

OSNABRÜCK®

DIE | FRIEDENSSTADT



Entwurf des 4. Nahverkehrsplans für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück

01.02.2019

erstellt durch die

PlaNOS

Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück

Inhalt

1. Grundlagen, Zielsetzung und Rahmenvorgaben	5
1.1 Gesetzliche Grundlagen	5
1.2 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben	5
1.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger	7
1.4 Betrauung/Direktvergabe in der Stadt Osnabrück sowie eigenwirtschaftliche Genehmigungen in der Region	8
1.5 Grundlegendes zur Finanzierung des ÖPNV	8
1.5.1 Mittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz	9
1.5.2 Qualitätsberichte nach dem NNVG	10
1.6 Struktur der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück	10
2. Leitbild ÖPNV-Entwicklung	14
3. Bestandsanalyse	16
3.1 Raumstruktur	16
3.1.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	16
3.1.2 Beschäftigung und Arbeitsplatzschwerpunkte	19
3.1.3 Pendlerverflechtungen	23
3.1.4 Ausbildung und Schule	27
3.1.6 Gesundheitsversorgung	28
3.1.5 Freizeit- und Naherholungsziele	28
3.1.7 Konversionsflächen	29
3.2 Ausstattung der Fahrzeuge	30
3.3 Haltestellen und Barrierefreiheit im ÖPNV	35
3.4 ÖPNV-Busbeschleunigung	38
3.5 Tarif	41
3.5.1 VOS-Tarif Stadtgebiet Osnabrück/Belm und Region	41
3.5.2 Bus-Schiene-Tarif VOS-Plus	41
3.5.3 Bedeutende Maßnahmen und Veränderungen im ÖPNV in der Laufzeit des dritten Nahverkehrsplans	42
3.5.4 Anerkennung von Tarifangeboten anderer Verkehrsträger	43
3.6 Marketing und Vertrieb	44
3.7 Busverkehr Stadt Osnabrück	46
3.7.1 ÖPNV-Angebot im Netz 07	46
3.7.2 Fahrgastnachfrage und Fahrgastmeinung	50
3.8 BusNetz 2019 in der Stadt Osnabrück	51

3.8.1	ÖPNV-Angebot im Busnetz 2019	52
3.8.2	Zentrale Verknüpfungspunkte und räumliche Erschließung im BusNetz 2019	54
3.9	Verknüpfungspunkt Neumarkt	55
3.10	Busverkehr Landkreis Osnabrück	56
3.10.1	Fahrgastnachfrage	57
3.10.2	Maßnahmen in der Laufzeit des dritten Nahverkehrsplans in den Teilgemeinschaften	57
4.	Gemeinsame Standards für Stadt und Landkreis Osnabrück	61
4.1	Fahrzeuge	61
4.2	Tarif und Vertrieb	62
4.3	Fahrgastkommunikation	64
4.4	Barrierefreiheit	64
5.	Standards für den Stadtverkehr Osnabrück	67
5.1	Bedienungsstandards	67
5.2	Anschlüsse	69
5.3	Betriebssteuerung, Servicequalität, Qualitätssicherung	70
6.	Standards für den Landkreis Osnabrück	72
6.1	Bedienungsstandards	72
6.2	Bedienungsqualität	72
7.	Schienenpersonenverkehr	75
7.1	Zuständigkeiten und Finanzierung im Bahnverkehr	75
7.2	Schieneninfrastruktur	76
7.3	Bahnhofsinfrastruktur	78
7.4	Schienenpersonenverkehr	85
7.5	OS-Bahn-Konzept	89
7.5.1	Zielkonzept OS Bahn	91
7.5.2	Streckenbezogene Darstellung der Forderungen zur Umsetzung von Zielen und Maßnahmen für den SPNV und die OS-Bahn	92
8.	Maßnahmen zur ÖPNV-Weiterentwicklung in der Stadt Osnabrück	95
8.1	Bus-Beschleunigung	95
8.2	Maßnahmensteckbriefe	97
9.	Maßnahmen zur ÖPNV-Weiterentwicklung im Landkreis Osnabrück	117
9.1	Maßnahmen zum Bus-Schiene-Tarif	118
9.2	Maßnahmensteckbriefe	122

10. Perspektiven für die Mobilitätsentwicklung	160
Quellen	162
Anhang	164

1. GRUNDLAGEN, ZIELSETZUNG UND RAHMENVORGABEN

1.1 Gesetzliche Grundlagen

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

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

- EU-Richtlinie VO (EG) 1370/2007
- EuGH-Urteil vom 24. Juli 2003 – C-280/00
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Bundesregionalisierungsgesetz (RegG)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)
- Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)
- Gesetz zur Neuregelung der Ausgleichszahlungen für Auszubildende im öffentlichen Nahverkehr und zur Ersetzung bundesrechtlicher Ausgleichsvorschriften
- Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG, vormals Gemeindefinanzierungsgesetz)

1.2 Übergeordnete Ziele und Rahmenvorgaben

Das NNVG gibt vor, dass die Aufgabenträger jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan aufstellen (§ 6 Abs. 1). Darüber hinaus hat das Land Niedersachsen im Rahmen der Novellierung des NNVG im Jahr 2017 festgelegt, dass die kommunalen Aufgabenträger ihren Nahverkehrsplan bis zum 31.12.2019 anzupassen bzw. fortzuschreiben haben. Vor diesem Hintergrund erfolgt aktuell die Neuaufstellung des vierten Nahverkehrsplans für Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück.

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

- Masterplan 100 % Klimaschutz
Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück bilden mit der Stadt Rheine und dem Kreis Steinfurt eine „Masterplanregion 100 % Klimaschutz“. Dieser Plan zeigt auf, wie bis 2050 die Reduzierung des Endenergieverbrauches um 50 % und die

CO₂-Emissionen um 95 % gegenüber dem Basisjahr 1990 gelingen kann

- Masterplan Mobilität der Stadt Osnabrück
Dieses Verkehrs- und Mobilitätskonzept bestimmt Ziele, Strategien und Schlüsselmaßnahmen und bietet damit den Orientierungsrahmen für die Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt Osnabrück bis 2025. Der Masterplan enthält die Zielsetzung, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr (Modal Split) zu erhöhen und den ÖPNV insgesamt zu stärken
- Radverkehrsplan 2030 der Stadt Osnabrück
Der Radverkehrsplan 2030 wurde auf Basis aktueller Erkenntnisse bundesweiter und europäischer Radverkehrsförderung und veränderter rechtlicher Rahmenbedingungen so fortgeschrieben und weiterentwickelt, dass die gesteckten Ziele des Masterplans Mobilität und des Masterplans 100 % Klimaschutz erreichbar werden
- Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Osnabrück
Der bisherige LAP stammt aus dem Jahr 2013 und wird derzeit fortgeschrieben. Eine Lärmkartierung zur Identifizierung von Maßnahmenbereichen mit Grenzwertüberschreitung wurde 2017 durchgeführt. Aus der Lärmkartierung leiten sich konkrete Empfehlungen ab, die ggf. in ordnungsbehördliche oder bauliche Maßnahmen umgesetzt werden
- Luftreinhalte- und Aktionsplan der Stadt Osnabrück
2. Aktualisierung im Jahr 2017, Grundlage von 2008. Die Stadt Osnabrück erstellt derzeit einen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten Masterplan zur Luftreinhaltung („Green-City-Plan“)
- Städtisches Entwicklungskonzept 2020 – Wohnen und Gewerbe (Stadt Osnabrück)
Die Verwaltung bewertet im Rahmen des „Entwicklungskonzepts 2020 – Wohnen und Gewerbe“ auf gesamtstädtischer Ebene Flächenpotentiale für die planungsrechtliche Neuausweisung zusätzlicher Wohn- und Gewerbeflächen im Stadtgebiet

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

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

des Landkreises Osnabrück in den Bereichen, Tourismus, Kultur, Verkehr“

1.3 Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger

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

Der Landkreis Osnabrück grenzt an folgende Kreise (beginnend im Nordwesten, im Uhrzeigersinn):

In Niedersachsen:

- Landkreis Emsland (NVP 2014)
- Landkreis Cloppenburg (NVP 2018)
- Landkreis Vechta (NVP 2016)
- Landkreis Diepholz (NVP 2013, Teil des Nahverkehrsplans des ZVBN)

In Nordrhein-Westfalen:

- Kreis Minden-Lübbecke und Kreis Herford (NVP 2010)
- Kreis Gütersloh (NVP 2017)
- Kreis Warendorf (NVP wird aktuell fortgeschrieben)
- Kreis Steinfurt (NVP 2018)

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

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

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

Der Nahverkehrsplan des ZVBN berücksichtigt aufkommensstarke Verkehrsverflechtungen in angrenzende Verkehrsregionen insbesondere im Schienenpersonennahverkehr.

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

kehrt.

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

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

Stadt Osnabrück

Die Stadtwerke Osnabrück erbringen ihre Verkehrsleistungen im Linienverkehr mit Bussen im Rahmen einer Betrauung durch die Stadt Osnabrück. Das Busangebot wird u. a. im Querverbund der Stadtwerke Osnabrück finanziert.

Landkreis Osnabrück

In der Region erbringen Verkehrsunternehmen Verkehrsdienstleistungen auf Basis eigenwirtschaftlicher Liniengenehmigungen im straßengebundenen ÖPNV.

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

Die Gewährung des Ausgleichs geschieht auf Basis einer allgemeinen Vorschrift für die Beförderung von Personen mit Fahrausweisen im VOS-Tarif auf dem Gebiet des Landkreises Osnabrück. Einbezogen sind hierbei zudem Verkehre, die die Landkreisgrenzen überschreiten und die öffentlich-rechtliche Vereinbarungen, die zwischen Nachbar-Aufgabenträgern bestehen.

1.5 Grundlegendes zur Finanzierung des ÖPNV

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) regelt die Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kommunen. Während der Bund auf dieser Grundlage die Finanzierung von verkehrlichen Großprojekten unterstützt, sind die GVFG-Mittel für Mittel- und Kleinprojekte der Kommunen entfallen. Einen zumindest partiellen Ausgleich bietet das Entflechtungsgesetz. Die weitere Sicherung dieser Finanzierungszusagen für den Aus- und Neubau kommunaler Verkehrsinfrastrukturanlagen ist unsicher. Seit dem Jahr 2014 entfallen die verkehrlichen Zweckbindungen der Entflechtungsmittel, die Gelder können seitdem für Zwecke jeg-

licher Art eingesetzt werden. Zudem soll die Finanzierungszusage dieser Bundesmittel im Jahr 2019 gänzlich auslaufen.

Die GVFG-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). Sie bedürfen aufgrund des formalisierten Prozesses eines längeren Planungsvorlaufs.

Dieses Gesetz läuft allerdings im Jahr 2018 aus. Die Nachfolgeregelung ist noch unklar, weshalb die Realisierung bestimmter Projekte nicht absehbar ist.

Die Beschaffung von Bussen und Fahrrad-Anhängern für den Linienverkehr wird vom Land Niedersachsen unter bestimmten Voraussetzungen gefördert. Kriterien sind Barrierefreiheit, Fahrzeugalter sowie Einsatzzweck. Emissionsfreie Fahrzeuge erhalten eine höhere Förderquote als Diesel- oder Erdgasbetriebene.

1.5.1 Mittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz

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

„Ein-Euro“-Mittel

Stadt und Landkreis Osnabrück erhalten gem. § 7 Abs. 4 NNVG vom Land Niedersachsen Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten. 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 straßengebundenen ÖPNV wahrzunehmen.

Mittel gemäß § 7 (5) NNVG

In § 7 Abs. 5 Nr. 2 NNVG weist das Land den Aufgabenträgern für den straßengebundenen ÖPNV einen Anteil an den sogenannten Regionalisierungsmitteln zu. Diese Anteile werden zu zwei Dritteln nach der Einwohnerzahl und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil berechnet. Stadt und Landkreis Osnabrück erhalten die Mittel zweckgebunden für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (entsprechend § 7 Abs. 7 NNVG). Die Fördermöglichkeiten sind in den Handlungsleitlinien der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen definiert.

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

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

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

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

1.5.2 Qualitätsberichte nach dem NNVG

Nach § 7c Abs. 2 NNVG haben die kommunalen Aufgabenträger zum 01.01.2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Qualitätsbericht vorzulegen, in dem die erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind von Finanzmitteln des Landes.

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

1.6 Struktur der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück

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 sechs regionalen Kooperationen (VOS-Teilgemeinschaften), jeweils als Gemeinschaftsverkehr. Inhaber

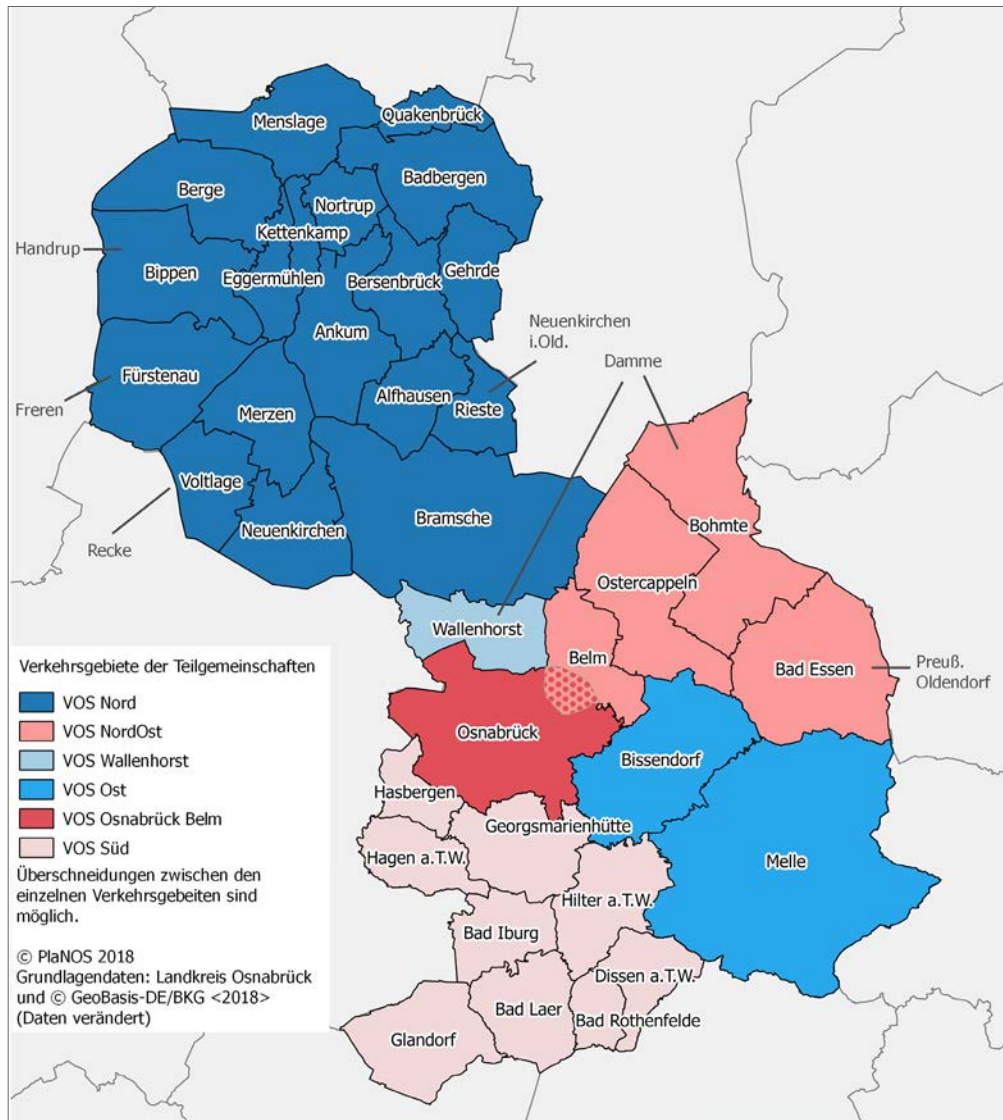


Abbildung 1-1: Struktur der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück.

der Liniengenehmigungen sind die sechs Gemeinschaftsverkehre

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

Tabelle 1-1: Teilhaber der Gemeinschaftskonzessionen in der VOS

Unternehmen	Firmensitz	Beteiligung an ...
Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH	Ankum	VOS Nord
Conrad Schrage GmbH & Co. KG	Melle-Wellingholzhausen	VOS Ost
Detering-Reisen GmbH	Bramsche	VOS Wallenhorst
Gottlieb-Reisen GmbH	Bad Essen	VOS NordOst
Heinrich Beckermann GmbH & Co. KG	Bramsche	VOS Nord
Hülsmann-Reisen GmbH	Voltlage	VOS Nord
Omnibusbetrieb Nieporte GmbH	Ankum	VOS Nord
Reisbüro Winkelmann GmbH	Ostercappeln-Venne	VOS NordOst
Stadtwerke Osnabrück AG	Osnabrück	VOS Stadtverkehr Osnabrück/ Belm, VOS Süd
VLO Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH	Bohnte	VOS NordOst
Weser-Ems Busverkehr GmbH	Bremen, Niederlassungsleitung Osnabrück	VOS Nord, VOS NordOst, VOS Ost, VOS Süd, VOS Wallenhorst
Willy Hummert Omnibusverkehr GmbH	Dissen a.T.W.	VOS Süd

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

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

Nicht zu den Linienbündeln gehören Verkehre, die ihren Ursprung außerhalb des Osnabrücker Landes haben und in den Verkehrsraum Osnabrücker Land hineinführen. Ausgenommen aus den Linienbündeln sind zudem die vorhandenen Freizeitbusse, die

deutlich über die Verkehrsräume der Linienbündel hinausreichen und die als gesondertes Produkt anzusehen sind.

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

- Die VOS tritt den Fahrgästen gegenüber wie ein Unternehmen auf (Außenauftritt, Fahrgastinformation usw.)
- Die betriebliche Kooperation (insbesondere gemeinsame Fahrzeugumläufe Stadt- und Regionalverkehr) erfolgt unabhängig von Konzessions- oder Einnahmefragen
- Jede Teilgemeinschaft ist wirtschaftlich eigenständig

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

Die organisatorischen Voraussetzungen hierfür sind:

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

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

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

2. LEITBILD ÖPNV-ENTWICKLUNG

Steigerung des ÖPNV-Anteils

Schwerpunkt der weiteren Entwicklung im ÖPNV ist eine Erhöhung des Modal Split-Anteils des ÖPNV sowie der sonstigen Verkehrsarten im Umweltverbund.

Wesentliche Elemente für die Zielerreichung sind:

Sicherung einer durchgängigen ÖPNV-Mobilität

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

Dabei sind durch ihre Größenordnung Berufs- und Ausbildungsverkehre von besonderer Bedeutung.

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

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

Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

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

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

- Der Schaffung eines Modells der differenzierten Bedienung mit Produkten entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe, wie z. B. SchnellBus, MetroBus, AnrufBus, Nacht-Bus etc.
- Der Steigerung der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten, durch eine Priorität für Taktverkehre sowie durch Erhalt und Verbesserung attraktiver Anschlüsse an zentralen Verknüpfungspunkten
- Der Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks, durch eine nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstat-

tung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung der in Kap. 4 - 6 formulierten Qualitätsstandards

- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen
- Hochwertiger Fahrgastservice – persönlich, telefonisch und online.
- Schließlich bedarf es einer engen Verzahnung und Abstimmung zwischen der Siedlungs- und der ÖPNV-Planung. Dies betrifft sämtliche Wohngebiets-, Gewerbegebiets- und auch Schulentwicklungsplanungen

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

3. BESTANDSANALYSE

3.1 Raumstruktur

Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück befinden sich im Südwesten Niedersachsens und umfassen insgesamt 2.241 Quadratkilometer Fläche. Etwa 358.000 Menschen leben im Landkreis Osnabrück und zirka 168.000 in der Stadt Osnabrück. Die Stadt Osnabrück und die direkt angrenzenden Städte und Gemeinden umfassen in Summe etwa 275.000 Einwohner (Landkreis Osnabrück 2017a, Stadt Osnabrück 2017a).

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

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

Die kreisfreie Stadt Osnabrück erfüllt die Funktion eines Oberzentrums. Mittelzentren bilden die Städte Bramsche, Georgsmarienhütte, Melle und Quakenbrück (Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen in der Fassung vom 26.09.2017).

3.1.1 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Statistische Prognosen von Stadt und Landkreis Osnabrück erwarten mittelfristig eine leichte Zunahme der Einwohnerzahlen in beiden Gebieten. In der Stadt Osnabrück wird

zwischen 2016 und 2030 insgesamt ein Anstieg der Bevölkerungszahl um 2,7 % auf etwa 170.000 Einwohner erwartet. Der Landkreis Osnabrück prognostiziert zwischen 2016 und 2035 einen Anstieg der Einwohnerzahl um 1,1 % auf etwa 363.000 Einwohner (Stadt Osnabrück 2017b, Landkreis Osnabrück 2017b).

In Bezug auf die Bevölkerungsdichte lassen sich Unterschiede zwischen den nördlichen und den südlichen Kommunen des Landkreises Osnabrück feststellen. Vor allem die Kommunen rund um die kreisfreie Stadt Osnabrück und einige Kommunen im südlichen Teil des Landkreises weisen eine höhere Bevölkerungsdichte auf. Eine Ausnahme im sonst eher gering besiedelten nördlichen Bereich des Landkreises bildet die Stadt Quakenbrück (Abbildung 3-1).

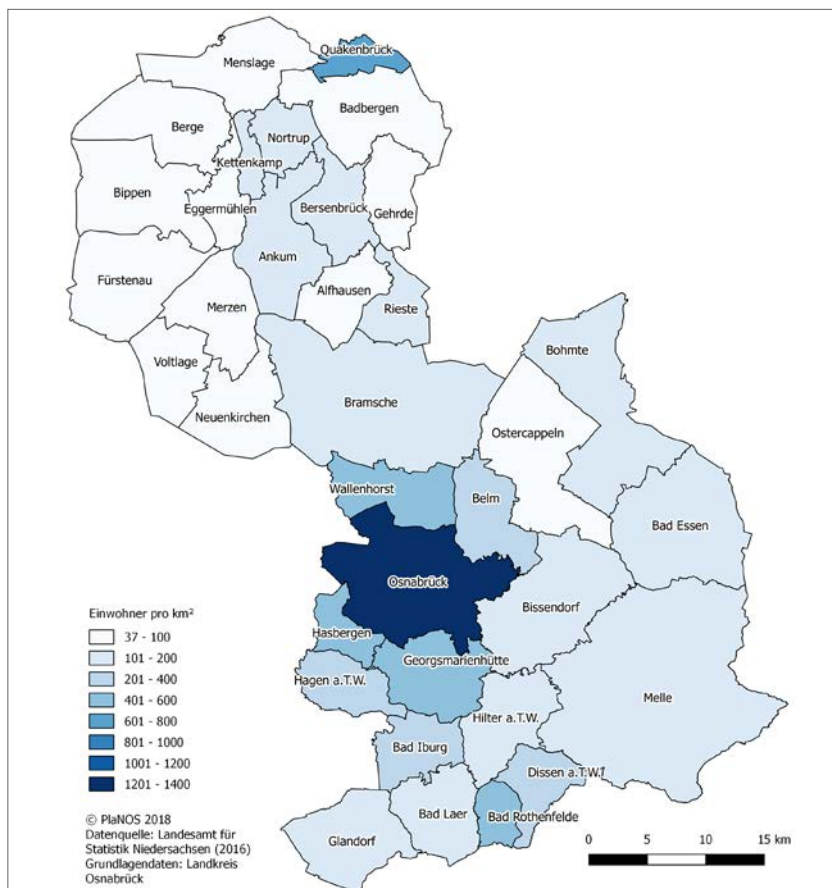


Abbildung 3-1: Bevölkerungsdichte in Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück.

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

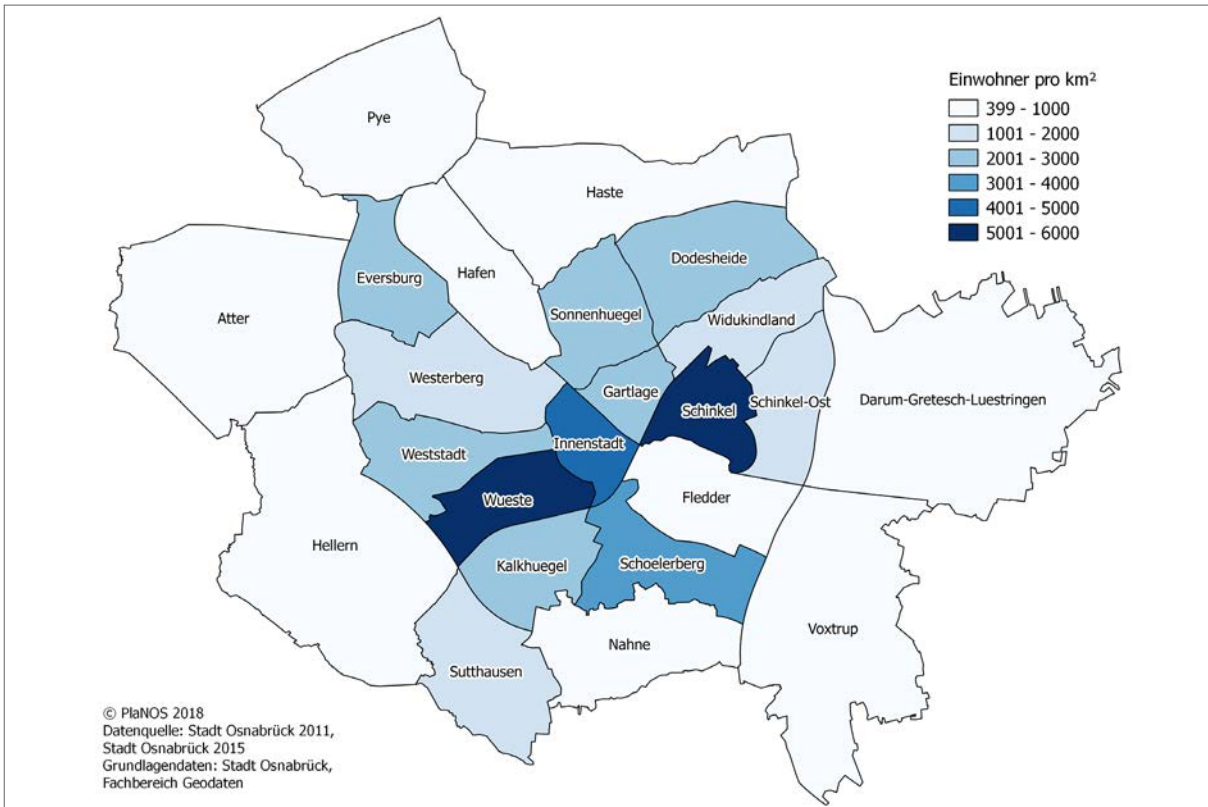


Abbildung 3-2: Bevölkerungsdichte in den Stadtteilen der Stadt Osnabrück.

In der Stadt Osnabrück zeichnet sich die Altersstruktur der Bevölkerung insgesamt durch einen höheren Anteil jüngerer Altersgruppen aus als im Landkreis Osnabrück. Vor allem die Gruppen der 16- bis 24-Jährigen und der 25- bis 44-Jährigen ist in der Stadt Osnabrück mit einem deutlich höheren Anteil vertreten als im Landkreis. Dort bildet die Gruppe der 45- bis 65-Jährigen die am stärksten vertretene Gruppe (Abbildung 3-3).

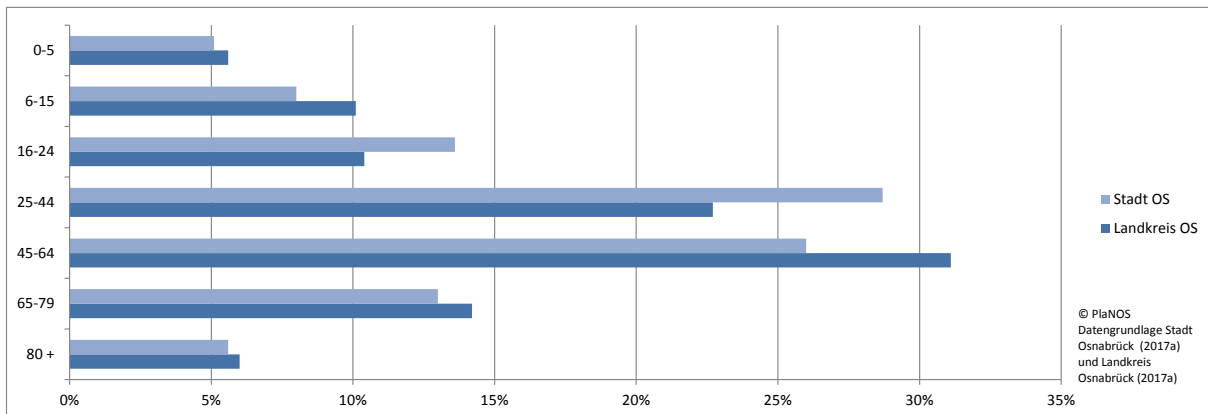


Abbildung 3-3: Altersstruktur in Stadt Osnabrück und Landkreis Osnabrück.

3.1.2 Beschäftigung und Arbeitsplatzschwerpunkte

In Stadt und Landkreis Osnabrück waren zum 30.09.2017 etwa 221.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte tätig. Knapp die Hälfte der Beschäftigten waren im verarbeitenden Gewerbe, im Handel und in der Instandhaltung/Reparatur von Kfz sowie in der Metall-, Elektro- und Stahlindustrie tätig (Bundesagentur für Arbeit 2017). Im März 2018 betrug die Arbeitslosenquote in der Stadt Osnabrück 4,5 % und im Landkreis Osnabrück 3,2 %. Regionale Unterschiede der Arbeitslosenquote im Landkreis Osnabrück lassen sich in Abbildung 3-4 ablesen.

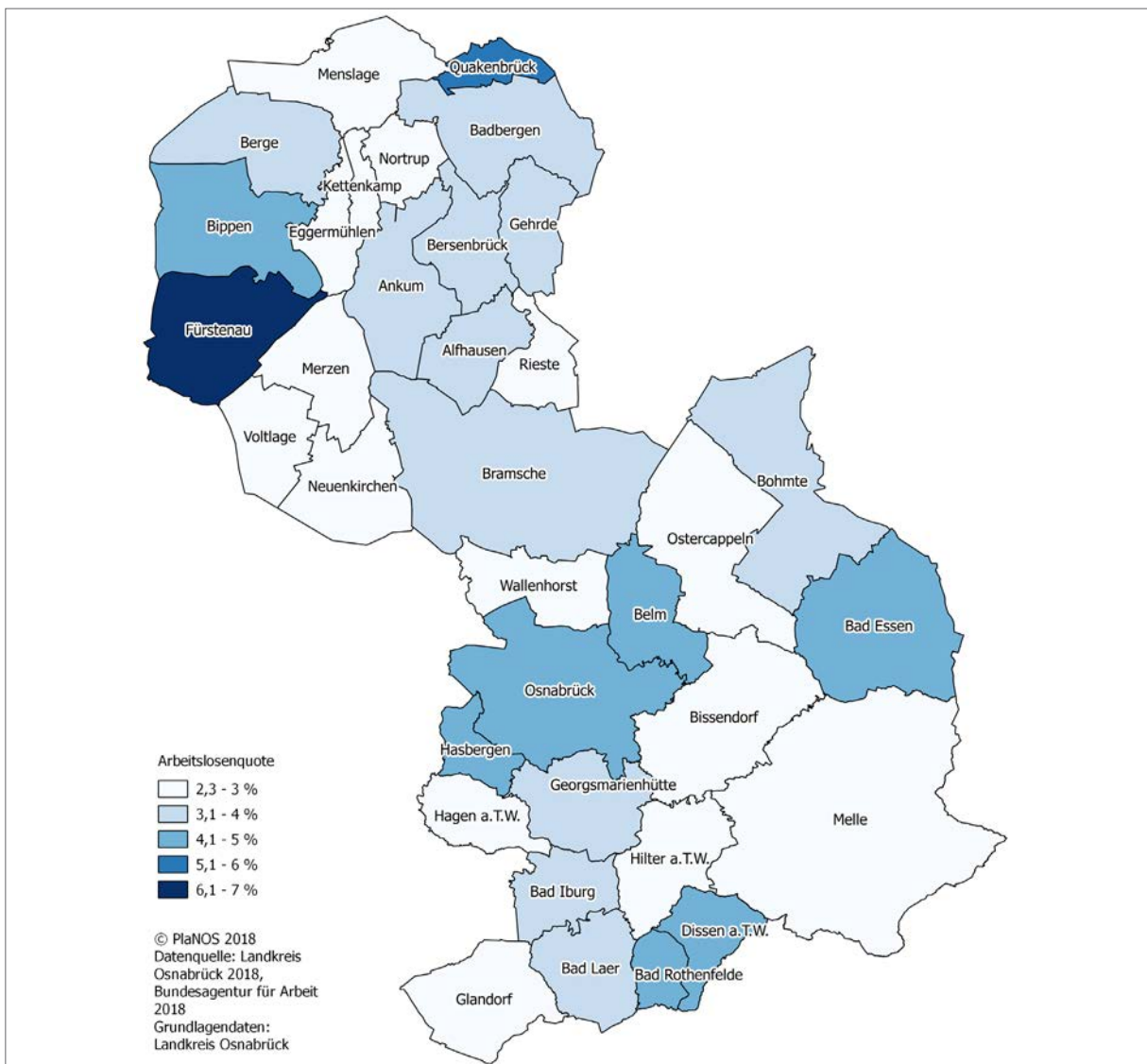


Abbildung 3-4: Arbeitslosenquote in Stadt und Landkreis Osnabrück im März 2018.

Die Lage von Gewerbegebieten und Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern im Stadtgebiet Osnabrück lässt sich in Abbildung 3-5 erkennen. Zahlreiche Gewerbegebiete sowie einige Großunternehmen sind in den Stadtteilen Hafen und Fledder angesiedelt. Nordöstlich der Innenstadt und im Bereich Gartlage ist eine weitere Konzentration von Großunternehmen zu erkennen. Weitere Großunternehmen befinden sich in den Stadtteilen Kalkhügel, Sutthausen und Hellern.

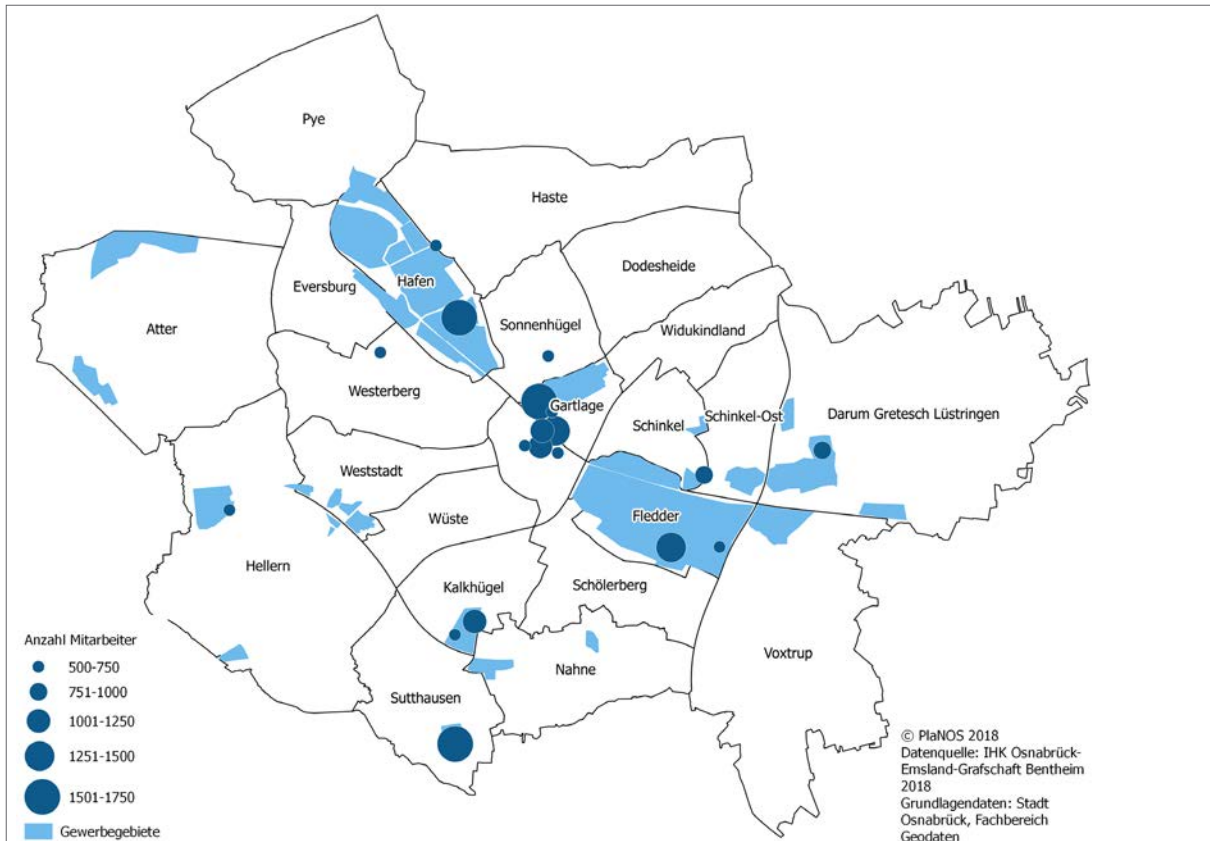


Abbildung 3-5: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und Gewerbegebieten im Stadtgebiet Osnabrücks.

Die Abbildungen 6 - 8 zeigen die Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und von Gewerbegebieten im Landkreis Osnabrück. Zur besseren Lesbarkeit sind diese in den Kartendarstellungen in den nördlichen, östlichen und südlichen Teil des Landkreises Osnabrück aufgeteilt. Größere Unternehmen lassen sich sowohl in der Gemeinde Nortrup sowie in den Städten Quakenbrück und Fürstenau finden. Zudem verfügt die Stadt Quakenbrück über eine vergleichsweise hohe Anzahl an Gewerbegebieten (Abbildung 3-6). Im nordöstlichen Bereich des Landkreises befinden sich Großunternehmen in den Gemeinden Rieste, Bramsche, Wallenhorst, Belm und Bad Essen (Abbildung 3-7).

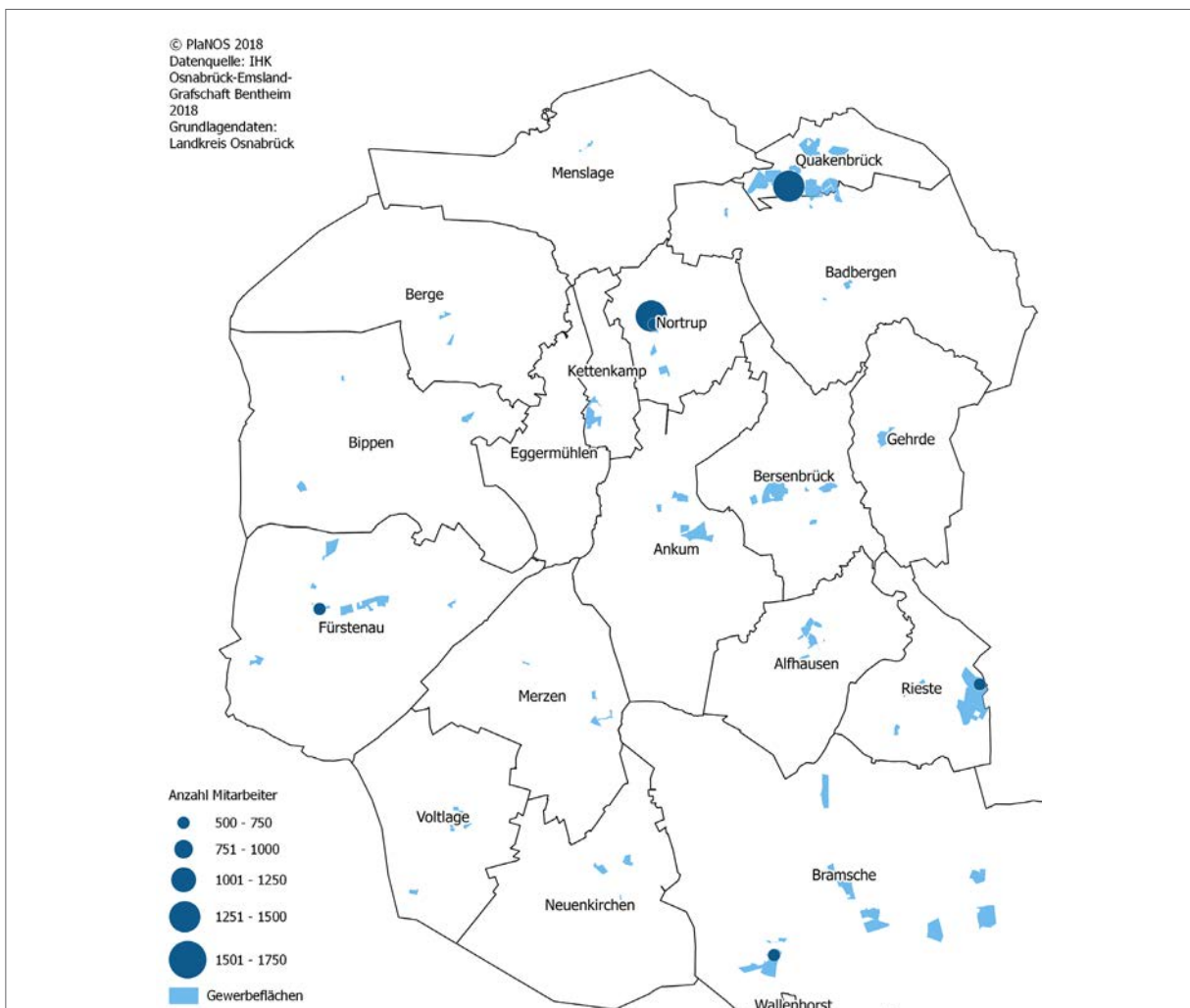


Abbildung 3-6: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und Gewerbegebieten im nördlichen Bereich des Landkreises Osnabrück.

In den Gemeinden Bad Rothenfelde und Dissen im südlichen Bereich des Landkreises Osnabrück lassen sich mehrere Unternehmen finden, die über mindestens 500 Mitarbeiter verfügen. Weitere große Unternehmen bestehen in Hasbergen, Melle und Georgsmarienhütte. Die Stadt Georgsmarienhütte verfügt ebenfalls über eine vergleichsweise hohe Anzahl an Gewerbeflächen (Abbildung 3-8).

