurden überarbeitet, da die Haltestellen entsprechend ihrer Kategorie im gesamten VOS-Netz mit neuen einheitlichen Haltestellenmasten ausgestattet werden und das bisherige System zur besseren Verständlichkeit einer Vereinfachung bedurfte. Mit Ausnahme der großen Verknüpfungshaltestellen (Neumarkt, Hbf) sind die übrigen Haltestellen in zwei Gruppen eingeteilt:

1. Haltestellen im Taktverkehr
2. Haltestellen ohne Taktverkehr

Das **Haltestellenschild** unterscheidet sich im wesentlichen durch den roten Metallrahmen. Sie kennzeichnen die Haltestellen mit Taktverkehr. Die Taktlinien sind zudem farblich hinterlegt (jeweils identisch zum Liniennetzplan). Sonstige Linien erscheinen ohne Farbe. Produkte wie NachtBus und FreizeitBus werden nur als Logo dargestellt. Ansonsten sind alle Schilder durch einen roten Mast und ein reflektierendes H-Zeichen zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste gekennzeichnet.

Abb. 3-7: Einheitlicher Haltestellenmast im VOS-Gebiet (Haltestelle an Taktlinien und Haltestelle ohne Taktlinien)



3.6 Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Durch die Verabschiedung des „Behindertengleichstellungsgesetzes“ (01.05.2002 in Kraft getreten) besonders §§ 1, 4 und 8 in Verbindung mit Art. 3 des GG - sind die Städte und Gemeinden verpflichtet, den behinderten Menschen „ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ die Teilnahme am öffentlichen Leben - und damit auch die Nutzung der baulichen Anlagen und der Beförderungsmittel des ÖPNV - zu ermöglichen. Entsprechend der **Novelle des PBefG §8 Satz 3** hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund hat die PlaNOS in Zusammenarbeit mit vielen unterschiedlichen Institutionen (Behindertenverbänden, Polizei, Stadt und Landkreis Osnabrück) ein **einheitliches Haltestellensystem** entwickelt, das einerseits die Barrierefreiheit gewährleistet und andererseits eine servicefreundliche Variante des Ein- und Aussteigens in den Bus ermöglicht. Der Aspekt der (Verkehrs-)Sicherheit stand bei allen Planungen im Vordergrund. Zu berücksichtigen in diesem Zusammenhang ist, dass das Haltestellensystem nicht nur den behinderten Menschen sondern allen Buskunden die Nutzung des ÖPNV erleichtert.

Dieses Haltestellensystem ist für den Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Osnabrück (verabschiedet 2004) entwickelt worden und in den folgenden Jahren vielfach entsprechend bei der Neueinrichtung bzw. der Sanierung von bestehenden Haltestellen umgesetzt worden. Die **Umsetzung des Haltestellensystems** ist und war Voraussetzung für die finanzielle Förderung sowohl vom Land bzw. der LNVG (GVFG-Mittel später Konjunkturmittel zur ÖPNV-Förderung) als auch von Stadt und Landkreis Osnabrück mit NNVG-Mitteln.

Durch **neue Entwicklungen** bei der Straßenraumgestaltung, durch neue Erkenntnisse und Erfahrungen bedarf ein solches System jedoch einer ständigen Überprüfung und Weiterentwicklung. So hat die PlaNOS mit den schon damals beteiligten Institutionen das System im Jahr 2011 behutsam weiterentwickelt und den neusten Erkenntnissen angepasst. So ist das Schema der Verlegung der taktilen Leitstreifen verändert worden. Ebenso sind die eingesetzten Steine sowohl für die taktilen Leitstreifen als auch für das Busbord verändert worden. Seit 2011 sind zahlreiche Bushaltestellen in der Stadt und im Landkreis Osnabrück nach dieser Vorlage schon baulich hergestellt worden.

Abb. 3-8: Komponenten des neuen Haltestellensystem und Titelbild Folder



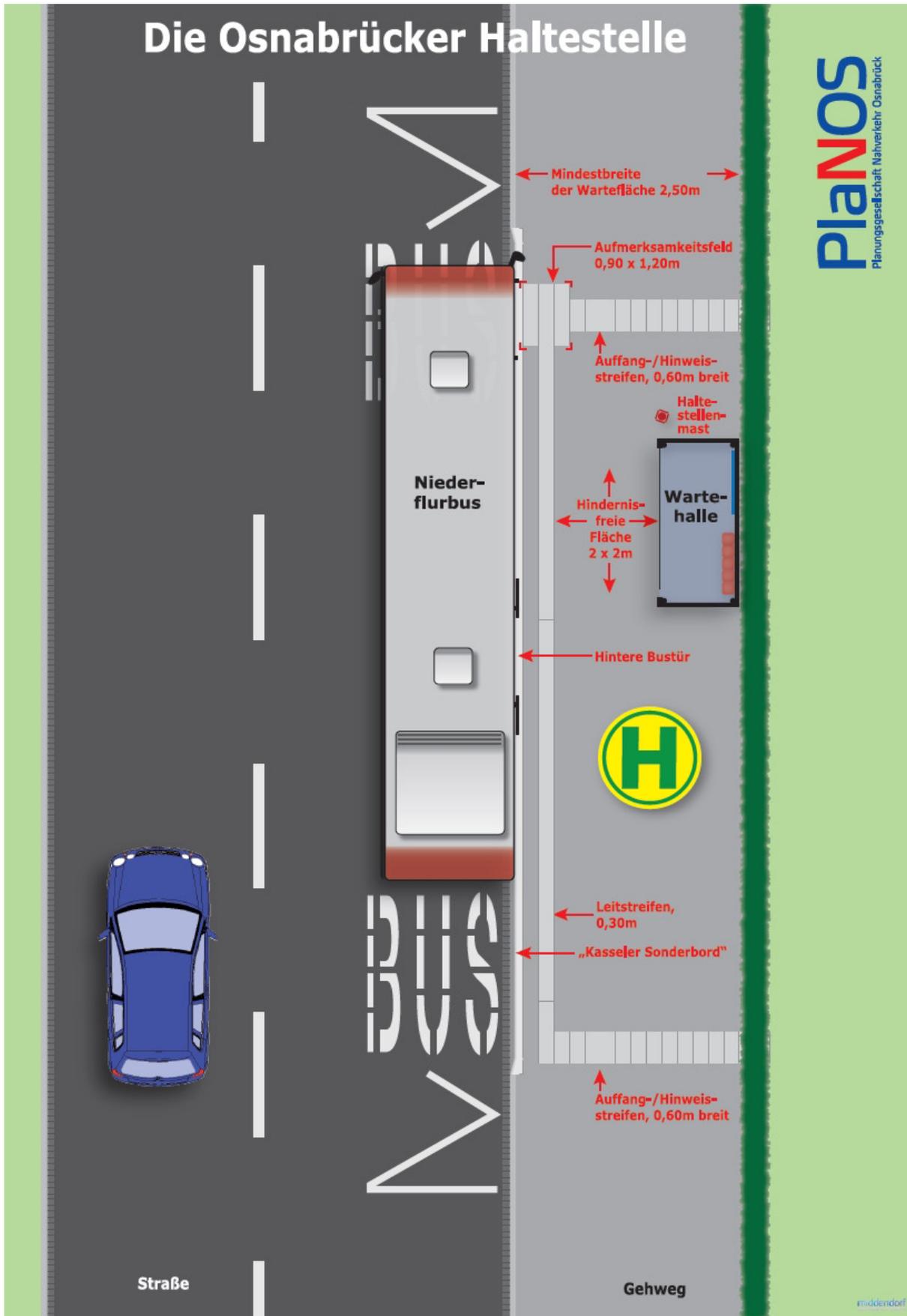
Das System ist durch folgende **Komponenten** charakterisiert, die ein bequemes und sicheres Ein- und Aussteigen ermöglichen:

- exakter Haltepunkt des Busses
- Absenkung der Busebene zum bequemen Ein- und Ausstieg (Kneeling-Technik)
- Einbau des optischen und taktilen Leitsystems
- Einsatz eines Bordsteins, der ermöglicht, dass beim Anfahren fast keine Lücke zwischen Bordstein und Fahrzeug bleibt

Die Systemskizze „Barrierefreie Haltestelle“ zeigt den **optimalen Ausbau** einer Haltestelle am Fahrbahnrand. Sollten die **räumlichen Begebenheiten** eine komplette Umsetzung nicht zulassen, ist das Konzept entsprechend anzupassen.

Die Ergebnisse werden in einem **Folder** (siehe Anhang) zusammengefasst. Dieser Folder soll sowohl bei der baulichen Umsetzung als auch bei der täglichen Nutzung der Haltestelle unterstützend wirken.

Abb. 3-9: Systemskizze „Barrierefreie Bushaltestelle“ - optimal ausgebaute Haltestelle am Fahrbahnrand



3.7 Produktpalette

3.7.1 Reguläre Linienverkehre

CT Fahrtenangebot im „City-Takt“.

Die Busse des Stadtverkehrs Osnabrück fahren an den so gekennzeichneten Haltestellen im **5-, 10- oder 20- Minuten-Takt** (CT5, CT10, CT20). Der City-Takt gilt von Montag bis Freitag zwischen 7:00 und 19:00 Uhr. Die Produktabkürzung „CT“ findet man an den Haltestellen. Auf das vollständige Taktraster im Stadtverkehr wird in Kapitel 3.8.4 insbesondere in Abbildung 3-14 eingegangen.

RT Fahrtenangebot im „Regio-Takt“

Die **Busse des Regionalverkehrs** fahren auf allen Linien mit diesem Zeichen im Takt, **mindestens alle 60 Minuten** – und dies montags bis freitags in der Zeit von 8:00 bis 18:00 Uhr und samstags von 8:00 bis 14:00 Uhr. An zentralen Verknüpfungspunkten bestehen Anschlussmöglichkeiten an Bus- und Bahnverbindungen. Fahrten im „Regio-Takt“ sind jeweils in den Fahrplänen gekennzeichnet.

X „eXpress-Busse“

Die mit „X“ gekennzeichneten „eXpress-Busse“ der VOS fahren exklusiv für die **Kunden aus der Region**. Sie halten im Stadtgebiet Osnabrück bei Fahrtrichtung stadtauswärts nur zum Einstieg an den Haltestellen. Bei Fahrtrichtung stadteinwärts halten diese Fahrzeuge im Stadtgebiet nur zum Ausstieg. Neben den X-Linien gibt es auch ausgewählte X-Fahrten auf Regio-Takt-Linien. Die Produktabkürzung „X“ findet man in den Fahrplänen und als Zielbeschilderung am Bus.

3.7.2 Nachtbusse

NachtBus **N** „NachtBus“

Der „NachtBus“ bietet nächtliche Verbindungen in Osnabrück und den Nachbargemeinden von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag. Jeweils um 1:00, 2:05 und 3:10 Uhr fahren Busse auf verschiedenen **Nachtlinien** von der Haltestelle Kamp-Promenade am Adolf-Reichwein-Platz in Osnabrück. Die Produktabkürzung „N“ findet man an den Haltestellen und als Bestandteil der Liniennummer in der Zielbeschilderung am Bus. Die Nummern der NachtBus-Linien orientieren sich am Tagesnetz. Es gilt der **normale Bustarif** ohne Zuschläge. Der NachtBus kann mit Schülersammelzeitkarten nur in Verbindung mit einer Schülerfreizeitkarte genutzt werden. Auf Wunsch kann vom Bus aus ein **Anschluss-taxi** bestellt werden.



„NachtBus Melle“

Der „NachtBus Melle“ fährt jede Nacht von Samstag auf Sonntag in der Zeit von ca. 20:00 Uhr bis 4:00 Uhr. Zusätzlich werden Sonderfahrten zu lokalen Events angeboten. In den Sommerferien von Niedersachsen fährt der „NachtBus Melle“ nicht. Der **Sondertarif** von 4,00 Euro gilt für beliebig viele Fahrten im NachtBusnetz Melle am betreffenden Abend. Andere Fahrkarten des VOS Tarifs, Zeitkarten oder Semestertickets werden nicht anerkannt. Die Produktabkürzung „N“ findet man an den Haltestellen und als Bestandteil der Liniennummer in der Zielbeschilderung am Bus.



Der Nachtschwärmer

Der „Nachtschwärmer“ bietet nächtliche Verbindungen zwischen den Gemeinden im **nördlichen Landkreis Osnabrück und nach Osnabrück**. Der Nachtschwärmer fährt jede Nacht von Samstag auf Sonntag in der Zeit von ca. 19:00 Uhr bis 3:00 Uhr. Der **Sondertarif** von 4,00 Euro (Linie N67 Fahrten nach Osnabrück 5,00 Euro) gilt für beliebig viele Fahrten im Nachtschwärmernetz am betreffenden Abend. Andere Fahrkarten des VOS Tarifs, Zeitkarten oder Semestertickets werden nicht anerkannt. Die Produktabkürzung „N“ findet man an den Haltestellen und als Bestandteil der Liniennummer in der Zielbeschilderung am Bus.

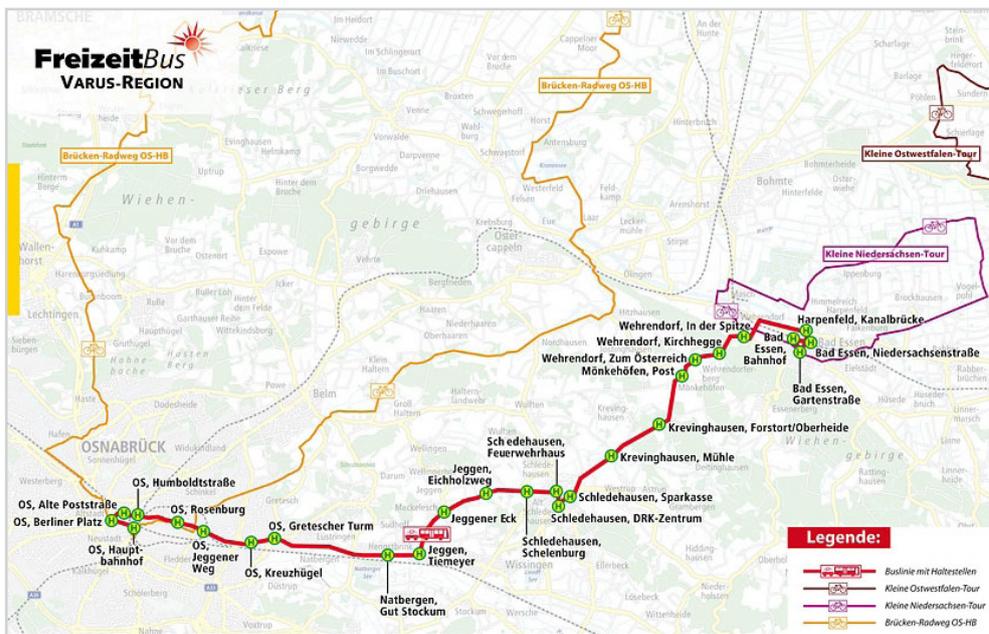
3.7.3 Freizeitbusse

Die **Freizeitbusse der VOS** fahren sonn- und feiertags zwischen dem 1. Mai und dem 3. Oktober. **Bus-Anhänger** bieten die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. Es bestehen verschiedene **Anbindungen an Rad- und Wanderrouen**. Die Linien werden regelmäßig modifiziert, um ein nachfragegerechtes Angebot offerieren zu können. Entsprechend werden zusätzliche Haltestellen an der Strecke bedient oder Linienwege besser an die Freizeitangebote angepasst. Eine **Broschüre** informiert umfassend über die neuen Produkte, die im Folgenden kurz vorgestellt werden:

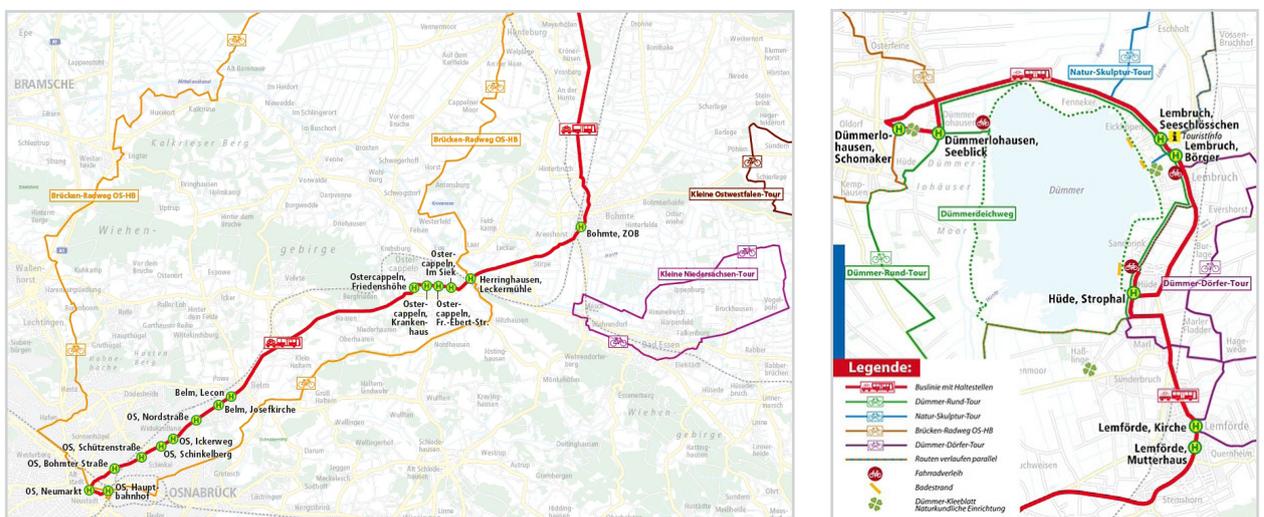


Der Linienvverlauf des FreizeitBus Varus-Region wurde in den letzten Jahren immer weiter optimiert. Durch die letzte Anpassung mit einer neuen Linienführung in den Osten der Varus-Region **bis nach Bad Essen** konnte erreicht werden, dass jetzt alle vier „Vitalbäder“ im Landkreis Osnabrück mit dem FreizeitBus zu erreichen sind.

Karte 3-8: Liniennetz FreizeitBus Varus-Region



Karte 3-9: Liniennetz FreizeitBus Dümmer-See

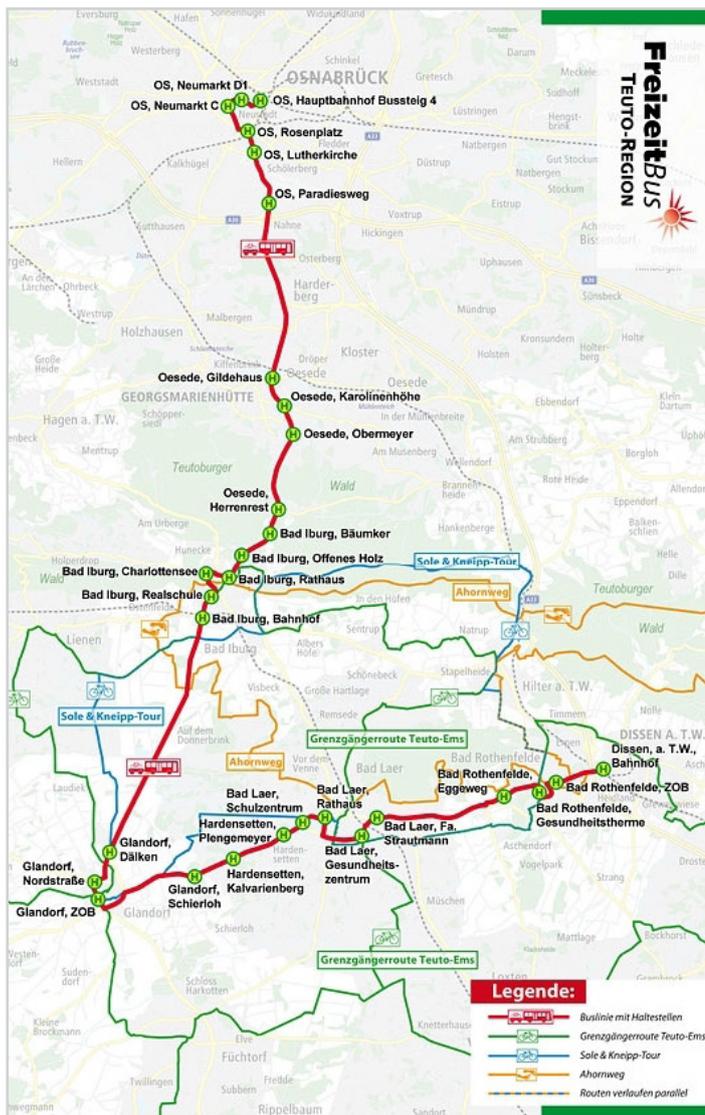


Niedersachsens zweitgrößter Binnensee im Kreis Vechta, der Dümmer-See, kann mit dem neuen Freizeitbus Dümmer-See zweimal an Sonn- und Feiertagen erreicht werden. Eine Anbindung an Diepholz wurde mit der Saison 2011 aufgrund fehlender Nachfrage aufgegeben. Die Schleife zu dem Ziel „Rila erleben“ wurde aus gleichem Grund auch eingestellt. Vor diesem Hintergrund kann das Angebot ab 2012 bis Dümmerlohausen erweitert werden. Die **Fahrt zum Dümmer-See** ist für die Fahrgäste durch die Änderungen jetzt wesentlich **kürzer** und daher **attraktiver**.



Ausflugsziele **südlich von Osnabrück** können mit dem FreizeitBus Teuto-Region erreicht werden. Man erreicht Ziele wie die Villa Stahmer in Georgsmarienhütte, das Schloß in Bad Iburg oder die Bäder in Bad Laer sowie Ausflugsgaststätten in der Region.

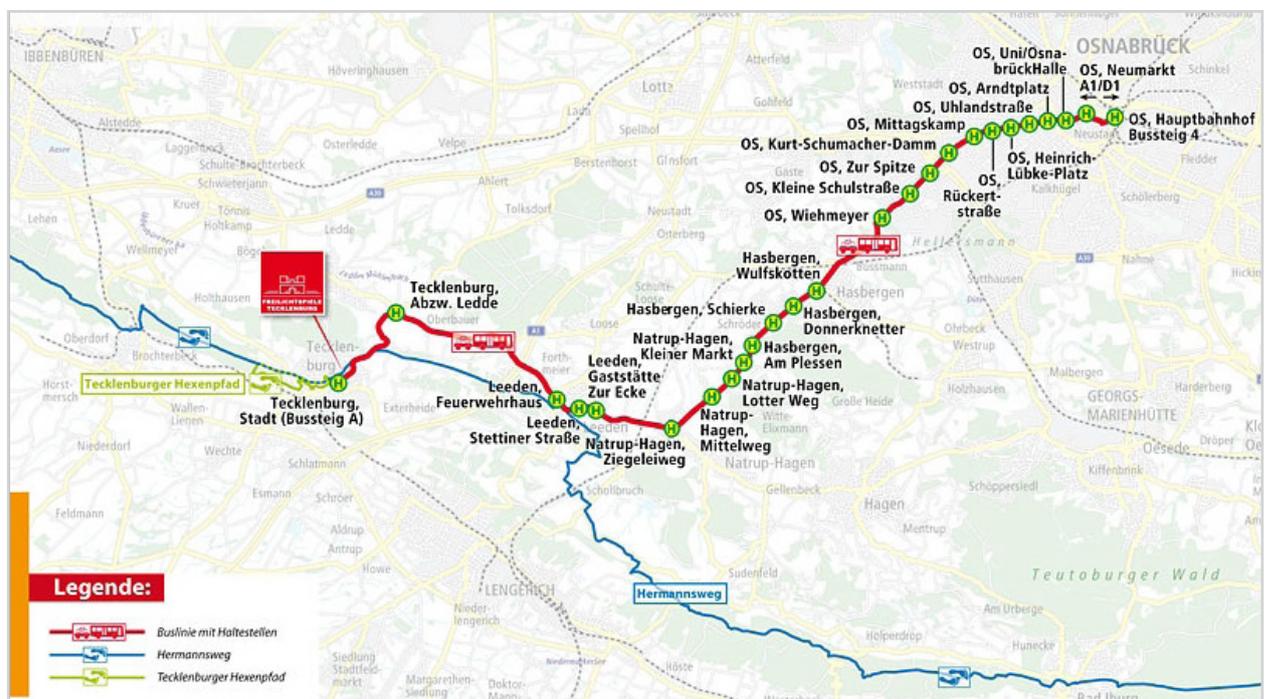
Karte 3-10: Liniennetz FreizeitBus Teuto-Region



Das ehemalige Produkt „Freizeitbus Teuto“ jetzt „FreizeitBus Teuto-Region“ wurde schon in **2012** zu dem mit mehr Haltepunkten auf der Strecke und einem direkteren Linienweg **verbessert**. Da in 2012 auch der **Tarif** für diesen FreizeitBus so **angepasst** wurde, dass auch die „regulären Busse an Sonn- und Feiertagen benutzt werden können, wurde das Fahrtenangebot massiv ausgeweitet. Der FreizeitBus wurde zu einer guten Ergänzung des bestehenden Fahrplans.

Der **grenzüberschreitende** FreizeitBus Tecklenburg bietet die Möglichkeit, die Veranstaltungen der Freilichtbühne Tecklenburg und die anderen Sehenswürdigkeiten vor Ort zu besuchen. Die Linie verläuft über Hasbergen, Natrup-Hagen und Leeden. Durch die Abkopplung von dem alten „Freizeitbus Teuto“ kann Tecklenburg wesentlich schneller, jetzt zu drei Zeiten erreicht werden. Der Freizeitbus Tecklenburg bietet keine Möglichkeit der Fahrradmitnahme.

Karte 3-11: Liniennetz Freizeitbus Tecklenburg



3.7.4 Flughafen-Express X150

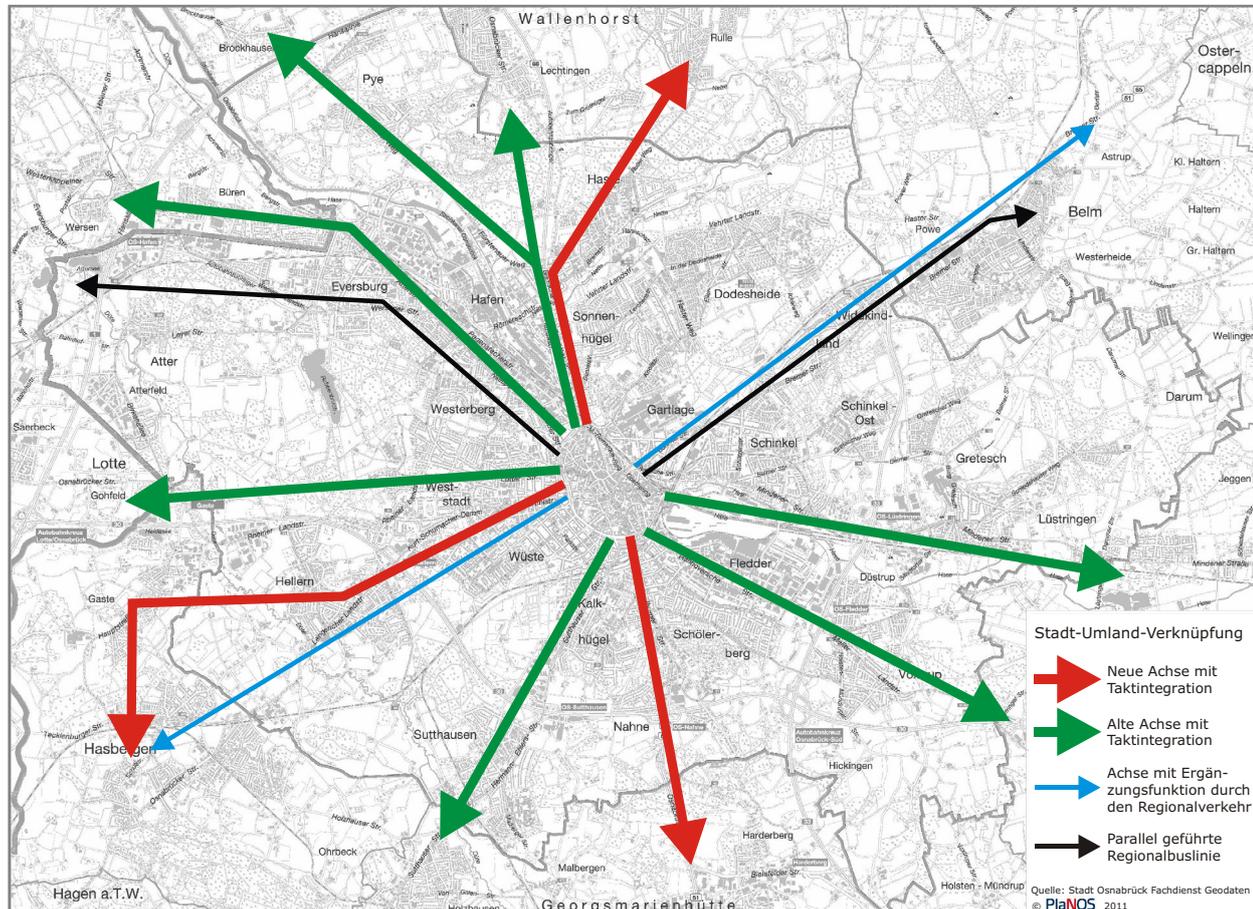
Seit 1998 verkehrt eine **Kleinbusflotte** auf der **Linie X150 als Regel-ÖPNV** ohne telefonische Voranmeldung (zuvor als Anrufverkehr) und verbindet als Expressbus über die Autobahnen A30 und A1 Osnabrück mit dem Flughafen Münster-Osnabrück. Der Einstieg ist an mehreren Haltestellen in der Osnabrücker Innenstadt sowie in der Nähe einiger Hotels und am Autohof Ladbergen möglich.

Werktags verkehrt der Bus annähernd im **Betriebszeitfenster von 4:00-23:45 Uhr**. Basis für das Fahrtenangebot bildet ein **60-Minuten-Takt**. Am Wochenende ist der Fahrplan nachfrageorientiert ausgerichtet.

3.8 Liniennetze

3.8.1 Gemeinsame Produkte

Karte 3-12: Stadt-Umland-Verknüpfung



Mit der Einführung des Angebotsmodells „**Netz 98**“ wurde in 1998 die Erreichbarkeit von Osnabrück wesentlich verbessert. Durch die **Verzahnung von Stadt- und Regionalverkehr** und dem damit einhergehenden **Abbau von Parallelverkehren** konnten Ressourcen eingespart werden, die wiederum in Leistungsausweitungen an anderer Stelle oder zu anderen Zeiten geflossen sind. Mit dem „**Netz 07**“ wurde die **Integration fortgeführt** und fast vollständig umgesetzt. Derzeit sind die Regionalverkehre von Osnabrück in das Verkehrsgebiet der VOS NordOst nicht in den Takt integriert. Es wird gegenwärtig geprüft, inwieweit hier eine Veränderung möglich ist.

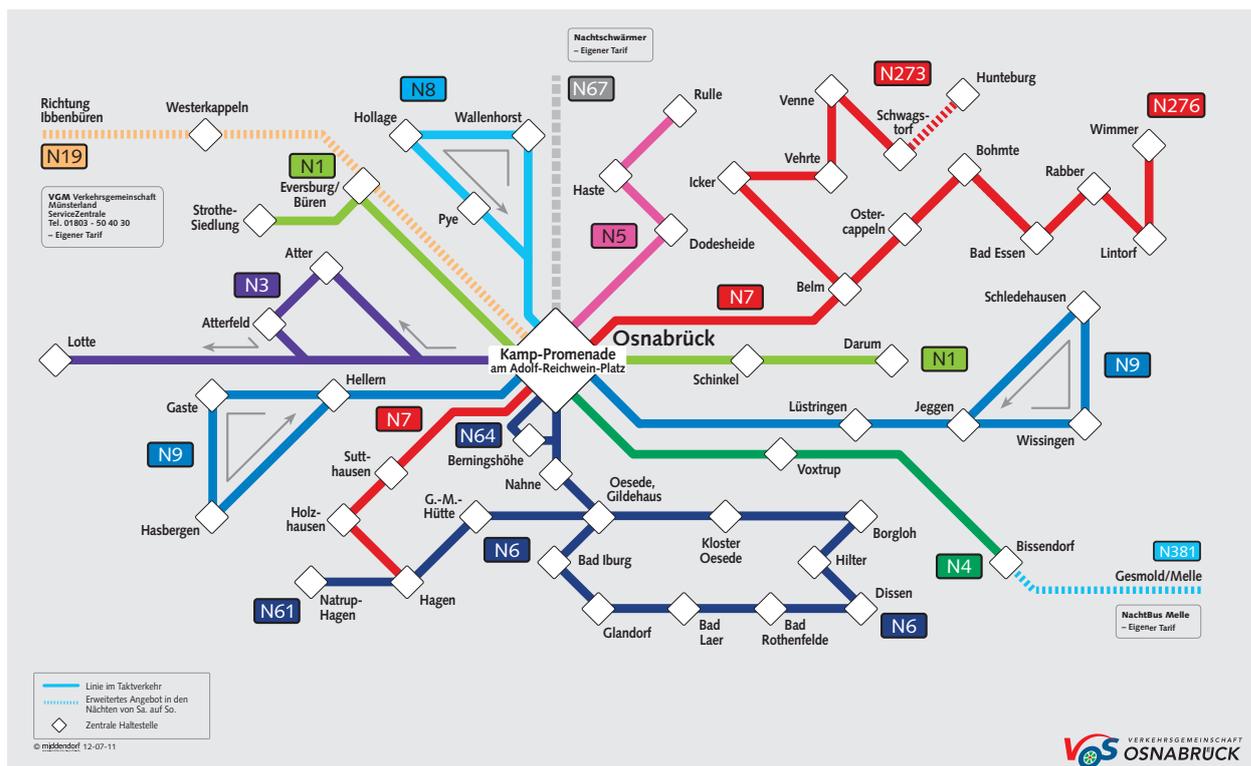
3.8.2 Nachtbuslinien

Seit dem Jahr 1994 besteht ein **Nachtverkehrssystem** in der Stadt Osnabrück. Um die Integration von Stadt- und Regionalverkehr auch in diesem Bereich umzusetzen, wurde das frühere „LateNightBus“-Konzept im Jahr 1999 modifiziert. Es entstand daraus der „NachtBus“ mit neuen Linien, die bis auf zwei Linien **in die Region hinaus-**

führen und alle direkten Nachbargemeinden und darüber hinaus weitere Bereiche der VOS NordOst und VOS Süd bedienen. Bis auf kleine Korrekturen hat sich seitdem an dem Netz nichts verändert.

Die Linie N19 der Verkehrsgemeinschaft Münsterland, die Ibbenbüren mit Osnabrück verbindet, zählt auch zum NachtBusnetz, verkehrt aber nur in der Nacht von Samstag auf Sonntag ab 19 Uhr im 120-Minuten-Takt.

Abb. 3-10: Schematisiertes Liniennetz NachtBus Osnabrücker Land



Der „Nachtexpress“, der seit 1993 in Melle verkehrt, veränderte im Zuge der Integration des Stadt- und Regionalverkehrs ebenfalls sein Konzept und wurde zum „**Nacht-Bus Melle**“. Die Linie N381 verbindet das NachtBus-Netz Melle mit dem Osnabrücker NachtBus-Netz.

In 2011 konnte das **Nachtbusangebot für Bohmte** in der Nacht von Freitag auf Samstag ausgeweitet werden. Seitdem verkehrt die Linie 276 jetzt auch hier an beiden Wochenend-Nächten.

Im **Nordkreis** besteht ein eigenes Nachtbussystem: **der Nachtschwärmer**.

3.8.3 Linienverkehre im Osnabrücker Land

Das **Grundgerüst** der Linienverkehre im Osnabrücker Land bildet ein Netz aus **vertakteten Regionallinien**, die den Landkreis flächendeckend bedienen. Jede Gemeinde bzw. Samtgemeinde im Landkreis Osnabrück ist dementsprechend mindestens mit einem Stunden-Takt-Angebot versorgt. Im näheren Umfeld um das Oberzentrum Osnabrück herum sind die Verkehre im Wesentlichen auf Osnabrück ausgerichtet. Zugleich übernehmen diese Taktlinien aber auch die Verbindung zwischen den Ortslagen des jeweiligen Gemeinschaftsverkehrs. Im nördlichen Osnabrücker Land übernimmt in starkem Maße der Schienenverkehr die Anbindung zwischen Osnabrück und den Mittelzentren dieses Verkehrsraumes. Dementsprechend stellt sich die Struktur der Buslinien anders dar. So übernehmen hier Taktlinien vorrangig die Verbindung zwischen den Orten in diesem Verkehrsraum.

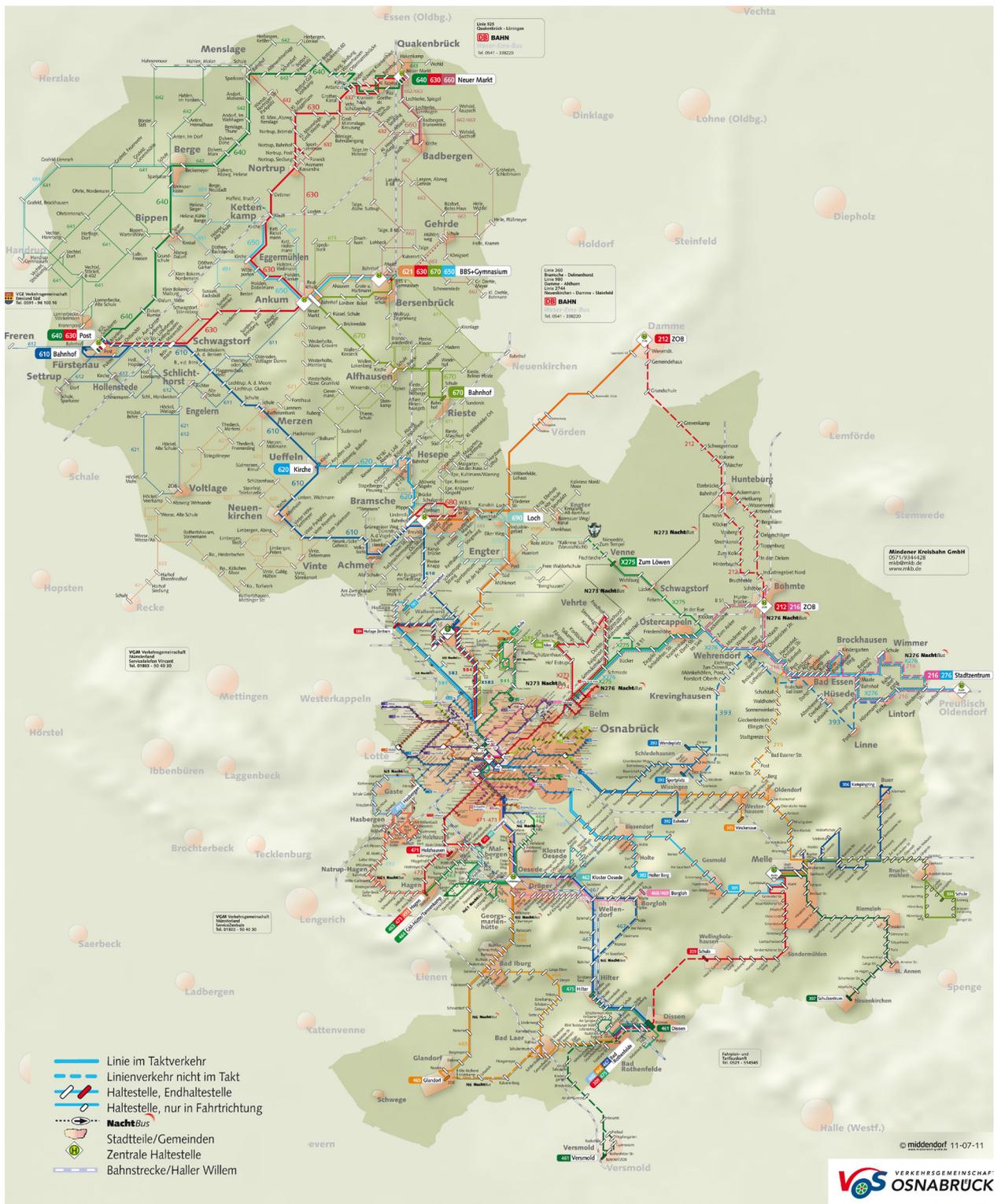
Ergänzt wird das Liniennetz aus Taktlinien durch zahlreiche **weitere ÖPNV-Verbindungen**, die sowohl vom Linienvorlauf her als auch von ihrer Zeitlage her vorrangig auf die Belange der Schülerbeförderung ausgerichtet sind. Gebildet aus regionalen Taktverbindungen und ergänzt durch örtliche Taktlinien bestehen in den Mittelzentren Georgsmarienhütte, Melle und Bramsche **Stadtbusssysteme**. Im direkten Umfeld von Osnabrück ergeben sich durch Überlagerung von Linien Bedienungsqualitäten im 20-Minuten-Takt oder (im Fall von Belm und Georgsmarienhütte/Oesede) sogar im 10-Minuten-Takt.

Einige **VOS-Verkehre überschreiten die Landkreisgrenzen**, zumeist um Schulstandorte anzubinden und/oder sonstige Nachfragepotenziale zu bedienen (z.B. Richtung Versmold, Damme, Recke)

In den letzten Jahren hat es an verschiedenen Stellen Veränderungen im Regionalverkehr gegeben. Folgende sollen hier kurz genannt werden:

- Um die **Verknüpfung von Bus und Bahn** zu verbessern wurde die **Linie 475** eingerichtet, ein Taktverdichter auf dem Linienweg der 467. Mit diesem aufgestockten Angebot wurden die Orte Dissen und Bad Rothenfelde optimal an den Haller Willem angebunden. In einem zweiten Schritt wurde dieses Angebot durch eine Anbindung der Kliniken in Bad Rothenfelde erweitert.
- Zur Angebotserweiterung in der VOS Süd wurden auf der **Linie 461** Verbesserungen vorgenommen, die jetzt eine **direkte Verbindung zwischen Dissen und Versmold** möglich machen. Außerdem sind Kliniken und Ärzte in Bad Rothenfelde und das Krankenhaus in Dissen jetzt gut erreichbar.
- Verbesserung des Abendverkehrs nach Schleddehausen und Wallenhorst durch zusätzliche Fahrten gegen Mitternacht

Karte 3-13: Schematisiertes Takt-Liniennetz des Gesamttraumes



Einzelne Verkehre im Verkehrsgebiet werden durch Unternehmen durchgeführt, die **anderen Verkehrsgemeinschaften** mit Sitz außerhalb von Stadt und Landkreis Osnabrück angehören. Diese Verkehre sind **grenzüberschreitend mit ihrem Ursprung in den Nachbarkreisen**. Folgende Verkehrsgemeinschaften/Unternehmen fahren auf den jeweils angegebenen Linien:

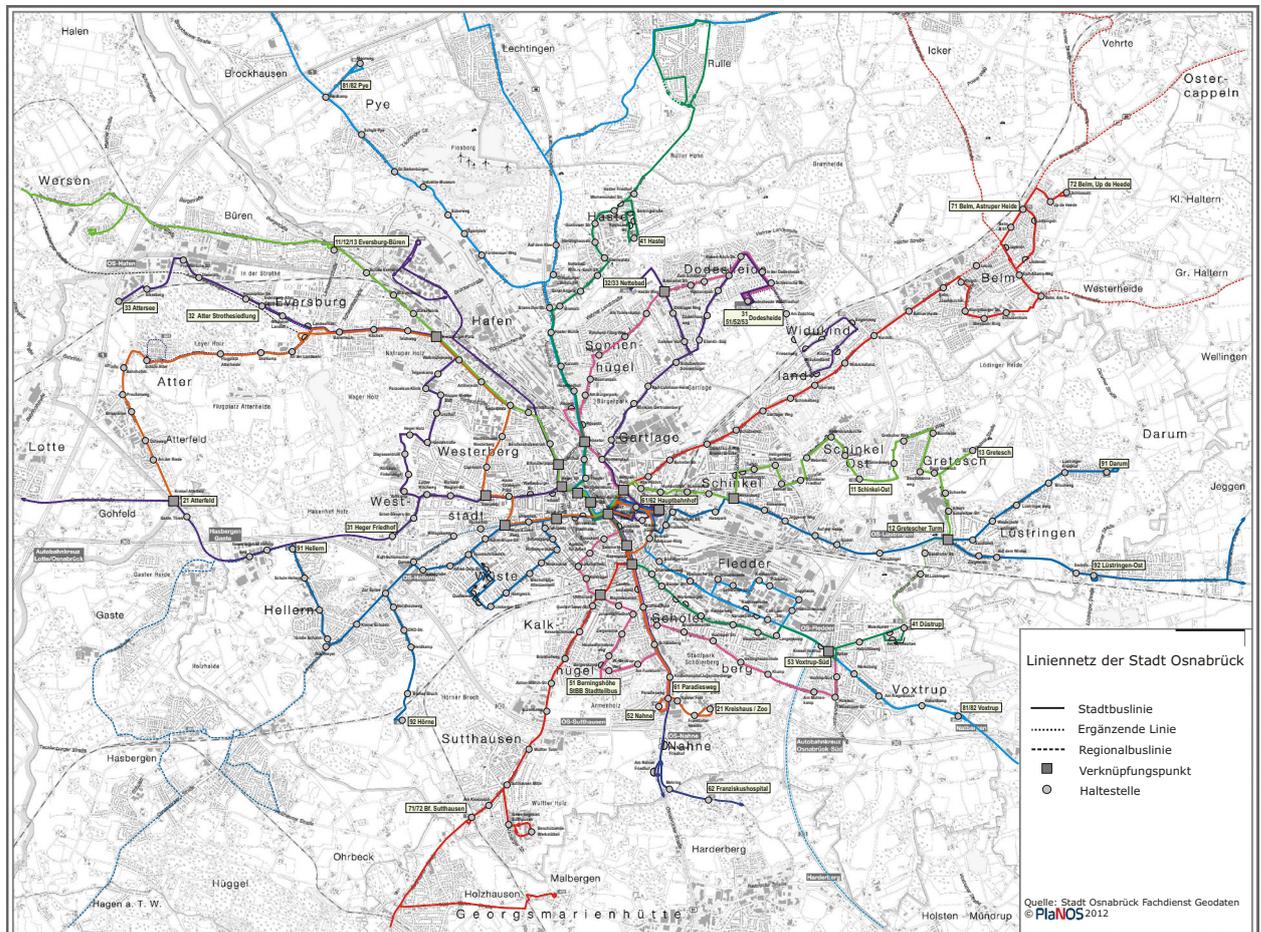
Tab. 3-3: Grenzüberschreitende Verkehre mit Ursprung in den Nachbarkreisen

Linien Nr.	Relation	Verkehrsgemeinschaft/ Unternehmen
S10 (60-Min-Takt)	Recke - Mettingen - Westerkappeln - Osnabrück	
R11 (20/40-Min.-Takt)	Westerkappeln - Wersen - Büren - Osnabrück	
R31 ((60-) 20-Min.-Takt)	(Ibbenbüren) - Lotte - Osnabrück	
R41 (60-Min.-Takt)	Lengerich - Leeden - Osterberg - Lotte - Osnabrück	
313 (120-Min.-Takt)	Münster - Telgte - Ostbevern - Bad Rothenfelde	Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM)
R15	Warendorf - Sassenberg - Glandorf	
137	Lotte - Hasbergen - Tecklenburg	
Taxibus T46	Bad Iburg - Lienen (Anschluss an R46 -> Lengerich)	
Freizeitbus F3	Münster - Bad Iburg - Holperdorp - Lienen	
FahrradBus F 10	Hörstel - Ibbenbüren - Westerkappeln - Mettingen - Ibbenbüren - Osnabrück	
59	Bielefeld - Häger - St. Annen - Neuenkirchen (Melle)	
60	Werther - Thennhausen - Neuenkirchen (Melle)	go.on. GmbH
148	Halle - Borgholzhausen - Dissen - Bad Rothenfelde	
121	Lingen - Handrup - Fürstenau	
131	Lingen - Thuine - Freren - Fürstenau	Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd (VGE Süd)
195	Rheine - Spelle - Freren - Fürstenau	

Die grenzüberschreitenden Verkehre mit Ursprung im VOS-Gebiet sind der Karte 3-13 zu entnehmen.

3.8.4 Stadtverkehr Osnabrück

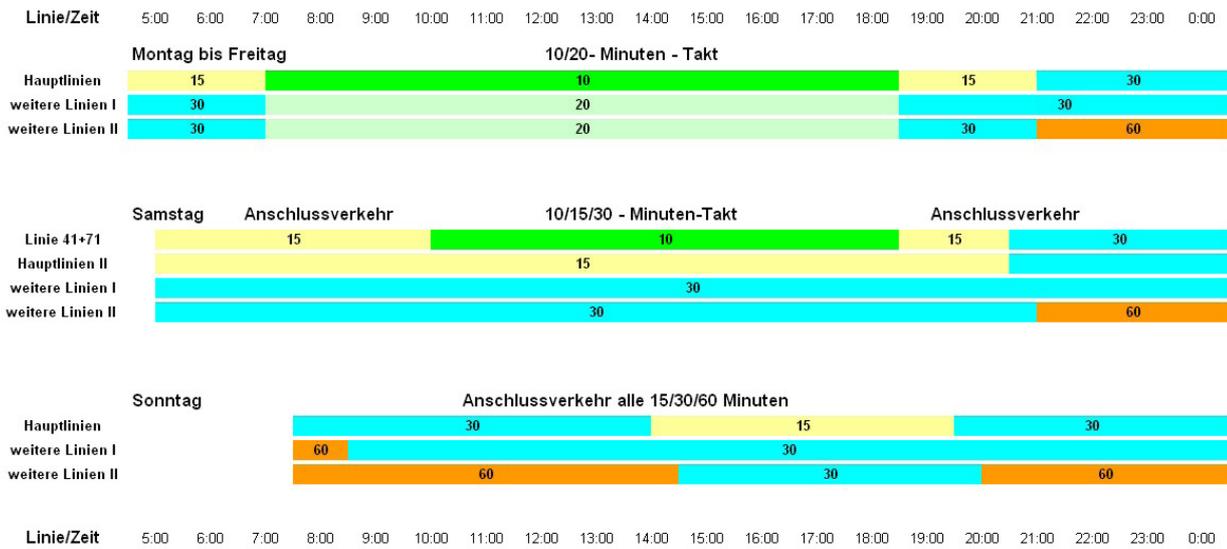
Karte 3-14: Karte Liniennetz Stadt Osnabrück



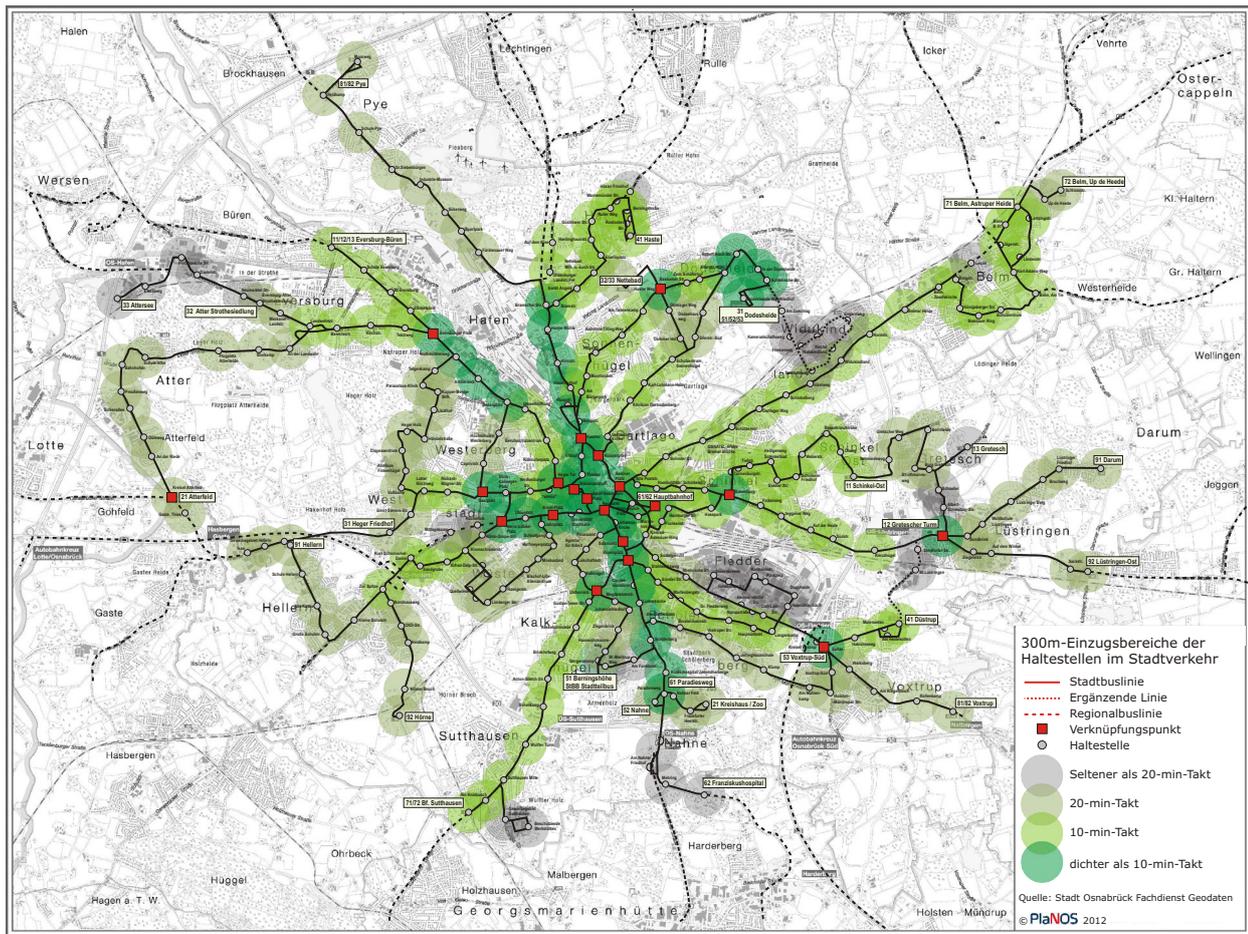
Das System des straßengebundenen ÖPNVs in der Stadt Osnabrück ist als **klassisches Radialsystem mit der zentralen Vernüpfung** aller Linien am Neumarkt ausgebildet. Insgesamt gibt es mittlerweile 19 Einzellinien im 20-min-Takt, die teilweise zu Linienpaaren zusammengefasst sind. Im gemeinsam befahrenen Abschnitt fahren dann die Busse im 10-min-Takt. Das Taktraster im Tages- und Wochenverlauf ist der Abbildung 3.11 zu entnehmen.

Mit dem Fahrplanwechsel 2011 wurde der Anschlussverkehr am **Samstag** in der Zeit von 10:00 - 18:00 Uhr aufgelöst und fährt nun im **regulären Takt** mit dem Vorteil, eine Angebotsverbesserung während dieser Zeit auf zwei Hauptlinien anbieten zu können. Angesichts veränderter Einkaufsgewohnheiten und Freizeitaktivitäten am Samstag und unter Bezugnahme auf die Ergebnisse einer umfangreichen Befragung bezüglich Umstiegsvorgänge wochenends am Neumarkt wurde diese Änderung eingeführt.

Abb. 3-11: Grundlegendes Taktraster



Karte 3-15: Einzugsbereiche der Haltestellen (Radius 300m)



Die Linien werden weitgehend über die **Hauptachsen des Straßennetzes** gradlinig in die Stadt bzw. wieder hinausgeführt. Eine darüber hinausgehende stärkere

Flächenerschließung abseits der Hauptachsen des Straßennetzes übernehmen - vorwiegend im Außenbereich - die Linienenden der Linienäste. Durch das kompakte Kerngebiet, die Siedlungsausrichtung an den Hauptachsen und die große Anzahl an Buslinien wird eine insgesamt hohe Flächenerschließung erreicht. An einigen Stellen im Liniennetz z.B. Linie 92 (Wüste) geht die Flächenerschließung allerdings auf Kosten der Geschwindigkeit.

Große **Veränderungen im Liniennetz** fanden vor allem durch die Einführung „**Netz 07**“ statt, das das bis dahin bestehende „Netz 98“ ablöste. Folgende große Linienveränderungen wurden durchgeführt:

- Querverbindung über die Albrechtstraße/Caprivistraße mit der Linie 21 - in den Zielkonzepten des 1. und des 2. NVPs der Stadt Osnabrück enthalten
- neue Linienführung in Eversburg und Atter
- neue Linienführung der Linie 51 von Johanniskirche bis Uhlhornstraße
- neue Linienführung Linie 91/92 (Wüste und Blumenhaller Weg/Martinistraße)
- neue Linienführung in der Dodesheide/Widukindland (Rückführung 2010)
- Anbindung des Widukindlandes durch die E31

Tab. 3-4: Fahrgastzahlen vor und nach der Einführung des Netz 07 pro Tag

Bereiche mit Netzveränderungen	E+A vor Netz07	E+A nach Netz07
Region Hochschulen Westerberg (Linie 21, Linie 11/12/13) (HST: Sedanplatz, Hochschulen Westerberg, Caprivistr., Saarplatz)	2.750	5.589
Neue Linienführung in Eversburg/Atter (HST: Atter, Strothesiedlung/Gewerbegebiet Atter, Atterstr., Wersener Str., Eversburger Platz)	7.610	9.352
Neue Führung Linie 51 von Johanniskirche bis Uhlhornstraße (Finanzamt, Agentur für Arbeit)		339
Neue Linienführung 91/92 (Wüste, Blumenhaller Weg/Martinistraße) (HST: Uhlandstr. - Kurt-Schumacher-Damm)	3.918	3.950
Neue Linienführung in der Dodesheide (HST: Waldfriedhof – Haster Weg, Linienast Nettebad + Waldfriedhof)	4.377	4.544

E = Einsteiger, A = Aussteiger

3.9 Defizite im Bedienungsangebot

Das ÖPNV-Angebot wurde in den letzten Jahren aufgrund räumlicher Veränderungen, verschiedener Kundenwünsche und wirtschaftlicher Aspekte immer weiter optimiert, was sich in der aktuellen Netzstruktur und dem Angebot widerspiegelt. Es bestehen aktuell aber immer noch **Defizite** in verschiedenen Bereichen des **Bedienungsan-**

gebots. Darüber hinaus verlangen auch die gegenwärtigen gesellschaftlichen Trends nach diversen Veränderungen.