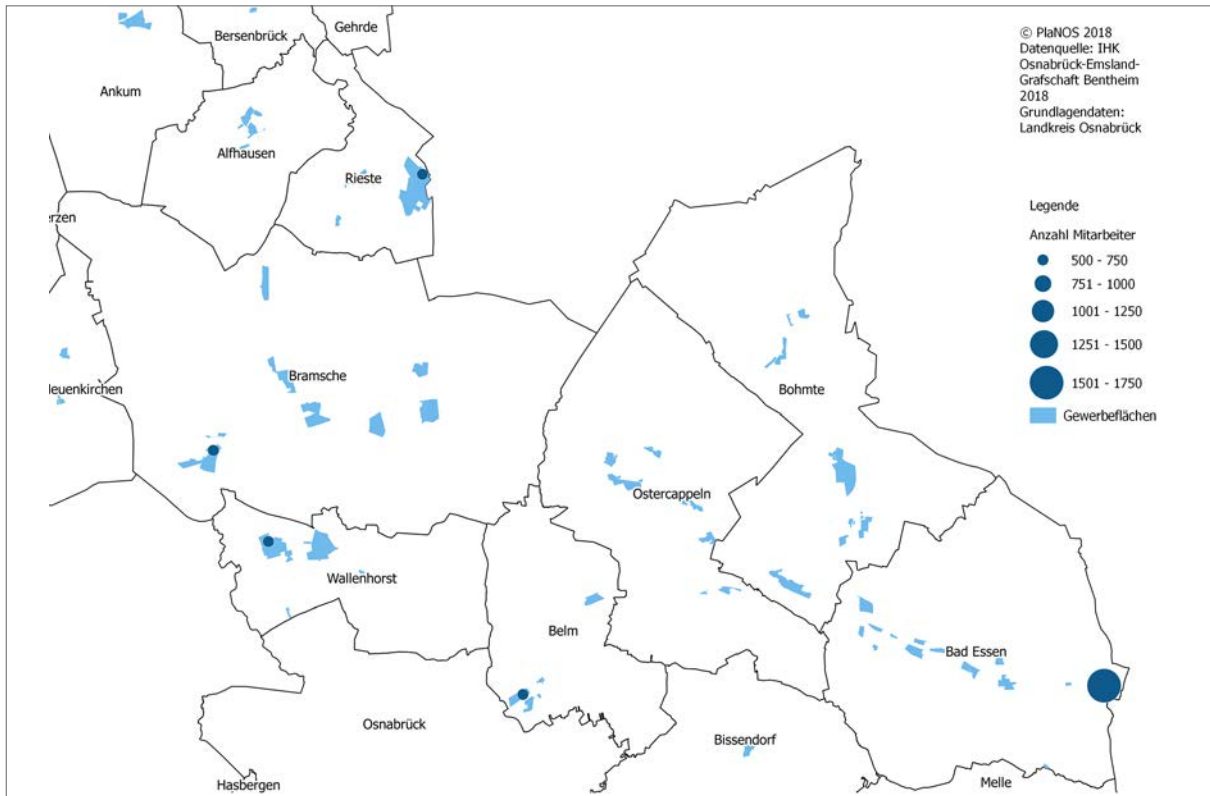


Abbildung 3-7: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und Gewerbegebieten im nordöstlichen Bereich des Landkreises Osnabrück.

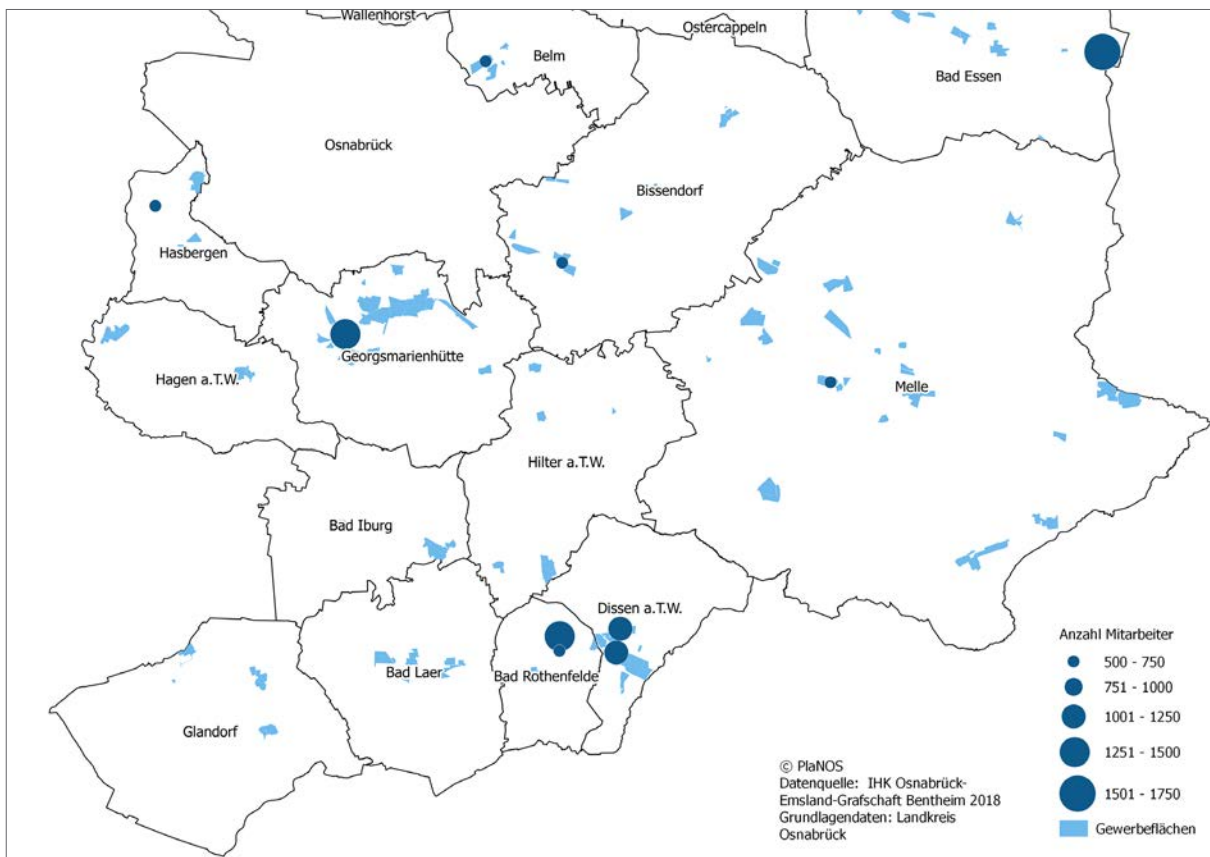


Abbildung 3-8: Lage von Unternehmen mit mindestens 500 Mitarbeitern und Gewerbegebieten im südlichen und östlichen Bereich des Landkreises Osnabrück.

3.1.3 Pendlerverflechtungen

Die Zahlen zum Pendlerverhalten in Stadt und Landkreis Osnabrück zeigen ein positives Pendlersaldo für die Stadt Osnabrück und ein negatives Pendlersaldo für den Landkreis Osnabrück (Tabelle 3-1).

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

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

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

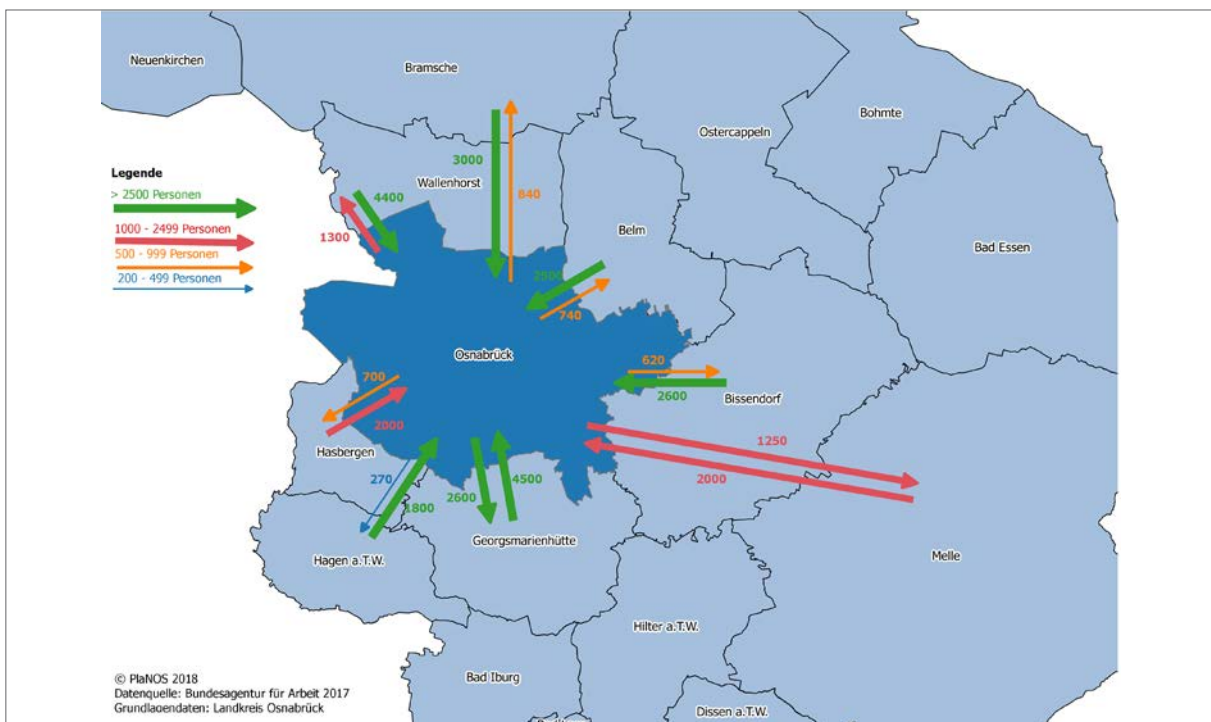


Abbildung 3-9: Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Osnabrück und den umliegenden Gemeinden des Landkreises Osnabrück.

Bei Betrachtung der Pendlerbeziehungen innerhalb der nördlichen Gemeinden des Landkreises lassen sich vergleichsweise deutliche Pendlerströme nach Bersenbrück und Bramsche sowie von Bramsche nach Wallenhorst und von Bohmte nach Bad Essen erkennen (Abbildung 3-10). Auf die Darstellung von Pendlerströmen unter 200 Personen ist in der folgenden Abbildung zur Wahrung der Übersichtlichkeit verzichtet worden.

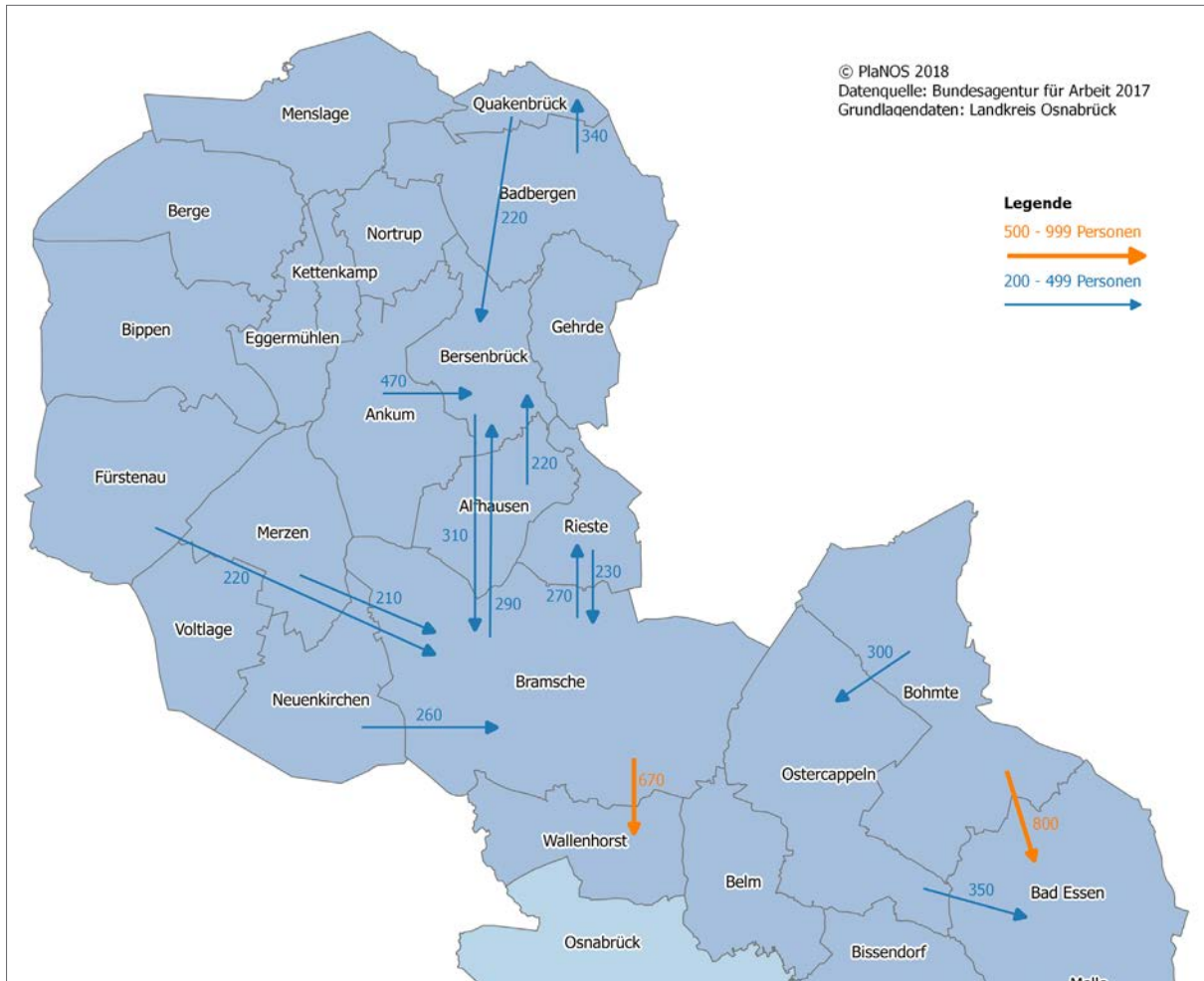


Abbildung 3-10: Pendlerbeziehungen innerhalb der nördlichen Gemeinden des Landkreises Osnabrück.

Im südlichen Bereich des Landkreises pendeln besonders viele Menschen nach Georgsmarienhütte, Dissen a.T.W. und Melle ein. Insgesamt zeigt der südliche Bereich des Landkreises deutlich intensivere und zahlenmäßig höhere Pendlerverflechtungen zwischen den einzelnen Gemeinden als der nördliche Bereich des Landkreises (Abbildung 3-11). Auf die Darstellung von Pendlerströmen unter 200 Personen ist in der folgenden Abbildung zur Wahrung der Übersichtlichkeit verzichtet worden.

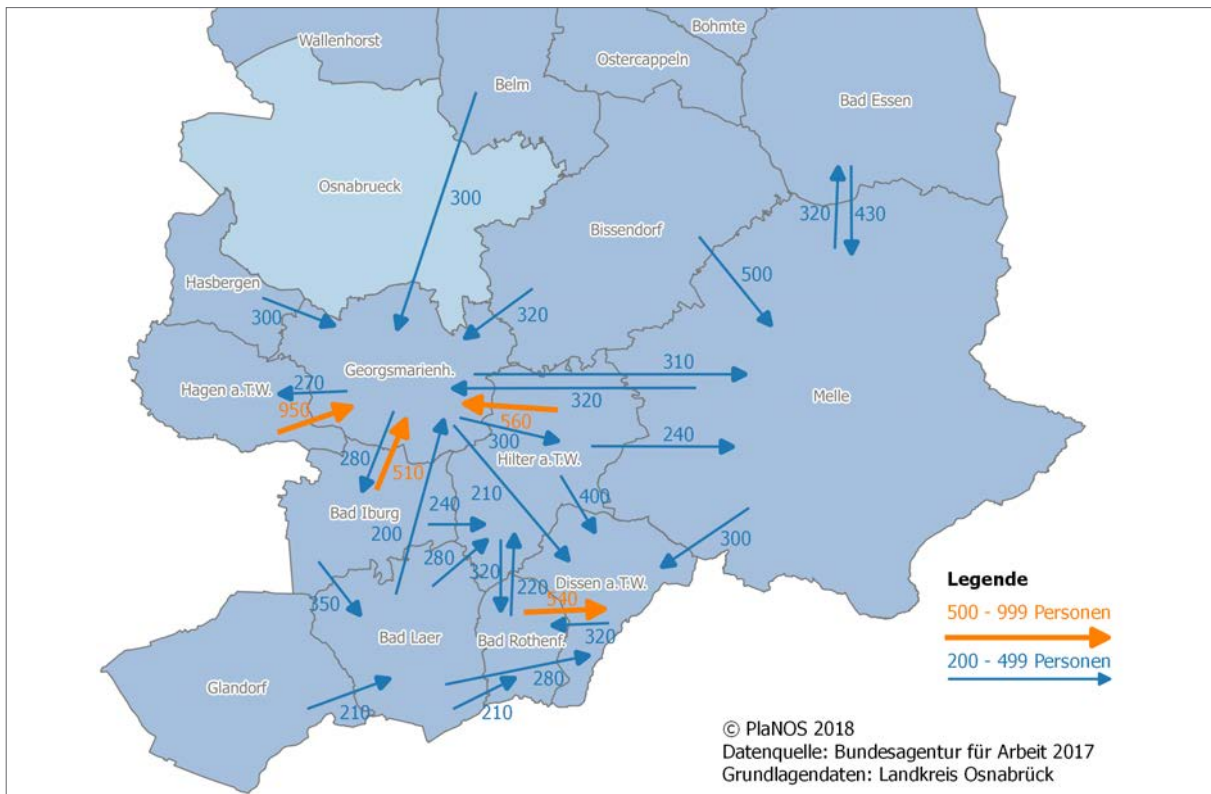


Abbildung 3-11: Pendlerbeziehungen innerhalb der südlichen Gemeinden des Landkreises Osnabrück.

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

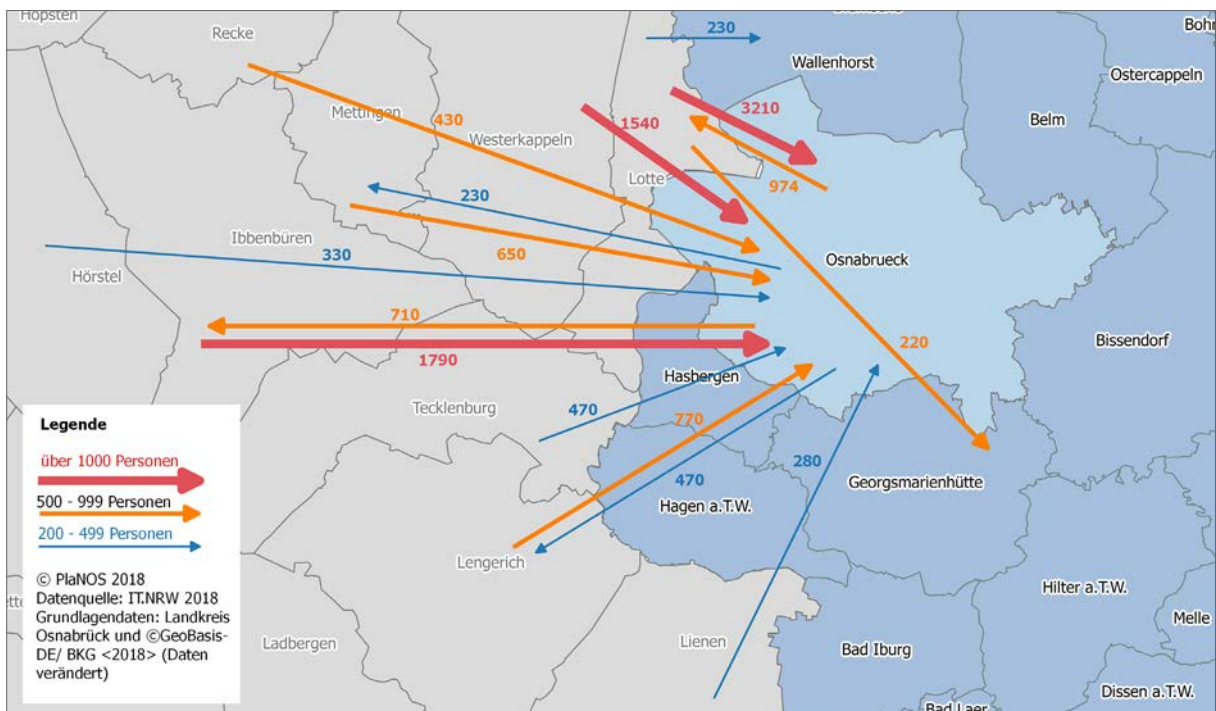


Abbildung 3-13: Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Osnabrück, dem Landkreis Osnabrück und den Gemeinden des Kreises Steinfurt.

3.1.4 Ausbildung und Schule

Insgesamt 201 Schulen befinden sich in der Stadt Osnabrück und dem Landkreis Osnabrück (Tabelle 3-2). Zudem verfügt die Stadt Osnabrück über eine Universität und eine Hochschule. Auffällig ist die hohe Anzahl von Gymnasien in der Stadt Osnabrück, die auf ein großes Einzugsgebiet dieser Gymnasien hinweist.

Tabelle 3-2: Anzahl der Schulen im Landkreis Osnabrück und in der Stadt Osnabrück je nach Schulform. Quelle: Landkreis Osnabrück (2017a); Stadt Osnabrück (o.J.a).

Schulform	Landkreis Osnabrück	Stadt Osnabrück
Grundschulen	84	26
Oberschulen	18	2
Berufsbildende Schulen	4	13
Förderschulen	6	10
Gymnasien	7	8
Realschulen	5	4
Hauptschulen	7	2
Gesamtschulen	3	2

3.1.5 Freizeit- und Naherholungsziele

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

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

3.1.6 Gesundheitsversorgung

Krankenhäuser und Kurkliniken sind für die Planung des Nahverkehrs in Stadt und Landkreis Osnabrück von hoher Bedeutung. Insgesamt verfügt der Landkreis Osnabrück über 15 Rehabilitationskliniken und zehn Krankenhäuser (Landkreis Osnabrück 2017), während es in der Stadt Osnabrück insgesamt sechs Krankenhäuser und Kliniken gibt (Stadt Osnabrück 2017).

Die Stadt Bad Iburg und die Gemeinden Bad Rothenfelde, Bad Essen und Bad Laer verfügen über den Status eines Vitalbades. Die Gemeinden Ankum, Bippin, Hagen a.T.W. und Rieste haben den Status als Erholungsort. Zudem hat der Ortsteil Schleddehausen in der Gemeinde Bissendorf den Status eines Luftkurortes. Diese Orte spielen, wie die in Kapitel 3.1.5 genannten Ziele, eine wichtige Rolle als Freizeit- und Naherholungsziele

(Landkreis Osnabrück 2017).

3.1.7 Konversionsflächen

Die Stadt Osnabrück verfügt in ihrem Stadtgebiet über vier ehemalige Kasernenstandorte, die seit dem Abzug der britischen Streitkräfte in den Jahren 2008 und 2009 als Konversionsflächen zur Verfügung stehen. Diese Flächen befinden sich in den Stadtteilen Atter, Dodesheide, Hafen und Westerberg (Abbildung 3-14).

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

Konversionsfläche 2 Westerberg: Unter dem Projektnamen Wissenschafts- und Wohnpark entsteht auf dem Gelände der ehemaligen Scharnhorstkaserne auf dem Westerberg ein Quartier für die Funktionen Arbeiten, Forschen und Wohnen. Im Jahr 2014 wurde auf einem Teilgebiet nördlich der Sedanstraße das Innovationszentrum Osnabrück (ICO) als Technologie- und Gründerzentrum für die Region Osnabrück eröffnet. Das Areal der ehemaligen Von-Stein-Kaserne auf dem Westerberg wurde zur Erweiterung der Hochschulflächen bebaut. Dort sind unter anderem eine neue Bibliothek, Mensa sowie ein Gebäude mit Vorlesungs- und Seminarräumen entstanden. Das Gebiet der ehemaligen Metzzerkaserne wurde für Wohnbebauung genutzt (Stadt Osnabrück o.J.).

Auf den Flächen der ehemaligen Winkelhausenkaserne (Konversionsfläche 3 Hafen) entsteht in Kanalnähe eine Anlage für den kombinierten Ladeverkehr. Schwerpunkt des Gebietes sind Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen, die unter anderem dem Finanzamt Osnabrück-Land, der Landesschulbehörde und der Polizei Osnabrück neue Räumlichkeiten bieten (Stadt Osnabrück o.J.).

Für die größte Konversionsfläche der ehemaligen Kasernenstandorte, die ehemalige Kaserne auf dem Limberg (Konversionsfläche 4 Dodesheide), ist im Jahr 2018 der Bebauungsplan beschlossen worden. Das Areal wird zukünftig für gewerbliche Nutzungen, Sport- und Freizeitnutzungen sowie Naherholung entwickelt. Mit einer Nutzung kann etwa ab dem Jahr 2021 gerechnet werden (Stadt Osnabrück o.J.).

Konversionsflächen im Landkreis Osnabrück

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

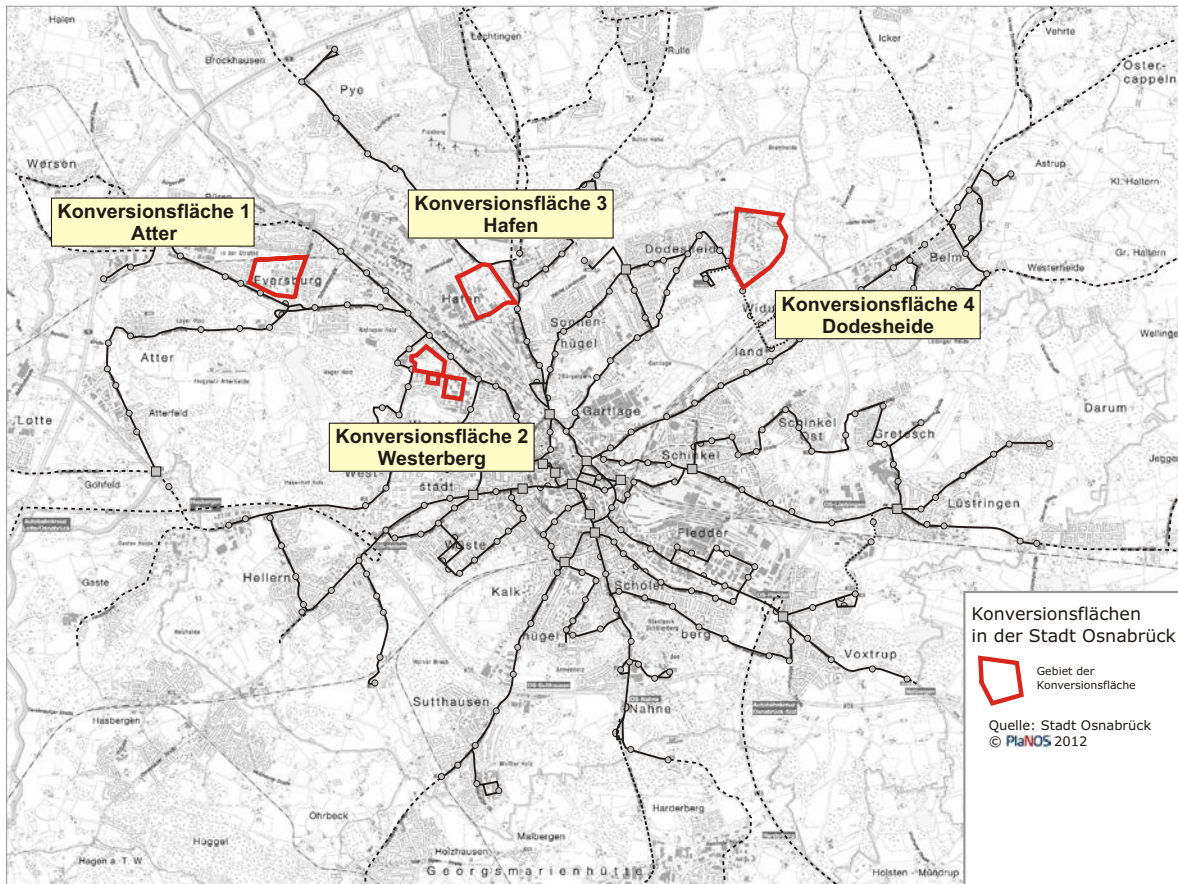


Abbildung 3-14: Konversionsflächen ehemaliger Kasernenstandorte in der Stadt Osnabrück.

3.2 Ausstattung der Fahrzeuge

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

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

Ausstattung	Fahrzeuge im Taktverkehr	sonstige Fahrzeuge
VOS-Design	✓	bei fast allen Fahrzeugen erfüllt
komfortabler, barrierefreier Einstieg	✓	bei fast allen Fahrzeugen erfüllt
Multifunktionsfläche	✓ rechte Fahrzeugseite, teilweise zusätzliche Aus- weitung auf linke Fahr- zeugseite	✓ rechte Fahrzeugseite, teil- weise linke Fahrzeugseite
Bordrechner	✓	✓
Fahrausweisdrucker	✓	✓
Haltestellenansage	✓	✓
Haltestellenanzeige	✓	✓
Zielanzeige	✓	✓
Info-Kasten	✓ weitgehend durch Monito- re ersetzt	✓

Verringerung der Schadstoffemissionen

Seit dem 04.01.2010 gilt zur Verminderung der Feinstaub- und Stickoxidemissionen in Osnabrück eine Umweltzone. Seitdem dürfen ganzjährig lediglich Fahrzeuge einfahren, die eine Umweltplakette (rot, gelb, grün) auf der Windschutzscheibe tragen. Diese Regelung wurde in den Jahren 2011 und 2012 jeweils verschärft. Seit dem 03.01.2012 dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette in die Umweltzone einfahren.

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

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

Verringerung der Lärmemissionen

Die Stadt Osnabrück hat in den Jahren 2012 und 2013 einen Lärmaktionsplan erarbeiten lassen. Mithilfe einer Analyse wurden viele Straßenabschnitte identifiziert, die mit überproportional hohen Lärmemissionswerten belastet sind. Viele dieser Abschnitte werden auch mit dem Bus befahren. Nach der Lärmanalyse sind Lärmbelastungen, z.B. in der Möserstraße und der Johannisstraße nördlich des Wallringes, auf die hohe Frequentierung durch Busse zurückzuführen. Es wird im Aktionsplan darauf hingewiesen, dass durch den Einsatz von lärmarmen Fahrzeugen auf Straßen mit relativ hohem Busanteil eine Reduzierung der Lärmbelastung um bis zu 2 dB(A) erreicht wird. Der Aktionsplan schlägt vor, anspruchsvolle Standards für die Geräuschemissionen zu formulieren. Diese sollten sich an den Vorschlägen des Umweltbundesamtes orientieren. Neuanschaffungen sollten diese Richtwerte prinzipiell nicht überschreiten. Darüber hinaus hat sich die Stadt Osnabrück mit mehreren Straßenabschnitten darum beworben, in einem Pilotprojekt Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen zu testen.

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

Besonderheiten in der Fahrzeugflotte

Bereits seit dem Jahr 2010 setzen die Stadtwerke Osnabrück unter dem Namen Plus-Bus Busanhängerzüge ein, die eine Länge von 23 Metern aufweisen. Nach anfangs zwei Anhängerzügen wurde die bestehende „BusPlus“-Flotte Ende des Jahres 2011 um weitere fünf Anhängerzüge erweitert. Die Kombination aus einem herkömmlichen 12-Meter-Niederflurbus und einem Personen-Anhänger wird seitdem vor allem auf der besonders von Studierenden nachgefragten Linie 21/22 eingesetzt, aber auch auf sehr stark frequentierten Fahrten in der morgendlichen und mittäglichen Schülerverkehrsspitze.



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

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



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



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

Einstieg in die E-Mobilität

In den vergangenen Jahren sammelten die Stadtwerke Osnabrück erste Erfahrungen mit Elektrobussen im Linienbetrieb. Auf einer relativ kurzen Innenstadtlinie mit geringer Kilometerleistung, die den zentralen Verknüpfungspunkt Neumarkt mit dem Hauptbahnhof und dem Marienhospital verband, setzten die Stadtwerke im Zeitraum von 2011 bis 2017 einen Elektro-Kleinbus ein. Damit war der Verkehrsbetrieb der Stadtwerke Osnabrück der erste in Deutschland, der diese neue Technik im planmäßigen Lini-

enbetrieb einsetzte. Ab dem Jahr 2013 ergänzte ein weiterer Elektrobus die Flotte der Stadtwerke. Dieser Elektro-Midibus wurde innerhalb des Projektes econnect Germany beschafft, das im Rahmen der BMWi-Ausschreibung „Ikt für Elektromobilität II“ gefördert wurde. Dieser Bus wurde ebenfalls auf der oben beschriebenen Innenstadt-Linie eingesetzt, die in diesem Zusammenhang mit einer Erweiterung des Linienweges über den Hauptbahnhof hinaus den Haseparkund die Rosenberg erschloss. Die spätere Beschränkung dieser Linie wiederum nur bis zum Hauptbahnhof erfolgte nicht aufgrund der Fahrzeuge, sondern war in einer Brückensperrung begründet. Die eingesetzten Neuanschaffungen waren ein wichtiger Schritt hin zu einem emissionsfreien Verkehr, der aufgrund gesteigerter Umweltaforderungen die Entwicklungen im Nahverkehr stark beeinflussen wird. Die hierdurch gewonnenen Erfahrungen wurden genutzt, um den nächsten Schritt gesichert und konsequent gehen zu können: Den Systemwechsel auf Elektro-Gelenkbusse für den täglichen Einsatz auf den Hauptlinien und in diesem Zusammenhang den sukzessiven Ersatz der Dieselbusflotte.

Im 3. Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2013 war als Ziel die Einführung von Hybrid-O-Bussen genannt worden. Dieses Ziel basierte auf einem Gutachten des Büros Lindschulte + Kloppe aus demselben Jahr. Bereits in diesem Gutachten wurde jedoch darauf hingewiesen, dass bei einer möglichen schnelleren Entwicklung der Batterie-Speichermöglichkeiten ein völliger Verzicht auf die Oberleitung möglich sei. Etwa zeitgleich begann in mehreren europäischen Ländern eine Diskussion um neue Nachladekonzepte für Elektrobusse, verbunden mit dem Ziel der Gewichtsreduzierung der Batterien im Bus sowie mit dem Ziel, auf neue Lade-Infrastruktur in Form von Oberleitungen entlang der ganzen Buslinie verzichten zu können. Da sich diese Entwicklung schneller als erwartet vollzog, nahmen die Stadtwerke Osnabrück Abstand von der Planung, Oberleitungen entlang von Buslinien neu einzurichten und setzten stattdessen auf Batterie-Fahrzeuge mit Übernachtladung (Over-Night-Charging) plus ergänzender Schnellladung an den Endhaltestellen (Opportunity-Charging).

Seit dem Frühjahr des Jahres 2019 fahren insgesamt 13 Elektro-Gelenkbusse des Herstellers VDL mit Batterie und Nachlademöglichkeit mittels Pantograph auf einer ersten Hauptlinie (MetroBus-Linie) in Osnabrück (Abbildung 3-18). Für Ende 2019/Anfang 2020 ist der Start von zwei weiteren Linien mit Elektro-Gelenkbussen geplant. Im Regionalverkehr sind seit dem Jahr 2019 erstmals Hybridbusse in der VOS Süd im Einsatz.



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

3.3 Haltestellen und Barrierefreiheit im ÖPNV

Als Zugangspunkt zum ÖPNV sind Haltestellen von besonderer Bedeutung für den ÖPNV. Im gesamten Verkehrsgebiet von Stadt und Landkreis Osnabrück befinden sich 4.050 Haltestellenpositionen. Davon entfallen auf die VOS Nord aufgrund ihrer Größe allein 1.100 Haltestellenpositionen. In Abhängigkeit von der Struktur der Teilräume ist auch das Bedienungsangebot unterschiedlich (siehe dazu Kapitel 3.7 und 3.8). Dementsprechend variiert auch der Anteil der Haltestellen an Takt-Haltestellen in den einzelnen Gemeinschaftsverkehren.

Tabelle 3-4: Haltestellenposition im Gesamt-Verkehrsgebiet.

Teilregion	Haltestellen an Taktlinien	sonstige Haltestellen	Gesamt
VOS NordOst	150	350	500
VOS Ost	250	500	750
VOS Süd	300	550	850
VOS Wallenhorst	75	75	150
VOS Nord	100	1.000	1.100
Summe Landkreis	875	2.475	3.350
Stadt Osnabrück	575	125	700
Gesamt	1.450	2.600	4.050

In den letzten Jahren sind sowohl von den Städten und Gemeinden als auch vom Landkreis und den zuständigen Straßenbulasträgern enorme Anstrengungen unternommen worden, Haltestellen baulich auf einen neuen Stand zu bringen. Vor dem Hintergrund der zusätzlich geforderten Barrierefreiheit wurde eine Vielzahl von Haltestellen entsprechend umgebaut. Priorität haben dabei die Haltestellen an Taktlinien und Verknüpfungspunkten sowie an besonderen Standorten wie Krankenhäusern, Altenheimen und Schulen. Von diesen Haltestellen sind bislang bereits insgesamt über 35 %

barrierefrei ausgebaut. Der Anteil der barrierefreien Haltestellen variiert allerdings von Kommune zu Kommune sehr stark. Somit zeigt der Anteil an barrierefreien Haltestellen zum einen die großen bislang betriebenen Anstrengungen, jedoch auch den noch bestehenden Bedarf zum weiteren barrierefreien Ausbau.

In der Stadt Osnabrück orientierte sich der Ausbau von Haltestellen zum einen an dem Ziel, möglichst räumlich konzentriert stadtteilbezogen vorzugehen und sich zum anderen entsprechend des Verlaufs der neuen Metrolinien im BusNetz 2019 zu orientieren. Die Takt-Haltestellen wurden von der Stadt Osnabrück mittlerweile schon zu ca. 75 % barrierefrei ausgebaut. Die Stadt schreitet im Ausbau weiterhin kontinuierlich voran, indem sie die Möglichkeit der LNVG in Anspruch nimmt, pro Jahr für insgesamt 16 Haltestellen Fördermittel zu beantragen und dementsprechend auszubauen. Darüber hinaus erfolgt der Ausbau von Haltestellen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen. Auch Fahrradbügel zur sicheren Abstellung von Fahrrädern werden in Stadt und Landkreis in den meisten Fällen installiert.

Im Landkreis Osnabrück konnte eine Vielzahl von Bushaltestellen im Zuge von Straßenerneuerungsmaßnahmen barrierefrei ausgebaut werden. Dabei fand vielerorts ein Rückbau von Busbuchten zu Straßenrandhaltestellen statt. Die Vorteile dieser Haltestellenform liegen auf der Hand: Neben deutlich mehr Platz für wartende Fahrgäste bieten diese Haltestellen aufgrund des Bordsteins und ihrer besseren Erkennbarkeit einen nennenswerten Sicherheitsgewinn, insbesondere außerorts (Abbildung 3-19 und Abbildung 3-20).



Abbildung 3-19: Haltestelle Jeggen, West in Bissendorf vor dem Ausbau.



Abbildung 3-20: Haltestellen Jegggen, West in Bissendorf nach dem Ausbau als Beispiel für eine Straßenrandhaltestelle.

Sofern kein Rückbau von Busbuchten möglich war, wurde versucht, das barrierefreie Anfahren der Busse an die Haltestelle durch den Bau einer Haltestelle nach dem Sägezahn-Prinzip (Abbildung 3-21) zu ermöglichen.



Abbildung 3-21: Haltestellen Zur Spitze in Osnabrück-Hellern als Beispiel für eine Busbucht nach dem Sägezahn-Prinzip.

Barrierefreiheit

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

In der Neufassung des PBefG im Jahre 2013 wird zudem festgeschrieben, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten

Menschen berücksichtigt, und zwar mit dem Ziel, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Im Nahverkehrsplan können allerdings Ausnahmen von dieser Frist konkret benannt und begründet werden.

Die „Osnabrücker Haltestelle“

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

3.4 ÖPNV-Busbeschleunigung

Umweltspuren und Busspuren/-schleusen

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

In staugefährdeten Straßenabschnitten stellen Bussonderfahrstreifen die effektivste Möglichkeit zur Beschleunigung des Busverkehrs dar. Sie dienen der Verhinderung zeitlicher Verzögerungen durch Staubildung, da sie den Bussen ein Vorbeifahren am Stau des Individualverkehrs ermöglichen. Über sogenannte Busschleusen können die Busse vor den Lichtsignalanlagen (LSA) wieder auf die gemeinsam mit dem Individualverkehr genutzten Fahrstreifen fahren. Zur reibungslosen Einfahrt in diese Fahrstreifen werden am Ende der Bussonderspuren in der Regel zusätzliche kurze Grünzeit-Fenster geschaltet, was mithilfe von Sondersignalen erfolgt. In Osnabrück befinden sich Bussonderfahrstreifen mit verschiedenen Nutzungsberechtigungen. Diese sind in Abbildung 3-22 zu erkennen.

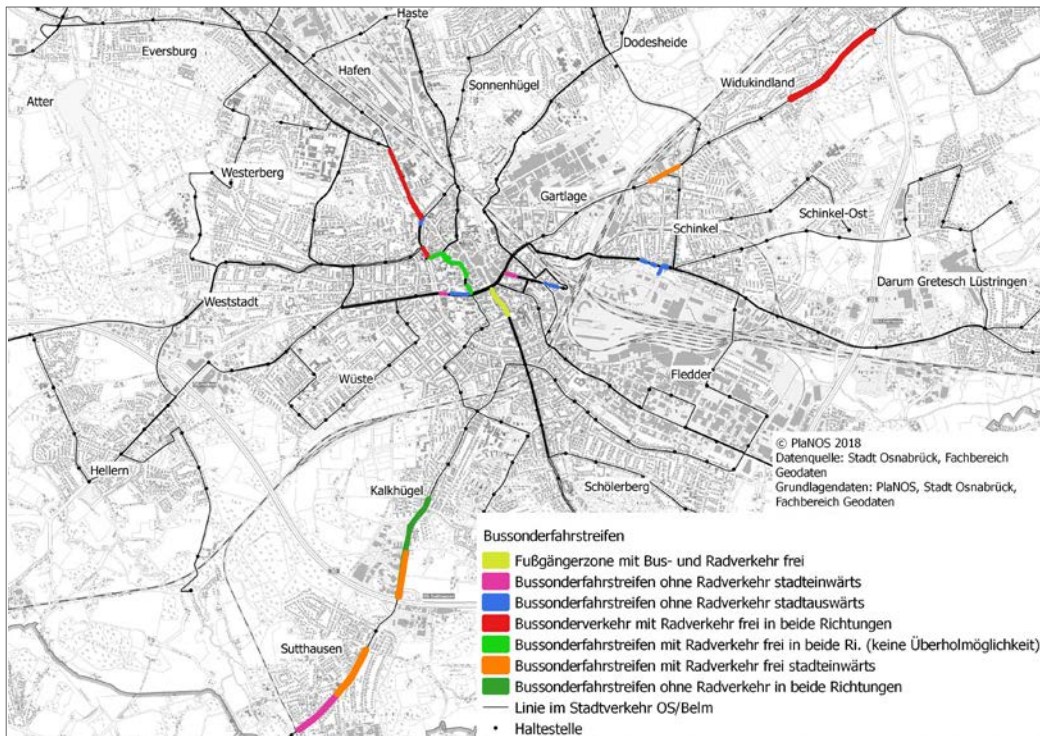


Abbildung 3-22: Vorhandene Busspuren in Osnabrück.

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

Vorrangtrassen für den Umweltverbund

In einigen Fällen bietet das Straßennetz in der Stadt Osnabrück die Möglichkeit, parallel verlaufende Straßen mit unterschiedlichen Funktionen zu versehen. So erhalten bestimmte Straßen vorwiegend die Funktion einer Hauptverkehrsstraße. Die parallele Straße dient vorwiegend dem ÖPNV, dem Anliegerverkehr und dem Rad- sowie dem Fußgängerverkehr. Wichtig bei solchen Trassen ist, dass die ÖPNV- und Radverkehrspuren dabei möglichst getrennt geführt werden, um beiden Verkehrsarten möglichst spürbare Vorteile einzuräumen (Abbildung 3-23). Bei Raumnutzungskonflikten zwischen ÖPNV und Radverkehrsanlagen ist zu prüfen, ob eine Funktionstrennung auf parallel zu den ÖPNV-Hauptachsen verlaufenden Straßen möglich ist.



Abbildung 3-23: Beispiel zur Busbeschleunigung an der Kreuzung Bramscher Straße/Hansastraße in Osnabrück.

Lichtsignalanlagen

Um zeitliche Verzögerungen des Busverkehrs an Lichtsignalanlagen zu vermeiden, kann der ÖPNV vor dem Individualverkehr priorisiert werden. Priorisierungen des Busverkehrs an LSA führen zu einer höheren Verlässlichkeit, was zu einer steigenden Attraktivität des ÖPNV führt. Darüber hinaus bewirken sie Kosteneinsparungen.

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

Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen in Osnabrück

Mittlerweile verfügen alle im Stadt- und Regionalverkehr eingesetzten Busse über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (Intermodal Transport Control System, ITCS), das in Form eines Bordrechners verbaut ist. Somit sind alle Fahrzeuge im Stadtgebiet Osnabrück in der Lage, Datenfunktelegramme an LSA zu senden um sich als Bus an der LSA anzumelden. Diese und weitere technische und organisatorischen Voraussetzungen für die Lichtsignalbeeinflussung müssen kontinuierlich zwischen den Verkehrsbetrieben und den Straßenbaulastträgern abgestimmt werden. In der Stadt Osnabrück sind 70 % der LSA entsprechend ausgestattet, um Datenfunktelegramme des Linienverkehrs verarbeiten zu können (Abbildung 3-24). Damit allein ist jedoch noch nicht sichergestellt, dass der Linienverkehr einen erkennbaren Vorteil erhält. Hierzu bedarf es der gezielten Programmierung der jeweiligen Anlage.

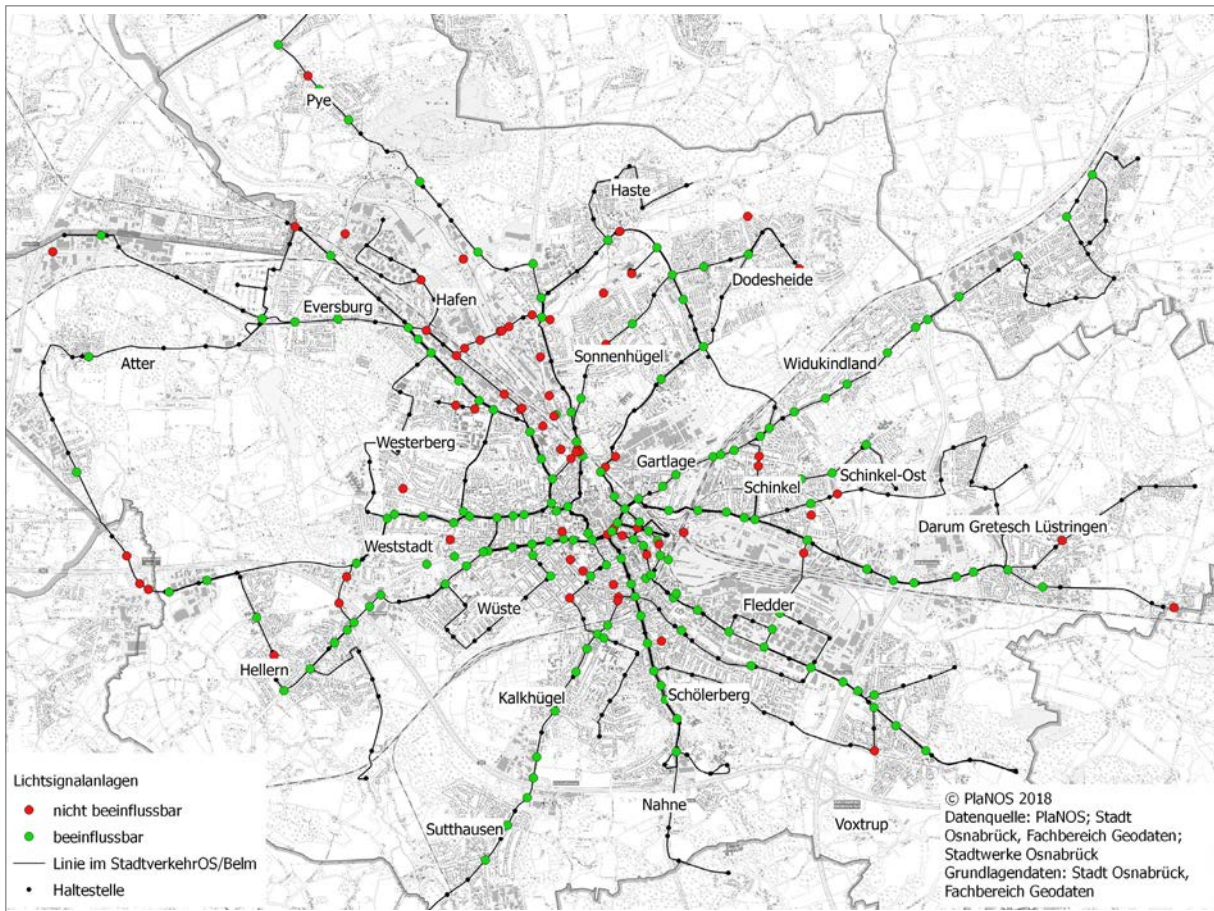


Abbildung 3-24: Lichtsignalanlagen mit Möglichkeit zur ÖPNV-Berücksichtigung im Stadtgebiet Osnabrück.

3.5 Tarif

3.5.1 VOS-Tarif Stadtgebiet Osnabrück/Belm und Region

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

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

3.5.2 Bus-Schiene-Tarif VOS-Plus

Im Jahr 2005 wurde ein erster Schritt in Richtung Gemeinschafts-Tarif Bus und Bahn in Stadt und Landkreis Osnabrück realisiert: In der VOS Süd wurde parallel zur Schienen-

strecke der RB75 („Haller Willem“) der VOS-Plus-Tarif eingeführt. Die Preisstufen des VOS-Plus-Tarifes sowie die aktuellen Preise sind ebenfalls dem Anhang zu entnehmen.

3.5.3 Bedeutende Maßnahmen und Veränderungen im ÖPNV in der Laufzeit des dritten Nahverkehrsplans

In der Laufzeit des dritten Nahverkehrsplans haben in der VOS mehrere Tarifmaßnahmen stattgefunden. Diese wirkten sich sowohl auf das Ticketsortiment als auch auf die Vertriebskanäle aus. Im Folgenden werden die bedeutenden Tarifmaßnahmen seit dem Jahr 2013 kurz erläutert.

Tarifmaßnahme 2013

Mit der Tarifmaßnahme im VOS Gebiet im Jahr 2013 sind die Streckenkarten im Stadtgebiet abgeschafft worden. Alle Monats- und Wochenkarten im Jedermann- und Ausbildungsverkehr (inklusive der Jahreskarten für die Stadt als Schulträger) sind seitdem in der gesamten Preisstufe 0 gültig, haben somit den Charakter einer Netzkarte für das Tarifgebiet Osnabrück/Belm. Zusätzlich wurde das Sozialticket im Tarifgebiet Osnabrück/ Belm eingeführt. Es soll Bürgern mit geringem Einkommen den Zugang zum Busverkehr erleichtern.

Mit dem Beginn der FreizeitBus-Saison am 01.05.2013 wurden die vier FreizeitBus-Linien der VOS komplett in den VOS-Gemeinschaftstarif integriert. Mit der gleichzeitig eingeführten Familien-Wochenendkarte konnte außerdem die Familienfreundlichkeit des Tarifs gesteigert werden. Zum 08.08.2013 wurde die 4-Fahrten-Karte aufgrund stetig rückläufiger Nachfrage aus dem Sortiment der Region (Preisstufen 1-9) gestrichen.

Tarifmaßnahme 2016

Seit dem 01.01.2016 wird auch in der Region ein übertragbares Abo zusätzlich zum persönlichen Abo angeboten. Das neue PremiumAbo Region ist die übertragbare Alternative zum BasisAbo Region für Fahrgäste, die im Landkreis Osnabrück auf der gewünschten Fahrtstrecke ganzjährig mobil sein möchten.

Tarifmaßnahme 2017

Mit der Tarifmaßnahme zum 01.01.2017 wurde der erste Teil einer mehrstufigen Tarifstrategie umgesetzt. Ziel der ersten Stufe der Tarifstrategie war die Einführung einer neuen Tarifstruktur, die neben neuen Tarifprodukten auch eine differenzierte Preisanpassung vorsieht.

Im Stadtgebiet Osnabrück ist das KurzstreckenTicket eingeführt worden. Dieses Ticket ersetzt die bisherige Citykarte, die nur innerhalb des Wallrings gültig war. Das neue KurzstreckenTicket gilt für das gesamte Stadtgebiet.

Bei der Altersgruppe der Senioren lag bisher die Busnutzung in Osnabrück weit unter dem bundesdeutschen Vergleich. Deshalb wurde für Senioren ein neues, preisgünstiges Abo-Produkt (63plusAbo) zunächst in der Preisstufe 0 angeboten, um für diese Gruppe einen besonderen Anreiz zur Nutzung des ÖPNV zu schaffen.

Zur Attraktivierung des ÖPNV auch für den Bereich der Arbeitnehmer wurde für dieses Kundensegment das JobTicket neu ausgerichtet. Seit dem 01.01.2017 beteiligten sich die Arbeitgeber monatlich mit 10 Euro je Arbeitnehmer an den JobTicket-Angeboten, wodurch der Preis für den Erwerb der Tickets durch die Arbeitnehmer deutlich gesenkt werden konnte.

Wie bereits in der Region zuvor erfolgt, wurde auch im Tarifgebiet Osnabrück/Belm die 4-Fahrten-Karte abgeschafft. Die nur im Vorverkauf erhältliche 8-Fahrten-Karte wurde jedoch beibehalten. Im gesamten VOS-Gebiet wurde zusätzlich das TagesTicket Familie eingeführt, um die Attraktivität des ÖPNV insbesondere für diese Nutzergruppe im Vergleich zum Individualverkehr deutlich zu stärken. Das neue Ticket löste die Familien-Wochenendkarte ab.

Aufbauend auf der Tarifmaßnahme vom 01.01.2017 wurde mit einer weiteren Tarifmaßnahme zum 01.11.2017 der zweite Teil der Tarifstrategie und gleichzeitig die erste Stufe einer Digitalisierungsstrategie (siehe Kapitel 3.6) eingeführt: Erstmals konnten Tickets für das Tarifgebiet Osnabrück/Belm per Smartphone erworben werden. Im Rahmen der Einführung des HandyTickets wurde eine Preisdifferenzierung zwischen den digitalen und analogen Tarifprodukten eingeführt.

3.5.4 Anerkennung von Tarifangeboten anderer Verkehrsträger

Innerhalb des VOS-Gebietes werden die Tarifangebote folgender benachbarter Verkehrsträger anerkannt:

NiedersachsenTarif

Im Rahmen der integrierten Anschlussmobilität werden Tickets des NiedersachsenTarifs innerhalb der jeweiligen VOS-Tarifzone (Preisstufe 0 in der Stadt Osnabrück bzw. Preisstufe 1 in der Region), auf denen sich der aufgedruckte Zielbahnhof befindet, zur Fahrt in den VOS-Verkehrsmitteln anerkannt. Das gilt gleichermaßen für Tickets des Bartarifs und für Zeittickets des NiedersachsenTarifs.

Zeittickets Bus/Schiene (B/S) werden im gesamten VOS-Gebiet zwischen den Tarifpunkten des NiedersachsenTarifs (Osnabrück, Wissingen, Westerhausen, Melle, Bruchmühlen, Bramsche, Bersenbrück, Quakenbrück, Rieste und Bohmte) auf der im Fahrausweis eingetragenen Busstrecke anerkannt. Sie sind nur im Parallelverkehr zum Zug und nicht

im Vor-/Nachlauf innerhalb einer VOS-Start- und Ziel-Tarifzone gültig.

NiedersachsenTicket

Das NiedersachsenTicket wird zur Fahrt in allen VOS-Verkehrsmitteln innerhalb der Tarifzone 100 (Osnabrück/Belm) anerkannt.

Fernverkehrstickets

Fernverkehrstickets der Deutschen Bahn mit CityTicket berechtigen zur Nutzung aller Busse der VOS in der Tarifzone 100 (Osnabrück/Belm) zur Erreichung des Fahrtziels. Das CityTicket ist beim Sparpreis und Flexpreis im Fernverkehr automatisch dabei und ermöglicht die kostenfreie Anfahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln zum Bahnhof am Abfahrtsort sowie die kostenfreie Weiterfahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln am Zielort.

WestfalenTarif, NRW-Tarif

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

3.6 Marketing und Vertrieb

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

Zur Verbesserung der persönlichen Beratung der Fahrgäste ist zum 01.01.2019 das Projekt „Dezentrale Mobilitätsberatung“ gestartet worden. Ein speziell geschultes Team übernimmt die Mobilitätsberatung. Diese richtet sich an alle Bürger und große Verkehrserzeuger wie Firmen, Krankenhäuser, Kommunen oder Verwaltungen. Das Projekt beinhaltet eine Mobilitätsanalyse und zielgruppenspezifische Mobilitätsberatung. Neben der bereits vorhandenen stationären Beratung in der Stadt Osnabrück wird über Informationsstände an wechselnden Standorten im Landkreis und in der Stadt Osnabrück eine Mobilitätsberatung in der Fläche angeboten. Dieses Projekt wird

für den Zeitraum von drei Jahren durch das Land Niedersachsen gefördert.

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

Wie bereits im Kapitel 3.5 beschrieben, stellte die Tarifmaßnahme zum 01.11.2017 die erste Stufe zur Umsetzung einer Digitalisierungsstrategie dar. Ziel der Digitalisierungsstrategie ist, den VOSpilot zum zentralen digitalen Vertriebskanal aller Mobilitätsangebote (ÖPNV, Carsharing, Parken, Pedelec-Verleihsystem) zu entwickeln und den Kundenservice von einem reinen Fahrscheinverkauf hin zu einer Mobilitätsberatungsdienstleistung zu entwickeln. Neben der Einführung neuer Tarifprodukte lag ein weiterer Fokus in der VOS-weiten Überarbeitung der Ticketbezeichnungen, um den Fahrgästen die Ticketauswahl zu erleichtern.

Seit der Umsetzung dieser ersten Stufe der Digitalisierungsstrategie zum 01.11.2017 können die Fahrgäste in der Preisstufe 0 (Stadtgebiet Osnabrück/Belm) ihr Bus-Ticket über die Mobilitäts-App VOSpilot kaufen. Das über die App erhältliche Ticketangebot reicht vom digitalen Kurzstreckenticket bis zum digitalen MonatsTicket. Ein zunehmender Verkauf von Fahrscheinen über die App soll den Anteil des Barverkaufs im Bus verringern und damit eine Beschleunigung des Fahrgastwechsels an den Haltestellen bewirken.

Ein weiterer Schritt im Rahmen der Digitalisierungsstrategie ist das sogenannte Check-in/Be-out-System mit integrierter Bestpreisabrechnung, dessen Einführung im Jahr 2019 realisiert wurde. Über den VOSpilot erfolgt durch die Fahrgäste beim Betreten des Busses aktiv das Einchecken in das System („Check-in“). Beim Aussteigen müssen die Fahrgäste selbst nicht mehr aktiv werden – das System erkennt automatisch, dass der Fahrgast den Bus verlassen hat („Be-out“). Das angeschlossene Hintergrundsystem ermittelt anschließend für den maximalen Zeitraum einer Woche den günstigsten Preis für die zurückgelegten Fahrten. Jeweils zum Anfang eines Folgemonats werden alle Fahrten eines Monats gesammelt abgerechnet.

Als weiterer Baustein der Digitalisierungsstrategie wurde die Einführung prüffähiger Abo-Chipkarten im Tarifgebiet Osnabrück/Belm umgesetzt. Diese werden über ein

mandantenfähiges Hintergrundsystem verwaltet. Die Ausgabe der Abonnements erfolgt als elektronisch prüffähige Chipkarten nach einheitlichem Standard der VDV-KA (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen-Kernapplikation) oder als Ausgabe auf dem Handy.

Zusätzlich wird seit Anfang 2019 ein webbasiertes Mobilitätsportal angeboten, welches den Fahrgästen im gesamten VOS-Gebiet einen Zugang zu allen Mobilitätsangeboten (ÖPNV, Carsharing, Parken, Pedelec-Verleihsystem) ermöglicht.

Es besteht nach der Registrierung im Portal die Möglichkeit, sich für die einzelnen Dienstleistungen (BusAbo, Handy-Ticket, Check-in/Be-out, Stadtteilauto, Parken) online freischalten zu lassen. Die Buchung zur Nutzung der einzelnen Angebote erfolgt anschließend über den VOSpilot. Das Mobilitätsportal ermöglicht es den Nutzern, mit einmaliger Anmeldung alle Buchungsoptionen nutzen zu können.

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

3.7 Busverkehr Stadt Osnabrück

Im Herbst 2018 wurde das neue BusNetz 2019 vom Rat der Stadt Osnabrück beschlossen. Seit dem 21.10.2019 gestaltet sich der Busverkehr im Stadtgebiet Osnabrück auf Grundlage dieses neuen Liniennetzes. In den folgenden Abschnitte werden der Vollständigkeit halber sowohl das aktuell geltende Netz als auch das Liniennetz, welches bis zum Fahrplanwechsel 2019 galt, dargestellt. Zunächst wird das ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet Osnabrück auf Basis des in der Laufzeit des dritten Nahverkehrsplans überwiegend geltenden Netz 07 beschrieben (Kapitel 3.7.1 - 3.7.3). Es folgt eine Darstellung der Schwachstellen dieses Netzes, bevor auf die Neuerungen im Busnetz 2019 eingegangen wird (Kapitel 3.7.4).

3.7.1 ÖPNV-Angebot im Netz 07

Das Osnabrücker Stadtbusnetz bestand seit der letztmaligen größeren Netzumstellung im Jahr 2007 aus insgesamt 21 Stadtbuslinien im Taktverkehr. Weitere, unregelmäßig verkehrende Linien deckten den besonderen zeitweisen Bedarf während der Schul- und Arbeitszeiten ab. Sie dienten der Anbindung von Schulen und Gewerbegebieten. Die Liniennetzstruktur war als klassisches Radialsystem mit der zentralen Verknüpfung aller Linien an der Haltestelle Neumarkt ausgerichtet (Abbildung 3-25).

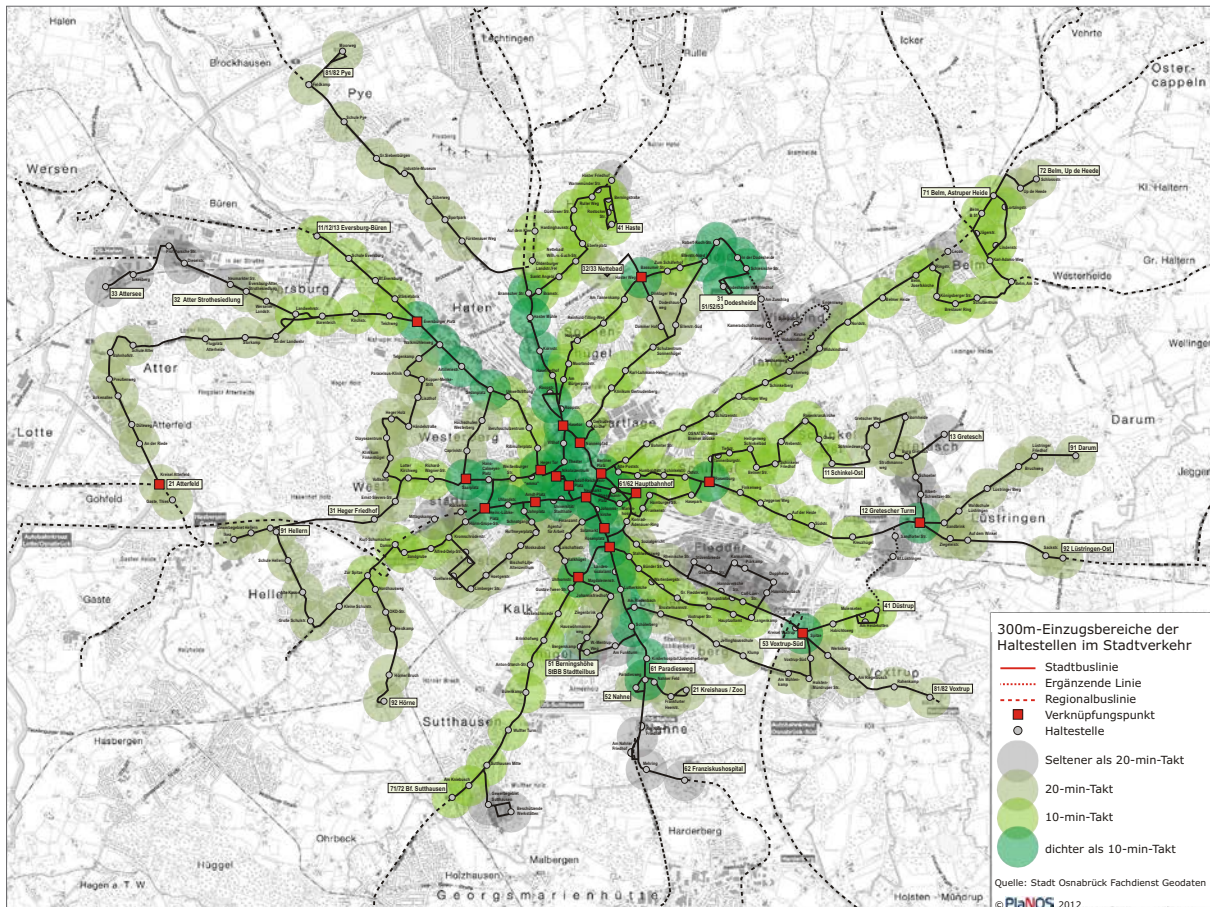


Abbildung 3-26: Taktdichte des Verkehrsangebotes an den Haltestellen im Stadtgebiet Osnabrück.

Aufgrund städtebaulicher Entwicklungen und veränderter Nachfragestrukturen haben sich in der Laufzeit des Netzes verschiedene Defizite entwickelt. Diese führten zu der bereits beschriebenen umfangreichen Anpassung des Liniennetzes im Jahr 2019.

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

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

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

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

NachtBus-Netz im Stadtverkehr Osnabrück

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

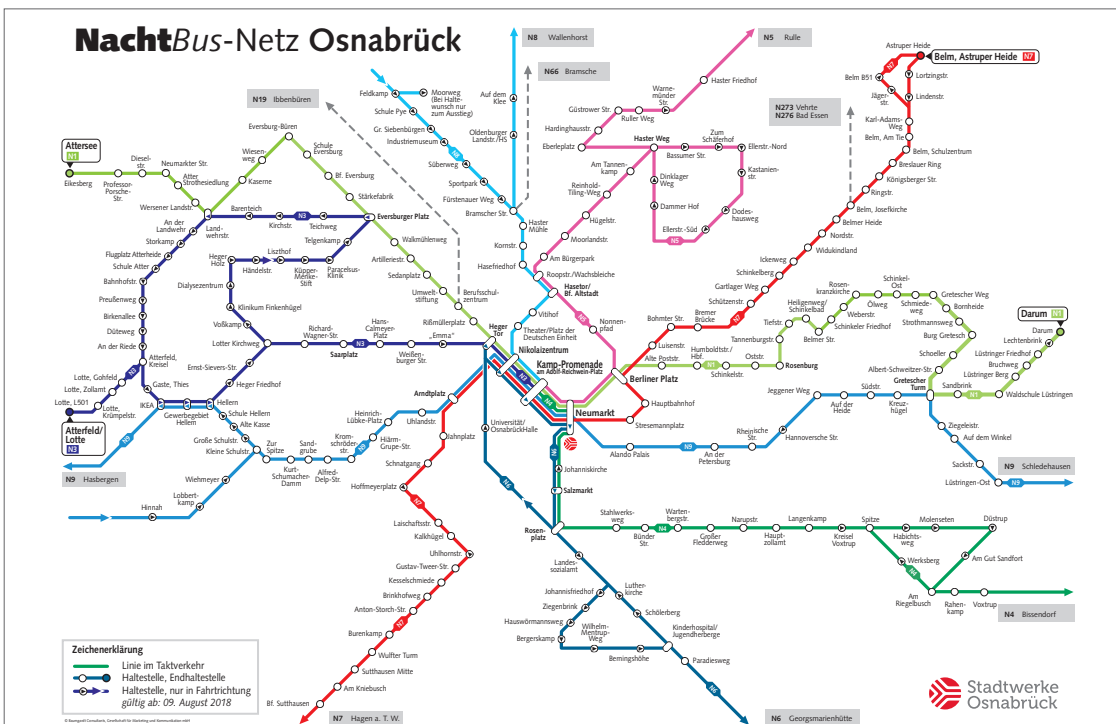


Abbildung 3-27: Nachtbusnetz im Stadtverkehr Osnabrück bis Herbst 2019 (Quelle: Stadtwerke Osnabrück).

3.7.2 Fahrgastnachfrage und Fahrgastmeinung

Für das Jahr 2017 wurden insgesamt 36,5 Millionen Fahrgäste im Stadtverkehr Osnabrück ermittelt, was eine Steigerung der Fahrgastzahlen des Vorjahres um 0,8 % darstellt. Auch trotz zwischenzeitlicher Schwankungen der Fahrgastzahlen konnte bei einem direkten Vergleich der Jahre 1997 und 2017 eine Steigerung der Fahrgastzahlen im Stadtverkehr Osnabrück um etwa 4,4 Millionen erreicht werden. Im Jahr 2013 wurde ein Modal Split des ÖPNV in der Stadt Osnabrück von 8 % ermittelt. Etwa die Hälfte der Fahrgäste im ÖPNV war im Ausbildungsverkehr unterwegs.

Fahrgastzahlen je Linie im Stadtverkehr

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

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

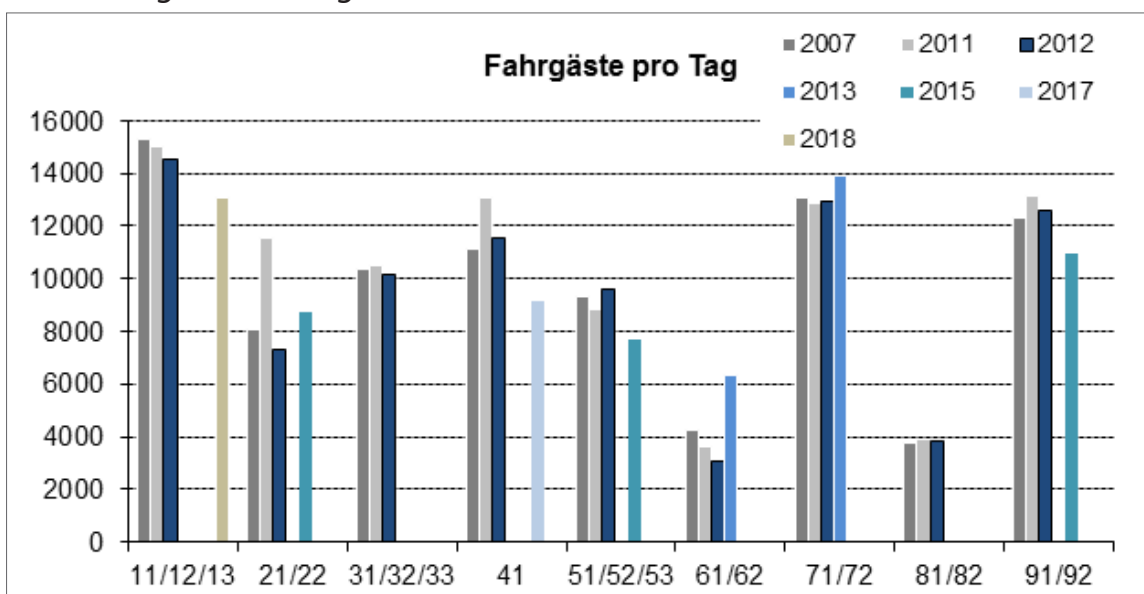


Abbildung 3-28: Fahrgäste pro Tag je Linie im Zeitraum 2007-2018..

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

3.8 BusNetz 2019 in der Stadt Osnabrück

Die Überlegungen seit der Verabschiedung des dritten Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Osnabrück sahen ein zweistufiges System im Osnabrücker Liniennetz mit der Einrichtung von Haupt- und Nebensachsen vor und mündeten in der Entwicklung des neuen Busnetz 2019.

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

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

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

um 06:00 Uhr statt wie vorher um 07:00 Uhr. Der abendliche Wechsel zurück zum 15- bzw. 30-Minuten-Takt wurde von 18:30 Uhr auf 20:00 Uhr verschoben. Insgesamt erfuhr der ÖPNV in der Stadt Osnabrück damit eine erhebliche Angebotsausweitung.

Umstiege sollten möglichst nur dort stattfinden, wo ein erkennbar verringertes Fahrgastaufkommen festgestellt werden konnte. Die Regionallinien sollten weiterhin so verkehren, dass sie sowohl den Hauptbahnhof als auch den Neumarkt bedienen und es sollte möglichst weiterhin zu keinem Umstieg an der Stadtgrenze kommen. Zielvorgabe war darüber hinaus eine aufwandsneutrale Weiterentwicklung des bestehenden Liniennetzes.

3.8.1 ÖPNV-Angebot im Busnetz 2019

Die in Abschnitt 3.7.1 beschriebenen Defizite des von 2007-2019 gültigen Stadtbusnetzes galten als Ausgangspunkt für Anpassungen im neuen BusNetz 2019. Im Folgenden werden die Veränderungen des BusNetz 2019 für aggregierte Bereiche des Stadtgebietes erläutert. Eine grafische Darstellung des neuen Busnetzes lässt sich im Anhang finden.

Pye, Haste und Dodesheide

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

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

Schinkel, Schinkel-Ost, Gretesch und Lüstringen

Die neue, begradigte Linienführung der Linie M3 im Schinkel über die Tannenburgrstraße und Windthorststraße ermöglicht verkürzte Reisezeiten und verbesserte Anbindungen zwischen der Innenstadt und Schinkel-Ost. Zudem erfolgt eine verbesserte Erschließung des Schinkels über die neu eingeführte Linie 11 mit Linienführung über die Belmer Straße. Die Mindener Straße wird durch die Linien 18 und 19 weiterhin mit einem 10-Minuten-Takt bedient. Nach Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Brücke an der Hamburger Straße soll erneut eine Bedienung des Haseparks berücksichtigt werden.

Fledder, Voxtrup und Schölerberg

Der Stadtteil Fledder wird ebenfalls über die neue Ringlinie 10/20 erschlossen. Zudem bedient die Linie 151 den Fledder vom Stadtteil Voxtrup aus weiterhin mit drei Fahrten pro Stunde. Allerdings konnte die Linienführung dieser Linie im Vergleich zum

Verlauf den ehemaligen Linien 81/82 begradigt werden. Damit gelang zum einen eine Fahrzeitverkürzung und zugleich die Schaffung eines merkbaren 20-Minuten-Taktes. Ergänzt wird dieser 20-Minuten-Takt auf dem Abschnitt zwischen der Endhaltestelle Voxtrup und dem Verknüpfungspunkt Voxtrup Mitte zu einem 10-Minuten-Takt durch einen AnrufBus (Linie 113) Der Voxtruper Süden sowie der Stadtteil Schölerberg werden mit der Linie 17 wie bisher im 20-Minuten-Takt bedient.

Wüste, Kalkhügel, Sutthausen und Bereich Iburger Straße

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

Hellern, Hörne und Atterfeld

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

Für den Stadtteil Hörne werden stündlich Fahrten der Linie 19 ab Sandgrube im 60-Minuten-Takt verlängert. In den Hauptverkehrszeiten morgens und in den frühen Nachmittagsstunden zwischen 13:00 Uhr und 16:00 Uhr finden diese Verlängerungen im 20-Minuten-Takt statt. Zusätzlich verkehrt stündlich die neue Linie 119 als Anrufbus zwischen Hörne und Hellern sowie dem Versorgungszentrum in Hellern, dem Heger Friedhof und dem Klinikum Finkenhügel. Über diese Verbindung besteht zudem auch die Umstiegsmöglichkeit von Hörne in die MetroBus-Linie M4. Die Haltestellen IKEA und Gewerbegebiet Hellern dienen als neue Knotenpunkte für Verbindungen zwischen Atterfeld, Hellern und in Richtung Lotter Straße.

Atter, Strothesiedlung und Eversburg

Im BusNetz 2019 ist das neue Landwehrviertel über die Linie M2 im 10-Minuten-Takt angebunden. Die Linie 17 ermöglicht jeweils abwechselnd für die Bereiche Atterfeld/Atter und Strothesiedlung eine direkte Anbindung in Richtung Innenstadt über Eversburg/Büren. Zusätzlich bestehen an der Haltestelle Landwehrstraße und an der Haltestelle

IKEA Umsteigemöglichkeiten in und aus Richtung Innenstadt. Für Fahrten auf dem Abschnitt zwischen der Wersener Straße und der Innenstadt reduziert sich die Fahrtzeit deutlich. Zudem besteht für die Fahrgäste auf der Linie M2 eine direkte Anbindung zum Hauptbahnhof. Die Achse zwischen dem Eversburger Platz und der Innenstadt konnte durch eine zusätzliche Linie im 20-Minuten-Takt weiter gestärkt werden.

Die Ringlinie 10/20

Eine Neuerung im BusNetz 2019 ist die Ringlinie 10/20, welche vor allem Direktverbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen schafft. Diese konnten im bisherigen Liniennetz häufig nur durch Umwege über das Stadtzentrum Osnabrück erreicht werden. Die neue Linie verläuft vom Hauptbahnhof über die Lotter Straße zu den Kliniken im westlichen Stadtgebiet. Von dort verläuft sie über den Eversburger Platz, das Gewerbegebiet im Stadtteil Hafen, Haste und Dodesheide über den Schinkel und den Fledder weiter zum Hauptbahnhof. Linie 10 verkehrt in beschriebener Richtung, während Linie 20 entgegengesetzt verläuft.

3.8.2 Zentrale Verknüpfungspunkte und räumliche Erschließung im BusNetz 2019

Das BusNetz 2019 ist weiterhin ein Radialsystem mit Verknüpfung aller Linien am Neumarkt und wird durch die beschriebene Ringverbindung ergänzt. Zusätzlich wurden jedoch neue tangentielle Verbindungen ohne Bedienung des Neumarktes geschaffen – wie die beschriebenen Anruflinien 113 und 119 – aufgrund derer die Bedeutung einzelner Haltestellen als zusätzliche Verknüpfungspunkte gestiegen ist. Wie bereits beschrieben, verknüpfen die Haltestellen IKEA und Gewerbegebiet Hellern die Bereiche Atter und Atterfeld mit der Innenstadt Osnabrücks. An der Haltestelle Eversburger Platz findet eine Verknüpfung der Ringlinie 10/20 mit den zwischen der Innenstadt und dem nordwestlichen Stadtgebiet verkehrenden Linien statt. Eine Verknüpfung zwischen der MetroBus-Linie M1, der Ringlinie und einer zwischen der Dodesheide und der Innenstadt verkehrenden Linie erfolgt am Eberleplatz. Der Rosenplatz ist als Verknüpfungspunkt vor allem für die aus Süden kommenden Regionalverkehre und den im südlichen Stadtgebiet verkehrenden Linien zur Anbindung an den Hauptbahnhof relevant.

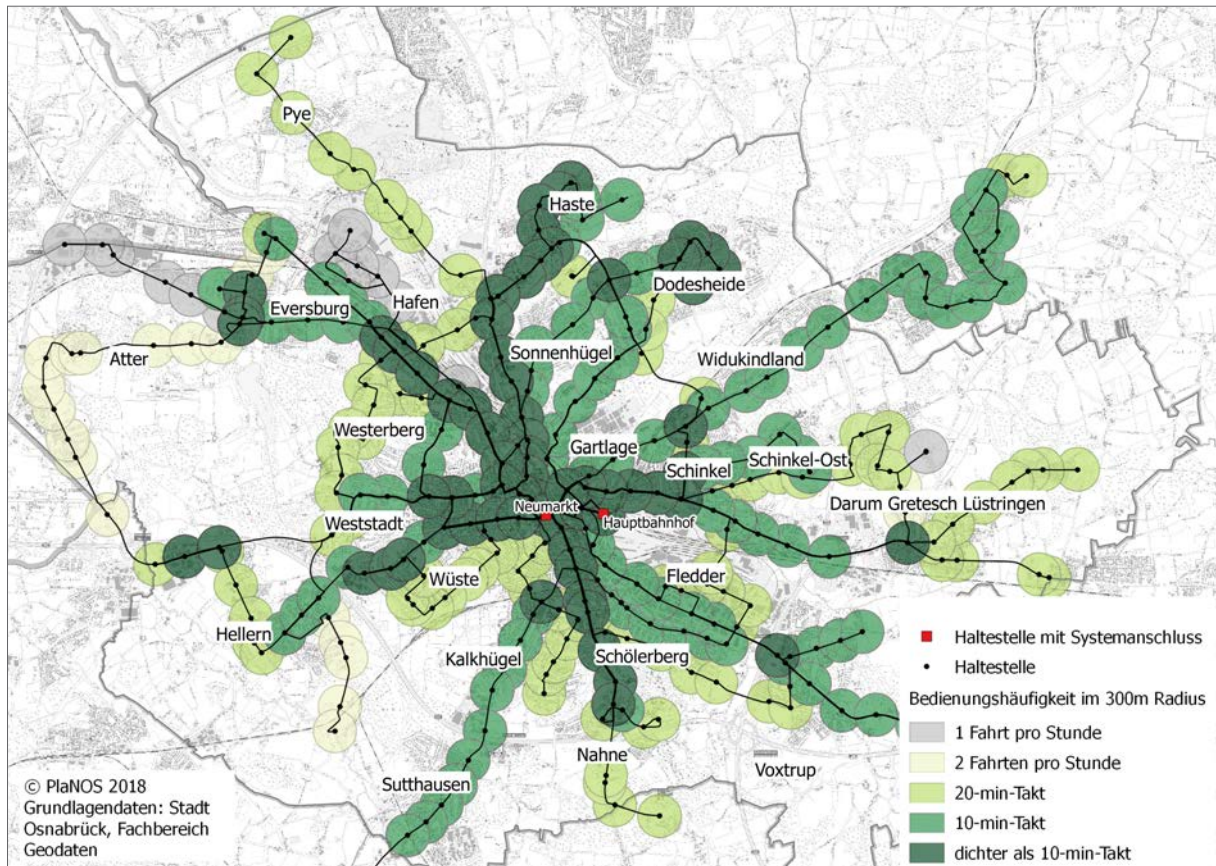


Abbildung 3-29: Taktichte des Verkehrsangebotes an den Haltestellen im Stadtgebiet Osnabrück im BusNetz 2019.

NachtBus-Netz

Im Zuge der Einführung des neuen Liniennetzes 2019 wurde auch das Nachtbus-Netz angepasst. Dabei blieb die Grundstruktur mit der zentralen Verknüpfung an der Haltestelle Kamp-Promenade sowie der Weiterführung einiger Linien in die Region erhalten. Die Linienführungen wurden jedoch stärker am Tagesnetz und hierbei vor allem an den neugeschaffenen MetroBus-Linien orientiert. Zudem konnte mit einer Verschiebung der Abfahrtszeiten eine zeitliche Erweiterung des NachtBusses erreicht werden: Die Abfahrtszeiten ab Kamp-Promenade wurden von 01:00 Uhr, 02:05 Uhr und 03:10 Uhr auf 01:10 Uhr, 02:20 Uhr und 03:30 Uhr angepasst.

3.9 Verknüpfungspunkt Neumarkt

Der Neumarkt in der Stadt Osnabrück bildet den zentralen Verknüpfungspunkt innerhalb des gesamten Busnetzes von Stadt und Landkreis Osnabrück. Er ist für die Linienbusse der VOS frei befahrbar. Ein Gutachten aus dem Jahr 2018 hat diesen Ort als sinnvollen zentralen Punkt des ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück eindeutig bestätigt. Die im Rahmen des Gutachtens untersuchten Planungsvarianten zu einer möglichen Neuordnung der Verkehre im Innenstadtbereich hätten zu einer Verschlechterung der

Erreichbarkeit der Innenstadt geführt. Außerdem wäre eine Verlängerung der Reisezeiten für Fahrziele, die über die Innenstadt hinaus gehen, unvermeidbar gewesen. Auch wäre die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV deutlich vermindert worden und Fahrgastverluste wären eingetreten.

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

3.10 Busverkehr Landkreis Osnabrück

Das Grundgerüst der Linienverkehre im Osnabrücker Land besteht aus einem Netz vertakteter Regionallinien, die den Landkreis flächendeckend bedienen. Das heißt, jede Gemeinde bzw. Samtgemeinde im Landkreis Osnabrück ist mindestens mit einem Stunden-Takt-Angebot versorgt. Dies bezieht sich mindestens auf die Zeitfenster Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr sowie Samstag von 8 bis 14 Uhr. Die meisten Gemeinden im direkten Umfeld von Osnabrück sowie darüber hinaus die Gemeinden Hagen a.T.W. werden im 20-Minuten-Takt oder (im Fall von Belm und Georgsmarienhütte/Oesede) sogar im 10-Minuten-Takt bedient. In diesen Fällen bestehen Bedienungsangebote, die weit über die genannten Mindest-Zeitfenster hinausgehen. Siehe hierzu die Linienliste im Anhang.

Die Taktlinien bedienen einerseits die Verbindung zwischen den Orten im Landkreis und der Stadt Osnabrück und andererseits auch Verbindungen zwischen den Ortslagen des jeweiligen Gemeinschaftsverkehrs. Insbesondere zwischen den Kommunen im südlichen Landkreis Osnabrück bestehen vielfältige Verbindungen zwischen den Kommunen, zum Teil völlig unabhängig von der Achse von und nach Osnabrück.

Die Anbindung zwischen Osnabrück und den Mittelzentren des nördlichen Landkreises übernimmt größtenteils der Schienenverkehr. Dementsprechend stellt sich die Struktur der Buslinien in diesem Bereich anders dar als in anderen Teilräumen: Dort übernehmen die Taktlinien vorrangig die Verbindung zwischen den Orten in diesem Verkehrsraum und stellen zudem eine Verknüpfung zum SPNV sicher.

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

In den Städten Georgsmarienhütte, Melle und Bramsche bestehen Stadtbussysteme, deren Basis regionale Buslinien darstellen, die innerörtliche Funktionen mit übernehmen. Sie werden durch weitere örtliche Linien ergänzt. Einige VOS-Verkehre überschreiten die Landkreisgrenzen, um Schulstandorte anzubinden und/oder sonstige Nachfragepotenziale zu bedienen (Richtung Versmold, Preußisch-Oldendorf, Damme, Handrup, Freren, Recke).

In der Laufzeit des dritten Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Osnabrück konnten für einige VOS-Teilgemeinschaften neue Konzepte entwickelt sowie Anpassungen des bestehenden Verkehrsangebotes durchgeführt werden. Diese werden in den folgenden Abschnitten beschrieben.

3.10.1 Fahrgastnachfrage

Im Landkreis Osnabrück konnte trotz zwischenzeitlicher Schwankungen in den Jahren zwischen 2007 und 2017 insgesamt eine Steigerung der Fahrgastzahlen um etwa 4 Millionen Fahrgäste erreicht werden (Abbildung 3-30). Die größte Steigerung der Fahrgastzahlen wurde zwischen den Jahren 1997 und 2007 erreicht – von ca. 16 auf ca. 23 Millionen Fahrgäste. Deutlich wird jedoch auch, dass die Fahrgastzahlen nach einer Phase der Stagnation in den letzten sechs Jahren leicht rückgängig sind.

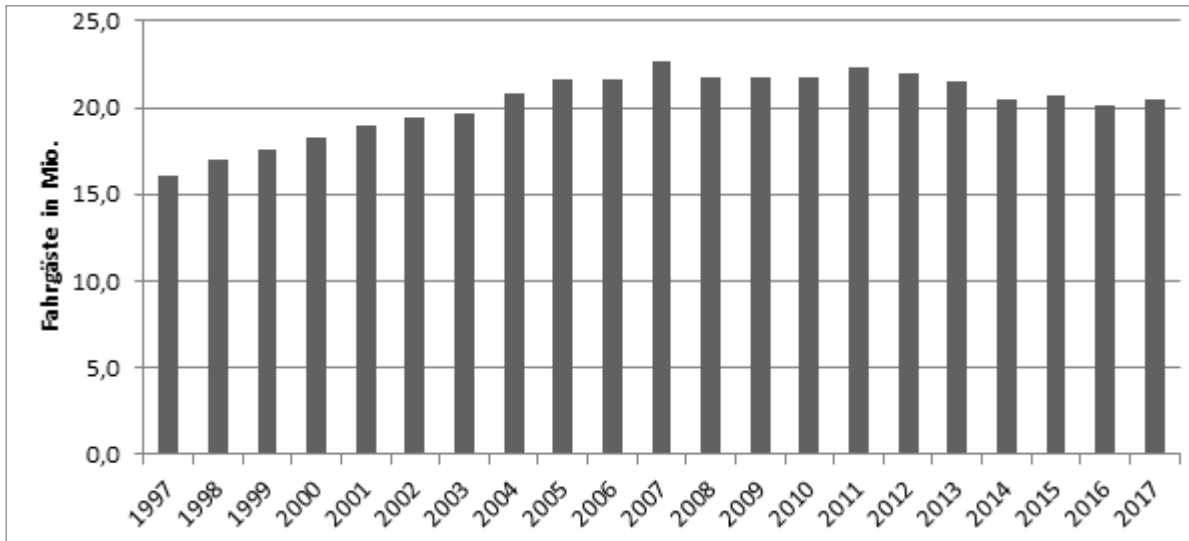


Abbildung 3-30: Die Fahrgastzahlen im Landkreis Osnabrück Zwischen 1997 und 2017 (Quelle: VOS).