Für die **Stadt Osnabrück** lassen sich folgende Punkte nennen, die das Angebot negativ beeinflussen:

- Durch diverse Anpassungen sind im aktuellen Liniennetz zu viele Schleifen zu verzeichnen, die durch lange Fahrtzeiten das Angebot unattraktiv machen.
- Noch nicht alle größeren Stadtteile sind angemessen angebunden.
- Die Konversionsflächen sind nicht entsprechend ihrer Entwicklung an das Netz angebunden.
- Es bestehen Angebotslücken im Spätverkehr zwischen dem Hauptbahnhof und einzelnen Stadtteilen.

Im **Landkreis Osnabrück** bestehen Angebotsdefizite in einzelnen Gemeinden bzw. VOS-Gebieten. Folgende Punkte sind zu berücksichtigen:

- Die Zeitspanne der Taktverkehre ist nicht überall an die Entwicklung der Geschäftsöffnungs- und Arbeitszeiten angepasst.
- Einige Gemeinden des Landkreises sind (außerhalb des Nachtbusangebots) nach 22:00/22:30 Uhr von Osnabrück aus nicht mehr zu erreichen.
- In einigen Bereichen des Landkreises, hierbei insbesondere in den vorhandenen Stadtverkehren, bieten sich Potenziale, durch neue Konzepte das Angebot weiter zu verbessern.
- Im südlichen Osnabrücker Land bestehen derzeit zu wenig schnelle Verbindung nach Osnabrück besonders da, wo kein SPNV-Angebot vorhanden ist .
- Bestimmte Taktlinien entsprechen nicht den gesetzten Anforderungen (z.B. Bedienungszeiträume).
- Das Angebot grenzüberschreitender Verkehre ist gering. Demgegenüber bestehen zum Teil nennenswerte kreisgrenzen- und landesgrenzenüberschreitende Verkehrsbeziehungen (v.a. Pendlerverkehre z.B. im südlichen Osnabrücker Land).
- Das Nachtverkehrsangebot ist nicht einheitlich und nur in Teilen auf Großveranstaltungen abgestimmt.
- Das Angebot von Bahn und Bus ist nicht optimal aufeinander abgestimmt.

3.10 Marketing

3.10.1 Grundlage des Marketings

Der einheitliche Marktauftritt ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den Nahverkehr im Osnabrücker Land. Seit ihrer Gründung verfolgt die VOS das **gemeinsame Marketing als Hauptziel** und konnte mit konzeptioneller Unterstützung der PlaNOS wichtige Meilensteine erreichen. Der Marketing-Mix, der Produkt, Preis (Tarif), Vertrieb und Kommunikation umfasst und zwischen Aufgabenträgern, Kommunen und Verkehrsunternehmen gut abgestimmt ist, sorgt für einen dauerhaften positiven Markenaufbau der VOS und verbessert nachhaltig Image und Nutzung des ÖPNV. Logo und Kurzbezeichnung der VOS wurden dadurch in kurzer Zeit zur **Dachmarke** für hochwertigen Nahverkehr im Osnabrücker Land.

Abb. 3-12: VOS Logo alt und neu



Das **Markenlogo ist konsequent weiterentwickelt** worden, ohne die Erkennbarkeit zu schmälern. Es ist in der jetzigen Form aus Kundensicht modern und dynamisch. Ergänzt wird das Markenbild durch das charakteristische „**Kachelmuster**“ als grafisches Element auf Bussen und Veröffentlichungen. Im Rahmen der neuen Logogestaltung wurde ein für alle Partner und Subunternehmer **verbindliches Corporate Design** erstmals für alle Details der Fahrzeuggestaltung und der Gestaltung von Printmedien etc. verschriftlicht. Mit diesem soll es gelingen, die konsequente Umsetzung des einheitlichen Auftretens auch auf Anmietunternehmen zu übertragen. Denn: Wesentlich ist die konsequente Umsetzung des Corporate Designs auf allen Fahrzeugen, Haltestellen und Kommunikationsmedien.

Damit und durch den systematischen Einsatz der Logofarben (rot, blau und grün) in der Kommunikation sowie das „**Verkehrsrot**“ als **Leitfarbe** können die Bürger „ihren Nahverkehr“ jederzeit leicht erkennen.

3.10.2 Marketingmaßnahmen

3.10.2.1 „Wir sind, wo Sie sind.“- Haltelinchen unterwegs!

Im Frühjahr 2011 startete die VOS eine neue Imagekampagne unter dem Titel „**Wir sind, wo Sie sind.**“ Die Kampagne wurde aus einem zentralen Produktverspre-

chen des ÖPNV entwickelt, nämlich der **Verfügbarkeit des ÖPNV unmittelbar an den Orten**, von denen der Fahrgast losfahren oder ankommen möchte. Die Umsetzung erfolgte unter dem Ziel, mit diesem emotional aufbereiteten Kernversprechen bis dato Wahlfreie für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen.

Als Medienträger der Kampagne wurden Plakate und Busbeklebung gewählt. Eine weitere Umsetzung erfolgte durch die Personifizierung der Haltestelle. So wurde das lebensgroße **Haltestellenmaskottchen „Haltelinchen“** geboren.

Abb. 3-13: Das „Haltelinchen“ im Marketingeinsatz



3.10.2.2 Internetauftritt / twitter / facebook

Der **Internetauftritt der VOS** wurde entsprechend an die Kampagne „**Wir sind, wo Sie sind.**“ angepasst. Darüber hinaus gibt es jetzt zur Verbesserung der Kundeninformation im Internet neben der Fahrplanauskunft auch einen **VOS-Tarif-Rechner**. Dieser befindet sich unter www.vos.info prominent als so genannter „Container“. In einem schlichten Menü wählt der Fahrgast seinen Start- und seinen Zielort aus und erhält im nächsten Schritt eine umfassende Übersicht über seine Preisstufe, die Preise aller VOS-Fahrscheinarten für diese Verbindung sowie – falls zutreffend - für den Bereich des VOSplus-Tarifes. Um die Kunden auch zeitnah vor allem im Winter und bei anderen Krisensituationen zu informieren, nutzt die VOS seit 2010 das **Medium Twitter**, einen Mikroblogdienst. Die Akzeptanz unter den Kunden ist mit 1.800 Nutzern sehr hoch.

Außerdem engagiert sich die VOS seit dem Frühjahr 2011 auf dem größten sozialen Netzwerk „**facebook**“. Damit bedient die VOS einen Medienkanal, mit dem sie vor allem die **junge Zielgruppe** erreicht. Gerade für die Scharniersituation vom Schülerticket zu einer bewussten Entscheidung für ein ÖPNV-Ticket als junger Erwachsener

ist es wichtig, dass eine **emotionale Bindung** an den Anbieter, in diesem Fall die VOS, aufgebaut wird. Über die Eingabe „facebook.com/vos.info“ gelangt man auf die Internetpräsenz des Unternehmens. Als erste Aktion bat man hier junge Fahrgäste der VOS, eigene Handyvideos hochzuladen und ihre persönliche Busfahrt in einem 15 bis 30 Sekunden dauernden Clip anderen Usern vorzuführen. Die besten Videos wurden von einer Agentur zu einem kurzen Kinospot verarbeitet, der im Winter 2011/2012 in einem Osnabrücker Kino im Vorprogramm lief. Die dazu ausgegebenen Werbematerialien sind zielgruppenbezogen sehr modern gestaltet.

Im Herbst 2012 wurde ein **Relaunch der VOS-Seite** vorgenommen, wodurch zusätzliche Features im Angebot sind. Beispielsweise kann der Kunde mithilfe einer **mobilen Version**, die zentralen Dinge wie aktuelle Verkehrsmeldungen und den Fahrplaner enthält, mit seinem internetfähigen Handy auch unterwegs die für ihn wichtigsten Informationen abrufen. Außerdem sollen die Inhalte eine Imagebroschüre zu „Wir sind, wo Sie sind.“ auch für die jüngere Zielgruppe im Internet aufgearbeitet werden (eigener Bereich auf der Website). Für **Krisensituationen** wie im Winter werden spezielle optisch sehr auffällige **Infokästen** entworfen, die sich dann über die Seite „legen“.

3.10.2.3 Elternbegleit-Aktion

Seit 2010 gibt es jeweils zu Schuljahresanfang **für die Eltern von Erstklässlern** die Möglichkeit, eine Woche lang **kostenlos** ihre Kinder mit dem Bus zur Schule zu **begleiten**. Die VOS verteilt zur Einschulung **give-aways** (z. B. Bananenboxen) an die Kleinen. Darin ist ein Informationsblatt zur Elternbegleit-Initiative enthalten.

Abb. 3-14: Elternbegleit-Aktion



3.10.2.4 BUSSchule - Kinderleicht unterwegs!

Die VOS hat in Kooperation mit den Schulen und Lehrpersonen das Konzept der „BUS-Schule“ entwickelt. Sinn der BUSSchule ist eine **umfassende kindgerechte Verkehrserziehung**, die den Schülern Spaß macht und sie sicher auf Bus-Touren bringt. Mit Unterstützung der Lehrerinnen und Lehrer bietet die VOS die BUSSchule an den Schulen in Stadt und Landkreis Osnabrück an. Für die VOS ist die Schülerbeförderung ein wichtiges Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Und nicht zuletzt sind die BUSSchüler von heute die Fahrgäste von morgen.

Abb. 3-15: „BUSSchule“



Die „BUSSchule“ umfasst eine ganzheitliche ÖPNV-Erziehung und besteht aus verschiedenen Bausteinen. In Absprache mit den Pädagogen und der Schulleitung können diese auch einzeln genutzt werden. Theoretisch und praktisch lernen die Schüler, mit dem ÖPNV umzugehen.

3.10.2.5 BusLotsen

Obwohl mit den Bussen der größte Teil der Schülerbeförderung stattfindet, sind sie selten an Schulwegunfällen beteiligt. Doch mit dem Bus zur Schule – das bedeutet oftmals für Schüler ungeduldiges Warten an der Haltestelle und Gedränge und Geschiebe von einigen Schülern. Aber auch im Bus kann es zu Konflikten kommen. Auslöser sind zum Beispiel ein hoher Lärmpegel oder Streitereien unter den Schülern.

Die **BusLotsen** sollen hier vor allem für die jüngeren Schüler eine Unterstützung sein und eine Hilfe sich gegen Ältere durchsetzen zu können. Aus diesem Grund gibt es die Buslotsen – ein gemeinsames Projekt der VOS und der Polizeiinspektion Osnabrück. Qualifizierte Trainer und die Polizei bilden SchülerInnen dabei für richtiges Verhalten in Konfliktsituationen aus. Begleitet wird das Projekt außerdem intensiv von der Verkehrswacht und der Katholischen Landjugendbewegung (KLJB).

Abb. 3-16: Ausgebildete BusLotsen



3.10.2.6 Neues Nachtbusdesign

2009 feierte der NachtBus mit einem **neuen Design** sein **15jähriges Bestehen**. Auf der Maiwoche in Osnabrück wurde das neue Design erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Zur Einführung gab es eine NachtBusbühne am Rathaus und eine Nacht-Buscocktailbar in der Altstadt. Die Fahrzeuge sind alle mit dem neuen Design „gebrandet“ und fahren nun schon im 18ten Jahr sicher durch die Osnabrücker Wochenendnächte.

Abb. 3-17: Neues NachtBusdesign



3.10.2.7 Von Winterexperten empfohlen: unser Schnupperabo!

Neue Kunden für unsere Aboangebote zu gewinnen und das mit dem **Einsatz von modernen Vermarktungsmethoden**, war die Idee hinter dem SchnupperAbo. Im Aktionszeitraum September bis November 2011 konnte man zunächst ein Schnupperabo für 3 Monate mit der Option einer monatlichen Kündigung abschließen.

Damit war die **Einstiegsbarriere** durch lange Bindefristen für Neukunden deutlich **gesenkt**. Im Anschluss an das Schnupperabo wurde diesen Kunden ein Jahresabo (UmweltAbo, UmweltAbo XXL und Abojahreskarte) angeboten und die sofortige Entscheidung mit einem **Bonus** belohnt. Der Bonus war wahlweise „ein Monat Freifahrt“ oder „1x Jahreskarte Osnabrücker Zoo“. Dabei wurden durch qualifizierte Mitarbeiter der Verkehrsbetriebe diese Kunden systematisch angerufen. Später wurde diese Aktion genau analysiert. Die Verkehrsgemeinschaft wird auch in Zukunft mit diesen und ähnlichen Methoden ihre Vermarktung vorantreiben.



3.10.2.8 Beim Sparen der Zeit weit voraus: unsere Abos!

Die günstigen Abos auffällig in Szene setzen, war die Aufgabe der **Kampagne „Beim Sparen der Zeit weit voraus“**. Rot-weiße Weihnachtsmützen, Rentiere und Schneelandschaften in den Schaufenstern – in der vorweihnachtlichen Hektik sind diese Attribute gelernt und fallen kaum noch auf. Umso mehr passte es nicht in die Landschaft, dass die Verkehrsgemeinschaft **mit einem österlichen Motiv** für ihre Abo-Angebote warb. Und damit einen **optischen Kontrapunkt zum Weihnachtsstress** setzte. Die Plakataktion, die sich auf das gesamte Stadtgebiet Osnabrücks erstreckte, wurde nach Weihnachten mit einer Gemeinschaftsaktion zusammen mit der Neuen Osnabrücker Zeitung (NOZ) aufgewertet. Der Osterhase mit dem Maskottchen Haltelinchen trafen sich und beglückten in den Schlangen vor den Parkhäusern wartende Autoinsassen sowie in der Fußgängerzone die „Nachweihnachts-Umtauschshopper. Durch den **Einsatz von QR-Codes auf Plakaten und Flyern**, konnten Smartphonebesitzer direkt auf die Infoseiten mit den VOS-Abos surfen und sich schon unterwegs über alle Vorteile informieren.

Abb. 3-18: Kampagne: Beim Sparen der Zeit weit voraus



3.10.3 Preispolitik, Tarif und Vertrieb

3.10.3.1 VOS-Gemeinschaftstarif und VOSPlus-Tarif

Für den Busverkehr im Osnabrücker Land gilt seit 1997 der **Gemeinschaftstarif** der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück. Mit seinem einheitlichen Sortiment und durchgehenden Tickets auch für Umsteigerelationen bringt der VOS Gemeinschaftstarif viele wichtige Vorteile für den ÖPNV. Die verschiedenen Preisstufen des VOS- und des VOS-Plus-Tarifs sind der Tabelle 10-11 im Anhang zu entnehmen.

Seit dem 1. Mai 2013 sind auch die vier **FreizeitBuslinien komplett in den VOS-Gemeinschaftstarif integriert**. Mit der gleichzeitig eingeführten **FamilienWochenendkarte** konnte außerdem die Familienfreundlichkeit des Tarifs gesteigert werden.

Mit Inbetriebnahme des Haller Willem auf der Verbindung Osnabrück-Bielefeld im Sommer 2005 wurde der **VOS-Plus-Tarif** eingeführt. Somit wurde für einen Teilbereich der VOS der für das gesamte Gebiet geplante Bus-Schiene-Tarif umgesetzt.

3.10.3.2 Vertrieb

Der Vertrieb der Fahrscheine läuft einerseits über verschiedene **Servicecenter und Vorverkaufsstellen** in der Stadt und im Landkreis Osnabrück und andererseits über den **Busfahrer**. Durch die Einführung einer 8-Fahrten-Karte im Stadtverkehr Osnabrück konnte der Verkauf weiter von dem Busfahrer gelöst werden.

Darüber hinaus gibt es derzeit drei **Fahrscheinautomaten**, die am Bussteig A1 und C am zentralen Verknüpfungspunkt Neumarkt sowie an dem neuen Servicecenter der Stadtwerke am Nikolaiort installiert wurden.

Angeboten werden Fahrscheine für folgenden Tarife:

- VOS
- VOS-Plus
- VGM
- Linie X150

Grundsätzlich sind alle Ticketarten erhältlich, jedoch keine Abonnements. Bezahlt werden kann derzeit nur mit Bargeld (Annahme von Münzen und Scheinen). EC-Karten, Geldkarte, Kreditkarten und sonstige Zahlungsmittel können nicht verwendet werden.

Als Alternative für den Kauf von Einzel-, Tages- und Wochentickets besteht noch die

Möglichkeit der Nutzung des SWO **myHandyTicket**.

Der Verkauf in den **22 externen Vorverkaufsstellen** in der Stadt Osnabrück, die auf der VOS-Internetseite ausgewiesen sind, beschränkt sich auf die 4- und die 8-Fahrten-Karte. Die Vorverkaufsstellen haben keinen realen Nutzen vom Verkauf und bewerben das Angebot kaum. Außerdem ist das Netz der Vorverkaufsstellen lückenhaft. Das Konzept bedarf einer Überarbeitung.

Abb. 3-19: Vertriebskanäle für Fahrkarten



3.11 Umsetzung der Ziele und Maßnahmen aus dem 2. NVP

Tab. 3-5: Umsetzungsgrad der im 2. NVP genannten Ziele und Maßnahmen im Bereich Busverkehr

Ziele /Maßnahme aus dem 2. NVP	Bearbeitungsstand	Erläuterungen
	✓ erfolgreich abgeschlossen (✓) weitgehend umgesetzt ○ in der Umsetzung - nicht umgesetzt	
<i>Bus Infrastruktur</i>		
Weiterer Ausbau von Haltestellen zu barrierefreien Haltestellen in Osnabrück sowie in den Städten und Gemeinden im Landkreis	○	
Weitere Neubeschaffung von jährlich 33 Fahrzeugen zur Beibehaltung des heutigen Fahrzeugdurchschnittsalters	✓	Eigenleistung der Unternehmen zur Erfüllung der Umweltstandards
Bau des neuen Betriebshofes der Stadtwerke Osnabrück	✓	
Umgestaltung und funktionale Neugliederung des Neumarkts	-	Bleibt als Ziel erhalten.
Erweiterung der Haltestelleninformation durch weitere dynamische Abfahrtsanzeigen: - in der Stadt Osnabrück Ausrüstung von ca. 20 weiteren Haltestellen; - im Landkreis Osnabrück Ausstattung ausgewählter Verknüpfungshaltestellen	✓	60 Haltestellen in der Stadt Osnabrück wurden neu ausgerüstet, außerdem wurde die Förderung für 90 weitere Anzeigen beantragt. Im Landkreis wurden 6 Verknüpfungshaltestellen ausgestattet, ein Programm für 31 weitere besteht.
Weitere LSA-Beeinflussung an neuen Anlagen	○	
Ausbau der Busspuren Iburger Straße wie geplant	-	Soll wieder in die Zieldiskussion aufgenommen werden.
<i>Bedienungsangebot Bus</i>		
Angebotserweiterungen in Stadt und Landkreis Osnabrück (allgemein) - Taktausweitung in allen Gemeinden werktags bis 20 Uhr - Taktausweitung in allen Gemeinden samstags - Ausweitung von Nachtverkehren nach Veranstaltungen bzw. nach Eintreffen von Spätzügen am Hbf.	(✓) - - ✓	Beide Ziele in der VOS NordOst während der Landesgartenschau in Bad Essen umgesetzt. Darüber hinaus aus finanziellen Gründen nicht realisiert. Bleibt daher als Ziel erhalten.

Angebotsverbesserungen im Stadtnetz Osnabrück	✓	Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden bis auf die Verbindung Hasetor - Stadthaus umgesetzt.
Angebotsverbesserungen im Stadtbus Bramsche - Beibehaltung der Anbindung des Bramscher Bahnhofs von und zu den Zügen der NordWestBahn - Beibehaltung des Rendezvous-Anschlusses an der Haltestelle „Bramsche Zentrum“ - Beibehaltung der Anbindung wichtiger Infrastruktureinrichtungen an das Liniennetz	✓ - ✓	Reduzierung des Angebots Stadtbus Bramsche aus finanziellen Gründen
Angebotsverbesserungen in den Stadtbussen Melle - LSA-Beeinflussung an mehreren Anlagen	-	Aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt.
Angebotsverbesserungen in den Stadtbussen Georgmarienhütte - Verbesserung der Verbindung Oesede-Holzhausen	-	Bleibt als Ziel innerhalb eines Gesamtkonzept bestehen.
Angebotsverbesserungen Bad Essen - Verbesserung der Querverbindungen nach Melle und Holzhausen zur besseren Nutzung der Fernverkehrsangebote Bahn	-	Aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt.
Direktverbindung Hagen - Bad Iburg	-	Aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt.
Verknüpfung zum Haller Willem in Dissen	✓	Linie 475
Zusätzliche Angebotsformen wie Ortsbusse und Anrufverkehre	(✓)	Ortsbussystem in Bad Rothenfelde (Linie 475) Ortsverkehr Bissendorf - Wissingen - Schledeh. nicht umgesetzt
Grenzüberschreitende Verknüpfungen - Verknüpfung Fürstenau - Lingen - Verknüpfung Melle - Neuenk. - Bielefeld - Verknüpfung Osnabrück - Glandorf - Warendorf - Münster - Verbindung Osnabrück - Tecklenburg - Verbindung Bad Essen - Lübbecke	- - - ✓ -	Verbindung Osnabrück - Tecklenburg wurde für den FreizeitBus umgesetzt. Dissen-Versmold wurde darüber hinaus umgesetzt. Umsetzung weiterer grenzüberschreitender Verbindungen aufgrund unklarer Finanzierungssituation ist nicht abzusehen.
Vertrieb / Tarif		
Einrichtung eines Bus-Schiene-Tarifs	-	Keine Umsetzung aus finanziellen Gründen (Der Landestarif Niedersachsen wurde inzwischen eingeführt.)
Neuinstallation von Fahrkartenautomaten	○	

4 BESTANDSANALYSE SCHIENENVERKEHR

4.1 Infrastruktur im SPNV

4.1.1 Schieneninfrastruktur

Karte 4-1: Schieneninfrastruktur Stadt und Landkreis Osnabrück



Die bedeutsamste infrastrukturelle Veränderung für den Landkreis und Stadt Osnabrück seit der Aufstellung des letzten NVP im Jahr 2004 war die **Reaktivierung des Streckenabschnittes Osnabrück – Dissen/Bad Rothenfelde (Hal-ler Willem)**. Im Rahmen der „Inbetriebnahmen“ wurden rund 26 Kilometer Gleise und fünf Haltepunkte mit der dazugehörigen Bahnhofinfrastruktur (B+R, P+R) errichtet.

Außerdem fanden in den vergangenen Jahren insbesondere auf dem Abschnitt **Qua-kenbrück – Bersenbrück – Cloppenburg** (KBS 392) zahlreiche Maßnahmen zur Instandhaltung der Infrastruktur statt. Damit konnte erreicht werden, dass die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h und damit die Reisezeit von knapp 90 Minuten zwischen Oldenburg und Osnabrück gehalten wird.

Die Modernisierungsmaßnahmen auf dem Streckenabschnitt **Osnabrück – Vechta – Bremen** (KBS 394) fanden ihren Abschluss mit der Einführung bzw. Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerkes (ESTW) in Bramsche. Durch diese Inbetriebnahme wurde ermöglicht, dass die gesamte Strecke Bramsche – Delmenhorst zentral gesteuert werden kann.

Darüber hinaus führt die Strecke der **Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE)** durch einen kleinen Teil des südlichen Landkreises. Hierbei handelt es sich um eine 93 km lange und als Nebenbahn des öffentlichen Verkehrs konzessionierte Strecke. Während auf dem **südlichen Streckenabschnitt** (Vermold – Hövelhof) die **Reaktivierung im Schienenpersonennahverkehr** (SPNV) angestrebt wird, sind wegen diverser Schäden im Bereich der Infrastruktur (Bahndamm- und Brückenschäden) Abschnitte sowohl im Landkreis Osnabrück als auch im Kreis Steinfurt für den Eisenbahnverkehr gesperrt. Vor diesem Hintergrund wurde von den angrenzenden Landkreisen eine Untersuchung in Auftrag gegeben um den Aufwand für verschiedene Betriebsmodelle auf der Strecke grob abschätzen zu können. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es erheblicher Anstrengungen bedürfte, um die Strecke im nördlichen Streckenabschnitt (Ibbenbüren – Vermold) für einen dauerhaften Betrieb zu ertüchtigen.

Einzelheiten der Schieneninfrastruktur sind der Tabelle (10.13) im Anhang zu entnehmen.

4.1.2 Bahnhöfe

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) hat in den letzten Jahren mit Hilfe diverse **Förderprogramme** dafür gesorgt, dass sich die **Bahnhöfe und Haltepunkte** im Schienenverkehr **positiv entwickeln** konnten.

Eine Reihe von Bahnhöfen und Haltepunkten des Landkreises und der Stadt Osnabrück sind seit 2004 durch **NNVG-Mittel** gefördert worden und tragen somit zum **positiven Erscheinungsbild** der Städte und Gemeinden bei.

4.1.2.1 Bahnhofsumfeld - Maßnahmen zur Sanierung des Bahnhofsgebäudes

Betrachtet man den Bahnhof in Gänze als Visitenkarte und das Bahnhofsgebäude als Eingangstor zur Stadt, so fand für viele Bahnhöfe im Geltungsbereich des NVP in diesem Bereich in den letzten Jahren eine immense Aufwertung statt. Die gute Zusammenarbeit von Städten, Gemeinden, Landkreis Osnabrück, Land Niedersachsen und auch privaten Investoren war ausschlaggebend für die positive Umsetzung vieler Projekte. Durch umfangreiche Sanierungen und konzeptionelle Neunutzungen konnten einige Gebäude erhalten werden. In einzelnen Fällen wurden nicht zu sanierende Gebäude abgerissen und es entstanden neue Bahnhofsgebäude mit hoher Funktionalität. Darüber hinaus haben an verschiedenen Bahnhöfen Maßnahmen zur **energetischen Sanierung** und zum **barrierefreien Ausbau** stattgefunden. An diversen Bahnhöfen sind die Zugänge zu den Bahnhofsgebäuden, zu den Bahnsteigen sowie die Übergänge zwischen den Verkehrsträgern so errichtet, dass mobilitätseingeschränkten Menschen eine Nutzung ermöglicht wurde. Trotz der erfolgreichen Umsetzung dieser Maßnahmen besteht hinsichtlich der Barrierefreiheit im Bahnhofsbereich an einigen Bahnhöfen im Landkreis Osnabrück immer noch **Handlungsbedarf**. So gibt es beispielsweise in Hasbergen oder Bohmte keine barrierefreien Bahnsteigzugänge, was für Bahnkunden ein erhebliches Zugangshemmnis darstellt. Sogar am Bahnhof Bersenbrück konnte trotz einer Zahl von ca. 1.000 Ein-/und Aussteigern pro Tag und intensiven Werbens für einen Aufzug dieser noch nicht gebaut werden.

Die deutliche Aufwertung des Bahnhofumfeldes veranschaulichen folgende Fotos:

Abb. 4-1: Bahnhofsumbau Bersenbrück



Abb. 4-2: Bahnhofsumbau Hasbergen



Abb. 4-3: Bahnhofsumbau Rieste



Tab. 4-1: Umbaumaßnahmen an den Bahnhöfen

	Gebäude	Bahnsteig	Umfeld Bahnhofsvorplatz
Bersenbrück	Sanierung / Neunutzung	Komplettsanierung, Bau einer Brückenanlage	Erweiterung B+R
Bohmte			Sanierung (inkl. P+R, B+R und ZOB)
Bramsche	Verschönerungsarbeiten innerhalb, Nutzung offen	Sanierung; Bau einer Brücke mit Aufzügen	
Bruchmühlen			Errichtung P&R Anlage
Dissen - Bad Rothenfelde	Sanierung	Neubau (inkl. Mobiliar)	P+R, B+R und Kreisel
Hasbergen	Sanierung		Komplettsanierung (inkl. P+R, B+R)
Melle	Sanierung / Neunutzung	Sanierung Tunnelzugang Errichtung Aufzüge	Komplettsanierung Neuerrichtung P+R, B+R
Natrup-Hagen			Errichtung P+R Anlage
OS Altstadt	behindertengerechte Zu- wegung zum Bahnsteig (Aufzug)	Komplettsanierung (inkl. Mobiliar)	Erweiterung B+R
OS Hbf	Energetische Sanierung Umbau der Bahnsteig- zugänge (Aufzüge)		
OS Sutthausen	Komplettsanierung Umnutzung	Neubau (inkl. Mobiliar)	
Quakenbrück	Erwerb des Bahnhofsge- bäudes durch die Stadt Quakenbrück	Sanierung (inkl. Mobiliar)	Sanierung, neue Standorte P+R, B+R Neuerrichtung ZOB
Rieste	Abriss und Neubau Neunutzung als Rathaus	Sanierung (inkl. Mobiliar)	Neuerrichtung P+R, B+R
Wissingen			Errichtung Fahrradkäfiganlage

Auf der Strecke des Haller Willem komplette Errichtung der Haltepunkte mit Bahnsteig, Zuwegung, P+R, B+R, Fahrgastinfo und Mobiliar an folgenden Haltepunkten:

OS Sutthausen, Oesede, Kloster Oesede, Wellendorf, Hilter

4.1.2.2 Bahnsteigseitige Maßnahmen

Um den gestiegenen Ansprüchen an eine **zeitgemäße Infrastruktur** Rechnung zu tragen, sind in den vergangenen Jahren zahlreiche **Bahnsteige** in einen modernen, funktionalen und dem Stand der Technik entsprechenden Zustand gebracht worden. Angefangen bei einer **Einstiegshöhe von 76 cm** bzw. 55 cm Schienenoberkante, über aktuelle Modelle des **Witterungsschutzes** bzw. der **Bahnsteigmöblierung**, bis zu **modernen Fahrgastinformationssystemen**.

Ein Großteil der genannten Ausstattungskriterien wurden bei der **Reaktivierung** der neu errichteten Bahnhöfen bzw. Haltepunkten, auf dem Streckenabschnitt Osnabrück – Dissen / Bad Rothenfelde (Haller Willem), berücksichtigt. Der Tabelle 4-1 sind die umgesetzten Maßnahmen an den Bahnhöfen von Stadt und Landkreis Osnabrück zu entnehmen.

Abb. 4-4: Bahngleisseitiger Umbau Bersenbrück



Abb. 4-5: Bahngleisseitiger Umbau Quakenbrück



4.1.2.3 Bahnhofsumfeld - Infrastrukturelle Maßnahmen an Bahnhöfen zum intermodalen Verkehr

Da der Bahnhof mit **verschiedenen Verkehrsmitteln** zu erreichen ist, müssen auch die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, die **Verknüpfung** einfach, **zeitsparend und bequem** umzusetzen. Das heißt z.B., dass die **Haltestelle des ÖPNV** so nah wie möglich am Bahnhofsausgang liegt und qualitativ hochwertig ausgestattet ist.

Der Bereich des Bahnhofsvorplatzes steht für diese Funktionen zur Verfügung. Bei der Sanierung der Bahnhofsvorplätze wurde auf diesen Aspekt ein besonderes Augenmerk gelegt. Neben der Schaffung von **P+R**-Stellflächen galt es, dem **Verkehrsmittel des Umweltverbundes** Priorität einzuräumen. (z.B. **B+R** in unmittelbarer Bahnhofsnähe). Hier ist in den letzten Jahren viel passiert, was der Tabelle 4-1 zu entnehmen ist.

Den **ZOB einer Gemeinde unmittelbar am Bahnhof** zu platzieren bietet besonders gute Möglichkeiten, um SPNV und ÖPNV optimal miteinander zu verknüpfen.

Abb. 4-6: Bahnhofsumbau Wissingen



4.2 Fahrzeuge

In den vergangenen Jahren hat sich auf allen Schienenstrecken in Stadt und Landkreis Osnabrück die Fahrzeugqualität verbessert. Diese **Qualitätssteigerung** konnte durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Erhöhung der Fahr- / Beschleunigungsgeschwindigkeit
- Komfortverbesserung im Fahrzeug
- moderne Fahrgastinformationseinrichtungen im Fahrzeug
- sowie entsprechende Einrichtungen für Menschen mit Handikap (ZugEinstieg über Niederflur, Toiletten usw.)

Tab. 4-2: SPNV-Fahrzeuge im Zeitvergleich

Strecke	Produkt	Fahrzeuge 2012
Bad Bentheim - Osnabrück - Herford - Bielefeld	2003: DB/RB 2007: WFB	 Foto: Westfalenbahn
Rheine - Osnabrück - Hannover - Braunschweig	RE	 Foto: Deutsche Bahn AG/Bartlomiej Banaszak
Münster - Osnabrück	2003: DB/RB 2007: WFB	 Foto: Westfalenbahn
Osnabrück-Bremen	RE	
Osnabrück - Oldenburg - Wilhelmshaven/Esens	NWB	 Foto: NWB
Osnabrück - Delmenhorst - Bremen	NWB	 Foto: NWB
Osnabrück - Bielefeld	NWB	 Foto: NWB

Nicht zuletzt durch den Einsatz neuer Fahrzeuge auf der reaktivierten Strecke des „Haller Willem“, oder durch den Betreiberwechsel auf den Strecken „Bad Bentheim – Osnabrück – Herford – Bielefeld bzw. Münster – Osnabrück durch die WestfalenBahn konnte das Fahrzeugniveau verbessert werden.

So setzt zum Beispiel die WestfalenBahn 19 Fahrzeuge der Firma Stadler Pankow GmbH aus Berlin ein. Hierbei handelt es sich um 14 dreiteilige und 5 fünfteilige Fahrzeuge des Typs „FLIRT“, der vom Hersteller Stadler als F-linker, L-eichter, I-nnovativer, R-egionaler T-riebzug beschrieben wird.

4.3 Verkehrsangebot

4.3.1 Fernverkehrsanschlüsse für den SPNV

Eine grundlegend positive Veränderung in den letzten Jahren stellt die Wiedereinführung eines 2-Studentaktes auf der Achse Amsterdam – Hengelo – Osnabrück – Hannover – Berlin, zum Fahrplanwechsel 2009 dar. Diese Strecke gehört zum Schienenkernnetz des Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V), welches den Auf- und Ausbau der international bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur innerhalb der EU im Fokus hat.

Mit den jüngsten Planungen im Schienenpersonenfernverkehr werden immer wieder **Anschlussverbindungen** im Knoten Osnabrück gekappt. So z.B. Anschlüsse zwischen NordWestBahn-Zügen und dem Fernverkehr in Richtung Landeshauptstadt Hannover oder das Ruhrgebiet. Die genannten Anschlüsse werden in hohem Maße nachgefragt. Um vorhandene Bahnkunden binden und zusätzliche Fahrgäste für den Nah- und Fernverkehr gewinnen zu können, ist der Erhalt der Anschlüsse unerlässlich.

Eine Forderung der Region ist es, dass auf dem Abschnitt Hannover – Osnabrück zusätzliche Fernverkehrszüge eingesetzt werden, mit dem Ziel, dass auf der Verbindung ein Studentakt angeboten wird. Entsprechende Fahrgastpotenziale sind durch Gutachten nachgewiesen.

4.3.2 Angebot im SPNV

Die Region Osnabrück konnte ihr Angebot im SPNV durch die **Reaktivierung des „Haller Willem“** auf dem Abschnitt Osnabrück – Dissen/Bad Rothenfelde deutlich verbessern. Eine Attraktivitätssteigerung auf diversen Linien konnte durch Betreiberwechsel, im Rahmen von Wettbewerbsverfahren, ermöglicht werden. Weitere Verbesserungen sind durch Zusatzfahrtangebote, überwiegend in der Hauptverkehrszeit und an Tagesrandlagen erreicht worden. Das grundsätzliche Taktangebot ist erhalten geblieben.

Abb. 4-7: Schienenfernverkehrsangebot Weser-Ems 2012

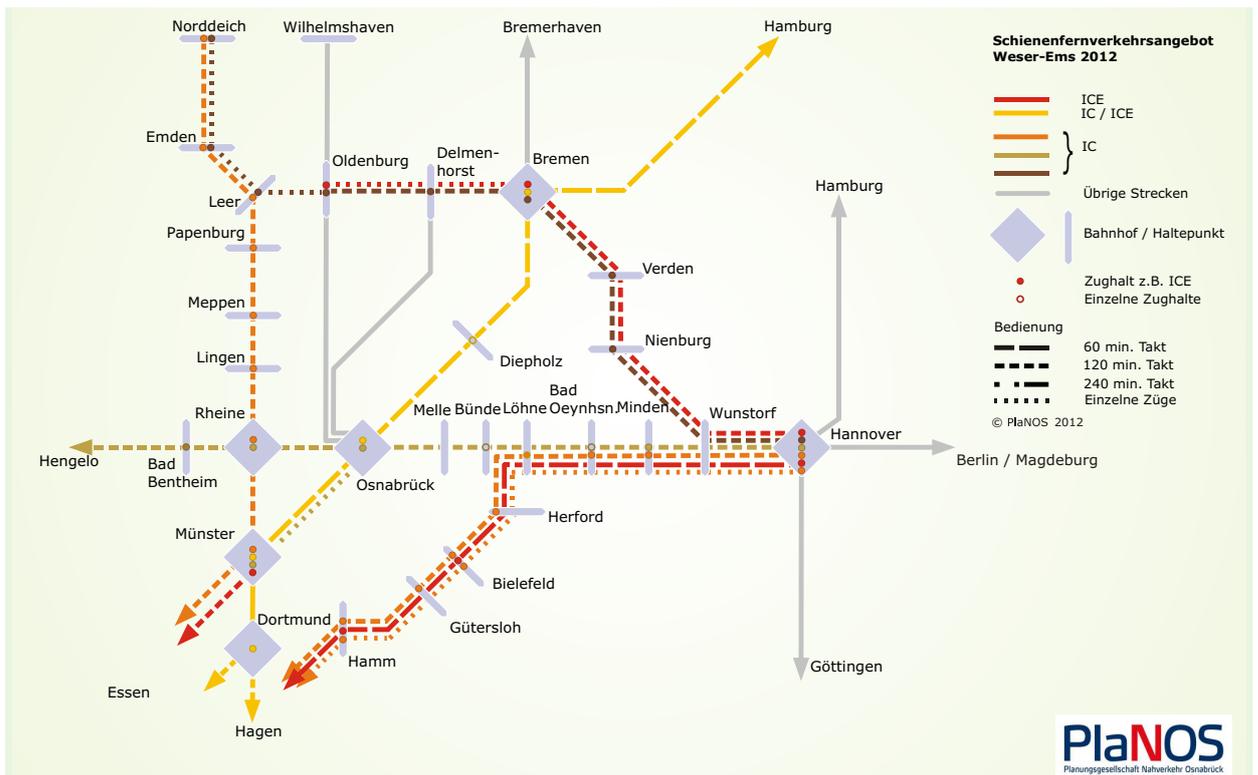
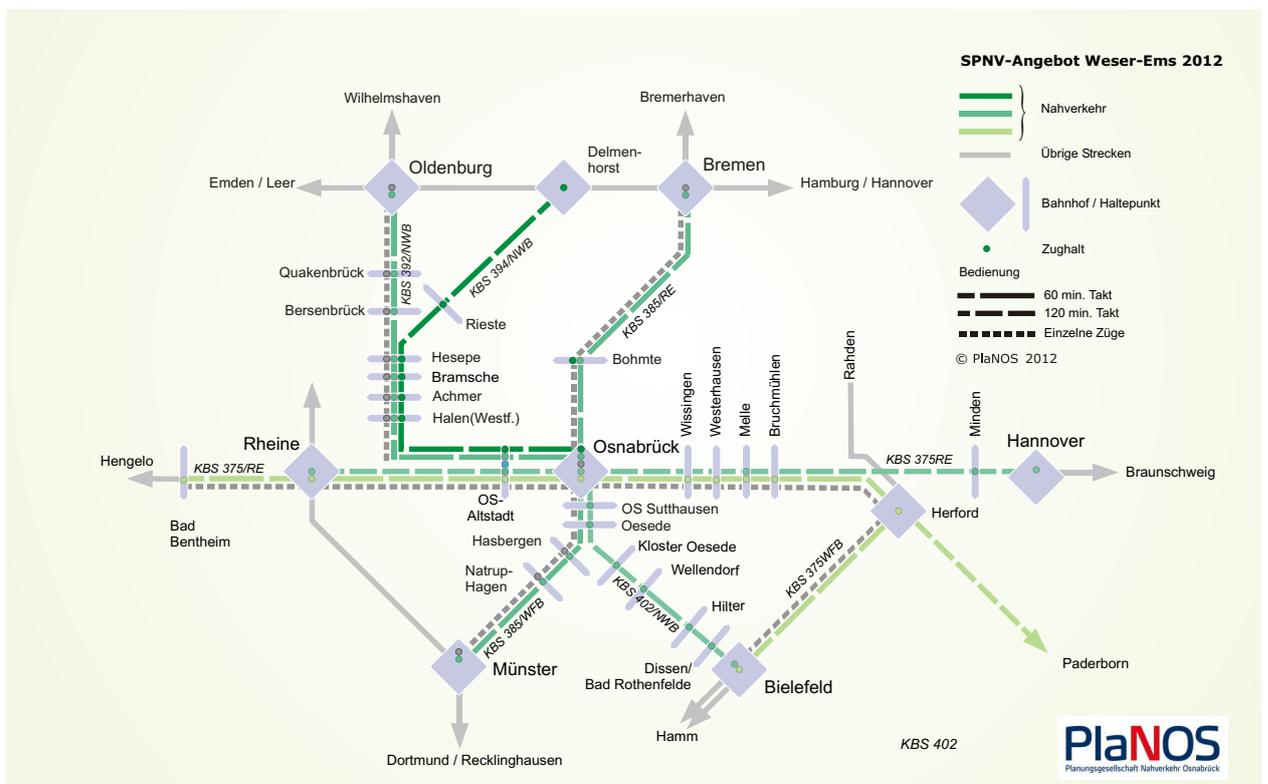


Abb. 4-8: SPNV-Angebot Weser-Ems 2012



Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven (KBS 392)

Die Bedienung der Strecke erfolgt werktags im 1-Stunden-Takt. Das Angebot wird durch einzelne Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit ergänzt. Die Reisezeit beträgt auf der Strecke Osnabrück – Oldenburg 88 Minuten. Das Angebot beginnt morgens bereits um 5:00 Uhr und endet abends mit der letzten Abfahrt um 22:47 Uhr.

Osnabrück – Vechta – Delmenhorst – Bremen (KBS 394)

An allen Wochentagen wird auf dieser Strecke im 1-Stunden-Takt gefahren. Die gegenwärtige Reisezeit zwischen Osnabrück – Bremen beträgt 133 Minuten. Der erste Zug verlässt den Osnabrücker Hauptbahnhof um 6:26 Uhr, der letzte Zug nach Bremen fährt um 20:26 Uhr.

Osnabrück – Diepholz – Bremen (KBS 385)

Das Angebot des RE ist in den letzten Jahren konstant bei einem 1-Stunden-Takt geblieben (Erster Zug 5:38 Uhr). Die letzte Fahrt nach Bremen startet in Osnabrück um 21:38 Uhr. Es besteht, wie in den vergangenen Jahren auch, eine direkte Durchbindung einzelner Fahrten nach Bremerhaven-Lehe. Die Reisezeit zwischen Osnabrück und Bremen beträgt 72 Minuten.

Osnabrück – Münster (KBS 385)

Die Strecke Münster – Osnabrück wird ebenfalls seit 2007 von der WFB in einem 1-Stunden-Takt bedient. Werktags wird in der Hauptverkehrszeit vormittags und nachmittags der Stundentakt mit jeweils 2 Fahrten verdichtet. Die Fahrzeit beträgt auf der Strecke 36 Minuten und somit 2 Minuten weniger als vor Betreiberwechsel.

Osnabrück – Dissen/Bad Rothenfelde – Halle (Westf.) – Bielefeld (KBS 402)

Seit 2005 verkehrt der „Haller Willem“ wieder zwischen Osnabrück und Bielefeld. An Werktagen wird ein 1-Stunden-Takt angeboten. Betreiber auf dieser Strecke ist die Nordwestbahn. Bei einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h beträgt die Fahrzeit 76 min.

Osnabrück – Rheine – Bad Bentheim (KBS 375)

Die grundlegende Taktung auf dieser Strecke hatte sich in den vergangenen Jahren nicht geändert. Der verkehrende RE fuhr auf dieser Strecke im 2-Stunden-Takt. Im Dezember 2007 kam es zu einem Betreiberwechsel. Die Westfalenbahn (WFB) hat die DB Regio NRW abgelöst und bedient Osnabrück – Bad Bentheim nun im 1-Stunden-Takt, bei einer Reisezeit von 49 Minuten. Der im Dezember 2010 gestartete Probetrieb einer grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindung im Nahverkehr zwischen dem niedersächsischen Bad Bentheim und dem niederländischen Hengelo wird am 8. Dezember 2013 aufgrund des geringen Fahrgastaufkommens beendet.

Osnabrück – Löhne – (Herford – Bielefeld) – Minden (KBS 375)

Eine grundlegende Änderung des Fahrplanangebotes hat es auf dieser Strecke nicht gegeben. Auch hier kam es im Jahr 2007 zum Betreiberwechsel, von DB Regio NRW zur WFB. Die Züge des RE nach Hannover fahren im 2-Stunden-Takt, die der WFB im 1-Stunden-Takt.

Im Anhang sind detaillierte Informationen zu den einzelnen Kursbuchstrecken zu finden.

4.4 Aktueller Stand der Umsetzung des OS-Bahn-Konzept

Im Jahr 2005 wurde der *Haller Willem* auf dem **Streckenabschnitt Dissen/Bad Rothenfelde – Osnabrück Hbf** wieder in Betrieb genommen. Im Zuge der Reaktivierung wurden die Haltepunkte Osnabrück Sutthausen, Oesede, Kloster Oesede, Wellendorf und Hilter komplett neu errichtet und mit der notwendigen Infrastruktur versehen.

Die Fahrzeit auf dem Streckenabschnitt Osnabrück Hbf – Dissen/Bad Rothenfelde beträgt 31 Minuten und wird gegenwärtig in einem 1-Stunden-Takt bedient. Für Fahrgäste aus der Region besteht seit der Wiederinbetriebnahme des Haller Willem die Möglichkeit, ab Osnabrück Hbf Anschlüsse an den IC Fernverkehr in Richtung Hamburg zu nutzen.

Durch die Reaktivierung und Schaffung einer neuen Eisenbahninfrastruktur durch die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH (VLO) im Osnabrücker Landkreis, ist eine **durchgängige Streckenbedienung Osnabrück – Bielefeld** (KBS 402), mit einer Fahrzeit von 76 Minuten realisiert worden.

Weiterführendes Ziel ist, zukünftig eine Ausweitung des Fahrplanangebotes zu erreichen und einen 30-Minuten-Takt zu realisieren.

4.5 Aktuelle Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück

Aufgrund der geographischen Lage und politischen Grenzen der Region Osnabrück finden im Osnabrücker Raum neben dem Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn und den Tarifen der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS und VOS-Plus) mehrere Tarife aus den nordrheinwestfälischen Nachbarregionen Anwendung (NRW-Tarif, VGM-Tarif, Der Sechser). Diese **Tarifvielfalt** ist für den Fahrgast sehr unübersichtlich.

In der Region Osnabrück gibt es **keinen einheitlichen Bus-Schiene-Tarif**. Im Norden und Nordosten ist die gemeinsame Nutzung von Bus und Bahn mit einem

Tarif nur eingeschränkt möglich z. B. mit der Anschlussmobilität im Niedersachsentarif. Demgegenüber bieten die Tarife NRW, VGM, Der Sechser und der VOS-Plus-Tarif, die im Süden und Südwesten der Region gelten, die Nutzung beider Verkehrsmittel mit einer Fahrkarte an.

Abb. 4-9: Aktuelle Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück

Aktuelle Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück									
von/nach	Osnabrück	Melle	Hasbergen	Hilter	Oldenburg	Bielefeld	Münster	Dortmund	
Osnabrück		NiTa	VGM	VOS-Plus	NiTa	NRW / ÜT VOS-Plus/ Sechser	VGM	NRW	DB-Tarif
Melle	NiTa		NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	DB	NRW-Tarif
Hasbergen	VGM	NiTa		NiTa	NiTa	NiTa	VGM	DB	Übergangstarif VOS-Plus / Sechser
Hilter	VOS-Plus	NiTa	NiTa		NiTa	ÜT VOS-Plus/ Sechser	NiTa	DB	VOS-Plus
Oldenburg	NiTa	NiTa	NiTa	NiTa		NiTa	NiTa	DB	Niedersachsentarif
Bielefeld	NRW / ÜT VOS-Plus/ Sechser	NiTa	NiTa	ÜT VOS-Plus/ Sechser	NiTa		NRW	NRW	VGM-Tarif
Münster	VGM	NiTa	VGM	NiTa	NiTa	NRW		NRW	VGM ohne Anschluss
Dortmund	NRW	DB	DB	DB	DB	NRW	NRW		

4.6 Umsetzung der Maßnahmen aus dem letzten NVP

Tab. 4-3: Umsetzungsgrad der im 2. NVP genannten Ziele und Maßnahmen im Bereich Schienenverkehr

Ziele /Maßnahme aus dem 2. NVP	Bearbeitungsstand	Erläuterungen
	✓ erfolgreich abgeschlossen (✓) weitgehend umgesetzt ○ in der Umsetzung - nicht umgesetzt	
<i>Bahn-Infrastruktur</i>		
Infrastrukturmaßnahmen auf der Bahnstrecke Osnabrück-Oldenburg	○	
Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Reaktivierung des Haller Willem	✓	
Ringschluss im Güterbahnhof Osnabrück	-	
Haltepunkt Rosenplatz in Osnabrück	○	Vorplanungsstand, Machbarkeitsstudie umgesetzt
Reaktivierung Tecklenburger Nordbahn	-	Aufnahme in den NVP Westfalen-Lippe
Schienenanbindung des Flughafens Münster/Osnabrück	-	
Maßnahmen zur Aufwertung der Bahnhöfe und deren Umfeld in Stadt und Landkreis Osnabrück	✓	Näheres siehe Tabelle 4-1
Förderung des Einsatzes neuer Fahrzeuge im SPNV	✓	
Schienenanbindung zum Gelände der Bundesgartenschau	-	
<i>Bedienungsangebot Bahn</i>		
Umsetzung des Zielkonzeptes Fernverkehr	(✓)	
Umsetzung des Zielkonzeptes Nahverkehr	(✓)	

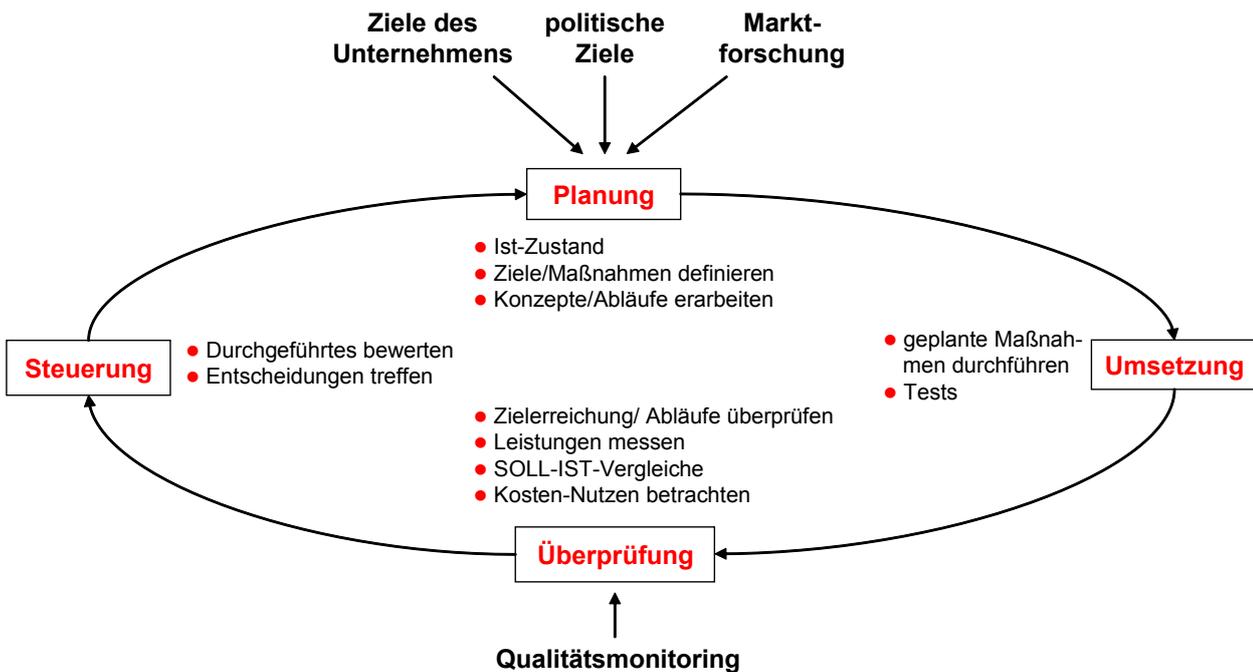
5. BLICKWINKEL FAHRGAST

5.1 Qualitätsmanagement und Fahrgastwünsche

5.1.1 Qualitätsmanagement

Die PlaNOS und die VOS-Partner haben das Ziel, hohe Qualität der einzelnen Leistungen zu liefern, um die Fahrgäste zufriedenzustellen, sie zu halten und neue Fahrgäste zu gewinnen. Im Rahmen des Osnabrücker Modells wird die Qualitätssicherung vorrangig durch das **Qualitätsmanagement** gesteuert. (Unter Berücksichtigung der EN 13816, der Europäischen Norm für den Nachweis der Servicequalität von Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personenverkehr mit den Qualitätskriterien Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, Information, Zeit, Kundenbetreuung, Komfort, Sicherheit und Umwelteinflüsse).

Abb. 5-1: Ablaufschema Qualitätsmanagement



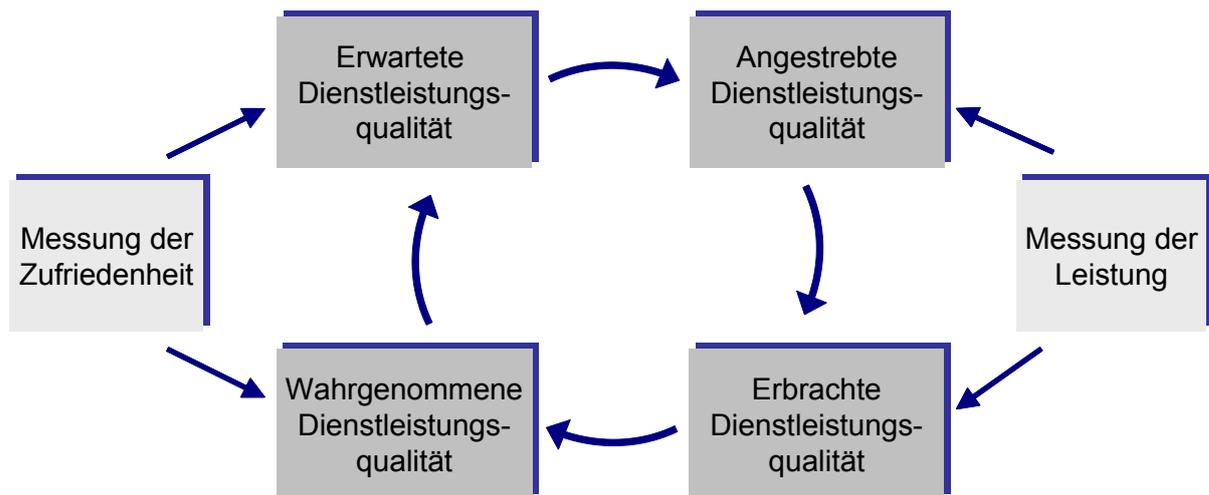
Quelle: PlaNOS

Nach der Festlegung der Ziele werden Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsqualität abgeleitet und durchgeführt. Im weiteren Schritt wird überprüft, ob sich die Qualität verbessert hat bzw. inwieweit die Fahrgäste mit der Leistungsqualität zufrieden sind. Anschließend werden die durchgeführten Maßnahmen bewertet und es wird entschieden, ob die Maßnahmen optimiert oder verworfen werden sollen bzw. ob Folgemaßnahmen notwendig sind.

Die Qualität von Leistungsmerkmalen wird von den einzelnen VOS-Partnern **intern geprüft**.

Bei der Qualitätsprüfung werden Leistungswerte wie z.B. Pünktlichkeit gemessen. Darüber hinaus spielt die **Zufriedenheit der Fahrgäste** mit den angebotenen Leistungsmerkmalen eine sehr große Rolle. Beide Messungen – sowohl unternehmensinterne Werte als auch Werte aus den Kundenzufriedenheitsmessungen – werden kontinuierlich überwacht und für die Entwicklung von Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung verwendet.

Abb. 5-2: Qualitätskreis



Quelle: PlaNOS

5.1.2 Qualitätskriterien

Typische **ÖPNV-Qualitätsleistungsmerkmale**, die im Osnabrücker Stadt- und Regionalverkehr gemessen werden, sind beispielsweise Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit, Sauberkeit der Fahrzeuge, Sauberkeit der Haltestellen, Freundlichkeit des Fahr-/Servicepersonals, Fahrverhalten, Zuverlässigkeit der Fahrplan-/Tarifauskunft, Fahrzeugausstattung.

Die PlaNOS und VOS-Partner sind sich zudem einig, dass auch Qualitätskriterien wie z.B. homogenes Corporate-Design (Fahrzeugaußengestaltung), Fahrzeugausstattung und aktuelle Verkehrsinformationen auf den Homepages der Verkehrsunternehmen eine große Rolle spielen.

Alle Qualitätsmerkmale werden durch Qualitätsmanagements der VOS-Partner gesteuert.

5.1.3 Kundenzufriedenheit und Fahrgastwünsche

Um **Fahrgastwünsche** und die Akzeptanz der durchgeführten Maßnahmen zu ermitteln, werden sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr Osnabrück große Fahrgastbefragungen (wie beispielsweise kontinuierliche Kundenzufriedenheitsmessungen)

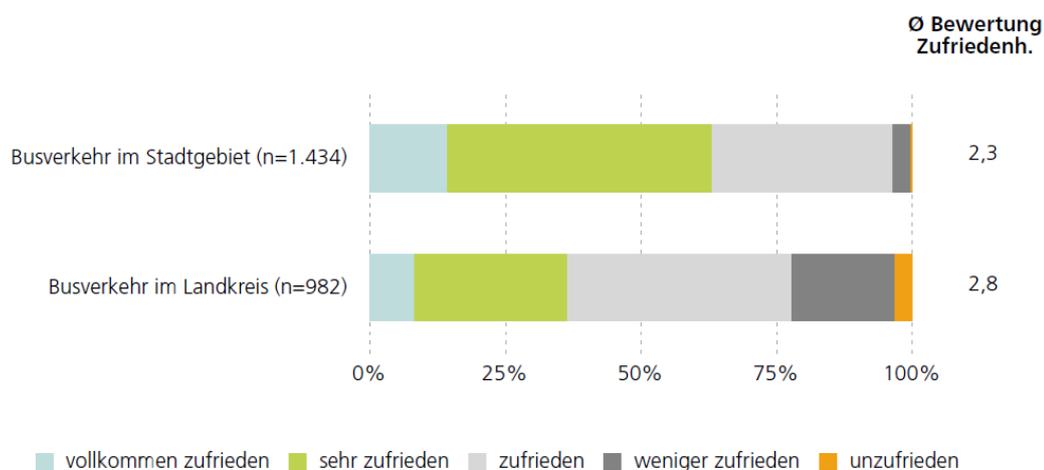
durchgeführt. Aber auch aus anderen Quellen lassen sich viele Fahrgastwünsche und Optimierungen ableiten:

- Beschwerdemanagement
- Twitter und Facebook
- Fahrgastbeirat
- Nachfrageentwicklungen
- Erfahrungen anderer Verkehrsunternehmen
- Befragungen von potenziellen Neukunden nach einer durchgeführten Werbeaktion zur Kundengewinnung zu deren Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot (z.B. Klimaschoner in der Stadt, Umweltschoner in der Region)
- Befragung der Abo-Kunden zur Zufriedenheit mit den aktuellen Leistungen und zu Leistungsmodifikationen etc.

Zwei große **Kundenzufriedenheitsmessungen** in den Bussen der VOS-Unternehmen wurden in den Jahren 2009 (im Stadtbus- und im Regionalverkehr) und 2011 (im Stadtbusverkehr) durchgeführt. Folgende wesentliche **Ergebnisse** sollen an dieser Stelle genannt werden:

- Mit vielen Dienstleistungen sind die Fahrgäste sowohl im Stadtbus- als auch im Regionalverkehr zufrieden (z.B. Fahrgastinformation, Vertrieb, Busausstattung).
- Fahrgäste im Regionalverkehr sind mit den Anschlüssen am Neumarkt besonders zufrieden. Fahrgäste im Stadtbusverkehr schätzen die elektronischen Abfahrtsanzeiger vergleichsweise hoch.

Abb. 5-3: Fahrgastzufriedenheit 2011 insgesamt



Quelle: eigene Erhebung

Die Gesamtbewertung aller Leistungsmerkmale fiel positiv aus, dennoch gibt es **Einzelkritik und Verbesserungsvorschläge** vor allem in folgenden Bereichen

für Stadt und Regionalverkehr:

- Pünktlichkeit erhöhen
- Anschlüsse am Neumarkt optimieren / Umstiegszeiten verlängern
- NachtBus-Angebot zeitlich ausweiten und verdichten
- Sauberkeit, Komfort und Ausstattung der Haltestellen verbessern
- Serviceorientierung der Busfahrer stärken
- mehr Vertriebsmöglichkeiten anbieten (vor allem Automaten)

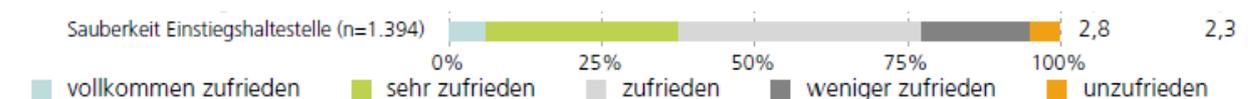
für den Stadtverkehr:

- Liniennetz vereinfachen, Linienführung optimieren, weniger Umwege, geringere Fahrzeiten
- Anschlüsse an weiteren Knotenpunkten optimieren
- Buskapazitäten erhöhen

für den Regionalverkehr:

- Takt verdichten / ausweiten
- elektronische Fahrgastinformation ausbauen

Abb. 5-4: Fahrgastzufriedenheit 2011 mit einem Qualitätsmerkmal als Beispiel
Ergebnis für Stadt- und Region gesamt



Auf diesen Ergebnissen aufbauend und unter Einbezug weiterer Quellen wie z.B. Beschwerdemanagement, Twitter, Facebook, interne Erhebungen etc. wurden für das Qualitätsmanagement konkrete Maßnahmen gestartet:

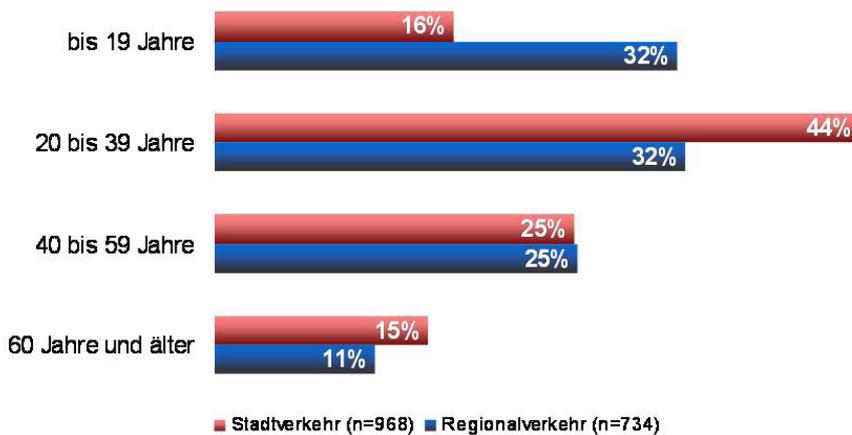
- Die bestehende hohe Dienstleistungsqualität wird verstärkt in der Öffentlichkeit kommuniziert. Eine neue Imagekampagne ist bereits gestartet.
- Das Beschwerdemanagement wird gestärkt.
- Serviceorientierung der Busfahrer wird kontinuierlich durch z.B. Schulungen verbessert.

5.2 Fahrgaststruktur

Die 2009 durchgeführte Kundenzufriedenheitsanalyse liefert folgende Ergebnisse im Bereich der Fahrgaststruktur für das **Tagnetz** (vgl. Abbildungen):

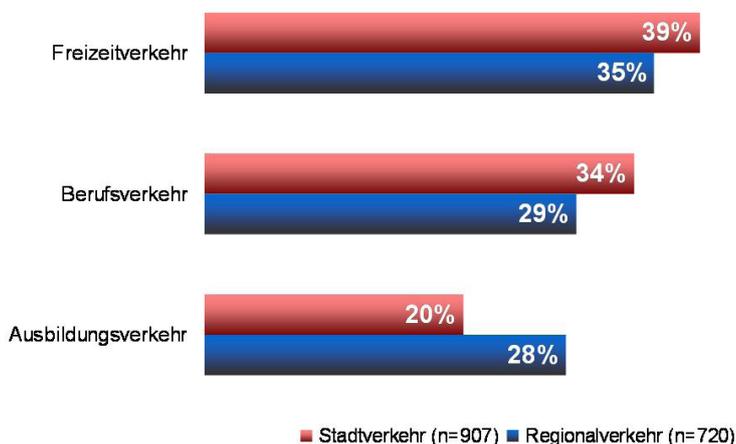
- Sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr ist der Frauenanteil an den Fahrgästen mit ca. 60% überproportional hoch.
- Das Durchschnittsalter der städtischen Fahrgäste (37 Jahre) ist höher als das der Fahrgäste in der Region (34 Jahre), was darauf zurückzuführen ist, dass der Schülerverkehr in der Region eine wesentlich größere Bedeutung hat. Das zeigt auch der höhere Anteil am Ausbildungsverkehr in der Region.
- Der Freizeitverkehrsanteil in Stadt und Region gesamt liegt mit ca. 38% über dem des Ausbildungs- und über dem des Berufsverkehrs.
- Ca. 85% der Fahrgäste sind Häufignutzer (mind. 2x/Woche). Es besteht kein wesentlicher Unterschied zwischen Stadt und Region.

Abb. 5-5: Altersstruktur im Stadt- und Regionalverkehr



Quelle: Eigene Erhebung

Abb. 5-6: Fahrtzweck im Stadt- und Regionalverkehr



Quelle: Eigene Erhebung

Im **NachtBus-Netz**, in dem auch im Jahr 2009 Befragungen durchgeführt wurden, stellt sich die Fahrgaststruktur in einzelnen Kriterien anders da:

- Die männlichen Fahrgäste machen mit 60% den größten Anteil aus.
- Die jungen Fahrgäste sind noch stärker vertreten. Der Anteil der unter 30-Jährigen beträgt hier 80%. Im Tagnetz liegt der Wert bei 52% in der Stadt und 55% in der Region.
- 58% der Fahrgäste im Nachtbus sind regelmäßige Nutzer des NachtBus-Angebots.
- Der Anteil der Personen, die mit Einzelfahrschein fahren, ist mit ca. 30% sehr hoch.
- Sogar 20% der regelmäßigen Nutzer fährt mit einem Einzelfahrschein, was deutlich macht, dass diese Fahrgäste nicht das Tagnetz regelmäßig nutzen.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass in der **Kundengruppe der unter 30-Jährigen** ein **hohes Fahrgastpotenzial** vorhanden ist, das es durch ein angepasstes Angebot und Marketing zu gewinnen gilt.

5.3 Entwicklung der Nachfrage

5.3.1 Bundesweite Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV

Nach der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ ist ein Trend hin zu einer geringfügigen Steigerung des Verkehrsmittelanteils des ÖPNV zu verzeichnen. Es heißt dort: *„Die Veränderung an sich erscheint zunächst marginal. Da sie in ihrer Tendenz aber gegenläufig zur Entwicklung zwischen 1982 und 2002 ist, ist sie gleichwohl bemerkenswert. Während zwischen 1982 und 2002 eine deutliche Zunahme des MIV und eine ebenso deutliche Abnahme des ÖV-, Fahrrad- und zu Fuß-Anteils zu verzeichnen war, geht der MIV-Anteil von 2002 nach 2008 leicht zurück, und gleichzeitig nehmen die Anteile von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad etwas zu.“* (MID 2008, S.26)

Verdeutlicht werden diese Ergebnisse auch bei der Betrachtung der Entwicklung der Fahrgäste im ÖPNV von 2001-2010, die in der VDV-Statistik 2010 zu finden sind. Diese stiegen kontinuierlich in diesem Zeitraum von 8,95 Mrd. auf 9,67 Mrd. um ca. 8%. *„Dabei ergaben sich jedoch deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Unternehmensgruppen. Während Unternehmen, die im regionalen Busverkehr engagiert sind, insgesamt Fahrgastrückgänge hinnehmen mussten, konnten Unternehmen in städtischen Bereichen, sowohl in kleineren Städten als auch in Ballungszentren, ihr Fahrgastniveau halten bzw. sogar zum Teil noch deutlich ausbauen.“* (VDV-Statistik 2010, S. 16)

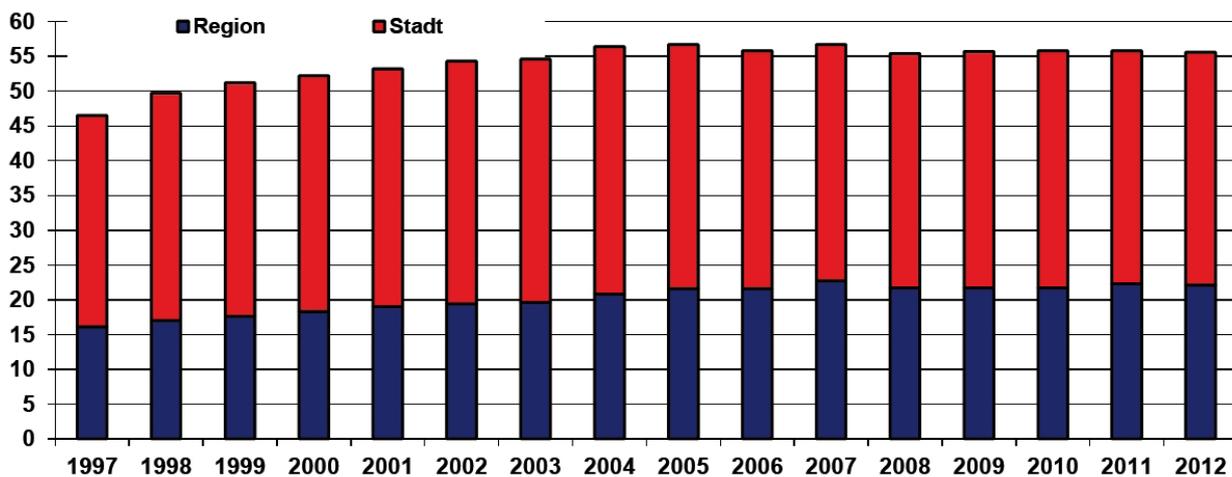
Besonders die Anzahl der Fahrgäste im Eisenbahnpersonenverkehr hat nach den VDV-Statistiken aus den Jahren 2003 und 2010 mit über 20% besonders stark zugenommen.

5.3.2 Entwicklung der Fahrgastzahlen nach der Verkaufsstatistik

Die **Nachfrage** im Verkehrsraum der VOS ist seit 2003 nach Jahren der konstanten Steigerung **relativ stabil**. Starke Zuwächse oder Abnahmen sind nicht zu verzeichnen.

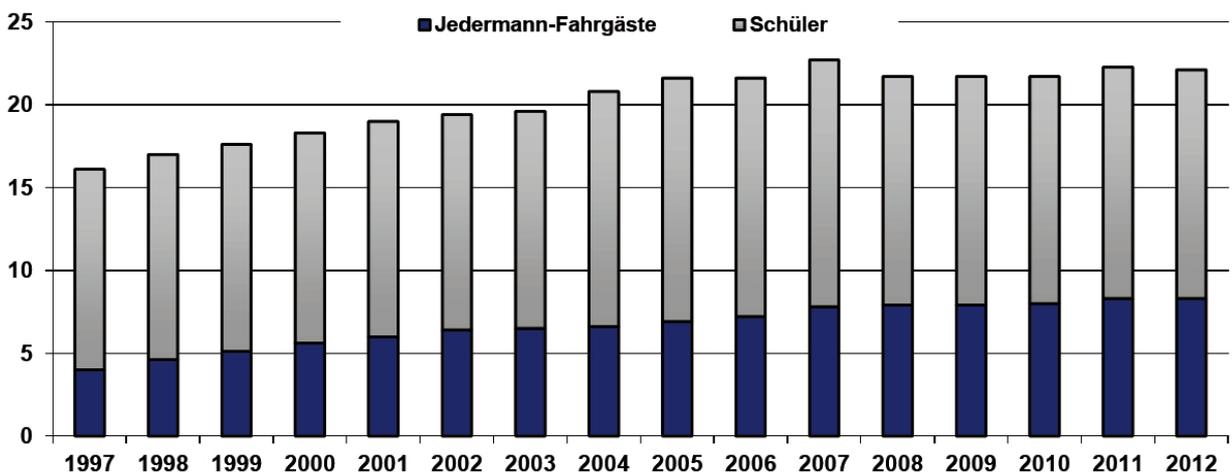
Nach wie vor ist der **Anteil der Schüler** an den Gesamtfahrgästen im Regionalverkehr mit derzeit ca. 63% wesentlich höher als in der Stadt (ca. 32%). Allerdings ist der Schüleranteil im Regionalverkehr abnehmend, was bei konstanten Zahlen eine Steigerung der Jedermann-Fahrgäste einschließt.

Abb. 5-7: Entwicklung der Fahrgastzahlen in der VOS gesamt - Fahrgäste in Mio.



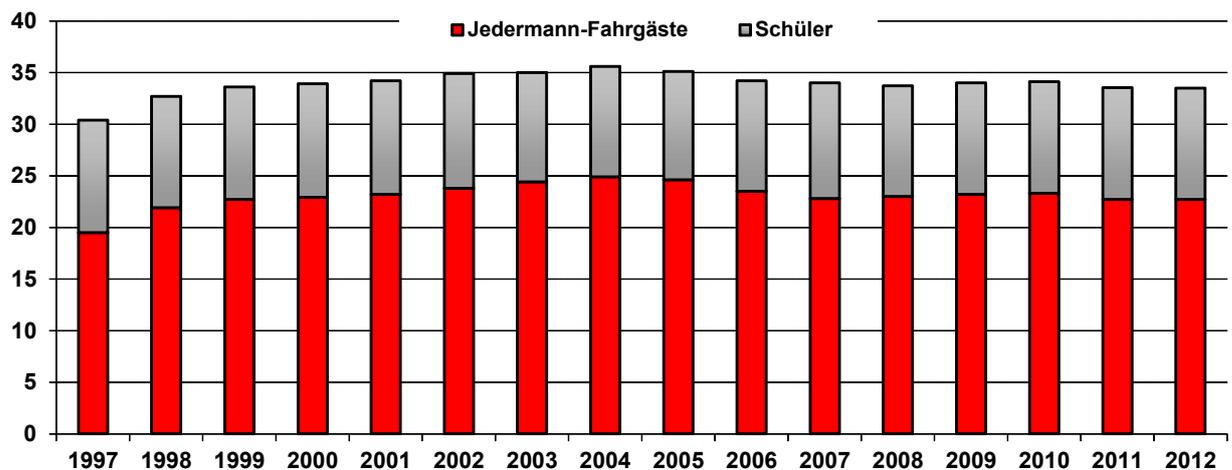
Quelle: Verkehrsgemeinschaft Osnabrück

Abb. 5-8: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Regionalverkehr - Fahrgäste in Mio.



Quelle: Verkehrsgemeinschaft Osnabrück

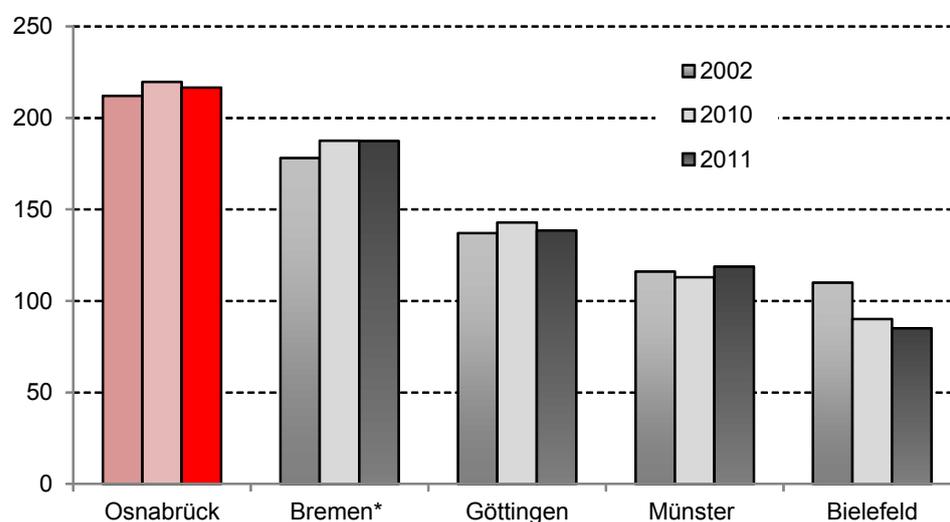
Abb. 5-9: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Stadtverkehr- Fahrgäste in Mio.



Quelle: Verkehrsgemeinschaft Osnabrück

Das hohe Niveau des ÖPNVs in der Stadt Osnabrück zeigt ein **Vergleich mit anderen Städten** in der Umgebung. Durch die rechnerische Ermittlung der Fahrten pro Einwohner und Jahr zeigt sich, dass das Angebot in Osnabrück wesentlich stärker nachgefragt wird als das der Vergleichsstädte, die auch mehr oder weniger stagnierende Fahrgastzahlen aufweisen.

Abb. 5-10: Durchschnittliche Anzahl der Fahrten im ÖPNV pro Einwohner und Jahr



* Bei den dargestellten Fahrten der VDV-Statistik für Bremen handelt es sich um Fahrten der BSAG.

Quelle: Verkehrsgemeinschaft Osnabrück und VDV-Statistik

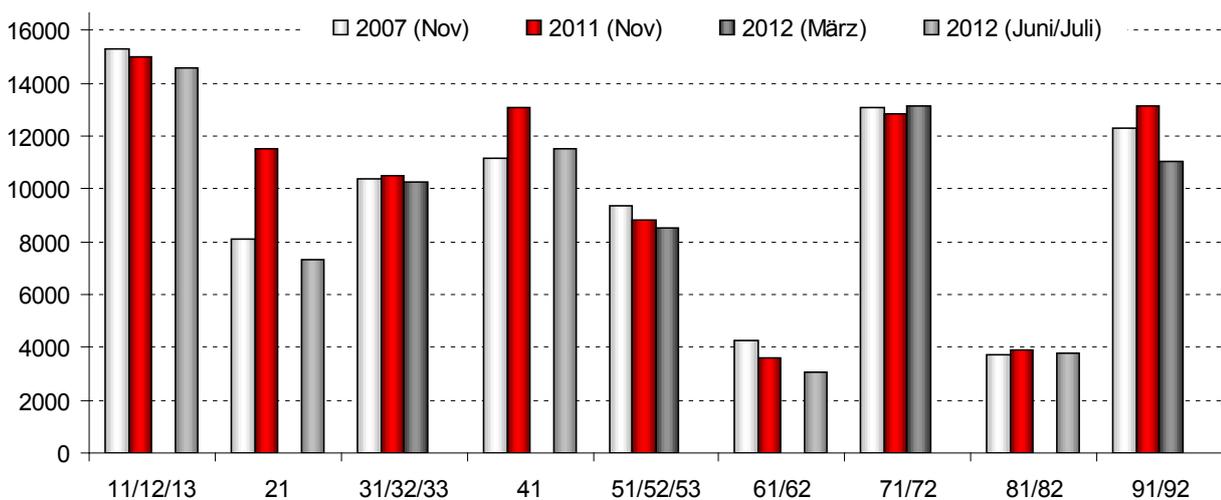
5.3.3 Aussagen zu Fahrgastzahlen auf Basis von Zählungen und Befragungen

Um konkretere Aussagen vor allem über die Frequentierung der einzelnen Linien bzw. Haltestellen treffen zu können, werden die Ergebnisse der Verkaufsstatistik durch Fahrgastzählungen und Befragungen erweitert. Von Herbst bis Frühjahr **2007/2008** hat beispielsweise eine **Kompletterhebung** des gesamten Netzes im Stadtbusbereich Osnabrücks incl. einzelner Regionallinien stattgefunden. Darüber hinaus wurden weitere kleinere **Teilerhebungen** durchgeführt. Die letzte umfangreiche **Fahrgastzählung** erfolgte im November **2011**. Mit der damaligen Einführung der neuen Zählsoftware **FAN** (Fahrgastanalyse im Nahverkehr) bei der PlaNOS können seitdem wesentlich einfacher und hochwertiger Daten erhoben und ausgewertet werden. Durch **elektronische Datenerfassung** entfällt die manuelle Datenübertragung und mit Hilfe von automatischen **Hochrechnungsverfahren** kann mit Stichproben gearbeitet werden. Diese fanden auch in der letzten Teilerhebung im März 2012 Anwendung.

5.3.3.1 Besetzung der Linien

Die Linie mit der **höchsten Fahrgastfrequenz** ist aktuell die **Linie 11/12/13**, die vom Stadtteil Everburg in den Schinkel und weiter nach Gretesch bzw. Gretescher Turm führt. Am **stärksten besetzt** ist die **Linie 21**, die auch das höchste Wachstum und darüber hinaus aber auch die höchsten Schwankungen aufweist. Diese Linie befördert vor allem Studierende von der Innenstadt bzw. dem Hauptbahnhof zum Westerberg und zurück. Aber auch die meisten anderen Linien liegen auf hohem Niveau.

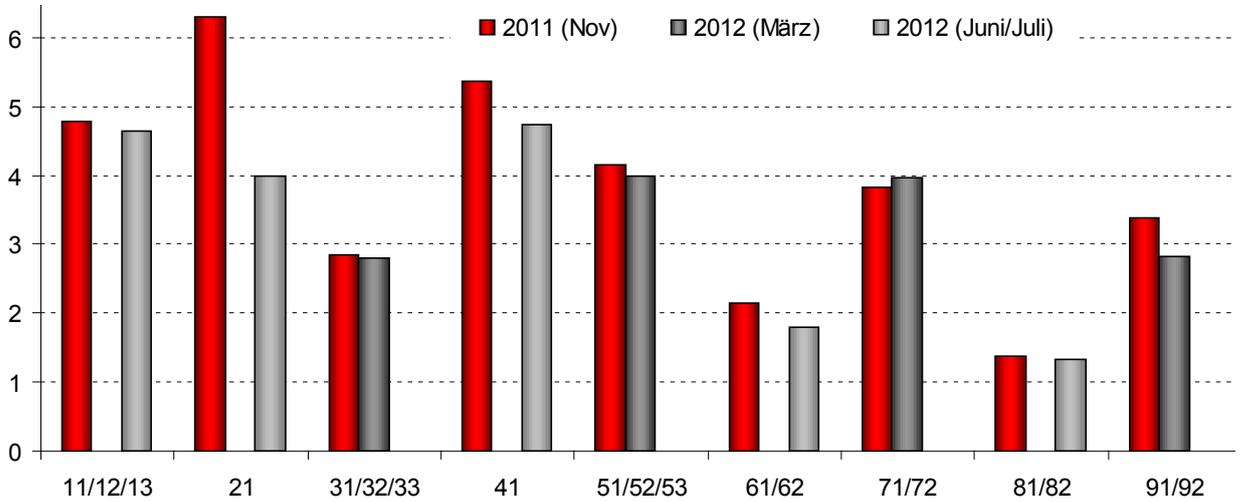
Abb. 5-11: Fahrgäste pro Tag je Linie



Die Linie 81/82, die nur im 20-min-Takt fährt, und die Linie 61/62, die die Iburger Straße bedient und Teil der Verbindung nach Georgsmarienhütte darstellt, stellen **Ausnahmen** da. Die niedrigeren Werte ergeben sich u.a. durch die Berechnungsart, da Ein-

und Aussteiger außerhalb des Stadtgebiets nicht mitberechnet werden und diese Linien einen hohen Anteil an regionalen Fahrgästen aufweisen. Die Linie 61/62 hat beispielsweise etwa 1700 ein- bzw. ausfahrende Fahrgäste.

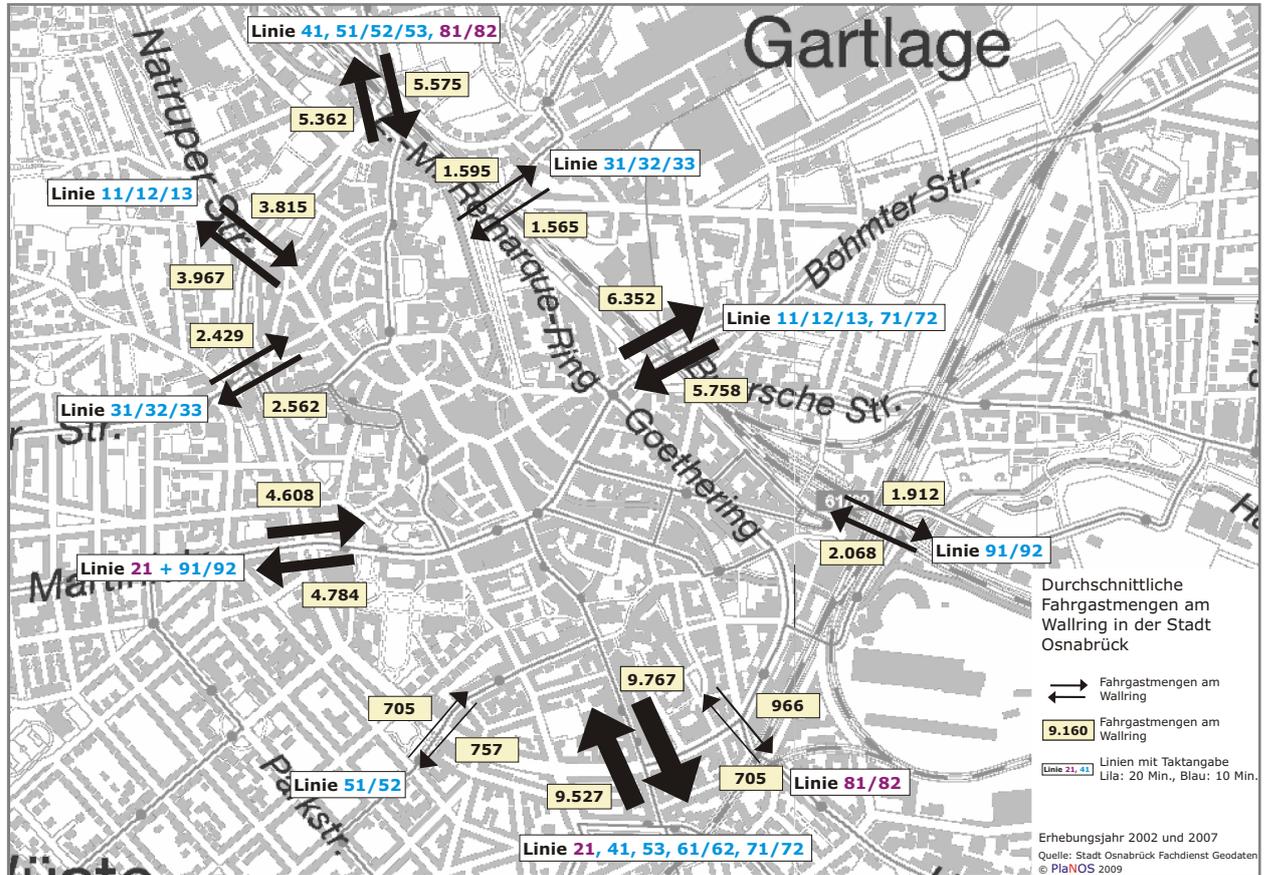
Abb. 5-12: Fahrgäste pro Wagen-km je Linie



Quelle: Eigene Erhebung

5.3.3.2 Fahrgastmengen auf den Achsen

Abb. 5-13: Fahrgastmengen am Wallring

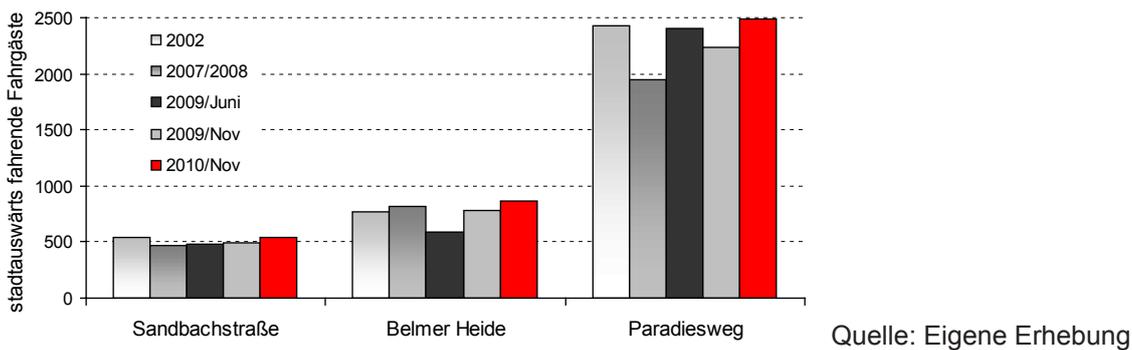


Quelle: Eigene Erhebung

Die Erhebungsdaten aus der Zählung 2007/2008 wurden u.a. bezüglich der **Belastung der Trassen bei Querung des Wallrings** ausgewertet. Die meisten Fahrgäste queren demnach den Wallring im Süden über die Johannisstraße (ca. 9000 pro Tag und Richtung). Über diese Achse führen auch die meisten Buslinien Richtung Neumarkt. Die Linien, die das Gebiet westlich der Innenstadt bedienen, weisen addiert ähnlich hohe Zahlen auf, queren den Wall aber an drei verschiedenen Punkten. Die Korridore Richtung Norden und Nord-Ost liegen bei jeweils etwa halb so vielen Fahrgästen. Richtung Osten queren summiert ca. 3.000 Fahrgäste den Wallring je Tag und Richtung.

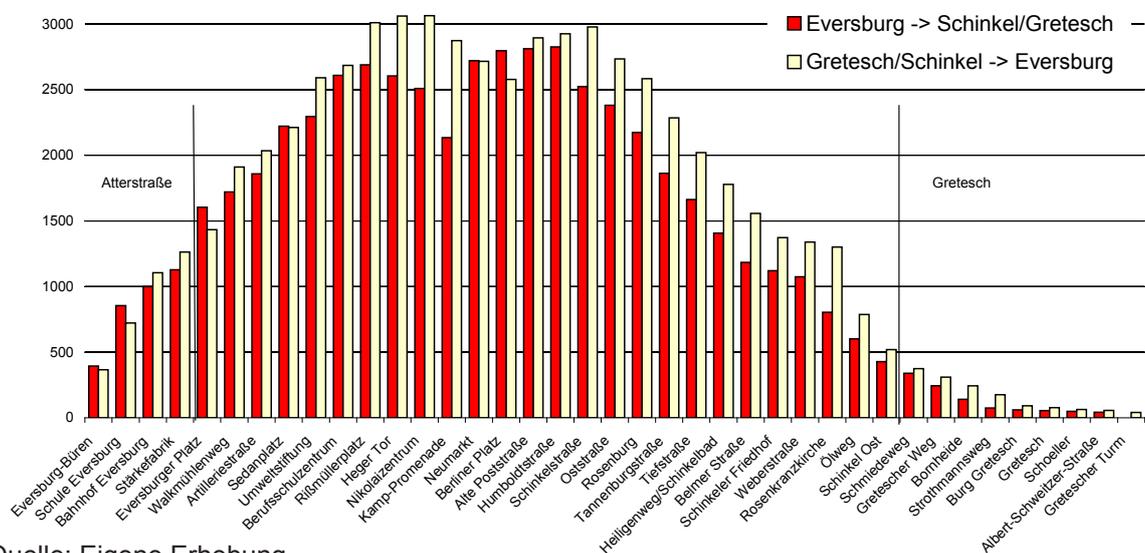
Insgesamt lässt sich eine **starke Nord-Süd-Achse** mit höherer Besetzung in Richtung Süden und eine **Ost-West-Achse** von der Martinistraße über Neumarkt und Bohmter Straße ausmachen. **ÖPNV-Verkehre in die Region** sind **besonders stark Richtung Süden** ausgeprägt. Darüber hinaus sind stadtauswärtige Verkehre Richtung Wallenhorst und Richtung Nord-Ost wichtige Verbindungen.

Abb. 5-14: Querschnittszählung ausgewählter Haltestellen (Übergang Region)



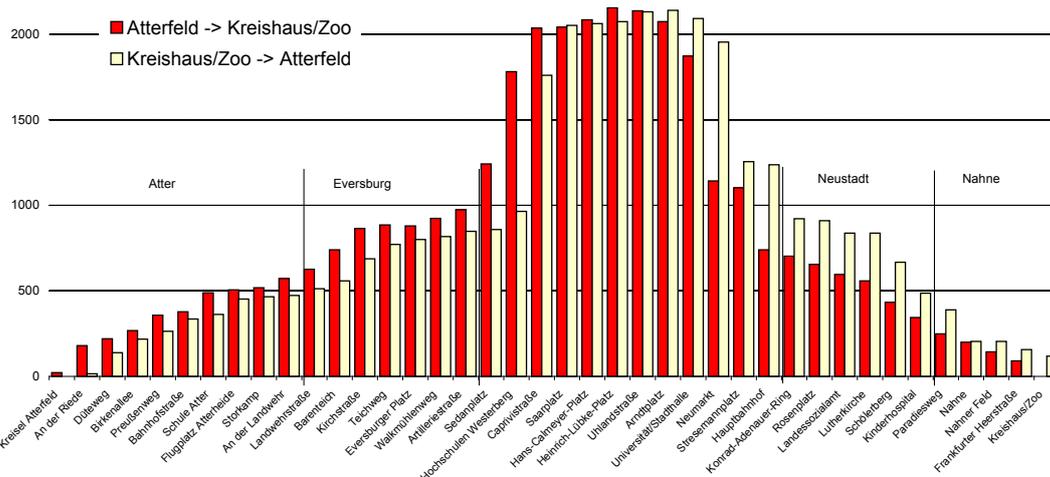
5.3.3 Besetzungsstärke einzelner Linien

Abb. 5-15: Besetzung Linie 11/12/13 (2008)



Beispielhaft soll hier anhand von zwei Beispielen aus der Zählung 2007/2008 der **unterschiedliche Besetzungsgrad im Linienverlauf** veranschaulicht werden. Die Besetzung geht an den Linienenden im Bereich der Stadtperipherie stark zurück. Sie ist im Innenstadtbereich besonders hoch, vor allem an den Haltestellen kurz vor bzw. kurz hinter dem Neumarkt und nimmt zum Linienende relativ gleichmäßig ab. Die Linie 21 zeigt ein abweichendes Muster. Hier ist besonders zwischen Hauptbahnhof und dem Westerberg eine hohe Besetzung festzustellen, die die Nachfrage der Studierenden widerspiegelt.

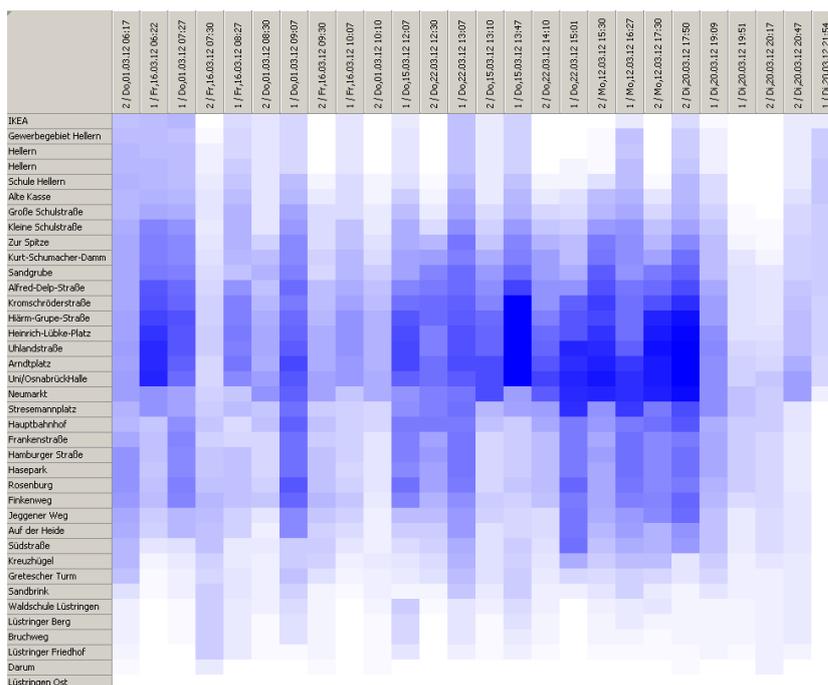
Abb. 5-16: Besetzung Linie 21 (2008)



Quelle: Eigene Erhebung

Eine Auswertung mittels **Belastungsteppich** zeigt die unterschiedliche Besetzung über den Tag verteilt. Das Beispiel der Linie 91 (Hellern -> Darum) verdeutlicht eine erste kurze Hauptverkehrszeit am Morgen und eine zweite gestreckte im Nachmittagsbereich.

Abb. 5-17: Belastungsteppich Linie 91 (Hellern -> Darum) - November 2011



Quelle: Eigene Erhebung

5.3.3.4 Ein- und Aussteiger an Haltestellen

Im Stadtgebiet von Osnabrück gibt es eine Reihe von Haltestellen, die aufgrund ihrer Freqüentierung eine hohe Bedeutung haben. Einerseits sind es die **Haltestellen im Innenstadtbereich**, andererseits sind es **Verknüpfungshaltestellen** (z.B. Rosenberg) oder **zentrale Haltestellen in den Stadtteilen** (z.B. Eberleplatz). Darüber hinaus gibt es noch einige Haltestellen im Stadtgebiet mit starkem Fahrgastwechsel, die **die großen Bildungseinrichtungen** erschließen (z.B. Hochschulen Westerberg, Sankt Angela). Welche dieser bedeutenden Haltestellen, zukünftig **neue Funktionalitäten** übernehmen könnten, ist von verschiedenen Faktoren abhängig (u.a. Flächenverfügbarkeit, Bedarf) und wird zu prüfen sein.

Abb. 5-18: Ein- und Aussteiger an den hochfrequentierten Haltestellen (>1.000)

Haltestelle	Ein	Aus	Ein+Aus	Linien
Neumarkt	23.852	19.769	43.622	alle Linien
Hauptbahnhof	4.173	3.921	8.094	21; 31/32/33; 61/62; 81/82; 91/92;
Berliner Platz	1.749	2.690	4.439	11/12/13; 31/32/33; 51/52/53; 71/72
Johanniskirche	1.156	2.102	3.258	41; 51/52/53; 61/62; 71/72
Kamp-Promenade	1.435	1.791	3.226	11/12/13; 31/32/33; 41; 81/82
Eversburger Platz	1.337	1.568	2.905	11/12/13; 21; 32/33
Rosenplatz	1.546	1.285	2.831	21; 41; 53; 61/62; 71/72
Hochschulen Westerberg	1.188	1.613	2.802	21
Nikolaizentrum	1.352	1.367	2.719	11/12/13; 31/32/33; 41; 81/82
Sedanplatz	1.344	1.229	2.573	11/12/13; 21
Rosenburg	1.053	1.016	2.069	11/12/13; 91/92
Hasetor	922	916	1.838	41; 51/52/53; 81/82; Schiene
Arndtplatz	1.001	837	1.838	21; 91/92
Salzmarkt	799	994	1.794	21; 41; 53; 61/62; 71/72
Uni/OsnabrückHalle	765	996	1.761	21; 91/92
Saarplatz	787	810	1.597	21; 31/32/33
Theater	540	974	1.514	41; 81/82
St. Angela	985	513	1.499	41
Gustav-Tweer-Straße	591	680	1.271	71/72
Artilleriestraße	566	704	1.270	11/12/13; 21
Rosenkranzkirche	800	468	1.268	11/12/13
Schulzentrum Sonnenhügel	856	396	1.251	31/32/33
Lutherkirche	654	595	1.248	21; 61/62; 53
Heger Tor	513	669	1.183	11/12/13; 31/32/33
Eberleplatz	627	549	1.176	41
Schölerberg	476	606	1.082	21; 61/62
Caprivistraße	387	696	1.082	21
osnatel-ARENA	361	708	1.069	71/72
Jeggener Weg	458	565	1.024	91/92
Tannenburgstraße	410	610	1.020	11/12/13
Rißmüllerplatz	444	563	1.007	11/12/13

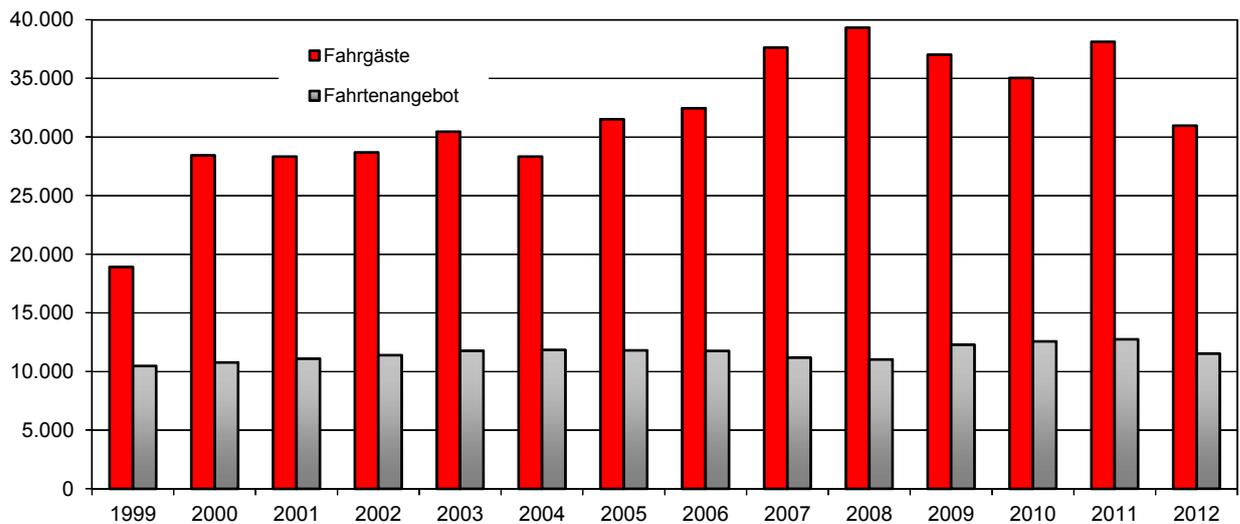
Quelle: Eigene Erhebung 2011

5.3.4 Fahrgastzahlen X150

Seit der Einführung eines **Regel-ÖPNV ohne telefonische Voranmeldung** auf der Verbindung Osnabrück - Flughafen Osnabrück/Münster sind die Fahrgastzahlen des Expressbusses X150 von 18.909 (1999) auf 30.964 (2012) gestiegen.

Der Rückgang der Fahrgastzahlen in den letzten zwei Jahren trotz Angebotserweiterung geht mit einem Rückgang der Fluggäste am Flughafen Münster-Osnabrück einher. Die Besetzung lag in den letzten 5 Jahren bei durchschnittlich ca. 3 Fahrgästen pro Fahrt.

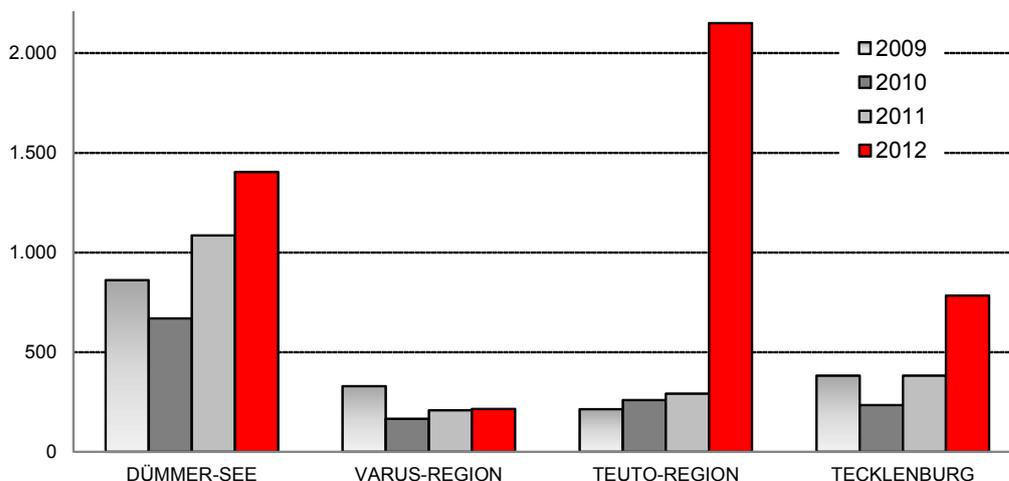
Abb. 5-19: Fahrgäste der X150 pro Jahr



Quelle: Stadtwerke Osnabrück

5.3.5 Fahrgäste im FreizeitBus-Verkehr

Tab. 5-1: Fahrgastzahlen im FreizeitBus-Verkehr



Die Nachfrage nach dem VOS-FreizeitBus-Angebot hat sich in den letzten Jahren **sehr positiv entwickelt**. Der FreizeitBus Teuto-Region hat enorme Zuwächse zu verzeichnen. Grund dafür ist, dass das Angebot in den VOS-Tarif integriert wurde und in den Fahrplan der

VOS-Süd an Sonn- und Feiertagen aufgenommen wurde. Der FreizeitBus Dümmer-See, das älteste und bisher am stärksten nachgefragte Produkt der FreizeitBus-Palette, und der FreizeitBus Tecklenburg verzeichnen ebenfalls hohe Fahrgastzuwächse. Das Produkt FreizeitBus Varus-Region mit der Ausrichtung auf das Ziel „Museum und Park Kalkriese“ stagniert bei geringer Nachfrage. Hier sollte eine Angebotsverbesserung geprüft werden.

Zwischen 10% und 25% der Fahrgäste nutzen den Fahrradanhänger auf den verschiedenen Relationen. Da der FreizeitBus Tecklenburg keinen Fahrradanhänger mitführt, ist hier eine Fahrradbeförderung nur wie im regulären ÖPNV möglich.

5.3.6 Verkehrsnachfrage im Schienenpersonennahverkehr

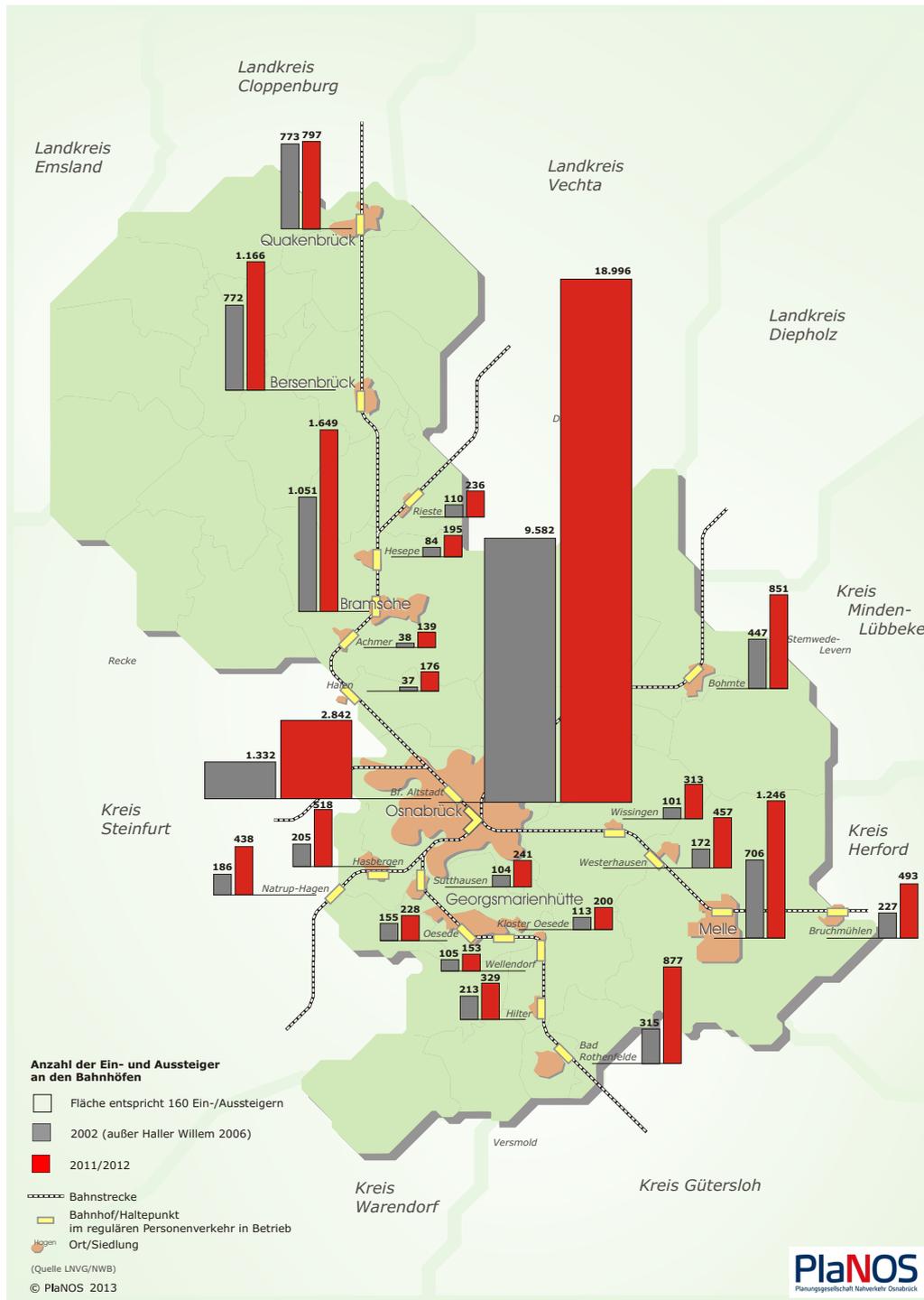
Tab. 5-2: Nachfrageentwicklung an Bahnhöfen im Osnabrücker Land

	Ein- und Aussteiger in einem Werktag (Mo.-Fr.)			Veränderung
	2002	2006*	2011/2012	
KBS 375/385/392/394				
Osnabrück Altstadt	1.332		2.842	113%
Osnabrück Hbf	9.582		18.996	98%
KBS 375				
Wissingen	101		313	210%
Westerhausen	172		457	166%
Melle	706		1.246	76%
Bruchmühlen	227		493	117%
KBS 385				
Natrup-Hagen	186		438	135%
Hasbergen	205		518	153%
Bohmte	447		851	90%
KBS 392/394				
Halen	37		176	373%
Achmer	38		139	266%
Bramsche	1.051		1.649	57%
Hesepe	84		195	132%
Bersenbrück	772		1.166	51%
Quakenbrück	773		797	3%
Rieste	110		236	114%
KBS 402				
Osnabrück Sutthausen		104	241	132%
Oesede		155	228	47%
Kloster Oesede		113	200	77%
Wellendorf		105	153	45%
Hilter		213	329	54%
Dissen/Bad-Rothenfelde	315		887	182%
GESAMT	16.138	691	32.550	93%

Quellen: LNVG/NWB *Fahrgastzahlen nach Reaktivierung des Niedersachsen-Abschnitts der KBS 402

Die Nachfrage im Schienenverkehr im Osnabrücker Land hat dem bundesweiten Trend entsprechend von 2002-2012 stark zugenommen (vgl. Kapitel 5.3.1). Einerseits sind die Fahrgaststeigerungen auf ein sich verändertes Verkehrsverhalten zurückzuführen, andererseits haben erhebliche Angebotsverbesserungen seit 2002 dazu beigetragen. So ist eine **Gesamtsteigerung um 93%** festzustellen.

Karte 5-1: Ein- und Aussteiger an Bahnhöfen



Die **stärksten Zuwächse** sind auf der KBS 375 Richtung Melle auf den Bahnhöfen Westerhausen und Wissingen zu verzeichnen. Aber auch auf der KBS 385 und 392/394 gibt es auf einigen Bahnhöfen Fahrgaststeigerungen größer 100%. Auf stadtnahen Bahnhöfen sind die Fahrgäste proportional besonders stark angestiegen.

5.4 Kundenbeteiligung mittels Fahrgastbeirat

Der Fahrgastbeirat der PlaNOS ist ein unabhängiges, seit 1999 bestehendes **Gremium aus 12 Viel- und Gelegenheitsfahrgästen** (2 je VOS-Teilgebiet), die mittels verschiedener Kriterien aus einem Bewerberpool ausgewählt werden. Ergänzt wird der Beirat durch die **Vertreter** von verschiedenen Verbänden, Vereinen und Interessensgruppen (Pro Bahn, VCD, Elternrat, Behindertenbeirat, usw.). Der Fahrgastbeirat repräsentiert damit alle Nutzergruppen von Bahn und Bus. Durch die Änderung der Geschäftsordnung (2011) konnte die Repräsentation der Fahrgäste in diesem Gremium noch verstärkt werden. Neu besetzt wird der Fahrgastbeirat jetzt alle 4 Jahre, anfangs alle 2 Jahre. Die Zusammensetzung dieses Gremiums hat sich sehr bewährt.

Aufgabe des Fahrgastbeirates ist neben der intensiven **Beteiligung am Nahverkehrsplan** die Erarbeitung von **Anregungen zur Verbesserung des ÖPNV** unter dem Motto: "Gute Ideen entwickeln, zeitgemäße Lösungen diskutieren und Machbares fordern!" Nach Möglichkeit sind diese dann mit den zuständigen Planungs- und Verkehrsträgern umzusetzen.

Die Ziele des Beirats im Einzelnen sind:

- Bus- und Bahnfahren noch attraktiver machen
- dem Fahrgast eine Stimme sowie Hilfen und Tipps zum Bus- und Bahnverkehr geben
- vielfältige und konkrete Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr erreichen

Seit Bestehen des Fahrgastbeirats, der sich monatlich trifft und zu verschiedenen Themen informiert, diskutiert und arbeitet, haben dessen konstruktive Hinweise viel zur Optimierung des ÖPNV-Angebots in Stadt und Landkreis Osnabrück beigetragen. Die Anregungen von Fahrgastseite auf diese Weise zu bündeln, bilden einen guten Weg, die Planung auf den Fahrgast und seine Anforderungen und Wünsche abzustimmen.