3.10.2 Maßnahmen in der Laufzeit des dritten Nahverkehrsplans in den Teilgemeinschaften

VOS Nord

Im Jahr 2015 konnte mit der Einführung der Linie N66 ein NachtBus-Konzept für die Stadt Bramsche umgesetzt werden. In Ergänzung zum vorhandenen Nachtschwärmer,

der nur in der Nacht von Samstag auf Sonntag ein Fahrplanangebot hat, bedient die Linie N66 die Nacht von Freitag auf Samstag.

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

Im Jahr 2017 wurde eine Beschleunigung der Linie 610 durch Begradigung der Linienführung umgesetzt. Aus Richtung Fürstenau führt der Linienweg ab Bramsche über die B68 auf direktem Weg nach Osnabrück.

Im Jahr 2018 ging der Verkehr des neuen Schnellbusses zwischen Fürstenau, Ankum und Bersenbrück (Linie 650) an den Start. Ziel der Planungen war die Schaffung einer schnelleren Anbindung von Fürstenau nach Osnabrück in möglichst unter 60 Minuten Fahrzeit. Durch Umstellungen im bestehenden Liniennetz wurde eine neue, umsteigefreie Linie von Fürstenau über Ankum nach Bersenbrück eingeführt. Zusätzlich wurden auf dieser stündlich verkehrenden Linie attraktive Bedienungszeiten angeboten. In Bersenbrück bestehen abgestimmte Übergangszeiten von und zu den Zügen des RE18 in/aus Richtung Osnabrück aber auch in/aus Richtung Oldenburg. Zudem wurde erreicht, dass der Verkauf von Fahrscheinen für den Bahnverkehr auch bereits in den Bussen der VOS Nord möglich ist, um zeitliche Risiken durch Fahrscheinverkauf am Bahnhof zu beseitigen.

Aufgrund stetig sinkender Fahrgastzahlen im Produkt Nachtschwärmer und daraus folgender Unwirtschaftlichkeit des Produkts hat die VOS Nord diesen Verkehr in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und den betroffenen Kommunen eingestellt. In der Folge dieser Einstellung ist in der Stadt Bramsche allein die NachtBus-Linie N66 in der Nacht von Freitag auf Samstag verblieben.

VOS NordOst

Ein neues Verkehrsangebot im Wittlager Land startete im August 2018. Dieses beinhaltet zum einen die Schaffung einer schnellen und umstiegsfreien Verbindung zwischen Osnabrück, Ostercappeln und Bad Essen im 60-Minuten-Takt (Linie 276). Auf dieser Relationen wurde zusätzlich das Fahrtenangebot erweitert. Der Hauptverknüpfungspunkt für weitere Umstiege in die Region ist zunächst weiterhin die Haltestelle in Leckermühle. Hier bestehen Umsteigemöglichkeiten in/aus Richtung Schwagstorf,

Venne, Kalkriese sowie in/aus Richtung Bohmte. Darüber hinaus wurden weitere Linien in ihrem Fahrtenangebot verbessert. So wurde die Linie 212 Bohmte – Damme weiter aufgewertet: An Schultagen wurden Fahrten ergänzt und zudem ein Taktverkehr für die Ferien eingeführt.

Völlig neu werden zudem peripher gelegene Ortsteile von Ostercappeln und Bad Essen über die Linien 213 und 231 mit AnrufBussen im 2-Stunden-Takt bedient. Eine neue, direkte AnrufBus-Linie Bohmte – Bad Essen (Linie 216) ergänzt das neue Fahrplankonzept.

VOS Ost

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

Im August 2018 wurde zudem das nächtliche Fahrtenangebot der Linie 392 von Osnabrück über Wissingen nach Schleddehausen erneut erweitert.

VOS Süd

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

Im Jahr 2015 folgte für die Linie 473 Richtung Hagen auf dem Abschnitt zwischen Holzhausen und Hagen die Verbesserung auf einen 20-Minuten-Takt. Eine weitere Verdichtung des RegioTaktes wurde im Sommer auf der Relation Hasbergen – Osnabrück durchgeführt: Mit der Einführung der neuen Linie X492 wird hier zusammen mit der bereits bestehenden Linie X493 ein 30-Minuten-Takt angeboten. Zusätzlich wurden auf den Linie 491 und X493 Ausweitungen bei den Abendverkehren durchgeführt.

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

Bürgerbus Lienen-Glandorf

Zwischen der Gemeinde Glandorf und der nordrhein-westfälischen Gemeinde Lienen

befindet sich die Einrichtung eines Bürgerbusses in Vorbereitung. Der Bürgerbus soll die Gemeinden bzw. Ortsteile Lienen, Kattenvenne, Schwege und Glandorf miteinander verbinden. Zusätzlich ist die Anbindung des Bahnhofs Kattenvenne als Umstiegspunkt von/nach Osnabrück und Münster von Bedeutung. Die Einrichtung des Bürgerbusses Lienen-Glandorf erfolgte mit fachlicher Unterstützung durch die PlaNOS sowie dem Regionalverkehr Münsterland.

VOS Wallenhorst

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

Im Jahr 2018 erfolgte die Umsetzung eines neuen Konzeptes, des „neuen Wallenhorst-Taktes“. Grundgedanke und Ziel der Umstellung war die Stärkung der Hauptachsen zwischen Wallenhorst und Osnabrück sowie zudem eine bessere Erschließung der Gewerbegebiete und die Einführung von Ortsteilverbindungen innerhalb der Gemeinde Wallenhorst. In diesem Zusammenhang wurde zum Fahrplanwechsel 2018 die neue Linie 533 eingeführt, welche direkte Fahrtmöglichkeiten zwischen Rulle und Osnabrück ermöglicht. Zusätzlich wurde diese Linie von Rulle nach Wallenhorst verlängert. Zwischen Osnabrück und Rulle verkehrt die Linie 533 mit zwei Fahrten pro Stunde in einem 20-/40-Minuten-Takt, während sie die Verbindung zwischen Rulle und Wallenhorst in einem 60-Minuten-Takt bedient. Zwischen Osnabrück und Hollage Zentrum konnte auf der Linie 584 ein 30-Minuten-Takt eingerichtet werden. Außerdem wurde neben dem Hollager Gewerbegebiet auch das Wallenhorster Gewerbegebiet neu angebunden. Als zentrale Haltestelle in Wallenhorst derzeit dient die Haltestelle Kirchplatz, da eine Lösung für eine neue zentrale gelegene Haltestelle noch nicht gefunden werden konnte.

Bürgerbus Wallenhorst

Seit Anfang 2019 verkehrt ein Bürgerbus zwischen Wallenhorst und Wersen. Die Linieneinführung erstreckt sich über Rulle-Ost, Rulle-Zentrum, Lechtingen, Wallenhorst, Hollage, Brockhausen und Wersen. Auf den Fahrten wird ebenfalls der Bahnhof Halen angebunden. Wie auch der Bürgerbus Glandorf-Lienen unterstützte die PlaNOS die Betreiber des Bürgerbusses Wallenhorst ebenfalls auf fachlicher Ebene.

4. GEMEINSAME STANDARDS FÜR STADT UND LANDKREIS OSNABRÜCK

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

Im Falle einer Vergabe der Verkehrsdienste müssen also die vom Aufgabenträger definierten Anforderungen mindestens erfüllt werden. Dies gilt auch für konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge, über die die Genehmigungsbehörde zu entscheiden hat.

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

4.1 Fahrzeuge

Die Fahrzeuge im VOS-Gebiet müssen ein einheitlich hohes Qualitätsniveau erreichen. Hierbei spielt es keinen Unterschied, ob die Fahrzeuge im Taktverkehr oder vorwiegend zur Schülerbeförderung eingesetzt werden. Ziel ist ein einheitlicher Standard für den ganzen Verkehrsraum beider Aufgabenträger.

Die Fahrzeuge müssen den jeweils gültigen Vorschriften der EG und ECE, der StVZO, der BOKraft, den aktuellen Abgas-Normen und Emissionsgrenzwerten, den Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften (BGV) sowie den einschlägigen Verlautbarungen im Verkehrsblatt und dem Anforderungskatalog für den „Schülerverkehr“ entsprechen.

Zu erfüllende Ausstattungsmerkmale sind:

- Niederflerausführung im gesamten Fahrzeug – im Ausnahmefall mindestens zwischen der 1. und 2. Tür bei Solowagen (Low Entry) – mit manuell zu aktivierendem

Kneeling

- Manuell zu betätigende Klapp-Rampe an der 2. Tür
- Breiter Einstiegsbereich
- Mindestens eine Mehrzweckfläche mit einer Mindestfläche von 1300x900 mm gegenüber von Tür 2, mögliche zusätzliche Fläche gegenüber Tür 3 mit mind. 1300x900 mm
- Barrierefreie Ausstattung gemäß EU-Vorgaben (EU-Richtlinie 2001/85/EG)
- Klimatisierter Fahrgastraum
- Die Sitzplatzzahl richtet sich nach der Innenraumgestaltung, der Anordnung der Sondernutzungsfläche und der Türanzahl. Eine größtmögliche Fahrgastkapazität sowie ein gleichmäßiger, optimaler Sitzteiler sind anzustreben.
- Sitzfläche und Rückenlehne gepolstert
- Bordrechner/Fahrausweisdrucker mit Einbindung in die in der VOS genutzten ITCS-Hintergrundsysteme
- Information am Bus: Matrix-Zielanzeige vorn und Matrix-Verlaufsanzeige an der rechten Seite sowie Liniennummer im Heck
- Information im Bus:
 - Optische und akustische Angabe der nächsten Haltestelle/n
 - Monitor im Fahrzeug zur Fahrgastinformation (mind. 1 Monitor in Bussen bis max. 15m sowie im Personenanhänger, mind. 2 Monitore im Gelenkbus)
 - Fahrzeugseitige LSA-Beeinflussung per Datenfunk
 - Ein Fahrzeug sollte maximal 12 Jahre alt sein oder maximal 1.000.000 Kilometer Laufleistung aufweisen
 - Mit diesen Anforderungen werden zudem die Kriterien der LNVG im Rahmen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Bussen im ÖPNV erfüllt.

Als möglicher Standard in den Gemeinschaftsverkehren im Landkreis Osnabrück ist die Möglichkeit zur Umstellung auf Elektroantrieb zu betrachten. Bei zunehmendem Einsatz von Elektrofahrzeugen darf die dann jeweils aktuelle Quote an eingesetzten Fahrzeugen mit Elektroantrieb künftig nicht mehr unterschritten werden.

4.2 Tarif und Vertrieb

Durch die enge verkehrliche Verknüpfung innerhalb des Verkehrsraums von Stadt und Landkreis Osnabrück gelten gemeinsame Standards für das Thema Tarif.

Tarif VOS

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

Tarif VOS-Plus

Im Korridor der RB75 („Haller Willem“) zwischen Osnabrück und Dissen/Bad Rothenfelde gilt der Bus-Schiene-Tarif VOS-Plus. Zwischen dem VOS-Tarif und dem VOS-Plus-Tarif ist ein Höchstmaß an Tarifharmonisierung anzustreben. Das gilt für das Ticketsortiment, die Ticketstruktur, die zeitliche und räumliche Gültigkeit der Tickets sowie für Mitnahmeregelungen.

Sofern für die Region Osnabrück ein Bus-Schiene-Tarif neu entwickelt wird, sollte der bestehende VOS-Plus-Tarif in den neuen Bus-Schiene-Tarif (siehe Kap. 9) integriert werden.

Weitere Tarife

Die heutige Anerkennung des NiedersachsenTickets in der Stadt Osnabrück ergänzt die im übrigen VOS-Gebiet integrierte Anschlussmobilität im NiedersachsenTarif. Die Anerkennung des NiedersachsenTickets ist zukünftig auch für den Landkreis Osnabrück vorgesehen.

Aufgrund der unmittelbaren Nähe der VOS zu den Verkehrsgebieten in Nordrhein-Westfalen werden der NRW-Tarif und der WestfalenTarif im Stadtgebiet Osnabrück anerkannt.

Durch die Anerkennung der nordrhein-westfälischen Tarife und der integrierten Anschlussmobilität im NiedersachsenTarif wird der Vertrieb dieser Tarife auch in den Bussen der VOS ermöglicht (NRW-Tarif: Pauschalpreistickets). Dadurch hat der Fahrgast bereits im Vorlauf zum SPNV die Möglichkeit, ein Ticket – auch für den länderübergreifenden Verkehr – zu erwerben.

Bestpreisabrechnung/Mobile Ticketing/Mobilitätsportal

Im Rahmen der Digitalisierungsstrategie wird zunächst für das Tarifgebiet Stadt Osnabrück das sogenannte Check-in/Be-out-System mit integrierter Bestpreisabrechnung eingeführt. Dieses ermöglicht dem Fahrgast einen sehr einfachen und bequemen Zugang zum ÖPNV-System. Dieser mit der Einführung für die Stadt Osnabrück gesetzte Standard soll ebenfalls als Grundlage bei der möglichen Ausweitung auf die Region dienen.

Das im November 2017 eingeführte HandyTicket auf Basis der Mobilitäts-App VOSpilot, das neben Fahrplan- und Echtzeitinformationen die Möglichkeit zum Ticketerwerb bietet, stellt den Standard für die Stadt Osnabrück und – nach geplanter Ausweitung – auch zukünftig für den Landkreis Osnabrück dar.

Ebenso wird das in der Stadt bereits verfügbare Mobilitätsportal auch als Standard für den Landkreis Osnabrück definiert. Die Kunden in der Region erhalten so ebenfalls den Zugang zu den differenziert angebotenen Mobilitätsdienstleistungen.

4.3 Fahrgastkommunikation

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

Eine persönliche Mobilitätsberatung findet in der Stadt Osnabrück an den beiden wichtigsten Verknüpfungspunkten, Neumarkt und Hauptbahnhof, statt.

Die bestehende Website der VOS (www.vos.info) bildet den Standard in der Online-Information. Ergänzt wird dieses Medium durch eine Online-Fahrplanauskunft inkl. Fahrplandaten in Echtzeit sowie Informationen zu aktuellen Störungen und Verkehrsmeldungen. Der VOSpilot setzt hierbei den Standard – sowohl als App für mobile Endgeräte als auch in Form einer Web-App. Darüber hinaus werden soziale Medien wie Twitter oder Instagram für aktuelle Informationen genutzt. In diesem Zusammenhang haben alle VOS-Partner die Verpflichtung, Störungen (Baustellen, Fahrtausfälle, etc.) in die entsprechenden Schnittstellen nach VDV-Standard einzupflegen, so dass eine entsprechende Information über Auskunftssysteme erfolgen kann.

4.4 Barrierefreiheit

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

Dieser umfasst stets:

- Kasseler Sonderbordstein
- Taktile Leistreifen
- Barrierefreie Zuwegung
- Wartehalle
- Fahrradständer

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

- Innerstädtischer Taktverkehr (Kategorie I und II): 19 m
- Innerhalb der Ortsdurchfahrt (kein Takt, Kategorie III): 12 m
- Außerhalb der Ortsdurchfahrt (kein Takt, Kategorie IV): 9 m

Umsetzungskonzept

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

1. Konzentration auf Hauptachsen (vorrangig Metrobuslinien)
2. Wesentliche Haltestellen an zentral gelegenen Stellen in allen einzelnen Ortslagen
3. An Einrichtungen mit besonderem Bedarf, wie an Schulen, Krankenhäusern, Pflegeheime etc.
4. Haltestellenumgestaltung bei Straßenausbaumaßnahmen

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

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

Unter den folgenden Bedingungen kann auf einen Ausbau verzichtet werden:

- Der Ausbau ist technisch nicht umsetzbar
- Alternative Haltestellen sind in zumutbarer Entfernung vorhanden
- Die Haltestelle ist nicht auf Dauer gesichert

Barrierefreie Fahrgastinformation

Barrierefreie Fahrgastinformation basiert auf dem sog. Zwei-Sinne-Prinzip. Entsprechend sind Fahrgastinformationsmedien so weiterzuentwickeln, dass sie in der Lage sind, auch Menschen mit Behinderung zu informieren.

Das heißt konkret: Neben optischen Informationen bedarf es zugleich akustischer Informationen. So müssen Online-Medien über eine Sprachfunktion verfügen. Akustische Informationen an zentralen Haltestellen sind derart zu gestalten, dass Anwohner nicht gestört werden, betroffene Menschen aber bei Bedarf die benötigten Informationen abrufen können.

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

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

Mobilitäts-App

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

Barrierefreiheit im Fahrzeug

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

5. STANDARDS FÜR DEN STADTVERKEHR OSNABRÜCK

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

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

5.1 Bedienungsstandards

Verkehrstage und Verkehrszeiten

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

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

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

Bedienungsqualität

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

Das Osnabrücker Busnetz 2019 (siehe Kap. 3.7) gliedert sich in ein dreistufiges System,

bestehend aus:

- Metrobuslinien
- Stadtbuslinien
- Ergänzungslinien

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

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

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

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

Weitere Details zu den Betriebszeiten sowie zur Fahrtenhäufigkeit enthält die Tabelle 5-1.

Nachtbus-Netz

Als Ergänzung des Fahrtenangebotes besteht ein eigenständiges Nachtbus-Netz, das jedoch möglichst weitgehend auf dem Tagesnetz basiert. Ausgehend vom Verknüp-

Tabelle 5-1: Taktfrequenzen am Neumarkt im Planungsentwurf Netz 2019 nach Wochentagen und Bedienungsangebot

Wochentag	Bedienung	Uhrzeit																							
		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Montag bis Freitag	MetroBus	15'	10'														15'	30'							
	StadtBus	30'	20"														30"	60'							
Samstag	MetroBus	15'			10'											15'	30'								
	StadtBus	30																						60'	
Sonntag	MetroBus				30'						15'									30'					
	StadtBus				60'						30'									60'					

fungspunkt Kamp-Promenade in der Osnabrücker Innenstadt bedient der Nachtbus die Hauptachsen in Osnabrück und führt zum Teil weiter in die Region. Der Nachtbus bietet in den Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor ausgewählten Feiertagen den nächtlichen Busverkehr im Zeitfenster nach 0 Uhr bis zur letzten Abfahrt ab Kamp-Promenade um 03.30 Uhr (siehe auch Abbildung 29).

5.2 Anschlüsse

Von zentraler Bedeutung für Anschlüsse in Busverkehr ist der innerstädtische Verknüpfungspunkt Neumarkt. Ein Rund-um-Anschluss mit Anschlusssicherung findet in den späten Tagesrandzeiten sowie am Sonntagvormittag statt, wenn die städtischen Buslinien zum Teil lediglich im 60-Minuten-Takt verkehren. Die konkreten Zeiten sind der Tabelle 5-1 zu entnehmen.

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

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

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

5.3 Betriebssteuerung, Servicequalität, Qualitätssicherung

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

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

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

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

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

Zur fortlaufenden Qualitätssicherung wird jährlich ein Qualitätsbericht erstellt und dem Aufgabenträger vorgelegt. Dieser Qualitätsbericht umfasst Aussagen zu den Themen

Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Fahrzeug-Stabilität, Fahrzeug-Komfort, Fahrgastinformation, Kundendialog, Kundenzufriedenheit, Umweltfreundlichkeit sowie Aus- und Weiterbildung.

6. STANDARDS FÜR DEN LANDKREIS OSNABRÜCK

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

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

6.1 Bedienungsstandards

Verkehrstage und Verkehrszeiten

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

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

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

6.2 Bedienungsqualität

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

Im Landkreis Osnabrück gilt als Standard, jede Gemeinde des Landkreises mindestens

mit einer Linie im 60-Minuten-Takt zu bedienen, bei Samtgemeinden gilt dieser Standard zumindest für den jeweiligen Hauptort. Die unmittelbar an die Stadt Osnabrück angrenzenden Städte und Gemeinden werden mit zwei Fahrten pro Stunde oder höherwertigen Fahrtenangeboten bedient.

Das Bedienungsangebot kann sich sowohl aus dem Fahrplanangebot einer einzelnen Linie als auch aus dem Angebot sich überlagernder und in ihrem Fahrtenangebot aufeinander abgestimmten Linien (auch abschnittsweise) ergeben. Sofern nicht andere planerische Ziele entgegenstehen, sind die Fahrpläne von sich überlagernden Linien so aufeinander abzustimmen, dass es zu einer Taktverdichtung kommt. Zumindest abschnittsweise entstehen im Osnabrücker Land durch diese Überlagerung von Linien für einen eher ländlichen Raum ungewöhnlich dichte Takte.

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

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

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

Der NachtBus verkehrt zusätzlich. Die Bedienungszeiten der jeweiligen Linien sind den Linienlisten der VOS Teilgemeinschaften zu entnehmen (siehe Anhang). Dabei gelten die dort aufgeführten Angaben als zu erfüllende Mindeststandards. Abweichungen von den dargestellten Standards können im Einzelfall durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen festgelegt werden.

Pünktlichkeit

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

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

Verspätungen lassen sich jedoch im Straßenverkehr auf stark belasteten Abschnitten oder bei plötzlich auftretenden unvorhersehbaren Ereignissen nicht immer vermeiden. Aus Sicht des Aufgabenträgers gilt ein Bus mit einer Abweichung von unter 5 Minuten gegenüber der definierten Abfahrtszeit als verspätet, selbst wenn die planmäßigen Anschlüsse trotzdem sichergestellt werden können. Verfrühte Abfahrten an den Haltestellen sind nicht zulässig.

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

7. SCHIENENPERSONENVERKEHR

7.1 Zuständigkeiten und Finanzierung im Bahnverkehr

Größte Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind DB Netz und DB Station und Service. Sie finanzieren sich zum großen Teil aus Trassenentgelten und Stationsgebühren, die sie von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten. Die DB (DB Netz, DB StuS) erhält darüber hinaus in nennenswertem Umfang Bundesmittel zum Ausbau, zur Erneuerung und zum Unterhalt der Infrastruktur.

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

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

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

LNVG und NWL finanzieren neben dem Eisenbahnbetrieb in sehr begrenztem Umfang auch Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur, z. B. zur Aufwertung von Bahnhöfen

(„Niedersachsen ist am Zuge“), zur Reaktivierung von Bahnhöfen oder für Anlagen zur Fahrgastinformation.

Weil der SPNV mit seinen schnellen und direkten Verbindungen mit großen Kapazitäten in der Regel das Rückgrat des ÖPNV in einer Region bildet, haben Stadt und Landkreis Osnabrück frühzeitig über die PlaNOS Einflussmöglichkeiten auf die Gestaltung des SPNV gesucht. PlaNOS und LNVG haben zu diesem Zweck am 25.08.1996 einen Kooperationsvertrag geschlossen. Dieser sieht u. a. regelmäßige Konsultationen, die Abstimmung von Planungen und die gegenseitige Unterrichtung vor. Mit ausdrücklichem Bezug auf das Projekt „OS-Bahn“ haben PlaNOS und LNVG in einer ergänzenden Vereinbarung, die im Jahr 2018 beschlossen wurde, diese Kooperation vertieft. Dies beinhaltet die Bildung gemeinsamer Arbeitsgruppen, die Abstimmung bei Beauftragungen von Gutachten u. ä. und die regelmäßige gemeinsame Berichterstattung an regionale Institutionen.



Abbildung 7-1: Schieneninfrastruktur in Stadt- und Landkreis Osnabrück.

7.2 Schieneninfrastruktur

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

- Elektronisches Stellwerk Osnabrück (ESTW): Das Relaisstellwerk am Hauptbahnhof Osnabrück wird auf digitalen Betrieb umgestellt. Mit der Digitalisierung werden

- zahlreiche weitere Stellwerke ersetzt. Ziel ist u. a., die Zugsteuerung leistungsfähiger zu machen und damit auch zu mehr Pünktlichkeit im Zugverkehr beizutragen.
- Münsterkurve: In Verbindung mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 370 im Jahr 2015 wurde die Münsterkurve als Bestandteil des OS-Bahn-Konzeptes aufgegeben. Zu dieser Entscheidung führte eine Prüfung des technischen Aufwandes, der zu erwartenden Kosten und der rechtlichen Hürden, die gemessen am Nutzen eines Betriebs unverhältnismäßig hoch gewesen wären.
 - Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE): Die Strecke verläuft von Ibbenbüren/ Hafen Saerbeck über Ibbenbüren, Lengerich, Bad Iburg nach Versmold und weiter bis nach Hövelhof. Der NWL plant eine zweistufige Streckenreaktivierung für die Abschnitte Harsewinkel – Gütersloh – Verl (Stufe I) und Versmold – Harsewinkel und Verl – Hövelhof (Stufe II). Seit 2016 werden von der Lappwaldbahn Service GmbH (LWS), ein privates Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), sukzessive einzelne Teilabschnitte zwischen Ibbenbüren und Bad Iburg ertüchtigt. Bis 2023 sollen alle Abschnitte zwischen Ibbenbüren und Versmold für den Güterverkehr ertüchtigt sein. Auch ein Betrieb der Museumsbahn soll dann möglich sein. Die Kreise Gütersloh, Osnabrück und Steinfurt unterstützen das Projekt der LWS.
 - Des Weiteren wurden in den letzten Jahren einzelne substanzerhaltende Baumaßnahmen an der vorhandenen Schieneninfrastruktur durchgeführt, wie z. B. an den Strecken bzw. Streckenabschnitten Haller Willem (RB75), Quakenbrück – Bersenbrück – Cloppenburg (RE18) oder Osnabrück – Vechta – Bremen (RB58).

Über einzelne Infrastrukturmaßnahmen hinaus hat es Untersuchungen des Landes zur Reaktivierung von Strecken und Bahnhöfen gegeben. Für die Streckenuntersuchung hatten Kommunen und PlaNOS die vom Land angeforderten Daten bereitgestellt. Im Ergebnis erfüllte keine der für die Region Osnabrück untersuchten Strecken die Anforderungen an eine Förderung durch das Land. Positiv fiel das Ergebnis für die von der PlaNOS angemeldeten Stationen aus (vgl. hierzu Kapitel 7.3 Bahnhofsinfrastruktur und Kapitel 7.5 OS-Bahn-Konzept).

Der Zielsetzung des vergangenen NVP ist insofern positiv Rechnung getragen, als dass die Schieneninfrastruktur erhalten geblieben sowie Strecken- und Bahnhofsreaktivierungen untersucht wurden. Dem gegenüber hat es bisher keine Optimierung der Infrastruktur als Voraussetzung zur Verbesserung der Fahrplanangebote im Schienenpersonenverkehr gegeben.

Auch für die Zukunft sind allgemeine, grundlegende Forderungen zur Schieneninfra-

struktur zu stellen:

- Sicherung der Schieneninfrastruktur – einschließlich der im Personen- oder Güterverkehr gegenwärtig nicht genutzten Strecken und Haltepunkte – für die Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs bzw. der OS-Bahn
- Ausbau der Infrastruktur als Voraussetzung für die Optimierung von Fahrplangebotes wie einem 1-Stunden-Takt auf der West-Ost-Achse, der Umsetzung des Deutschland-Taktes (vgl. Entwurf Oktober 2018), dem SPNV-Konzept 2022+ der LNVG oder dem OS-Bahn-Konzept
- Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur zur Optimierung des Schienenpersonenverkehrs und Berücksichtigung der Region Osnabrück bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans
- Optimierung von Kreuzungsmöglichkeiten auf eingleisigen Strecken
- Weiterentwicklung der Bahnhofsinfrastruktur und des Bahnhofumfeldes, insbesondere zur Verknüpfung von Bus und Schiene und zur Errichtung von Mobilitätsstationen
- Prüfung von Trassenergänzungen und weiteren Haltepunkten in Verbindung mit der Weiterentwicklung des OS-Bahn-Konzeptes
- Berücksichtigung eines Haltepunktes im Bereich Bahnüberführung Römereschstraße bei der Prüfung weiterer Haltepunkte
- Schienenanbindung FMO (vgl. Nahverkehrsplan des NWL) ...

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

7.3 Bahnhofsinfrastruktur

Gegenwärtig im SPNV bediente Bahnhöfe und Haltepunkte

In Stadt und Landkreis Osnabrück werden gegenwärtig 21 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte im SPNV bedient. Davon wurde ein Großteil in den vergangenen Jahren saniert, renoviert oder umgebaut. Grundsätzlich kann von einem guten Ausbauzustand der Stationen gesprochen werden. Möglich gemacht wurde dies durch das Engagement der Städte, Gemeinden, des Landkreises Osnabrück, privater Investoren sowie durch erhebliche Fördermaßnahmen vom Land Niedersachsen, vertreten durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG).

Dabei ist besonders das Bahnhofsmodernisierungsprogramm „Niedersachsen ist am Zug – NIAZ“ zu nennen. Dieses Programm wurde vom Land Niedersachsen in Zusam-

menarbeit mit der DB Station und Service AG erarbeitet und befindet sich gegenwärtig in der dritten Auflage (NIAZ III). Das Programm beinhaltet z. B. die Erhöhung der Bahnsteige, einen barrierefreien Ausbau durch Rampen oder Aufzüge, eine moderne Bahnsteigausstattung mit aktuellen Wind- und Wetterschutzeinrichtungen sowie Sitzplätze und eine bessere Beleuchtung. Ziel ist es, bis zum Jahr 2025 alle Bahnhöfe bzw. Haltepunkte, die im NIAZ-III-Programm enthalten sind, umgebaut zu haben.

Auch in der dritten Auflage des Programmes wurden Haltepunkte aus Stadt und Landkreis Osnabrück berücksichtigt. Im Einzelnen sind das die Stationen in Natrup-Hagen,

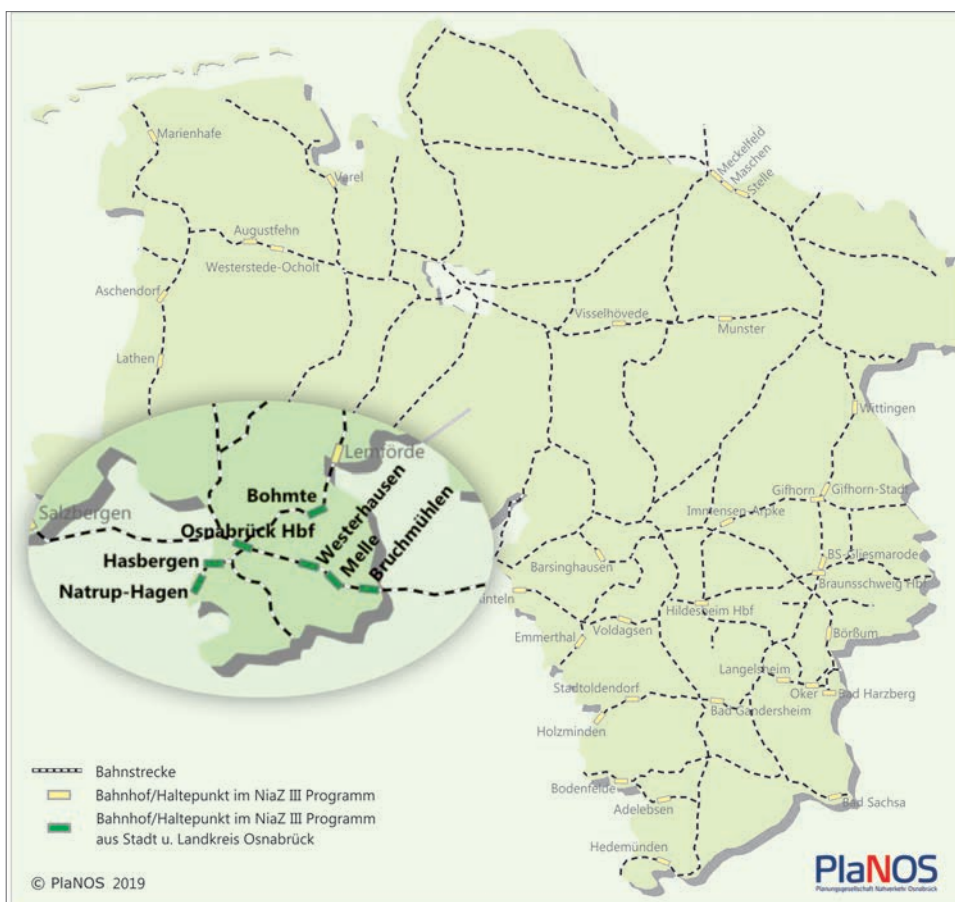


Abbildung 7-2: Bevölkerungsdichte in Stadt und Landkreis Osnabrück.

Hasbergen, Osnabrück Hbf., Bohmte, Westerhausen, Melle und Bruchmühlen.

Die infrastrukturelle Ausstattung der Bahnsteige in Stadt und Landkreis Osnabrück entsprechen überwiegend den aktuellen Standards. Sowohl die Bahnsteigmöblierung und die Fahrgastinformationssysteme, als auch die Einstiegshöhe von 76 cm bzw. 55 cm Schienenoberkante entsprechen in den meisten Fällen dem aktuellen Stand.

Durch Umsetzung der bereits erwähnten Programme des Landes Niedersachsen in der Vergangenheit gibt es nur noch wenige Haltepunkte und Zuwegungen in Stadt und Landkreis, die nicht barrierefrei ausgebaut sind. Im letzten Nahverkehrsplan wurde

noch aufgeführt, dass sowohl der Zugang zum Haltepunkt Hasbergen als auch Bohmte für mobilitätseingeschränkte Bahnkunden ein erhebliches Hemmnis darstellt. Für beide Haltepunkte wird die Barrierefreiheit in den kommenden Jahren durch die Errichtung von Aufzügen im Rahmen von NIAZ III erreicht.

Auf dem niedersächsischen Abschnitt des Haller Willem (Strecke Osnabrück – Bielefeld) wurden im Dezember 2018 einheitliche Dynamische Fahrgast-Informationsanzeiger (DFI) installiert. Der Fahrgast erhält die verbleibende Zeit bis zur Ankunft des Zuges je Richtung in Echtzeit angezeigt und wird über Verspätungen bzw. Zugausfälle zeitnah informiert. Darüber hinaus sind für Sehbehinderte auch Text-to-Speech-Taster angebracht worden, die auf Tastendruck die Anzeige vorlesen. Der Landkreis Osnabrück hat diese Infrastrukturmaßnahme finanziell mit Mitteln aus dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz unterstützt.

Umfangreiche Sanierungen und konzeptionelle Neunutzungen führten in den vergangenen Jahren dazu, dass der größte Teil der vorhandenen Bahnhofsgebäude in Stadt und Landkreis Osnabrück erhalten wurde und neu genutzt werden konnte. Aus der jüngsten Vergangenheit lassen sich beispielhaft die Gebäude in Quakenbrück und in Bramsche benennen die aufwändig restauriert und seit Fertigstellung, nach jahrelan-



Abbildung 7-3: Quakenbrück 2011



Abbildung 7-4: Quakenbrück 2018

gem Leerstand, auch wieder genutzt werden.

Bahnhofsumfeld

Das Erscheinungsbild der Bahnstationen ist mitverantwortlich für die Wahrnehmung des Fahrgastes und dessen Akzeptanz für den Schienenverkehr. Übersichtlich gestaltete Vorplätze und ausreichend dimensionierte Verknüpfungsstationen der einzelnen Verkehrsträger (P+R, B+R, ÖPNV) sind dabei Grundvoraussetzungen. An diversen Bahnhöfen fanden vor einigen Jahren Um- und Ausbaumaßnahmen im Bereich der P+R- und B+R-Anlagen statt, die bereits heute an Kapazitätsgrenzen stoßen. In einzel-

nen Fällen sind bereits Erweiterungen bzw. neu gebaute Anlagen entstanden um den vermehrten Bedarf Rechnung zu tragen. Beispielsweise wurde der gesamte Vorplatz inkl. P+R/B+R sowie die ÖPNV-Verknüpfung am Haltepunkt Osnabrück Sutthausen komplett überplant und neu gebaut.



Abbildung 7-5: P+R Osnabrück Sutthausen 2009



Abbildung 7-6: P+R Osnabrück Sutthausen 2018

Bereits 2013 wurde der gesamte Vorplatz am Bahnhof Melle umgebaut und die P+R- und B+R-Anlagen auf den neusten Stand (u. a. gesicherte Fahrradabstellung, Ladeinfrastruktur für E-Bikes) gebracht. Sowohl die P+R- als auch die B+R-Anlage sind gut ausgelastet und werden stark nachgefragt.



Abbildung 7-7: P+R Melle 2011



Abbildung 7-8: P+R Melle 2018

Trotz der in der Vergangenheit bereits erfolgten Ausbaumaßnahmen besteht an mehreren Haltepunkten zusätzlicher Bedarf im Bereich P+R/B+R. In Bramsche wird z. B. die vorhandene Abstellanlage südlich des Bahnhofsgebäudes (incl. Fahrradkäfig) im erheblichen Umfang nachgefragt. Nördlich des Gebäudes zeigen „wild“ abgestellte Fahrräder, dass hier dringender Bedarf an Abstellfläche vorhanden ist. Für eine möglichst barrierefreie Bus-Schiene-Verknüpfung sind, dort wo notwendig, entsprechende infrastrukturelle Anpassungen erforderlich (vgl. im Anhang Bahnhofssteckbriefe).



Abbildung 7-9: „Wildes Fahrradparken“ Bramsche 2018



Abbildung 7-10: P+R Bramsche 2018

Ziele für die gegenwärtig im SPNV bediente Bahnhöfe und Haltepunkte

Die Planung und Umsetzung von Bahnsteig-Maßnahmen ist Aufgabe des Infrastrukturbetreibers DB Station und Service AG (vgl. 7.1 Zuständigkeiten und Finanzierung im Bahnverkehr) und wird teilweise in Förderprogrammen wie NIAZ geregelt (s. o.). Vor diesem Hintergrund fordern Stadt und Landkreis Osnabrück, Bahnsteige und Zuwegungen weiterhin zu optimieren und dabei u. a. folgende Anforderungen zu berücksichtigen

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

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

- Verknüpfung von Bus und Bahn im Rahmen des OS-Bahn-Konzeptes
- P+R
- B+R
- K+R
- Taxi-Stellplätze
- Je nach Frequenz, Bedarf und städtebaulichen Möglichkeiten auch Carsharing,

Fahrradverleihsysteme bzw. Einrichtungen der eMobilität.

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

- Verbesserung der Erreichbarkeit mit Bus, Fahrrad und Pkw und der fußläufigen Erreichbarkeit
- Anbindung der Bahnhofsplätze an innerörtliche Verkehrsachsen
- Hinweise auf Wege zum Bahnhof
- Hinweise auf Wege zum Ortskern
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Sicherheitsempfindens
- integrative bauliche Gestaltung
- Die Einbindung des Bahnhofsbereiches in vorhandene Einzelhandelsstrukturen
- Eine kombinierte Einkaufs- und Parkraumbewirtschaftung
- Nutzung angrenzender Flächen als Gewerbe- und Wohnstandorte

Die im Anhang beigefügten Steckbriefe je Bahnhof und Haltepunkt in Stadt und Landkreis Osnabrück enthalten Informationen zur aktuellen Nutzung und zum aktuellen baulichen Zustand. Darüber hinaus sind unter der Rubrik „Planung/Perspektive“ die Maßnahmen aufgeführt, die sich bereits in Planung befinden und – beispielhaft – solche Maßnahmen, die im Rahmen der NVP-Ziele perspektivisch umgesetzt werden sollen bzw. für eine Umsetzung zu prüfen sind.

Reaktivierungen/Neuinbetriebnahmen von Haltepunkten

Mit dem Ziel das Angebot auf der Schiene in Niedersachsen zu verbessern wurden 2013 die Kommunen vom Land Niedersachsen aufgefordert, potentiell zu reaktivierende Stationen zu benennen. Im Anschluss wurden die benannten Stationen von der LNVG geprüft und bewertet. Die PlaNOS hat in diesem Zusammenhang als mögliche Stationen Alfhausen, Belm-Mitte, Vehrte und Osnabrück Rosenplatz angemeldet (vgl. OS-Bahn-Konzept). Nach einer umfangreichen Untersuchung kam die LNVG zu dem Ergebnis, das eine Reaktivierung/Errichtung des Haltepunktes Rosenplatz kurzfristig, der drei Haltepunkte Alfhausen, Belm-Mitte und Vehrte – vorbehaltlich einer Integrierung in ein Gesamtkonzept und im Kontext mit weitergehenden Überlegungen – längerfristig umsetzbar sei.

Für den Haltepunkt Rosenplatz wird gegenwärtig eine Grundlagenermittlung und Vorplanung durchgeführt. In weiteren Schritten werden sich die Entwurfsplanung und Genehmigungsplanung anschließen. Für diese Planungen (gemäß HOAI Leistungsphasen 1 bis 4) wurde ein Generalplaner beauftragt. Die Kosten hierfür trägt die Stadt Osnabrück.

brück. Die PlaNOS unterstützt die Stadt bei der Koordination des Planungsprozesses. Nach gegenwärtigem Stand werden die Planungen gemäß HOAI Lph 1 bis 4 im vierten Quartal 2019 abgeschlossen sein. Im Rahmen des Prozesses werden die bisher für diese Maßnahmen grob abgeschätzten Kosten konkretisiert und von den Beteiligten Stadt Osnabrück, DB und Fördergeber LNVG geprüft. Vorbehaltlich der Ergebnisse aus vorgenanntem Planungs- und Prüfprozess gehen die Beteiligten davon aus, dass der Haltepunkt gebaut werden kann und der Bau gefördert wird. In diesem Fall wird die Stadt Osnabrück die Finanzierung der auf sie entfallenden Kosten für die letzten Planungsschritte und die Errichtung des Haltepunktes übernehmen. Nach gegenwärtigem Planungsstand ist eine Inbetriebnahme im Jahr 2022 vorgesehen.

Im Dezember 2018 fand unter Teilnahme der LNVG, der Gemeinde Belm, des Landkreises Osnabrück und der PlaNOS ein Auftakttermin zum Projekt „Bahnhalt Belm-Mitte und Vehrte“ statt. Beide Haltepunkte, Belm-Mitte und Vehrte, sind Gegenstand des Projektes. Mit dem Planungsprozess, von der Grundlagenermittlung bis zur Genehmigungsplanung (analog zum Bahnhof Rosenplatz), wurde im Januar 2019 begonnen. Die Gemeinde Belm hat bereits Mittel für die Übernahme von Planungskosten in den Haushalt 2019 eingestellt. Die PlaNOS wird die Planungsprozesse der Gemeinde Belm unterstützen. Eine Fertigstellung ist, vorbehaltlich der Ergebnisse aus dem Planungsprozess, frühestens 2025 realistisch.