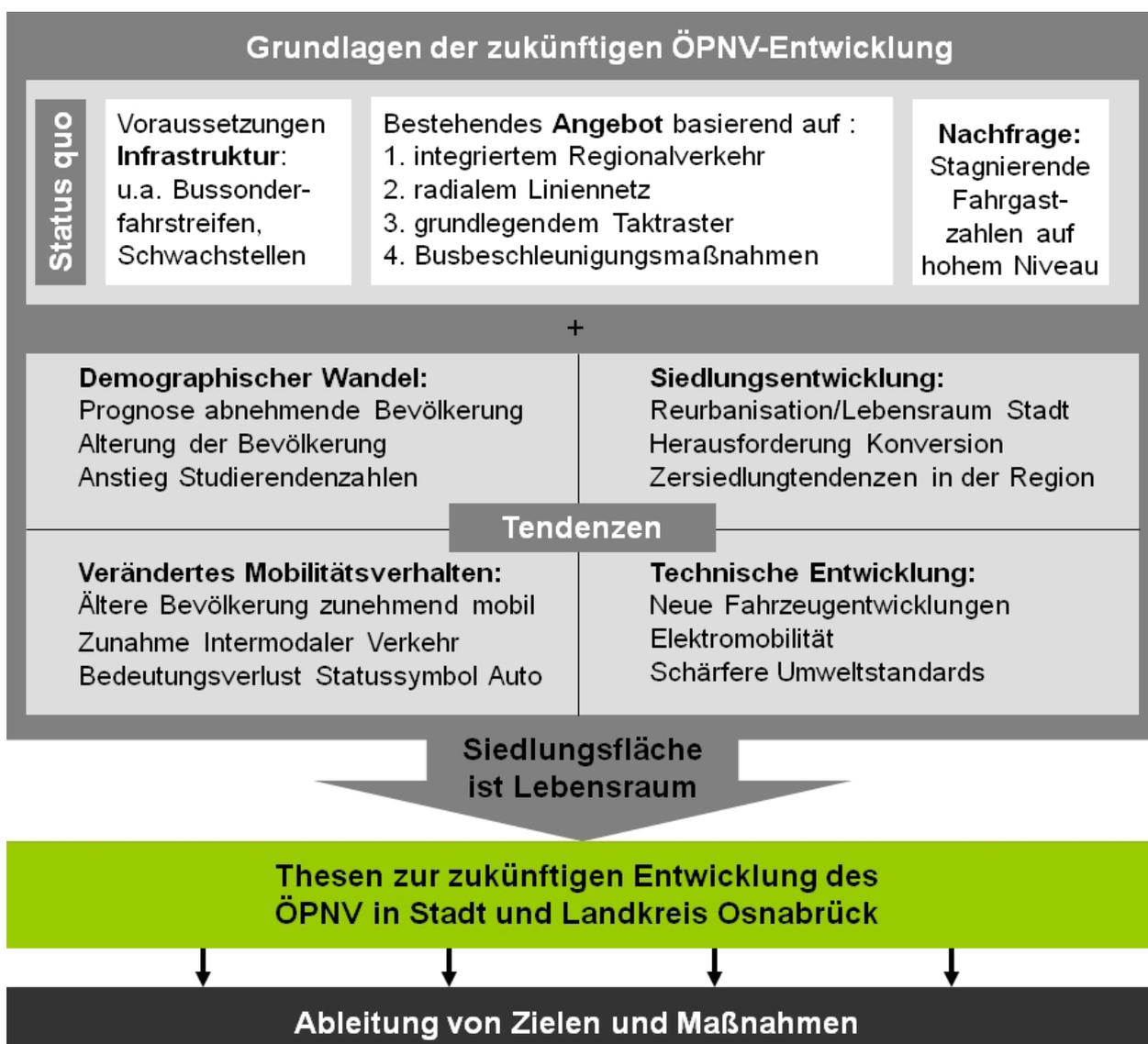
Seit dem Jahr 2009 veröffentlicht der Fahrgastbeirat regelmäßig Verbrauchertipps unter dem Motto „**Fahr‘ schlau**“ in der Neuen Osnabrücker Zeitung.

6 GRUNDLAGEN DER ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

6.1 ÖPNV im Spannungsfeld der aufgezeigten Entwicklungen

Die Entwicklungen in den Bereichen Demographie, Mobilitätsverhalten, technische- und Siedlungsentwicklung sowie der gegenwärtige Status quo im Bereich ÖPNV im Dreiklang aus Infrastruktur, Angebot und Nachfrage bilden das Gerüst für die Diskussion der zukünftigen Entwicklung im ÖPNV. Besonders vor dem Hintergrund der sich **wandelnden Ansprüche** an den Lebensraum Stadt, der den Menschen und seine Bedürfnisse wieder im Vordergrund sieht, wird sich das **Mobilitätsangebot** einer Stadt **neu ausrichten** müssen. Folgendes Schaubild veranschaulicht zusammengefasst die Ergebnisse der vorherigen Kapitel, aus denen grundlegende Thesen abzuleiten sind, die die Grundlage der konkreten Ziele und Maßnahmen bilden werden:

Abb. 6-1: Grundlagen der zukünftigen ÖPNV-Entwicklung



Quelle: Eigener Entwurf

6.2 Übergeordnete Pläne

Darüber hinaus liegen verschiedene übergeordnete Pläne der zukünftigen Ausrichtung des Nahverkehrs zugrunde:

Für den gesamten Planungsraum:

6.2.1 SPNV-Konzept 2013+

Um die Angebotsqualität im Land Niedersachsen zu wahren bzw. gezielt weiter zu entwickeln, wurde von der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) das „**Konzept zum Schienenpersonenverkehr 2013+**“ aufgelegt. In ihm werden die mittel- bis langfristigen Ziele des Landes im SPNV formuliert. Es gilt, das heutige SPNV-Netz langfristig zu erhalten. Eine Ausdünnung des gegenwärtigen Netzes wird durch die LNVG nicht angestrebt. Nachfrageschwache Strecken sind daraufhin zu untersuchen, wie sich die Akzeptanz steigern lässt.

Nachfragezuwächse werden aus Sicht der LNVG eher in einer **Optimierung der Reisezeiten** zwischen den Mittel- und Oberzentren gesehen, als in der Reaktivierung von Stationen. Vorrangig sollen bestehende **Stationen modernisiert und behindertengerecht ausgebaut** werden.

Für die Stadt bzw. für den Landkreis Osnabrück bedeutet diese Betrachtung, dass zum einen potenzielle Haltepunkte, deren Zustand suboptimal ist, auch zukünftig durch Landesmittel gefördert werden. Zum anderen gestaltet sich die Umsetzung von zukünftigen Verkehrskonzepten, welche u. a. die Errichtung von Haltepunkten zum Inhalt haben, auch in Zukunft als große Herausforderung.

Um das Ziel der Reisezeitoptimierung zu erreichen, wird von der LNVG die Philosophie des **integralen Taktfahrplans** (ITF) verfolgt:

- Eintreffen von Zügen in kurzen zeitlichen Abständen in wichtigen Bahnhöfen (Anschlussicherung in andere Richtungen)
- Schließung von Taktlücken zur Anschlussherstellung
- Stundentakt als Regelangebot
- Erhalt eines Zweistundentaktes für Strecken mit perspektivisch weniger als 1000 Reisenden pro Tag

Für die Region Osnabrück und darüber hinaus ist aus Sicht der PlaNOS entscheidend, dass der **Hauptbahnhof Osnabrück** mit seiner Funktion als Knotenbahnhof zukünftig gestärkt und Anschlussbeziehungen zwischen Nah- und Fernverkehr eher geschaffen als abgebaut werden.

Um verschiedene **Angebotsformen im SPNV** zu unterscheiden sind drei Produktlinien von der LNVG definiert:

Express – Linien

Profil:

- Stundentakt
- Alle Wochentage
- Ganzer Tag
- Zugbegleitung in allen Zügen
- Besondere Serviceleistungen

Metropol – Linien

Profil:

- Erschließung im Umfeld HH, HB, Hannover
- Stundentakt
- Bedienung bis 00:00 Uhr
- In der Regel Triebwagen mit Sprinter-Qualität
- Zugbegleitung mind. 40 % - ab 21 Uhr 100 %

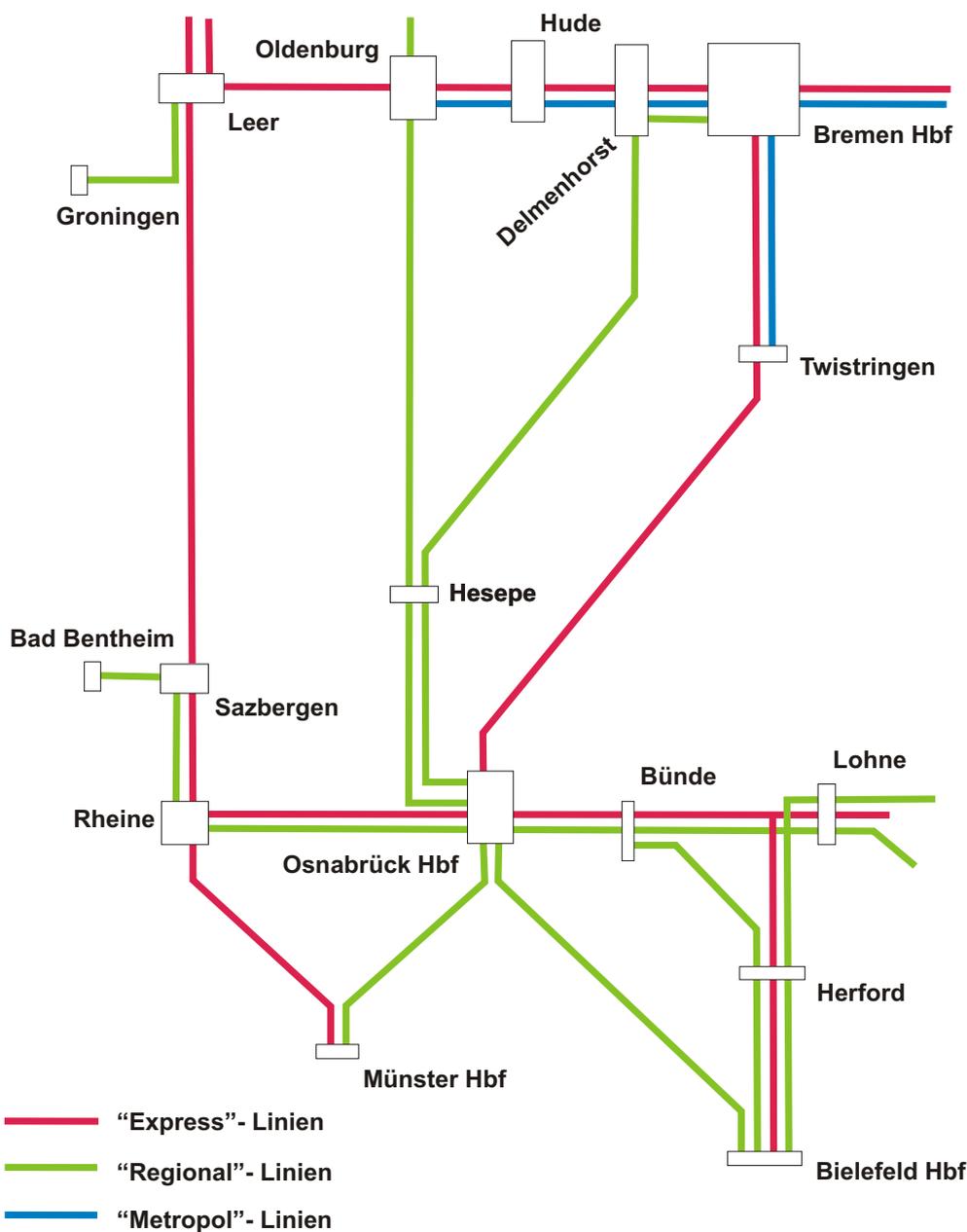
Regional – Linien

Profil:

- Bedienung aller Unterwegshalte
- Sicherung des ländlichen Raums an die Schiene
- Entwicklung des ÖPNV zu einem „Nahverkehrskonzept aus einem Guss“
- Bedienung abhängig von der Nachfrage
- Prinzipiell Stundentakt - Mindestangebot 2 Stunden Takt
- Elektro- oder Dieseltriebwagen
- 40 % Servicepersonal, Steigerung in Abhängigkeit von Nachfrage

Der folgenden Karte ist zu entnehmen, welche Angebotsform bzw. welche Produktlinien im Osnabrücker Raum verkehren.

Abb. 6-2: Produktlinien im Osnabrücker Raum



Quelle (Ausschnitt aus Grafik): LNVG (2010): 2013+ Konzept zum Schienenpersonenverkehr, S. 32.

Für den Landkreis Osnabrück:

6.2.2 Raumordnungsprogramm Landkreis Osnabrück

Im Raumordnungsprogramm des Landkreises Osnabrück aus dem Jahr 2004 wird ein Schwerpunkt auf die **Optimierung des ÖPNVs** gelegt. Aufgrund angespannter finanzieller Möglichkeiten soll durch **Effizienzsteigerung und Prioritäten-setzung** mittels Kreativität und Engagement die Nachfrage gesteigert und damit die Einnahmen erhöht werden. Um in dem verstärkten Wettbewerb bestehen zu können, muss über Kostensenkungsmaßnahmen jeglicher Art und eine Erhöhung der technisch-

betrieblichen Zuverlässigkeit der eingesetzten Verkehrsmittel intensiv nachgedacht werden.

Damit der ÖPNV eine **attraktive Alternative zum Individualverkehr** wird, ist die **Erreichbarkeit** der zentralen Versorgungseinrichtungen, Ausbildungs-, Dienstleistungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte **zu verbessern**. Dazu ist es erforderlich, die ÖPNV-Linien an Bahnhöfe und wichtigen Haltepunkten heranzuführen, die **Fahrpläne aufeinander abzustimmen** und an geeigneten Bahnhöfen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten **P+R- und B+R-Plätze** anzulegen.

Eine kreative, durchdachte **Gesamtkonzeption** zur Verbesserung der Serviceleistungen im SPNV und ÖPNV ist gefragt, die folgende Punkte berücksichtigt:

- Stärkung der **Verknüpfung von Bus und Schiene** durch einen gemeinsamen Tarif, eine abgestimmte Fahrplangestaltung und eine Kompatibilität der verschiedenen Verkehrsmittel
- **Vereinheitlichung der bestehenden Übergangstarife** in die benachbarten nordrheinwestfälischen Verbundräume (Gemeinschaftstarif)
- **attraktive Stadtverkehre** in den Mittelzentren
- Sicherung der **Grundmobilität** im ländlichen Raum
- **Maßnahmen zur Imageverbesserung**

Die **Kooperation der Verkehrsunternehmen** auf Ebene der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS) unter Einbeziehung des gesamten Landkreises Osnabrück und der kreisfreien Stadt Osnabrück ist aufrechtzuerhalten.

Der **Schienepersonenverkehr** ist durchgängig auf ein abgestuftes und aufeinander abgestimmtes System von Fern-, Regional- und Nahverkehrszügen umzustellen. Dieses **System ist zu vertakten**. In diese Bestrebungen sind auch die Verkehrsmittel des sonstigen ÖPNV und Regionalverkehrs einzubeziehen. Diese Aufgabe lässt sich nur bei **Zusammenarbeit aller beteiligten Verkehrsbetreiber** optimal erfüllen. Außerdem sind die **Kundeninteressen** angemessen zu berücksichtigen. **Ausbau und Reaktivierung des Schienennetzes** unterstützen diese Forderung.

Städtebaulicher und regionalplanerischer Leitgedanke sollte dabei auch die **Konzentration von wohn- und städtebaulichen Nutzungen an den Verknüpfungs- und Haltepunkten** sein.

Für die Stadt Osnabrück:

6.2.3 Masterplan Mobilität

Der Rat der Stadt Osnabrück hat im September 2010 den Masterplan Mobilität beschlossen. Die Stadt Osnabrück strebt an, der allgemeinen demografischen Entwicklung und dem bundesweit zu erwartenden Bevölkerungsrückgang mit einer Stadtentwicklung zu begegnen, die unter dem Oberziel „**Stärkung der Region Osnabrück als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort**“ eine **hohe Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität** für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellt. Ziel ist es, ein Umfeld zu schaffen, das die vorhandenen Einwohner und Unternehmen in der Stadt hält und auswärtige Investoren und Personen anzieht. Dadurch soll die Einwohnerzahl bis 2025 weitestmöglich konstant gehalten werden.

Folgende **Querschnittsthemen** sollen demnach in allen Bereichen der Verkehrsplanung zukünftig Berücksichtigung finden:

Verkehrssicherheit	kinder- und altersgerechte Planung	Barrierefreiheit	Gender Mainstreaming
---------------------------	---	-------------------------	-----------------------------

Aus vier vorgeschlagenen Prognosezenarien wurde sich auf eine Verfolgung des **Szenarios 2 „Stärkung ÖPNV“** verständigt, das von einer konstant bleibenden Einwohnerzahl ausgeht. Künftig soll neben einer Förderung des Radverkehrs die gezielte Förderung des ÖPNV dazu beitragen, eine Veränderung des Verkehrsmittelverhaltens zu erreichen.

Das dazu formulierte **Leitbild „Förderung des ÖPNV (Bus/Schiene) in Stadt und Region“** soll kurz- und mittelfristig durch eine Verbesserung des derzeitigen ÖPNV-Angebots erreicht werden. Da Angebotsverbesserungen innerhalb des bestehenden Bussystems allein keinen Quantensprung hin zu einer erheblich stärkeren ÖPNV-Nutzung erwarten lassen, soll die **Prüfung einer Einführung eines schienengebundenen oder innovativen Nahverkehrsmittels** im Stadtgebiet im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgen.

Außerdem werden **weitere Maßnahmen zur Angebotsverbesserung** vorgeschlagen, die zumeist als Prüfaufträge für den NVP zu verstehen sind und im Kapitel „Ziele und Maßnahmen“ konkretisiert zu finden sind.

Für die Stadt und Landkreis Osnabrück:

6.2.4 Masterplan 100% Klimaschutz

Stadt und Landkreis Osnabrück nehmen mit 17 weiteren Teilnehmern am vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) geförderten Programm **„Masterplan 100% Klimaschutz“** teil. Ziel ist es, eine Strategie zur **Reduk-**

tion der Treibhausgase um 95 Prozent und zur Energieeinsparung um 50% bis zum Jahr 2050 zu entwickeln. Das BMU unterstützt mit dem Förderpreis die teilnehmenden Kommunen bei der Erstellung eines Masterplans, in dem ein Prozessmanagement zur kurz-, mittel- und langfristigen Implementierung ökologisch und ökonomisch sinnvoller Maßnahmen erarbeitet werden soll. Die geförderten Vorhaben sollen modellhaft für verschiedene Städte und Gemeinden zeigen, wie die Wege hin zu 100 Prozent Klimaschutz aussehen können. Die konkreten Schritte werden im Rahmen eines Begleitforschungsprojekts des BMU aufbereitet. Dieses dient der Feststellung, ob zusätzliche Anpassungen nationaler Rahmenbedingungen stattfinden müssen, sowie der Entwicklung gemeinsamer Rahmenbedingungen für Bilanzierung und Benchmarking.

Das Gesamtvorhaben "Masterplan 100% Klimaschutz" ist in **zwei Phasen** gegliedert: In der ersten Phase wird ein **umfassender Masterplan** erstellt, der die Möglichkeiten und Szenarien zur Reduktion von THG-Emissionen darstellt. In der Phase 2 sollen **konkrete Projekte** umgesetzt werden und ein langfristiges Klimaschutz-Monitoring aufgebaut werden. Stadt und Landkreis Osnabrück werden im Rahmen des Projekts insbesondere mit den Nachbarn aus Steinfurt und Rheine kooperieren, die sich ebenfalls im Kreis der ausgewählten Kommunen befinden.

Der Projektantrag zum **Masterplan 100% Klimaschutz der Stadt Osnabrück** beschäftigt sich an verschiedenen Stellen mit dem ÖPNV und der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, um eine klimafreundliche Mobilität zu fördern. Dazu werden u.a. folgende **Ziele im Bereich Verkehr/ÖPNV** verfolgt:

- Einsparungen fossiler Kraftstoffe durch den Einsatz von Hybrid- und E-Antrieben, insbesondere wenn der Strom aus erneuerbaren Energien stammt
- erhöhte Verlagerung der Mobilität auf den energiegünstigeren ÖPNV, Fahrräder und E-Bikes (Veränderung des Modal Split)
- Konkretisierung eines innovativen und hochwertigen ÖPNV-System

In der Analysephase werden folgende **Arbeitsfelder** im Bereich Mobilität beispielhaft benannt:

- Mobilität in der Stadt: Multimodales Verkehrskonzept
- innovatives ÖPNV-Konzept
- Fahrrad- und Fußwegekonzept / Optimierung Radwege
- stadtgerechte E-Mobile
- Aufbau E-Mobilität-Infrastruktur
- Mobilität ins Umland

- integrative Stadt-Umland-Konzepte
- E-Mobilität im regionalen Bezug

Im Förderantrag der Stadt Osnabrück wird besonderer Wert auf die Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt und Umland gelegt, um die Emissionen durch Pendlerverkehr zu reduzieren. Als **Maßnahmen** werden dazu beispielhaft folgende Punkte benannt:

- Ausbau von P+R-Systemen rund um die Stadt, besonders an Haltepunkten bestehender ÖPNV-Verbindungen (z.B. Haller Willem)
- Ausbau der Leihfahrradstationen an den Haltepunkten
- Schaffung zusätzlicher Verbindungen ins Umland.

Das Projekt „**Masterplan 100% Klimaschutz**“ im Landkreis Osnabrück baut auf den Erfahrungen und Analysen aus dem **integrierten Klimaschutzkonzept** auf, welches der Landkreis Osnabrück 2008 bis 2010 – ebenfalls unterstützt durch Förderung der Klimaschutzinitiative des BMU - erstellt hat.

Schon im integrierten Klimaschutzkonzept wird erwähnt, dass die Möglichkeiten der Einflussnahme in Bereich „Energieeinsparung bei Kraftstoffen“ u.a. besonders bei der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) liegt. Als Maßnahme auf mittlerer Prioritätsstufe wird daraus folgend die **Optimierung des ÖPNV und die Schaffung von Anreizen zur stärkeren Nutzung** vorgeschlagen.

Besondere Betrachtung wird **E-Mobilität** im Rahmen des Masterplans des Landkreises Osnabrück in dem Modul „Stromsystem der Zukunft“ erfahren; hier werden steuerbare Lasten aus der breiten Anwendung von E-Mobilen in Bezug zum zukünftigen Stromsystem analysiert. Weiterhin wird im **Modul „nachhaltige Lebensstile im ländlichen Raum“** die verhaltensorientierten Aspekte der Mobilität angesprochen.

Mobilität im ländlichen Raum findet also im Rahmen des Masterplan-Projekts des Landkreises Osnabrück in der Phase 1 als **Querschnittsthema** Eingang in alle Szenarien, in die Maßnahmen- und Strategieentwicklung. Einzelne Projekte oder Vorschläge lassen sich noch nicht voraussehen.

Da sich die **Stadt Osnabrück innerhalb der Kooperation** mit den benachbarten Modellregionen dem **Thema Mobilität schwerpunktmäßig** widmet, werden in diesem Rahmen auch Stadt-Umlandthemen bearbeitet, an denen der Landkreis aktiv mitgestalten wird.

Die Ziele und Maßnahmen, die im vorliegenden Nahverkehrsplan benannt werden, sollen vor diesem Hintergrund die in den „Masterplänen 100% Klimaschutz“ genannten Möglichkeiten konkretisieren und sind somit auch besonders auf den **Aspekt der Klimafreundlichkeit** auszurichten.

7 THESEN ZUR ZUKÜNFTIGEN NAHVERKEHRSPLANUNG

Um eine **Basis für die zukünftige Planung** zu schaffen, wurden Thesen formuliert, die auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den aufgezeigten Tendenzen und den Zielen der zugrunde liegenden Pläne aufbauen. Zusätzlich beziehen diese die Ergebnisse von zwei Studien ein, die im Auftrag der PlaNOS zur Systementwicklung in Osnabrück unter Einbeziehung der Region im Jahr 2010 erstellt wurden.

- Dr.-Ing. Volker Deutsch, Oberingenieur an der Bergischen Universität Wuppertal (Lehr- und Forschungsgebiet für Öffentliche Verkehrs- und Transportsysteme – Nahverkehr in Europa): Hinweise zur strategischen Systementwicklung des öffentlichen Verkehrs in Osnabrück.
- Prof. Dr. Reinhardt Kühne, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (Bereich Verkehrsstudien): Analyse neuzeitlicher Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs und deren Anwendungsmöglichkeiten in Osnabrück.

Basisthese: Ein guter ÖPNV stärkt die Stadt und den Landkreis.

Abb. 7-1: Standort Stadt und Landkreis Osnabrück



Dem zunehmenden **Raumangel** in Städten, der einen Rückgang der Lebensqualität mit sich bringt, kann **mit einem innovativen, intermodalen Mobilitätsangebot begegnet werden**. Erfolgreiche Städte bauen dabei vor allem auf einen effektiven ÖPNV in Kombination mit Taxi-, Fahrrad- und Car-Sharing-Diensten. Die **Konkurrenzfähigkeit** von Städten kann durch die Stärkung solcher weicher **Standortfaktoren** gesteigert werden.

Eine Verbesserung des Mobilitätsangebots stärkt somit den **Wohn- und Arbeitsstandort Osnabrück** und steigert die **Lebensqualität** in Stadt (und Region) **durch nachhaltige Mobilität**. Die **oberzentrale Funktion** wird durch die **Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit** gestärkt. Durch die Verbesserung des ÖPNV wird gleichzeitig eine **Stärkung der Wohnstandorte im**

Landkreis erreicht. Ein gutes regionales ÖPNV-Netz steigert besonders für Pendler die Attraktivität der Region als Wohnort, da der MIV auch für den Nutzer immer teurer wird. Außerdem findet eine **Aufwertung der Mittelstädte** durch eine bessere Erreichbarkeit statt.

Abb. 7-2: Pendlerbeziehungen Stadt und Landkreis Osnabrück

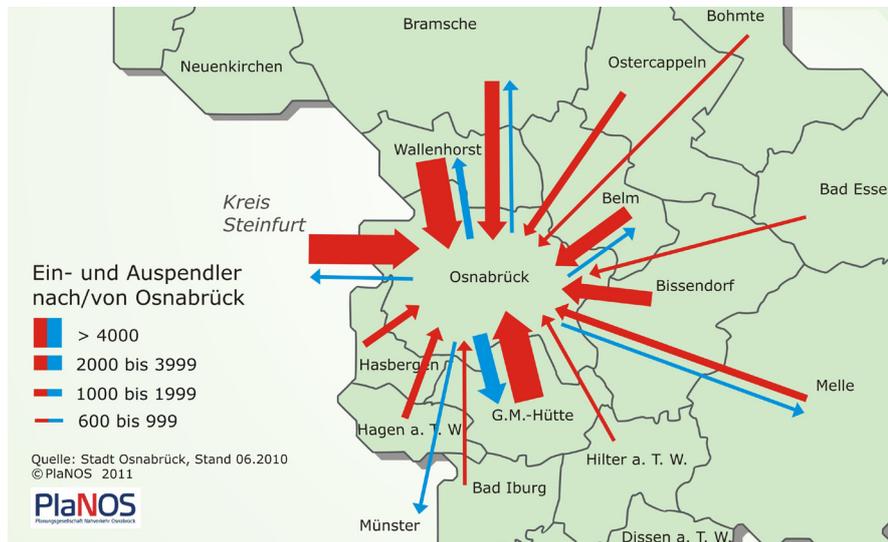
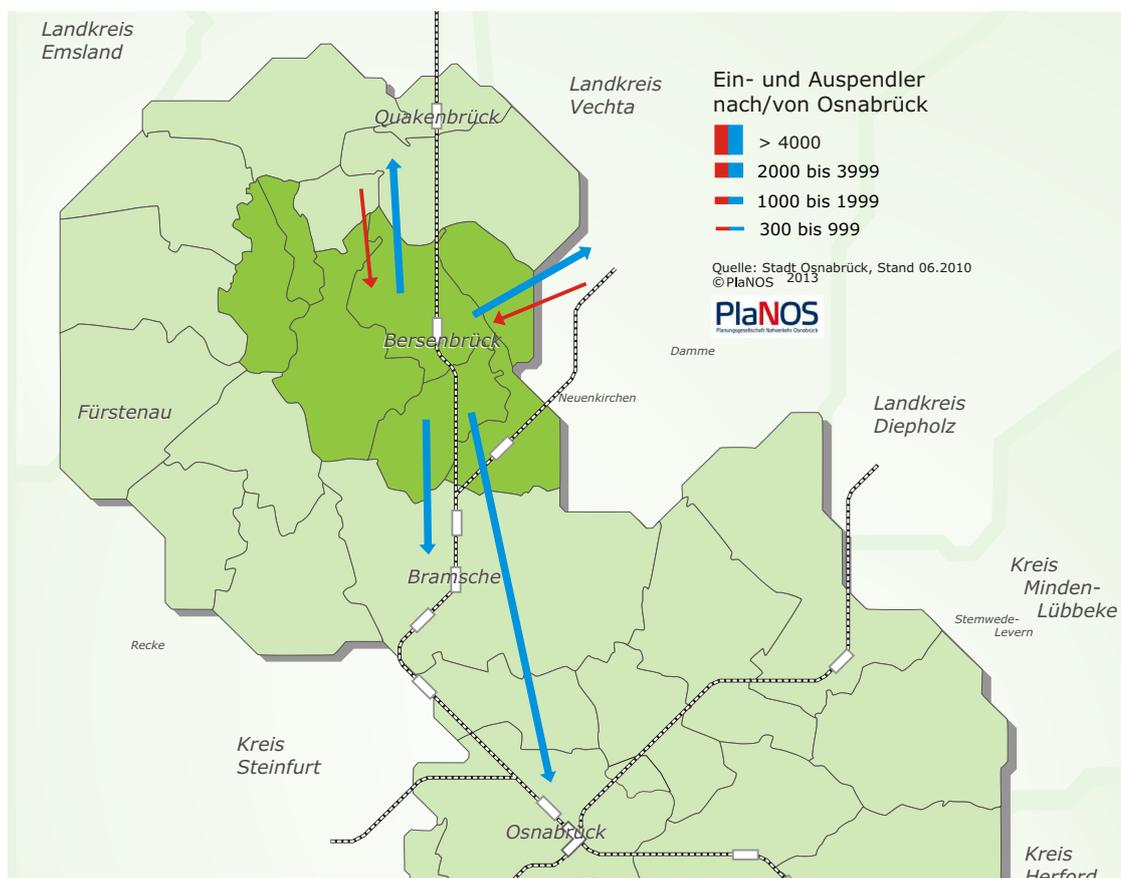


Abb. 7-3: Pendlerbeziehungen im Nordkreis anhand des Beispiels der Samtgemeinde Bersenbrück (>300 Pendler)



Ein hochwertiger ÖPNV stärkt zudem die verkehrlichen Verflechtungen zwischen den Städten und Gemeinden im Landkreis.

Es ist Aufgabe des ÖPNV einerseits den **Mobilitätsbedarf** zu decken und den **Ansprüchen der verschiedenen Kundengruppen** gerecht zu werden und andererseits einen **Beitrag zum Klimaschutz** zu leisten.

Grundlage für die Planungen im ÖPNV bieten dazu folgende Leitlinien:

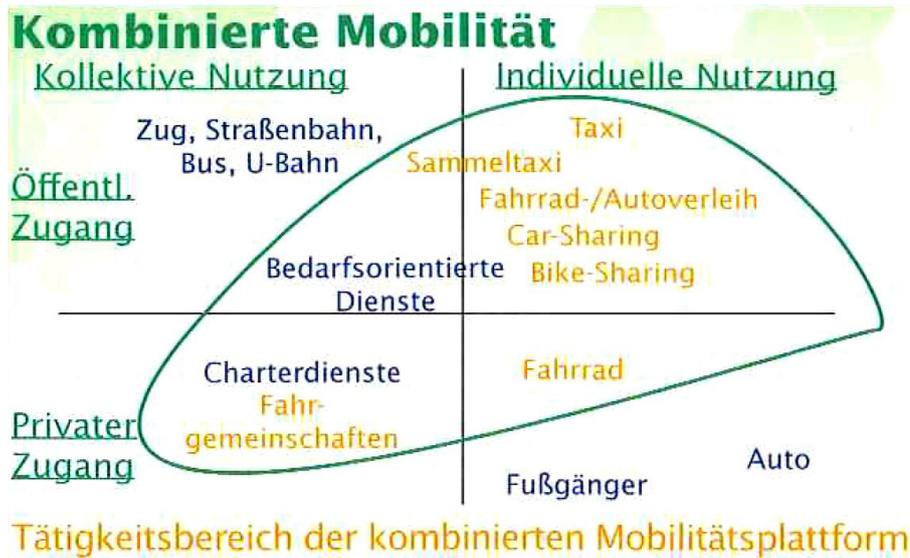
- Das Zentrum Osnabrücks muss im ÖPNV (mit kurzen Fußwegeentfernungen) sowohl für alle Einwohner Osnabrücks als auch für die Region möglichst direkt erreichbar sein.
- Vor dem Hintergrund unterschiedlicher Siedlungs- und Einwohnerentwicklung (insb. auch demographischer Wandel) sind einerseits schnelle, direkte Verbindungen im ÖPNV als auch ein hohes Maß an Flächenerschließung zu gewährleisten.
- Die positive Ausgangssituation, die Integration des Regionalverkehrs und durch den ÖPNV erschlossene Innenstadtbereiche, die nicht mit dem MIV zu erreichen sind (Busring, Adolf-Reichwein-Platz, Johannisstraße) und einen bedeutenden Wettbewerbsvorteil bringen, muss genutzt werden.
- Die Belange von Familien und Kindern sowie von mobilitätseingeschränkten Personen sind verstärkt zu berücksichtigen.

Ein unbestreitbares Ziel besteht darin, das Mobilitätsverhalten der Bürger zu ändern und eine echte **Alternative zum Privatfahrzeug** zu bieten. Hier liegt beim Marketing eine entscheidende Rolle.

These 1: ÖV kann nur einen durchgreifenden Beitrag zur Stärkung des Standortfaktors und zur Klimabilanz leisten, wenn das derzeitige ÖPNV-Angebot zu einem innovativen Mobilitätsgesamtsystem ausgebaut wird.

Das derzeitige Angebot ist nicht attraktiv genug, um noch mehr Fahrgäste anzuziehen. Die **Fahrgastzahlen stagnieren**, wenn auch auf hohem Niveau. Kleinere Verbesserungen des ÖPNV werden zu keinem nachhaltigen Effekt in der Fahrgastentwicklung führen. Nur die grundlegende Entwicklung eines **innovativen ÖPNV-Systems** kann zu einer **Steigerung des Marktanteils** führen. Das hat zur Folge, dass im Sinne des Klimaschutzes, der durch den Masterplan 100% Klimaschutz von Stadt und Landkreis Osnabrück besondere Bedeutung erlangt, der motorisierte Individualverkehr (MIV) zurückgehen sollte. Ein innovatives ÖV-System beinhaltet die Eingliederung in ein **integratives Mobilitätsgesamtsystem**, das den ÖV mit anderen Verkehrs-

mitteln (zumeist nicht privaten) ergänzend kombiniert.



Quelle: UITP (2011): Positionspapier: Zum echten Mobilitätsanbieter werden. Brüssel.

These 2: Der ÖPNV kann nur Marktanteile gewinnen, wenn er attraktiv ist. Attraktivität erlangt der ÖPNV vorrangig durch die Unabhängigkeit vom Individualverkehr.

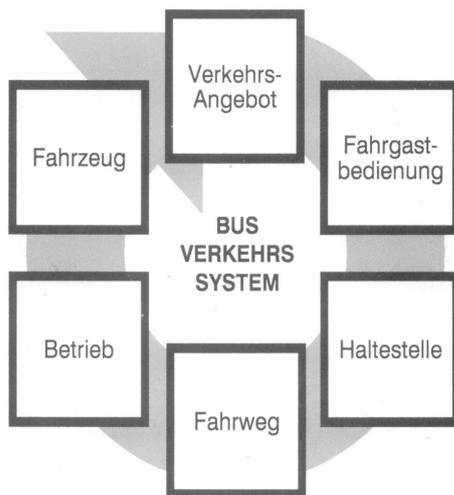
Ziel ist es dem Fahrgast das Gefühl zu geben, **schneller zu sein** als der restliche Verkehr. Die konsequenteste Umsetzung ist die **eigene Trasse für den ÖPNV** – unabhängig vom motorisierten Individualverkehr (MIV). Eine weitere Möglichkeit wäre die Einführung von **Vorrangtrassen** für den ÖPNV einerseits und für den MIV andererseits, d.h. **Differenzierung der Nutzung** von parallel geführten Straßen (z.B. Natruper Straße als Vorrangtrasse für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes mit dem Ausschluss von MIV-Durchgangsverkehr und die Pagenstrecherstraße für den MIV).

These 3: Gesteigert wird die Attraktivität durch den Ausbau des ÖPNV auf Eigentrasse zu einem „hochwertigen Gesamtsystem“.

Zu einem hochwertigen Gesamtsystem gehören **schnelle ÖV-Verbindungen auf Hauptachsen** zwischen großen bzw. dicht besiedelten Stadtteilen und der Innenstadt und geringer Flächenerschließung („keine Schleifen“) einerseits und der **Einsatz von Subsystemen für die Erschließung der Fläche**.

Die Wahl des Betriebsmittels/Fahrzeugs ist nicht entscheidend. Die **Systemalternativen** sind „Busbahn“-Systeme über spurgeführte Systeme bis zu modernen Straßenbahnen.

Abb. 7-4: Komponenten eines Busverkehrssystems



Quelle: Deutsch (2009)

Busbahnsysteme haben den Vorteil, dass sie mit **moderaten Investitionskosten** schnell umsetzbar sind. Sämtliche Einzelkomponenten werden als ein zusammenhängender Gesamtkomplex gesehen. Der **Fahrweg gilt als Kernkomponente** des Systems auf den Hauptachsen. Ein verkehrs- und bautechnisch angemessenes ÖPNV-Beschleunigungsprogramm muss zusätzlich aufgestellt werden.

Insgesamt können moderate Investitionskosten für den Ausbau des bisherigen ÖPNV-Angebot zu einer solchen Lösung veranschlagt werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang die **Optimierung** des zentralen Ein- und Ausstiegs- sowie Verknüpfungspunktes **Neumarkt**.

These 4: Zur Akzeptanzsteigerung eines neuen ÖV-Systems ist ein durchgängiges, modernes Design einzusetzen.

Das Innovative am System muss auch optisch bei Fahrzeugen und Haltestellen zur Geltung kommen. Eine **moderne Gestaltung des Fahrzeuges** lässt die technische Basis des Betriebsmittels kaum noch erkennen, so dass der Bus sich optisch kaum noch von einer Straßenbahn unterscheidet.

Abb. 7-5: Moderner OBus (Viseon, Riad), Straßenbahn und OBus (Hess/Kiepe, Zürich)



These 5: Die Zukunft des ÖPNV-Antriebs ist elektrisch.

Der **elektrisch betriebene ÖPNV** stellt neben dem Fuss- und Radverkehr die **sauberste und effizienteste städtische Mobilitätslösung** dar und wird in Zukunft immer mehr den reinen Dieselantrieb verdrängen. Um zu 100% emissionsfrei vor Ort zu fahren, kommt vor allem gegenwärtig der **abschnittsweise Einsatz von Oberleitungen** in Frage. Entwicklungen über andere Stromzuführungen, Batterie oder Brennstoffzelle sind für Gesamtsysteme noch nicht marktreif.

Neben **Oberleitungsbussen** und **Straßenbahnen** können **Brennstoffzellen-Elektrobusse**, **Batterie-Elektrobusse** oder **serielle Hybridbusse**, die über kleinere Distanzen rein elektrisch fahren können, zum Einsatz kommen. Es ist davon auszugehen, dass gerade bei größeren Fahrzeugen im regulären Linienbetrieb auf eine Energiezufuhr via Oberleitung mittelfristig nicht verzichtet werden kann.

Die **Gesamtkosten** bei Oberleitungsbussen variieren in den verschiedenen Städten, in denen sie eingesetzt werden, stark. In der Regel liegen die Kosten heute leicht über denen eines Dieselmotors. Bei weiterer Steigerung des Dieselpreises könnte sich dieser Sachverhalt allerdings zukünftig umkehren. Die **Investitionskosten** für Straßenbahnen liegen erheblich höher als die eines Bussystems. Es bleibt aber festzuhalten, dass bei einem schienengebundenen System noch höhere **Akzeptanz** beim Fahrgast zu erwarten ist.

Da der **elektrische Antrieb** zumeist **fahrgastfreundlicher** ist, kann man von **Fahrgastzuwachsen durch die Umstellung** auf einen solchen Antrieb ausgehen, wodurch auch die Wirtschaftlichkeit gesteigert werden würde.

These 6: Die Einführung eines neuen ÖV-Systems ist in Stufen zeitnah möglich.

Das Gesamtsystem soll **kurzfristig** aufgebaut werden. **Erste Umsetzungen** sollten bis Mitte des Jahrzehnts erfolgen. Schienensysteme können zu einem späteren Zeitpunkt den E-Bus auf sinnvolle und wirtschaftlich tragbare Weise ergänzen und so dazu beitragen den Modal-Split zu Gunsten des ÖPNV weiter auszubauen. Die Umstellung des Bussystems sollte die **spätere Einführung einer Straßenbahn nicht ausschließen**. Dies sollte bei der künftigen Nutzung und baulichen Veränderung von öffentlichem Raum, insbesondere von öffentlichen Verkehrsflächen jeglicher Art, beachtet werden.

Eine Entscheidung für die Zukunft ist „**jetzt**“ zu treffen.

These 7: Der Regionalverkehr ist in ein innovatives System eingebunden.

Die Vorteile für Stadt und Landkreis durch die **Integration des Regionalverkehrs** in den Stadtverkehr sind weiterhin zu gewährleisten. Zu diesem Zweck müssen die ÖV-Trassen auch von den Regionalbussen nutzbar sein, um unattraktive Umstiege zu vermeiden.

Das System muss auf das **OS-Bahn-Konzept** abgestimmt sein und dieses durch die Anbindung der Bahnhöfe aufwerten.

These 8: Das OS-Bahn-Konzept wird so umgesetzt und weiterentwickelt, dass die Region optimal an das Stadtzentrum und an weitere Verknüpfungspunkte angebunden ist.

Durch die Einrichtung **zusätzlicher Haltepunkte** (z.B. Rosenplatz) können auch andere bedeutende Teile des Stadtzentrums direkt erreicht werden. Eine **Aktivierung** weiterer Regionalbahnstrecken (beispielsweise Tecklenburger Nordbahn) und einer **Verdichtung des Taktes** kann zu einer zusätzlichen Entlastung der Straße beitragen.

These 9: Die Flächenerschließung in der Region sowie in dünn besiedelten Teilen des Stadtgebiets wird durch differenzierte Bedienungsweisen verbessert.

Durch den Einsatz von **Systemen zur differenzierten Bedienung** (z.B. Rufbus, Taxibus, Anrufbus, Stadtteilbusse) kann ein ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum und in einzelnen Bereichen des Stadtgebiets **wirtschaftlicher** betrieben werden.

These 10: Die Nutzung von „Mobilitätsketten“ gewinnt erheblich an Bedeutung.

Da weder der ÖPNV noch der motorisierte Individualverkehr allein in der Lage ist alle Mobilitätsansprüche der Stadt- und Umlandbewohner zu befriedigen, ist es sinnvoll die einzelnen Verkehrsangebote nicht in Konkurrenz zueinander antreten zu lassen. Ziel muss es sein, alle zur Verfügung stehenden, komplementären Mobilitätsangebote effektiv miteinander zu vernetzen. Die Förderung der **„vernetzten Mobilität“** ist daher der richtige Weg, um gegen die Verkehrsbelastung anzugehen und zugleich umweltschonend zu agieren.

Einerseits sind dazu attraktive **Mobilpunkte** notwendig, die einen Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere möglichst komfortabel und reibungslos möglich machen. Andererseits sollen **verkehrsmittelübergreifende Informations-, Vertriebs- und Abrechnungssysteme** wechseln zwischen den Verkehrsträgern attraktiv und einfach gestalten. Die Nutzung von Mobilitätsketten (z. B. CarSharing-ÖPNV-Leihfahrrad) kann nur auf diese Weise unkompliziert funktionieren. Die Einführung des **E-Ticketing** ist ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung. Mobile **Echtzeitinformation** ist ein weiterer wesentlicher Baustein.

Abb. 7-6: E-Ticketing



Quelle: www.collis.nl

8 ZIEL: AUFBAU EINES INNOVATIVEN ÖPNV-GESAMTSYSTEMS

8.1 Einleitung

Präambel:

Der vorliegende Nahverkehrsplan zeigt eine Mittelfristplanung auf. Auf dieser Basis wurden die vorliegenden Ziele und Maßnahmen entwickelt. Eingebunden sind diese auch in der langfristigen Perspektive von Stadt und Landkreis Osnabrück, bis 2050 eine Reduktion des CO₂-Ausstosses um 95% zu erwirken. Diese Zielsetzung des Masterplans 100% Klimaschutz, für den aktuell Maßnahmen erarbeitet werden, bedeutet eine Abkehr von fossilen Brennstoffen, die u.a. durch eine starke Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split erreicht werden kann. Die Entwicklung des ÖPNV muss kontinuierlich auf die Vorgaben und Zielmarken des Masterplans 100% Klimaschutz abgestimmt werden. Die Maßnahmen sind auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen, anzupassen und weiterzuentwickeln.

Ausgehend von den im vorigen Kapitel genannten grundlegenden Aspekten der weiteren ÖV-Entwicklung stellt sich ein ***zukünftiges ÖPNV-Gesamtsystem*** wie im Folgenden beschrieben dar.

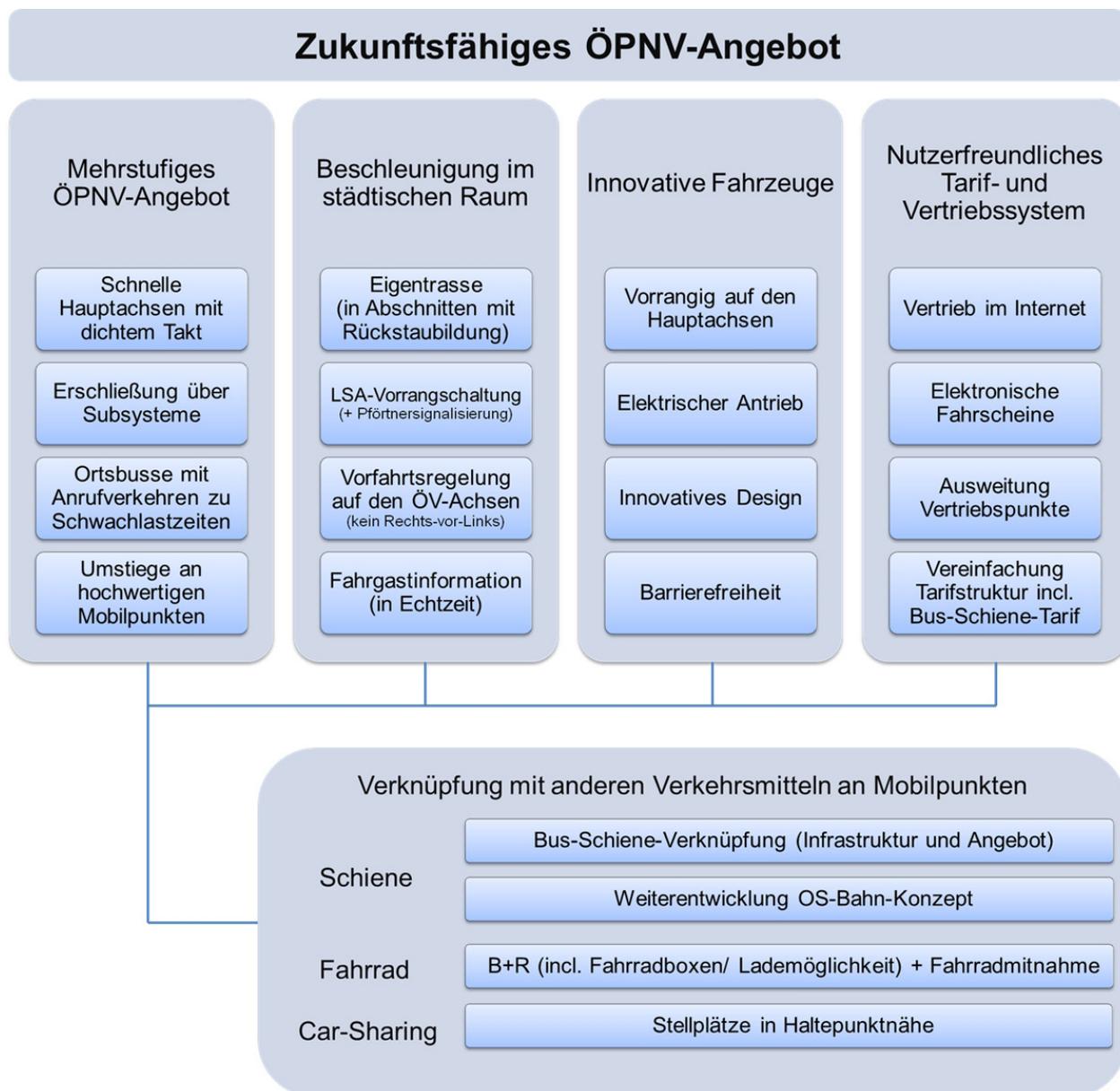
In Anbetracht der seit vielen Jahren erfolgreichen ***intensiven Verzahnung von Stadt- und Regionalverkehr*** im Raum um Osnabrück muss bei der Entwicklung eines hochwertigen Systems immer auch der Regionalverkehr berücksichtigt werden. Dort dient schon heute der ***regionale Bahnverkehr*** für eine gute Verbindung zwischen Region und Stadt Osnabrück sowie zu den weiteren Oberzentren. Dieses kann durch einen ***dichteren Takt*** und durch ***Reaktivierung*** von Strecken und Haltepunkten noch optimiert werden. In den ***Räumen ohne SPNV-Anbindung*** können ergänzend ***Schnellbustrassen*** das ÖPNV-Netz verbessern. Die ***ÖPNV-Grundversorgung*** in dünn besiedelten Gebieten ist durch neue Formen von ***bedarfsorientierten Verkehren*** abzudecken.

In den ***städtischen Räumen*** mit dichter Besiedlung insbesondere in der Stadt Osnabrück ist eine Stärkung des ÖPNV vor allem durch eine ***Steigerung der Attraktivität mittels Beschleunigung und Innovation*** zu erreichen. Hier ist ein ***grundlegender Systemwechsel*** anzustreben, um die Fahrgastzahlen zu steigern und langfristig eine attraktive Alternative zum individuellen PKW-Verkehr zu bieten. Zu bedenken ist dabei, dass der ÖPNV das Verkehrsmittel ist, das ***allen Bürgern zur Verfügung steht*** und ***bei fast allen Wetterlagen*** nutzbar ist. Die Belange des ÖPNV sind vor diesem Hintergrund in den Planungsprozessen zu berücksichtigen.

Um die Wegeketten möglichst ohne motorisierten IV zu bewerkstelligen, ist eine **Verknüpfung** der verschiedenen Verkehrsmittel zu fördern, wozu einerseits die **Bus-Schiene-Verknüpfung** zu gewährleisten ist und andererseits infrastrukturelle Voraussetzungen für **B+R** (Bike + Ride) und **P+R** (Park + Ride) zu schaffen sind. Einzelne Haltestellen sind dementsprechend zu sogenannten **Mobilpunkten** auszubauen.

Voraussetzung für die Gewinnung neuer Fahrgäste ist darüber hinaus die **Vereinfachung des Vertriebs- und Tarifsystems** und ein Ausbau des Informationssystems mit **Echtzeitdaten** auf verschiedenen Medien für die gesamte Reisekette. Diese Maßnahme dient u.a. der Steigerung der Pünktlichkeit, einem der wesentlichen Kriterien für die Zufriedenheit der Fahrgäste.

Abb. 8-1: Instrumentarium zur Stärkung des ÖPNV



Unterstützt werden die verschiedenen Maßnahmen in den einzelnen Bereichen durch ein **Marketing**, das zum Ziel hat, mit einer neuen Mobilität zu einem **lebenswerten Umfeld** beizutragen.

In der Abbildung 8-1 auf der vorangegangenen Seite ist das **Instrumentarium** mit Hilfe dessen eine **Stärkung des ÖPNV** (beschlossen im Masterplan Mobilität) erfolgen soll, dargestellt. Hiermit wird einerseits das heutige Bussystem für den Fahrgast stark aufgewertet, da die genannten **Behinderungen bedeutend vermindert** werden, andererseits wird es den zukünftigen Herausforderungen wie **demographischer Wandel, hohe Luft- und Lärmbelastung** und **Klimawandel** gerecht. **Verschiedene Pläne in Stadt und Landkreis Osnabrück** (u.a. die Masterpläne 100% Klimaschutz) widmen sich diesen Themen und weisen einem innovativem ÖPNV eine bedeutende Rolle zu, die Probleme zu reduzieren.

8.2 Grundlage des Konzepts - Ziel: Mehrstufiges System mit der Einbindung des Regionalverkehrs

8.2.1 Einleitung: Das ÖPNV-Angebot in Stadt und Region - ein System mit vier Segmenten

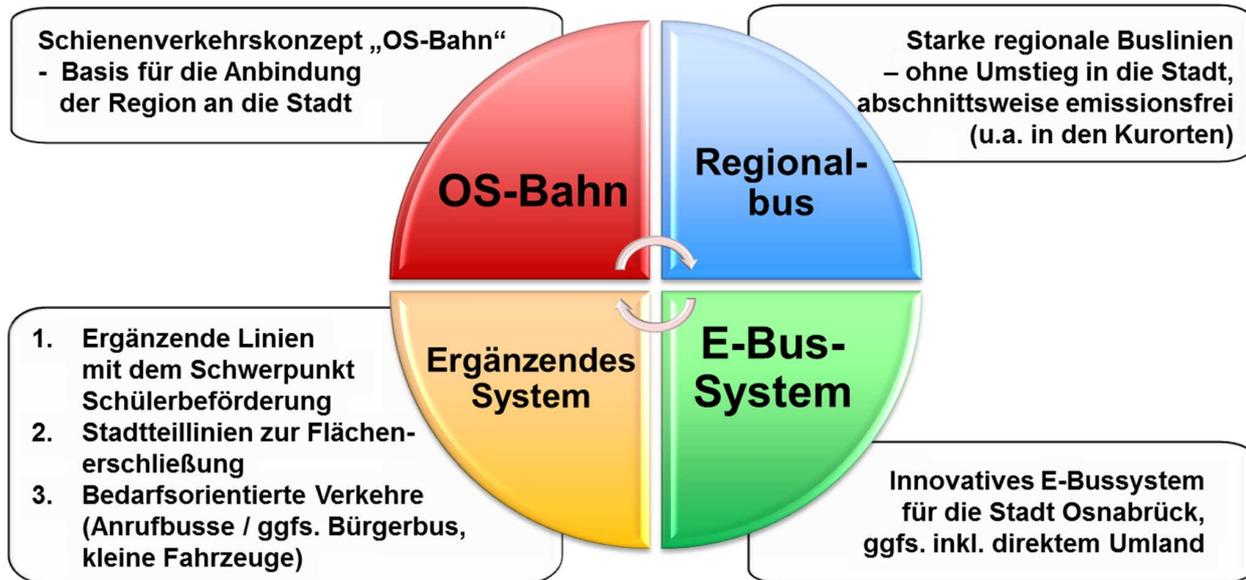
Grundlage des ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück bildet ein **System aus vier Segmenten**:

1. OS-Bahnsystem
2. Regionalbus
3. städtisches Bussystem (E-Bus-System)
4. ergänzendes System

Die **OS-Bahn** bildet dabei das **Rückgrat** der Schienenverbindungen innerhalb der Region und der Anbindung der Region an das Oberzentrum Osnabrück. Dort wo es keine Anbindung an das SPNV-Netz gibt, übernehmen schnelle, **vertaktete Regionalbusverbindungen** diese Funktion. Darüber hinaus sollen Regionalbuslinien vorwiegend die **Verknüpfung mit der Schiene an Bahnhöfen** herstellen („Knoten-Achsen-Modell“). In der Stadt Osnabrück wird mithilfe eines neuen **innovativen Systems auf den Hauptachsen** der ÖPNV so verbessert werden, dass spürbar mehr Menschen vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV umsteigen. Ergänzt werden diese 3 Segmente durch zusätzliche **Sub-Systeme** (z. B. kleiner

Fahrzeuge zur Stadtteilerschließung), die einerseits die Schülerbeförderung gewährleisten und andererseits Räume und Zeiten erschließen, in denen die anderen drei Segmente kein Angebot bieten. Die Segmente sind so zu kombinieren, dass Umstiege möglichst vermieden werden.

Abb. 8-2: ÖPNV-System mit den vier Segmenten in Stadt und Landkreis Osnabrück



Quelle: eigener Entwurf

8.2.2 Mehrstufigkeit des ÖPNV-Systems in der Stadt Osnabrück

Die bestehende Ausgestaltung des heutigen Liniennetzes ist auf einen historischen Wachstumsprozess zurückzuführen, der im Laufe der Jahrzehnte immer wieder zu verschiedenen Linienanpassungen geführt hat. Die **Grundstruktur** ist dabei immer erhalten geblieben und wird auch zukünftig die Basis bilden, mit dem **Neumarkt als zentralen Verknüpfungspunkt** und eine **radiale Anbindung der Stadtteile** über die Hauptstraßen. Um Neukunden zu gewinnen und den ÖPNV in seiner Wirtschaftlichkeit zu steigern, ist es dennoch zwingend erforderlich das aktuelle Liniennetz in Gänze zu überarbeiten und räumliche Veränderungen wie z. B. die Entwicklung der Konversionsflächen oder sonstige neue Wohngebiete mit zu berücksichtigen. Bei der neuen systematischeren Ausrichtung des ÖPNV-Angebots werden die wesentlichen Verbindungen somit Bestand haben. Diese bilden die **Hauptachsen**, die zu Hauptlinien verknüpft werden. **Ergänzende Linien** nehmen **Zubringerfunktionen** zu den Hauptlinien wahr und erschließen Stadtteile. Um einen effizienten Betrieb zu gewährleisten, werden Parallelverkehre von Haupt- und Nebenlinien möglichst vermieden.

Zweistufiges ÖPNV-System in der Stadt

Entwicklung eines primären Systems auf den Hauptachsen

ausgehend vom Neumarkt mit klarer, direkter Linienführung

- überwiegend eigene Sonderfahrstreifen oder auf Vorrangtrassen (siehe Kapitel 8.3.1)
- durchgehende Beschleunigung des ÖV (LSA-Bevorrechtigung)
- barrierefreie Haltestellen mit überdachtem Wartebereich und DFI
- moderne, straßenbahnähnliche ÖV-Fahrzeuge
- perspektivisch ausschließlich elektrisch (Nutzung innovativer Aufladungssysteme)
- in dichtem Takt (tagsüber Mo-Sa mindestens 10-Minuten-Takt)
- Produkthervorhebung z.B. durch Vergabe von einstelligen Liniennummern

Ziel: schnelle Reisezeiten

Entwicklung eines sekundären Ergänzungssystems auf Nebenachsen

Zubringerfunktion zu den Hauptachsen

- definierte Umstiegspunkte mit gesichertem Umstieg zu den Hauptlinien
- Verknüpfungspunkte möglichst in den Stadtteilzentren (Führung bis Neumarkt nur in Einzelfällen)
- im städtischen Takt (tagsüber Mo-Sa mindestens 20-Minuten-Takt)
- mit kleineren Fahrzeugen (z.T. bedarfsgesteuert: z. B. zu den Schwachlastzeiten nach Voranmeldung)
- perspektivisch vorwiegend elektrisch oder mit Hybridantrieb

Ziel: Flächenerschließung

Besondere Form der Nebenachsen: neue Querverbindungen

- neue Direktverbindungen zwischen mehreren Stadtteilen, z.B.:
 - a) *Eversburg – Wüste*
 - b) *Eversburg/Weststadt – Hafen – Haste/Nettebad – Schinkel*
- im städtischen Takt (tagsüber Mo-Sa 10- oder 20-Minuten-Takt entsprechend der Nachfrage)

Ziel: schnellere Tür-zu-Tür-Reisezeiten zwischen den Stadtteilen

8.2.3 Einbindung des Regionalverkehrs

Die Einbindung des Regionalverkehrs ist in mehreren Varianten denkbar, in jedem Einzelfall zu prüfen und auf das OS-Bahn-Konzept abzustimmen:

- Beibehaltung der Durchbindung der Regionallinien in den Stadtverkehr
- Möglichst Vermeidung von Umstiegen
- Schaffung von Umstiegsmöglichkeiten dort, wo das Fahrgastpotenzial stark abnimmt (z.B. an Linienverzweigungen)
- Ergänzung durch Direktfahrten ohne Umstieg zu Hauptverkehrszeiten
- Regionalbusse sollen generell den Neumarkt und den Hbf bedienen

8.3 Komponenten des Systems

8.3.1 Ziel: Beschleunigung durch größtmögliche Unabhängigkeit auf den Fahrwegen

Das hochwertige primäre ÖPNV-System benötigt, so weit umsetzbar, **eigene Trassen** im Straßenraum, vor allem da, wo die Verkehrsbelastung zu einem Rückstau führt, die die Pünktlichkeit der Busse um mehr als 2 Minuten negativ beeinflusst. Nur bei möglichst weitgehender **Unabhängigkeit vom sonstigen Straßenverkehr** ist eine Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehrssystems in hinreichender Form möglich. Dabei sind eigene Trassen dort anzulegen, wo sie vor allem zeitliche Vorteile für den ÖPNV schaffen und räumlich umsetzbar sind. Dabei sind die Belange des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen. Die Trassen sind im Einzelnen zu prüfen und im Falle von **Raumnutzungskonflikten** muss unter Berücksichtigung folgender Punkte abgewägt werden:

1. Laut Masterplan Mobilität ist der **ÖPNV zu stärken**.
2. Auf **stark frequentierten Radverkehrsstrecken** ist für den Radfahrer eine eigene Radverkehrsanlage auszuweisen.
3. Auf **gering frequentierten Radverkehrsstrecken** kann der Radverkehr auf der ÖPNV-Eigentrasse mitgeführt werden, wenn aufgrund der räumlichen Verhältnisse ein eigener Fahrweg nicht umsetzbar ist.

Im Zusammenhang mit eigener Führung des ÖPNV sind im Einzelnen zu prüfen:

- Lage der ÖV-Trassen / Seitenlage oder Mittellage
- Ein- und Ausfahrt des Linienverkehrs in bzw. aus eigenen Trassen

- ggf. Einspurigkeit von ÖV-Trassen bei engem Straßenraum, kombiniert mit einer Steuerung zur gegenläufigen Nutzung durch den ÖPNV
- Lage und Anfahrmöglichkeit von Haltestellen
- Querungsmöglichkeiten zum Erreichen der Haltestellen
- Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr
- Verkehrssicherheit

In einigen Fällen bietet zudem das Straßennetz in 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. ÖPNV und Radverkehr sind dabei möglichst getrennt zu führen.

Beispiele für ***Vorrangtrassen*** in Osnabrück:

- Meller Straße (ÖPNV + Anlieger) – Hannoversche Straße (Durchgangsverkehr)
- Bramscher Straße (ÖPNV + Anlieger) – Hansastrasse (Durchgangsverkehr)
- Natruper Straße (ÖPNV + Anlieger) – Pagenstecherstraße (Durchgangsverkehr)
- Blumenhaller Weg (ÖPNV + Anlieger) – Kurt-Schumacher-Damm (Durchgangsverkehr)

In allen Fällen ist zu berücksichtigen, dass auch auf Hauptverkehrsstraßen mit hohem Anteil an Durchgangsverkehr ÖPNV sinnvoll sein kann und dieser trotz der vorrangigen Funktion als Durchgangsstraße nicht zeitlich benachteiligt werden darf.

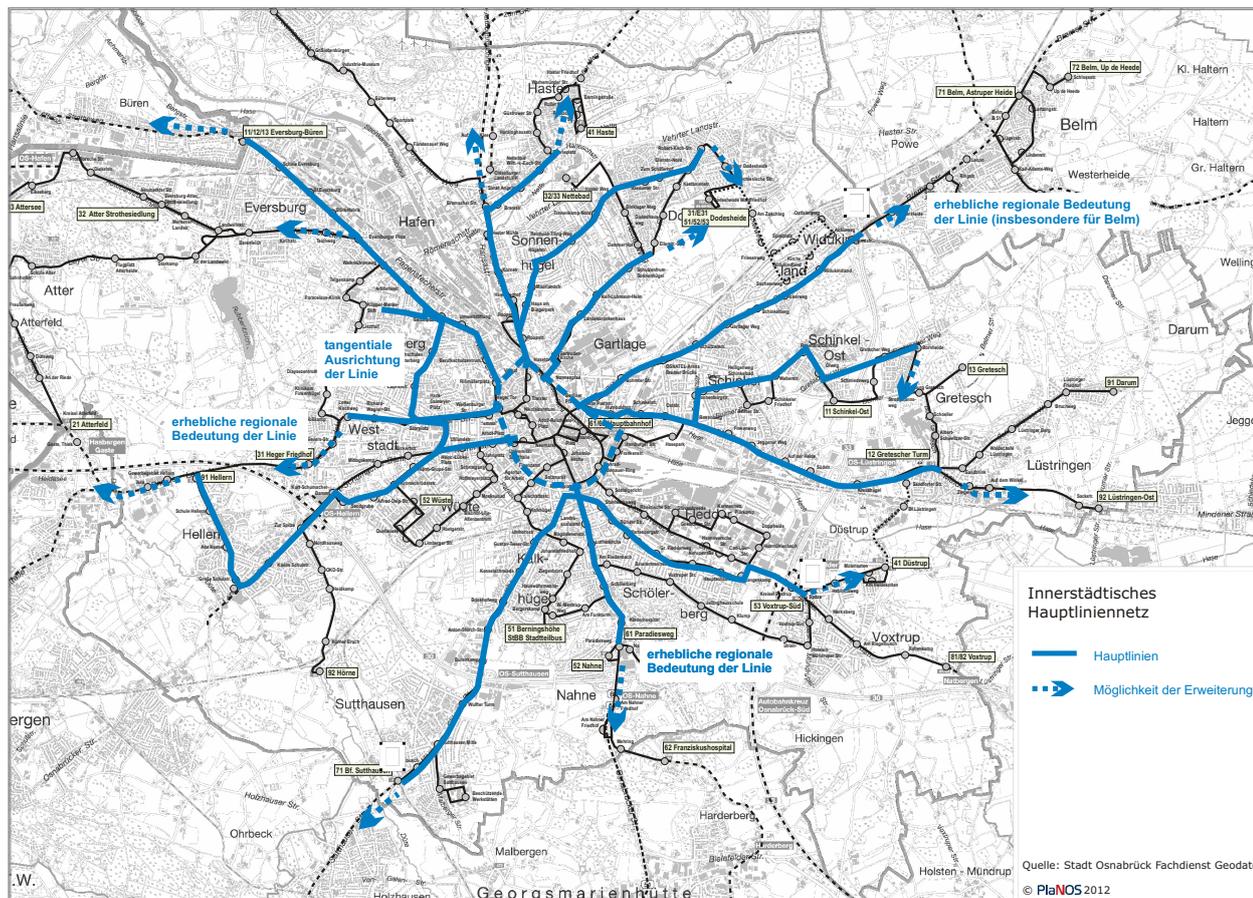
Bei der ***Auswahl der Hauptachsen*** lagen folgende ***Kriterien*** zugrunde:

- Orientierung am vorhandenen Straßennetz
- klarer direkter Linienweg (Durchmesserachsen)
- Neumarkt als zentraler Verknüpfungspunkt
- direkte Anbindung der Stadtteilzentren

Die ***Erschließung der Osnabrücker Innenstadt*** mit dem ÖPNV ist entscheidend, um den Kunden eine attraktive Erreichbarkeit zu bieten und um konkurrenzfähig zum MIV zu sein, für den i. d. R. Parkmöglichkeiten direkt vor Ort zur Verfügung stehen. Auch bildet die Zusammenlegung von Buslinien auf Hauptachsen den Vorteil einer dichten Frequenz sowie einer einfachen Orientierung. Die ***künftige Linienführung in der Innenstadt*** ist durch die PlanOS in Zusammenarbeit mit der Stadt Osnabrück sowie den Verkehrsunternehmen mit dem Ziel zu prüfen bzw. zu überarbeiten, dass auf den Hauptachsen möglichst ein 5-min-Takt bestehen bleibt bzw. erzielt wird. Zu berücksichtigen sind hierbei jedoch auch die besonderen ***Belange sensibler***

Bereiche wie der Hasestraße und der Johannisstraße.

Karte 8-1: Innerstädtisches Hauptliniennetz



8.3.2 Ziel: Beschleunigung des ÖPNV durch Vorrangregelungen

Da die Eigentrasse nur ihren Vorteil voll entfalten können, wenn der ÖPNV auf diesen auch konsequent bevorzugt wird, ist eine **LSA-Vorrangschaltung** auf den Hauptachsen umzusetzen. Dies gilt vor allem auch für die Bereiche, auf denen keine Eigentrasse vorhanden sind. Bei der Umsetzung ist darauf zu achten, dass die Verzögerungstreifen auf den Autobahnen nicht zulaufen.

Auf ÖPNV-Achsen auf denen **Vorrangregelungen** der einmündenden Verkehre gelten (z.B. Rechts-vor-Links) sollten Lösungen in Erwägung gezogen werden, die dem ÖPNV hier freie Fahrt gewähren.

Trotz des Abbaus der Vorteile für den motorisierten Individualverkehrs durch u.a. die erforderliche Abgabe von Flächen erwirkt die **konsequente Beschleunigung des ÖPNV** eine sehr zuverlässige zeitliche Steuerung des Verkehrs. So können die zeitlichen Einflüsse des ÖPNV in die vorhandenen LSA-Schaltungen mit wesentlich geringeren zeitlichen Folgen programmiert werden als bisher.

8.3.3 Ziel: Vernetzte Mobilität durch Mobilpunkte

Bei der Planung und Umsetzung einer Mehrstufigkeit im ÖPNV-System kommt den **Verknüpfungspunkten** (Umsteigepunkten) eine erhöhte Bedeutung zu. Diese **Mobilpunkte** sollen nicht nur den Umstieg zwischen dem hochwertigen ÖV-System auf den Hauptachsen und dem weiteren Linienverkehr zur Flächenerschließung sicherstellen, sondern sie dienen als **Schnittstelle in einem intermodalen Verkehrssystem**. An diesen Orten sollen alle Verkehrsmittel, die im Zusammenhang mit dem ÖPNV eine sinnvolle Ergänzung darstellen, zusammengeführt werden. Die **infrastrukturellen Rahmenbedingungen** und eine hohe **Aufenthaltsqualität** sind mit entscheidend für die Akzeptanz des Umsteigevorgangs und bilden die Grundlage für **vernetzte Mobilität**. Darüber hinaus sind diese optimal in das Stadt-/Ortsbild einzubinden.

Definition eines Mobilpunktes:

„Mobilpunkte sind **verkehrliche Verknüpfungspunkte**, an denen durch entsprechende Angebote und bauliche Gestaltung die intelligente Nutzung und **Verknüpfung verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsmittel** ermöglicht wird. Als Basis eines Mobilpunktes wird die **Anbindung des Verkehrsträgers Bus** vorausgesetzt. **Zusätzliche Dienstleistungen** und Angebote (z.B. Fahrkartenverkauf, Kiosk, Paketstationen) ergänzen dieses Portfolio und verbessern die Nutzungsfreundlichkeit.“

Mobilpunkte können **zwei unterschiedliche Funktionen** erfüllen. Im innerstädtischen Bereich sind sie eher **multimodal** ausgerichtet. Das bedeutet, dass man dort eher eines der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel wählen kann. Im Stadtrandgebiet haben sie einen **intermodalen** Charakter mit Umstiegen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Durch die verschiedene Ausrichtung ergeben sich unterschiedliche Ausstattungsvoraussetzungen. Es ist im **Einzelfall zu prüfen** welchen Zweck der einzelne Mobilpunkt zu erfüllen hat, um dann die Ausstattung auf ihn abzustimmen. Darüber hinaus ist die Ausstattung auf die **Nachfrage nach den verschiedenen Angeboten** anzupassen.

Da sich ein Mobilpunkt aufgrund der multi- bzw. intermodalen Funktion von einer „normalen Haltestelle“ unterscheidet, sind sie umfangreicher und hochwertiger auszustatten.

Es wird grundsätzlich von **Mindeststandards** ausgegangen. Über diese Mindeststandards hinausgehende Ausstattungen sind selbstverständlich möglich und gewünscht (z.B. Taxistellplätze).

Folgende Ausstattungsstandards gehören zu den Mindeststandards:

- moderner, überdachter Wartebereich
- Beleuchtung
- elektronische Fahrgastinformation
- sichere Fahrradabstellanlagen
- Beschilderung

Vorrangig intermodal ausgerichtete Mobilpunkte benötigen darüber hinaus **überdachte Fahrradabstellanlagen** (evtl. abschließbar) mit **Schließfächern** für z. B. Fahrradhelme. Außerdem sind in einem solchen Fall auch **Lademöglichkeiten für Pedelecs** vorzuhalten. Ist ein Umstieg auch vom PKW zu erwarten, ist **Park & Ride** anzubieten. Es sollten im ausreichendem Umfang Parkplätze zur Verfügung stehen und eine bedarfsorientierte **Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge** ist vorzuhalten.

An allen Mobilpunkten ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang ein **Car-Sharing-Angebot** sinnvoll ist.

Um die Attraktivität solcher Mobilpunkte darüber hinaus zu steigern, kann es je nach Lage und Nutzung sinnvoll sein, diese mit Kiosken (incl. Fahrkartenverkauf/Beratung), Lebensmittelautomaten, Info-Terminals, Paketstationen, Briefkästen, WC (incl. Wickelmöglichkeit), usw. auszustatten. Über eine Videoüberwachung besonders bei Mobilpunkten mit nächtlicher Nutzung sollte diskutiert werden.

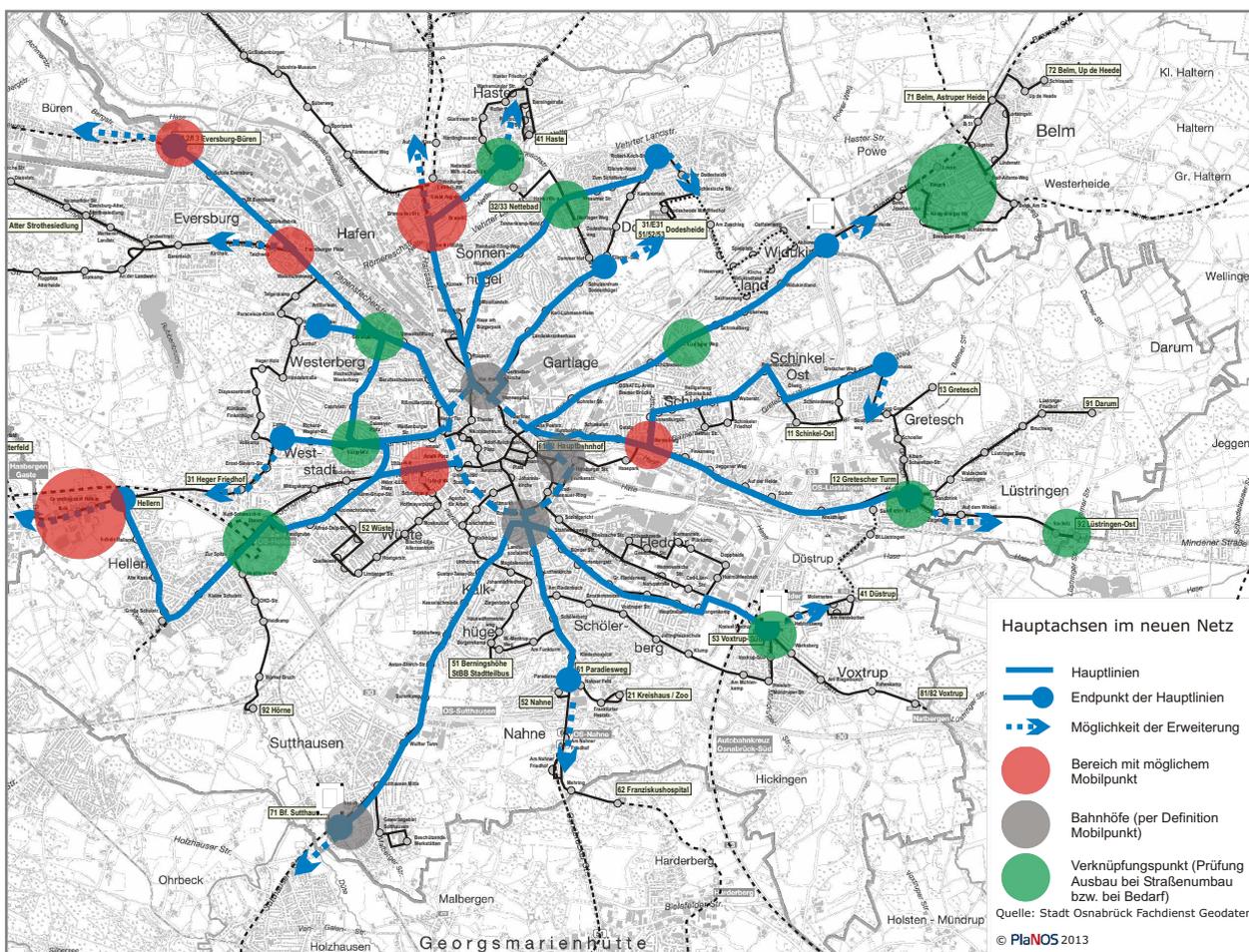
Von großer Bedeutung ist insbesondere ein hoher **Wiedererkennungswert**. Die Bürgerinnen und Bürger sollen die Mobilpunkte aufgrund eines speziellen Designs bzw. einer auffälligen, weithin sichtbaren Landmarke erkennen. Dass die Mobilstationen einen **stadtgestalterischen Wert** besitzen, geht aus den Skizzen hervor.

Abb. 8-3: Beispielhafte Skizzierung eines Mobilpunktes



Quelle: PlaNOS / Hasegold - Julia Amelung

Karte 8-2: Mögliche Mobilpunkte im Stadtgebiet



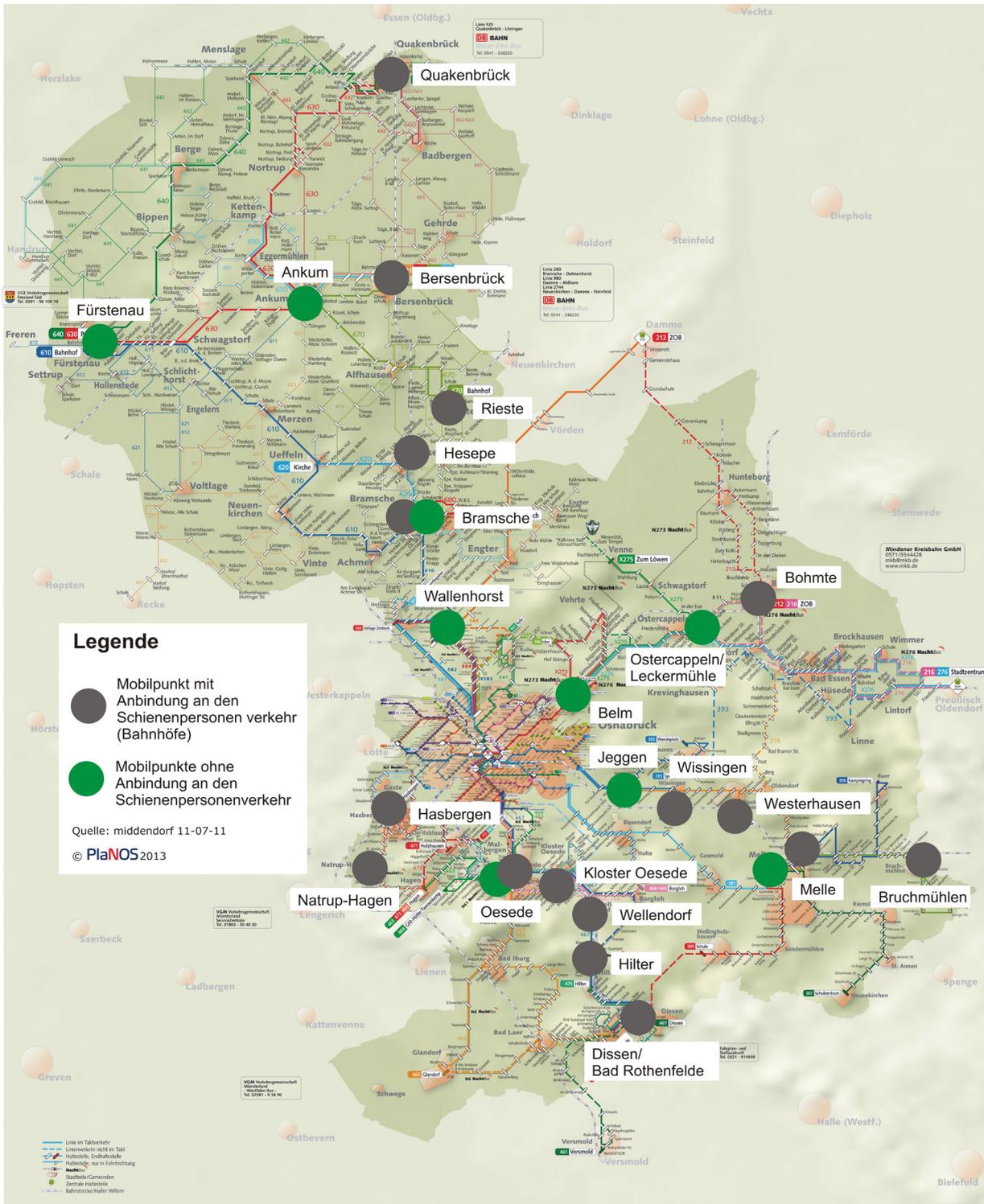
Die **strategische Auswahl** solcher Orte richtet sich primär an die Verknüpfungspunkte des ÖPNV, an denen schon heute eine Vernetzung mit weiteren Verkehrsmitteln quasi vorhanden oder noch möglich ist. **Basis** ist einerseits das **geplante ÖPNV-Netz** und andererseits das bestehende Schienennetz. Die Entscheidung wird darüber hinaus von einer Vielzahl weiterer Faktoren beeinflusst wie **Lage, Flächenverfügbarkeit und die aktuelle und zukünftig zu erwartende Nachfrage**.

Auch im **Landkreis Osnabrück** sollte der **Umbau einzelner Haltestellen zu Mobilpunkten** geprüft werden. In Frage kommen z.B. **zentrale Umstiegshaltestellen** in Wallenhorst, Oesede, Belm und Ostercappeln. Darüber hinaus sind solche Strukturen **auch an den Bahnhöfen** umzusetzen. Verschiedene Maßnahmen haben dazu schon stattgefunden bzw. sind geplant oder werden hier im Rahmen der Modernisierung der Bahnhofsinfrastruktur vorgeschlagen (vgl. 8.7.2).

Um eine vernetzte Mobilität zu gewährleisten, ist neben der guten Erreichbarkeit von Bahnhöfen auch die Erreichbarkeit von **Fernbushaltestellen**, die eine eigene Haltestelle benötigen, zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund sollten bei der Planung sol-

cher Haltestellen vorrangig Örtlichkeiten berücksichtigt werden, an denen eine attraktive Verknüpfung zwischen Fernbusverkehr und ÖPNV gewährleistet werden kann.

Karte 8-3: Mögliche Mobilpunkte im Landkreis Osnabrück



8.3.4 Ziel: Verbesserte, kundenfreundliche Abwicklung der Verkehre am Neumarkt

Der **Neumarkt ist zentraler Verknüpfungspunkt** aller Regional- und Stadtbusslinien in **vorteilhafter Lage** im Zentrum der Osnabrücker Innenstadt. Seinen **vielfältigen und bedeutenden Funktionen für den ÖPNV** muss der Neumarkt künftig in verbesserter Weise gerecht werden. Ziel der Bemühungen um eine Umgestaltung des Platzes ist es, die verkehrliche Funktionalität und die gestalterische Qualität miteinander zu verbinden.

Basis für die weitere Gestaltung ist der vorliegende **Masterplan für die Achse Neuer Graben – Wittekindstraße** vom Büro Gewers, Kühn & Kühn aus Berlin. Für den Platz selbst beinhaltet dieser Masterplan einen **Freiraum vor dem Landgerichtsgebäude** und damit verbunden die **Verlagerung der Bushaltestellen** auf den westlichen Teil des Neumarktes sowie in die Johannisstraße. In der Johannisstraße werden dabei Bussteige in beiden Fahrtrichtungen angelegt. Hinzu kommt die stärkere Verbindung der nördlichen mit der südlichen Innenstadt über den Platz hinweg.

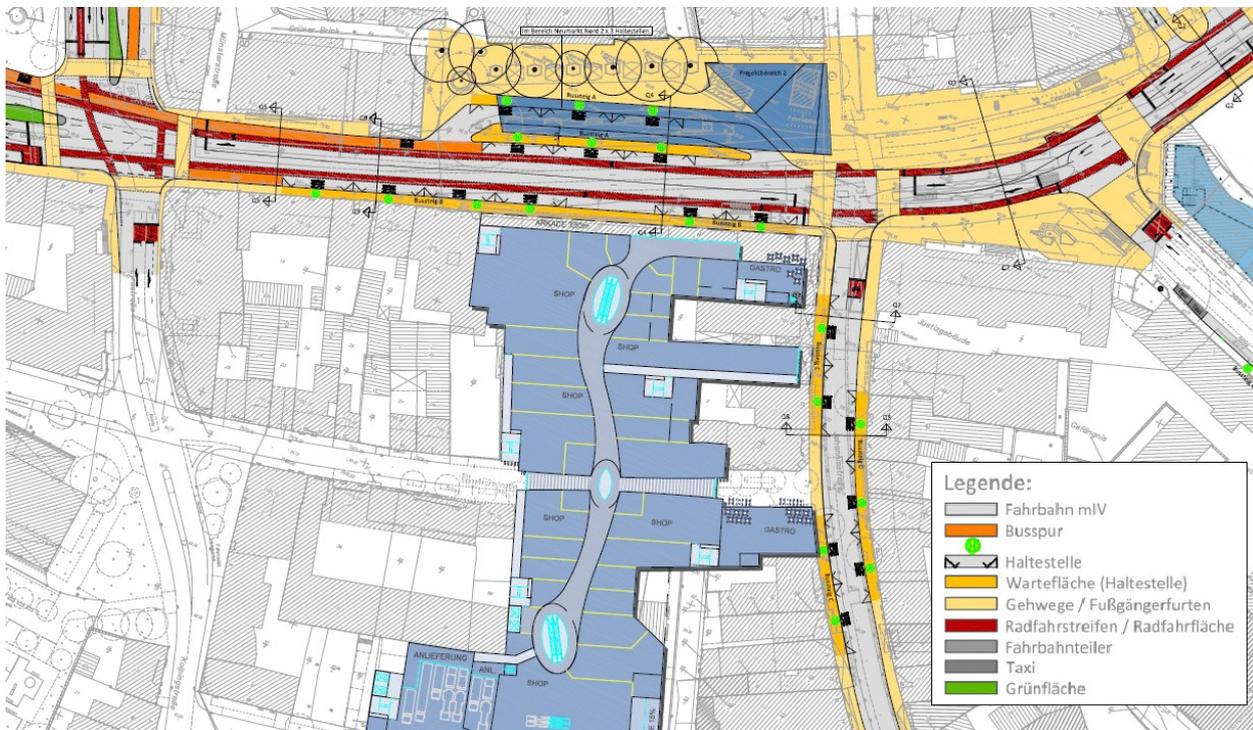
Aufbauend auf diesem Masterplan wurden weitere, vor allem **verkehrstechnische Untersuchungen** erstellt. Darüber hinaus bekommt die Umgestaltung des Neumarktes durch den Ansatz, ein **Einkaufszentrum** am südlichen Platzrand und in der Johannisstraße zu entwickeln, einen weiteren Aspekt von erheblicher gestalterischer und verkehrlicher Relevanz.

Die für den ÖPNV bedeutenden **Ziele** für den Neumarkt sind:

- Beibehaltung der Funktion als zentraler Verknüpfungspunkt für Stadt- /Regionallinien
- stärkere Konzentration der Bussteige und damit zusammenhängend die Verkürzung der Fußwege zwischen den Bussteigen
- Erhalt der Möglichkeit, alle Buslinien nach Fahrtrichtungen getrennt an den Bussteigen zu bündeln
- Erhalt der Möglichkeit, Busse auf dem Neumarkt oder in unmittelbarer Umgebung sowohl in westlicher als auch in östlicher Richtung zu wenden
- Herstellung von genügend Aufstellfläche, um den Busverkehr betrieblich und für die Fahrgäste optimal und sicher durchführen zu können (Hierbei ist nach ergänzenden Lösungen zu suchen, wie die Schülerbeförderung in den morgendlichen und mittäglichen Spitzenzeiten sinnvoll abzuwickeln ist.)
- gestalterische Aufwertung der Bussteige und Warteflächen incl. der Berücksichtigung von dynamischen Anzeigen

Für die Abwicklung des ÖPNV auf dem zentralen Verknüpfungspunkt Neumarkt sind 20 (19+1) **Buspositionen** unabdingbar:

Abb. 8-4: Planungsskizze Neumarkt (Lageplan Variante 7)



Quelle: TSC/Stadt Osnabrück, Stand 12/12.

8.3.5 Ziel: Fahrzeuge mit nachhaltiger Antriebstechnik im innovativen Design

8.3.5.1 Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück - Ausgangslage

Um eine endgültige Systementscheidung fällen zu können, wurde die PlaNOS auf Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt vom 14.2.2012 gebeten, in Absprache mit der Verwaltung und im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Finanzmittel eine **orientierende Studie** erstellen zu lassen, die die Optionen zur Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots in Osnabrück und der umliegenden Region gegenüberstellt. Die Ergebnisse dieser Studie sollten die Grundlage der grundsätzlichen Richtungsentscheidung bilden, die im vorliegenden Nahverkehrsplan zu treffen ist.

Die **zu untersuchenden Alternativen** müssen eine spürbare Angebots- und Qualitätsverbesserung darstellen, um zu einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split beizutragen. Neben den bereits öffentlich diskutierten Alternativen „O-Bus“ und „Straßenbahn / Stadtbahn“ waren die Fortentwicklung des bestehenden Netzes und ggf. weitere Systemalternativen darzustellen.

Folgende Aspekte sollten (u.a.) berücksichtigt werden:

- Analyse der Osnabrücker Rahmenbedingungen für ein effizientes ÖPNV-System
- Beschreibung der technischen, baulichen und organisatorischen Voraussetzungen für die denkbaren Alternativen
- Beschreibung der zeitlichen Realisierungsperspektiven
- Gegenüberstellung der Kosten auf der Basis bekannter Richtwerte
- Skizzierung der Netzstrukturen, inkl. der Anbindung, bzw. Verknüpfung mit der Region und anderen Verkehrsmitteln
- Bewertung / Empfehlung

Vorhandene Untersuchungen waren miteinzubeziehen.

Bei den Überlegungen über die Zukunft des innerstädtischen ÖPNV in Osnabrück waren drei **übergeordnete Ziele** zu berücksichtigen:

1. Spürbare Steigerung des ÖPNV-Anteils
(laut Masterplan Mobilität bis 2025 von 16 auf 19%)
2. Geringe Emissionen des ÖPNV - Schadstoffreduktion und Senkung der Lärmbelastung
(laut Masterplan 100% Klimaschutz bis zum Jahr 2050 CO₂-Reduktion um 95%)
3. Wirtschaftlichkeit

Das Gutachten wurde an die Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft mbH in Düsseldorf vergeben. Die Ergebnisse liegen vor und können digital unter folgender Internetadresse heruntergeladen werden: <http://www.planos-nahverkehr.de/index.php?id=171>

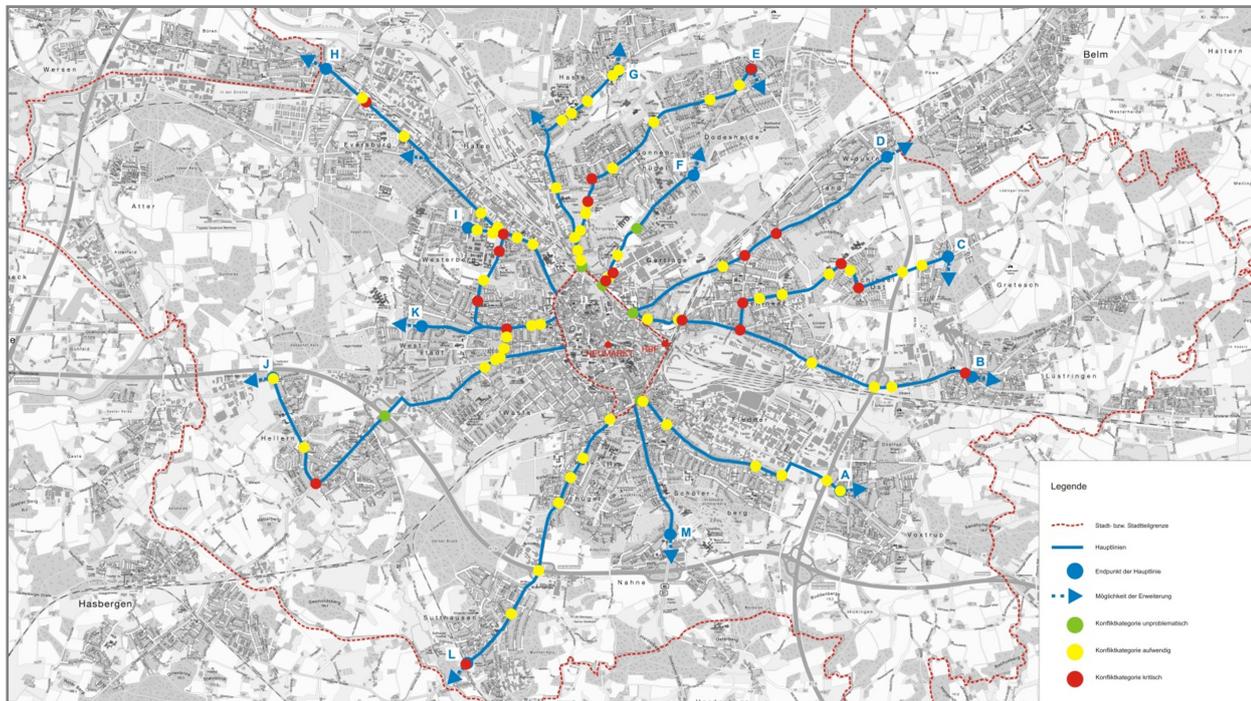
8.3.5.2 Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück - Ergebnisse

Die Machbarkeitsstudie sollte eine grundsätzliche Richtungsentscheidung für den innerstädtischen ÖPNV bzw. eine Diskussion, die eine Entscheidungsfindung erleichtert, ermöglichen. Hierbei stellen die **Erfüllungsgrade der definierten übergeordneten Ziele** eine wesentliche Grundlage im Abwägungsprozess.

Darüber hinaus sind die Realisierungsmöglichkeiten der einzelnen Systeme im unterschiedlichen Maße von den **räumlichen Voraussetzungen** abhängig. Die infrastrukturellen Ansprüche eines **Straßenbahnsystems** beinhalten dabei ein wesentlich **höheres Konfliktpotenzial** als Bussysteme. In Osnabrück wurde das Hauptliniennetz hinsichtlich verschiedener Konfliktkategorien wie Steigungen, Brücken, Straßenraum sowie dem Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern für die einzelnen Systeme untersucht, mit dem Ergebnis, dass ein **ausreichend dimensio-**

niertes Straßenbahnnetz nur mit Sondersystemen, die zu erhöhten Investitionskosten im Fahrzeugbereich führen, umzusetzen ist.

Karte 8-4: Konfliktpunkte Straßenbahnsystem



Quelle: Lindschulte + Kloppe (2013): Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück. Anlage 6.1.

Vom **Straßenbahnsystem** ist zwar die größte „Systemwirkung“ zu erwarten, d. h. dass von hohen Fahrgaststeigerungen ausgegangen werden kann, aufgrund der notwendigen Planungsphasen kann ein Straßenbahnsystem aber **nur langfristig** umgesetzt werden. Eine Schadstoffreduktion und Senkung der Lärmbelastung ist bei gleichzeitiger Weiterentwicklung des Bussystems im „übrigen“ ÖPNV-Netz langfristig möglich. Da die möglichen **Leistungskapazitäten bei weiten nicht benötigt** werden, sind die sehr **hohen Investitions- und Betriebskosten** nur schwer zu rechtfertigen. In Anlehnung an die üblichen Bewertungsverfahren (Standardisierte Bewertung) ist ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer/gleich 1 nicht zu erwarten. Die damit verbundene Voraussetzung einer Förderung wäre damit nicht gegeben.

Die reine **Weiterentwicklung des Bussystem** stellt zwar die **kostengünstigste Alternative** des ÖPNV in Osnabrück dar. Eine Steigerung des ÖPNV-Anteil ist bei Schaffung möglichst guter Voraussetzungen mit Ausschöpfung aller Maßnahmen (Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen sowie Restriktionen im ruhenden Verkehr und gegenüber dem MIV) im geringen Umfang zu erwarten, das **anvisierte Ziel ist nicht erreichbar**. Eine deutliche Schadstoffreduktion und Senkung der Lärmbelastung kann langfristig beim Umstieg auf alternative Antriebe erreicht werden.

Beim **O-Bussystem** sind die Zielsetzungen der Wirtschaftlichkeit, der Steigerung des

ÖPNV-Anteils sowie der Schadstoffreduktion und Senkung der Lärmbelastung bei Schaffung möglichst guter Voraussetzungen mit Ausschöpfung aller Maßnahmen mittelfristig bis 2018/2020 erfüllbar. Bei rascher Entwicklung der alternativen Antriebe ist ein völliger Verzicht auf die Oberleitung möglich (Bindungsfristen der Förderung sind ggf. zu berücksichtigen). Das Konfliktpotenzial ist sehr gering.

Abb. 8-5: Einschätzung der Zielerfüllung

Netzlänge / Übergeordnete Ziele	Bussystem		O-Bus-system	Straßenbahn-system
	Weiterentwicklung Dieselbus	alternative Antriebe		
Länge des definierten Hauptliniennetzes (ohne Innenstadt)	49 km			
durch das System bediente Netzlänge (ohne Innenstadt)	49 km	49 km	45 km	25 km *
spürbare Steigerung des ÖPNV-Anteil (16% → 19%)	×	×	✓	✓
geringe Emissionen des ÖPNV (CO ₂ -Reduktion)	×	mittelfristig	mittelfristig	mittelfristig
		langfristig	langfristig	langfristig
Wirtschaftlichkeit	■	■	■	■

* Die Netzlänge für das Straßenbahnsystem mit Standardparametern beträgt 21 km.

Quelle: Lindschulte + Kloppe (2013): Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück. S. 104

8.3.5.3 Innovatives E-Bus-System mit abschnittsweise dynamischer Aufladung

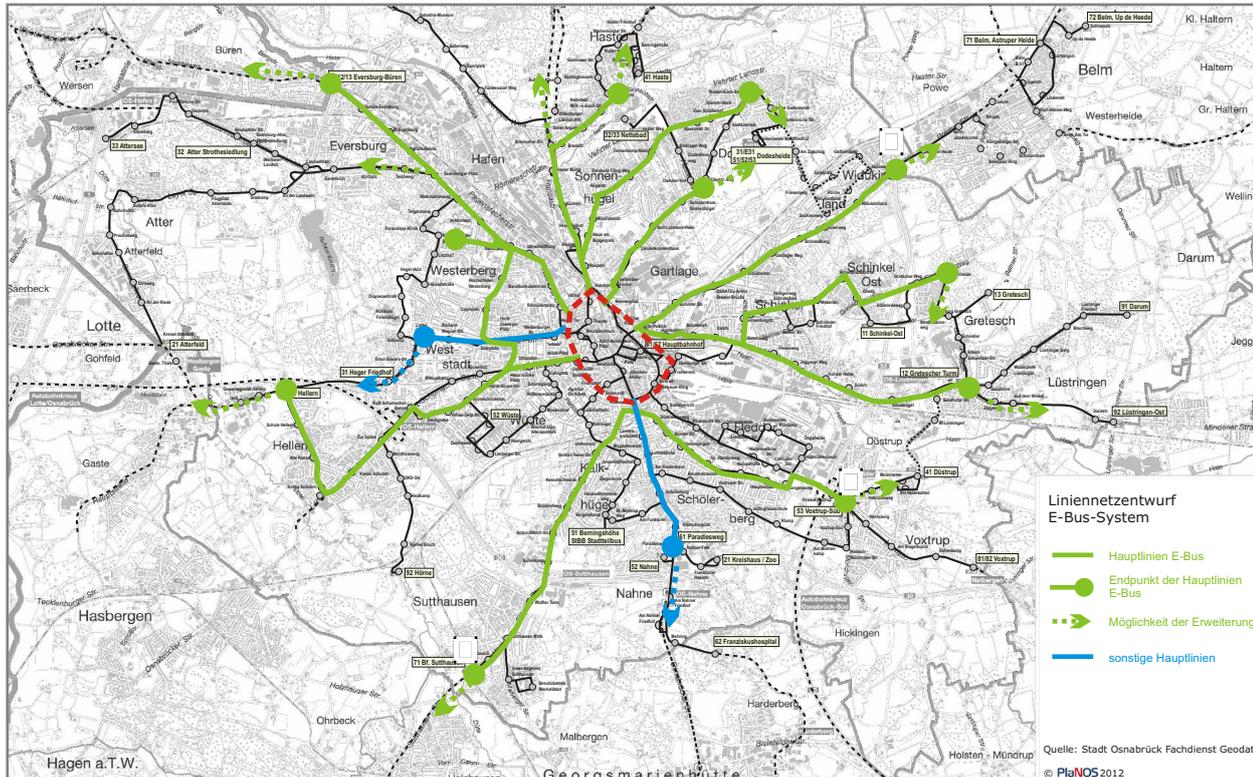
Es soll ein neues, zukunftsfähiges und hochwertiges System aufgebaut werden, in dem auf den Hauptlinien (ausgenommen Linie K und M) **innovative E-Busse** verkehren, die sich über **abschnittsweise installierte Oberleitungen** aufladen. Eine Untersuchung des Kompetenzzentrums Energie im Rahmen des Projekts „Mobilität 2030“ der Stadtwerke Osnabrück hat ergeben, dass ein Anteil von ca. 40% an der Gesamtliniestrecke ausreicht, um einen E-Bus mit relativ **kleinen Speichermedien** ausreichend mit Strom zu versorgen. Voraussetzung für die Umsetzung ist, dass das neue System zu **keinen Fahrzeitverlängerungen** durch z. B. durch das Auf- und Abdrachten führt. Auch zu berücksichtigen ist eine **Vorsorge für denkbare Notfälle** (Ausfall der Stromversorgung) zur Aufrechterhaltung des Angebots.

Um die positive Wirkung des Systems auszuschöpfen, wird ein klarer **Fokus auf die Beschleunigung des ÖPNV** gerade in Bereichen mit hoher MIV-Belastung gelegt. Nur mit Hilfe der Kombination von innovativem System, Beschleunigung des ÖPNV

sowie Restriktionen gegenüber dem MIV ist eine Steigerung des ÖPNV-Anteil auf 19%, wie im Masterplan Mobilität angestrebt, zu erwarten.

Die **Systemumstellung** soll **kurzfristig** begonnen werden, so dass das Gesamtsystem im nächsten Jahrzehnt umgesetzt ist.

Karte 8-5: E-Bus-Netz



8.3.5.4 Langfristperspektive E-Bus-System

Inwieweit die **Zielsetzung der CO₂-Reduktion** und der Beitrag des ÖPNV dazu im zeitlichen Verlauf **bis 2050** mit verschiedenen Verkehrssystemen / Antriebsarten erreicht werden können ist in der „Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück“ von Lindschulte + Kloppe (S. 95 ff.) betrachtet worden. Das Klimaschutz-Ziel für die Stadt Osnabrück lautet: Bis 2050 95% weniger CO₂, bezogen auf 1990. Bei Annahme einer linearen Entwicklung kann dieses Ziel mit Hilfe der hellgrau dargestellten Linie beschrieben werden (vgl. folgende Abbildung). Für den ÖPNV-Sektor wurde basierend auf dieser Angabe das Ziel abgeleitet: 30% weniger CO₂ bis 2018, bezogen auf 2012.

Es wurden **vier Szenarien** betrachtet:

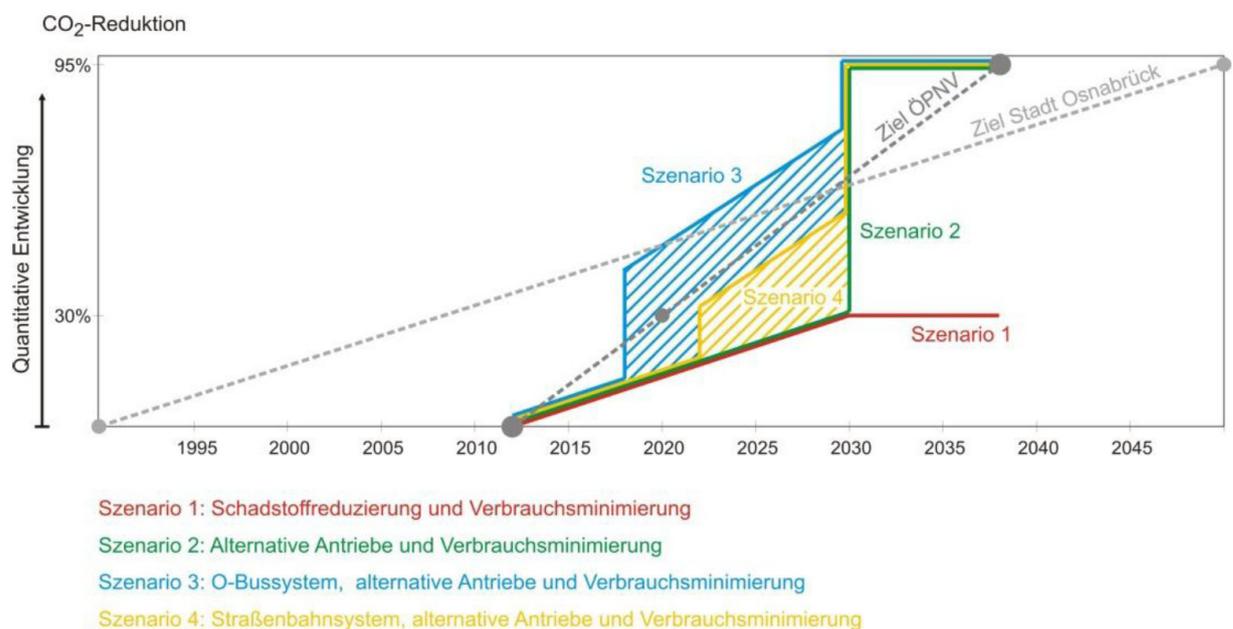
Szenario 1 beschreibt die CO₂-Reduktion, die bei Standarddieselmotoren ggf. mit Schadstoffreduzierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Verbrauchminimierung als realisierbar erscheinen.

Szenario 2 setzt v.a. auf alternative Antriebstechniken, die in Verbund mit Maßnahmen zur Schadstoffreduktion und Verbrauchminimierung einhergehen.

Im **Szenario 3** wird ein wesentlicher Teil des ÖPNV-Netzes mit einem O-Bussystem befahren. Schadstoffreduzierungs- und Verbrauchsminimierungsmaßnahmen bzw. alternative Antriebstechniken sind auch hier auf ergänzenden Buslinien erforderlich.

Im **Szenario 4** wird ein Teil des ÖPNV-Netzes mit einem Straßenbahnsystem betrieben, wie im Szenario ergänzt mit Schadstoffreduzierungs- und Verbrauchsminimierungsmaßnahmen bzw. alternative Antriebstechniken auf ergänzenden Buslinien.

Abb. 8-6: Schematische Darstellung möglicher Szenarien



Quelle: Lindschulte + Kloppe (2013): Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück. S. 96.

Die dargestellten Verläufe der Szenarien verdeutlichen, dass mittelfristig (Gültigkeitszeitraum des vorliegenden NVPs) und auch langfristig (Masterplan 100% Klimaschutz) mit einem elektrischen Bus-System (Szenario 3) beide Ziele erreicht werden können. Auch bei erhöhtem **Fahrgastaufkommen** bis hin zu einer Verdoppelung kann durch den Einsatz von Anhängerzügen und/oder einen 5-min-Takt das Angebot eines E-Bus-Systems im Sinne des Kunden erweitert werden. Dies gilt vor allem für das Fahrgastpotenzial in den Spitzenstunden.

Ein schienengebundenes System kann als Weiterentwicklung des E-Bus-Systems auf stark nachgefragten Routen fungieren und so zu einem noch höheren Wachstum des ÖPNV über den Geltungszeitraum des 3. NVP hinaus beitragen. Ein **Systemwechsel z.B. Richtung Straßenbahn** muss jederzeit möglich sein. Städtebau, Verkehrsplanung und Infrastrukturmaßnahmen müssen die Perspektive einer Systemumstellung berücksichtigen.

Technische Entwicklungen sind während des gesamten Prozesses im Blick zu behalten. Die Weiterentwicklung z. B. Richtung Straßenbahn/Stadtbahn, Brennstoffzellenantrieb, induktiver Aufladung sollte offengehalten und bei Bedarf untersucht werden.

8.3.5.5 Emissionsreduktion bei den übrigen Verkehren

Da der Umstieg auf Elektromobilität aufgrund der Emissionsreduzierung vor Ort die heutigen **Konflikte in sensiblen Bereichen** (z.B. Innenstadt, Bereiche um Krankenhäuser, Bäder, Luftkurorte) sowie allgemein auf den befahrenen Achsen löst, sind auch bei den übrigen Verkehren, die sensible Bereiche passieren, die Emissionen weitestgehend zu reduzieren. Dieses gilt für Schadstoffemissionen in gleicher Weise wie für Lärmemissionen. Vor diesem Hintergrund sind folgende Entwicklungen anzustreben:

Der **Erschließungsverkehr mit Zubringerfunktion** zu den Haupttrassen soll zukünftig mit E-Midibussen, die eine Kapazität von 40-50 Personen aufweisen, durchgeführt werden. (vgl. Kapitel 8.2.1.1). Aktuell testen die Stadtwerke Osnabrück im Rahmen des Econnect-Projekt einen solchen Bus. Bis zur Marktreife werden Dieselbusse eingesetzt.

Die **Fahrzeuge im Regionalverkehr**, die das neue System in der Stadt Osnabrück ergänzen bzw. verdichten, sind dahingehend zu entwickeln, dass sie zum Teil elektrisch fahren können. Diesel-elektrische Fahrzeuge können so auch emissionsfrei durch die Ortschaften im Landkreis Osnabrück (besonders wichtig für die Luftkurorte bzw. Bäder) fahren.

8.3.5.6 Innovatives, benutzerfreundliches Fahrzeugdesign

Um das Fahrgastpotenzial auszuschöpfen ist das Design des neuen Systems von entscheidender Bedeutung. Besonders die hochwertigen Fahrzeuge auf den Haupttrassen sollten daher **innovativ** und gleichzeitig **benutzerfreundlich gestaltet** sein. Eine äußerliche farbliche Kennzeichnung der Fahrzeuge entsprechend der Linien kann in diesem Zusammenhang sinnvoll sein (z.B. LEDs). (Vgl. Kapitel 7, These 4.)

Abb. 8-7: Innovatives Busaußendesign (Van Hool Exqui.City; Designstudie Montreal)



Quelle: www.trolley-motion.com und www.trolley-project.eu

8.3.5.7 Einbindung des Regionalverkehrs in das neue System

Um die **positiven Effekte der Integration des Regionalverkehrs** bestehen zu lassen, wurde bei dem E-Bus-Netzentwurf darauf geachtet, auf den Linien mit einem hohen Anteil an Regionalfahrgästen kein neues System vorzusehen. Besonders ist davon die Achse auf der Iburger Straße betroffen, da alle Fahrten der Linie 61/62 in die Region weiterführen.

Auch die Linien auf der Lotter Straße/Rheiner Landstraße, die in das benachbarte Bundesland gehen, wurden ausgespart. Die starke Regionallinie 71/72 nach Belm, die schon heute zum Stadtverkehr Osnabrück gehört, wurde mit aufgenommen, da die Nähe zur Stadt hier eine Systemweiterführung sinnvoll erscheinen lässt.

Darüber hinaus soll die **Integration der Linie 81/82** nach Wallenhorst und Melle weiterhin Bestand haben. Zusammen mit den betroffenen Gemeinden sind Lösungen zu erarbeiten, die diese Regionallinien optimal mit dem neuen E-Bussystem verbinden.

Die Pfeile an den dargestellten „Endpunkten“ der Linien verdeutlichen, dass ab dieser Stelle noch die jeweilige **Weiterführung** zu prüfen ist. Dabei gilt es zu untersuchen, inwieweit das System auch an anderen Stellen in den Landkreis hinausgeführt werden kann oder in welchem Fall Umstiege sinnvoll sind. Für die Frage inwieweit und mit welcher Technik (Entwicklungen sind zu beobachten, z. B. serieller Hybrid) die übrigen Regionalverkehre die Innenstadt erreichen, sind Konzepte zu erarbeiten.

8.4 Ziel: Weiterverfolgung des OS-Bahn-Konzepts

► Für Stadt und Landkreis Osnabrück

8.4.1 Beschreibung des OS-Bahn-Konzepts

Das von der PlaNOS erstellte „**OS-Bahn-Konzept**“, welches bereits in den vorangegangenen Nahverkehrsplänen vorgestellt wurde, wird weiterentwickelt. Alle Überlegungen zum OS-Bahn-Konzept sollen mit dem Ziel in Einklang stehen, dass den Einwohnern der Region eine schnelle, umsteigefreie Erreichbarkeit der innenstadtnahen Zielpunkte ermöglicht wird. Die Erreichbarkeit der Osnabrücker Innenstadt aus der Region soll durch den Ausbau des heutigen Angebots im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) wesentlich verbessert werden.

Das **gegenwärtige SPNV-Angebot** (vgl. Kapitel 4.3.2) stellt sich so dar, dass die Anschlussschwerpunkte im Osnabrücker Hauptbahnhof grob auf die Minute 00 bzw. Minute 30 ausgerichtet sind und in einem Stundentakt verkehren. Zukünftig wird angestrebt, dass die Region Osnabrück im SPNV in einem annähernden Halbstunden-Takt mit der Stadt Osnabrück verbunden ist, damit eine attraktive Alternative mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Individualverkehr vorhanden ist.

Um diese Vorstellungen umzusetzen ist es notwendig, dass folgende Punkte berücksichtigt und als **Ziel** vorangetrieben werden:

- Wiederinbetriebnahme oder Errichtung zusätzlicher Haltepunkte, die so auszuwählen sind, dass die bestehenden Verkehre auf den Strecken nicht beeinträchtigt werden
- Wiederinbetriebnahme von Strecken
- infrastrukturelle/betriebliche Verknüpfung der Streckenbedienung
- Überprüfung, Ergänzung und Anpassung des Fahrplanangebots im heutigen SPNV mit dem langfristigen Ziel eines 30-min-Taktes und eines optimierten Angebotes in den Tagesrandlagen

Das OS-Bahn-Konzept ist bei allen **zukünftigen Weiterentwicklungen im SPNV** zu berücksichtigen. Dazu sind folgende Punkte zu beachten:

- Flächenpotenziale für zusätzliche Gleis- und Sicherungsanlagen oder für Bahnhofsanlagen entlang der gegenwärtig im Personenverkehr genutzten Trassen sind frei zu halten.
- Die Trassenbereiche für eine Verbindungskurve Haller Willem – KBS 385 – KBS 375 und die Einfädelung der Tecklenburger Nordbahn in die Strecke Bramsche – Osnabrück (KBS 392/394) und Rheine – Osnabrück (KBS 375) sind zu sichern.

- Die Verbindungskurven im Bereich des Osnabrücker Hbfs (Klus-Kurve, Schinkel-Kurve, Stahlwerkskurve, Löhner-Kurve, Münster-Kurve, Bremer-Kurve) sind zu sichern.

Mithilfe folgender **Instrumente** soll das Zielkonzept OS-Bahn (vgl. Karte 8-6) angestrebt werden:

- Auf die erforderlichen Fahrplan- und Infrastrukturmaßnahmen ist hinzuwirken.
- Die für eine Umsetzung des OS-Bahn-Konzeptes erforderlichen Untersuchungen und Planungen sind weiter zu verfolgen.
- Die für die Planung und Umsetzung des Konzeptes zuständigen Institutionen sind zu unterstützen.