Im Rahmen der Planungen des Haltepunkts Alfhausen fanden auf Einladung der PlaNOS mehrere Ortstermine und Prüfungen unter Beteiligung der LNVG sowie verschiedenen DB-Gesellschaften statt. Zunächst wurde festgestellt, dass die Errichtung eines Bahnsteigs nur im Bereich Gartenstraße möglich wäre. Vorab sind aber infrastruktureller Anpassungen der Strecke (u. a. zweigleisiger Begegnungsabschnitt) erforderlich, um einen Halt in Alfhausen fahrplantechnisch realisieren zu können. Für die Strecke Osnabrück – Oldenburg ist zu klären, wie die Fahrzeit verkürzt, Trassenkonflikte beseitigt und fehlende Anschlüsse hergestellt werden können. Auch geprüft werden soll, ob der Einsatz alternativ (zur Dieseltechnologie) angetriebener Fahrzeuge zu einer Verkürzung der Fahrzeit beitragen kann. Hierzu hat die LNVG Anfang 2019 ein Gutachten an DB Netz und SMA in Auftrag gegeben. Ergebnisse des Gutachtens sind:

- (werden bis zur Erfassung des NVP vorliegen)

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

7.4 Schienenpersonenverkehr

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

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

Trotz diverser gemeinsamer Aktivitäten und Untersuchungen von Stadt und Landkreis Osnabrück, PlaNOS, IHKs (Industrie- und Handelskammern in Osnabrück und Münster), Kooperation MONT (Münster, Osnabrück und Netzwerkstadt Twente) und der EU-REGIO hat es zu den genannten Angebotsmerkmalen keine nennenswerten Verbesserungen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) gegeben. Ideen und Eingaben fanden bei DB Fernverkehr, die ihre Verkehre eigenwirtschaftlich fährt und in diesem Sinne eigenständig gestaltet, keine Berücksichtigung.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hingegen gab es einige Angebotsverbesserungen zu verzeichnen. Hierzu gehören insbesondere die Ergänzung von zusätzlichen Fahrten in der Hauptverkehrszeit, zusätzliche Fahrten morgens und abends in Tagesrandlage, Anschlüsse von Verdichter-Zügen aus Richtung Oldenburg (RE18) an den IC in Richtung Ruhrgebiet (allerdings zu Lasten von Zuganschlüssen aus Richtung Vechta), zusätzliches und neues Zugmaterial oder auch eine erhöhte Servicekraft-Quote auf den Zügen einzelner Strecken. Zudem wurde 2018 mit der Verlängerung der Linie RB61 Bielefeld – Osnabrück – Bad Bentheim nach Hengelo eine wichtige grenzübergreifende SPNV-Verbindung zwischen Deutschland und den Niederlanden in Betrieb genommen.

Als kritisch wird die Entwicklung der Betriebsqualität angesehen. Auf einzelnen Strecken verkehren Züge über längere Zeiträume unpünktlich oder fallen in größerem Umfang ganz aus. Deshalb besteht das Risiko, dass die Bahnkunden über ihre Unzufriedenheit im Einzelfall hinaus grundlegend das Vertrauen in das Bahnangebot verlieren. Damit sich die positive Nachfrageentwicklung im SPNV in der Region Osnabrück auch

in Zukunft fortsetzt, fordern Stadt und Landkreis Maßnahmen zur Wiederherstellung und Optimierung der Betriebsqualität.

Maßgeblich für die Weiterentwicklung des SPNV ist das von der LNVG entwickelte und im Jahr 2017 vorgestellte „SPNV-Konzept 2022+“. Kern des Konzeptes ist die Neuausrichtung der Netze ‚Regio-S-Bahn‘ und ‚Expresskreuz‘ im nördlichen Niedersachsen sowie in und um Bremen. Das SPNV-Angebot im Weser-Ems-Netz selbst wird nicht neu konzipiert, ist von den Änderungen in den anderen Netzen aber betroffen. Dies gilt für die RE9 Osnabrück – Bremen und die RE18 Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven.

Eine Erhöhung der Betriebsqualität (durch die Aufhebung der Kurzwende und dem Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges) auf der RE9 Osnabrück – Bremen wird begrüßt. Bei der Fahrplankonzeption ist aber darauf zu achten, dass die Anschlüsse im Knoten Osnabrück erhalten bzw. optimiert werden. Dies gilt auch für das Zusammenwirken von Fahrplanmaßnahmen des Fernverkehrs, des Deutschland-Taktes und des OS-Bahn-Konzeptes.

Das Fahrplankonzept für das Expresskreuz sieht vor, dass eine RE-Linie (RE1) zweistündlich von Bremen nach Wilhelmshaven verkehrt. Damit würde die RE18 Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven alle zwei Stunden nur noch bis Oldenburg fahren. Hinzu kommen Fahrzeitänderungen im Anschlussknoten Oldenburg. Hier ist zu fordern, dass der Umstieg in Oldenburg von und nach Wilhelmshaven optimal gestaltet sein muss und sich die Umsteigebeziehungen in Oldenburg für Fahrgäste aus Richtung Osnabrück nicht verschlechtern dürfen, sowohl in Richtung Bremen als auch in Richtung Leer/Emden. Für die zukünftige Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs in der Region wird der Deutschland-Takt als zukunftsweisend angesehen.

Im Herbst 2018 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen ersten Entwurf für einen Deutschland-Takt veröffentlicht. Das BMVI hatte ein Gutachterkonsortium (federführend SMA GmbH) mit der Erstellung dieses Entwurfs beauftragt. Dieser Entwurf soll nun mit Bundesländern, Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen diskutiert und abgestimmt werden. Plan ist es, die für die Umsetzung des Deutschlandtaktes erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zu realisieren und den Deutschland-Takt bis 2030 umzusetzen. Der zeitliche Rahmen wird von Experten als sehr ehrgeizig angesehen.

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

- Ableiten von Infrastrukturmaßnahmen auf Basis eines bundesweiten Zielfahrplans für Fern- und Nahverkehr
- Einführung abgestimmter Fahrpläne für direkte, vertaktete Verbindungen im Nah-

und Fernverkehr basierend auf einem 30-/60-Minuten-Schema

- Maximierung der Reiseverbindungen
- kürzere Reisezeiten
- ein 30-Minuten-Takt im Fernverkehr auf den Hauptkorridoren (z. B. Köln – Hamburg)
- definierte Umsteigeverbindungen zur Verbindung von SPfV und SPNV an (System-) Umsteigebahnhöfen zu festen Zeiten (im Rhythmus Minute 00, 15, 30, 45)
- Berücksichtigung aller Trassenkapazitäten (auch Güterverkehr)

Abbildung 7-11 zeigt die Anbindung Osnabrücks durch die Bahnlinien des Nah- und Fernverkehrs einschließlich der im Deutschland-Takt bzw. im OS-Bahnkonzept geplanten Linienverläufe.

Der Deutschland-Takt wird in der Region als ein geeigneter Ansatz angesehen, um alle Schienenverkehre in Deutschland aufeinander abzustimmen. Nach dem vorliegenden

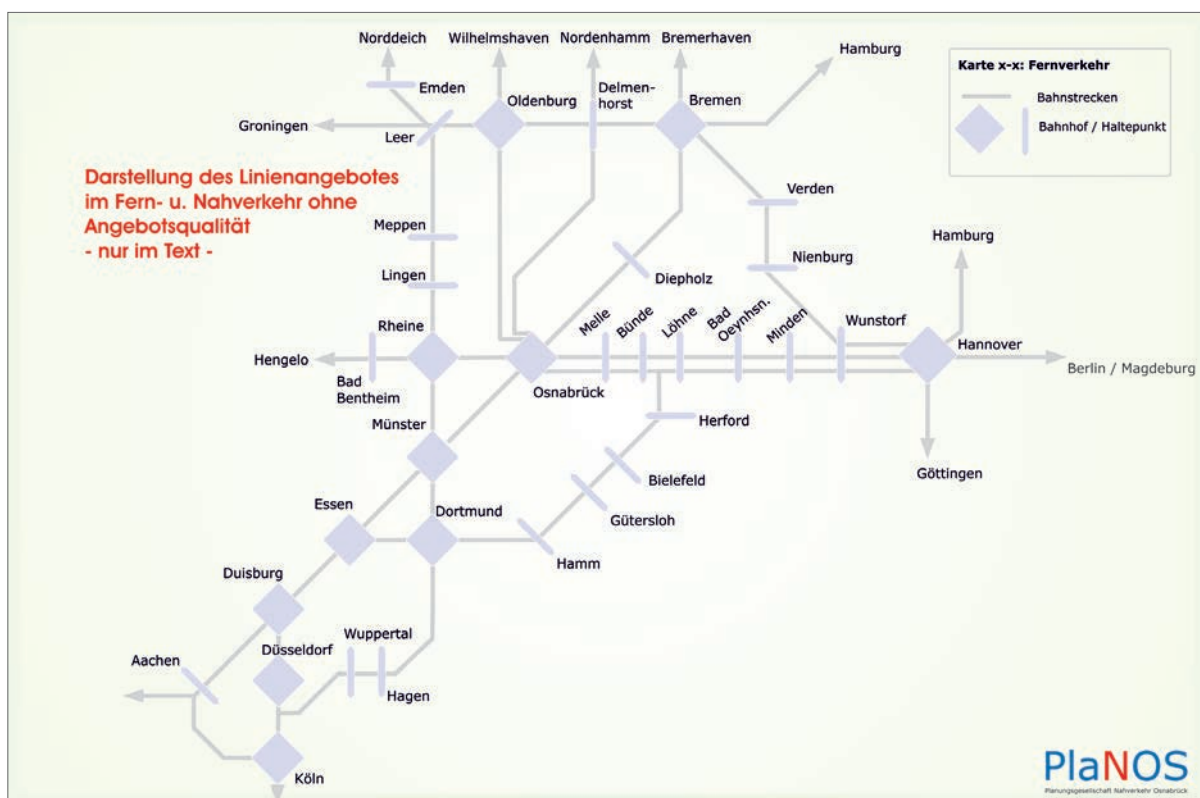


Abbildung 7-11: Nah- und Fernverkehr, einschließlich geplanter Linienverläufe

Konzept würden die Hauptkorridore häufiger bedient werden (30-Min-Takt). Für die Region besonders hervorzuheben ist, dass die Grundelemente des PlaNOS-Konzepts ‚OS-Bahn‘ mit einem 30-Min-Takt und kurzen Umstiegen im ‚Entwurf Herbst 2018‘ weitgehend berücksichtigt sind. Weitere positive Angebotsmerkmale für die Region Osnabrück sind:

- ein 30- statt 60-Min-Takt im Fernverkehr auf der Nord-Süd-Achse
- einen stündlichen, schnellen RE nach Düsseldorf (ggf. ab Ende 2019)
- die FV-Linie Amsterdam – Berlin bleibt zwar im 2-Std-Takt, die Fahrzeit OS – Berlin verkürzt sich aber auf unter 3 Stunden
- stündliche statt 2-stündliche, schnelle RE-Verbindung nach Hannover mit Umstieg nach Berlin
- Osnabrück wird Systemknoten mit mehr Umsteigemöglichkeiten.

Eine Umsetzung der Deutschland-Takt-Planung würde für den Umsteigeknoten Osnabrück Hauptbahnhof folgende Vorteile bringen:

- Fern- und Nahverkehr überwiegend im 30-Min-Takt
- (ca. ein Drittel mehr Abfahrten) und viele definierte Umstiege (ca. 5-20 Min Umsteigezeit)
- alle Nord-Süd-Verkehre zur vollen (Minute 00) Stunde und halben (Minute 30) Stunde
- alle Ost-West-Verkehre zur viertel (Minute 15) und dreiviertel (Minute 45) Stunde
- Fernreisende aus Münster mit Anschluss vom IC an RE in Richtung Hannover und IC (zweistündlich nach Berlin)
- beidseitiger IC-Anschluss des Haller Willem in Richtung Bremen/Hamburg

Die Region unterstützt den Grundansatz des Deutschland-Taktes. Mit Blick auf die weiteren Planungsschritte und Abstimmungsprozesse, die für den Deutschland-Takt vorgesehen sind, fordern Stadt und Landkreis Osnabrück die Umsetzung der zuvor genannten positiven Angebotsmerkmale für den SPfV und SPNV sowie der sich für den Umsteigeknoten Osnabrück ergebenden Vorteile.

Darüber hinaus sollen aus Sicht von Stadt und Landkreis Osnabrück nachfolgende Prüfungen und Nachbesserungen vorgenommen werden:

- Berücksichtigung der Infrastrukturmaßnahmen im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und Umsetzung dieser Maßnahmen, damit die mit dem Deutschland-Takt für die Region vorgesehenen Fahrplanverbesserungen realisiert werden (vgl. Kapitel 7.2 Schieneninfrastruktur)
- Ausbaumaßnahmen auf dem Streckenabschnitt Löhne – Osnabrück – Rheine –

- Bad Bentheim für eine Streckenhöchstgeschwindigkeiten von 160 km/h
- Infrastrukturverbesserungen für Nebenstrecken zur Flexibilisierung der Takt-Planungen im SPNV
 - stündliche IC-Verbindung Osnabrück – Hannover – Berlin unter Beibehaltung bisheriger Anschlussmöglichkeiten; entweder Verdichtung der IC-Linie 10 Amsterdam – Berlin inkl. Beschleunigung (z. B. in dem Bereich Bentheim und Stendal) oder Erweiterung der IC-Linie 32 Düsseldorf – Münster – Hannover – Berlin
 - mindestens aber Verdichter im IC Fernverkehr am Tagesrand für Geschäftsreisende (Gesamtstrecke Amsterdam – Berlin: 5:00 - 5:30 Std.)
 - Optimierung einzelner Zeitlagen bzw. Ankunftszeiten in OS im SPNV (mit Ankunftszeiten zur halben statt zur vollen Stunde) für Berufs-/Ausbildungs- und Schülerverkehre
 - Optimierung bisher knapper Umsteigezeiten im Knoten Osnabrück (ggf. Anpassungen für Fußwege, Treppen und Bahnsteige sowie für Zugabstellung erforderlich).

Weitere Forderungen zum Angebot im Schienenpersonenverkehr, insbesondere zum SPNV in der Region, werden im Rahmen des OS-Bahn-Konzeptes formuliert (vgl. Kapitel 7.5 OS-Bahn-Konzept).

7.5 OS-Bahn-Konzept

Das von der PlaNOS entworfene „OS-Bahn-Konzept“, das bereits in den vorherigen Nahverkehrsplänen vorgestellt wurde, soll weiterentwickelt und in Schritten im Zeitraum 2020 – 2030 realisiert werden.

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

Das starke Wachstum im SPNV in der Region (Verdopplung oder Verdreifachung der Fahrgastzahlen an allen Halten in Stadt und Landkreis Osnabrück seit dem Jahr 2000) erfordern nun eine deutliche quantitative Weiterentwicklung des SPNV-Angebots. Dies soll insbesondere auch die Erreichung der definierten Ziele im Klima- und Umweltschutz durch die Attraktivitätssteigerung des SPNV und die nachhaltige Stärkung der zentralen Funktion des Schienenverkehrs im ÖPNV-System sicherstellen.

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

werden:

- Schaffung eines 30-Min-Taktes im SPNV auf allen Schienenstrecken der Region. Gerade zur Erschließung zusätzlicher Potentiale im Berufs- und Ausbildungsverkehr und zur besseren Verknüpfung von straßengebundenem ÖPNV mit dem SPNV, sowie für ein flächendeckendes P+R-System ist eine (ggf. schrittweise) Erweiterung des Fahrtenangebots auf einen 30-Min-Takt (bzw. einen angenäherten 30-Min-Takt bei Überlagerung von RB- und RE-Linien auf einer Strecke) erforderlich.
- Eine fahrplantechnische Verknüpfung von Bus und Schiene entsprechend der für Haltepunkte festgelegten Kategorie, z. B. im 60-Minuten-Takt an zentralen Verknüpfungspunkten (vgl. hierzu Maßnahmen zu Bus-Schiene-Verknüpfungen).
- Bauliche Erweiterung und Verbesserung der vorhandenen Bahnstationen, insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit, Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln (Mobilstationen), der verkehrsträgerübergreifenden Fahrgastinformation und der Aufenthaltsqualität. (Vgl. Kapitel 7.3 Bahnhofsinfrastruktur).
- Entwicklung eines Bus-Schiene-Tarifs als systematisches und attraktives Tarifangebot für Bus- und Bahnnutzer unter Berücksichtigung von Verkehren in und aus benachbarten Räumen (vgl. Maßnahme zum Bus-Schiene-Tarif).
- Die Neuerrichtung und Reaktivierung von Bahnhaltepunkten und die Reaktivierung von für das OS-Bahn-Netz relevanten, bisher nicht im SPNV bedienten, Bahnstrecken. In den Zielkonzepten der OS-Bahn sind hier die Halte OS-Rosenplatz, Vehrte, Belm-Mitte und Alfhausen, sowie die Wiederinbetriebnahme der Tecklenburger Nordbahn (Osnabrück – Recke, im Kreis Steinfurt/NRW gelegen) inkl. eines neuen Haltepunkts OS-Eversburg – Büren aufgeführt.
- Die Gewährleistung hoher betrieblicher Standards (hinsichtlich Pünktlichkeit, Fahrzeugkapazität, Fahrzeugqualität, Fahrgastinformation) auf allen SPNV Linien auch bei einem ausgeweiteten Fahrtenangebot (insb. 30-Min-Takt), und bei besonderen Nachfragesituationen (z. B. Großveranstaltungen). Dies umfasst ausdrücklich auch die Sicherstellung der Anschlüsse zum überregionalen Nah- und Fernverkehr nicht nur am zentralen Bahnknoten Osnabrück Hbf, sondern auch an benachbarten wichtigen Umsteigepunkten (z. B. Oldenburg, Hannover und Münster).

Es ist darauf zu achten, dass die regionalen Untersuchungen und die Planungen der SPNV-Aufgabenträger zum OS-Bahn-Konzept auch im weiteren Planungs- und Abstimmungsprozess des Deutschland-Taktes Berücksichtigung finden. Zudem ist das OS-Bahn-Konzept kontinuierlich weiterzuentwickeln. In weiteren Entwicklungsstufen wäre bspw. die Anbindung von Bohmte 2x pro Stunde eine wünschenswerte Option.

7.5.1 Zielkonzept OS Bahn

Die wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des OS-Bahn-Konzepts sind neben der Beauftragung der tatsächlichen Betriebsleistungen (inkl. Finanzierung) durch die zuständigen SPNV-Aufgabenträger der Ausbau der Schieneninfrastruktur (inkl. Sicherungstechnik und Bahnhaltepunkten) durch die jeweiligen Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU).

Im Nachfolgenden werden dazu die Forderungen zur Umsetzung von Zielen und erforderlicher Maßnahmen in einer streckenbezogenen Übersicht dargestellt.



Abbildung 7-12: Zielkonzept OS-Bahn

7.5.2 Streckenbezogene Darstellung der Forderungen zur Umsetzung von Zielen und Maßnahmen für den SPNV und die OS-Bahn

Osnabrück – Oldenburg, KBS 392 (RE18)

Ziele:

- Durchgängiger 30-Min-Takt
- Sicherstellung aller Anschlüsse zum Fernverkehr in Osnabrück (Richtung Hannover/Berlin bzw. Dortmund/Köln) und in Oldenburg (Richtung Leer/Emden und Richtung Bremen/Hannover)
- Sicherstellung der Anschlüsse im SPNV in Bramsche (RB58), in Osnabrück (insbesondere Richtung Münster und Richtung Hannover), sowie in Oldenburg (Richtung Wilhelmshaven, Richtung Emden und Richtung Bremen)
- Reaktivierung des Halts Alfhausen mit einer Bedienung min. alle 60 Minuten
- Verbesserung der Betriebsqualität (Pünktlichkeit)
- keine Verlängerung der Fahrzeit (wie im Entwurf des Deutschland-Taktes/Gutachten veröffentlicht durch BMVI im Herbst 2018 vorgesehen)

Maßnahmen:

- Ertüchtigung der Streckeninfrastruktur inkl. Erhöhung der Geschwindigkeit und abschnittsweise Zweigleisigkeit
- Anpassung der Sicherungstechnik
- Einsatz leistungsstarker Fahrzeuge (gemäß neuesten Umweltstandards)

(Osnabrück) – Bramsche – Delmenhorst – (Bremen), KBS 394 (RB58)

Ziele:

- Sicherung der Anschlüsse in Bramsche (RE18), in Osnabrück (insb. Fernverkehr in Richtung Dortmund/Köln und Hannover/Berlin, sowie Nahverkehr Richtung Münster, Hannover und Richtung Bielefeld)

Maßnahme:

- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit inkl. Anpassung der Sicherungstechnik und die technische Sicherung aller Bahnübergänge

Münster – Osnabrück – Bremen, KBS 385 (RE9 und RB66)

Ziele:

- Durchgängige halbstündliche Verbindungen Münster – Osnabrück
- Reaktivierung bzw. Neuerrichtung der Halte Belm-Vehrte und Belm-Mitte
- Verbesserung der Direktfahrbeziehungen bzw. Umsteigeverbindungen Münster –

Osnabrück – Bremen, Osnabrück – Münster – Ruhrgebiet/Rheinland und Münster – Osnabrück – Hannover im Nahverkehr

Maßnahmen:

- Stündliche Verlängerung der geplanten RRX-Linie (bzw. RE2) Düsseldorf – Münster bis Osnabrück inkl. der Anschlüsse Richtung Bremen (RE9) und Richtung Hannover (RE60)
- Verlängerung der RB66 (Münster – Osnabrück) bis Vehrte alle 60 Min.
- Bau des Halts Vehrte inkl. Abstellgleisanlage und des Halts Belm-Mitte

Bad Bentheim – Osnabrück – Löhne – (Hannover), KBS 375 (RE60, RB61)

Ziele:

- Stündliche Nahverkehrsverbindung (RE) Osnabrück – Hannover
- Bedienung des Bahnhofs Melle alle 30 Min.
- Anschluss Richtung Hameln-Elze (mit Umstieg Richtung Göttingen)

Maßnahme:

- Stundentakt der RE60, beispielsweise durch Flügelung der RE60-/RE70-Züge in Minden oder Löhne

Osnabrück – Halle – Bielefeld, KBS 402 (RB75, „Haller Willem“)

Ziele:

- Reaktivierung eines neuen Halts Osnabrück – Rosenplatz
- Berücksichtigung des Haltepunktes Rosenplatz (und aller anderen Haltepunkte des Haller Willem) im Deutschland-Takt
- 30-Min-Takt auch auf dem Abschnitt Halle – Osnabrück mindestens zu Hauptverkehrszeiten
- Kürzere Fahrzeiten zwecks Attraktivitätssteigerung (insb. gegenüber dem IV) und zur Konzeption zusätzlicher Kreuzungen (bei 30-Min-Takt)
- Besserer Anschluss in Brackwede Richtung Paderborn

Maßnahmen:

- Mind. abschnittsweise Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit inkl. Anpas-

sung der Sicherungstechnik

- Bau zusätzlicher Kreuzungsmöglichkeiten, ggf. als zweigleisige Streckenabschnitte

Osnabrück – Recke, Tecklenburger Nordbahn (Regionalverkehr Münsterland)

Ziele:

- Wiederinbetriebnahme für den Personenverkehr
- Durchgängige Bedienung im 30-Min-Takt
- Errichtung u. a. eines neuen Halt Osnabrück-Eversburg/Büren in Höhe Landwehrstraße Osnabrück

Maßnahme:

- Umfassende Streckenertüchtigung inkl. Erhöhung der Geschwindigkeiten, Ertüchtigung der Sicherungstechnik, Bau von Haltepunkten und Kreuzungen
- Neuplanung des jetzigen regionalen Busverkehrs mit Anschluss zur Tecklenburger Nordbahn

8. MASSNAHMEN ZUR ÖPNV-WEITERENTWICKLUNG IN DER STADT OSNABRÜCK

Basierend auf unserem Leitbild (Kap. 2), der Bestandsanalyse (Kap. 3) und den gesetzten Standards (Kap. 4 und Kap. 5) stellen die hier vorgestellten Maßnahmen für die Laufzeit dieses Nahverkehrsplans die Möglichkeiten zur ÖPNV-Weiterentwicklung in der Stadt Osnabrück dar. Von zentraler Bedeutung gelten die Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs.

In Kapitel 8.2 werden diese Maßnahmen übersichtlich als Steckbriefe aufgeführt.

Flexibles, multimodales Mobilitätsangebot

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

1. Carsharing
2. Fahrradverleihsysteme
3. Fahrradabstellanlagen

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

Mobilstationen/P+R

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

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

8.1 Bus-Beschleunigung

Die Zuverlässigkeit des Bus-Systems bildet einen wesentlichen Attraktivitätsbaustein

für den ÖPNV. Für einen verlässlichen Betrieb und damit pünktlichen Fahrplan werden eigene Busspuren sowie die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen benötigt.

Zur Beschleunigung des Bus-Verkehrs sind Busspuren dort anzulegen, wo sie räumlich umsetzbar sind. Dabei sind die Belange des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen. Die Busspuren sind im Einzelnen zu prüfen und im Falle von Raumnutzungskonflikten unter Berücksichtigung des Masterplans Mobilität abzuwägen.

Folgende Möglichkeiten der Bus-Beschleunigung gibt es:

- Busspur
Eigene Verkehrsspur für Busse
- Umweltspur
Kombinierte Verkehrsspur für Busse und Fahrräder
- Busvorrangtrasse
Kombinierte Verkehrsspur für Busse, Fahrräder und Anlieger
- Lichtsignalanlagen-/Knotenbeeinflussung
Gezielte Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen (LSA) und Verkehrsknoten. Funktioniert sowohl in Kombination mit Busspuren als auch im Verkehrsraum ohne eigene Busspur
- Haltestellen-Optimierung am signalisierten Knotenpunkt
- Wegfall Vorfahrtsregelung „rechts vor links“

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

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

Abbildung 8-1 zeigt einen guten Überblick zu den angedachten Beschleunigungsmaßnahmen in der Stadt Osnabrück. Diese werden in den Maßnahmensteckbriefen (Stadt #02 – Stadt #11) nach (Metrobus-) Linienwegen gebündelt aufgegriffen.

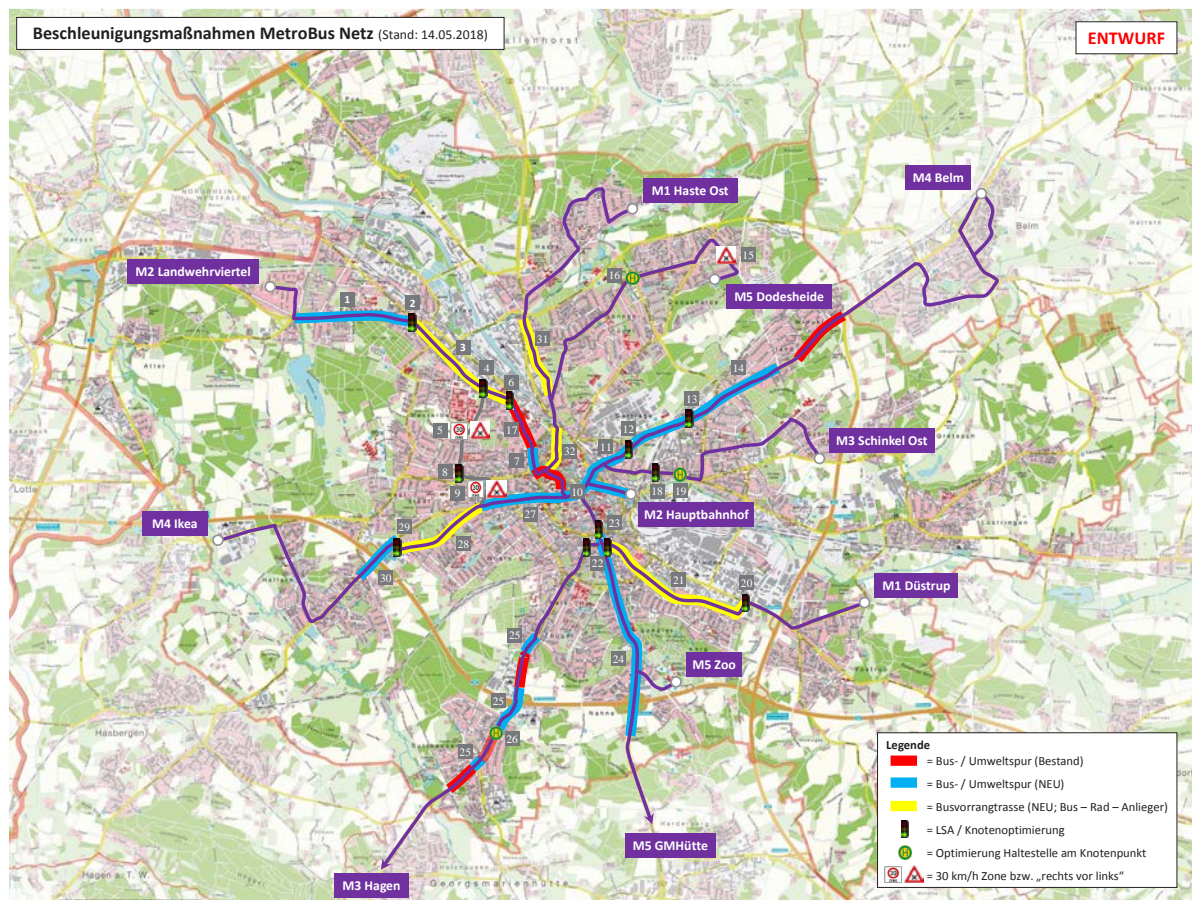


Abbildung 8-1: Beschleunigungsmaßnahmen MetroBus Netz, Stand: Mai 2018

8.2 Maßnahmensteckbriefe

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

Erläuterung zu den ÖPNV-relevanten Kostengrößen:

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

Stadt Osnabrück		Busnetz: Nachtbus-Angebot	Stadt #01
Zeitliche Erweiterung Nachtbus			
			
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitliche Erweiterung der Nachtbusfahrten um eine weitere Stunde (Abfahrt ab Knotenpunkt ca. 04:40 Uhr) 		
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Geändertes Freizeit- und Mobilitätsverhalten der Zielgruppe 		
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit VOS Ost, VOS Süd und VOS Wallenhorst • Finanzierung 		
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • VOS-Partner (Stadtverkehr Osnabrück/Belm, VOS Ost, VOS Süd, VOS Wallenhorst) 		
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP 		
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • € (VOS), Betrag ist noch zu kalkulieren 		

Stadt Osnabrück		Bus-Beschleunigung	Stadt #02
Trasse M1, M5 Nord			
			
Konkretisierung der Maßnahme	<p>Prüfauftrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> Entwicklung zu einer Bus-Vorrangtrasse (jeweils beide Richtungen) <ul style="list-style-type: none"> Bramscher Straße (Gesamtlösung aus NVP 2013) Hasestraße Optimierung (jeweils beide Richtungen) <ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Knoten Haster Weg, inklusive Anpassung LSA Wegfall „rechts vor links“ im Ickerweg (Tempo-30-Zone) Zu beschleunigende Buslinien: M1, M5 		
Ziel/Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> Beschleunigung des ÖPNV, hier von Stadtbuslinien Richtung Dodesheide, Haste, Pye Zudem Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Wallenhorst/ Nordkreis 		
Voraussetzungen/Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und Stadtwerken 		
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> PlaNOS Stadt Osnabrück Stadtwerke Osnabrück ... 		
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe 		
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren Fördermittelbedarf 		

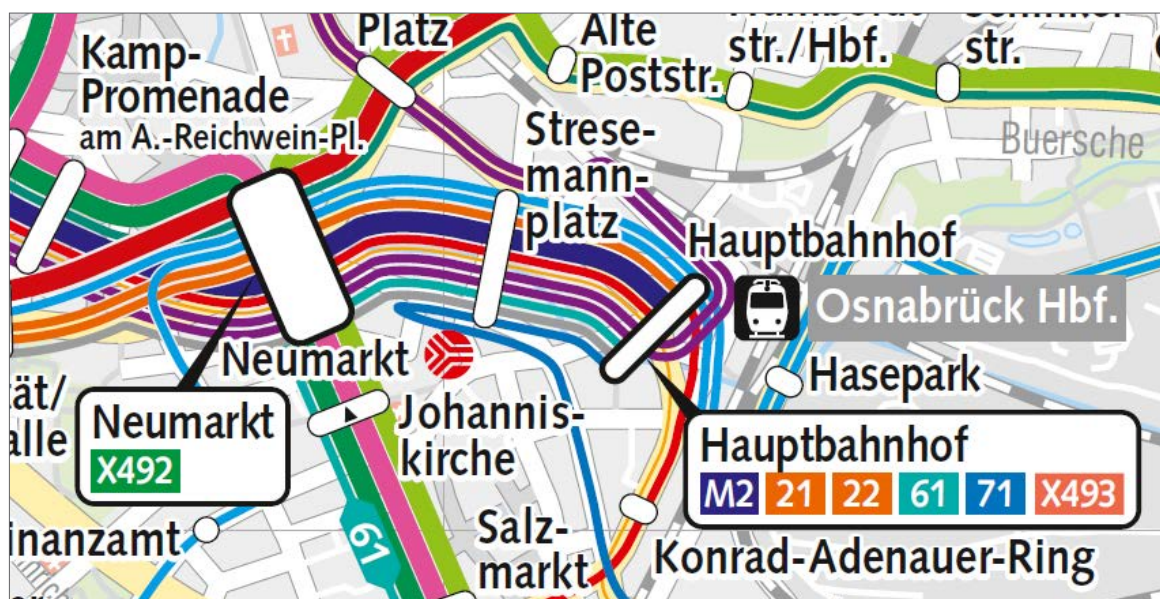
Stadt Osnabrück **Bus-Beschleunigung** Stadt #03
 Trasse M4 Ost



<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<p>Prüfauftrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installation einer Busspur <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Berliner Platz und Luisenstraße (beide Richtungen) • Optimierung/Streckenbetrachtung <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Luisenstraße und Ickerweg (beide Richtungen) • Optimierung/Knotenbetrachtung (jeweils beide Richtungen) <ul style="list-style-type: none"> • LSA Bohmter Straße • LSA Bremer Brücke • Zu beschleunigende Buslinie: M4
<p>Ziel/Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Belm • Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Wittlager Land
<p>Voraussetzungen/Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und Stadtwerken
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtwerke Osnabrück • ...
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück		Bus-Beschleunigung	Stadt #04
Trasse M3 Ost			
Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag: <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung/Knotenbetrachtung (jeweils beide Richtungen) <ul style="list-style-type: none"> • LSA Schinkelstraße • Haltestelle Schinkelstraße • Zu beschleunigende Buslinie: M3 		
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Schinkel • Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Jeggen 		
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und Stadtwerken 		
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtwerke Osnabrück • ... 		
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe 		
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Erste grobe Kostenannahme € - €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf 		

Stadt Osnabrück **Bus-Beschleunigung** Stadt #05
 Gebiet Innenstadt und Trasse M2 Hbf



<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<p>Prüfauftrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installation einer Busspur (jeweils beide Richtungen) <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Neumarkt und Kamp-Promenade • Zwischen Neumarkt und Berliner Platz • Zwischen Osnabrückhalle und Neumarkt (siehe auch M4 Hellern) • Möserstraße • Optimierung/Knotenbetrachtung <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Hauptbahnhof und Neumarkt (beide Richtungen) • Zu beschleunigende Buslinien: M1, M2, M3, M4, M5
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung der Verkehrsachse Neuer Graben - Neumarkt - Wittekindstraße • Beschleunigung von Stadt- und Regionalbuslinien zwischen den Verknüpfungspunkten Hauptbahnhof (SPNV und Fernverkehr) und Neumarkt (VOS-Busnetz)
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und Stadtwerken
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • VOS-Partner, insbesondere Stadtwerke Osnabrück • ...
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

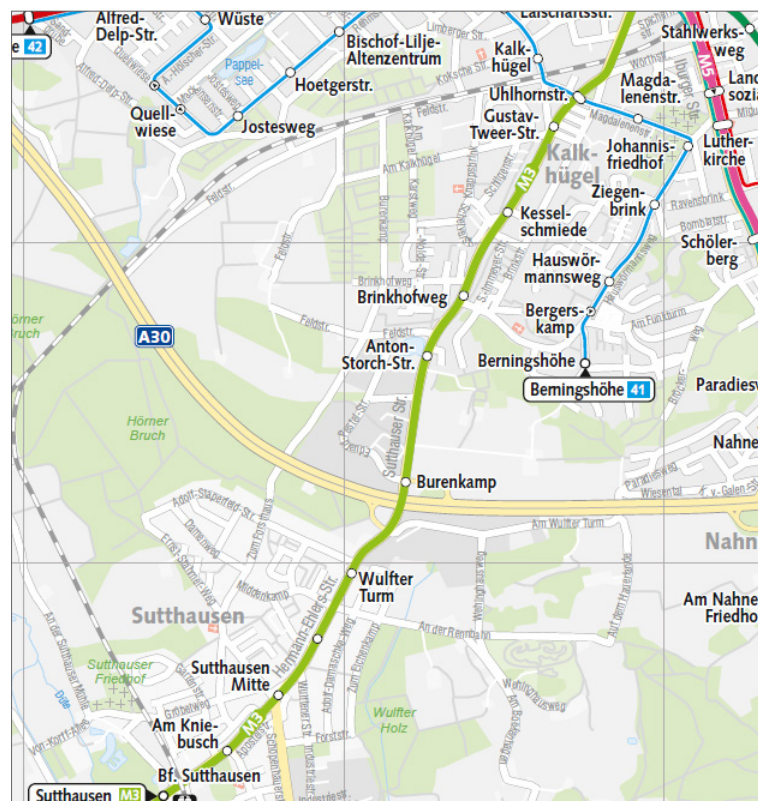
Stadt Osnabrück	Bus-Beschleunigung	Stadt #06
Trasse M1 Düstrup		
Konkretisierung der Maßnahme	Prüfauftrag: <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung/Streckenbetrachtung <ul style="list-style-type: none"> • Busführung auf Bus-/Radvorrangachse Meller Straße (beide Richtungen) • Optimierung/Knotenbetrachtung: <ul style="list-style-type: none"> • LSA Meller Straße/Hannoversche Straße (stadtauswärts) • Zu beschleunigende Buslinie: M1 	
Ziel/Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Düstrup 	
Voraussetzungen/Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und Stadtwerken 	
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtwerke Osnabrück • ... 	
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe 	
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Erste grobe Kostenannahme € - €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf 	

Stadt Osnabrück **Bus-Beschleunigung** Stadt #07
 Trasse M5 Zoo/ Georgsmarienhütte



<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<p>Prüfauftrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installation einer Busspur (jeweils beide Richtungen) <ul style="list-style-type: none"> • Iburger Straße, zwischen Rosenplatz und Paradiesweg • Iburger Straße, zwischen Paradiesweg und Nahner Friedhof • Optimierung/Knotenbetrachtung (jeweils beide Richtungen) <ul style="list-style-type: none"> • LSA Johannistorwall/Iburger Straße • LSA Rosenplatz Ost • Zu beschleunigende Buslinien: M1, M5
<p>Ziel/Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Zoo • Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Georgsmarienhütte bzw. Südkreis
<p>Voraussetzungen/Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und Stadtwerken
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtwerke Osnabrück • ...
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück **Bus-Beschleunigung** Stadt #08
 Trasse M3 Sutthausen/ Hagen



Konkretisierung der Maßnahme	<p>Prüfauftrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installation einer Busspur <ul style="list-style-type: none"> • Sutthausen Straße/Hermann-Ehlers-Straße, durchgehend stadteinwärts • Optimierung/Knotenbetrachtung (jeweils beide Richtungen) <ul style="list-style-type: none"> • LSA Rosenplatz West • Haltesteller Wulfter Turm • Zu beschleunigende Buslinie: M3
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Sutthausen • Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Hagen
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und Stadtwerken
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtwerke Osnabrück • ...
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück **Bus-Beschleunigung** Stadt #09
 Trasse M4 Hellern



<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<p>Prüfauftrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installation einer Busspur <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Neumarkt und OsnabrückHalle (siehe auch Gebiet Innenstadt, beide Richtungen) • Martinistraße, zwischen Wall und Heinrich-Lübke-Platz (beide Richtungen) • Blumenhaller Weg (Umweltspur, beide Richtungen) • Lengericher Landstraße, zwischen Blumenhaller Weg und Hörner Weg (stadteinwärts) • Optimierung/Knotenbetrachtung <ul style="list-style-type: none"> • LSA Blumenhaller Weg/ Kurt-Schumacher-Damm (beide Richtungen) • Zu beschleunigende Buslinie: M4
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Hellern, IKEA • Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Hasbergen
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und Stadtwerken
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtwerke Osnabrück • ...
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück	Bus-Beschleunigung	Stadt #10
Trasse M2 Landwehrviertel		
<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<p>Prüfauftrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installation einer Busspur (jeweils beide Richtungen) <ul style="list-style-type: none"> • Zwischen Heger Tor und Reißmüllerplatz • Zwischen Reißmüllerplatz und Umweltstiftung (Optimierung) • Natrupe Straße, zwischen Umweltstiftung und Eversburger Platz (Umweltspur) • Wersener Straße, zwischen Eversburger Platz und Landwehrstraße • Optimierung/Knotenbetrachtung (jeweils beide Richtungen) <ul style="list-style-type: none"> • Knoten Umweltstiftung/LSA Wachsbleiche (Durchfahrtsverbot MIV und LSA) • LSA Sedanplatz, Richtung Natrupe Straße • LSA Eversburger Platz (Durchfahrtsverbot MIV) • Zu beschleunigende Buslinie: M2 	
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Landwehrviertel • Beschleunigung von Regionalbuslinien Richtung Westerkapeln 	
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und Stadtwerken 	
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtwerke Osnabrück • ... 	
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe 	
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf 	

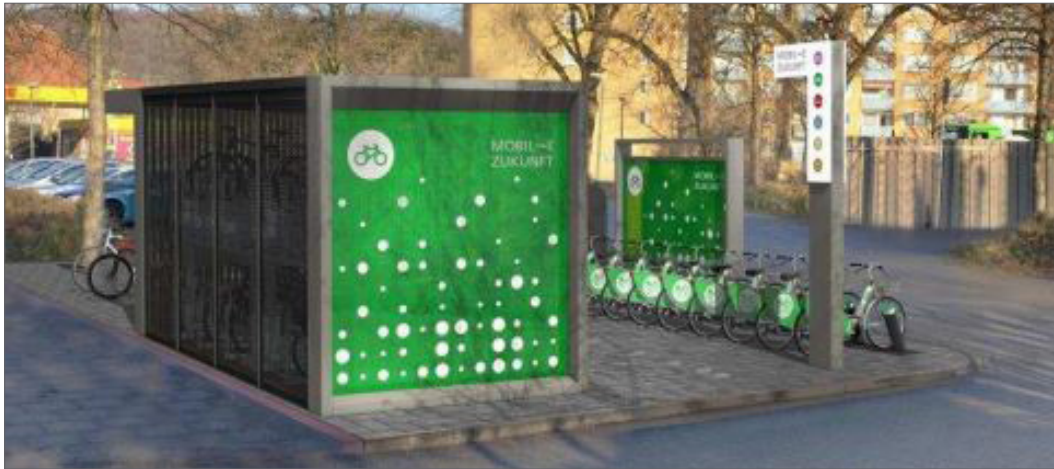
Stadt Osnabrück **Bus-Beschleunigung** Stadt #11
Gebiet Westerberg



<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<p>Prüfauftrag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung/Knotenbetrachtung <ul style="list-style-type: none"> • Wegfall „rechts vor links“ und Wegfall der Aufpflasterungen zwischen Heinrich-Lübke-Platz und Hans-Calmeyer-Platz (Tempo-30-Zone) (beide Richtungen) • LSA Saarplatz (stadteinwärts) • Wegfall „rechts vor links“ und Wegfall der Aufpflasterungen (Berliner Kissen) zwischen Saarplatz und Sedanplatz (Tempo-30-Zone) (beide Richtungen) • Zu beschleunigende Buslinien: 16, 17
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung von Stadtbuslinien Richtung Campus Westerberg und Landwehrviertel
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bauliche, funktionale sowie technische Anpassungen • Abstimmung in der bestehenden gemeinsamen Projektgruppe von Stadt und Stadtwerken
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtwerke Osnabrück • ...
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Priorisierung durch die vorhandene Arbeitsgruppe
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erste grobe Kostenannahme €€ (Stadt Osnabrück), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf

Stadt Osnabrück	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Stadt #12
Fortsetzung des Umsetzungskonzeptes		
		