Karte 8-6: Zielkonzept OS-Bahn



8.4.2 Überlegungen zur Umsetzung

Folgende **Maßnahmen** sind für die Umsetzung des OS-Bahn-Konzeptes als Variante denkbar:

- Durchbindung der Münster-Strecke (KBS 385) in Richtung Norden bis Bohmte
- Durchbindung der aus Vechta (KBS 394) kommenden Züge in Richtung Osten bis Melle
- Erschließung der Innenstadt durch einen zusätzlichen Haltepunkt Rosenplatz (siehe Kapitel 8.4.3.1)

- Realisierung des 30-Minuten-Taktes auf dem niedersächsischen Abschnitt des Haller Willem
- Anbindung des Haller Willem über die sogenannte „Münster-Kurve“ (heutiger Güterbahnhof bzw. Güterbahnhofsgelände) an die Strecke OS Hauptbahnhof – OS Altstadt – Rheine/Oldenburger
- Wiederinbetriebnahme der Tecklenburger Nordbahn (siehe Kapitel 8.4.3.2)
- betriebliche- und fahrplantechnische Verbindung der Tecklenburger Nordbahn mit dem Haller Willem

Jeder Maßnahme müssen Überlegungen vorausgehen, die sowohl vorhandene Potenziale ausschöpfen, als auch die Kosten im Blick behalten. So zeigt sich zum Beispiel bei der Betrachtung einzelner Bahnlinien, dass einige Züge, welche den Hauptbahnhof Osnabrück zum Zielpunkt haben oder diesen durchfahren, längere Standzeiten aufweisen. Diese Standzeiten könnten dazu genutzt werden, **vorhandene Linien miteinander zu verbinden**. Im günstigsten Fall wären keine oder nur vereinzelt, zusätzliche Fahrzeugkapazitäten notwendig, um eine Taktverdichtung zu erhalten und das Angebot bzw. die Erreichbarkeit der innenstadtnahen Ziele zu verbessern.

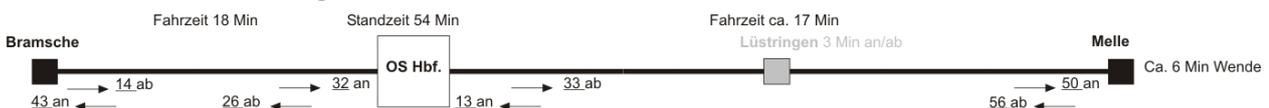
Beispielsweise ist eine Durchbindung der Münsteraner Züge in Richtung Norden auf der KBS 385 denkbar. Bei einer Standzeit von 40 min im Hauptbahnhof Osnabrück wäre eine zusätzliche Verbindung Osnabrück - Bohmte möglich. Hierdurch könnte eine zusätzliche RB-Bedienung auf dem genannten Teilabschnitt realisiert werden. Die Fahrzeit für einen solchen Umlauf würde bei ca. 38 min liegen.

Abb. 8-8: Fahrzeitdiagramm KBS 385



Ebenso ist es denkbar die Linie aus Bramsche (KBS 394) in Richtung Osten bis Melle durchzubinden. Bei dieser Variante könnte die Standzeit von 54 min genutzt werden, um einen zusätzlichen Verdichter nach Melle und zurück fahren zu lassen. Für den gesamten Umlauf sind ca. 40 min notwendig.

Abb. 8-9: Fahrzeitdiagramm KBS 394



Das Konzept der OS-Bahn ist im **Kontext eines „hochwertigen Gesamtsystems“** zu verstehen. Es stellt durch sinnvolle Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern einen wichtigen Baustein dar, der den Binnenverkehr Osnabrücks verbessert und die Region Osnabrück verkehrlich erschließt und verdichtet.

Die **Schaffung bzw. Wiederinbetriebnahme von zusätzlichen Haltepunkten** im Stadtgebiet Osnabrücks und der Region wird bei der Betrachtung des Konzeptes grundsätzlich nicht ausgeschlossen und kann für die Erreichung übergeordneter Klimaschutzziele von entscheidender Bedeutung sein. Die Umsetzungsfähigkeit ist im Einzelnen zu prüfen.

8.4.3 Aktuelle und zukünftige Projekte

Die **Reaktivierung des Haller Willem** im Jahr 2005 (vgl. Kapitel 4.3) ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Umsetzung des OS-Bahn-Konzeptes gewesen. Es sind jedoch auch zukünftig Maßnahmen auf der Strecke des Haller Willem notwendig, um eine verbesserte Erreichbarkeit der innenstadtnahen Ziele zu gewährleisten und den gewünschten **30-Minuten-Takt** im SPNV zu realisieren.

Im Rahmen der Reaktivierung des Haller Willem wurde eine Studie durchgeführt, deren Inhalt verschiedene Betriebsvarianten aufzeigte. Dabei sind grob die Möglichkeiten eines angenäherten 30-Minuten-Taktes angesprochen worden. Dieser ist nur dann zu realisieren, wenn zwei zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe (Nds./NRW) auf der Strecke implementiert werden. Um die genaue Lage, die Fahrzeitveränderungen und die anfallenden Kosten für einen Kreuzungsbahnhof zu ermitteln, sind zukünftig weiterführende Untersuchungen durchzuführen.

Im Kontext der Errichtung innenstadtnaher **Haltepunkte** ist die Einrichtung des Haltepunktes „Rosenplatz“ zu sehen.

8.4.3.1 Ziel: Errichtung Haltepunkt „Rosenplatz“

Im Auftrag der PlaNOS wurde im Jahr 2006 eine **Machbarkeitsstudie** zur Errichtung eines Haltepunktes „Rosenplatz“ erstellt. Untersuchungsgegenstand war die Strecke des Haller Willem. Resümierend ließen sich folgende Punkte festhalten:

- Ein Haltepunkt als Zugang zur südlichen Innenstadt ist sinnvoll.
- Fahrgastpotenziale rechtfertigen einen Haltepunkt.
- Ein Haltepunkt verspricht aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit eine Attraktivitätssteigerung des SPNV und damit neue Fahrgäste.
- Gute Verknüpfung zum innerstädtischen Busverkehr ist gegeben.
- Tarifgemeinschaft Bus und Bahn als Voraussetzung für freizügige Nutzung im Bereich des Haller Willem ist bereits vorhanden (VOS Plus).
- Lage des Haltepunktes aufgrund technischer Rahmenbedingungen vorbestimmt.
- Baukosten bei Zuschüssen der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen darstellbar.

Ergänzend zur ersten Machbarkeitsstudie wurde ein **weiteres Gutachten** angefertigt, dessen Ergebnis im Jahr 2011 vorgestellt wurde. Ziel dieses Gutachtens war es, zusätzlich zum Halt des Haller Willem den Halt der Teuto-Bahn zu untersuchen und eine Übersicht der möglichen Maßnahmen und Kosten zu erhalten.

Drei Varianten haben sich im Laufe der Untersuchung herauskristallisiert, die im weiteren Verlauf der Untersuchung eisenbahnbetriebswissenschaftlich und auf ihre Realisierungskosten hin untersucht wurden:

- Halt nur des Haller Willem an einem Außenbahnsteig
- Halt des Haller Willem (Osnabrück – Bielefeld) und der Teutobahn (Osnabrück – Münster) an Außenbahnsteigen
- Halt des Haller Willem (Osnabrück – Bielefeld) und der Teutobahn (Osnabrück – Münster) an einem Mittelbahnsteig und an einem Außenbahnsteig

Der Gutachter kam zu dem **Ergebnis**, dass die Errichtung des Haltepunktes Rosenplatz mit **nur einem Bahnsteig am Gleis 4** und Halt des Haller Willem an Gleis 4, mit dem Fahrplan verträglich ist und somit realisierbar. Varianten, die ein Kreuzen der Strecke durch den Haller Willem oder die Teuto-Bahn erfordern, führen zu Fahrplankonflikten, die im weiteren Projektverlauf gelöst werden müssten. Die Variante mit einer **Mittelbahnsteiglösung** und einem Außenbahnsteig beinhalten zwar keine Fahrplankonflikte, jedoch ist diese Variante mit hohem Aufwand und sehr hohen Kosten verbunden.

Die nachfolgenden Skizzen veranschaulichen sowohl die Lage des Haltepunktes und der jeweiligen Bahnsteige.

Abb. 8-10: Rosenplatz - Variante nur Halt Haller Willem am Außenbahnsteig



Abb. 8-11: Rosenplatz - Variante Halt Haller Willem und Teutobahn nur außen

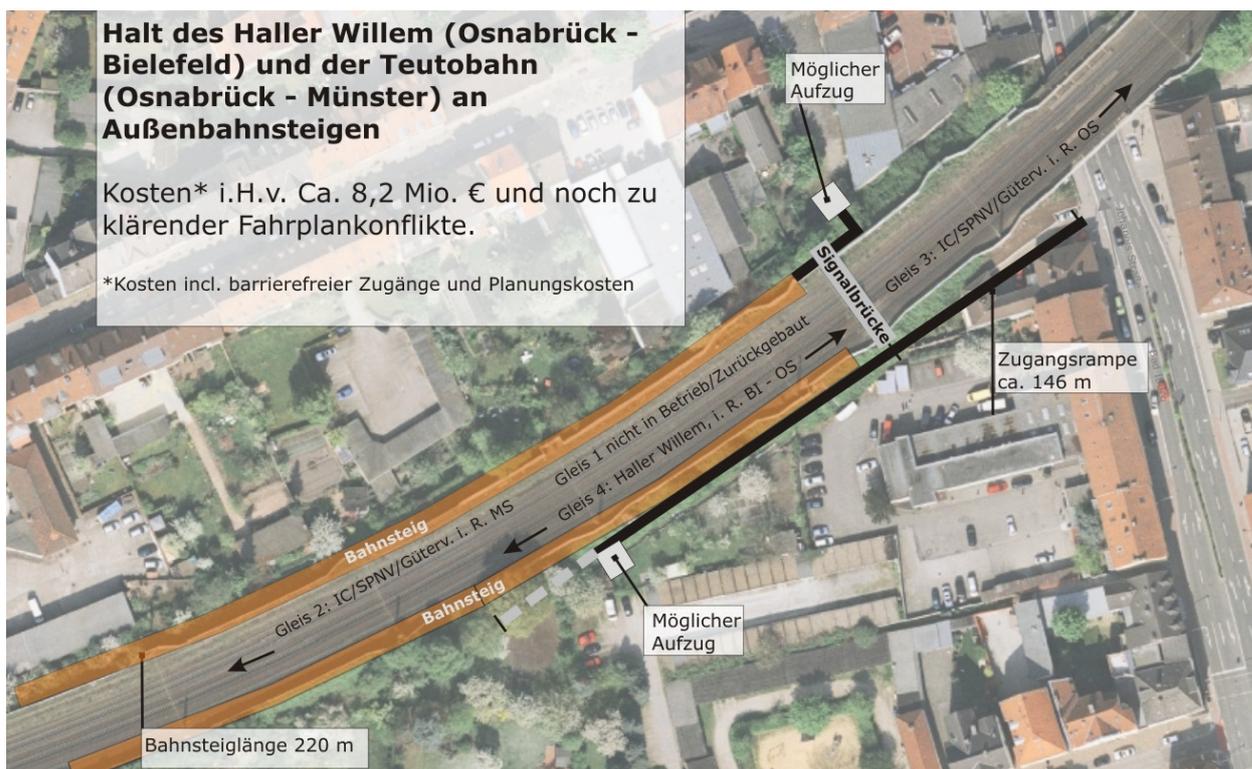


Abb. 8-12: Rosenplatz - Variante Halt Haller Willem und Teutobahn mittig und außen



Stadt und Landkreis Osnabrück fordern die Errichtung eines Haltepunktes Rosenplatz. Auch zukünftig wird die **Realisierung des Projektes weiter verfolgt** und die Umsetzung bei der LNVG eingefordert.

8.4.3.2 Ziel: *Wiederinbetriebnahme Tecklenburger Nordbahn*

Ein weiterer wichtiger Baustein im OS-Bahn-Konzept stellt die Tecklenburger Nordbahn (TN-Bahn) dar. Die im Jahr 2003 in Auftrag gegebene **Studie zur Wiederinbetriebnahme** des SPNV auf der TN-Bahn wurde im Jahr 2010, im Auftrag des Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM), aktualisiert. Die Aktualisierung hatte zum Ziel, die TN-Bahn in den ersten Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe einzubringen.

Als Grundtakt wird von Montag bis Samstag ein **30-Minuten-Takt** geplant, der in den Abendstunden und an Sonntagen auf einen Stundentakt reduziert wird. Als Betriebszeiten sind Montag bis Freitag von 6.00 Uhr, Samstag von 7.00 Uhr und Sonntag / Feiertag von 8.00 Uhr bis 22.00 Uhr vorgesehen.

Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

- Durch moderne Dieseltriebwagen wird der Hauptbahnhof Osnabrück von Recke in 32 Minuten, Mettingen in 22 Minuten, Westerkappeln in 17 Minuten und von Lotte-Wersen in 12 Minuten erreicht.
- Die ermittelten Fahrgastzahlen setzen sich zusammen aus Fahrgästen, die vom MIV vom ÖPNV und aus Strukturweiterungen auf die TN-Bahn umsteigen. Es wurden in Summe 5.730 potenzielle Fahrgäste abgeschätzt.
- Der Gutachter ermittelt für die Investition in Streckeninfrastruktur (Betriebskonzept mit Zugbegegnung in Westerkappeln) und Stationen ca. 28,6 Mio. Euro.
- Der Kosten-Nutzen Wert der Untersuchung ergibt einen Wert von 1,12. Der geforderte Schwellwert, für den volkswirtschaftlichen Nutzen liegt bei 1,0. Somit ist davon auszugehen, dass eine Wiederinbetriebnahme volkswirtschaftlich rentabel ist.

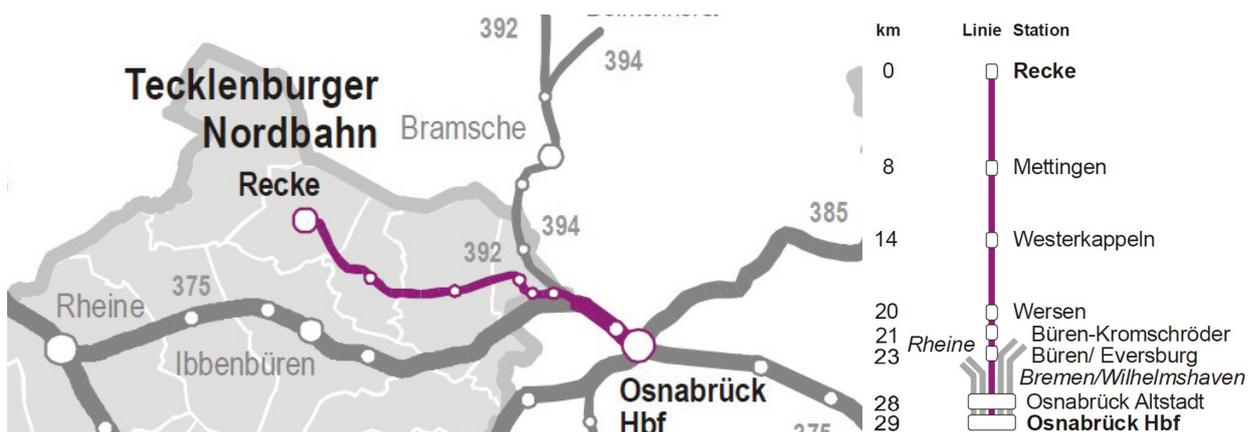
Mit der Umsetzung des Projektes wird es auch zu **Veränderungen im Busangebot** kommen. So soll bei einer Wiederinbetriebnahme im SPNV die Schnellbuslinie S10 sowie die Linie R11 im Abschnitt Wersen – Westerkappeln entfallen. Die SPNV-Stationen würde in Folge dessen mit Taxi-Bussen angebunden. Zwischen Wersen und Osnabrück bliebe aber der 20-min-Takt der R 11 bestehen. Kommt es zu einer Wiederinbetriebnahme der Tecklenburger Nordbahn, sind die dann vorgesehenen Veränderungen im Busverkehr mit ihren Auswirkungen in Hinblick auf das Gesamtverkehrskonzept von Stadt- und Landkreis Osnabrück zu prüfen.

Aufgrund des positiven Bewertungsergebnisses wurde die Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn in den **aktuellen Nahverkehrsplan des NWL** (Nahverkehr Westfalen-Lippe) aufgenommen. Dies war eine grundsätzliche Voraussetzung dafür, dass die Tecklenburger Nordbahn in weiteren Ausbauplanungen und Investitionsplanun-

gen des Landes NRW berücksichtigt wird. Der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland (ZVM) sieht mittlerweile eine Finanzierung für die nächsten Planungsschritte über die Entwurfsplanung bis zur Genehmigungsplanung vor.

Nicht zuletzt aufgrund des positiven Kosten-Nutzen-Indikators wird die **Wiederinbetriebnahme von Stadt und Landkreis Osnabrück gefordert**.

Karte 8-7: Geplante Streckenführung TN-Bahn



Quelle: NWL (2011): Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe. S. 133.

8.4.3.3 Ziel: Haltepunkt Vehrte

Das OS-Bahn-Konzept sieht in seiner gesamten Betrachtung auch die Implementierung von weiteren Haltepunkten vor. So kann auch ein **Haltepunkt Vehrte** einen weiteren Baustein darstellen, der den Menschen der Region ein **schnelles Zusatzangebot im ÖV** ermöglicht.

Käme es zu einer **Durchbindung z.B. der von Münster nach Osnabrück verkehrenden Teutobahn (RB 66) in Richtung Bohmte**, so ist ein Haltepunkt Vehrte zu prüfen. Dies könnte das vorhandene Angebot auf der Strecke Osnabrück – Bremen ergänzen und die innerstädtische Erreichbarkeit Osnabrücks für die Bewohner in der Region deutlich verbessern. Die Sinnhaftigkeit einer solchen Maßnahme ist eng mit einer großräumigen Bus-Schiene-Verknüpfung verbunden, um eine ausreichende Flächenerschließung zu gewährleisten.

Die Aufgabenträger befürworten einen Haltepunkt Vehrte. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass das vorhandene Produktangebot auf der Relation Osnabrück - Bremen nicht seine Charakteristika verliert. Weitere Prüfungen und Untersuchungen werden unterstützt.

8.4.3.4 Ziel: Haltepunkt Alfhausen

Ein weiterer beispielhafter Haltepunkt, der bei einer Gesamtbetrachtung des OS-Bahn-Konzeptes für eine Reaktivierung in Frage käme, ist der **ehemalige Haltepunkt Alfhausen**.

Zukünftig prüfenswert wäre die Fragestellung, ob sich der alte Standort des Haltepunktes Alfhausen für eine Reaktivierung als geeignet erweist oder ob sich eine **Standortverlagerung**, unter den geltenden Rahmenbedingungen, als sinnvoller erweisen würde.

Sollte es zu Ausbaumaßnahmen auf der Schienenstrecke zwischen Osnabrück - Oldenburg – Wilhelmshaven kommen, ist es wünschenswert die Bedienung des Haltepunktes Alfhausen durch die Landesnahverkehrsgesellschaft und den Betreiber der Strecke prüfen zu lassen.

Einer Reaktivierung des Haltepunktes Alfhausen stehen die Stadt und auch der Landkreis Osnabrück positiv gegenüber, wenn das bestehende Angebot auf der Schiene nicht gefährdet und die Hauptverkehrsströme nicht unnötig behindert werden.

8.5 Weitere Ziele Bus

► Für Stadt und Landkreis Osnabrück

8.5.1 Ziel: Standards von Haltestellen, Fahrzeugen und Bedienung

8.5.1.1 Ziel: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen nach dem neuen Haltestellenkonzept

Das in Kapitel 3.6 vorgestellte **Haltestellensystem** soll in den nächsten Jahren wie bisher weitergeführt werden. Priorität haben dabei die Haltestellen an Taktlinien und Verknüpfungspunkten, an Krankenhäusern und Altenheimen sowie an Schulen. Bei der Sanierung aller Straßen in Stadt und Landkreis Osnabrück, an denen sich Bushaltestellen befinden, ist das neue Bushaltestellensystem anzuwenden. Bei der Planung ist auch die **barrierefreie Zuwegung** zu berücksichtigen. Darüber hinaus gilt es auch die **Fahrgastinformation barrierefrei** zu gestalten. Ziele und Maßnahmen sind in Kapitel 8.8.1 dazu zu finden. Für eine **finanzielle Förderung** ist die Anwendung des Konzepts zwingende Voraussetzung.

Entsprechend der **Novelle des PBefG §8 Satz 3** hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Da eine komplette Umsetzung aus finanzieller Sicht voraussichtlich nicht realisierbar ist, ist eine **Priorisierung der Maßnahmen** vorzunehmen.

Vor dem Hintergrund der Festlegung im PBefG ist der **Umsetzungsplan** des Konzepts der barrierefreien Haltestellen in der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans weiterzuentwickeln.

8.5.1.2 Ziel: Haltestellenausbau unter Beachtung bestimmter sonstiger Standards

Neben der Barrierefreiheit gibt es noch verschiedene andere **Kriterien**, die beim **Haltestellenausbau** zu beachten sind:

- **Länge** von Regelhaltestellen:
 - auf den Hauptlinien im Stadtgebiet: möglichst 25 m (mindestens 23 m)
 - auf den Nebenlinien im Stadtgebiet: 18 m
 - in der Region: mindestens 18 m
 - Ausnahmefälle in der Region: Haltestellen in Kragengemeinden, an denen in den Spitzenzeiten auch überlange Busse zum Einsatz kommen (z.B. Wallenhorst, Hollage, Belm): möglichst 25 m (mindestens 23 m)

- ausreichende **Beleuchtung**
- barrierefreie **Zuwegung**
- **Fahrgastinformation** in der Wartehalle (falls vorhanden), sonst am gut sichtbar aufgestellten Haltestellenschild (vgl. Kapitel 8.8.1)
- ausreichendes Angebot an **B+R** (incl. Fahrradboxen und Ladestationen für Pedelecs)
- ausreichendes Angebot an **P+R** (besonders an Haltestellen in Stadtrandlagen an denen sich das ÖPNV-Angebot verdichtet)

Zusätzlich gilt es zu prüfen, ob an zentralen Haltestellen die Fahrgastinformation um eine **Zeitanzeige** ergänzt werden kann.

Da auf Pflege und Instandhaltung besonderer Wert zu legen ist, sollten die Gemeinden jeweils eine Systematik erarbeiten, um diese zu gewährleisten. Mit Hilfe der Zuteilung von Verantwortlichkeiten soll im Falle von Vandalismus oder übermäßiger Verschmutzung möglichst zeitnah reagiert werden.

8.5.1.3 Ziel: Fahrzeugbeschaffung unter Beachtung bestimmter Standards

Die Fahrzeuge, die auf den Linien der VOS verkehren, haben folgende **Ausstattungsstandards** aufzuweisen, die durch verschiedenste Fahrzeugtypen erfüllt werden können (z. B. Niederflur, Low-Entry, Doppelstock):

- barrierefreier, komfortabler Einstieg und Innenausstattung
- Multifunktionsflächen entweder auf der rechten und/oder der linken Seite, so dass die Richtlinien zur Mitnahme von Rollstühlen erfüllt werden und ausreichend Platz für Kinderwagen und Rollatoren zur Verfügung steht
- Zielanzeiger als elektronische Matrixanzeige
- Haltestellenansage
- Bildschirmanzeige für Fahrgastinformation (nur auf den Taktlinien), sonst reine Haltestellenanzeige
- Bordrechner und Fahrausweisdrucker
- VOS-Design (Um einen einheitlichen Markenauftritt nicht zu gefährden wird darüber hinaus für die gesamte VOS eine Richtlinie für die Vermarktung von Werbung auf Fahrzeugflächen entwickelt, die im Besonderen auch den Fahrgast und seine Bedürfnisse berücksichtigt.)
- höchstmögliches Maß an Umweltfreundlichkeit bei Neubeschaffung (vgl. Kapitel 8.3.5.4 bzw 8.3.5.5)

Um das Problem der **Lärmbelastung** verträglicher zu gestalten, ist bei Neuanschaffung von Bussen der von der EU für LKW und Busse erlassene Grenzwert einzuhalten.

Wo ein über den Schülerverkehr hinaus nicht feststellbarer Anteil von Jedermann-Fahrgästen besteht, kann von den Standards abgewichen werden, dennoch nicht unterhalb der gesetzlichen Anforderungen.

8.5.1.4 Ziel: Bedienungsstandards

Aufgrund geänderter Öffnungs- und variableren Arbeitszeiten hat sich die **Nachfrage im ÖPNV zeitlich ausgedehnt**. Die Bedienzeiten und Taktfrequenzen sind daher dem gewandelten Bedarf anzupassen und es sind neue Standards zu definieren, die im gesamten VOS-Gebiet gelten und einprägsam für den Kunden sind. Das schon weiterentwickelte **Taktraster für den Stadtverkehr** kann entsprechend der Abbildung in Kapitel 3 mit den dort vorgestellten Zeiten bestehen bleiben.

Das Angebot von ÖPNV und SPNV ist aufeinander abzustimmen, damit eine Verknüpfung der beiden Systeme kundenorientiert funktioniert. (Vgl. dazu auch Kapitel 8.6.1 Verknüpfung Bus und Schiene in der Region.)

Für den **Regionalverkehr** besteht das Ziel, das Angebot so anzupassen, dass mindestens in einem **1-Stunden Takt** im folgenden Raster bedient wird:

- Mo-Fr 8 - 20 Uhr (vorher 8-18 Uhr)
- Sa 8 - 18 Uhr (vorher 8-14 Uhr)

Zudem ist die weitere Einrichtung von **Taktverkehren an Sonntagen** (mindestens alle 2 Stunden) und die **Erweiterung im Abendverkehr** wünschenswert. Darüber hinaus sollen Konzepte erarbeitet werden, wie das Angebot optimal auf **Schichtzeiten** anzupassen ist.

Verdichtungen sind dann vorzunehmen, wenn die Nachfrage dieses erfordert. Um sich diesem Zielkonzept anzunähern und aufgrund dringenden Handlungsbedarfs sind **kurzfristig** folgende **Maßnahmen** zur Ausweitung des Angebots umzusetzen:

Werktags:

- Linie 381: Taktverdichtung auf 2 Fahrten pro Stunde in der HVZ
- Linien zwischen Osnabrück und Bad Iburg/Glandorf/Bad Laer (Linien 465 und 466): Einrichtung von Spätverbindungen ab Bad Laer (aktuell letzte Fahrt gegen 20:00 Uhr) und Glandorf (letzte Fahrt gegen 20:30)
- Auffüllen morgendlicher Bedienungslücken (z.B. Hasbergen -> Osnabrück, Ostercappel -> Osnabrück, Borgloh -> Oesede/Osnabrück)

- Erweiterung der Linie 630 und 640 ab Fürstenau -> Quakenbrück jeweils um 1 Fahrt gegen 18 Uhr
- Möglichkeiten der Taktverdichtung auf der Relation Holzhausen-Hagen prüfen

Samstags:

- Linie 381 Ergänzung des Fahrtenangebots
- Linie 630 Ergänzung des Fahrtenangebots ab 13:00
- Linie X275 – Der bisher befristete Betrieb ist dauerhaft einzurichten.

Anpassung der Verkehre an die Schulendzeiten:

Bereits seit einigen Jahren und ebenfalls fortgesetzt in den kommenden Jahren vollzieht sich eine sehr grundlegende **Änderung der Schulstruktur**. Die Einführung von Oberschulen, die Gründung neuer zusätzlicher Gesamtschulen, die Änderung von „G9“ auf „G8“ sowie verstärkter Nachmittagsunterricht verändern in erheblichem Maße die räumliche und zeitliche Ausrichtung von Verkehrsströmen im ÖPNV. Gemeinsam zwischen allen Akteuren wie Landkreis Osnabrück, Stadt Osnabrück, kreisangehörige Gemeinden, VLO, VOS und PlaNOS sind die bekannten und absehbaren Änderungen in der Schulwahl zu analysieren und zu berücksichtigen sowie Planungen zu Schulstandorten und Schulzeitenplanung möglichst untereinander abzustimmen.

8.5.2 Ziel: Behinderungen im Liniennetz vermeiden

Lindschulte + Kloppe erläutern in ihrer „Machbarkeitsstudie ÖPNV Osnabrück“, dass *„ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen sowie Restriktionen im ruhenden Verkehr und gegenüber dem MIV Voraussetzungen für die nachhaltige Verbesserung der ÖPNV-Qualität in Osnabrück sind und die Basis für eine spürbare Steigerung des ÖPNV-Anteils bei allen Systemalternativen bilden.“* (S. 95)

Die aktuell bestehenden Behinderungen im Liniennetz wurden in Kapitel 3.1.1, 3.1.2 und 3.2.3) aufgezeigt. Um das Ziel der **Beschleunigung des ÖPNV** (vgl. Kapitel 8.3.1 und 8.3.2) möglichst zeitnah umzusetzen, sind zu den genannten Konfliktbereichen ad-hoc-Maßnahmen zu erarbeiten und umzusetzen.

Infrastrukturellen Behinderungen, die in **Tempo-30-Zonen** Anwendung finden wie z.B. Aufpflasterungen, sind auf den Linienwegen des ÖPNV zu vermeiden. Stattdessen soll der Einsatz von anderen für Busse geeignete Bauformen, die nur den PKW-Verkehr verlangsamen (z.B. „Berliner Kissen“) geprüft werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, an welchen Stellen Verkehrsregelungen wie Rechts-vor-Links und die Parkerlaubnis am

Straßenrand aufgehoben werden können.

Abb. 8-13: Berliner Kissen



Auch für die weiteren **Behinderungen im Liniennetz in Stadt und Landkreis Osnabrück**, die häufig zu Rückstaus führen, sind die Gründe im Einzelnen zu prüfen und dazu Verbesserungsmaßnahmen aufzuzeigen und umzusetzen, damit ein störungsfreier ÖPNV gewährleistet ist. Eine Beschleunigung des ÖPNV kann auch dem sonstigen Verkehr zugute kommen.

Außerdem ist darauf zu achten, dass auch das übrige Straßennetz so gestaltet ist, dass **Umleitungstrecken** für Busse bei Großbaustellen auf den Linienwegen raumnah zur Verfügung stehen.

8.5.3 Ziel: Weiterführung FreizeitBus-Konzept

Das Produkt FreizeitBus wird weiterhin als sinnvoller Weg angesehen, neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen, denn die **positive Wirkung des ÖPNV im Freizeitverkehr** kann den Einstieg in den ÖPNV erleichtern. In der Folge gelingt es eher, neue Kunden auch für den normalen ÖPNV zu gewinnen. Darum ist es wichtig, dieses Produkt weiter am Markt zu etablieren.

Folgende Maßnahmen sind in dieser Hinsicht zu prüfen:

- zeitliche Ausweitung auf den April und den Oktober (ggf. ganzjährig)
- weitere Verdichtung des Fahrplanangebots
- Integration in den Sonn- und Feiertagsverkehr der VOS (Einstieg ist begonnen mit dem FreizeitBus Teuto-Region)
- Weiterentwicklung der VOS-Fahrradanhängerflotte
- verstärktes Marketing zur Steigerung des Bekanntheitsgrades

8.5.4 Ziel: Verbesserte Anbindung von Gewerbegebieten

Die **Anbindung der Gewerbegebiete** in Stadt und Landkreis Osnabrück weist aktuell unterschiedliche Qualitätsstandards auf. Verschiedene Gebiete innerhalb der Stadt Osnabrück und in umliegenden Gemeinden sind durch Verbindungen im Taktverkehr sehr gut an den ÖPNV angebunden (z.B. Gewerbegebiet Hellern, Gewerbegebiet Belm, Gewerbegebiet Georgsmarienhütte/Harderberg). Andere Gebiete, insbesondere in der Stadt Osnabrück werden zu den Schichtzeiten der dort ansässigen Gewerbebetriebe durch E-Linien erschlossen (z. B. Gewerbegebiete Eversburg, Huxmühlenbach/Fledder).

Ein Großteil der Gewerbegebiete ist jedoch nicht oder nur sehr **rudimentär durch den ÖPNV erschlossen**. Die Gründe hierfür sind vielfältig. Neben der Lage der Gebiete abseits der Haupttrouten ist auch die vergleichsweise geringe Zahl an potenziellen Fahrgästen und die **stark unterschiedlichen An- und Abreisezeiten** der Beschäftigten ein Grund dafür.

Im Zuge des allgemeinen Mobilitätswandels ist die Erschließung von Industrie- und Gewerbegebieten durch den ÖPNV jedoch ein immer wichtiger werdender **Standortfaktor**. Die Kommunen haben dies erkannt und versuchen vermehrt ÖPNV-Anschlüsse in die Regionen zu erhalten.

Folgende Maßnahmen der Nahverkehrsplanung sind dazu möglich:

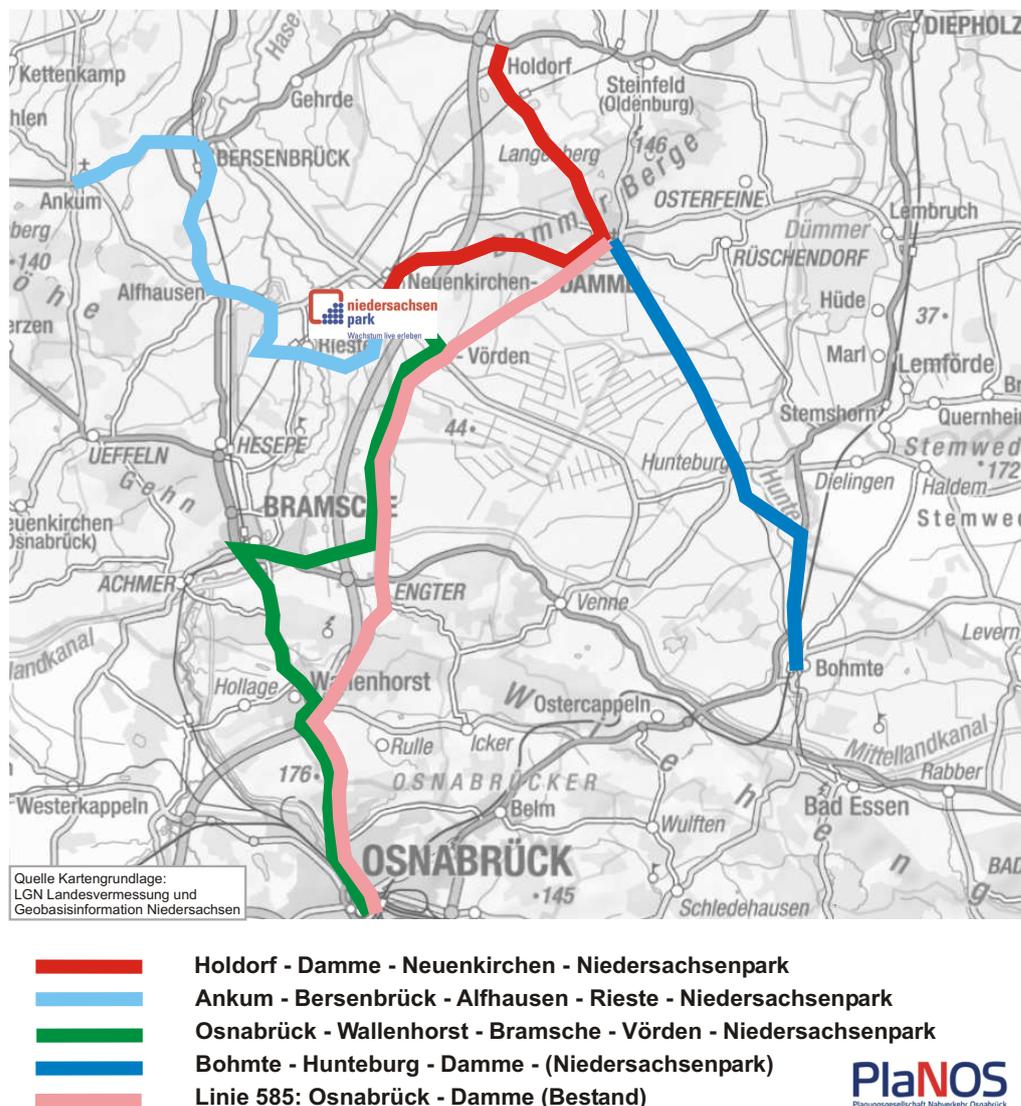
- verbesserte Anbindung der Gewerbegebiete an das ÖPNV-Netz vor allem zu Schichtanfangs- und Endzeiten
- verstärkte Bewerbung des Firmenabo durch die Verkehrsunternehmen
- Zusammenarbeit mit Kommunen und lokalen Wirtschaftsförderern zur punktuellen Verbesserung der Angebote
- Umfragen innerhalb der Gewerbegebiete zur Erkennung von Potenzialen und zur Optimierung der Angebote
- Radleihsysteme für die „letzte Meile“ zur Arbeitsstelle gerade bei großen Gewerbegebieten

Für das **Gewerbegebiet in Wallenhorst** wurde im Herbst 2011 in Kooperation von PlaNOS und Wirtschaftsförderung Wallenhorst eine solche Befragung der dort tätigen Arbeitskräfte (gewissermaßen als Pilotprojekt) durchgeführt. Die Erkenntnisse daraus (z.B. Herkunft der Arbeitskräfte, Arbeitsbeginn, Anforderungen an den ÖPNV) sollen in die Entwicklung des zukünftigen ÖPNV-Konzepts in Wallenhorst einfließen. Dabei soll das Fahrtangebot in das Gewerbegebiet vor allem zu den Anfangs- und Endzeiten der Beschäftigten verstärkt werden.

An der A1 entwickelt sich derzeit das interkommunale über 400 ha große **Gewerbegebiet „Niedersachsenpark“** der Gemeinden Rieste und Neuenkirchen-Vörden. Große Unternehmen wie adidas, PSA Peugeot/ Citroën und Grimme Landmaschinenfabrik siedeln sich dort aktuell an. Von erheblicher regionaler Bedeutung ist für diesen Bereich ein **interkommunales Nahverkehrskonzept** zu erarbeiten, um die Möglichkeit zu bieten, den Arbeitsort auch mit dem ÖPNV zu erreichen. Die Distanz zum nächstgelegenen Bahnhof Neuenkirchen-Vörden beträgt 1 km.

Entscheidend für eine weitere Planung ist die **Abschätzung bzw. Untersuchung der vorhandenen und zukünftigen Nachfrage**. Der in der folgenden Abbildung dargestellte Konzeptentwurf dient dabei als Grundlage um in Zusammenarbeit mit den dort angesiedelten Unternehmen eine bedarfsorientierte Lösung für den Arbeitsstandort Niedersachsenpark zu schaffen.

Abb. 8-14: Konzeptentwurf zur ÖPNV-Anbindung Niedersachsenpark



Quelle: eigener Entwurf

8.6 Ziel: Verbesserung des Verkehrsangebots in der Region

► Für Landkreis Osnabrück

Ausgehend vom beschriebenen, vor allem für den städtischen Bereich geltendes System wird es von Bedeutung sein, auch im Regionalverkehr ein ÖV-System zu entwickeln, das auf den **Hauptachsen schnelle und attraktive Beförderung** gewährleistet und das durch weitere Linien die **Flächenerschließung** übernimmt.

Das Verkehrsangebot in der Region soll dazu durch **Maßnahmen** in folgenden Bereichen optimiert werden:

- Verknüpfung des ÖPNV
- Beschleunigung
- neue Taktkonzepte
- Weiter-/ bzw. Neuentwicklung von Produkten
- Anpassung von Bedienungszeiten (siehe Kapitel 8.5.1.4)

Konkret sind dazu folgende Konzepte umzusetzen oder mögliche Maßnahmen zu prüfen:

8.6.1 Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln in der Region

Auch für den Landkreis Osnabrück gewinnt das Thema **Mobilitätsketten**, d. h. dass ein Weg mit verschiedenen Verkehrsmitteln durchgeführt wird, immer stärker an Bedeutung. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig das **SPNV-Angebot** (das **Rückgrat** der Mobilität in der Region) optimal mit den anderen Verkehrsmitteln zu verknüpfen.

Neben der Infrastruktur durch die sogenannten **Mobilpunkte** (vgl. Kapitel 8.3.3), der **innovativen Fahrgastinformation** z. B. mittels Echtzeitinformation (vgl. Kapitel 8.8.1) und einem **Bus-Schiene Tarif** (vgl. Kapitel 8.9.4) ist die **Verknüpfung des Angebots** im SPNV mit dem Busangebot wesentlicher Faktor zur Attraktivitätssteigerung. Die Bahnhöfe des Osnabrücker Landes sind daher so mit dem Bus zu bedienen, dass eine optimale Verknüpfung mit dem SPNV-Angebot gewährleistet ist. Es sind auch Möglichkeiten der verbesserten Anbindung kleinerer Gemeinde-/teile zu erarbeiten (z.B. Gehrde, Borgloh).

Parallelverkehre Bus/Schiene sind in diesem Zusammenhang auszuschließen.

8.6.2 Schnellbusse auf Achsen außerhalb des Schienennetzes

Die Gemeinden **Bad Laer** und **Bad Iburg** sind bisher über einen regulären Linienverkehr an die Stadt Osnabrück angebunden. Da in diesen Orten keine Anbindung an das regionale Schienennetz besteht, ein Nachfragepotenzial zu erkennen und die Entfernung zu Osnabrück vergleichsweise groß ist, ist zu prüfen, ob diese Achse durch den Einsatz eines **Schnellbusses** zu beschleunigen ist. Darüber hinaus sollte auch **Glandorf** über einen **Zubringer** nach Bad Iburg an diese Verbindung eingebunden werden. Um die Nachfrage zu steigern, ist der ÖPNV mit dem Individualverkehr durch das Angebot an **P+R-** und **B+R-Anlagen** zu verknüpfen. In Bad Iburg bieten die Haltestellen „Rathaus“ und „Kurhaus“, In Bad Laer die Haltestellen „Rathaus“ und „Kurmittelhaus“ und in Georgsmarienhütte die Haltestelle „Karolinenhöhe“ günstige Voraussetzungen.

8.6.3 Flächenerschließung in der Region durch flexible Bedienformen

Auch in **Gebieten und zu Zeiten mit geringer Fahrgastnachfrage** soll dauerhaft ein möglichst attraktives ÖPNV-Angebot aufrecht erhalten und angeboten werden. Dies betrifft auch Bereiche, die aufgrund der sich verändernden Bevölkerungsstruktur und –dichte zum jetzigen Zeitpunkt noch durch reguläre Linienverbindungen angebunden werden. Aufgrund eines steigenden Kostendrucks und (begründet durch sinkende Schülerzahlen) geringerer Einnahmen aus der Schülerbeförderung ist ein solches reguläres Angebot in vielen Bereichen zukünftig zu hinterfragen. Somit gilt es, für solche Räume ein Angebot zu schaffen, das **unter finanziellen Aspekten umsetzbar** ist, das über die Schülerverkehre hinaus geht und den Menschen eine Mobilität auch ohne eigenen PKW ermöglicht.

Für solche Bereiche bedarf es der Einrichtung **flexibler Bedienungsformen**. Diese verkehren nur bei vorheriger Anmeldung der Fahrt durch den Fahrgast und werden im Folgenden als Rufbusverkehre bezeichnet. Die vorherige Anmeldung ermöglicht neben dem Fakt, dass nur Fahrten mit tatsächlicher Nachfrage durchgeführt werden, auch den nachfragegerechten Einsatz von Fahrzeuggrößen. Bei geringer Nachfrage können **kleinere Fahrzeuge** bzw. Kleinbusse eingesetzt werden, die einheitlich **als ÖPNV-Fahrzeuge gekennzeichnet** werden müssen. Standardlinienbusse müssen nur eingesetzt werden, wenn sich große Gruppen angemeldet haben. Idee der Einrichtung von Rufbusverkehren ist entweder die **Aufrechterhaltung eines Grundangebots** zu angemessenen Kosten oder die Steigerung der Fahrgastnachfrage mit dem Ziel zu einem späteren Zeitpunkt wieder ein Regelangebot schaffen zu können. Die flexiblen Bedienungsformen können auch als **Ergänzung zu den regulären Linienverbindungen** zu nachfrageschwachen Zeiten (Abends und am Wochenende) dienen.

Bei den flexiblen Angeboten sind zwei Formen zu unterscheiden. Das **liniengebundene Rufbusangebot** verkehrt nur nach vorheriger Anmeldung, jedoch immer auf einem festen Linienweg. Ein **flexibles Rufbusangebot** verkehrt zwischen nachgefragten Haltestellen immer auf dem kürzesten Linienweg. Darüber hinausgehende Lösungen wie eine **Haustürbedienung** durch z.B. Anrufsammeltaxiverkehre (AST) sollen nicht weiterverfolgt werden, da das Angebot als Busverkehr erkennbar bleiben soll und eine Rückführung in einen Linienverkehr nur erschwert durchzuführen ist.

Welches der Grundangebote für den jeweiligen Einzelfall am besten geeignet ist, sollte entsprechend der örtlichen Gegebenheiten hinsichtlich Bevölkerungsstruktur, erwarteter Nachfrage und derzeitigem Angebot abgewogen werden. Diese **Abwägung** ist in Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und der örtlichen Politik und Verwaltung zu erstellen.

Sollten örtliche Initiativen sogenannte **Bürgerbusse** in diesem Zusammenhang entstehen, sind sie zu fördern, da sie eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Sie sind in das gesamte ÖPNV-Angebot zu integrieren (Haltestellenbindung, Tarifbindung, usw.), damit eine Nachhaltigkeit gewährleistet ist. Dazu ist ein Handbuch zur Umsetzung der Konzepte zu erarbeiten, das diesen Initiativen zur Verfügung gestellt wird.

Anzustreben ist, dass es für den Kunden eine **einheitliche Erreichbarkeit** und ein **einheitliches Anmeldeverfahren** im gesamten VOS-Gebiet gibt, das es dem Kunden ermöglicht **mit Voranmeldung** seine Fahrt zu bestellen. Für die Umsetzung sind kreisweit geltende Standards von der PlanOS und den Verkehrsunternehmen zu erarbeiten und technische Vorkehrungen zu treffen.

Im **Osnabrücker Land** eignen sich grundsätzlich alle vergleichsweise **dünn besiedelten Bereiche** mit geringer Fahrgastnachfrage und Verkehrsverbindungen, die unregelmäßig nachgefragt werden, für die Einrichtung flexibler Bedienungsformen. Im Besonderen könnten auch die **Landgemeinden untereinander** durch ein solches System verbunden werden. Hier gilt es zu prüfen, welche Korridore dazu geeignet sind (z.B. Melle - Bad Essen, vgl. dazu auch Kapitel 8.6.6).

Besonderer **Handlungsbedarf** besteht derzeit jedoch in den folgenden Bereichen:

- Nordkreis zwischen Bramsche und Quakenbrück
- VOS-Teilgebiet NordOst abseits der Haupttrouten
- Südliches Osnabrücker Land abseits der Haupttrouten

Zu **Schwachlastzeiten** ist der Einsatz flexibler Bedienformen auch in den verschiedenen Gemeinden des Landkreises und in den Randlagen der Stadt zu prüfen. Aktuell werden für die Gemeinden Georsmarienhütte und Wallenhorst Konzepte erarbeitet, die solche Angebote integrieren (vgl. 8.6.4 und 8.6.5).

8.6.4 Konzept: Angebotsverbesserung in Georgsmarienhütte

Im Bereich der **Stadt Georgsmarienhütte** wurden in den vergangenen Jahren punktuelle Veränderungen realisiert. Die Gremien der Stadt haben sich jedoch (auch im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans) um eine weitere **Verbesserung des ÖPNV-Angebots** bemüht.

Angestrebte Verbesserungen in diesem Bereich sind:

- Einrichtung einer umstiegsfreien Verbindung zwischen den Stadtteilen Holzhausen, Malbergen, Alt-Georgsmarienhütte und Oesede
- Anbindung des Stadtteils Holsten-Mündrup an das ÖPNV-Netz (insbesondere außerhalb des Schülerverkehrs), in diesem Bereich Prüfung des Einsatzes von nachfragegerechten Fahrzeuggrößen (z.B. Klein- und Midibusse) und bedarfsgesteuerter Bedienung
- Verbesserung des Angebots im Stadtteil Harderberg (u.a. Anbindung der Egge an Oesede)
- Verbesserung der Anbindung des Franziskushospitals, insbesondere unter Berücksichtigung der Dienstzeiten der Angestellten und der Schulzeiten des Bildungszentrums St. Hildegard

In diesem Rahmen sollte auch die Anbindung von Borgloh an den Bahnhof Wellendorf erneut geprüft werden.

Die Verbesserungen dürfen die bestehenden Verkehre in den südlichen Bereich des Landkreises nicht negativ beeinflussen.

8.6.5 Überarbeitung des Bedienkonzeptes Wallenhorst

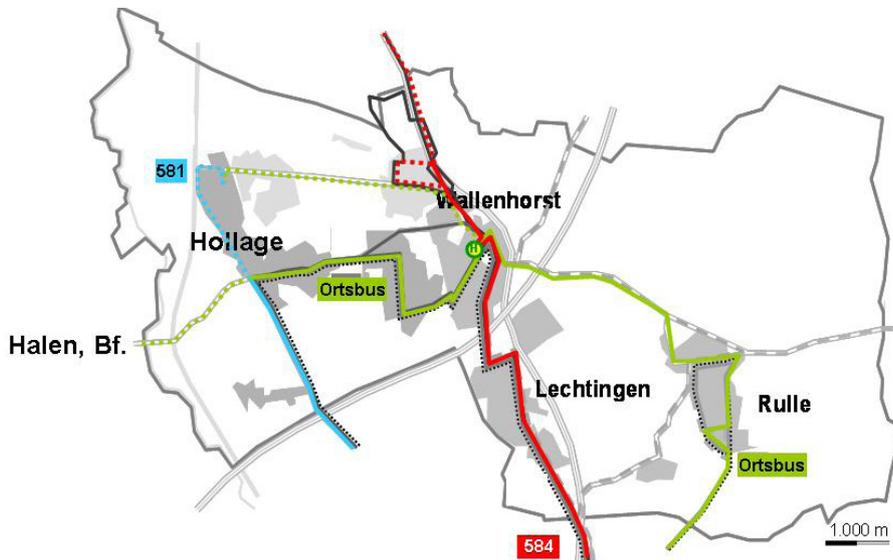
Die Gemeinde **Wallenhorst** ist quantitativ gut durch den ÖPNV erschlossen. Die Ausrichtung des ÖPNV außerhalb der Schülerverkehre ist stark auf Osnabrück bezogen, da es hier vielfältige **Pendlerverknüpfungen** gibt. Besonders im Bereich der Anbindung der Gewerbegebiete und sowie in der Verknüpfung der einzelnen Gemeindeteile untereinander gibt es Verbesserungsbedarf. Hier ist insbesondere Rulle nur unzureichend an Wallenhorst und an Hollage angebunden. In diesem Bereich gibt es derzeit fast ausschließlich Verbindungen im Schülerverkehr.

Vor diesem Hintergrund ist ein Konzept erarbeitet worden, das zur qualitativen Verbesserung des ÖPNV in Wallenhorst beiträgt und durch folgende Inhalte charakterisiert ist:

- Einführung eines klaren Taktverkehrs zwischen den Gemeindeteilen von Wallenhorst und Osnabrück

- Verbesserung der Verbindungen zwischen den Gemeindeteilen außerhalb des Schülerverkehrs, hierbei Nutzung der Möglichkeiten bedarfsgesteuerter Verkehre zu Schwachlastzeiten (vgl. Kapitel 8.6.5)
- optional bedarfsgesteuertes Angebot zwischen Wallenhorst und dem Bahnhof Halen

Karte 8-8: ÖPNV-Konzept Wallenhorst



8.6.6 Neustrukturierung Bramsche / Optimierung Melle

Es erscheint sinnvoll, auch die weiteren **Stadtbusse in Bramsche und Melle** in ihrer Eigenschaft als Standortfaktor für Bramsche bzw. Melle erneut einer Prüfung zu unterziehen. Ziel sollte sein, das Bedienungsangebot und Linienwege an sich verändernde Rahmenbedingungen im Zuge der Stadtentwicklung anzupassen.

Konkrete Zielrichtungen für Bramsche:

- Stärkung des Bedienungsangebots sowie der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Bramsche
- Untersuchung des optimalen Standortes für die zentrale Haltestelle

Zielrichtungen für Melle:

- Prüfung von Anschlussverbindungen von und nach NRW
- Prüfungen von Tangentialverbindungen, z.B. zwischen Melle und Bad Essen bzw. Gemeinden im Südosten des Landkreises z.B. Borgloh
- Prüfung einer Ringverbindung innerhalb des Meller Stadtverkehrs
- Stärkung des Bedienungsangebots sowie die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn am Bahnhof Melle

8.6.7 Überarbeitung des Bedienangebotes in Hasbergen

Der Busverkehr in Hasbergen soll weiterentwickelt werden. Es ist ein Konzept zu erarbeiten, dass folgende Punkte berücksichtigt:

- Überprüfung der Linienführung der 491 und 493
- Verbesserung der Verknüpfung Bus-Schiene
- Möglichkeiten der Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten
- Anpassung der Verkehre von Osnabrück nach Hasbergen auf die Schulendzeiten
- Möglichkeiten von bedarfsorientierten Verkehren zu Schwachlastzeiten

8.6.8 ÖPNV-Anpassungskonzept VOS NordOst

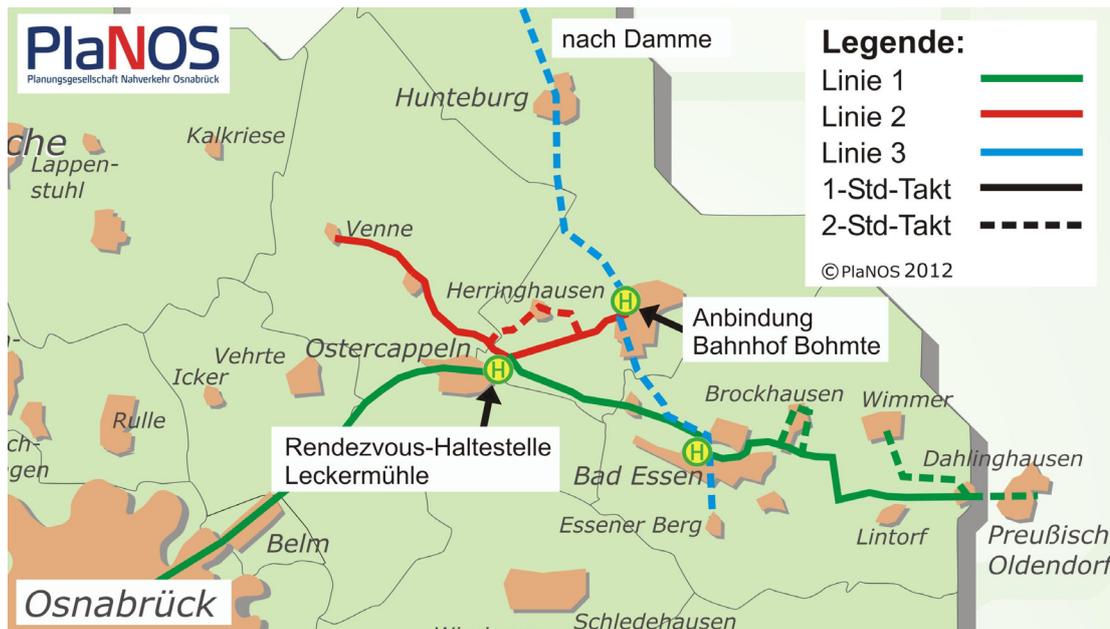
Im Bereich der VOS NordOst gibt es aufgrund stagnierender Fahrgast- und Einnahmezahlen Handlungsbedarf zur Anpassung des ÖPNV-Angebots. Gerade im ländlichen Raum des Gebiets muss das ÖPNV-Angebot an die Herausforderungen des demographischen Wandels angepasst werden. Zudem hat eine Befragung im Rahmen des ILEK-Prozesses ergeben, dass sich die Bewohner des **Wittlager Landes** (die Gemeinden Bad Essen, Bohmte und Ostercappeln) eine **verbesserte Anbindung der Gemeinden untereinander** wünschen.

Angestrebte **Verbesserungen** in diesem Bereich sind:

- Einrichtung eines umsteigefreien Stundentakts zwischen den Ortsteilen von Bad Essen nach Osnabrück
- Einrichtung eines Stundentakts zwischen den Gemeinden Ostercappeln und Bohmte
- Einrichtung einer zentralen Umstiegshaltestelle (z.B. durch Nutzung der vorhandenen Haltestelle in Leckermühle oder alternativ zentral gelegen im Bereich Bereich Ostercappeln Krankenhaus) zur Realisierung von Taktverbindungen zwischen den Ortsteilen
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots außerhalb der Schulzeiten, insbesondere zwischen Ostercappeln, Bohmte und Hunteburg mit Verlängerung nach Damme
- Prüfung der Einrichtung alternativer Bedienungsformen (z.B. Anrufverkehre) zu Schwachlastzeiten und auf wenig nachgefragten Strecken zur Sicherung eines ÖPNV-Grundangebotes

Das aktuell schon gute ÖPNV-Angebot in der **Gemeinde Belm** ist auf dieses Konzept so abzustimmen, dass für den Fahrgast optimale Verbindungen in beide Richtungen bei einer hohen Wirtschaftlichkeit erzielt werden.

Karte 8-9: Konzeptskizze Wittlager Land



Derzeit sind die **Ortsteile** Belm und Powe durch einen 10-Minuten-Takt umstiegsfrei an das Oberzentrum Osnabrück angeschlossen. Die Ortsteile Icker und Vehrte werden nur durch einen Stundentakt jeweils mit Osnabrück verbunden. Über diesen Stundentakt gibt es zusätzlich eine Verbindung zwischen den Ortsteilen. Möglichkeiten für eine Verbesserung der Anbindung der beiden Ortsteile gilt es zu prüfen. Durch die auf der B 51 verkehrenden Buslinien der VOS NordOst erhält Belm ein zusätzliches Angebot Richtung Osnabrück.