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsetzung des barrierefreien Haltestellenausbau nach dem Konzept der „Osnabrücker Haltestelle“ • Die Auswahl der Haltestellen erfolgt nach einer vorgegebenen Priorisierung: <ul style="list-style-type: none"> • Konzentration auf Taktlinien • An Einrichtungen mit besonderem Bedarf, wie an Schulen, Krankenhäusern, Pflegeheimen etc. • Schrittweise Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen 	
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Ermöglichung einer barrierefreien Mobilität für alle Kundengruppen • Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben 	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zur Verfügung stellen der erforderlichen Mittel unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der Mittel, so dass die Maßnahmen tatsächlich realisiert werden können • Nutzung von Synergieeffekten im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen • Unter den folgenden Bedingungen kann auf den barrierefreien Ausbau verzichtet werden: <ul style="list-style-type: none"> • Der Ausbau ist technisch nicht umsetzbar • Alternative Haltestellen sind in zumutbarer Entfernung vorhanden • Die Haltestelle ist nicht auf Dauer gesichert 	
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück 	
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP • Ein Ausbau aller Haltestellenpositionen bis zum 01.01.2022 ist aus praktischen und finanziellen Gründen nicht realistisch. Jedoch geht der Gesetzgeber im Rahmen des § 8 PBefG nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 aus. 	
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • € pro Maßnahme (Stadt), Beträge jeweils einzeln zu kalkulieren • Fördermittelbedarf 	

Stadt Osnabrück	Mobilstation	Stadt #13
Weiterentwicklung des Systems der Mobilstationen		



Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung des vorhandenen Systems <ul style="list-style-type: none"> • Geeignete Standorte lokalisieren • Prüfung der jeweiligen multimodalen Ausrichtung: Park+Ride, Bike+Ride (Fahrradabstellanlagen), Carsharing, Taxistellplätze • Prüfung weiterer Attraktivierung durch Kooperation mit diversen Dienstleistern: Kioske, Paketstationen, ...
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Umweltverbunds • Erhöhung der Reichweite potentieller Nutzer • Erleichterter Umstieg vom Individualverkehr auf ÖPNV und SPNV
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Standortsuche in enger Abstimmung mit der Stadt Osnabrück • Integration in Mobilitäts-App VOSpilot • Finanzielle Förderung
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtteilauto OS • Stadtwerke Osnabrück • Kooperationspartner (z. B. Kleinunternehmen)
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung erster Standorte innerhalb der Laufzeit des NVP • Komplette Umsetzung ggf. später
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • € - €€ pro Maßnahme (Stadt Osnabrück)

Stadt Osnabrück	Erweiterung von P+R in Osnabrück	Stadt #14
Installation zusätzlicher Standorte		
		
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung weiterer für P+R-Anlagen geeignete Flächen an den Einfallstraßen in Osnabrück • Darstellung der Möglichkeiten, Flächen in unmittelbarer Nähe zu den Anschlussstellen der Autobahnen und der Bundesstraßen 51 und 68 für P+R zu nutzen • Konkrete weitere Planungen für die Standorte <ul style="list-style-type: none"> • Sutthauer Straße/A30 • Rheiner Landstraße/Gewerbegebiet Hellern • Wersener Straße/Rubbenbruchweg • Bramscher Straße/Fürstenauer Weg • sowie ggf. alternative Standorte 	
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des Umstiegs von Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel • Ergänzung der vorhandenen P+R-Anlagen an Bahnhöfen im Osnabrücker Umland 	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Flächenverfügbarkeit • Standorte müssen mit dem Pkw erreichbar und sichtbar sein • Standorte müssen von Regional- und/oder Stadtbus-Linien mindestens im 10-Minuten-Takt unmittelbar oder in fußläufiger Nähe tangiert werden 	
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtwerke Osnabrück 	
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept innerhalb der Laufzeit des NVP • Umsetzung sukzessive, beginnend innerhalb der Laufzeit des NVP 	
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • €€ - €€€ je Standort (Stadt Osnabrück) • Fördermittelbedarf 	

Landkreis Osnabrück	Förderung der digitalen Fahrplaninformation	Stadt #15
<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau und Weiterentwicklung der digitalen Informationsmedien wie <ul style="list-style-type: none"> • Website • Web-App • Mobilitäts-App VOSpilot • zugleich Beibehaltung der analogen Fahrplaninformationen, allerdings mit sukzessiver Verringerung der Auflage der Fahrplanbücher • längerfristig Verzicht auf analoge Fahrplanbücher denkbar 	
<p>Ziel/Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • weitergehende Nutzung technischer Möglichkeiten und Entwicklungen (u. a. Echtzeit-Informationen) • immer mehr Menschen nutzen digitale Medien • geringere Nutzung von Papierressourcen für die Fahrplankommunikation • perspektivisch Verringerung der analogen Informationsmedien 	
<p>Voraussetzungen/Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • technisch einwandfreie Funktionalität des Systems • vollständige Bedienung der Schnittstellen durch die VOS-Partner 	
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region • VOS-Partner 	
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP 	
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • €€ (VOS) • Fördermittelbedarf 	

Stadt Osnabrück	Carsharing	Stadt #16
Weiterentwicklung		
		
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung des Carsharing-Angebots um neue Standorte • Errichtung von Stellplätzen auch im öffentlichen Raum • Weitere Elektrifizierung des Fuhrparks der Stadtteilauto OS GmbH 	
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Sichtbarkeit des Angebots • Stärkung des Umweltverbunds • Verringerung der Abgas- und Lärmemissionen im Stadtgebiet • Verringerung des Pkw-Bestand durch Substitutionseffekte 	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzielle Förderung des Carsharings und der Elektromobilität • Integration in Mobilitäts-App VOspilot • Weitere Stellplätze, v. a. im öffentlichen Raum 	
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtteilauto OS • Stadtwerke Osnabrück 	
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb der Laufzeit des NVP 	
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • € – €€ (Stadtteilauto OS) • Fördermittelbedarf 	

Stadt Osnabrück		Umstieg auf elektrischen ÖPNV	Stadt #17
Erhöhung des Anteils der Elektrobusse			
			
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsetzung der Beschaffung von Elektrobusen für die Umstellung der Metrobus-Linien auf elektrischen Betrieb 		
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Abkehr von fossilen Brennstoffen • Verringerung der Abgas- und Lärmemissionen • Erhöhung des Reisekomforts durch lärmarme Busse 		
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Verfügbarkeit und weitere planerische Ausarbeitung der Standorte für die Nachladung an Endhaltestellen • Infrastrukturförderung • Busförderung 		
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Osnabrück • Stadtwerke Osnabrück 		
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Innerhalb der Laufzeit des NVP 		
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • €€€€ (Stadtwerke Osnabrück) • Fördermittelbedarf 		

VOS gesamt		Einführung eines Bus-Schiene-Tarifs in Stadt und Landkreis Osnabrück	Stadt #19
			
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Einführung eines Bus-Schiene-Tarifs im gesamten Stadt- und Landkreisgebiet 		
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> Abbau von Barrieren beim Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln und bei der alternativen Nutzung von Bus und Bahn Herstellung einer tariflichen Durchgängigkeit zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Bahn in Stadt- und Landkreis Osnabrück Schaffung eines systematischen und attraktiven Tarifangebotes unter Berücksichtigung von Verkehren in/aus benachbarten Räumen 		
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> Fortführung der Untersuchungen zur Tarifkonzeption, Tarifgestaltung und Tariffinanzierung Beteiligung der Verkehrsunternehmen an der Entwicklung des Tarifes Durchführung gegebenenfalls erforderlicher Verkehrserhebungen Einsatz finanzieller Mittel als Ausgleich für Einnahmeausfälle Einsatz finanzieller Mittel für Einnahmeaufteilungs-, Marketing- und sonstiger Tarif- und Vertriebsaufgaben Bereitstellung von Planungsressourcen und Finanzmitteln entsprechend ihrer Verfügbarkeit Beteiligung der LNVG an der Finanzierung Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zur Anwendung des Tarifes Beteiligung der Verkehrsunternehmen an den Chancen und Risiken des Tarifs nach der Tarifeinführung 		
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> Landkreis Osnabrück LNVG PlaNOS Stadt Osnabrück VOS-Partner Westfalentarif GmbH Gutachter 		
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> Konzepterstellung in der Laufzeit des NVP 		
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> €€€€, Beträge sind noch zu kalkulieren 		

9. MASSNAHMEN ZUR ÖPNV-WEITERENTWICKLUNG IM LANDKREIS OSNABRÜCK

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

Als eine Maßnahme von zentraler Bedeutung in der Laufzeit des vorliegenden Nahverkehrsplans gilt die Angebotsausweitung auf den Hauptachsen zwischen der Stadt Osnabrück und dem Landkreis Osnabrück auf einen 30-Minuten-Takt. Zudem liegt ein besonderes Augenmerk in der Weiterentwicklung des ÖPNV auf der Ausarbeitung von Konzepten zur verbesserten Bus-Schiene-Verknüpfung an den zahlreichen Bahnhaltspunkten im Landkreisgebiet (Abbildung 9-1). Sie dienen als wichtige Bestandteile des OS-Bahn-Konzeptes, um die Verknüpfung zwischen SPNV und ÖPNV als Basis der regionalen ÖPNV-Struktur gezielt zu stärken.

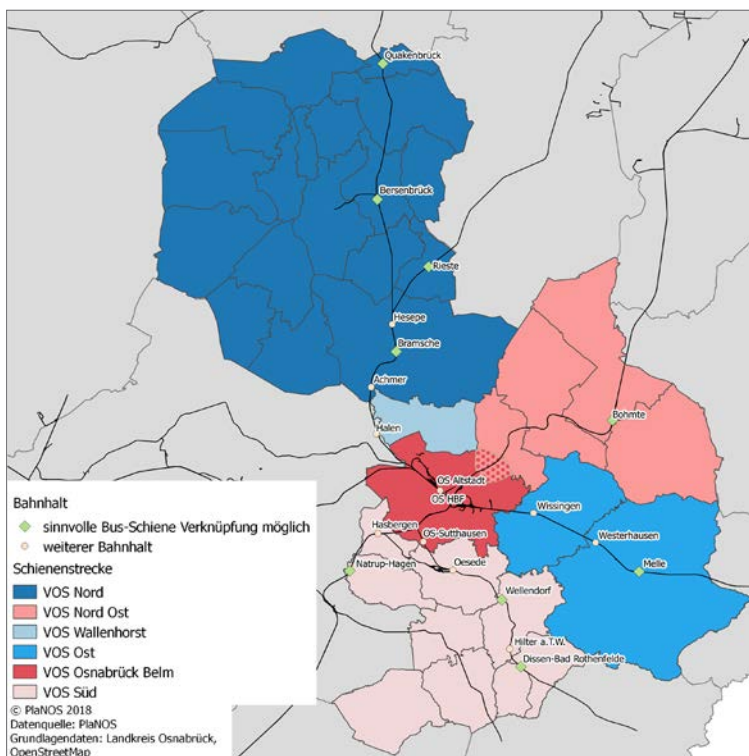


Abbildung 9-1: Bus-Schiene-Verknüpfung an Bahnhöfen in Stadt und Landkreis Osnabrück.

Die Maßnahmen zur künftigen Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Osnabrück werden in diesem Kapitel in Form von Maßnahmensteckbriefen (Kapitel 9.2) definiert.

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

9.1 Maßnahmen zum Bus-Schiene-Tarif

In Stadt und Landkreis Osnabrück gilt seit 1997 für den Busverkehr der Gemeinschaftstarif der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS). Fahrgäste können den Bus im Stadtgebiet und im Landkreis mit durchgehend gültigen Tickets aus einem einheitlichen Sortiment nutzen (vgl. Kapitel 3.5 Tarif). Dem gegenüber ist die kombinierte Nutzung von Bus und Bahn mit einem Ticket - sei es im Anschlussverkehr oder bei Hin- und Rückfahrten - nicht durchgehend möglich. Auch für Fahrten in benachbarte Regionen gelten andere Tarife als für den ÖPNV in Stadt- und Landkreis Osnabrück. Je Verkehrskorridor unterscheiden sich die grenzüberschreitenden Tarife abermals (Abbildung 9-2 und Abbildung 9-3).

Aktuelle Tarifstruktur im Binnenverkehr von Stadt und Landkreis Osnabrück (ausgewählte Verbindungen)												
von/nach	Osnabrück		Bramsche		Bohmte		Melle		Hilter		Hasbergen	
	Bus	SPNV	Bus	SPNV	Bus	SPNV	Bus	SPNV	Bus	SPNV	Bus	SPNV
Osnabrück	VOS	WT / VOS-Plus	VOS	NI	VOS	NI	VOS	NI	VOS	VOS-Plus	VOS	WI
Bramsche	VOS	NI	VOS		VOS	NI	VOS	NI	VOS	NI	VOS	NI
Bohmte	VOS	NI	VOS	NI	VOS		VOS	NI	VOS	NI	VOS	NI
Melle	VOS	NI	VOS	NI	VOS	NI	VOS		VOS	NI	VOS	NI
Hilter	VOS	VOS-Plus	VOS	NI	VOS	NI	VOS	NI	VOS		VOS	NI / VOS-Plus
Hasbergen	VOS	WI	VOS	NI	VOS	NI	VOS	NI	VOS	NI / VOS-Plus	VOS	

Abbildung 9-2: Übersichten zur Tarifstruktur im Binnenverkehr im Raum Osnabrück.

Aktuelle Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück (ausgewählte Verbindungen Relationspreis-Tarife)												
von/nach	Osnabrück	Bramsche	Oldenburg	Melle	Hilter	Bielefeld	Hasbergen	Münster	Rheine	Dortmund	Dieseldorf	
Osnabrück		NiTa	NiTa	NiTa	VOS-Plus	WFT W via HF / ÜT VOS-Plus	WFT M (nur Schiene)	WFT M	WFT M	WFT W	NRW	NiTa = Niedersachsentarif
Bramsche	NiTa		NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	DB	DB	nur SPNV NiTa B+S VOS-Plus
Oldenburg	NiTa	NiTa		NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	DB	DB	VOS-Plus
Melle	NiTa	NiTa	NiTa		NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	DB	DB	Übergangstarif VOS-Plus
Hilter	VOS-Plus	NiTa	NiTa	NiTa		ÜT VOS-Plus	nur SPNV NiTa B+S VOS-Plus	NiTa	NiTa	DB	DB	*WFT W via HF / WFT T via Halle / ÜT VOS-Plus via Halle
Bielefeld	WFT W via HF / T via Halle	NiTa	NiTa	NiTa	WFT T		NiTa	WFT W	WFT W	WFT W	NRW	WFT=Westfalentarif W = Westfalenweit
Hasbergen	WFT M (nur Schiene)	NiTa	NiTa	NiTa	nur SPNV NiTa B+S VOS-Plus	NiTa		WFT M	WFT M	DB	DB	WFT = Westfalentarif M = Münsterland
Münster	WFT M	NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	WFT W	WFT M		WFT M	WFT W	NRW	WFT = Westfalentarif T = TeutoOWL
Rheine	WFT M	NiTa	NiTa	NiTa	NiTa	WFT W	WFT M	WFT M		WFT W	NRW	NRW = NRW-Tarif
Dortmund	WFT W	DB	DB	DB	DB	WFT W	DB	WFT W	WFT W		NRW	DB = DB-Tarif

Abbildung 9-3: Aktuelle Tarifstruktur im SPNV im Raum Osnabrück.

Bei einer kombinierten Nutzung von Bus und Bahn muss sich der Kunde an verschiedenen Stellen über die Gültigkeit des Tarifes, das Ticketsortiment, Altersgrenzen, Mitnahmeregelungen, den Fahrpreis und über Verkaufsstellen informieren. Diese uneinheitliche und komplizierte Tarifsituation, für die auch die Grenzlage zu Nordrhein-Westfalen ursächlich ist, führt zu Unsicherheiten bei den Fahrgästen und stellt für potenzielle Fahrgäste eine Zugangsbarriere zum ÖPNV/SPNV dar.

Ein erster Bus-Schiene-Tarif wurde im Juni 2005 mit dem VOS-Plus-Tarif im Korridor des Haller eingeführt. Weitere, einzelne Tariflösungen für die gemeinsame Nutzung von Bus und Bahn folgten, zum Beispiel

- die Möglichkeit zum Erwerb eines Bus-Anschlusstickets mit Einführung des Niedersachsentarifes im Jahr 2013,
- die Gültigkeit des Niedersachsentickets im Stadtverkehr Osnabrück seit Anfang 2015 und im Landkreis Osnabrück ab dem Frühjahr 2019,
- die Anpassung der Übergangstarife für Fahrten zwischen Osnabrück und benachbarten Städten und Kreisen (Bielefeld, Gütersloh, Münster, Steinfurt, ...) mit Gründung des Westfalentarifes im Jahr 2017 und
- die Einführung der sogenannten integrierten Anschlussmobilität im Niedersach-

sentarif im Dezember 2018, womit die Nutzung von Nahverkehrs-Bahntickets im Busanschlussverkehr in den Start- und Zielzonen um die Bahnhöfe möglich ist.

Mit dem Nahverkehrsplan wird die Zielsetzung verfolgt, das Bus- und Bahnangebot in der Region zu einem Gesamtsystem weiterzuentwickeln. Hierfür ist eine Bus-Schiene Tariflösung unerlässlich. Zudem ist davon auszugehen, dass – analog zur Einführung von Verbund- bzw. Gemeinschaftstarifen anderen Orts – mit dem Abbau von Tarifbarrieren zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden können.

Zwischen Stadt Osnabrück, Landkreis Osnabrück und dem Land Niedersachsen – vertreten durch die PlaNOS und Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) – ist eine Vereinbarung zur gemeinsamen Entwicklung des Projektes „OS-Bahn 2025“ geschlossen worden. Wesentliche Bausteine dieses gemeinsamen Projektes sind die

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

Vor dem Hintergrund oben genannter Aspekte und Rahmenbedingungen soll der Tarif in Stadt- und Landkreis Osnabrück über die bisherigen Einzelmaßnahmen hinaus zu einem durchgängigen, systematischen und attraktiven Tarifangebot für Bus- und Bahnnutzer unter Berücksichtigung von Verkehren in und aus benachbarten Räumen weiterentwickelt werden.

Bei der Gestaltung und Entwicklung von Tarifen sind neben den Tickets und Preisen eine Reihe weiterer Faktoren und Rahmenbedingungen zu prüfen. Dies gilt in besonderem Maß für Bus-Schiene- bzw. Verbundtarife. So können mit der Zusammenführung von Bus- und Bahntarifen Einnahmeausfälle entstehen:

- a) sogenannte Harmonisierungsverluste bei Preisangleichung der bestehenden Tarife und
- b) sogenannte Durchtarifierungsverluste, d. h. wenn der Preis für ein Bahn-Bus-Ticket nicht dem addierten Preis der einzelnen Tickets entsprechen soll.

Deshalb ist zu klären, wie mögliche Einnahmeausfälle kompensiert werden können. Des Weiteren muss die gemeinsame Tarifgestaltung, -vermarktung und -abrechnung von Bus- und Bahnpartnern organisiert werden. Hierbei zu berücksichtigende juristische Rahmenbedingungen und mit der Organisation entstehende Aufwendungen sind ebenfalls zu prüfen.

Um dem Ziel näher zu kommen, einen Bus-Schiene-Tarif einführen zu können, wurde

in 2018 von der PlaNOS eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung eines Bus-Schiene-Tarifs bei intraplan und Probst&Consorten Marketing Beratung in Auftrag gegeben. In einem Projekt wird die Studie begleitet von Partnerunternehmen in der Verkehrs-gemeinschaft Osnabrück (VOS), der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), der Niedersachsentarif GmbH (NITAG), der Westfalentarif GmbH (WT) und dem Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Die Machbarkeitsstudie beinhaltet folgende Untersuchungsstufen:

1. Analyse des Verkehrsmarktes und Vorauswahl von Tarifszenarien und
2. Konkretisierung und Evaluierung von drei Tarifszenarien.

In Stufe I, der Analyse des Verkehrsmarktes und Vorauswahl von Tarifszenarien, werden folgende Untersuchungsschritte durchgeführt:

- Stärken-Schwächen-Analyse der bestehenden Tarifangebote
- Aufbau eines Bewertungstableaus zur Beurteilung und Bewertung der Attraktivität der Tarifmodelle
- Verkehrsnachfrage auf den relevanten Quelle-Ziel-Beziehungen
- Analyse der Verkehrsnachfrage und der Ertragskraft
- Zusammenstellung möglicher Tarifszenarien
- Grobbewertung der Tarifmodelle und Auswahl von drei Tarifszenarien

Nach Festlegung der drei Tarifszenarien erfolgt in Stufe II deren Konkretisierung und Evaluierung:

- Ausarbeitung der Tarifszenarien
- Ermittlung der Erlös- und Nachfragewirkungen
- einschl. Ermittlung der finanziellen Auswirkungen je Akteur (Verkehrsunternehmensgruppen, Aufgabenträger Bus und Schiene sowie Fahrgäste)
- qualitative Bewertung der Modelle
- Ermittlung des Finanzierungsbedarfs und Darstellung möglicher Finanzierungs-mo-

delle und damit ein Nachweis der Umsetzbarkeit

Bei der Tarifgestaltung werden u. a. folgende Zielsetzungen zugrunde gelegt:

- Zugangshemmnisse abbauen
- Kunden binden und zusätzliche Kundenpotenziale erschließen
- eine gemeinsame Nutzung von Bus und Bahn mit einem Fahrschein ermöglichen
- Potenziale in der Bus-/Schiene-Integration heben
- vereinheitlichte Ticketangebote für Fahrten in benachbarte Räume vorhalten
- transparent sein und möglichst einfache und einheitliche Tarif- und Beförderungsbestimmungen vorsehen, z. B. hinsichtlich der Mitnahmeregelungen
- Informationen über das Tarifangebot und den Ticketverkauf leicht und strukturiert zugänglich machen
- Vertriebsbarrieren minimieren
- aktuelle Tarif- und Vertriebsstrategien berücksichtigen
- Möglichkeiten zum Erwerb von Bus-Bahn-Tickets vor Fahrtantritt berücksichtigen

Grundsätzlich gilt, dass ein zukünftiger Bus-Schiene-Tarif einen erheblichen Finanzierungsbedarf zur Folge hat, da unter anderem für den Ausgleich des höheren Bahn-Tarifs mit dem niedrigeren Bus-Tarif eine Finanzierungslücke entsteht.

9.2 Maßnahmensteckbriefe

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

Erläuterung zu den ÖPNV-relevanten Kostengrößen:

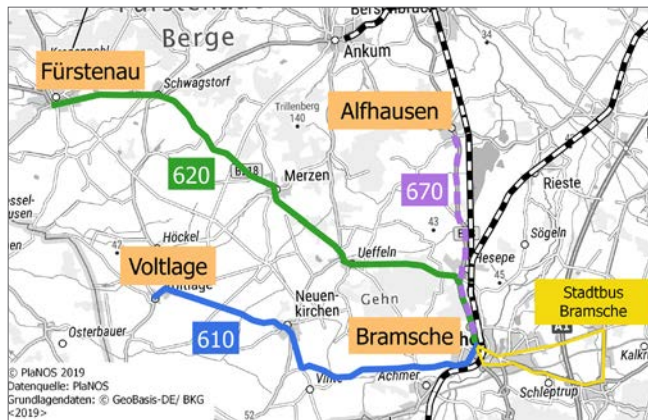
- € Kostenindikation unter 100.000€
- €€ Kostenindikation zwischen 100.000€ und 1 Mio. €
- €€€ Kostenindikation zwischen 1 Mio. € und 10 Mio. €
- €€€€ Kostenindikation über 10 Mio. €

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



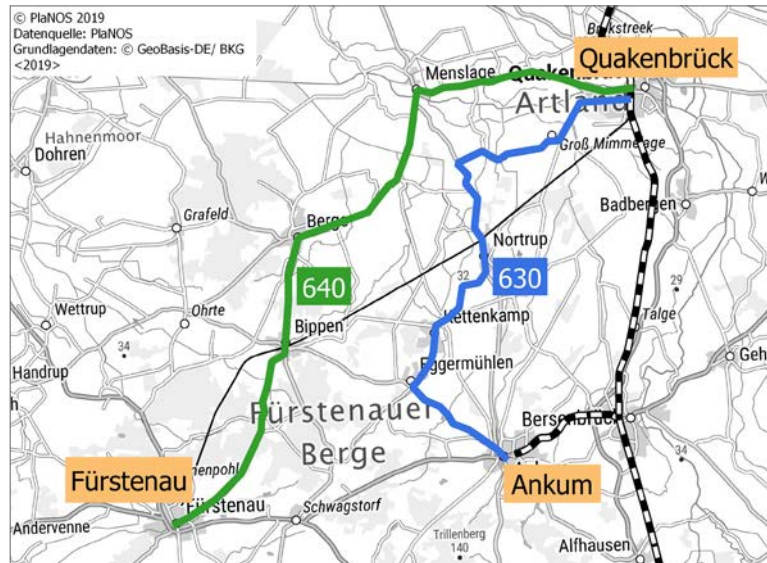
<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 650 Fürstenaauer-Bersenbrück (Bahnanschlüsse Ri. Oldenburg und Osnabrück) • Linie 670 Bersenbrück-Rieste (Bahnanschlüsse Ri. Oldenburg, Osnabrück und Vechta)
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Anbindung der Gemeinden des Nordkreises an den SPNV • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof Bersenbrück • barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof Rieste • beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Nord)
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • €-€€, Betrag noch zu ermitteln

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



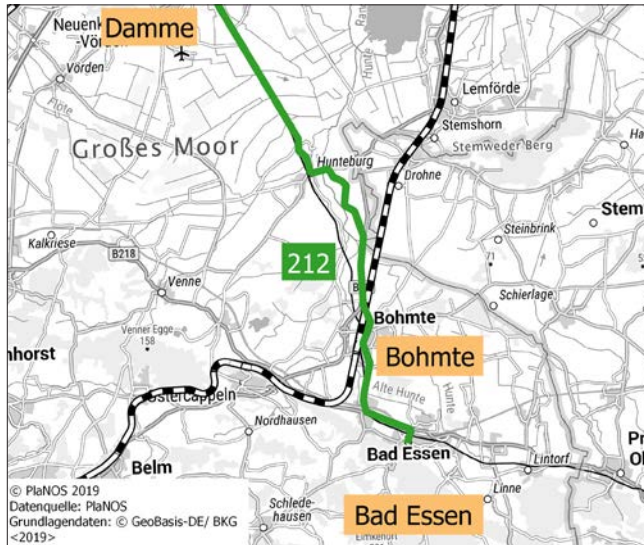
<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 620 Fürstenau – Ueffeln – Bramsche • Linie 610 (Voltlage-) Neuenkirchen – Bramsche • Linie 670 Alfhausen – Bramsche • Linien des StadtBus Bramsche • Bahnanschlüsse Ri. Oldenburg/Vechta und Osnabrück
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Anbindung der Gemeinden des Nordkreises an den SPNV • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Bahnhofs Bramsche zu einem ZOB • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Nord)
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • €-€€, Betrag noch zu ermitteln

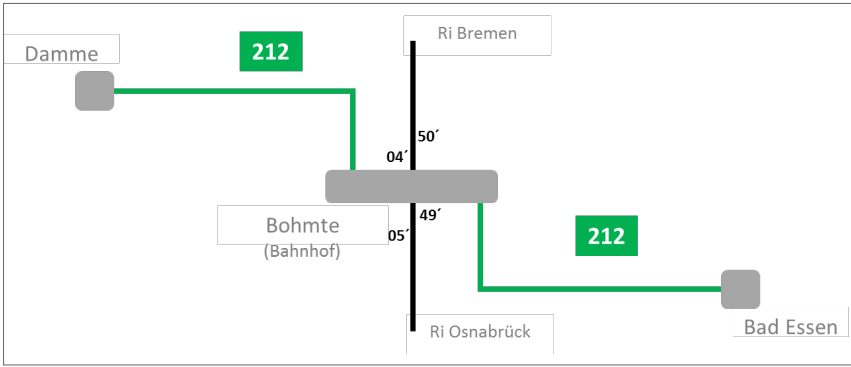
VOS Nord **Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen** Landkreis #03
 Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Quakenbrück


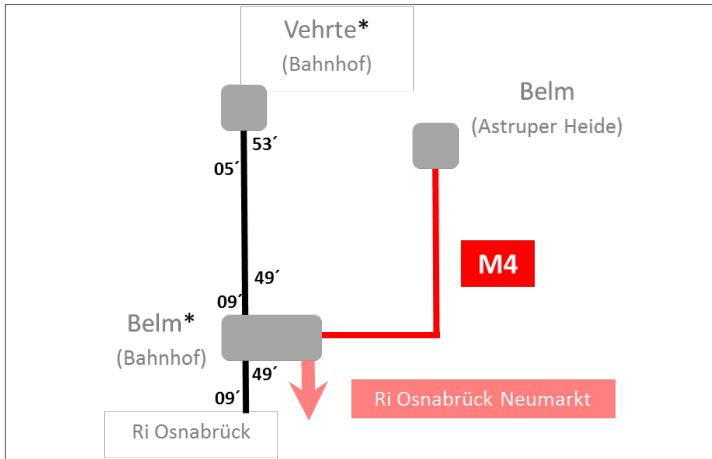



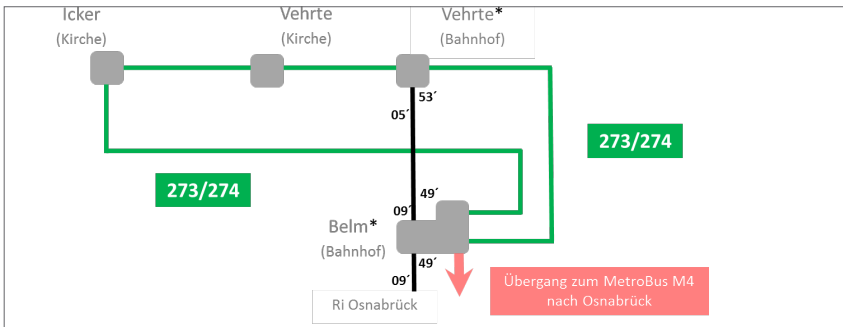
<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 630 Anikum-Quakenbrück (Bahnanschluss Ri. Oldenburg) • Linie 640 (Fürstenau-) Berge - Quakenbrück (Bahnanschluss Richtung Osnabrück) • Vergleiche auch Verknüpfung Bersenbrück
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Anbindung der Gemeinden des Nordkreises an den SPNV • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Nord)
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • €-€€, Betrag noch zu ermitteln

VOS NordOst **Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfung** Landkreis #04
Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Bohmte



Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Linie 212 Damme – Bohmte – Bad Essen
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> verbesserte Anbindung der Gemeinde Bad Essen und des Ortsteiles Hunteburg an den Bahnhof Bohmte ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs 
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> beteiligte Städte und Gemeinden LNVG PlaNOS VOS-Partner (VOS NordOst)
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> €-€€, Betrag noch zu ermitteln

VOS NordOst		Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfung	Landkreis #05
Verknüpfung von Buslinien am perspektivischen Bahnhof Belm			
			
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Linie M4 Belm Astruper Heide – Belm Josefkirche/Bahnhof 		
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung einer Anbindung mit Realisierung des Bahnhofs Belm • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn 		
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Realisierung des Bahnhofs Belm • Planung des Bahnhofs • Gute Bus-Schiene-Verknüpfung im Bereich Haster Str./Bremer Str. sicherstellen • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs 		
			
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Belm • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS NordOst) 		
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP 		
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • €-€€, Betrag noch zu ermitteln 		

VOS NordOst		Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen		Landkreis #06	
Verknüpfung von Buslinien am perspektivischen Bahnhof Vehrte					
					
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 273 Belm – Icker – Vehrte – Belm • Linie 274 Belm – Vehrte – Icker – Belm 				
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Herstellung einer Anbindung mit Realisierung des Bahnhalts Vehrte • Ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn • Maßnahme hängt unmittelbar zusammen mit der Maßnahme „Neuordnung der innerörtlichen Verkehre in Belm“ 				
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Realisierung des Bahnhalts Vehrte • Planung des Bahnhofs • Berücksichtigung der innerörtlichen Verkehre in Belm (vgl. Maßnahmensteckbrief Landkreis #18) • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs 				
					
* geschätzte Taktzeiten					
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Belm • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner 				
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP 				
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • €-€, Betrag noch zu ermitteln 				

VOS Ost **Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen** Landkreis #07
Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Melle Stufe 1



Konkretisierung der Maßnahme

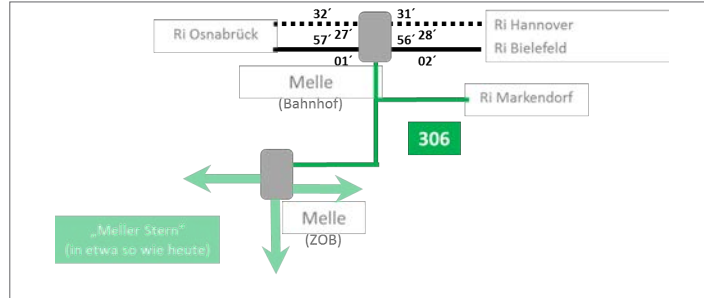
- Lösung 1: Linie 300 Bahnhof Melle – ZOB
- Lösung 2: Linien Meller Stern (MSt); ab Melle ZOB
- Lösung 3: Stadtverkehr Melle Mitte (siehe Steckbrief Landkreis #23)

Ziel/ Hintergrund

- **Stufe 1:** verbesserte Anbindung der Meller Ortsteile an den Bahnhof Melle mit Umstieg auf die Linie RB61 Richtung Osnabrück bzw. Bielefeld
- ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn

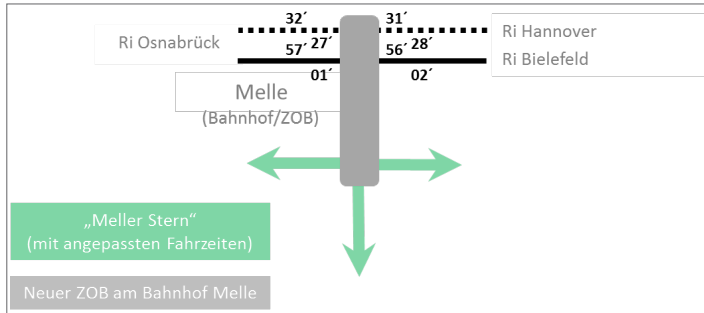
Voraussetzungen/ Abstimmungen

- Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs



Variante 2:

- Umbau des Bahnhofs Melle zum ZOB erforderlich



Beteiligte

- beteiligte Städte und Gemeinden
- LNVG
- PlaNOS
- VOS-Partner

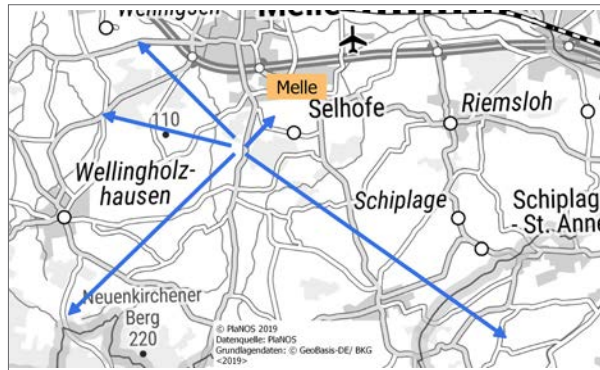
Zeit

- Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP

Kosten

- € - €€ (Stadt Melle, VOS Ost), ggf. Fördermittelbedarf

VOS Ost **Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen** Landkreis #08
 Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Melle Stufe 2



Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Lösung 1: Linie 300 Bahnhof Melle – ZOB • Lösung 2: Linien Meller Stern (MSt); ab Melle ZOB • Lösung 3: Stadtverkehr Melle Mitte (siehe Steckbrief Landkreis #23)
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Stufe 2: Modifikationsprüfung bei Inbetriebnahme Stundentakt RE60, dann ggf. mit Anschlüssen in Ri. Osnabrück bzw. Hannover ischen Bus und Bahn
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Beachtung der veränderten Systemzeiten des Bahnverkehrs
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung Stufe 2 perspektivisch innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • € - €€ (Stadt Melle, VOS Ost), ggf. Fördermittelbedarf

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



<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 475 Bad Rothenfelde – Bahnhof – Dissen • Linie 468 Bad Laer – Bad Rothenfelde – Bahnhof (-Oesede/Osnabrück)
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Anbindung der Ortskerne Dissens und Bad Rothenfeldes an den Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde • verbesserte Anbindung von Bad Laer an den Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Süd)
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • €-€€, Betrag noch zu ermitteln

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



Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Linie 491 (Osnabrück) – Gaste – Hasbergen
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> verbesserte Anbindung des Ortsteiles Gaste an den Bahnhof Hasbergen Stufe 1: Bahnanschlüsse Ri. Münster und Osnabrück Stufe 2: Prüfung Bahnanschlüsse Ri. Münster/Düsseldorf ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung/Ausbau der Haltestelle Wasserturm/Bahnhof Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs <p>The diagram shows a bus route 491 connecting several points. On the left, OS IKEA and Gaste (Schule) are connected by a vertical line. A horizontal line connects Gaste (Schule) to Hasbergen. From Hasbergen, a vertical line connects to Ri Osnabrück and Ri Münster. Time intervals are indicated: 03' 33' between Ri Osnabrück and Hasbergen; 54' 24' between Gaste (Schule) and Hasbergen; 03' 32' between Hasbergen and Ri Münster; and 55' 25' between Gaste (Schule) and Ri Münster. A green box indicates 'Weiterführung bis Ohrbeck denkbar'.</p>
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> beteiligte Städte und Gemeinden LNVG PlaNOS VOS-Partner (VOS Süd)
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> € (VOS Süd), Betrag noch zu ermitteln

VOS Süd	Entwicklung von Bus-Schiene-Verknüpfungen	Landkreis #11
Verknüpfung von Buslinien am Bahnhof Natrup-Hagen		



Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Linie 493 Hagen – Natrup-Hagen
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • verbesserte Anbindung der Gemeinde Hagen an den Bahnhof Natrup-Hagen • Stufe 1: Bahnanschlüsse Ri. Münster und Osnabrück • Stufe 2: Prüfung Bahnanschlüsse Ri Münster/Düsseldorf • ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung/Ausbau der Haltestelle Wasserturm/Bahnhof • Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> </div>
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • beteiligte Städte und Gemeinden • LNVG • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Süd)
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • €-€€, Betrag noch zu ermitteln

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



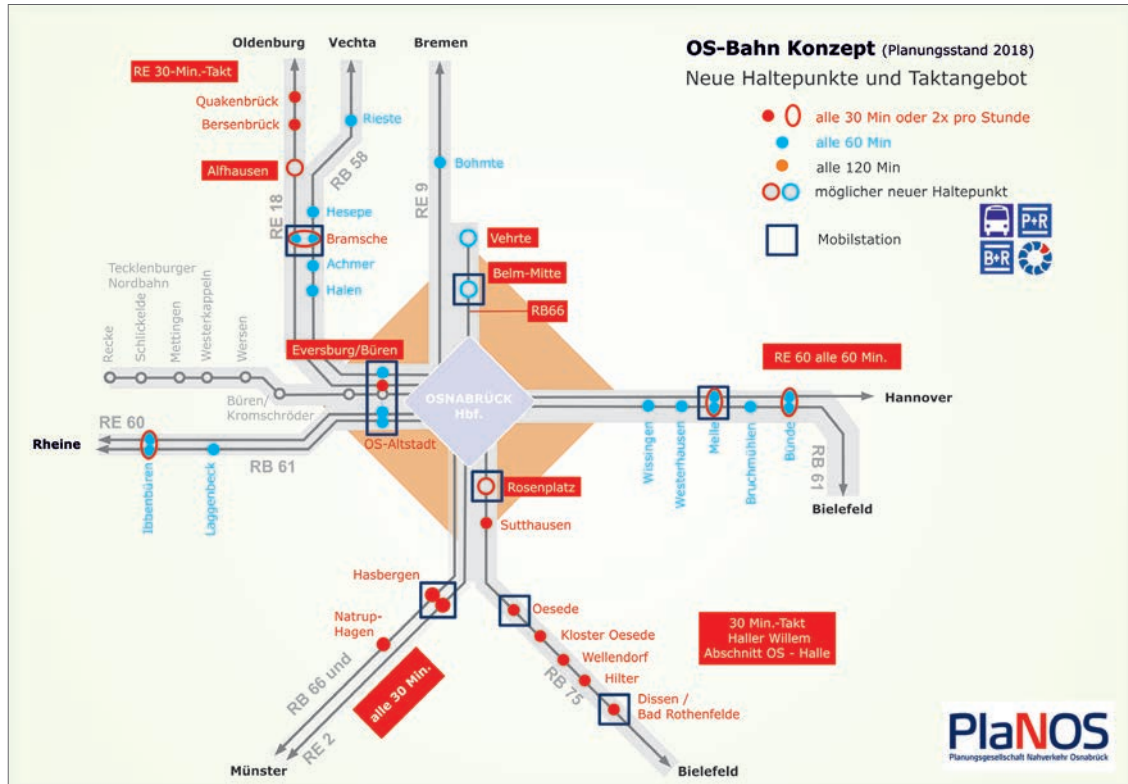
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Linie 468 Borgloh – Wellendorf (– Oesede – Osnabrück)
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> verbesserte Anbindung des Ortsteils Borgloh an den SPNV ideale Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> verbesserte Verknüpfung des zwischen Bus- und Bahnverkehr in der Nähe des Bahnhofs erforderlich Beachtung der Systemzeiten des Bahnverkehrs <div data-bbox="517 1111 1295 1554" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> </div> <p>*Detailplanung Richtung Oesede (-Osnabrück) noch ausstehend (Durchbindung bis Georgsmarienhütte Tannenkamp denkbar)</p>
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> beteiligte Städte und Gemeinden LNVG PlaNOS VOS-Partner (VOS Süd)
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> €-€€, Betrag noch zu ermitteln

VOS gesamt

**Prüfung der Verdichtung von Zu-/Abbringer-
verkehren zum SPNV**

Landkreis #13

bei schrittweiser Realisierung eines 30-Minuten-Taktes im
OS-Bahn-Konzept



Konkretisierung
der Maßnahme

- Prüfung: Umsetzungsmöglichkeit zur Verdichtung von Zu-/Abbringerverkehren zum SPNV
- Prüfung: Entwicklung eines VOS-Gesamtkonzepts Bus/Schiene
- Definition von Korridoren zur Taktverdichtung im Busverkehr

Ziel/
Hintergrund

- Verbesserung der Bus-Schiene-Verknüpfung in der VOS

Voraussetzungen/
Abstimmungen

- Realisierung 30-Minuten-Takt

Beteiligte

- Städte und Gemeinden
- LNVG
- PlaNOS
- VOS-Partner

Zeit

- Abhängig von den Planungs-/Umsetzungsfortschritten der LNVG

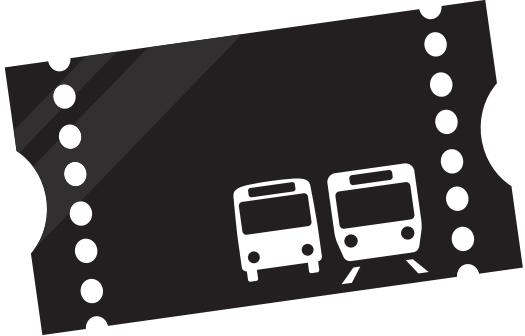
Kosten

- €€€€

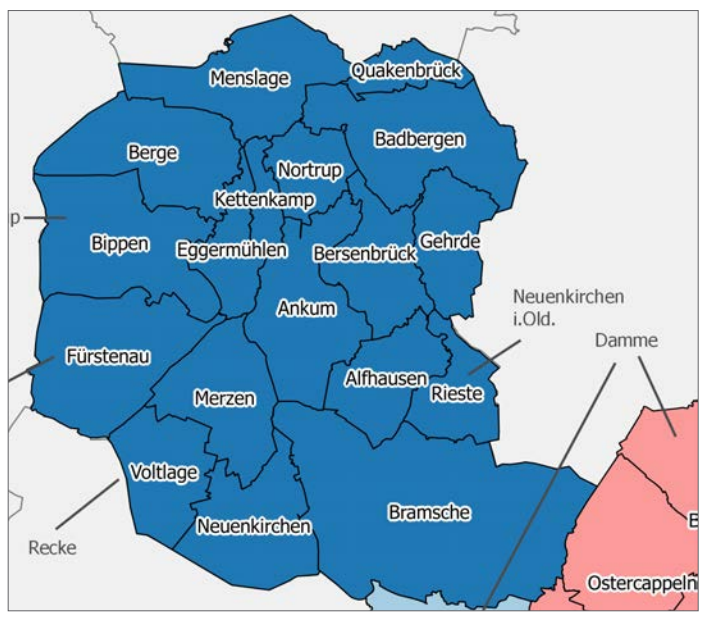
VOS Wallenhorst **Einrichtung einer zentralen Haltestelle in Wallenhorst** Landkreis #14



Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer zentralen Haltestelle im Ortskern von Wallenhorst
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • die Platzverhältnisse an der aktuell als zentrale Haltestelle fungierenden Haltestelle Kirchplatz lassen kaum ergänzende Infrastruktur zu; es fehlt z.B. eine Wartehalle auf der nördliche Seite • die Lage der Haltestelle Kirchplatz ist nur bedingt zentral • die ausgebaute Haltestelle Schulzentrum kommt aufgrund ihrer Entfernung zum Ortszentrum nicht in Frage
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit den Planungen für das Wallenhorster Ortszentrum • die neue zentrale Haltestelle soll die Funktionen Anfahrbarkeit für Busse, Zentralität, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit gleichermaßen erfüllen
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Wallenhorst • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Wallenhorst)
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Konzepterstellung innerhalb der Laufzeit des NVP • Umsetzung ggf. später
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • €€ (Gemeinde Wallenhorst) • Fördermittelbedarf

VOS gesamt	Einführung eines Bus-Schiene-Tarifs	Landkreis #15
in Stadt und Landkreis Osnabrück		
		
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung eines Bus-Schiene-Tarifs im gesamten Stadt- und Landkreisgebiet 	
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Abbau von Barrieren beim Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln und bei der alternativen Nutzung von Bus und Bahn • Herstellung einer tariflichen Durchgängigkeit zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Bahn in Stadt- und Landkreis Osnabrück • Schaffung eines systematischen und attraktiven Tarifangebotes unter Berücksichtigung von Verkehren in/aus benachbarten Räumen 	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Fortführung der Untersuchungen zur Tarifkonzeption, Tarifgestaltung und Tariffinanzierung • Beteiligung der Verkehrsunternehmen an der Entwicklung des Tarifes • Durchführung gegebenenfalls erforderlicher Verkehrserhebungen • Einsatz finanzieller Mittel als Ausgleich für Einnahmeausfälle • Einsatz finanzieller Mittel für Einnahmeverteilung-, Marketing- und sonstiger Tarif- und Vertriebsaufgaben • Bereitstellung von Planungsressourcen und Finanzmitteln entsprechend ihrer Verfügbarkeit • Beteiligung der LNVG an der Finanzierung • Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zur Anwendung des Tarifes • Beteiligung der Verkehrsunternehmen an den Chancen und Risiken des Tarifs nach der Tarifeinführung 	
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreis Osnabrück • LNVG • PlaNOS • Stadt Osnabrück • VOS-Partner • Westfalentarif GmbH • Gutachter 	
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Konzepterstellung in der Laufzeit des NVP 	
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • €€€€, Beträge sind noch zu kalkulieren 	

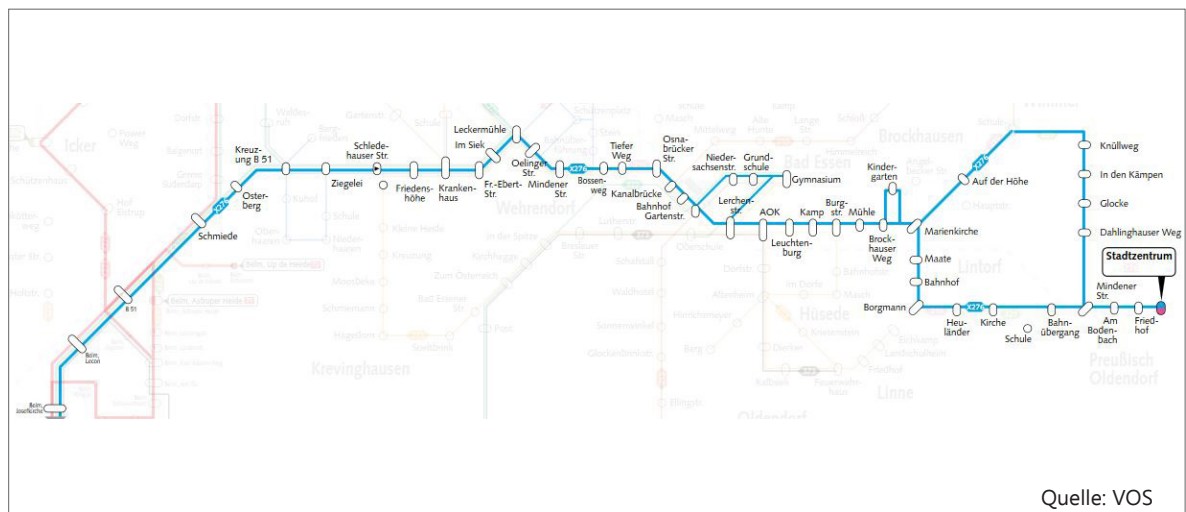
VOS Nord **Nachfolgelösung für das ehemalige Nachtschwärmerangebot in der VOS Nord** Landkreis #16
 Einrichtung von Nachtverkehren



Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Konzepterstellung für die erneute Einrichtung eines Nachtverkehrs in der VOS Nord
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Ein flächendeckendes Nachtverkehrsangebot für den gesamten Raum von Stadt und Landkreis Osnabrück zu schaffen • Hintergrund: Einstellung des Nachtschwärmers im Jahr 2018 aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung einer wirtschaftlich tragfähigen Lösung • Erneute Bereitschaft zur Mitfinanzierung durch die beteiligten-Kommunen
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Nord)
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Konzepterstellung und Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • € (beteiligte Gemeinden), Betrag ist noch zu kalkulieren

VOS Nord	Anpassungen der Linie N66	Landkreis #17
Anpassung des Fahrplans und des Linienweges		
 <p>Quelle: VOS</p> <p>NachtBus</p> <p>Quelle: VOS</p>		
<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • fahrplanmäßige Verschiebung des Angebotes auf die Nacht von Samstag auf Sonntag • Prüfung einer Anpassung des Linienweges • Prüfung der Fahrtzeiten und Abstimmung der Fahrtzeiten auf den Nachtbusknoten in Osnabrück • Zusätzlicher Schritt: Ausweitung der Linie N66 auf beide Nächte des Wochenendes 	
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des Angebotes für die Nutzer • Hintergrund: Entstandene Angebotslücke aufgrund des Wegfalls des Produkts Nachtschwärmer 	
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung der Fahrgasbedürfnisse hinsichtlich des nächtlichen Bedienungsangebotes zwischen Osnabrück und Bramsche 	
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Bramsche • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Nord) 	
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP 	
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • € (beteiligte Gemeinden), Betrag ist noch zu kalkulieren 	

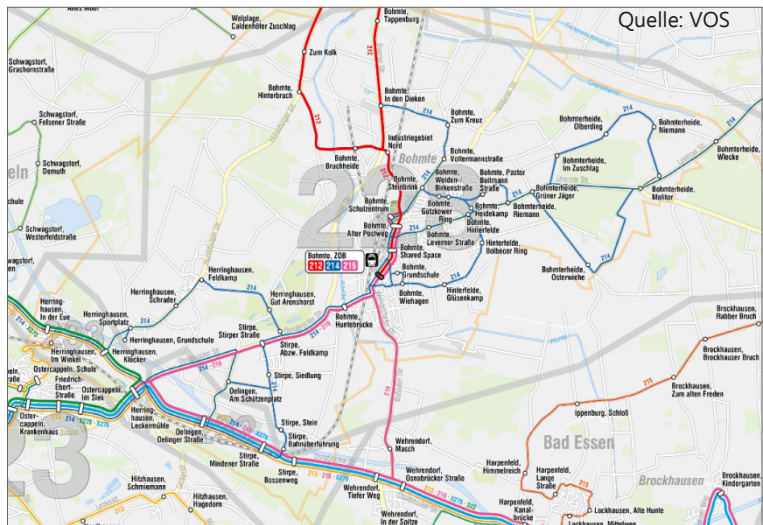
VOS NordOst **Neukonzeption der Linie 276** Landkreis #19



Quelle: VOS

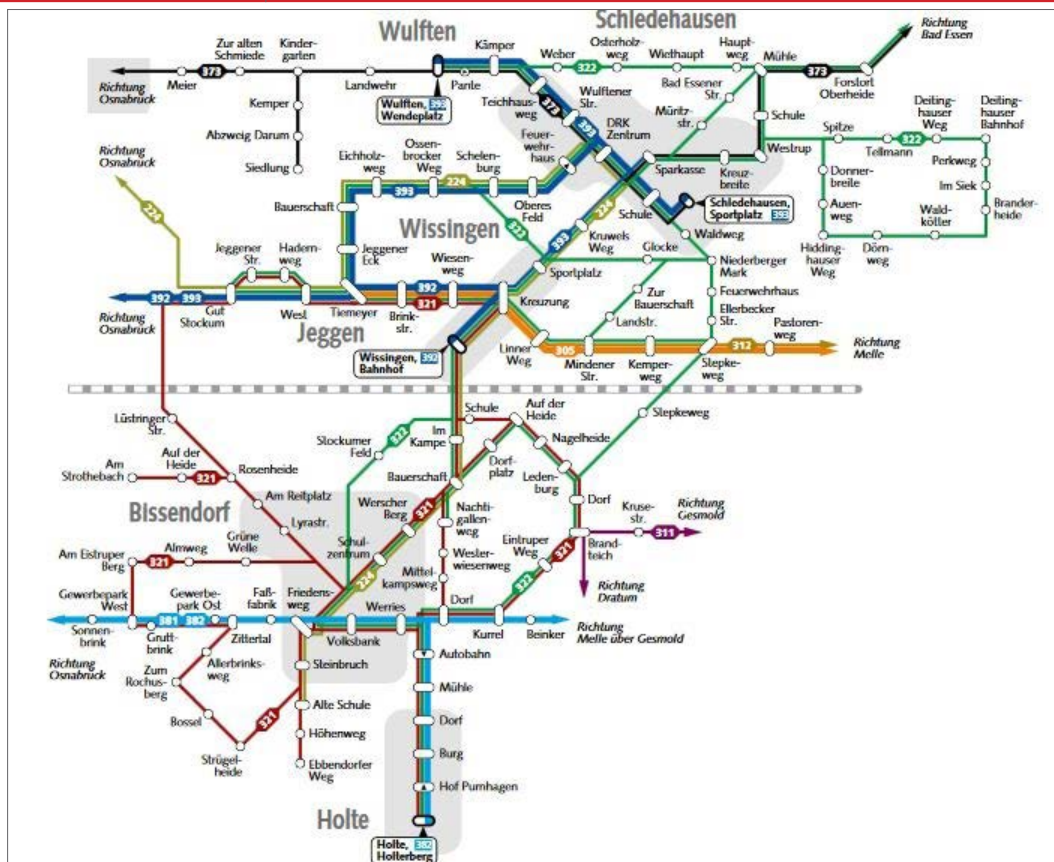
<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Angebotsverdichtung auf einen 30-Minuten-Takt • Die Linie 276 soll auch zukünftig weiterhin über die Bremer Straße bzw. den alten Abschnitt der B51 geführt werden, um eine direkte Verbindung aus Bad Essen und Ostercappeln ins Belmer Zentrum zu ermöglichen • Prüfung der Weiterentwicklung der Linie 276 im Sinne einer Schnellbuslinie
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Stärkung der Verbindung Osnabrück – Ostercappeln-Bad Essen • Beibehaltung der bestehenden Verbindungen zwischen den Gemeinden Ostercappeln, Bad Essen und Belm, insbesondere zur Erreichung des Einzelhandelsstandorts Belm
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konzepterstellung und -abstimmung zwischen den Beteiligten • Zeitlich attraktive Befahrbarkeit der Bremer Straße in Belm nach Umwidmung zur Gemeindestraße • Einrichtung einer möglichst zentral gelegenen Verknüpfungshaltestelle zwischen der Linie 276 und dem innerörtlichen Busverkehr im Bereich des geplanten Kreisverkehrs Bremer Straße/Haster Straße
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Belm • PlaNOS • VOS-Partner (VOS NordOst)
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konzepterstellung und Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtung: €€ (Gemeinden) Betrag noch zu kalkulieren • Linienführung durch Belm: Ziel ohne Mehrkosten • Aufwertung zum Schnellbus: € - €€ (VOS, Gemeinden) Betrag noch zu ermitteln

VOS NordOst **Entwicklung eines Konzeptes für Bohmte** Landkreis #20
 zur verbesserten Anbindung der Bohmter Ortsteile



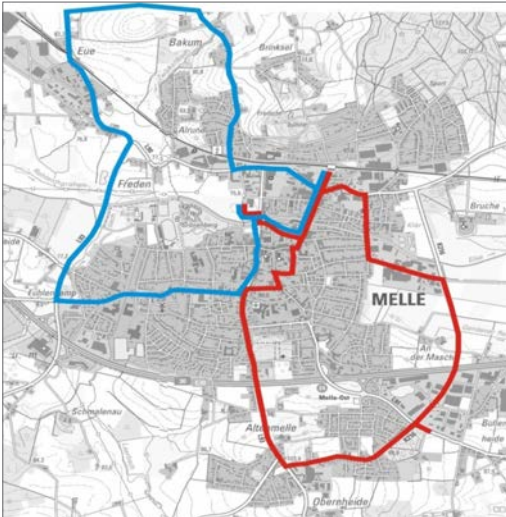
<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines Konzeptes zur ergänzenden Anbindung der Ortsteile Herringhausen, Stirpe und Oelingen im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes Wittlager Land • Prüfung der Einrichtung von Anrufverkehren im Rahmen dieses Konzeptes
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Stärkung des ÖPNV im Teilraum Wittlager Land • Verbesserung der Flächenerschließung im ländlichen Raum
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung zwischen den Akteuren VOS NordOst, PlaNOS und Gemeinde Bohmte • Voraussetzung zur Umsetzung ist die kommunale Mitfinanzierung durch die Gemeinde Bohmte
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Bohmte • PlaNOS • VOS-Partner (VOS NordOst)
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konzepterstellung innerhalb der Laufzeit des NVP • Umsetzung ggf. später
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • € (beteiligte Gemeinden), genauer Betrag ist noch zu kalkulieren

VOS Ost **Umsetzung eines innerörtlichen Verkehrs in Bissendorf** Landkreis #21

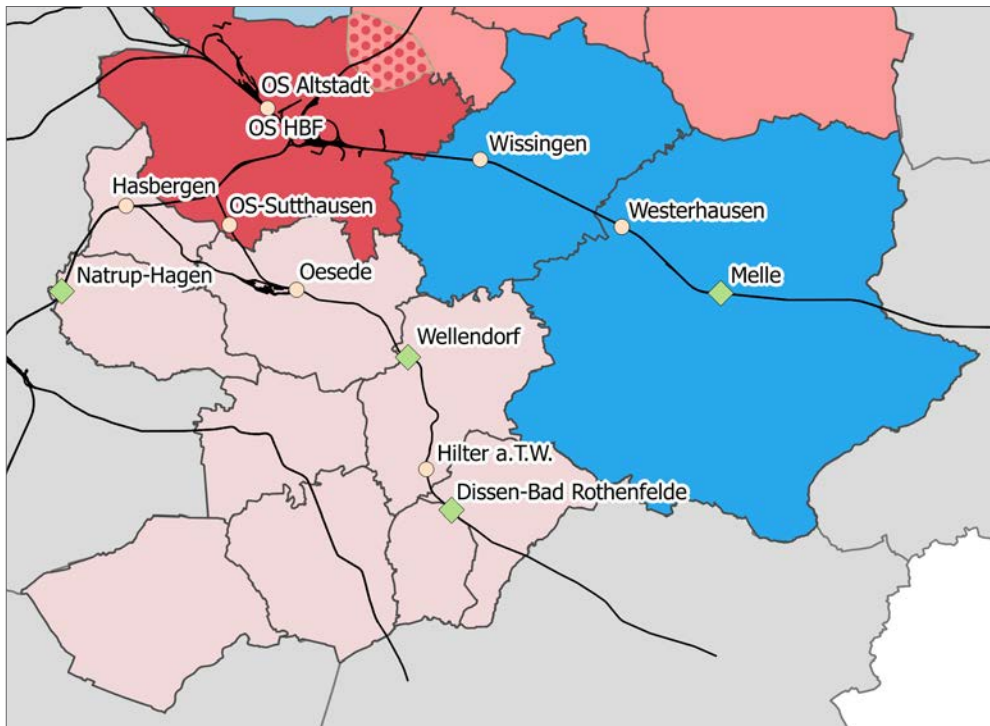


Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung bereits bestehender Konzepte der PlaNOS für eine innerörtliche Verkehrsbedienung zwischen den Ortsteilen Bissendorf, Wissingen, Schleddehausen und Wulften • Denkbar als AnrufBus
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivierung des ÖPNV in der Gemeinde Bissendorf • Bis auf Verbindungen, die auf die Zeiten der Schülerbeförderung ausgerichtet sind, bestehen zwischen den Haupt-Siedlungsbereichen der Gemeinde Bissendorf keine Verbindungen im ÖPNV
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitschaft und Entscheidung der Gemeinde Bissendorf zur Finanzierung der Angebotsverbesserung
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Bissendorf • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Ost)
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit den NVP
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • €-€€ (Gemeinde Bissendorf), Beträge sind noch zu kalkulieren

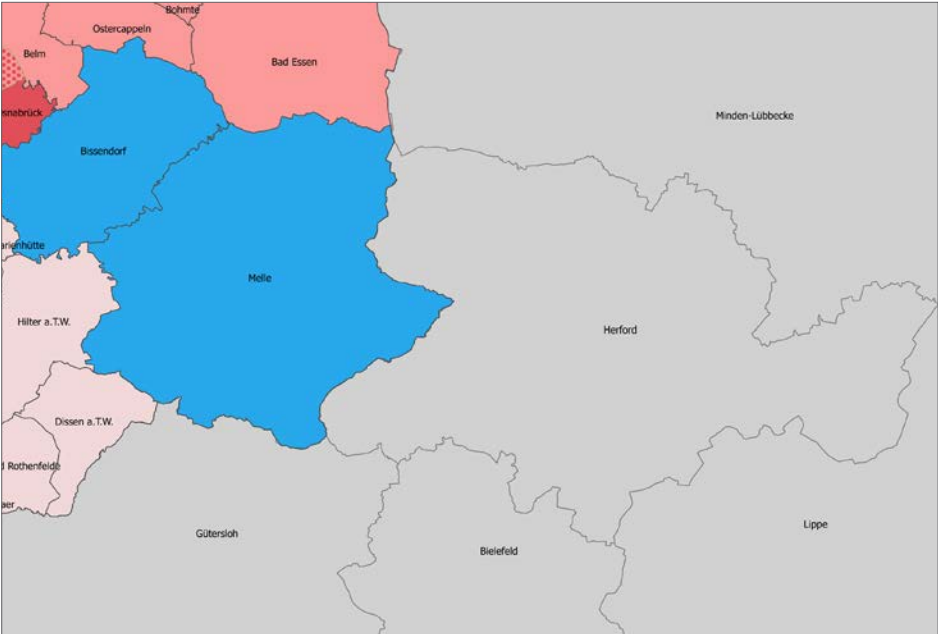
VOS Ost VOS Süd VOS Wallenhorst	Modifizierung der Nachtbusverkehre in der VOS Ost, Süd und Wallenhorst	Landkreis #22
 <p>NachtBus <small>Quelle: VOS</small></p>		
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung zusätzlicher Nachtbusverkehre in der VOS Ost • Prüfung eines zusätzlichen Fahrtenangebotes nach 04:00 Uhr ab Osnabrück • Prüfung durchgehender Nachtbusverkehre bis zum Start der Verkehre am Folgetag 	
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung der veränderten Ansprüche von Kunden • Attraktivierung des NachtBus-Verkehrs im gemeinsamen Verkehrsraum von Stadt und Landkreis Osnabrück • Besonders intensive Einbindung der VOS Ost, Süd und Wallenhorst in das Nachtbusnetz der Stadt Osnabrück 	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung mit dem Nachtbusnetz in der Stadt Osnabrück 	
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Ost, VOS Süd, VOS Wallenhorst) 	
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung und Konzepterstellung innerhalb der Laufzeit den NVP • Umsetzung ggf. später 	
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • € pro Verkehrsgebiet (Gemeinden), Beträge sind noch zu kalkulieren 	

VOS Ost	Modifizierung des Stadtverkehrs Melle-Mitte	Landkreis #23
		
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung des Kerngebietes der Stadt Melle mit zwei Ringlinien im 60-Minuten-Takt • Anbindung des Bahnhofes • Erschließung des Innenstadtbereiches • Anbindung der Gewerbegebiete Euer Heide und Gerden • Umsetzung des von PlaNOS und VOS Ost erarbeiteten Konzeptes • siehe Steckbriefe Landkreis #07 und Landkreis #08 	
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der innerörtliche Erschließung innerhalb der Stadt Melle • attraktive Anbindung des Bahnhofes Melle an das Meller Busnetz • im bestehenden Konzept („Meller Stern“) unzureichende Anbindung des Bahnhofes Melle 	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung mit der Stadt Melle • Bereitschaft zur Finanzierung durch die Stadt Melle 	
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Melle • VOS-Partner (VOS Ost) 	
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • möglich innerhalb der Laufzeit des NVP 	
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • €€ (Stadt Melle), bei Konzeptentwicklung kalkulierter Preis liegt bei knapp über 100.000 € 	

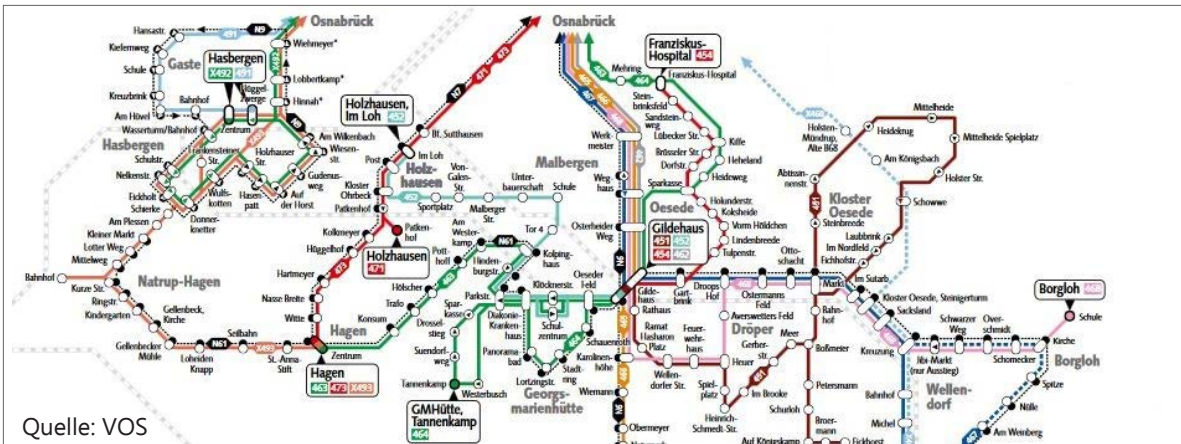
VOS Ost **Schaffung von Querverbindungen** Landkreis #24
 zwischen der VOS Ost und der VOS Süd



Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliches Fahrtenangebot auf der Linie 309 auf dem Abschnitt zwischen Wellingholzhausen und Bad Rothenfelde
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung von Bus-Schiene-Verknüpfungen • Anschluss aus der VOS Ost an die Schienenverbindung RB 75 (Osnabrück – Bielefeld) über den Bahnhof Dissen/Bad Rothenfelde
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitschaft und Entscheidung der Stadt Melle zur Finanzierung der Angebotsverbesserung
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Melle • VOS-Partner (VOS Ost)
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • € (Stadt Melle)

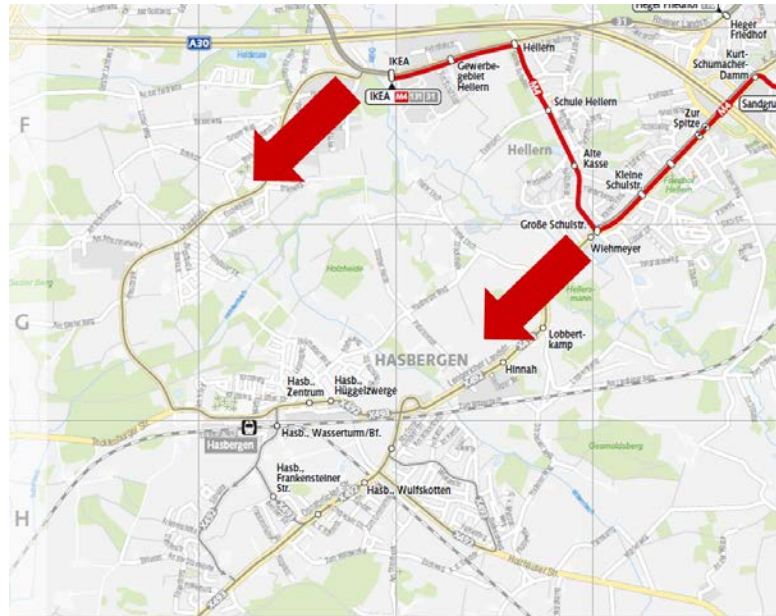
VOS Ost		Schaffung grenzüberschreitender Verbindungen zwischen der VOS Ost und NRW	Landkreis #25
			
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der bestehenden Verbindung der Linie 307 aus dem Bereich der Stadt Melle bis Werther in NRW 		
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Bus-Schiene-Verknüpfungen stärken • Schaffung von Verbindungen zwischen Melle und den nordrhein-westfälischen Nachbarstädten sowie dem Oberzentrum Bielefeld • Mit Umstieg in Werther besteht eine Verbindung von und nach Bielefeld (20-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Werther – Bielefeld) 		
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bereitschaft und Entscheidung der Stadt Melle zur Finanzierung der Angebotsverbesserung 		
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Stadt Melle • VOS-Partner (VOS Ost) 		
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP 		
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • € (Stadt Melle) 		

VOS Süd **Neuordnung der Verkehre in der VOS Süd zur Weiterführung der M5 aus dem Stadtgebiet Osnabrück** **Landkreis #26**



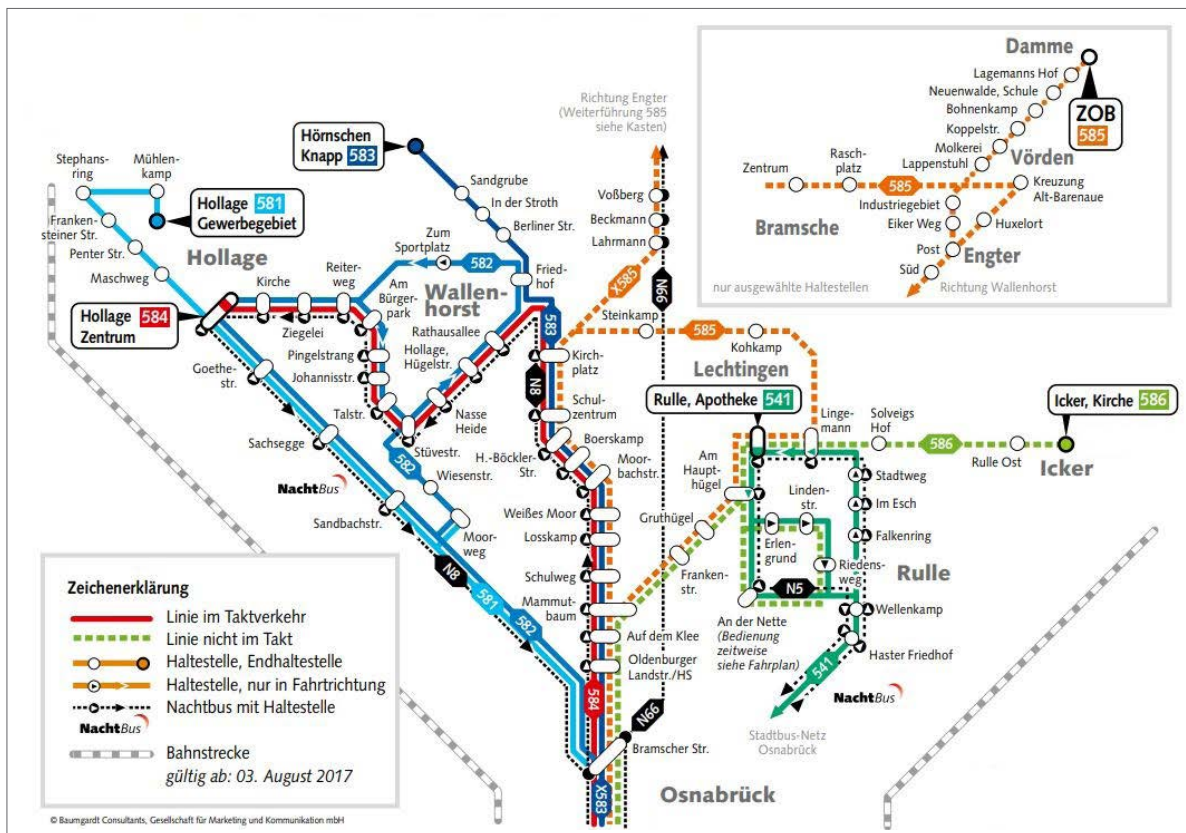
<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Modifizierung der Verkehre in der VOS Süd nach Umsetzung des BusNetzes 2019 in der Stadt Osnabrück • Beschleunigung einzelner Fahrten der Linien 465 und 466
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung der neuen Metrobuslinie M5 nach Georgsmarienhütte • Die Struktur der MetroBus-Linien lässt eine Einbindung der Stadt Georgsmarienhütte prinzipiell zu. • Die Einbindung stärkt den ÖPNV als hochwertiges regionales Verkehrsmittel
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Planerische Abstimmung zwischen den Beteiligten über mögliche Linienwege sowie Direkt- bzw. Umstiegsverbindungen • Beschluss der Stadt Georgsmarienhütte zur Mitfinanzierung baulicher Anlagen (Erweiterung und Modernisierung der Haltestelle Gildehaus sowie Schaffung einer Endhaltestelle für die MetroBus-Linie
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Städte und Gemeinden (insbesondere Stadt Georgsmarienhütte) • VOS-Partner (VOS Süd)
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept und Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrplanangebot: Ziel – ohne Mehrkosten (Betrag ist noch zu ermitteln) • Straßenbauliche Infrastruktur: €€ (Stadt Georgsmarienhütte) Betrag ist noch zu ermitteln; Fördermittelbedarf • Elektro-Infrastruktur: €€ (Stadtwerke Osnabrück/VOS Süd) Betrag ist noch zu ermitteln; Fördermittelbedarf

VOS Süd **Neuordnung der Buslinien in Hasbergen zur Integration in das MetroBus-Netz** Landkreis #27



<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung der Verkehre in der VOS Süd nach Umsetzung des BusNetzes 2019 in der Stadt Osnabrück • Weiterführung der MetroBus-Linie M4 im 20-Minuten-Takt bis Hasbergen <p>Konzeptentwicklung für eine Neustrukturierung der Linien in Hasbergen mit dem Ziel, die Flächenerschließung, die innerörtlichen Verbindungen sowie die über Hasbergen hinausgehenden regionalen Verbindungen in ihrer Qualität mindestens zu erhalten</p>
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Struktur der MetroBus-Linien lässt eine Einbindung des Gemeinde Hasbergen prinzipiell zu. • Die Einbindung stärkt den ÖPNV als hochwertiges regionales Verkehrsmittel
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • planerische Abstimmung zwischen den Beteiligten über mögliche Varianten von Linienführungen • Beschluss der Gemeinde Hasbergen zur Mitfinanzierung
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Hasbergen • PlaNOS • VOS-Partner (VOS Süd)
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept und Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrplanangebot: € (Gemeinde Hasbergen) Betrag ist noch zu ermitteln • Straßenbauliche Infrastruktur: €€ (Gemeinde Hasbergen) Betrag ist noch zu ermitteln; Fördermittelbedarf • Elektro-Infrastruktur: €€ (Stadtwerke Osnabrück/VOS Süd) Betrag ist noch zu ermitteln; Fördermittelbedarf

VOS Wallenhorst **Weiterentwicklung des Wallenhorst-Taktes** Landkreis #28




Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Herstellung einer Durchbindung zwischen den Gewerbegebieten in Wallenhorst und Hollage Optimierung des Taktangebotes zwischen Wallenhorst und Osnabrück
Ziel/Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> Im Konzept des im Jahr 2018 umgesetzten neuen Wallenhorst-Taktes konnten noch nicht alle diskutierten Ziele erreicht werden Zur weiteren Attraktivierung des ÖV-Angebotes in Wallenhorst ist eine gezielte Weiterentwicklung sinnvoll
Voraussetzungen/Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> Konzeptentwicklung durch PlaNOS und VOS Wallenhorst Abstimmung zwischen den Beteiligten Bereitschaft und Entscheidung der Gemeinde Wallenhorst zur Finanzierung dieser weiteren Angebotsverbesserungen
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinde Wallenhorst PlaNOS VOS-Partner (VOS Wallenhorst)
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> € - €€ (Gemeinde Wallenhorst) Kosten sind noch zu ermitteln

VOS gesamt	LSA-Vorrangregelungen auf ÖPNV-Achsen einrichten	Landkreis #29
		
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von LSA-Vorrangregelungen auf ausgewählten ÖPNV-Achsen • VOS Nord: Synchronisation der Lichtsignalanlagen und Vorrangregelung auf der B214 zwischen Ankum und Bersenbrück sowie in Ankum auf der Lingener Straße (ebenfalls B214) • VOS Ost: Vorrangschaltung der LSA an einzelnen Kreuzungen in Melle • VOS Süd: Vorrangschaltung der LSA an einzelnen Kreuzungen in Georgsmarienhütte, Hasbergen, Hagen a.T.W., Bad Rothenfelde, Bad Iburg 	
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Zuverlässigkeit des Busverkehrs durch Verringerung von Unpünktlichkeiten • Verlässliche Umstiege zwischen Bus und Bahn Beschleunigung der Linien 	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsuntersuchungen auf den betreffenden Achsen • Qualifizierte Abschätzung der Leistungsfähigkeit der betreffenden Kreuzungen 	
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinden • PlaNOS • Straßenbaulastträger, auch Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr • VOS-Partner 	
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP 	
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • € - €€ pro Maßnahme (Gemeinden bzw. Straßenbaulastträger), Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf 	

VOS Süd	Prüfung der Einrichtung von Bedarfshaltestellen an Bahnhöfen im Landkreis Osnabrück zur Vermeidung zusätzlicher Schleifenfahrten	Landkreis #30
---------	--	---------------



Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Lokalisierung von möglichen Bedarfshaltestellen an Bahnhöfen, die nicht direkt am Linienweg einer Buslinie liegen • Bedienung der Haltestelle nur im Bedarfsfall; bereits praktiziert wird dies an der Haltestelle Bahnhof Natrup-Hagen • Mögliche Beispiele: Bahnhof Melle, Bahnhof Alfhausen (bei Reaktivierung)
Ziel/Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung ungenutzter Schleifenfahrten zu relevanten Haltestellen, die abseits der Linienführungen liegen
Voraussetzungen/Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Installation einer geeigneten technischen Lösung zur Mitteilung des Einstiegswunsches an den Haltestellen • Zusätzliche Lösung für das Smartphone mit Integration in die Mobilitätsapp VOSpilot • Kompatibilität beider Systeme mit den vorhandenen ITCS-Systemen
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Städte und Gemeinden • VOS-Partner
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • € pro Maßnahme (VOS), Beträge noch zu kalkulieren

VOS gesamt		Barrierefreier Ausbau von Haltestellen	Landkreis #31
Fortsetzung des Umsetzungskonzeptes			
			
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsetzung des barrierefreien Haltestellenausbau nach dem Konzept der „Osnabrücker Haltestelle“ • Die Auswahl der Haltestellen erfolgt nach einer vorgegebenen Priorisierung: <ul style="list-style-type: none"> • Konzentration auf einzelne wesentliche Haltestellen an zentral gelegenen Stellen in allen Ortslagen • an Einrichtungen mit besonderem Bedarf, wie an Schulen, Krankenhäusern, Pflegeheime etc. • schrittweise Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen 		
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Ermöglichung einer barrierefreien Mobilität für alle Kundengruppen • Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben 		
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Zur Verfügung stellen der erforderlichen Mittel unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der Mittel, so dass die Maßnahmen tatsächlich realisiert werden können • Nutzung von Synergieeffekten im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen • Unter den folgenden Bedingungen kann auf den barrierefreien Ausbau verzichtet werden: <ul style="list-style-type: none"> • der Ausbau ist technisch nicht umsetzbar • alternative Haltestellen sind in zumutbarer Entfernung vorhanden • die Haltestelle ist nicht auf Dauer gesichert 		
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Städte und Gemeinden 		
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplans • Ein Ausbau aller Haltestellenpositionen bis zum 01.01.2022 ist aus praktischen und finanziellen Gründen nicht realistisch. Jedoch geht der Gesetzgeber im Rahmen des §8 PBefG nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems aus 		
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • € pro Maßnahme (Städte und Gemeinden) Beträge sind jeweils zu kalkulieren • Fördermittelbedarf 		

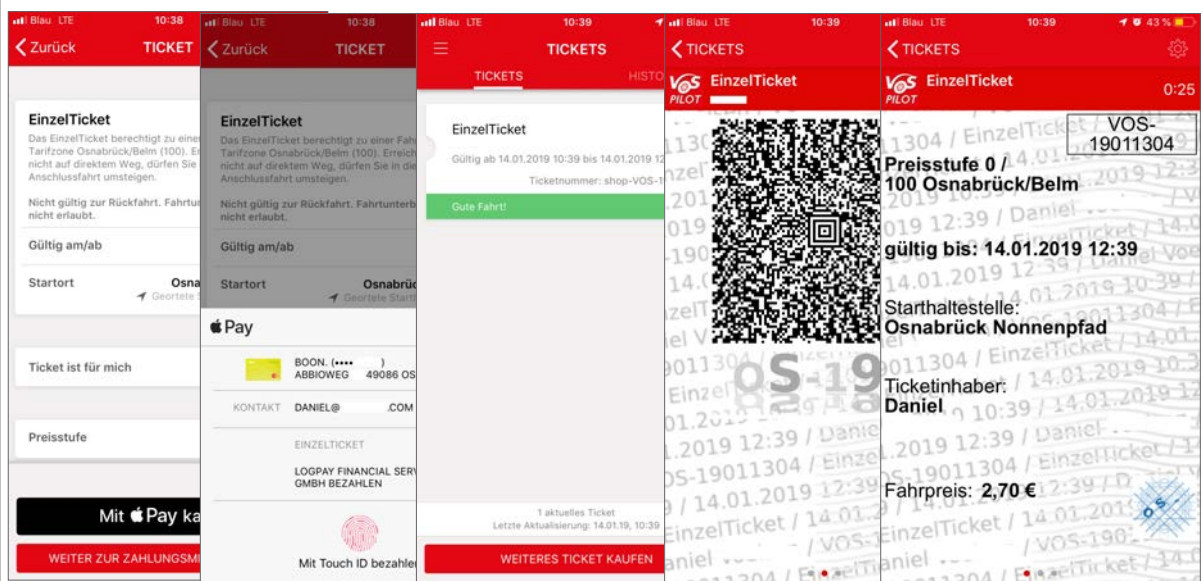
VOS NordOst **Einrichtung einer zentralen Haltestelle für das Wittlager Land in Ostercappeln am Krankenhaus** Landkreis #32



<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verlegung der zentralen Umsteigehaltestelle in der VOS Nord-Ost von Leckermühle in den Ortskern von Ostercappeln • Ausbau der Haltestelle zu einer MobilStation inkl. B+R und P+R sowie späterer Nutzung durch Elektro-Busse
<p>Ziel/ Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Direktverbindungen aus Bohmte, Venne und Schwagstorf zum Krankenhaus in Ostercappeln • Verbesserung der örtlichen Verknüpfungen in Ostercappeln • Schaffung komfortabler Umstiegsmöglichkeiten für die Fahrgäste • Erhöhung des Sicherheitsempfindens für umsteigende Fahrgäste durch Lage im Ortskern
<p>Voraussetzungen/ Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Errichtung einer neuen zentralen Haltestelle an der Bremer Straße, in direkter Nähe zum Ostercappeler Krankenhaus • Schaffung eines gestalterisch hochwertigen Raumes mit hoher Aufenthaltsqualität • Anpassung von Linienverläufen und Fahrplänen der bestehenden Verbindungen für den Umstieg in Ostercappeln • Voraussetzung zur Umsetzung ist die Entscheidung der Gemeinde Ostercappeln zum Bau und zur Finanzierung
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Ostercappeln • PlaNOS • VOS-Partner (VOS NordOst)
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Realisierung innerhalb der Gültigkeit des Nahverkehrsplan • nach Beschluss des B-Plans ist die Realisierung in den Jahren 2020/2021 möglich
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrplanangebot: Ziel – ohne Mehrkosten (Betrag ist noch zu ermitteln) • geschätzte Kosten in einer Größenordnung von ca. 800.000 € • Fördermittelbedarf

Landkreis Osnabrück	Prüfung der Errichtung von Mobilstationen	Landkreis #33
		
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung und Aufwertung zentraler Umstiegshaltestellen in funktionaler und stadtgestalterischer Hinsicht • In Frage kommen: <ul style="list-style-type: none"> • ein neuer zentraler Verknüpfungspunkt in Wallenhorst, • ein umgestalteter Verknüpfungspunkt Oesede, Gildehaus, • die geplante zentrale Verknüpfungshaltestelle in Ostercappeln, • ein zentral gelegener Verknüpfungspunkt in Belm, • der geplante Verknüpfungspunkt im südlichen Bereich der Gemeinde Hagen a.T.W • Prüfung weiterer Standorte • Bau von Mobilstationen an den Bahnhöfen im Landkreis Osnabrück <ul style="list-style-type: none"> • Lokalisierung geeigneter Standorte • Prüfung der jeweiligen multimodalen Ausrichtung: Park + Ride, Bike + Ride (Fahrradabstellanlagen), Carsharing, Taxistellplätze, ... 	
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Umweltverbundes • Verbesserung der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Rad, CarSharing, Pkw ...) • Erleichterter Umstieg vom Individualverkehr auf ÖPNV und SPNV 	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • geeignete Lage • Flächenverfügbarkeit • aktuelle und künftig zu erwartende Nachfrage • Integration in Mobilitäts-App VOspilot • Standortsuche in enger Abstimmung mit den beteiligten Städten und Gemeinden 	
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • PlaNOS • Städte und Gemeinden 	
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP 	
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • €€ pro Maßnahme (Gemeinden) Beträge noch zu kalkulieren • Fördermittelbedarf 	

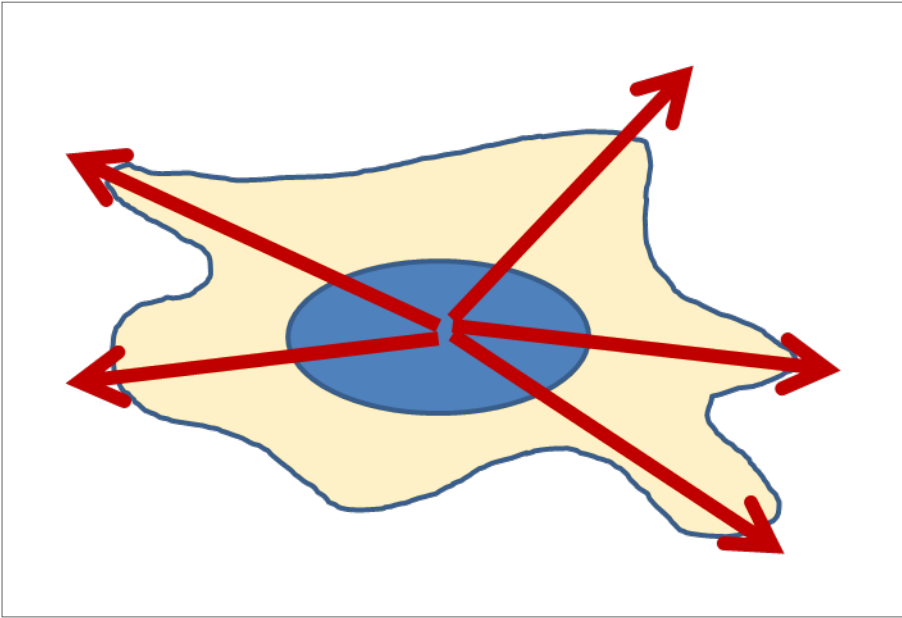
Landkreis Osnabrück **Weiterentwicklung des Handytickets** Landkreis #34
 Entwicklung digitaler Tickets für die ganze Region



Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung des Handy-Tickets in der gesamten VOS-Region/ Ausweitung auf den Landkreis Osnabrück
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des digitalen Verkaufssegmentes in der gesamten Region • Erfüllung der zunehmenden Kundenerwartung im Hinblick auf digitale Kaufmöglichkeiten • Senkung der Verkaufsvorgänge beim Busfahrer und somit Beitrag zu Beschleunigung des ÖPNV
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> • Klärung finanzieller Auswirkungen (Projektumsetzung und laufende Betriebskosten)
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreis Osnabrück • PlaNOS • VOS-Partner
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung innerhalb der Laufzeit des NVP
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> • €€ (VOS) • Fördermittelbedarf

Landkreis Osnabrück	Förderung der digitalen Fahrplaninformation	Landkreis #35
<p>Konkretisierung der Maßnahme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau und Weiterentwicklung der digitalen Informationsmedien wie <ul style="list-style-type: none"> • Website • Web-App • Mobilitäts-App VOSpilot • zugleich Beibehaltung der analogen Fahrplaninformationen, allerdings mit sukzessiver Verringerung der Auflage der Fahrplanbücher • längerfristig Verzicht auf analoge Fahrplanbücher denkbar 	
<p>Ziel/Hintergrund</p>	<ul style="list-style-type: none"> • weitergehende Nutzung technischer Möglichkeiten und Entwicklungen (u. a. Echtzeit-Informationen) • immer mehr Menschen nutzen digitale Medien • geringere Nutzung von Papierressourcen für die Fahrplankommunikation • perspektivisch Verringerung der analogen Informationsmedien 	
<p>Voraussetzungen/Abstimmungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • technisch einwandfreie Funktionalität des Systems • vollständige Bedienung der Schnittstellen durch die VOS-Partner 	
<p>Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region • VOS-Partner 	
<p>Zeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP 	
<p>Kosten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • €€ (VOS) • Fördermittelbedarf 	

Landkreis Osnabrück	Anschlussicherung zwischen Bus- und Bahnverkehr	Landkreis #36
Vorhandene ITCS-Technik nutzen		
		
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Nutzung des neuen ITCS (Intermodal Transport Control System) zur Information mit verkehrsträgerübergreifenden Echtzeitdaten 	
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> Anschlussicherung beim Umstieg von Bahn auf Bus ermöglichen Kundeninformation in Echtzeit über dynamische Anzeigen sowie über die Mobilitäts-App VOSpilot Die technischen Möglichkeiten (Ausstattung mit Bordrechnern und Hintergrundsystem) befinden sich bei der VOS im Aufbau 	
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> Bereitstellung der entsprechenden Daten in der Datendrehscheibe Bremen/Niedersachsen Vorhandensein der notwendigen Schnittstellen 	
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Region VOS-Partner 	
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung teilweise innerhalb der Laufzeit des NVP 	
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> €€ im Gesamtprojekt (VOS) Fördermittelbedarf (Projekt wird von der LNVG gefördert) 	

VOS gesamt		gezielte Abstimmung mit den Kommunen im Rahmen der Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung	Landkreis #37
			
Konkretisierung der Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> Aspekte der ÖPNV-Netzanbindung sollten seitens der Kommunen verstärkt in Flächenbewertungsanalysen berücksichtigt werden 		
Ziel/ Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> Ziel ist eine stärker achsenbezogene Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen Bei fehlender oder nicht ausreichender Berücksichtigung entstehen Teilräume, die später nur mit großem finanziellen Aufwand an den ÖPNV angeschlossen werden können 		
Voraussetzungen/ Abstimmungen	<ul style="list-style-type: none"> regelmäßiger Austausch zwischen den Verantwortlichen in den Kommunen und der PlaNOS entsprechende Flächenverfügbarkeit 		
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> Städte und Gemeinden im Landkreis Osnabrück PlaNOS 		
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> fortlaufend 		
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> keine gesonderten Kosten 		

10. PERSPEKTIVEN FÜR DIE MOBILITÄTSENTWICKLUNG

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

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

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

Zur Stärkung von ÖPNV-Achsen ist es zudem von grundlegender Bedeutung, die weitere räumliche Entwicklung von Städten und Gemeinden darauf auszurichten. Dies gilt sowohl für die Entwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen als auch für die Neueinrichtung von Einkaufs- und Versorgungsbereichen. Eine auf den ÖPNV ausgerichtete Stadt- bzw. Ortsentwicklung stärkt bestehende ÖPNV-Achsen und verringert gleichzeitig eine stärkere Zersiedlung.