Die Herausforderung der Zukunft besteht für den Bereich Belm darin, bei stagnierenden oder sinkenden Bevölkerungszahlen **das aktuelle ÖPNV-Angebot aufrecht halten** zu können. Das Angebot für die Belmer Ortsteile (gilt vor allem für Belm und Powe aufgrund der integrierten Verkehre) muss außerdem mit dem der Stadt Osnabrück und dem dort umzusetzenden neuen ÖPNV-Gesamtsystem abgestimmt werden. Im Falle einer Reaktivierung des Bahnhalts in Vehrte müssen die derzeitigen Verkehre aus Icker und Vehrte auf die dort verkehrenden Nahverkehrszüge abgestimmt werden.

Ziel ist somit letztendlich eine **Gesamtkonzeption** für die Region **VOS NordOst**.

8.6.9 Überarbeitung des Bedienkonzeptes im Nordkreis

Für den **Nordkreis** ist ein neues Konzept zu erarbeiten. Folgende Punkte sollen dabei Berücksichtigung finden:

1. Optimierung des Liniennetzes:

- Stärkung und Beschleunigung der Linie 610 (Rückgrat des ÖPNV im Nordkreis) bis Fürstenau

- Klare axiale Ausrichtung von Linien zur Verbindung der größeren Orte
 - Zubringerverkehre zu den Bahnhöfen
2. Ergänzung durch bedarfsorientierte Verkehre, die nur auf Anfrage fahren:
 - auf festen Linienwegen mit hinterlegtem Fahrplan oder
 - als flexibles System
 3. Förderung von Bürgerbussen, die durch ehrenamtliches Engagement entstehen und betrieben werden
 4. Entwicklung eines Konzeptes zur einheitlichen Erreichbarkeit und eines einheitlichen Anmeldeverfahrens bei bedarfsorientierten Verkehren im gesamten VOS-Gebiet
 5. Prüfung einer grenzüberschreitenden Verbindung von dem Nordkreis Osnabrück in den Südkreis Oldenburg (z.B. Quakenbrück Richtung Cloppenburg), vgl. Kap. 8.6.10
 6. Prüfung einer verbesserten Anbindung von bisher nicht im Taktverkehr angebotenen Gemeinden

8.6.10 Ausweitung grenzüberschreitender Verkehre

Das Netz des straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Osnabrück ist deutlich auf Verkehre zwischen dem Landkreis und der Stadt Osnabrück sowie darüber hinaus auf Verkehre innerhalb des Landkreises ausgerichtet. Allen Erkenntnissen nach stellt dieser Raum einen sinnvollen Verkehrsraum dar.

Daneben sind jedoch weitere Verkehrsströme zu verzeichnen, die kreisgrenzenüberschreitend verlaufen (und damit aufgrund der Lage des Landkreises Osnabrück auch landesgrenzenüberschreitend). Diese Verkehrsströme sind vor allem im **Berufsverkehr** zu verzeichnen. Für die **Standortqualität** des jeweiligen Gewerbestandes ist daher auch die Anbindung durch den ÖPNV von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Hier sind künftig je nach Standort jeweils genauer zu prüfen, welcher regionale Bezug vorliegt und ob die Entwicklung von Bedienungsangeboten im ÖPNV zeitlich, räumlich und auch wirtschaftlich realisierbar ist. In jedem Fall sind Einzugsgebiete und genaue Arbeits-/Schichtzeiten von Unternehmen zu untersuchen.

Auf die Sinnhaftigkeit der Prüfung einer ÖPNV-Anbindung des interkommunalen Gewerbegebietes Niedersachsenpark wurde bereits hingewiesen. Darüber hinaus sollte in den folgenden Bereichen geprüft werden, ob die Einrichtung zusätzlicher grenzüberschreitender Verkehre sinnvoll erscheint:

- südliches Osnabrücker Land (zu den Kreisen Warendorf, Gütersloh und Steinfurt; insbesondere die Verbindung Glandorf - Bahnhof Kattenvenne)

- Wittlager Land (zum Kreis Minden-Lübbecke)
- Nordkreis (zum Kreis Cloppenburg/Emsland/Vechta)
- Melle (zum Kreis Herford/Gütersloh)

In allen Fällen ist es wünschenswert, eine **finanzielle Beteiligung der betroffenen Unternehmen** zu erwirken und darüber hinaus diese Unternehmen als Kunden des Firmenabos zu gewinnen.

Eine **Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Aufgabenträgern** ist von grundlegender Bedeutung.

8.6.11 Grenzüberschreitendes Nachtbusangebot im Südkreis Vechta

Damme im Süden des Landkreises Vechta zeigt eine große **verkehrliche Verknüpfung** mit Osnabrück sowie Hunteburg, Bohmte und Bad Essen. Auch abends und nachts besteht ein Nachfragepotenzial für ein ÖPNV-Angebot zwischen diesen Orten. Vor diesem Hintergrund wurde ein **Konzept eines grenzüberschreitenden NachtBus-Angebots** erarbeitet, das einerseits Damme und Neuenkirchen/Vörden mit Osnabrück verbindet und andererseits Damme mit dem Altkreis Wittlage verknüpft.

Karte 8-10: Nachtbuskonzept Südkreis Vechta



Das Konzept beinhaltet folgende **Systemmerkmale**:

- zwei neue Nachtbuslinien: N585 (Damme/Neuenkirchen-Vörden - OS) mit Verknüpfung zur bestehenden N276 und neuen N212 (Damme - Bohmte)
- veränderte Nachtbuslinie N273 (endet zukünftig in Schwagstorf, da Hunteburg über die neue Linie N212 bedient wird)
- Ankünfte in Osnabrück um 19.40 Uhr (Kino, Theater) und 22.40 Uhr (Disco, Altstadt)
- gleiches Fahrtenangebot in beiden Nächten (Fr/Sa und Sa/So)
- Rückfahrten ab Kamp-Promenade um 0.00 Uhr und 3.10 Uhr

Dieses Konzept stellt eine mögliche Lösungsvariante dar, auf dessen Basis weitere Abstimmungen erfolgen sollten.

8.6.12 Verändertes Nachtverkehrskonzept für den Nordkreis

Das **Nachtverkehrskonzept im Nordkreis** ist an das Angebot im übrigen VOS-Gebiet anzupassen. Dazu wurde ein neues Konzept erarbeitet, dessen Ziel es ist, mit einer klaren Linienführung und eindeutigen Fahrtenangebot in Hin- und Rückrichtung die Attraktivität des Nachtverkehrsangebotes für die Bevölkerung des nördlichen Osnabrücker Landes zu steigern.

Das Konzept ist durch folgende **Kriterien** charakterisiert:

- klare Linienverläufe mit Verkehrsverbindungen zwischen den Samtgemeinden Artland, Bersenbrück, Fürstenau, Neuenkirchen und der Stadt Bramsche
- gleiche Verbindungen für Hin- und Rückweg durch weitestgehenden Verzicht auf Schleifenfahrten
- gesicherte Umsteigepunkte in den Orten Ankum, Bramsche und Neuenkirchen
- direkte Anbindung an das Oberzentrum Osnabrück mit der neuen zusätzlichen Ankunftszeit um 19.00 Uhr z.B. für Kino- und Theaterbesuche und um 22.00 Uhr für Nachtaktive
- merkbare Fahrplanzeiten durch konsequent umgesetzte minutengleiche Abfahrtszeiten und gleichbleibende Linienwege
- Rückfahrtmöglichkeiten ab Osnabrück um 22.00 Uhr, 1.00 Uhr und 3.00 Uhr mit flächendeckender Weiterverteilung in die einzelnen Orte der VOS Nord
- Fahrplanabstimmung und damit verbunden die Sicherstellung der Anschlüsse von und zu den NachtBus-Linien im sonstigen Osnabrücker Land und der Stadt Osnabrück

- übersichtliche Darstellung der Fahrplantabellen mit Kennzeichnung der Anschlüsse
- Mit der Betriebsaufnahme dieses neuen NachtBusses wird das vorhandene NachtBus-System im Landkreis Osnabrück vervollständigt, so dass das **Produkt NachtBus** ein **flächendeckendes Angebot** im gesamten Osnabrücker Land darstellt.

Karte 8-11: Liniennetzplan NachtBus VOSNord



8.7 Weitere Ziele Schiene

8.7.1 Ziel: Ausbau der Schieneninfrastruktur auf verschiedenen Streckenabschnitten

Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur, die zu einer Verbesserung von Fahrplansicherheit sowie des Fahrplanangebotes führen, werden ausdrücklich begrüßt. Eine grundlegende Forderung ist, dass die kurz- und mittelfristigen Angebots- und Infrastrukturverbesserungen auf die **Stabilisierung und Optimierung des konventionellen SPNV** ausgerichtet sind.

Folgende **Ziele und Forderungen zur Sicherung und zum Ausbau der Gleisinfrastruktur** lassen sich benennen:

- Sicherung und Instandhaltung aller im Personenverkehr betriebenen Bahnstrecken im Osnabrücker Land
- Erhalt/Wiederherstellung von Kreuzungsmöglichkeiten auf eingleisigen Strecken
- Beseitigung von technischen Mängeln zur Vermeidung damit verbundener Betriebsstörungen
- Freihaltung und Sicherung von Strecken, die die gegenwärtig betrieblich nicht oder nur im Güterverkehr genutzt werden. Im Einzelfall ist eine Abwägung erforderlich.
- Prüfung von Trassenergänzungen/ -erweiterungen sowie neuer Haltepunkte im Rahmen von SPNV-Ausbauplanungen
- Sicherung der Tecklenburger-Nordbahn-Trasse zwischen Einmündung Strotheweg/ Bergstraße und dem Eversburger Bahnhof zur Einfädelung der Strecke in die Kursbuchstrecke 392/394
- Prüfung der Infrastrukturvoraussetzung für den Gesamtbetrieb im Personen- und Güterverkehr auf dem Streckenabschnitt Osnabrück – Eversburg
- Freihaltung der sogenannten „Münster-Kurve“ auf dem Güterbahnhofsgelände am Hauptbahnhof Osnabrück zur Weiterführung des Haller Willem auf der Strecke Osnabrück – Rheine
- Begleitung von Untersuchungen zur Sicherung der Schieneninfrastruktur der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) in Abstimmung mit den Anrainerkreisen

Im Übrigen werden auf folgenden **Streckenabschnitten** Verbesserungen gefordert:

- Optimierung der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück durch zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Achmer – Eversburg zur langfristigen Sicherstellung der Betriebsabläufe im Schienenverkehr und für weitere Fahrplanoptimierungen.

- Umsetzung der Ausbaumaßnahmen auf dem Streckenabschnitt Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück – Löhne zur Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h auf 160 km/h.

Ob bestehende Schienenstrecken, die gegenwärtig nicht dem SPNV zur Verfügung stehen, für eine **Reaktivierung** geeignet sind, soll in Abständen untersucht werden. Bei positivem Ergebnis sind diese zu unterstützen.

8.7.2 Ziel: Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – Programm des Landes Niedersachsen

Die niedersächsische Landesregierung hat im Jahr 2013 damit begonnen zu eruieren, welche Schienenstrecken für eine Reaktivierung im SPNV im Land Niedersachsen in Frage kommen. Hierzu wurden **Streckenvorschläge** gesammelt, die von Städten und Gemeinden eingereicht wurden. Auch Streckenvorschläge aus dem Landkreis Osnabrück wurden eingereicht.

Die eingereichten Strecken wurden in einer ersten Untersuchungsstufe, anhand von Kriterien und Rahmenbedingungen für eine mögliche Reaktivierung, von der Landesnahverkehrsgesellschaft geprüft.

Zum aktuellen Zeitpunkt (Oktober 2013) sind **28 Strecken** für eine **zweite Untersuchungsstufe** vorgeschlagen worden. Unter den 28 vorgeschlagenen Strecken befindet sich die **Strecke „Holzhausen – Bohmte“ im Landkreis Osnabrück**.

Zusätzlich zu den Streckenvorschlägen aus den Gemeinden hat die PlaNOS dem Land Niedersachsen zusätzlich eine **Liste mit Reaktivierungsprojekten** einschließlich der Darstellung aktueller Projektsachstände zur Verfügung gestellt.

8.7.3 Ziel: Fortführung von Reaktivierung und Modernisierung an Bahnhöfen

Ausgehend von der erfolgreichen Reaktivierung verschiedener Haltepunkte im Landkreis Osnabrück sollte man auch zukünftig eine mögliche **Reaktivierung von potenziellen Haltepunkten** im Blick behalten und gegebenenfalls unterstützen bzw. prüfen, wobei die optimalen Parameter wie z.B. Bahnsteiglänge, barrierefreie Zuwegung zu berücksichtigen sind (z. B. Alfhausen oder auch potenzielle Haltepunkte im Rahmen des OS-Bahn-Konzeptes).

Investive Maßnahmen, die eine ganzheitliche Um- oder Neugestaltung der Bahnhöfe zum Ziel haben und die Verkehrsfunktion des Bahnhofs betreffen, werden mit **GV-FG-Mitteln, RegG-Mitteln und LuFV-Mitteln bezuschusst**. Antragsteller für die bahnseitigen Maßnahmen ist DB Station & Service (für die Bahnhöfe im

Osnabrücker Land liegt die Zuständigkeit beim Bahnhofsmanagement Osnabrück), für die „ortsseitigen“ Maßnahmen sind es die jeweiligen Kommunen.

Die **Maßnahmenförderung** für Gemeinden umfasst den Flächenerwerb für verkehrliche Anlagen und ÖPNV-Nutzungen sowie den Bau, die Neugestaltung und die Neuausstattung von Anlagen und Informationselementen. Es werden Zuschüsse in Höhe von maximal 75% der förderfähigen Kosten gewährt.

Bei der **Erstellung von Konzepten** und bei deren Umsetzung unterstützen der Landkreis Osnabrück und die PlaNOS die jeweiligen Kommunen in vollem Umfang.

Grundlegendes Ziel bei der Planung ist es, **Bahn und Bus als Gesamtsystem** zu betrachten und die beiden Angebote auch infrastrukturell optimal miteinander zu verzahnen. In diesem Sinne sind alle Bahnhöfe im Osnabrücker Land als **Mobilpunkte** zu verstehen und entsprechend auszustatten (vgl. 8.3.3). Durch den Zuwachs im **intermodalen Verkehr** sind auch die anderen Verkehrsträger zu berücksichtigen. Für eine nachhaltige Entwicklung ist darüber hinaus die **städtebauliche Einbindung** der Bahnhöfe und ihres Umfeldes von hoher Bedeutung. Vor diesem Hintergrund sollten bei zukünftigen Planungen folgende Punkte **Berücksichtigung** finden:

- Verbesserung der Erreichbarkeit mit Bus, Fahrrad und Pkw
- Nähe der Haltestelle zum Bahnhofsein-/ausgang
- Ausschilderung Haltestelle im Bahnhofsbereich
- quantitativ und qualitative ausreichende P+R und B+R Anlagen (überdachte Fahrradabstellanlage, Fahrradboxen oder Fahrradkäfige, Lademöglichkeiten E-Bikes, usw.)
- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit
- barrierefreie Zugänge
- Anbindung der Bahnhofsplätze an innerörtliche Verkehrsachsen
- Hinweise auf Wege zum Ortskern
- Ausschilderung der Bahnhöfe im jeweiligen Ort
- touristische Informationen an den Bahnhöfen
- integrative bauliche Gestaltung
- Einbindung des Bahnhofsbereiches in vorhandene Einzelhandelsstrukturen
- kombinierte Verkaufsflächen- und Parkraumbewirtschaftung
- Nutzung angrenzender Flächen als Gewerbe- und Wohnstandorte

Außerdem gilt es zur Steigerung der Attraktivität auch die **Aufenthaltsqualität** zu erhöhen. Folgende Bereiche sind dazu bei zukünftigen Bahnhofsmaßnahmen schwerpunktmäßig zu berücksichtigen:

- Aufstellung/Erneuerung des Bahnsteigmobiliars an einzelnen Bahnhöfen
- Erneuerung des Innenbereiches in Empfangsgebäuden
- Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens
- barrierefrei Ausstattung
- Sauberkeit an Bahnhofs- / Haltepunktanlagen

Bei allen positiven Veränderungen gibt es auch gegenwärtig noch Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder, die Handlungsbedarf aufweisen. Folgende Tabelle zeigt **mögliche Handlungsfelder** der einzelnen Bahnhöfe im Osnabrücker Land auf, die bei zukünftigen Planung geprüft werden könnten:

Tab. 8-1: Mögliche Handlungsfelder an Bahnhöfen von Stadt und Landkreis Osnabrück

	Gebäude	Bahnsteig	Umfeld Bahnhofsvorplatz
Achmer	-	-	P&R, B&R
Dissen/Bad Rothenfelde	-	-	P&R, B&R, Kreisel
Bersenbrück	-	Aufzug	-
Bohmte	-	Barrierefreier Zugang	-
Bramsche	Neunutzung	-	-
Bruchmühlen	-	-	-
Hasbergen	-	Barrierefreier Zugang	-
Hesepe	-	-	P&R, B&R
Hilter	-	-	-
Kloster Oesede	-	-	Busverknüpfung
Melle	-	-	-
Natrup-Hagen	-	-	-
Oesede	-	-	Busverknüpfung
OS Altstadt	Durchstich Ziegelstraße	-	Sanierung, B&R
OS Hbf	Tunneldurchstich Hamburger Straße	Sanierung	-
OS Sutthausen	-	-	Busverknüpfung, P&R, B&R
Quakenbrück	Sanierung	-	Busverknüpfung, P&R, B&R
Rieste	-	-	-
Wellendorf	-	-	-
Wissingen	-	-	P&R

Die **Realisierung eines Zugangs Ost** vom Osnabrücker Hbf in Richtung Hamburger Straße ist aufgrund der **Erschließungswirkung** der östlich angrenzenden Gewerbegebiete, gerade für Berufspendler aus dem Landkreis Osnabrück, von großer Bedeutung. Auch das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs, welches zukünftig eine neue Nutzung erhalten soll, wird durch diesen Tunneldurchstich optimaler an den Osnabrücker Hbf angebunden. Darüber hinaus kann die Einrichtung eines östlichen Zugangs einen Beitrag leisten, die verschiedenen Verkehrsträger auf der Vorder- und Rückseite des Osnabrücker Hbf zu entzerren.

8.7.4 Ziele in Verbindung mit dem Fernverkehrsangebot

Eine Forderung der Region ist es, dass auf dem **Abschnitt Hannover – Osnabrück** zusätzliche Fernverkehrszüge eingesetzt werden, mit dem Ziel, dass auf der Verbindung ein **Stundentakt** angeboten wird. Entsprechende Fahrgastpotenziale sind durch Gutachten nachgewiesen.

Darüber hinaus sind die **Übergangszeiten zum Fernverkehr** in Osnabrück Hbf langfristig zu sichern.

8.8 Ziel: Modernes Informations- und Vertriebssystem aufbauen

Für ein attraktives Nahverkehrsangebot ist ein **unkomplizierter Zugang zu den Verkehrssystemen** erforderlich. Dieser kann nur erreicht werden, indem sowohl der Organisations- als auch der Informationsaufwand des Kunden erleichtert wird. Zu diesem Zweck werden zukünftig folgende drei Themenbereiche fokussiert:

- **innovative Fahrgastinformation**
- **elektronisches Vertriebs- und Abrechnungssystem**
- **integrierte Tarifkonzepte**

Bei der **Systementscheidung** ist zu berücksichtigen, dass sowohl die Fahrgastinformation als auch der Fahrscheinkauf gleichzeitig mittels einer Smartphone-Applikation oder auf einer Internetseite erfolgen können. Der **direkte Zusammenhang zwischen Fahrgastinfo und Vertrieb** ist somit entscheidend bei der Systemwahl.

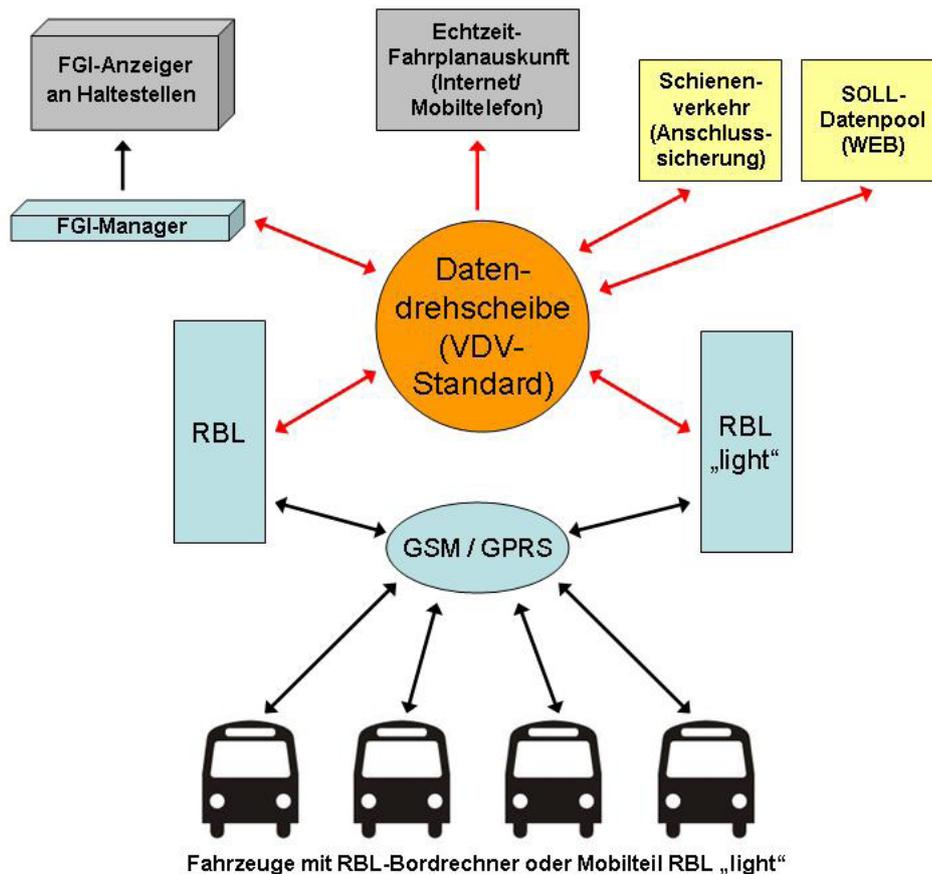
8.8.1 Ziel: Innovative Fahrgastinformation

Um dem Kunden eine **schnelle und unkomplizierte Reiseplanung** zu ermöglichen, müssen Echtzeitinformationen bedarfsgerecht aufbereitet und während des gesamten Reiseverlaufs zur Verfügung stehen. Zu diesem Zweck lassen sich folgende Komponenten unterscheiden:

1. Digitale Fahrgastinformation an Haltestellen
2. Digitale Fahrgastinformation im Fahrzeug
3. Internet
4. Mobile Fahrgastinformation (z.B. Smartphone-Applikation, mobile Website)
5. Benutzerfreundliche, analoge Information an Haltestellen
6. Auditiv Fahrgastinformation an Haltestellen

Zukünftig sollen **Echtzeitdaten im gesamten VOS-Gebiet** zur Verfügung stehen. Es wäre sinnvoll, wenn zusätzliche Einsatzbusse und Bedarfsverkehre dabei genauso via GPS automatisch verortet werden wie die regulären Linienverkehre. Im Rahmen der stationären sowie mobilen Fahrgastinformation sollten sie dann dem Fahrgast zur Verfügung stehen. Folgende Abbildung verdeutlicht die Funktionsweise einer **Datendrehscheibe** mittels derer die Echtzeitdatenübertragung umgesetzt werden könnte. Durch die Verbindung der Datendrehscheibe mit anderen Echtzeitinformationsquellen können auch die **Anschlussverkehre in Echtzeit** übertragen werden.

Abb. 8-15: Funktionsweise Datendrehscheibe - technisches Grobkonzept



Quelle: Effenberger

8.8.1.1 Ausbau der digitalen Fahrgastinformation an den Haltestellen auf Basis von Echtzeitdaten

Ergänzend zu den bereits in Betrieb befindlichen FGI(Fahrgastinformation)-Anzeigern im Stadtgebiet Osnabrück und im Landkreis sollen an **weiteren Haltepunkten in der Region** zusätzliche **FGI-Anzeiger** aufgestellt werden. Damit erhält der Fahrgast an Haltepunkten in der Stadt und im Landkreis Osnabrück, die an das System angebunden sind, einheitliche Informationen zu Abfahrtszeiten und Anschlusssicherungen in Echtzeit. Sollte sich der Bedarf **an intermodalen Verknüpfungspunkten** oder neu einzurichtenden Mobilstationen zeigen, sind hier FGI-Anzeiger zu installieren. Über die geplanten FGI-Anzeiger werden die Abfahrts- und Ankunftszeiten von bis zu sechs Buslinien in einem Vorschaufenster von mindestens 30 Minuten angezeigt. Die Informationen werden in **Echtzeit**, die tatsächlichen Verspätungen minutengenau dargestellt.

Das System zur Fahrgastinformation wird künftig mittels einer geeigneten Verknüpfung mit dem im Aufbau befindlichen ITCS (Intermodal Transport Control System, früher RBL - Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem) auch für das **Störfall-Management** eingesetzt. Dazu können auf den Anzeigern auch allgemeine Informationen zur aktuellen

Verkehrslage, Störungen im Betriebsablauf sowie Linien- oder Fahrplanänderungen angezeigt werden. Bei gegebenen Anlässen können ebenfalls individuelle Textmeldungen kurzfristig von der Zentrale an alle oder ausgewählte FGI-Anzeiger übermittelt werden. Um auch die Belange der Menschen mit Behinderung zu berücksichtigen, gilt es ein Konzept zu erarbeiten, welche **Informationen über Barrierefreiheit** in das System zur Echtzeitinformation integriert werden müssen.

Die **Systemsteuerung** muss von zentraler Stelle aus erfolgen. Die **Datenpflege** erfolgt durch die beteiligten Unternehmen.

8.8.1.2 Ausweitung der digitalen Fahrgastinformation im Fahrzeug

Die Information der Fahrgäste läuft in den Bussen der Stadtwerke Osnabrück schon heute über **TFT-Anzeiger** (Thin Film Transistor: Anzeigetechnik für Flachbildschirme). Allerdings wird er mittels dieser Monitore nur über den aktuellen Fahrverlauf (Liniennummer, nächste Haltestelle und Haltewunsch) informiert und mit redaktionellen Inhalten unterhalten.

In Zukunft ist geplant, auf diesen Displays auch **Anschlüsse** an den nächsten Haltestellen **in Echtzeit** darzustellen. Dazu ist ein umfangreiches **Projekt** gestartet, in dem geplant ist, in der ersten Stufe weitere Fahrzeuge in den VOS-Gebieten Süd, Ost und Wallenhorst mit solchen Monitoren auszustatten und die Anzeiger der Stadtwerke, die noch von OS-Screen betrieben werden, auszutauschen. In der 2. Stufe sollen Busse der VOS Nord und NordOst mit diesem System ausgestattet werden.

8.8.1.3 Gut strukturierte Internetseite auf Basis von Echtzeitdaten

Die **Internetseite zur Fahrplanauskunft** soll, um den zukünftigen Kundenansprüchen zu genügen, gut strukturiert und benutzerfreundlich die **Fahrzeiten auf Echtzeitbasis** liefern und auf **aktuelle Störungen** hinweisen. In diesem Zusammenhang haben die VOS-Partner die Verpflichtung die Störungen (Baustellen, Fahrausfälle, etc.) auf der Internetseite der VOS einzupflegen. Ganze Wegeketten sollten hier mit einem Schritt geplant werden können, wobei jeweils optimal die Umstiegsmöglichkeiten dargestellt werden. Darüber hinaus sollten Ticketkauf und Buchungen via Internet zukünftig möglich sein.

Der Internetauftritt ist im Sinne der **Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung** (BITV 2.0) barrierefrei zu gestalten. Die BITV 2.0 verlangt in § 3 Abs. 2 auch die Bereitstellung von **Informationen in leichter Sprache** und damit auch die Berücksichtigung der Belange der Menschen mit Lernschwierigkeiten bzw. der Menschen mit sprachlichen Barrieren.

8.8.1.4 Mobile Fahrgastinformation

Das Ziel ist die Schaffung eines multimodalen (Bus, Bahn, Fahrrad, CarSharing), weitgehend elektrisch betriebenen **Mobilitätsangebots**, welches den Fahrgästen die Möglichkeit bietet, für jeden Reiseabschnitt das passende umweltfreundliche Verkehrsmittel zu wählen und diese zu **effizienten Mobilitätsketten** zu kombinieren (Mobility on Demand).

Ein solch **intermodales Mobilitätsangebot** führt jedoch zu einer Steigerung des **Planungs- und Informationsaufwandes** des Reisenden. Um diesem Aufwand zu senken soll eine **Anwendung für mobile Endgeräte** entwickelt werden (z.B. Smartphones), welche eine **“Tür-zu-Tür-Navigation“** auf Basis von Echtzeitdaten ermöglicht. Langfristig wird also eine Art **Navigationssystem für den öffentlichen Personenverkehr** zu entwickeln sein, welches alle Verkehrsträger des Umweltverbundes (insbesondere CarSharing und Fahrrad) berücksichtigt. Kurzfristig könnte eine **Smartphone-Applikation** angeboten werden, welche die Fahrpläne und Haltestelleninformationen von Bus und Bahn auf Basis von Echtzeitdaten darstellt. Somit können Verspätungen angezeigt, Reiserouten berechnet und Haltestellen in der Nähe leichter gefunden werden.

8.8.1.5 Benutzerfreundliche, analoge Fahrgastinformation an Haltestellen

Es gibt einige Gründe, die die **analoge Information** an Haltestellen nach wie vor notwendig machen:

- zusätzliche Informationen wie z.B. Liniennetz
- Funktionstörungen bei der elektronischen Fahrgastinfo
- Haltestellen ohne elektronische Fahrgastinfo

Für diese Zwecke ist es wünschenswert, alle Haltestellen im Landkreis und in der Stadt jeweils mit einem **einheitlichen System** auszustatten. Die Haltestellen mit Wartehalle in der Stadt Osnabrück sollten auf möglichst einem Plakat oder einer Folie in einer Vitrine die gültigen Fahrplaninformationen, das Liniennetz, die Tarife und sonstige aktuell längerfristig geltenden wichtigen Informationen **nutzerfreundlich**, in ausreichend **großer Schrift** vorhalten, so dass die Barrierefreiheit auch bei der Fahrplaninformation Berücksichtigung findet. Beispielsweise können diese Informationen mit Hilfe des Drucksystems „Vitrinenplaner“ optisch **ansprechend** und **qualitativ hochwertig** zusammengefügt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Information auch **vom Rollstuhl aus erkennbar** ist.

Bei den Haltestellen im Landkreis Osnabrück ist einheitlich die analoge Information (der Fahrplan, das Liniennetz und die Tarifübersicht) **wetterfest am Haltestellenmast** zu präsentieren. Für die Verküpfungshaltestellen mit Wartehalle ist ein einheitliches Konzept zur Präsentation der Fahrgastinformation zu erarbeiten.

8.8.1.6 Akustische Fahrgastinformation an Haltestellen

Aufgrund der demographischen Entwicklung gewinnen Fahrgastinformationen, die mindestens über zwei Sinne vermittelt werden, an Haltestellen immer größere Bedeutung. Besonders nutzerfreundlich sind dabei **akustische Informationsquellen, die bei Bedarf abgerufen werden können**. Die Ansagen müssen so sein, dass Anwohner nicht gestört und blinde und sehbehinderte Menschen dennoch informiert werden. Aktuell testen die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) drei verschiedene Varianten der „sprechenden Haltestelle“ an sechs Orten:

- Auslösen am Drucktaster (am Fahrplanaushang)
- Auslösen durch RFID-Chip (Funk)
- Auslösen durch Bluetooth (Handy)

An welchen Haltestellen diese Text-to-Speech-Funktion (die auch in Lübeck und Kassel Anwendung findet) sinnvoll ist, welche Variante gewählt wird oder ob andere technische Möglichkeiten den Weg über den auditiven Sinn besser erfüllen (z. B. via Smartphone), gilt es zu prüfen.

8.8.2 Ziel: Kundenfreundliches Vertriebskonzept

Das zentrale Bedürfnis des Fahrgastes, einen einfachen Zugang zum ÖPNV zu erhalten, kann durch den Vertrieb mitgestaltet werden und bietet die Chance zur Fahrgaststeigerung, insbesondere bei Gelegenheitsnutzern. Dabei können folgende Maßnahmen eine Hilfestellung sein:

1. Vertrieb über das Internet
2. Einführung von elektronischen Fahrscheinen
3. Rabattierung von Fahrscheinen im Vorverkauf
4. Verstärkung der Beratungsleistung
5. Ausweitung der Vertriebspunkte

8.8.2.1 Vertrieb über das Internet

Eine Chance für den einfachen Zugang zum ÖPNV bietet sich durch die **Online-Vermarktung**. Die im Vorfeld eines Fahrtantrittes einfach zu ermittelnden Informationen über Fahrwege und –zeiten sowie Kosten der Fahrt und deren mögliche Buchung kann die Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV insgesamt senken und die Anzahl der Gelegenheitsnutzer steigern. Auch **Cross- oder Upselling**, also die Empfehlung für ein ergänzendes oder ein höherwertiges Produkt, ist online sehr gut möglich. Ein ergänzendes Produkt kann z.B. eine Empfehlung für die Nutzung eines Carsharing Angebotes an der Zielhaltestelle sein oder die Anschlussmöglichkeit durch ein Taxi. Die Empfehlung für ein höherwertiges Produkt bietet sich beim Onlinekauf z.B. einer Tageskarte an, bei der alternativ eine Wochenkarte empfohlen wird.

Aufgrund der heterogenen Struktur in Stadt- und Landkreis ist ein Vertrieb über das Internet örtlich unterschiedlich wirksam und damit bedeutsam. Eine überschaubare Möglichkeit, Erfahrungen mit dem Vertrieb über das Internet zu sammeln, bestünde daher darin, örtlich begrenzt ein Vertriebssystem über das Internet einzuführen.

Dabei ist ferner zu beachten, dass der **Online-Vertriebskanal** nicht mit **stationärem Internet** gleichgesetzt werden darf. Vielmehr ist die **mobile Internetnutzung** aktuell immer stärker durch die Durchdringung von Smartphones und Tablet-PCs im Wachstum begriffen. Die Entwicklung in diesem Bereich ist aber nach wie vor so rasant, dass man immer aufgeschlossen für neue Online-Vertriebswege bleiben muss und z.B. nicht klar ist, ob Applikationen (Apps) für Smartphones und Tablet-PC's auch zukünftig den Standard darstellen.

Darüber hinaus ist ein Weg zu finden, wie aus der **Online-Bestellung** dann letztlich **ein Ticket** wird. Dies kann ein **E-Ticket** sein (siehe elektronischer Fahrschein), was in Kombination mit einem Smartphone z.B. eine besondere Synergie ergibt (in einem Gerät der Kaufakt und das Ticket), oder ein durch den Fahrgast **ausgedruckter Fahrschein**, der aber eine elektronische Lesbarkeit gewährleisten müsste (Stichwort: 2-D-Barcode oder andere Systeme). Aktuell wäre zu empfehlen, beide Möglichkeiten vorzusehen. Aber auch hier mag es schnelle Änderungen in der Entwicklung geben.

8.8.2.2 Einführung von elektronischen Fahrscheinen

Ein elektronischer Fahrschein kann den Zugang zum ÖPNV wesentlich vereinfachen. Gegenwärtig gibt es unterschiedliche Möglichkeiten:

Kundenkarten mit technischer Intelligenz bieten zwei wesentliche Möglichkeiten. Der Fahrgast bucht im Vorfeld der Fahrt einen Fahrschein auf seine Kun-

denkarte, wofür er aber Kenntnis der Tarife benötigt oder weitere technische Hilfen in Anspruch nehmen muss. Oder er identifiziert sich mit der Kundenkarte an der Ein- und Ausstiegshaltestelle. Auf Basis der so erfassten Daten wird monatlich eine Abrechnung mit dem Kunden vorgenommen. Eine Kenntnis der Tarife ist nicht notwendig. Zur Erfassung von Ein- und Ausstieg gibt es zwei technisch verschiedene Methoden:

Abb. 8-16: Ein- und Ausstiegserfassung beim E-Ticket



Check-in / Check-out

Bei dieser Variante melden sich die Kunden beim Einsteigen mit ihrer Karte am gekennzeichneten ((eTerminal an (Check-in) und beim Aussteigen wieder ab (Check-out).



Automatische Ticketerfassung

Diese Variante bietet den Kunden maximalen Komfort bei minimalem Aufwand. Das System erfasst automatisch, wo der Kunde ein- und aussteigt. Man muss lediglich eine geeignete ((eTicket-Karte bei sich tragen, die Erfassung der Daten erfolgt ganz einfach über Funk.

Eine zweite Variante des E-Tickets ist das **Handy-Ticket**, bei dem in der Regel ein Fahrschein für eine bestimmte Fahrt erworben wird und über das Display des Handys zur Prüfung bereitsteht.

Eine dritte Variante des E-Tickets besteht in einer **Smartphone-Applikation** oder einem Online-Zugriff per Smartphone auf das jeweilige Kundenkonto, umgesetzt beispielsweise beim DB-Produkt „Touch&Travel“.

Das Handyticket und die Smartphone-Applikation lassen sich gut mit der Reiseplanung mit Echtzeitdaten (Pünktlichkeit und Anschlussbeziehungen) kombinieren. Hier entsteht ein durchgängiges System von der Information bis zur Buchung.

Grundsätzliche **Anforderungen** an die zukünftige E-Ticket-Lösung:

- hohe Bedienungsfreundlichkeit
- möglichst viele Fahrgäste sollten von der Nutzung profitieren
- auch die Bezahlung von Leihfahrrädern, CarSharing usw. (internmodaler Verkehr) sollte über den neuen Weg möglich sein.
- höchstmögliches Maß an Fälschungssicherheit

Einheitliche Standards für E-Tickets gibt es aktuell bundesweit nicht. Daher ist die **Kompatibilität mit den benachbarten Räumen** von besonderer Bedeutung.

Eine genaue Beobachtung der Entwicklung von E-Tickets, auch vor dem Hintergrund der schnellen technischen Entwicklung, ist daher ratsam. Aufgrund der Chancen, die mit einem E-Ticket einhergehen, wäre es wünschenswert für Stadt und Landkreis Osnabrück, diese Fahrscheinmöglichkeit absehbar anbieten zu können.

8.8.2.3 Attraktivitätssteigerung durch Vorverkauf

Eine **Reduzierung der Verkaufsvorgänge im Bus** durch den Fahrer insbesondere im Stadtgebiet kann, je nach Fahrgastaufkommen von Gelegenheitskunden im Linienverlauf, zur Stabilisierung der Pünktlichkeit beitragen. Ein weiterer Anreiz kann geschaffen werden, indem ein Vorverkaufsrabatt gewährt wird. Das gilt insbesondere in Kombination mit der Einführung von Internetvertrieb und E-Tickets.

8.8.2.4 Beratungsleistung verstärken

Der Zugang zur Nutzung des ÖPNV kann deutlich erleichtert werden, wenn durch eine **persönliche Beratung** offene Fragen eines potenziellen Fahrgastes geklärt werden, insbesondere dann, wenn der ÖPNV und angrenzende Systeme (Bahn, Taxen, Car-sharing etc.) zur vollständigen Alternative für das eigene Auto werden sollen. Angesichts des demographischen Wandels sind insbesondere **ältere** Bürger dafür eine **Schwerpunktzielgruppe**. Es wäre daher erstrebenswert, eine derartige, umfassende Mobilitätsberatung in Stadt und Landkreis Osnabrück räumlich verteilt so anzubieten, dass sie für alle Bürger mit angemessenem Aufwand erreichbar ist. Diese Beratung könnte mit einem Fahrkartenvorverkauf kombiniert werden.

8.8.2.5 Ausweitung der Vertriebspunkte

Da die derzeitigen Vorverkaufsstellen im Stadtgebiet nicht flächendeckend den Fahrgast bedienen, wäre es sinnvoll das Netz vorrangig im **Stadtgebiet** auszuweiten, da vor allem hier die **Entlastung des Fahrpersonals zur Pünktlichkeitssteigerung** beitragen würde. Ob dieser Vorverkauf über **Fahrkartenautomaten** (sinnvoll an stark frequentierten Haltestellen) oder durch **personenbedienten Verkauf** abgewickelt werden soll, muss in den einzelnen Fällen geprüft werden. Die Standorte sind entsprechend der vorhandenen Möglichkeiten bzw. bestehenden Partnerschaften zu suchen. Dabei sind die personenbedienten Vorverkaufsstellen so auszustatten, dass sie einerseits als solche vom Fahrgast gut erkannt werden und andererseits dort ein möglichst großes Portfolio an Fahrkarten zum Verkauf steht. In der **Region** macht der Vorverkauf räumlich dort Sinn und sollte dort auch ausgeweitet werden, wo

auch andere **Dienstleistungen gebündelt** dem Bewohner zur Verfügung stehen und auch die **Mobilitätsberatung** zusätzlich angeboten werden kann.

8.8.2.6 Schlussbemerkung

Vertriebskonzepte werden, stärker als in der Vergangenheit, von **technischen Entwicklungen** abhängig sein. Technische Entwicklungen entfalten gleichzeitig häufiger eine hohe Relevanz für den Fahrgast. Wer z.B. ein Smartphone mit Internetzugang besitzt, will seine Möglichkeiten auch nutzen und fordert dies auch im Bereich des ÖPNV z.B. durch Echtzeitdaten und Online-Buchungen. Es ist daher für die Entwicklung des ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück wichtig, die technischen Neuerungen aufmerksam zu begleiten und relevante Lösungen den Fahrgästen anzubieten.

8.9 Ziel: Weiterentwicklung einer kundenorientierten Tarifstruktur

8.9.1 Vereinfachung der Tarifstruktur im VOS-Gebiet

Für die Kundenzufriedenheit und die Akzeptanz im ÖPNV spielt das Tarifsysteem eine entscheidende Rolle. Um neue Kunden zu gewinnen und **Zugangshemmnisse** abzubauen, müssen **Tarifangebote** transparent und die Bezugsquellen kundenfreundlich sein. Der Fahrscheinvertrieb im ÖPNV ist (aus Kundensicht) bereits einfach – problematisch ist eher das Tarifsysteem.

Positiv ist für alle Fahrgäste, die sich innerhalb des VOS-Gebietes mit dem Bus bewegen, dass ein **einheitlicher Tarif, der VOS-Tarif**, gilt. Darüber hinaus gelten allerdings im Verkehrsraum auch folgende Tarife inkl. der jeweiligen Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen:

- VOS-Plus
- Münsterland-Tarif
- NRW-Tarif
- BB DB Tarif
- Der Sechser
- Niedersachsentarif (ab 06/2013)

Ein Tarifsysteem ist dann nutzerfreundlich, wenn es selbst und seine Handhabung für den Kunden leicht zu verstehen sind sowie die Fahrpreisermittlung so transparent dargestellt ist, dass dies dem Fahrgast keine Schwierigkeiten bereitet. Die Verbesserung der vom Fahrgast bemängelten **Tariftransparenz** stellt ein **übergeordnetes Ziel** für

den Bereich Tarif dar. Dazu sind u.a. folgende **Unterziele** anzustreben:

- Abbau von Unübersichtlichkeiten
- Vereinfachung der Tarifbestimmungen hinsichtlich bspw. Mitnahmeregelungen und Übertragbarkeiten
- Vereinheitlichung von Übergangsregelungen
- Anstreben von Tarifharmonisierungen
- Untersuchung von Möglichkeiten der Aufwertung von Abos (z.B. übertragbares Umweltabo Landkreis)

Bei der Entwicklung des VOS-Tarifs müssen darüber hinaus die Bereiche **Attraktivität** und **Familienfreundlichkeit** im Vordergrund stehen. Darüber hinaus ist im Zuge der Förderung des intermodalen Verkehrs für die **Fahrradmitnahme** in Bussen eine weniger restriktive Umgangsweise erforderlich.

Um eine wirklich am Fahrgast orientierte Tarifstruktur aufzubauen, bedarf es einer weiterreichenden **Analyse**, die u. a. die Marktpotenziale, die Ergiebigkeit der einzelnen Tarifangebote und die Einnahmeaufteilung berücksichtigt. Da hier in die elementaren unternehmerischen Belange eingegriffen wird, ist die Bearbeitung und Ermittlung von wichtigen tariflichen Handlungsfeldern durch einen **neutralen externen Berater** für die Akzeptanz der späteren Ergebnisse von entscheidender Bedeutung.

8.9.2 Tarifliche Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Seit April 2012 bieten die Stadtwerke Osnabrück in einem Modellprojekt eine **Mobilkarte** an, die die Angebote im städtischen Linienbusverkehr mit dem StadtTeilAuto und der Radstation vereint. Der gemeinsame Tarif bietet dem Kunden preisliche Vorteile sowie die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel mit einer Karte für Bus, Carsharing und die Radstation am Hauptbahnhof. Die Testphase dauerte ein dreiviertel Jahr (April-Dezember 2012). Mittlerweile ist die tarifliche Verknüpfung von Verkehrsmitteln etabliert und wurde in den Regeltarif für die Preisstufe 0 aufgenommen. Das Angebot soll möglichst **mittelfristig im gesamten VOS-Gebiet** Anwendung finden.

Wie dieser verkehrsmittelübergreifende Tarif bestmöglich weitergeführt werden kann, ist zu prüfen. Beispielsweise könnte ein **Baukastensystem** den Wünschen des Kunden am nächsten kommen, mit dem die einzelnen Angebote individuell zusammengestellt werden können. In der Testphase zeigt sich nämlich, dass die fest vorgegebene Kombination von Produkten für manche Kunden nicht attraktiv erscheint. Auch andere Angebote wären hier integrierbar (z.B. VFL-Karte, Bädercard). Die technische Kompatibilität stellt dabei die größte Herausforderung dar.

8.9.3 Einführung eines SPNV-Tarifs auf Landesebene

8.9.3.1 Planungen des Landes im Bereich des Bahntarifs: Landestarif Niedersachsen – SPNV-Tarif ab 09.06.2013

Gegenwärtig wird im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in verbundfreien Räumen und im verbundübergreifenden Bahnverkehr der Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn angewendet. Das Land Niedersachsen bzw. die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) hat am 09.06.2013 einen landesweiten **schienengebundenen Nahverkehrstarif für Niedersachsen** (offizielle Bezeichnung: Niedersachsentarif) eingeführt. Die Zuständigkeit für den Tarif liegt bei der **Niedersachsentarifagentur**, einer Gesellschaft der niedersächsischen SPNV-Aufgabenträger und der in Niedersachsen verkehrenden SPNV-Unternehmen.

Mit der Einführung des Landestarifes wurden bzw. werden folgende **Ziele** verfolgt:

- sachgerechte und transparente Verteilung der Fahrgeldeinnahmen
- diskriminierungsfreier Zugang zum SPNV-Markt für die Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Einflussmöglichkeiten aller in Niedersachsen verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Tarifgestaltung
- Gestaltung neuer regionalspezifischer Angebote, die sich auf Interessen der Fahrgäste und regionale Belange konzentrieren
- geringerer Zuschussbedarf durch Aufgabenträger, dadurch sollen eingesparte Landesmittel in die Ausweitung der SPNV-Angebote und in Maßnahmen zur Qualitätssteigerung investiert werden
- Möglichkeit mit einem Fahrschein Bahn und Bus nutzen zu können

Der Landestarif Niedersachsen ersetzt den Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn. In der Preisgestaltung und dem Fahrkartensortiment ist der Landestarif Niedersachsen an den Nahverkehrstarif der Deutschen Bahn angelehnt. Diesbezüglich haben sich für die Fahrgäste **zunächst keine essentiellen Veränderungen** ergeben. Nach der Einführung können Verbesserungsvorschläge in der Region gesammelt und der Niedersachsentarifagentur zur Bewertung vorgelegt werden.

8.9.3.2 Planungen des Landes im Bereich des Bahn- und Bustarifs: Landestarif Niedersachsen – Anschlussmobilität 1. Stufe (ab 09.06.2013)

Weiterhin führt die LNVG im Rahmen des Landestarifes einen Übergang zwischen Bahn und Bus ein. Die sog. **Anschlussmobilität** – ein Bus-Schiene-Anschlussstarif – bietet dem Fahrgast, der in seiner Reisekette die beiden Verkehrsmittel Bahn und Bus nutzen möchte, die Möglichkeit in einem Kaufvorgang eine Fahrkarte für beide Verkehrsmittel zu

erwerben. Damit soll sich sowohl die Anzahl der von den Fahrgästen benötigten Fahrkarten als auch die zeitliche Aufwendung für den Fahrkartenkauf reduzieren. Zur Einführung des Landestarifes konnte keine einheitliche landesweite Lösung der Anschlussmobilität realisiert werden. Es ist eine stufenweise Umsetzung der sog. Anschlussmobilität seitens der Projektbeteiligten geplant.

Die **1. Stufe der Anschlussmobilität** wurde von der LNVG zum Einführungstermin des Landestarifes im Sommer 2013 umgesetzt. Diese begrenzt sich auf eine mögliche Nutzung der Busse im Vor- und/oder Nachlauf einer Bahnfahrt in einigen Verkehrsverbänden und –gemeinschaften in Niedersachsen (wie z.B. Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen und Verkehrsverbund der Region Hannover). Außerdem wird diese Anschlussmobilität lediglich in einem bestimmten Fahrkartensegment angeboten.

Für die **2. Stufe der Anschlussmobilität** sind aus Sicht der LNVG weitere Gestaltungsmöglichkeiten wie eine Ausweitung der Geltungsbereiche auf das gesamte Land Niedersachsen oder auch eine Erweiterung des Fahrkartensegments denkbar.

8.9.4 Gemeinsamer Tarif für Bus und Bahn im VOS-Gebiet

Aufgrund der vorhandenen **komplexen Tarifstruktur** und der **begrenzten Tarifübergänge** zwischen Bus und Schiene sollen – verknüpft mit dem Niedersachsentarif – die Tarife vor Ort neu strukturiert und hierbei auch zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten für einen Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn entwickelt werden. Ein Bus-Schiene-Gemeinschaftstarif bzw. ein Verbundtarif im Großraum Osnabrück kann einen großen Beitrag zur Stärkung und nachhaltigen Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs in der Region leisten. Die Realisierung bzw. Einführung eines Bus-Schiene-Gemeinschaftstarifes soll in der Stadt und dem Landkreis Osnabrück aufgrund der komplexen Raum- und Tarifstrukturen sowie den dafür notwendigen hohen finanziellen Aufwendungen sukzessiv erfolgen. Im Folgenden werden die **zukünftig geplanten Gestaltungsoptionen** skizziert.

8.9.4.1 Gestaltung der Anschlussmobilität 1.Stufe im VOS-Gebiet

In der **ersten Stufe** wurde beschlossen, eine allgemeine Anschlussmobilität (Bus-Schiene-Anschlusstarif) für die Region Osnabrück im Rahmen des Landestarifes Niedersachsen einzuführen. Die Gestaltung und Umsetzung wurde durch die beteiligten Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen entwickelt und geprüft. Aktuell wird dieser **Anschlusstarif in folgender Form** angeboten:

- Entscheidung über den Miterwerb einer Fahrkarte für den Bus liegt bei dem Fahrgast
- durchgehender Vertrieb (lediglich eine Fahrkarte für Bus und Bahn)

- Preisbildung: die Preise für Bus und Bahn werden addiert
- Anschlussmöglichkeit am Zielort
- Fahrkartensortiment: Einzelfahrscheine, Tageskarten

Im Rahmen des o.g. Anschlussstarifes kooperieren die Busunternehmen der VOS und die Niedersachsentarifagentur. Für den Anschlussstarif in Osnabrück gilt gegenwärtig folgender **Tarifübergang Bus-Schiene:**

- für alle Städte und Gemeinden mit einem Bahnhof (außer Hesepe, Achmer, Halen)
- für die Tickets Einzelfahrschein und Tageskarte

Neben dem Ticketangebot des oben genannten Anschlussstarifs ist es von entscheidender Bedeutung, für Stadt und Landkreis Osnabrück auch eine **Anerkennung der Pauschalpreistickets** (vor allem des Niedersachsentickets) in Bussen zu realisieren. Weiterhin ist eine **Harmonisierung** der abweichenden **Beförderungsbedingungen** (z. B. Mitnahmeregelungen) zwischen Bahn- und VOS-Tarif notwendig.

8.9.4.2 Weitere mögliche Stufen eines gemeinsamen Tarifes für Bus und Bahn im VOS-Gebiet

Die Tarifstruktur im Osnabrücker Raum soll weiterentwickelt werden. Bundesweit konnten bereits positive Nachfrageentwicklungen bei Einführung neuer Gemeinschaftstarife bzw. Verbundtarife erreicht werden. Bei der **weiteren Tarifentwicklung** sollen vor allem folgende **Ziele** im Mittelpunkt stehen:

- Tarifangebot optimieren und an die regionalen Belange anpassen
- Tarifvielfalt reduzieren
- Tarifübergänge zwischen Bus und Bahn schaffen
- Nachfragesteigerung durch u.a. optimierte Tarifübergänge erzielen

Die Einführung eines Gemeinschaftstarifes ist jedoch mit **diversen Herausforderungen** verbunden, die bei der Entwicklung des Tarifes zu berücksichtigen sind und für die zielorientierte Lösungsansätze geprüft werden müssen. Dazu gehören u.a. folgende Themen:

- Berücksichtigung von Auswirkungen auf den Schülerverkehr
- tarifliche Auswirkungen durch Anerkennung der BahnCard der DB AG
- unterschiedliche Preisniveaus und Ticketsortimente der bestehenden Tarife
- Harmonisierung unterschiedlicher Beförderungsbedingungen

Weiterhin stellen sich bei Entwicklungen von Verbundtarifen bzw. Gemeinschaftstarifen vor allem notwendige finanzielle Ausgleichs der verbundbedingten Tarifverluste als Her-

ausforderung dar. Die **Tarifverluste** entstehen einerseits durch die Preisangleichung der bestehenden Tarife (**Harmonisierungsverluste**) andererseits durch eine mögliche Preisabsenkung bei Nutzung beider Verkehrsmittel (**Durchtarifizierungsverluste**), wenn der Preis für eine Bahn-Bus-Fahrkarte nicht dem addierten Preis der einzelnen Fahrkarten entsprechen soll. Für den Ausgleich der genannten Verluste müssen Finanzierungsmodelle entwickelt werden. Vor dem Hintergrund der hier skizzierten Rahmenbedingungen sollen **weiterführende Untersuchungen** durchgeführt werden. Die Gestaltung, Umsetzung sowie Kostenabschätzung eines Gemeinschafts- bzw. Verbundtarifes im Osnabrücker Raum gilt es dabei zu untersuchen.

Folgende **Tarifmodelle** sollten Gegenstand der Untersuchungen sein:

- **Verbundlösung im Raum Osnabrück**
 - ein Ticket für gemeinsame Nutzung von Bus und Bahn
 - Integration des kompletten Fahrausweissortiments der VOS
 - Geltung im gesamten Stadt- und Landkreisgebiet
 - Schaffung von Übergangsregelungen zu Nachbarregionen
- **Bahn-Plus-Lösung Osnabrück**
 - ein Angebot für Gemeinden mit einem Schienenanschluss
 - Beibehalt eines reinen Bus-Tarifes für Gemeinden ohne Schienenanschluss
 - für Bus-Tarif den Zusatznutzen Bahn bzw. für Bahn-Tarif den Zusatznutzen Bus (ähnlich VOS-Plus)
- **Niedersachsentarif-Anschlussmobilität 2. Stufe**
 - verpflichtende Anschlussmobilität für jede Fahrkarte, statt freiwilliger Anschlussmobilität
 - Ausweitung auf komplettes Fahrausweissortiment des Niedersachsentarifes
 - Geltung im gesamten Stadt- und Landkreisgebiet
- **Stufen-/Zwischenlösungen in Osnabrück**
 - ein Angebot für bestimmte Nutzergruppen (z.B. Berufsverkehr, Freizeitverkehr, Senioren)
 - Korridorlösung – Einbeziehung nachgefragerelevante Schienenstrecken

Die Finanzierung der Untersuchungen und der Umsetzung von Tarifmaßnahmen ist zu prüfen. Für die **Realisierung** eines Verbundtarifes bzw. eines Bus-Schiene-Gemeinschaftstarifes im Osnabrücker Raum ist die Zusammenarbeit der ÖPNV-Aufgabenträger und des Landes Niedersachsens erforderlich. Zudem bedarf es einer finanziellen Mitwirkung des Landes Niedersachsens.

8.10 Ziel: Übergreifendes Marketingkonzept

Der **ÖPNV** wird sich in Zukunft zum **Mobilitätsanbieter** wandeln, der intermodalen Verkehr aus einer Hand bietet und somit zu einer echten **Alternative zum Individualverkehr** wird. Damit ist auch eine **Umgestaltung der Infrastruktur** in der Stadt und im Landkreis verbunden.

Der Umbau der Infrastruktur ist dabei kein Selbstzweck, sondern dient letztlich dazu die Lebensqualität in Stadt und Region zu erhöhen. **Lebenswertere öffentliche Räume** mit reduzierten Feinstaub- und Lärmemissionen bilden das Ziel der Strategie. Daher ist es wichtig, von Anfang an die **Bevölkerung für die Idee zu begeistern und einzubinden** und sie zu fragen, was sie mit einem lebenswerten Osnabrück und Osnabrücker Land verbindet. Die gemeinsam entwickelten Ideen kann man anschließend in die Kampagne einbauen und geben ihr eine **tragfähige Legitimation**, auch in der sicherlich schwierigen Bauphase, in der immer wieder Partikularinteressen die Diskussion zu überlagern drohen.

Ein probater Weg zur Einbeziehung der Bevölkerung sind natürlich die **sozialen Medien**, wie facebook, Google+ und Twitter. Sicher wird es auch hier einen Wandel in der Technik geben, aber der Grundsatz eines elektronischen Dialogmediums wird voraussichtlich bleiben. Natürlich sind auch **klassische Medien** einzusetzen, wie Kino, Zeitung oder Hörfunk, um alle Teile der Bevölkerung zu erreichen.

Wesentlich ist zusätzlich eine **Präsenz vor Ort**, bei der die Bevölkerung direkt ein Feedback abgeben kann. In Osnabrücks Partnerstadt Angers, die im Zuge der Straßeneinführung einen Stadtumbau unter umfangreicher Einbeziehung der Bevölkerung durchgeführt hat, wurde dies auf zwei Arten gelöst. Zum einen gibt es ein Informationszentrum Straßenbahn. Zum anderen z.B. in der Bauphase wurden Quartiermanager vor Ort eingesetzt, die bei allen Fragen, Sorgen und Nöten der Bevölkerung aber auch der Geschäftsleute ansprechbar waren. Begeisterung für die Idee kann darüber hinaus auch durch **Kampagnen in Schulen und an den Hochschulen und Universitäten**, durch Symposien etc. erzeugt werden. Dabei ist immer der offene Dialog mit Rückkanal zu suchen. Nur so kann die Idee dauerhaft von der Bevölkerung getragen werden. Das bedeutet auch, dass über einen längeren Zeitraum in ein **intensives, umfassendes Marketing** investiert werden muss. Wege dazu sind hier bereits skizziert und müssen in einem separaten Konzept noch einmal detailliert werden.

Durch den erweiterten ÖPNV mit seinem intermodalen Ansatz kann die **Lebensqualität** in Stadt und Region nachhaltig gesteigert werden.

8.11 Qualitätsmonitoring

8.11.1 Dokumentation der Qualität durch die VOS-Unternehmen

Um die Umsetzung der Qualitätsstandards zu gewährleisten, ist eine Dokumentation von bestimmten Qualitätskriterien VOS-weit notwendig. Im Gültigkeitszeitraum des NVP soll in Abstimmung mit den VOS-Partnern ein **Dokumentationssystem** aufgebaut werden. In diesem Zuge sollen die Qualitätsmanagementsysteme der VOS-Partner zusammengeführt werden. Grundlage bildet die EN 13816, die Europäische Norm für den Nachweis der Servicequalität von Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personenverkehr. Folgende **Qualitätskriterien** werden dabei überprüft: **Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, Information, Zeit, Kundenbetreuung, Komfort, Sicherheit** und **Umwelteinflüsse**.

Darüber hinaus soll die **Umsetzung folgender Ziele** Berücksichtigung finden:

- einheitliches Corporate-Design
- VOS-weites Fahrerleitbild
- Richtlinie zur Vermarktung von Werbung auf Fahrzeugen (aktuell in Bearbeitung)

Einmal jährlich sind die Beiräte der PlaNOS von den Unternehmen über den Stand zu informieren.

Die Qualitätssicherung in der VOS bleibt ein wichtiges **Steuerinstrument** für einen kundenorientierten ÖPNV in der Region Osnabrück.

In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob und in welchem Umfang eine **Mobilitätsgarantie** eingeführt werden kann.

8.11.2 Messung der Kundenzufriedenheit im VOS-Gebiet

Um das Angebot an die Wünsche der Kunden anzupassen und die Qualität der Leistungen zu optimieren, sind in der gesamten VOS regelmäßig **Kundenzufriedenheitsuntersuchungen** durchzuführen. Das Untersuchungsdesign orientiert sich an die Kundenzufriedenheitsmessung 2009 und wird gemeinsam von PlaNOS und VOS-Partnern festgelegt. Auf der Grundlage der Ergebnisse sollen gemeinsam Maßnahmen definiert und umgesetzt werden.

Bei Bedarf sollten **zielgruppenorientierte, qualitative und quantitative Methoden** eingesetzt werden, um von Senioren, Familien, Kindern, Berufstätigen, usw. deren spezielle Ansprüche an den ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück zu ermitteln.

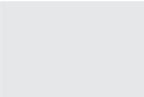
8.12 Tabellarische Übersicht Maßnahmen und Prüfaufträge für Stadt und Region

Tab. 8-2: Prüfaufträge und Maßnahmen für Stadt und Landkreis Osnabrück

	Ziele							Maßnahmen			Kosten
	Infrastruktur	Fahrzeuge	Taktkonzept	Bedienzeiten	neue Produkte	Tarif/Vertrieb/Marketing/Info	Prüfauftrag	Konzept zur Umsetzung	Unterstützung		
Ziele und Maßnahmen, die vorrangig die Stadt Osnabrück betreffen											
Ziele und Maßnahmen, die vorrangig den Landkreis Osnabrück betreffen											
Innovatives ÖPNV-Gesamtkonzept										€€€	
- Zweistufiges System in der Stadt mit Einbindung Regionalverkehr			X	X	X			ab 2016			
- Unabhängigkeit auf den Fahrwegen (primäres System)	X	X						ab 2016			
- Beschleunigung ÖPNV	X							ab 2014			
- Mobilpunkte	X							ab 2014			
- Kundenfreundlicher Neumarkt	X							2014/2015			
- Innovative Fahrzeuge		X						ab 2016			
OS-Bahn-Konzept											
- Nutzung von Standzeiten zur Durchbindung von Linien mit dem Ziel der Taktverdichtung			X				X			-	
- 30-min-Takt Haller Willem (incl. zusätzl. Kreuzungsbahnhof)	X		X				X		X	-	
- Rosenplatz	X								X	€€	
- TNB	X				X				X	€€	
- Haltepunkt Vehrte (incl. Durchbindung Münsteraner RB bis Bohmte)	X						X		X	-	
- Haltepunkt Alfhausen	X						X		X	-	
Weitere Ziele Bus											
- Barrierefreie Haltestellen	X							ab 2014		€€€	
- Sonstige Standards Haltestellen	X							ab 2014		€-€€	
- Standards Fahrzeuge		X						ab 2014		€-€€	

Erläuterung Kosten:

- 0 kostenneutrale Maßnahme - keine regionalen Kosten
- € Maßnahme mit Kosten < 100.000 €
- €€ Kosten zwischen 100.000 € und 1. Mio
- €€€ Kosten über 1. Mio €

	Ziele						Maßnahmen			Kosten
	Infrastruktur	Fahrzeuge	Taktkonzept	Bedienzeiten	neue Produkte	Tarif/Vertrieb/Marketing/Info	Prüfauftrag	Konzept zur Umsetzung	Unterstützung	
 Ziele und Maßnahmen, die vorrangig die Stadt Osnabrück betreffen										
 Ziele und Maßnahmen, die vorrangig den Landkreis Osnabrück betreffen										
Weitere Ziele Bus										
- Standards Bedienung			X	X				ab 2014		€-€€
- Vermeidung von Behinderungen	X							2014		0
- Weiterführung Freizeitbuskonzept			X	X	X		X	ab 2014		€
- Verbesserte Anbindung von Gewerbegebieten			X	X	X		X	ab 2014		€
- Anbindung Gewerbegebiet Niedersachsenpark						X		2014		€€
Verbesserung des Verkehrsangebots in der Region										
- Verknüpfung ÖPNV/SPNV	X		X	X				ab 2014		€
- Schnellbusse außerhalb des Schienennetzes				X	X		X	2015/2016		€
- flexible Bedienformen			X	X	X			ab 2014		€-€€
- Konzept Georgsmarienhütte	X		X	X	X			2014		€-€€
- Konzept Wallenhorst			X	X				2014		€
- Konzept Bramsche/Melle			X	X				2015/2016		€
- Konzept Hasbergen			X	X				2015/2016		€
- Konzept VOS NordOst			X	X	X			2014/2015		€€
- Konzept Nordkreis			X	X	X			ab 2014		€
- Ausweitung grenzübers. Verkehre			X		X		X	ab 2014		€
- NachtBus-Konzept Südkreis Vechta			X	X	X			2014		€
- NachtBus-Konzept Nordkreis			X	X	X			2014		€
Weitere Ziele Schiene										
- Ausbau Schieneninfrastruktur										
- zweigleisiger Ausbau Achmer - Eversburg	X								X	-
- Ausbau Streckenabschnitt Bad Bentheim – Rheine – OS – Löhne	X								X	-
- Modernisierung Bahnhofsinfrastruktur	X						X		X	€€
- 1-Stunden-Takt OS-Hannover			X						X	-

	Ziele							Maßnahmen		Kosten
	Infrastruktur	Fahrzeuge	Taktkonzept	Bedienzeiten	neue Produkte	Tarif/Vertrieb/Marketing/Info	Prüfauftrag	Konzept zur Umsetzung	Unterstützung	
Ziele und Maßnahmen, die vorrangig die Stadt Osnabrück betreffen										
Ziele und Maßnahmen, die vorrangig den Landkreis Osnabrück betreffen										
Modernes Informations- und Vertriebssystem aufbauen										
Innovative Fahrgastinformation										€€€
- Ausbau DFI auf Basis von Echtzeitdaten	X					X		2014-2016		
- Ausbau DFI im Fahrzeug		X				X		2014/2016		
- Internetseite mit Echtzeitdaten						X		2014		
- Ausbau mobile Fahrgastinfo						X		2014		
- benutzerfreundliche analoge Fahrgastinfo an Haltestellen	X					X		ab 2014		
Kundenfreundliches Vertriebskonzept										
- Vertrieb über das Internet						X		2014		€
- Einführung elektronischer Fahrschein		X				X		2015-2016		€€
- Attraktivitätssteigerung Vorverkauf						X		ab 2014		€
- Beratungsleistung verstärken						X		ab 2014		€
- Ausweitung der Vertriebspunkte	X					X		ab 2014		€
Weiterentwicklung einer kundenorientierten Tarifstruktur										
- Vereinfachung Tarifstruktur VOS						X	X	ab 2014		0
- Tarifliche Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes						X		ab 2014		€
- Einführung SPNV-Tarif Land Nds.						X			X	-
- Gemeinsamer Tarif Bus&Bahn VOS						X	X			€€
Übergreifendes Marketingkonzept						X		ab 2014		€€
Qualitätsmonitoring								2014		€

Erläuterung Kosten:

- 0 kostenneutrale Maßnahme
- € Maßnahme mit Kosten < 100.000
- €€ Kosten zwischen 100.000 € und 1. Mio
- €€€ Kosten über 1. Mio €
- keine regionalen Kosten

9 FINANZIERUNG

9.1 Finanzierungsquellen des ÖPNV

9.1.1 „Ein-Euro“- Mittel

Stadt und Landkreis Osnabrück erhalten gem. § 7 Abs. 4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz vom Land Niedersachsen Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung der Nahverkehrspläne. Die Finanzhilfe beträgt jährlich 1 Euro je Einwohner. Diese Gelder werden dem Gesetz entsprechend in Stadt und Landkreis Osnabrück für Managementaufgaben eingesetzt, um die Aufgabenträgerschaft für den nicht-schienegebundenen-ÖPNV wahrzunehmen.

9.1.2 Regionalisierungsmittel gemäß NNVG

Nach dem Regionalisierungsgesetz erhalten die Länder infolge der Übernahme der Aufgabenverantwortung für den SPNV einen Anteil der Einnahmen des Bundes aus dem Mineralölsteueraufkommen für den ÖPNV. Nach § 7 RegG ist mit den Mitteln insbesondere der SPNV zu finanzieren. Sie können aber auch für **Verbesserungsmaßnahmen im übrigen ÖPNV** eingesetzt werden.

Die Regionalisierungsmittel sind in den letzten Jahren mehrfach von Kürzungen betroffen gewesen. Bekamen die Länder im Jahr 2006 noch 7,05 Milliarden Euro für die Bestellung des Nahverkehrs, mussten sie im Jahr 2008 mit 6,67 Milliarden Euro auskommen. Seit 2009 steigt diese Summe wieder um jährlich 1,5 Prozent (so genannte **Dynamisierung der Regionalisierungsmittel**).

In § 7 Abs. 5 Nr. 2 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetzes gesteht das Land den Aufgabenträgern für den straßengebundenen ÖPNV einen Anteil an den so genannten Regionalisierungsmitteln zu. Diese Anteile werden zu zwei Dritteln nach der Einwohnerzahl und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil berechnet. Der Landkreis Osnabrück erhält jährlich ca. 1,2 Mio. €, die Stadt Osnabrück 400.000 € - **zweckgebunden für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV** (entsprechend §7 Abs. 7 NNVG) in folgenden Bereichen:

- für Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen
- zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger
- zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten

- zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentl. Schienenpersonennahverkehr
- zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, soweit der Aufgabenträger ergänzende Betriebsleistungen nach dem 1. Januar 2005 vertraglich vereinbart oder auferlegt hat
- zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation und
- zur Durchführung von Verkehrserhebungen

Die **Fördermöglichkeiten** sind in den Handlungsleitlinien der LNVG definiert und relativ vielseitig nutzbar. Sie bieten sich jedoch aufgrund ihrer Größenordnung nur für kleinere Maßnahmen an oder als Zusatz-Förderung.

9.1.3 Finanzhilfen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden - früher Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, auch Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) genannt, trat am 31. Dezember 2006 außer Kraft. An seine Stelle traten die Finanzhilfen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden auf der Grundlage des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (**Entflechtungsgesetz**).

Die zur Verfügung gestellten Beträge sind zweckgebunden an den Aufgabenbereichen der bisherigen Mischfinanzierungstatbestände nach dem GVFG für **investive Maßnahmen** zu verwenden, um die verkehrliche Infrastruktur in den Regionen zu verbessern. Hierzu gewährt das Land nach Prüfung Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen **Finanzhilfen bis zu 75 Prozent**.

Gefördert wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen in Stadt und Landkreis Osnabrück, die wesentlich zur Verbesserung des ÖPNV beigetragen haben. Beispielfhaft aufzuführen sind hierbei die **Umgestaltungen der Bahnhofsvorplätze** (zumeist in Kombination mit einem zentralen Busverknüpfungspunkt sowie Park&Ride und Bike&Ride) in Osnabrück, Bramsche, Bersenbrück, Wissingen, Hasbergen, Bohmte, Natrup-Hagen. Hinzu kommen weitere **zentrale Bushaltestellen** z.B. am Schulzentrum Bramsche, am Gymnasium Melle, am Schulzentrum Neuenkirchen, im Ortskern von Glandorf sowie darüber hinaus etliche weitere **Haltestellenausbauten** in Stadt und Landkreis Osnabrück. Auch der neue Betriebshof der Stadtwerke Osnabrück in optimaler zentraler Lage im Stadtgebiet konnte mit Hilfe dieser Mittel realisiert werden.

Da das Haltestellenprogramm mit dem Jahr 2007 ausgelaufen ist, können zukünftige kleinere Ausbaumaßnahmen (unter 35.000 € Gesamtkosten) nicht mehr mit GVFG-Mitteln

bezuschusst werden. Größere Maßnahmen mit einem Investitionsvolumen von mehr als 35.000 € können weiterhin mit Hilfe der GVFG-Mittel finanziert werden. Kleine Maßnahmen können nur gefördert werden, wenn sie in Sammelanträgen, die bis zu acht Maßnahmen enthalten und eine Gesamtsumme von 35.000 € nicht unterschreiten, enthalten sind.

Die **Fördermöglichkeiten** betreffen fast ausschließlich **Infrastrukturmaßnahmen** (z. B. zentrale Omnibusbahnhöfe und Haltestelleneinrichtungen, Betriebshöfe und Werkstätten im ÖPNV) aber auch **Beschleunigungsmaßnahmen** (insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen) und bedürfen aufgrund des formalisierten Prozesses eines längeren Planungsvorlaufes.

Die Beschaffung von Bussen für den Linienverkehr wird seit 2006 vom Land Niedersachsen nicht mehr gefördert. Damit ist auch die daran gebundene und bis dahin mögliche Förderung fahrzeuggebundener Einstiegshilfen entfallen. Lediglich für die Beschaffung von neuen **Bürgerbusfahrzeugen** (mindestens 20.000 Wagenkilometer/Jahr) erfolgt noch eine Förderung von 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, maximal jedoch eine Förderung von 45.000 €.

Dieses Gesetz läuft allerdings 2018 aus. Die Nachfolgeregelung ist noch unklar, weshalb die Realisierung bestimmter Projekte nicht absehbar ist.

9.1.4 Eigenerträge des ÖPNV

Das Verkehrsangebot im straßengebundenen ÖPNV (Linienverkehr gemäß §42 PBefG) ist grundsätzlich durch folgende Finanzierungsquellen zu sichern:

- Beförderungsentgelte (Tariferträge; §39 PBefG)
- Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG (Pauschalleistung bis 2016, eine neue Finanzierungsregelung soll bis dahin erarbeitet werden)
- Ausgleichszahlungen nach §148 Sozialgesetzbuch Band 9
- Sonstige Erträge im handelsrechtlichen Sinne, z.B. aus Werbung

9.2 Finanzierung zukünftiger Vorhaben

Sämtliche im Nahverkehrsplan genannten Ziele und Maßnahmen stehen unter einem **Finanzierungsvorbehalt**. Denn die Umsetzung von Verbesserungen und Weiterentwicklungen im ÖPNV ist mit **Mehraufwendungen** verbunden.

Diese Mehraufwendungen allein durch Mehreinnahmen aufgrund von Fahrgastzuwäch-

sen und Preiserhöhungen erwirtschaften zu können, ist nicht realistisch. Derzeit beträgt **Nutzerfinanzierung** ca. 45 – 50 % (Anteil Fahrgeldeinnahmen an Gesamtkosten). Ziel muss es zwar sein diesen Anteil sukzessive zu erhöhen, aber nur soweit, dass der ÖPNV gegenüber den anderen Mobilitätsformen nicht an Attraktivität verliert.

Eine Alternative zur Nutzerfinanzierung liegt in der **Umlagefinanzierung**, d. h. über einen festgeschriebenen Beitrag aller Bürger gibt es einen fahrscheinlosen ÖPNV für alle. Es laufen derzeit Modellprojekte in anderen Städten z. B. in Tübingen, die es zu beobachten gilt, um gegebenenfalls diese Variante auch für Osnabrück (vorrangig die Stadt) zu prüfen.

Verbesserungen im ÖPNV dürfen aber nicht dazu führen, dass die betreibenden Verkehrsunternehmen in ihrer Wirtschaftlichkeit beeinträchtigt werden. **Mehraufwendungen** für Angebotsverbesserungen sind somit von öffentlicher Seite auszugleichen. Ohne diesen **Ausgleich durch die öffentliche Hand** ist eine spürbare Angebotsverbesserung im ÖPNV und damit eine spürbare Verkehrsentslastung nicht wirksam umsetzbar.

Verbesserungen im Bedienungsangebot lassen sich in allen Fällen unmittelbar auf die betroffenen Städte und Gemeinden beziehen und dienen zugleich der Stärkung von Standortvorteilen der betroffenen Städte und Gemeinden. Die **Mitfinanzierung** von Angebotsverbesserungen **durch die jeweils betroffenen Gemeinden** ist vor diesem Hintergrund bereits gängige Tradition im Landkreis Osnabrück und soll weiter fortgeführt werden.

Die **Kosten für Angebotsverbesserungen** sind von den Verkehrsunternehmen jeweils auf Basis vereinbarter Kalkulationswerte der PlaNOS und den Kommunen darzulegen. Erwartete Zuwächse bei den Fahrgastzahlen und bei den Tarifeinnahmen sind abzuschätzen und gegenzurechnen. Der kalkulatorisch verbleibende Fehlbetrag ist dann anteilmäßig von den betroffenen Gemeinden auszugleichen.

Darüber hinaus stellen viele verschiedene **Förderprogramme** auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene Möglichkeiten dar, innovative Angebotsverbesserungen zu finanzieren.

Zukünftige Planungen stehen auch im SPNV immer unter dem Vorbehalt der betrieblichen und finanziellen Möglichkeiten. Das **SPNV-Angebot** wird von der LNVG, als zuständiger SPNV-Aufgabenträger, bestellt und finanziert. Das bestehende Angebot kann nur unter Berücksichtigung eines einheitlichen Bedienungsstandards auf den SPNV-Strecken in Niedersachsen und der zur Verfügung stehenden Finanzmittel ausgeweitet werden.

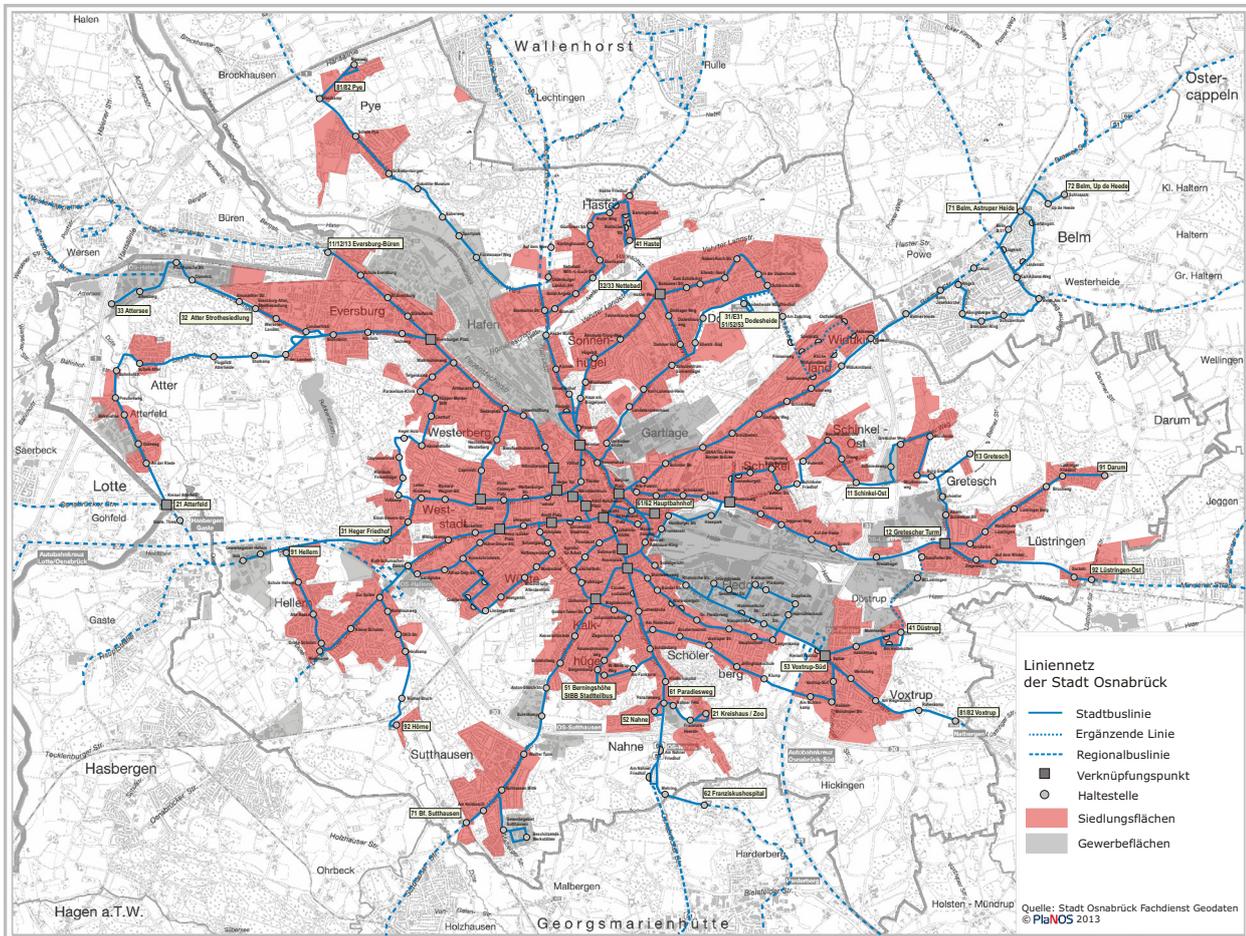
9.3 Anreizsystem zur Qualitätsverbesserung

Ein Qualitätsmonitoring (Kapitel 8.11) bietet die Möglichkeit einer verbesserten Kontrolle der eingesetzten Mittel durch die PlaNOS. Die Berichte aus den einzelnen VOS-Teilgemeinschaften, die verdeutlichen inwieweit die angestrebten Ziele und Standards umgesetzt wurden, bilden in Zukunft eine Grundlage für die Förderung von ÖPNV-Maßnahmen im VOS-Gebiet. Die Unterstützung durch die PlaNOS ist zukünftig abhängiger von der Qualität der erbrachten Leistungen.

10 ANHANG

10.1 Grundlagenkarten

Karte 10-1: Siedlungs- und Gewerbeflächen in der Stadt Osnabrück mit Liniennetz



10.2 Liniennetze

10.2.1 VOS NordOst

Tab. 10-1: Linienangebot im Taktverkehr der VOS NordOst

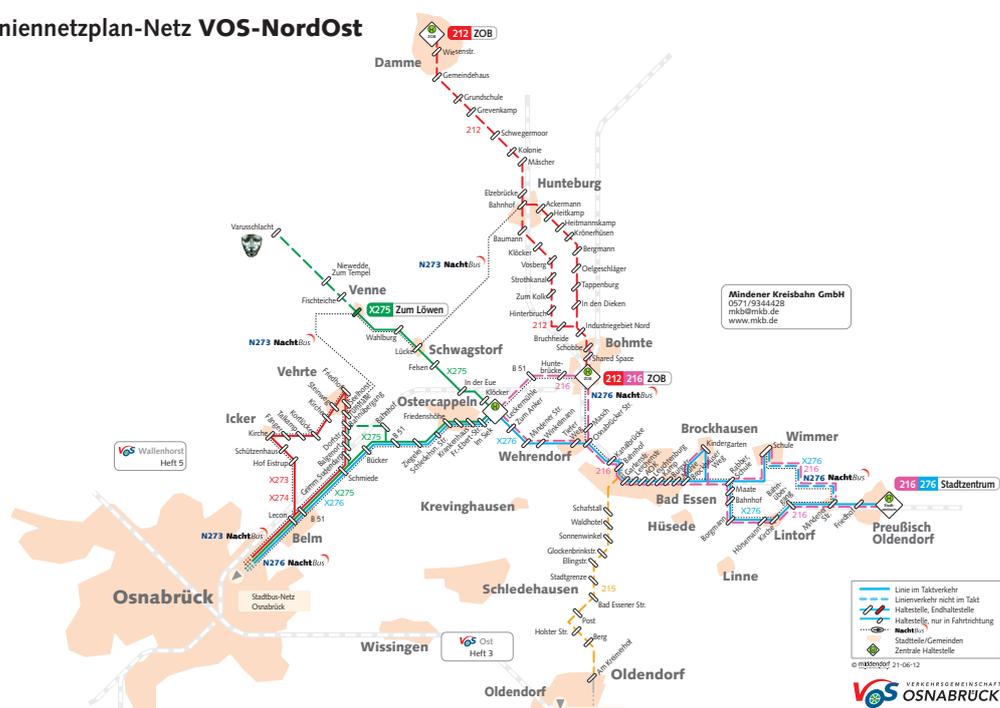
Linien Nr.	Relation in der VOS NordOst	Takt in Min.
X 275	Venne – Ostercappeln - Belm/Vehrte, Rulle - Osnabrück	60
X 276	Osnabrück - Bad Essen - Pr. Oldendorf	60
X 273	Osnabrück – Belm – Icker - Vehrte - Belm - Osnabrück	120
X 274	Osnabrück – Belm - Vehrte - Icker - Belm - Osnabrück	120

Tab. 10-2: Nicht vertaktete Verbindungen in der VOS NordOst

Linien Nr.	Relation in der VOS NordOst
212	Damme - Hunteburg – Bohmte
213	Venne - Bad Essen – Barkhausen
214	Evinghausen - Venne - Bohmte – Levern
215	Heithöfen - Bad Essen – Melle
221	Heithöfen - Lintorf – Barkhausen
222	Hunteburg - Schwagstorf – Ostercappeln
223	Belm - Vehrte - Icker – Belm
224	Bissendorf - Belm - Evinghausen

Karte 10-2: Liniennetzplan der VOS NordOst

Liniennetzplan-Netz VOS-NordOst



10.2.2 VOS Ost

Tab. 10-3: Linienangebot im Taktverkehr der VOS Ost

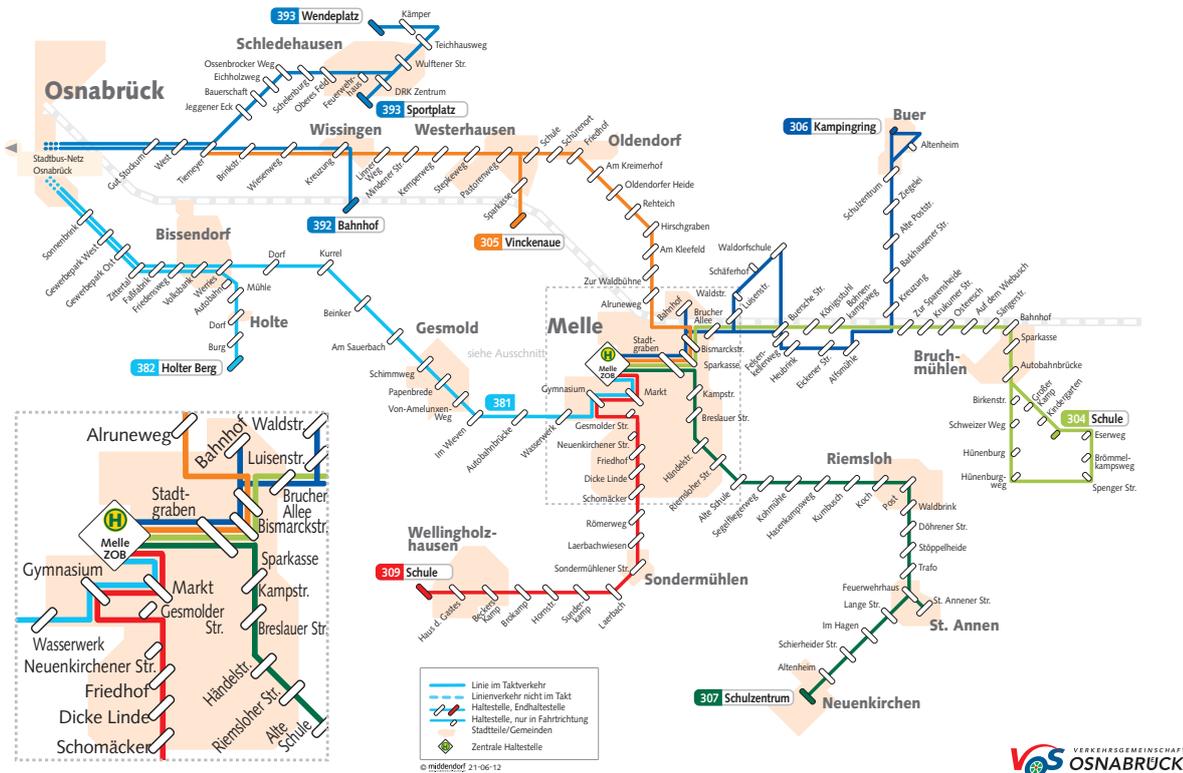
Linien Nr.	Relation in der VOS Ost	Takt in Min.
304	Melle - Eicken - Wetter - Bruchmühlen (Sb Melle)	60
305	Melle - Bakum – Oldendorf - Westerhausen (Sb Melle)	60
306	Melle - Eicken – Buer (Sb Melle)	60
307	Melle - Riemsloh - St. Annen - Neuenkirchen (Sb Melle)	60
309	Melle – Sondermühlen - Wellingholzhausen (Sb Melle)	60
381	Melle - Gesmold - Bissendorf - Osnabrück (Sb Melle)	60
382	Holterberg - Bissendorf - Osnabrück	120
392	(Wissingen) - Jeggen – Osnabrück	20/40/(60)
393	(Wulften) - Schledehausen - Jeggen - Osnabrück	60/(120)

Tab. 10-4: Nicht vertaktete Verbindungen in der VOS Ost

Linien Nr.	Relation in der VOS Ost
308	Melle - Küingdorf - Sondermühlen – Melle
310	Melle - Laer - Gerden - Altenmelle – Melle
311	Gesmold - Wenningsen - Warringhof – Gesmold
312	Buer - Oldendorf - Westerhausen - Gesmold/Oberholsten
314	Markendorf - Buer - Hustädte - Markendorf
315	Bruchmühlen - Tittingdorf/Markendorf – Buer
316	Groß Aschen/Riemsloh – Neuenkirchen
317	Riemsloh - Krukum - Westendorf – Riemsloh
318	Neuenkirchen - Sondermühlen/Kerßenbrock - Wellingholzhausen
319	Wellingholzhausen - Vessendorf – Wellingholzhausen
321	Bissendorf - Holte - Natbergen/Uphausen - Wersche - Bissendorf
322	Bad Essen - Schledehausen - Wissingen - Bissendorf
373	Linne - Schledehausen - Belm – Osnabrück

Karte 10-3: Liniennetzplan der VOS Ost

Liniennetzplan-Netz VOS-Ost



10.2.3 VOS Süd

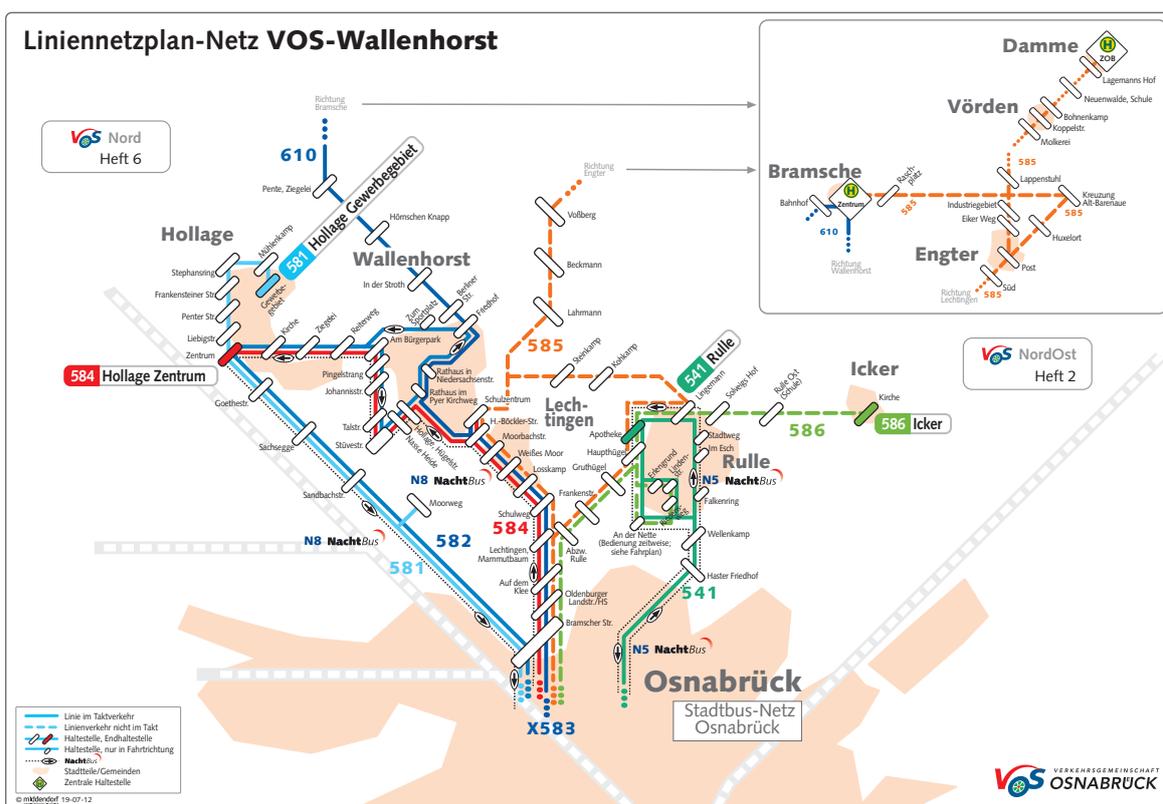
Tab. 10-5: Linienangebot im Taktverkehr der VOS Süd

Linien Nr.	Relation in der VOS Süd	Takt in Min.
473	Hagen – Holzhausen – Osnabrück (Sb GMHütte)	20/40
472	Malbergen – Holzhausen – Osnabrück (Sb GMHütte)	60
462	Holzhausen - Malbergen - GMHütte - Oesede - Kloster Oesede (Sb GMHütte)	60
463	Hagen - Oesede – Osnabrück (Sb GMHütte)	60
464	Georgsmarienhütte-Tannenkamp - Oesede – Osnabrück (Sb GMHütte)	60
465	Glandorf - Bad Iburg - Osnabrück (Sb GMHütte)	60
466	Bad Rothenfelde - Bad Laer - Bad Iburg – Osnabrück (Sb GMHütte)	60
467	Bad Rothenfelde – Dissen - Kl. Oesede - Oesede – Osnabrück (Sb GMHütte)	60
468	Borgloh – Kloster Oesede - Dröper - Osnabrück (Sb GMHütte)	60
469	Borgloh - Brannenheide - Dröper -Osnabrück (Sb GMHütte)	120
475	Bad Rothenfelde - Dissen (Bahnhof) - Hilter (Taktverdichter der 467)	60
491	Hasbergen – Gaste – Osnabrück	60
493	(Lengerich) - Hagen - Natrup-Hagen - Hasbergen – Osnabrück	60

Tab. 10-6: Nicht vertaktete Verbindungen der VOS Süd

Linien Nr.	Relation in der VOS Süd
411	Harderberg - Oesede – Georgsmarienhütte
412	Harderberg - Kloster Oesede – Harderberg
413	Borgloh - Holsten-Mündrup - Kloster Oesede-GMHütte/Sutthausen
414	Brannenheide - Kloster Oesede – Georgsmarienhütte
416	Natrup - Hilter - Hankenberge - Wellendorf – Borgloh
418	Hilter - Erpen - Dissen - Erpen - Bad Rothenfelde - Hilter
419	Dissen - Nolle - Dissen
420	Bad Rothenfelde - Aschen – Dissen
421	Bad Rothenfelde - Heidländer Strang - Aschendorf
422	Remsede - Westerwiede - Bad Laer
424	Hardensetzen - Bad Laer - Winkelsetten - Bad Iburg
425	Bad Rothenfelde - Aschen - Hilter - Sentrup - Bad Iburg
426	Bad Rothenfelde - Aschendorf - Bad Laer - Remsede - Bad Iburg
427	Glandorf - Ostensefelde - Bad Iburg
428	Glane - Sentrup - Bad Iburg
429	Bad Iburg - Urberg - Mentrup - Bad Iburg
430	Gaste - Hasbergen - Natrup - Gellenbeck/Sudenf. - Hagen - GMHütte
431	Hagen - Mentrup - Altenhagen - Hagen
433	Schwege - Averfehrden/Sudendorf - Westendorf - Glandorf
440	Hasbergen - Ohrbeck - Gaste
460	Bad Rothenfelde - Dissen - Osnabrück (Taktverdichter der 467, vormals SB40)
461	Dissen - Bad Rothenfelde - Versmold
471	Holzhausen - Osnabrück

Karte 10-5: Liniennetz VOS Wallenhorst



10.2.5 VOS Nord

Tab. 10-9: Linienangebot im Taktverkehr der VOS Nord

Linien Nr.	Relation in der VOS Nord	Takt in Min.
610	Fürstenau – Bramsche – Wallenhorst - Osnabrück (Sb Bramsche)	60
620	Ueffeln – Hesepe – Bramsche (Sb Bramsche)	60
680	Bramsche, Gartenstadt - Bramsche, Zentrum (Sb Bramsche)	60
690	Lappenstuhl - Engter – Schleptrup – Bramsche (Sb Bramsche)	60
630	Fürstenau – Ankum – Nortrup – Quakenbrück	60
640	Fürstenau – Bippin – Berge - Menslage – Quakenbrück	60
650	Kettenkamp – Eggermühlen - Ankum – Bersenbrück	60
660	Badbergen – Quakenbrück	120

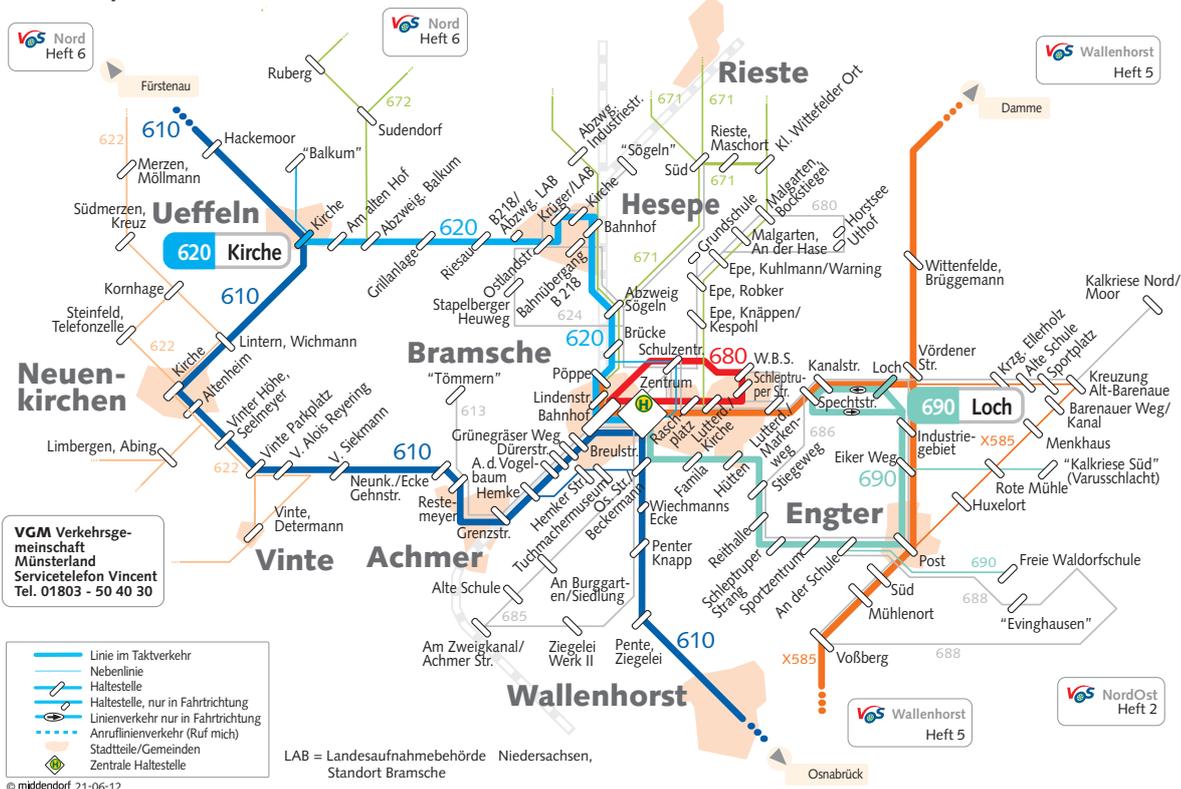
Tab. 10-10: Nicht vertaktete Verkehre in der VOS Nord

Linien Nr.	Relation in der VOS Nord
613	Bramsche - Achmer (Sb Bramsche)
624	Hesepe - Sögel – Bramsche (Sb Bramsche)
680	Rieste - Malgarten - Epe – Bramsche (Sb Bramsche)
685	Pente - Bramsche (Sb Bramsche)
686	Kalkriese - Lappenstuhl – Engter - Bramsche (Sb Bramsche)
688	Voßberg - Evinghausen - Engter (Sb Bramsche)

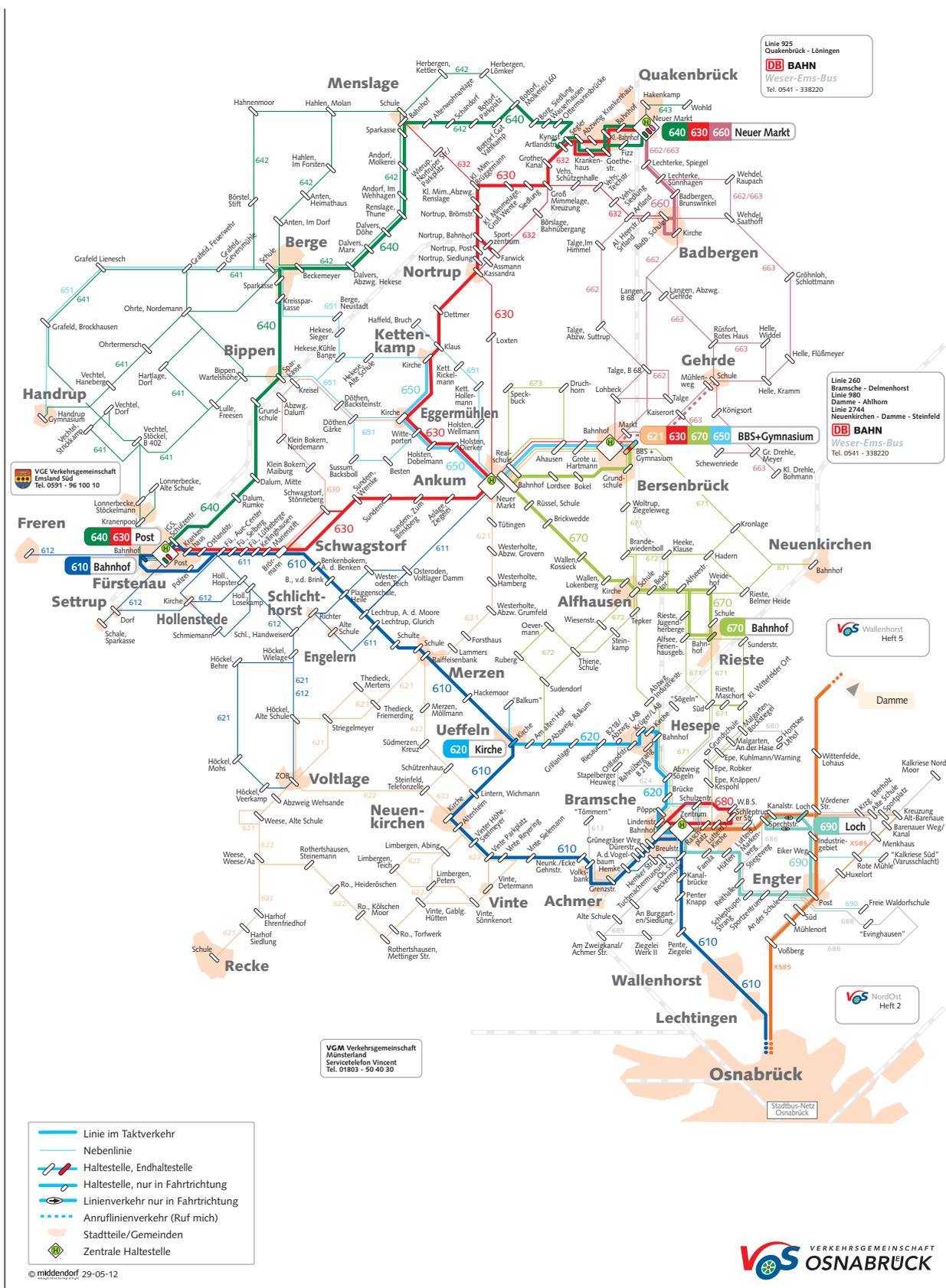
Linien Nr.	Relation in der VOS Nord
690	Evinghausen - Engter (Sb Bramsche)
690	Kalkriese - Bramsche (Sb Bramsche)
611	Fürstenau - Schlichthorst - Merzen
612	Fürstenau - Settrup -Hollenstede - Freren
621	Bersenbrück - Ankum - Merzen - Voltlage - Recke
622	Neuenkirchen – Vinte – Rothershausen - Recke
624	Hesepe – Sögel – Bramsche
632	Bersenbrück – Ankum – Nortrup – Badbergen – Quakenbrück
641	Fürstenau – Handrup–Grafeld/Schwagstorf - Bippin
642	Berge – Menslage – Quakenbrück
651	Bippin/Berge (Handrup) – Kettenk. – Eggerm. – Ankum - BSB
662	Quakenbrück – Badbergen – Talge – Bersenbrück
663	Quakenbrück – Badbergen – Gehrde – Bersenbrück
670	Rieste - Alfhausen - Ankum - Bersenbrück
671	Ankum - Alfhausen – Rieste - Neuenkirchen (Old.)
672	Thiene - Heeke – Alfhausen – Bersenbrück
673	Ankum – Durchhorn - Wehbergen – Bersenbrück
674	Ankum – Rüssel - Brickwedde
675	Ankum – Loxten - Holsten
676	Ankum – Westerholte - Tütingen
677	Ankum – Sundern – Aslage

Karte 10-6: Liniennetzplan Stadtbus Bramsche

Ortsnetzplan Bramsche



Karte 10-7: Liniennetzplan VOS Nord



10.3 Tarife in der VOS

Tab. 10-11: Fahrpreistabelle VOS (Stand 1. Januar 2013)

Fahrkarten/Preisstufe	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Einzelfahrschein Erw.	2,40	2,00	2,40	3,00	3,20	3,50	4,00	4,30	4,50	4,70
Einzelfahrschein Kind	1,20	1,10	1,30	1,60	1,80	2,00	2,20	2,30	2,40	2,50
Citykarte	1,00	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Tageskarte	4,70	3,60	4,30	5,40	5,80	6,30	7,20	7,80	8,10	8,50
4-Fahrten-Karte	9,10	7,60	9,10	11,40	12,20	13,30	15,20	16,30	17,10	17,90
8-Fahrten-Karte	15,40	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Wochenkarte	15,10	10,80	14,30	19,40	21,50	25,40	28,50	31,70	33,70	35,20
Monatskarte	49,90	27,20	42,00	53,90	62,20	70,20	78,30	91,20	98,50	100,50
Umwelt-Abo XXL	42,70	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Umwelt-Abo	39,10	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Mobilkarte	54,90	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Abo-Jahreskarte	---	22,60	34,90	44,70	51,60	58,30	65,00	75,70	81,80	83,40
Schülerwochenkarte	11,30	8,10	10,70	14,60	16,10	19,10	21,40	23,80	25,30	26,40
Schülermonatskarte	37,40	20,40	31,50	40,40	46,70	52,70	58,70	68,40	73,90	75,40
Schüler/Azubi Abo	34,00	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Schülerjahreskarte OS*	336,60	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Schülerfreizeitkarte	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00
Schülerergänzungskarte OS	5,00	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Firmen-Abo (ab 10 Pers.)	35,10	21,80	33,60	43,10	49,80	56,20	62,60	73,00	78,80	80,40
Fahrradkarte	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70

* Preis ab Schuljahr 2013/2014, im Schuljahr 2012/2013 = 321,00 Euro

Bramscher Karte (übertragbar): gültig in den Tarifzonen: 639 - 648 Preis 27,30 Euro
 Bramscher Kärtchen (9-Uhr-Tageskarte): gültig in den Tarifzonen: 639 - 648 Preis 3,90 Euro
 Bramscher Familienkärtchen: gültig in den Tarifzonen: 639 - 648 Preis 6,60 Euro

Nachtschwärmer nach Osnabrück: Preis 5,00 Euro
 Nachtschwärmer: Preis 4,00 Euro
 NachtBus Melle: Preis 4,00 Euro

Tab. 10-12: Fahrpreistabelle VOS plus (Stand 1. Januar 2013)

Fahrkarten	Preisstufe OS	Preisstufen südl. Landkreis Osnabrück			
	0	1	3	5	7
Einzelfahrschein	2,60 €	2,20 €	3,40 €	3,90 €	4,80 €
Einzelfahrschein Kind / Gruppenkarte	1,30 €	1,20 €	1,70 €	2,20 €	2,50 €
Tageskarte	5,20 €	4,10 €	6,10 €	7,10 €	8,80 €
4-Fahrten-Karte	10,30 €	8,70 €	12,80 €	14,90 €	18,30 €
Wochenkarte	16,80 €	12,40 €	22,30 €	29,10 €	36,50 €
Monatskarte	55,30 €	31,10 €	60,60 €	80,20 €	102,60 €
Abo-Jahreskarte	- €	25,80 €	50,70 €	67,00 €	85,30 €
Umwelt-Abo	44,20 €				
Umwelt-Abo XXL	48,50 €				
Firmen-Abo (ab 10 P.)	40,40 €	24,50 €	48,20 €	63,70 €	81,50 €
Schülerwochenkarte	12,60 €	9,20 €	16,70 €	21,90 €	27,40 €
Schülermonatskarte	41,50 €	23,50 €	45,50 €	60,30 €	77,10 €
Schülerfreizeitkarte	14,50 €	14,50 €	14,50 €	14,50 €	14,50 €
Fahrradkarte	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €

10.4 Schienenverkehr

Tab. 10-13: Schieneninfrastruktur im Osnabrücker Raum

Strecke	KBS	Eigentümer Infrastruktur	Betrieb	Elektrifizierung	Anzahl Gleise	Strecken- höchstge- schwindigkeit	Betrieblicher Status	Bemerkung
Bad Bentheim – Rheine – Osnabrück – Minden	375	DB Netz	P / G	vorhanden	2	140 km/h	Hauptbahn	
Münster – Osnabrück – Diepholz – Bremen	385	DB Netz	P / G	vorhanden	2	160-200 km/h	Hauptbahn	
Osnabrück – Cloppen- burg – Oldenburg – Wil- helmshaven	392	DB Netz	P / G	nicht vorh.	1	Osn.– Old. 120 km/h Old.– Whv. 100 km/h	Hauptbahn	aktuelle Ausbau- phase Old.–Whv
Osnabrück – Bramsche – Vechta – Delmenhorst – Bremen	394	DB Netz	P / G	nicht vorh.	1	80 km/h	Hesepe-Delmen- horst Nebenbahn, sonst Hauptbahn	Hauptbahn teilw. zweigleisig und elektrifiziert
Osnabrück – Dissen/Bad Rothenfelde	402	VLO	P	nicht vorh.	1	80 km/h	ehemals Neben- bahn	Wiederaufnah- me seit 2005
Dissen/Bad Rothfelde – Bielefeld	402	DB Netz	P	nicht vorh.	1	80 km/h	Nebenbahn	
Osnabrück – Recke – Rheine		RVM	G	nicht vorh.	1	50 km/h	Nebenbahn	Hbf – Eversb. zweigleisig u. elektrifiziert
Holzhausen – Hedding- hausen – Bohmte – Hun- teburg – Schwege Moor		VLO	G	nicht vorh.	1	30 km/h	Nebenbahn	Bohmte – Schw. Moor stillgelegt, gelegentlich Museumszüge
Hasbergen – Oesede		GET	G	nicht vorh.	1	40 km/h	Nebenbahn	
Ibbenbüren – Lengerich – Gütersloh		TWE	G	nicht vorh.	1	50 km/h	Nebenbahn	gelegentlich Museumszüge
Quakenbrück – Fürstenau – Rheine		RVM gepach- tet v. DB Netz	G	nicht vorh.	1	50 Km/h	stillgelegt / Nebenbahn	Spelle – Qua- kenbrück stillgelegt
Ankum – Bersenbrück		ABE	G	nicht vorh.	1	40 km/h	Nebenbahn	
Anschluss- und Werksgleise im Stadtgebiet								
„Piesberger Stammgleis“		Stadt Osn.	G	nicht vorh.				
Piesberg, Zechenbahnhof		STW Osn.	G	nicht vorh.				
Hellmann / RAWIE		Hellmann / RAWIE	k.B.	nicht vorh.				
Hafenbahn		STW Osn.	G	nicht vorh.				
Kämmerer (Hafengelände)		Kämmerer	G	nicht vorh.				
Fledder (u.a. Karmann)		Stadt Osn.	G	nicht vorh.				
„hinterer Fledder“		Stadt Osn./ Egerland	G	nicht vorh.				
KM Europe Metal Anschlussgleis		STW Osn.	G	nicht vorh.				
KM Europe Metal, Werkgelände		KM Europe Metal	G	nicht vorh.				
Schölller (Lüstringen)		Schölller	G	nicht vorh.				
P: Personenverkehr		DB Netz: Deutsche Bahn AG Frankfurt/Main			GET: GMH Eisenbahn u. Transport GmbH, Osnabrück			
G: Güterverkehr		RVM: Regionalverkehr Münsterland GmbH, Münster			TWE: Teuteburger Wald-Eisenbahn AG, Gütersloh			
k.B.: kein Betrieb		VLO: Verkehrsgesellschaft Lk Osnabrück GmbH, Bohmte			ABE: Ankum-Bersenbrücker-Eisenbahn GmbH, Ankum			

Tab. 10-14: Angebot im SPNV

Strecke	KBS	Produkt	Takt (Min.)	Reisezeit (Min.)
Nord-Süd-Achse im Weser-Ems-Raum				
Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven	392	NWB	60*	137
Osnabrück – Vechta – Delmenhorst – Bremen	394	NWB	60	133
Osnabrück – Diepholz – Bremen	385	RE	60	72
Osnabrück – Münster	385	WFB	60*	36
Osnabrück – Dissen/Bad Rothenfelde – Halle (Westf.) – Bielefeld	402	NWB	60	75
Ost-West-Achse				
Osnabrück – Löhne – Herford – Bielefeld	375	WFB	60*	60
– Minden		RE	120	50
Osnabrück – Rheine – Bad Bentheim	375	WFB/RE	60*/120	49/ 35+

* mit einzelnen Verdichterzügen in der Hauptverkehrszeit
+ bis Rheine

Tab. 10-15: Ein- und Aussteiger pro Tag an Haltestellen in Osnabrück nur Stadtbusnetz ohne E-Wagen (Summe > 1.000)

Name	Einsteiger	Aussteiger	Ein + Aus
Neumarkt	23852	19769	43622
Hauptbahnhof	4173	3921	8094
Berliner Platz	1749	2690	4439
Johanniskirche	1156	2102	3258
Kamp-Promenade	1435	1791	3226
Eversburger Platz	1337	1568	2905
Rosenplatz	1546	1285	2831
Hochschulen Westerberg	1188	1613	2802
Nikolaizentrum	1352	1367	2719
Sedanplatz	1344	1229	2573
Rosenburg	1053	1016	2069
Hasetor	922	916	1838
Arndtplatz	1001	837	1838
Salzmarkt	799	994	1794
Uni/OsnabrückHalle	765	996	1761
Saarplatz	787	810	1597
Theater	540	974	1514
St. Angela	985	513	1499
Gustav-Tweer-Straße	591	680	1271
Artilleriestraße	566	704	1270
Rosenkranzkirche	800	468	1268
Schulzentrum Sonnenhügel	856	396	1251
Lutherkirche	654	595	1248
Heger Tor	513	669	1183

Name	Einsteiger	Aussteiger	Ein + Aus
Eberleplatz	627	549	1176
Schölerberg	476	606	1082
Caprivistraße	387	696	1082
osnatel-ARENA	361	708	1069
Jeggener Weg	458	565	1024
Tannenburgstraße	410	610	1020
Rißmüllerplatz	444	563	1007