Es gilt zu beobachten, in welcher Größe sich die Erfolge der Metrobuslinien entwickeln werden. Unter der Voraussetzung sehr hoher Fahrgastzahlen und in der Folge zunehmend auftretender Kapazitätsprobleme kann es sinnvoll werden, eine oder mehrere der Trassen der Metrobuslinien zu einem Stadtbahnsystem weiterzuentwickeln. Mit dem Start der Metrobuslinien und mit dem Ausbau der ÖV-Beschleunigung wurden bzw. werden gute Voraussetzungen für diese mögliche Weiterentwicklung geschaffen.

Weitere Voraussetzung dafür sind jedoch enorme ökonomische und zeitliche Investitionen in den infrastrukturellen Ausbau eines modernen schienengebundenen städtischen ÖPNV-Systems.

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

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

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

Der zunehmende Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen ist zur Eindämmung der Schadstoffbelastung in den urbanen Räumen unerlässlich. Elektrische Fahrzeuge werden dabei auch im Regionalverkehr zunehmend zum Einsatz kommen. Ob es sich dabei um Batteriefahrzeuge oder um Fahrzeuge mit Wasserstoff als Energiequelle handeln wird, ist aktuell schwierig zu beantworten. Hier wird die weitere technische Entwicklung maßgebend sein.

QUELLEN

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

Bundesagentur für Arbeit (2018): Statistik nach Regionen. <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/BA-Gebietsstruktur/Niedersachsen-Bremen/Osnabrueck-Nav.html> (26.04.2018).

Bundesagentur für Arbeit (2017): Statistik nach Regionen. <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/BA-Gebietsstruktur/Niedersachsen-Bremen/Osnabrueck-Nav.html> (22.05.2018).

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

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

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

Landkreis Osnabrück (2017a): Landkreis kompakt – Daten Fakten Informationen – Bestand Struktur Entwicklung. Osnabrück: Landkreis Osnabrück.

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

Landkreis Osnabrück (2018): Arbeitslosenanteil im März 2018. Eigene Berechnungen nach den Grunddaten der Bundesagentur für Arbeit. Osnabrück: Landkreis Osnabrück.

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

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

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

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

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

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

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

ANHANG

- PlaNOS-Folder „Die Osnabrücker Haltestelle“
- VOS-Fahrpreistabelle ab 01.01.2019
- VOS-Plus Fahrpreistabelle ab 01.01.2019
- BusNetz 2019 Stadt Osnabrück
- Liniennetze Stadt und Landkreis Osnabrück
- Linienlisten Stadt und Landkreis Osnabrück
- Bahnhofssteckbriefe

PlaNOS-Folder „Die Osnabrücker Haltestelle“



„Die Osnabrücker Haltestelle“

PlaNOS
Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück

Ein Unternehmen von Stadt und Landkreis Osnabrück

Wie verbessert man ein gutes System?

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



So ist für den Busverkehr in der Stadt und im Landkreis ein gut durchdachtes Nahverkehrssystem entstanden.

Durch neue Entwicklungen, Erkenntnisse und Erfahrungen entwickelt sich dieses System fort.

So liegt der Fokus der

PlaNOS seit einem Jahrzehnt auch auf einer möglichst barrierefreien Ausgestaltung der Bushaltestellen.

Somit werden schon seit dem Jahr 2004 in der Stadt und dem Landkreis Osnabrück die Bushaltestellen nach einem abgestimmten Schema barrierefrei gestaltet, dass seit dem Jahr 2012 wie in diesem Folder dargestellt, weiterentwickelt wurde.

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

Aktueller Anlass und Grundlagen sind:

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

Neue Ideen aus Erfahrung

Der Standpunkt macht den Unterschied

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



Service und Sicherheit großgeschrieben!

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

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

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

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



Bisheriges Einsteigen



Einsteigen im neuen System

Verkehrssicherheit durch Barrierefreiheit

Zielführende Streifen des Systems „Osnabrücker Haltestelle“

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



Wir danken für die Unterstützung und Zusammenarbeit:



Behindertenbeirat
des Landkreises Osnabrück



Behindertenforum
der Stadt Osnabrück



Blinden- und Sehbehinderten-
verband Niedersachsen e.V.



Stadt Osnabrück
Fachbereich Städtebau



Landkreis Osnabrück



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr,
Geschäftsbereich Osnabrück



Polizei Niedersachsen



Verkehrsgemeinschaft Osnabrück,
VOS

Kontakt bei Fragen
und Anregungen:



Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück
**Planungsgesellschaft
Nahverkehr Osnabrück GbR**

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



© PlaNOS nahverkehr
Ausgabe 08/13
Stand: 08.11.2013

Das neue Haltestellensystem

Bequemer Ein- und Ausstieg für alle

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



Kinderwagen, Einkaufstaschen, Rollstuhl, Rollator und Co.

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



Keine Lücke - gleiche Höhe

Indem der Bus mit den Reifen direkt an den besonderen Bordstein fährt, bleibt für den Fahrgast fast keine Lücke zwischen Bordstein (Hochbord) und Busboden.

Bus und Bordstein bilden eine Einheit - somit bleibt die Einstiegshöhe immer gleich.



Gute Planung und sicheres Fahren

Zielgenaues Fahren

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



Die „Osnabrück

Bushaltestellensituation
Osnabrück, Kirchstraße auf der Wersener Landstraße



Ran an den Bordstein

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



VOS-Fahrpreistabelle ab 01.01.2019

Tickets/Preisstufe	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Manchmal unterwegs.											
	Handy-Ticket										
EinzelTicket	2,70	2,80	2,60	3,00	3,60	3,80	4,10	4,60	4,90	5,10	5,30
EinzelTicket Kind	---	1,40	1,30	1,50	1,80	1,90	2,10	2,40	2,50	2,60	2,70
GruppenTicket	---	1,40	1,30	1,50	1,80	1,90	2,10	2,40	2,50	2,60	2,70
Kurzstreckenticket	1,50	1,50	---	---	---	---	---	---	---	---	---
TagesTicket	5,40	5,60	4,70	5,40	6,35	6,80	7,40	8,30	8,80	9,00	9,50
TagesTicket Familie ⁵⁾	6,60	6,90	7,10	8,10	9,80	10,20	11,10	12,50	13,20	13,80	14,30
8-FahrtenTicket	17,90	17,90	---	---	---	---	---	---	---	---	---
SozialTicket	---	12,00	---	---	---	---	---	---	---	---	---
FahrradTicket	---	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70	1,70
Oft unterwegs.											
WochenTicket	18,70	19,30	12,80	17,00	23,20	25,60	30,40	34,10	37,90	40,20	42,10
MonatsTicket	57,90	58,90	32,40	50,20	64,40	74,30	83,80	93,40	108,90	117,50	120,00
PremiumAbo ¹⁾	---	47,80	---	---	---	---	---	---	---	---	---
BasisAbo [*]	---	44,40	---	---	---	---	---	---	---	---	---
63plusAbo [*]	---	30,00	---	---	---	---	---	---	---	---	---
MobilAbo ¹⁾²⁾	---	59,90	---	---	---	---	---	---	---	---	---
BasisAbo Region [*]	---	---	26,90	41,70	53,50	61,70	69,60	77,50	90,40	97,50	99,60
PremiumAbo Region ¹⁾	---	---	31,80	49,20	63,10	72,80	82,10	91,50	106,70	115,20	117,60
JobTicket ^{*6)}	---	40,90	25,90	40,20	51,50	59,40	67,00	74,70	87,10	94,00	96,00
Jung unterwegs.											
WochenTicket Schüler	14,00	14,40	9,60	12,70	17,40	19,20	22,80	25,50	28,40	30,10	31,50
MonatsTicket Schüler	43,40	44,10	24,30	37,60	48,30	55,70	62,80	70,00	81,60	88,10	90,00
YoungAbo [*]	---	38,80	---	---	---	---	---	---	---	---	---
JahresTicket Schüler ³⁾	---	370,43	---	---	---	---	---	---	---	---	---
FreizeitTicket Schüler [*]	---	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00	13,00
Ergänzungsticket Schüler ⁴⁾	---	8,00	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Ergänzungsticket Schüler Abo ⁴⁾	8,00	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Landkreisticket Schüler	---	---	23,60	23,60	23,60	23,60	23,60	23,60	23,60	23,60	23,60

* Preis pro Monat

1) übertragbar

2) Im MobilAbo ist das PremiumAbo zum Preis von 39,00 EUR enthalten

3) Preis ab Schuljahr 2018/2019, Preis ab Schuljahr 2019/2020 = 393,39 EUR

4) Ergänzung zum JahresTicket Schüler

5) Mo-Fr ab 9:00 Uhr gültig, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig

6) Nur im Abo über teilnehmende Firmen erhältlich.

SemesterTicket Standort Osnabrück: Preis 57,75 EUR, gültig ab Wintersemester 2018/2019

SemesterTicket Standort Lingen: Preis 5,78 EUR, gültig ab Wintersemester 2018/2019

Bramscher Karte (übertragbar): gültig in den Tarifzonen: 639 - 648 Preis 31,70 EUR

Bramscher Kärtchen (9-Uhr-TagesTicket): gültig in den Tarifzonen: 639 - 648 Preis 4,50 EUR

Bramscher Familienkärtchen: gültig in den Tarifzonen: 639 - 648 Preis 7,60 EUR

TERRA.vitaTicket 19,00 EUR

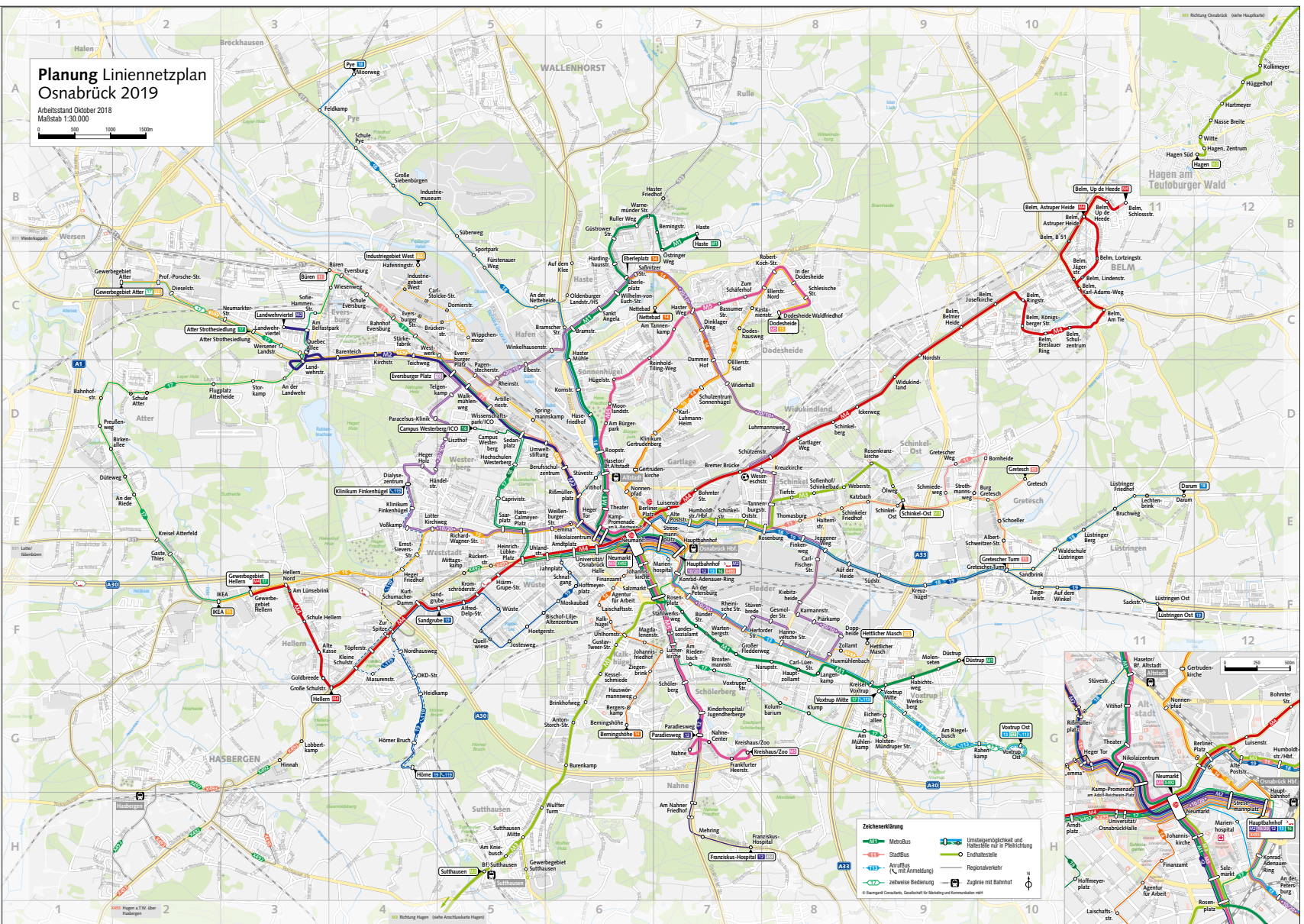
NachtBus Melle: Preis 5,00 EUR

Citykarte Bürgerbus Badbergen: Preis 1,00 EUR
P+R Ticket Osnabrück: Preis 5,00 EUR

VOS-Plus-Fahrpreistabelle ab 01.01.2019

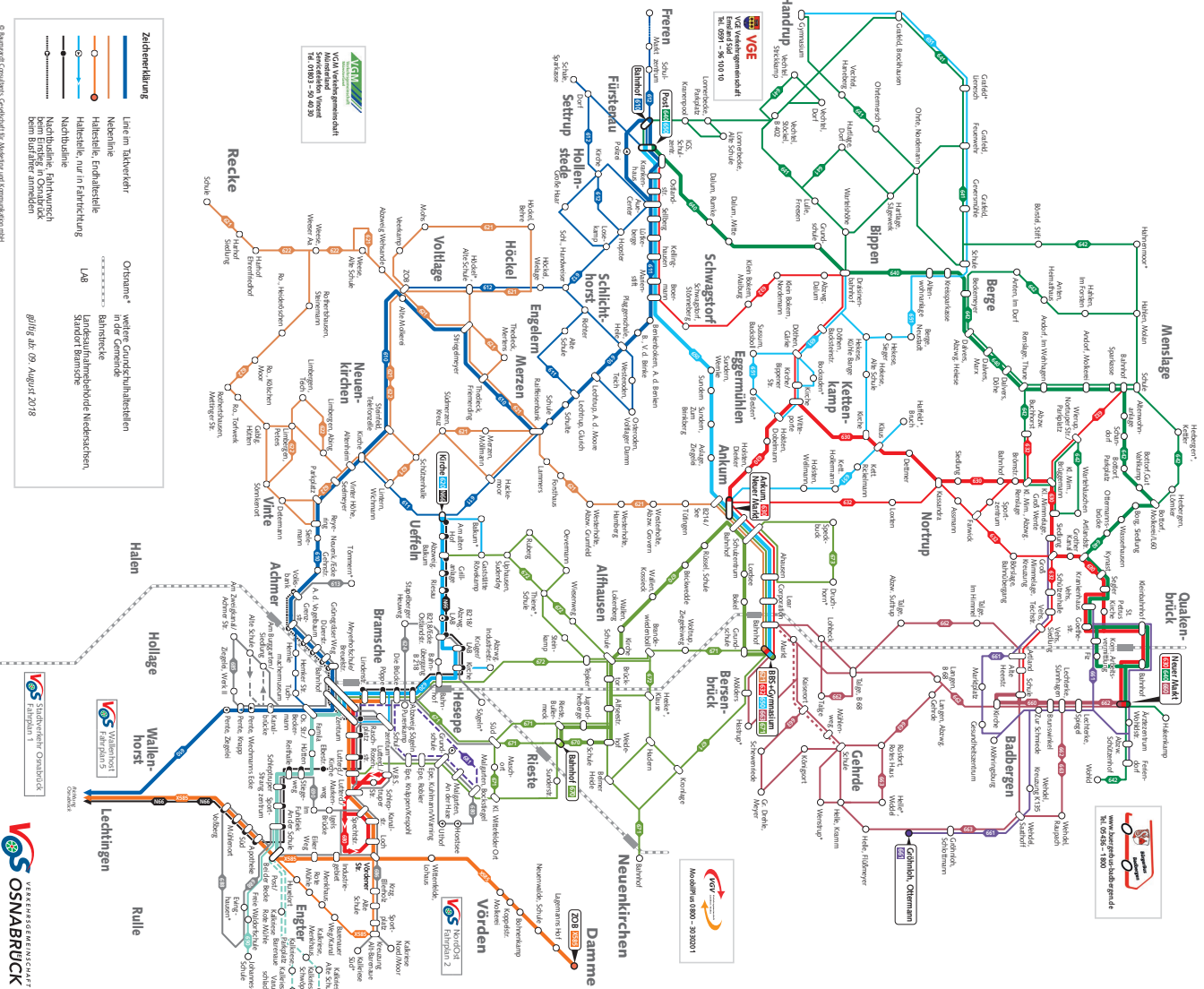
Fahrkarten	Preisstufe				
	0	1	3	5	7
EinzelTicket	3,10 €	2,90 €	4,00 €	4,50 €	5,40 €
EinzelTicket Kind	1,50 €	1,40 €	2,00 €	2,30 €	2,80 €
GruppenTicket	1,50 €	1,40 €	2,00 €	2,30 €	2,80 €
TagesTicket	6,20 €	5,30 €	7,20 €	8,20 €	9,80 €
TagesTicket Familie	7,80 €	8,00 €	10,80 €	12,30 €	14,70 €
WochenTicket	21,50 €	14,60 €	26,60 €	34,80 €	43,60 €
MonatsTicket	65,40 €	36,90 €	72,40 €	95,40 €	122,40 €
BasisAbo Region	–	30,70 €	60,70 €	80,00 €	101,80 €
PremiumAbo Region	–	36,20 €	71,50 €	94,30 €	120,30 €
BasisAbo	50,20 €	–	–	–	–
PremiumAbo	54,30 €	–	–	–	–
JobTicket	46,90 €	29,20 €	57,80 €	75,70 €	97,40 €
WochenTicket Schüler	16,10 €	10,90 €	19,90 €	26,10 €	32,70 €
MonatsTicket Schüler	49,00 €	27,60 €	54,30 €	71,50 €	91,80 €
FreizeitTicket Schüler	14,50 €	14,50 €	14,50 €	14,50 €	14,50 €
FahrradTicket	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €

BusNetz 2019 in der Stadt Osnabrück.



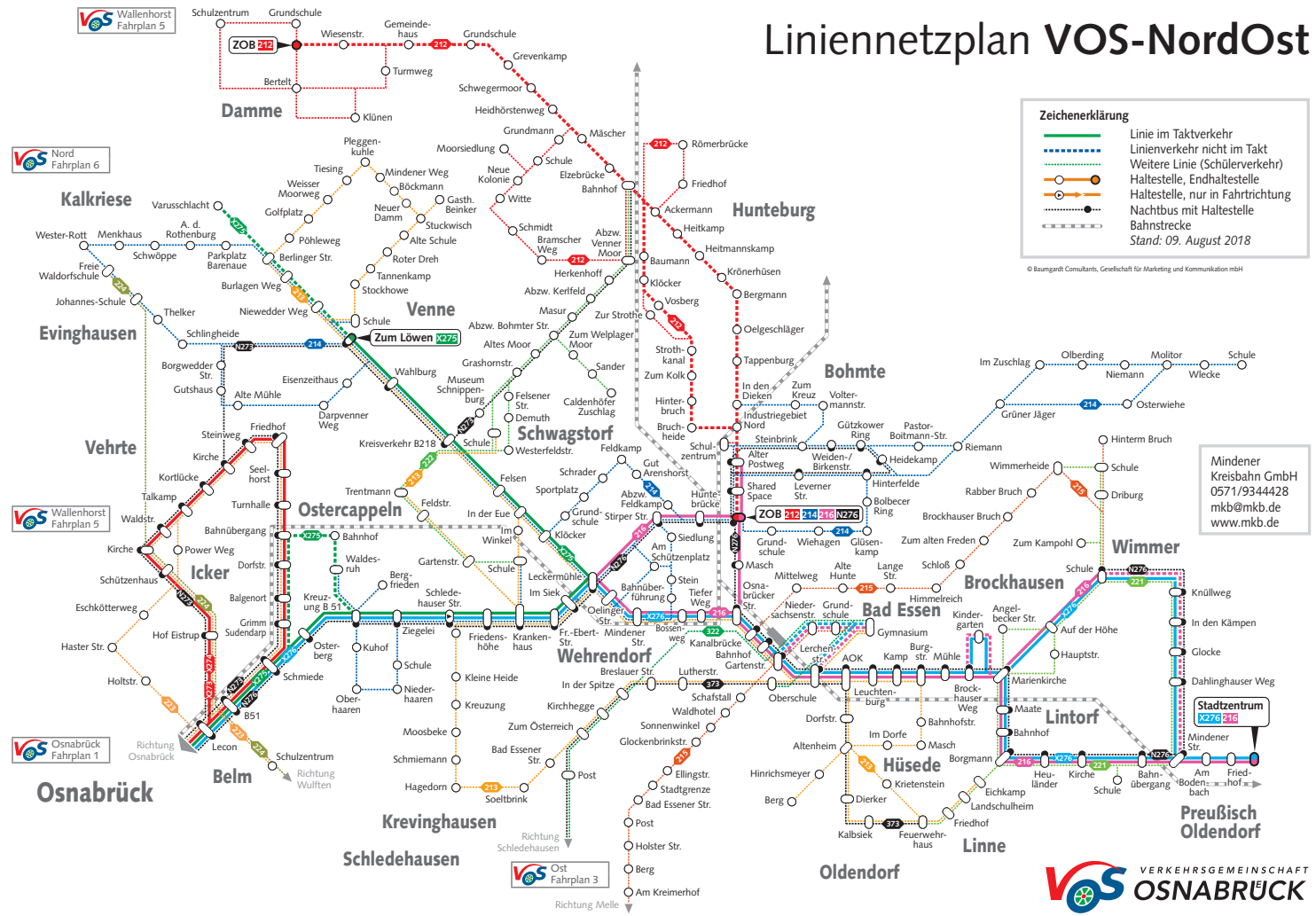
Linienetzplan der VOS Nord.

Linienetzplan VOS-Nord

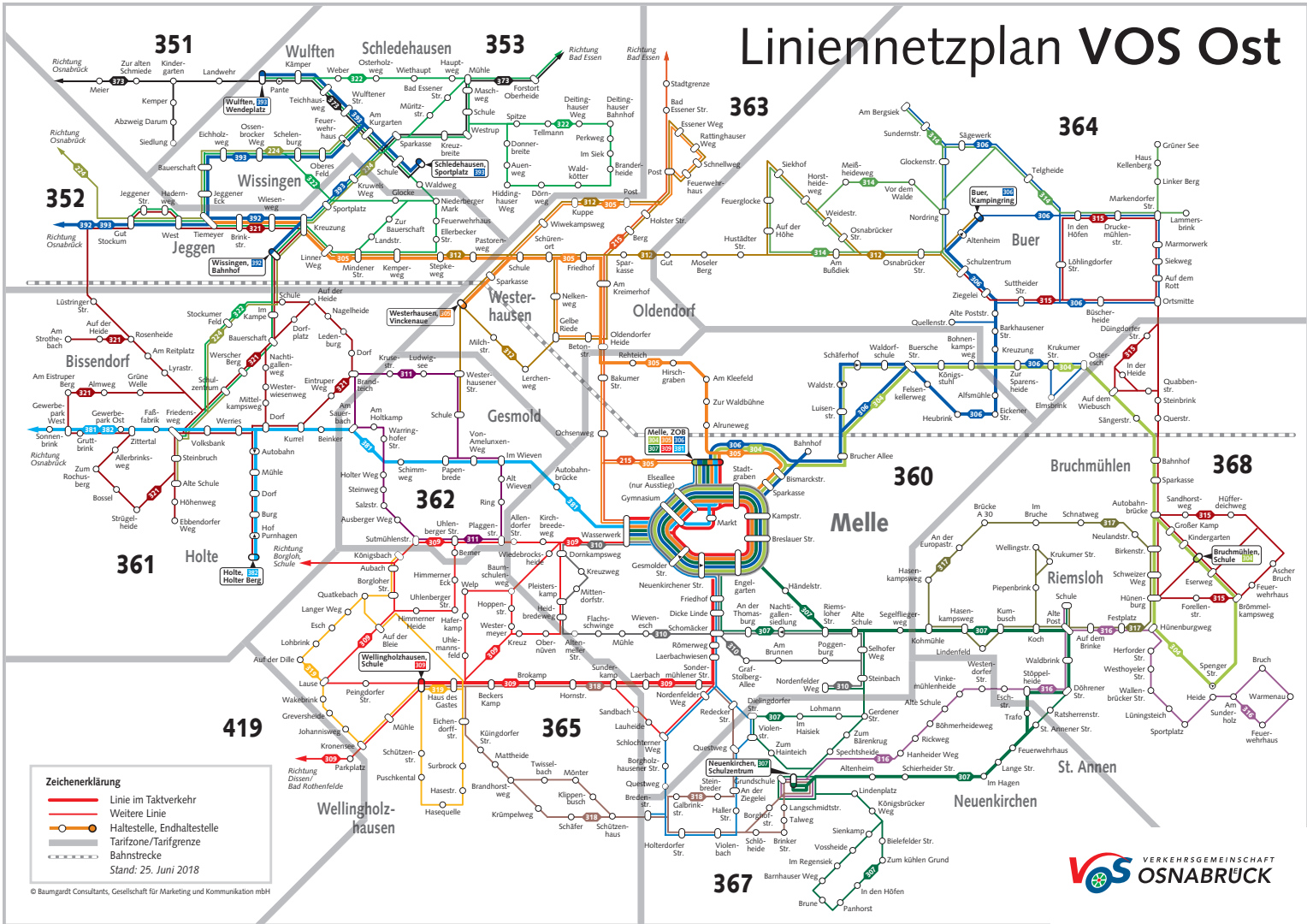


Linienetzplan der VOS Nordost.

Linienetzplan VOS-NordOst



Linienetzplan VOS Ost



Linienliste Stadt Osnabrück.

Nr.	Hauptfahrweg/Relation (jeweils eine Richtung)	Verknüpfungspunkt	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich)	Verdichtereinsatz	Grundtakt [min]		
					MF (06:00 - 20:00)	Sa (10:00 - 20:00)	SF (ganzät- gig)
M1	Haste-Ost – Neumarkt – Düstrup	Neumarkt	Elektro-Gelenkbus	Eventuell	10	10	15
M2	Landwehrviertel – Wersener Str. – Natruper Str. – Neumarkt – Hauptbahnhof	Neumarkt, Hauptbahnhof	Elektro-Gelenkbus	Eventuell	10	10	15
M3	Schinkel-Ost – Tannenburgstr. – Buersche Str. – Berliner Platz – Neumarkt – Rosenplatz – Sutthausen – Hagen	Neumarkt, Hauptbahnhof	Elektro-Gelenkbus	Eventuell	10	10	15
M4	Belm, Schlossstr. – Bremer Str. – Neumarkt – Universität/ OsnabrückHalle – Blumenhaller Weg – Hellern – IKEA (491 Hasbergen)	Neumarkt	Elektro-Gelenkbus	Eventuell	10	10	15
M5	Dodesheide – Hasestr. – Neumarkt – Kreishaus/ Zoo /(-Georgsmarienhütte-West)	Neumarkt	Elektro-Gelenkbus	Eventuell	20	20	30

Nr.	Hauptfahrweg/Relation (jeweils eine Richtung)	Verknüpfungspunkt	Fahrzeugsatz (maßgeblich)	Verdichtersatz	Grundtakt		
					[min]		
					MF (06:00 - 20:00)	Sa (10:00 - 20:00)	SF (ganztägig)
10	Hauptbahnhof – Neumarkt – Lotter Str. – Klinikum Finkenhügel – Eversburger Platz – Bramstr. – Haster Weg – Schützenstr. – Fledder – Hauptbahnhof	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus/ Gelenkbus	Eventuell	20	30	30
11	(R11 Westerkappeln –) Büren – Eversburg – Natruper Straße – Neumarkt – Belmer Straße – Gretsche / – Gretescher Turm	Neumarkt, Hauptbahnhof	Gelenkbus	Eventuell	20	30	60
12	Hauptbahnhof – Neumarkt – Paradiesweg / – Franziskus-Hospital	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus/ Gelenkbus	Eventuell	30+30+30	30+30+30	60

Nr.	Hauptfahrweg/Relation (jeweils eine Richtung)	Verknüpfungspunkt	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich)	Verdichtereinsatz	Grundtakt		
					[min]		
					MF (06:00 - 20:00)	Sa (10:00 - 20:00)	SF (ganztägig)
13	Hauptbahnhof – Neumarkt – Pottgraben – Hannoversche Str. – Voxtrup Ost (weiter nach Bissendorf – Melle)	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus	Eventuell	20/ 40 bis Bissendorf 60 bis Melle	60	Einzelfahrten
14	Berningshöhe – Neumarkt – Hauptbahnhof – Berliner Platz – Knollstr. – Nettebad – Eberleplatz (weiter nach Rulle – Wallenhorst)	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus	Eventuell	20	30	30
15	(R31) Ibbenbüren/ Lotte – IKEA – Heger Friedhof – Lotter Straße – Neumarkt – Hauptbahnhof – Dodesheide	Neumarkt, , Hauptbahnhof, Kreisel Atterfeld	Solobus/ Gelenkbus	Eventuell	20	30	30

Nr.	Hauptfahrweg/Relation (jeweils eine Richtung)	Verknüpfungspunkt	Fahrzeugsinsatz (maßgeblich)	Verdichtereinsatz	Grundtakt [min]		
					MF (06:00 - 20:00)	Sa (10:00 - 20:00)	SF (ganztäglich)
16	Campus Westerberg/ ICO – Hochschulen Westerberg – Neumarkt – Hauptbahnhof	Neumarkt, Hauptbahnhof	Maxi-Train	Eventuell	20	-	-
17	IKEA – (Gewerbegebiet Atter-) Atter Strothesiedlung – Landwehrviertel – Atter Str. – Natruper Str. – Hochschulen Westerberg – Martinistr. – Neumarkt – Hauptbahnhof – Rosenplatz – Voxtrup Mitte (– Voxtrup Ost)	Neumarkt, Hauptbahnhof	Gelenkbus	Eventuell	20	30	30
18	(581) Hollage Gewerbegebiet – / Wallenhorst Rathaus – Pye – Neumarkt – Berliner Platz – Darum	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus	Eventuell	20	30	30
19	Hörne – Wüste – Neumarkt – Hauptbahnhof – Rosenberg – Lüstringen Ost – (392) Wissingen/ (393) Schleddehausen	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus/ Gelenkbus	Eventuell	20	30	30

Nr.	Hauptfahrweg/Relation (jeweils eine Richtung)	Verknüpfungspunkt	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich)	Verdichtereinsatz	Grundtakt		
					[min]		
					MF (06:00 - 20:00)	Sa (10:00 - 20:00)	SF (ganzät- gig)
20	Hauptbahnhof – Fledder – Schützenstr. – Haster Weg – Bramstr. – Eversburger Platz – Klinikum Finkenhügel – Lotter Str. – Neumarkt – Hauptbahnhof.	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus/ Gelenkbus	Eventuell	20	30	30
113	Voxtrup Mitte – Voxtrup Ost (telefonische Voranmeldung)	Voxtrup Mitte	Kleinbus		20	-	-
119	Hörne – Heger Friedhof – Dialysezentrum (telefonische Voranmeldung)		Kleinbus		60	-	-
151	Hettlicher Masch/ Fledder – Hauptbahnhof – Neumarkt	Neumarkt, Hauptbahnhof	Solobus/ Gelenkbus		3 Fahrten	-	-
152	Neumarkt – Industriegebiet West – Gewerbegebiet Atter	Neumarkt	Solobus/ Gelenkbus		9 Fahrten	-	-

Linienliste Stadt und Landkreis Osnabrück Nacht.

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	Verknüpfungspunkt	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich)	Anzahl Fahrten/ Nacht	
				Freitag/ Samstag	Samstag/ Sonntag
N1	Haste-Ost – Neumarkt – Düstrup	Neumarkt	Elektro-Gelenkbus	6	6
N2	Landwehrviertel – Neumarkt	Neumarkt	Elektro-Gelenkbus	6	6
N3	Schinkel-Ost – Neumarkt – Arndtplatz – Hagen	Neumarkt	Elektro-Gelenkbus	6	6
N4	Belm, Astruper Heide – Hauptbahnhof – Neumarkt – Hellern – Hasbergen	Neumarkt, Hauptbahnhof	Elektro-Gelenkbus	6	6
N5	Dodesheide – Neumarkt	Neumarkt	Elektro-Gelenkbus	6	6
N6	Osnabrück – alternierend: (Hilter – Dissen) bzw. (Bad Iburg – Glandorf – Bad Laer) – Bad Rothenfelde	Neumarkt	Solobus/ Gelenkbus	6	6
N30	Osnabrück – Lotter Straße – Kliniken – Eversburger Platz – Kreisel Atterfeld – Lotte	Neumarkt	Solobus	6	6
N81	Osnabrück – Wallenhorst – Hollage – Pye – Osnabrück	Neumarkt	Gelenkbus	3	3
N90	Neumarkt – Darum – Jeggen	Neumarkt	Gelenkbus	3	3

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf ge- meinsamem Linienweg) (Bedienzei- ten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solo- bus, Dop- peldecker	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
610	Fürstenau - Bramsche - Osnabrück	/	/	Bramsche Bhf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)			05:43 - 20:40	05:43 - 20:40	06:15 - 20:29	11:55 - 17:55	T60
611	Fürstenau - Schlichthorst - Merzen - Ueffeln - Neuen- kirchen	/	/	/			06:10 - 16:50	06:10 - 16:50	6:33 0- 12:09	k.B.	k. RT
612	Fürstenau - Hollenstede - Settrup - Freren	/	/	/			06:25 - 16:35	k.B.	06:47 - 12:47	k.B.	k.RT
621	Bersenbrück - Ankum - Volt- lage - Recke	/	/	Bersenbrück Bhf (B/S), Ankum Neuer Markt (B/B)			05:39 - 16:26	k.B.	06:30 - 15:20	k.B.	k.RT

Linienliste VOS Nord.

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf ge- meinsamem Linienweg) (Bedienzei- ten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solo- bus, Dop- peldecker	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
622	Neuenkirchen - Vinte - Rothertshausen - Recke	/	/	/			06:08 - 16:31	k.B.	07:14 - 12:39	k.B.	k.RT
630	Quakenbrück - Nortrup - Kettenkamp - Eggermühlen - Ankum	/	/	Ankum Neuer Markt (B/B)			06:35 - 19:05	06:35 - 19:05	07:47 - 14:05	09:23 - 15:30	T60
632	Quakenbrück - Badbergen - Nortrup - (Fürstenau) - Ankum - Bersenbrück	/	/	Quaken- brück Bhf (B/S), Ankum Neuer Markt (B/B)			06:28 - 18:30	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
640	Fürstenau - Berge - Menslage - Quakenbrück	/	/	Quaken- brück Bhf (B/S)			06:10 - 18:40	7:15 - 18:40	7:15 - 13:40	9:05 - 15:35	T 60
641	Fürstenau - Handrup - Grafelfeld - (Schwagstorf) - Bippen	/	/	/			06:30 - 16:20	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
642	Quakenbrück - Menslage - Berge/Hakenkamp - Wohld	/	/	Quaken- brück Bhf (B/S)			06:20 - 15:51	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
650	Fürstenau - Ankum - Bersenbrück	/	/	Bersenbrück Bhf (B/S), Ankum Neu- mer Markt (B/B)			06:24 - 20:45	6:45 - 20:45	7:55 - 20:05	7:55 - 19:05	T 60
651	Bersenbrück - Ankum - Eggermühlen - Kettenkamp - Berge - Bippen	/	/	Ankum Neuer Markt (B/B)			06:17 - 16:09	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf ge- meinsamem Linienweg) (Bedienzei- ten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solo- bus, Dop- peldecker	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
661	Badbergen - Quakenbrück - Badbergen	/	/	Quaken- brück Bhf (B/S)			08:00 - 18:44	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
662	Quakenbrück - Talge - Gehr- de	/	/	/			06:35 - 16:12	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
663	Quakenbrück - Gehrde - Bersenbrück	/	/	Quaken- brück Bhf (B/S), Ankum Neuer Markt (B/B)			6:07 - 18:50	6:07 - 18:50	k.B.	k.B.	k.RT
671	Ankum - Bersenbrück - Alf- hausen - Rieste	/	/	Ankum Neuer Markt (B/B), Bramsche Bhf (B/S), Hesepe Bhf (B/S)			06:07 - 18:50	06:07 - 18:50	k.B.	k.B.	k.RT
672	Ankum - Bersenbrück - Alf- hausen - Thiene - Bramsche	/	/	Bramsche Bhf (B/S)			06:45 - 15:58	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
673	Bersenbrück - Wehbergen - Druchhorn - Ankum	/	/	Ankum Neuer Markt (B/B), Ber- senbrück Bhf (B/S)			06:50 - 16:20	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
674	Ankum - Rüssel - Brickwed- de - Ankum	/	/	/			07:12 - 16:17	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf ge- meinsamem Linienweg) (Bedienzei- ten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solo- bus, Dop- peldecker	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
676	Tütingen - Westerholte - As- lage - Sundern - Ankum	/	/	/			07:00 - 16:06	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
620	Bramsche - Hesepe - Ueffeln - Balkum - Alfhausen	/	/	Bramsche Bhf (B/S), Bersenbrück (B/S)			5:50 - 18:42	5:50 - 18:42	6:43 - 14:02	k.B.	k. RT
624	Hesepe - Sögel - Bramsche	/	/	Bramsche Bhf (B/S)			7:00 - 16:28	6:55 - 8:07	k.B.	k.B.	k.RT
613	Achmer - Bramsche	/	/	Bramsche Bhf (B/S)			7:08 - 16:46	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
680	Bramsche - Gartenstadt - Malgarten - Lappenstuhl	/	/	Ankum Neuer Markt (B/B), Bramsche Bhf (B/S)			6:41 - 18:03	8:28 - 18:03	8:28 - 13:03	k.B.	T 60
681	Bramsche - Epe - Malgar- ten - (Hesepe, Purenkamp) - Bramsche	/	/	Bramsche Bhf (B/S)			7:15 - 16:19	8:00 - 18:31	k.B.	k.B.	k.RT
688	Engter - Evinghausen - Schleptrup und zurück	/	/	/			6:34 - 17:25	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
685	Bramsche - Pente - Bram- sche	/	/	Bramsche Bhf (B/S)			7:33 - 17:22	9:00 - 17:22	k.B.	k.B.	k.RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf ge- meinsamem Linienweg) (Bedienzei- ten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solo- bus, Dop- peldecker	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
686	Bramsche - Engter - Kalkrie- se - Lappenstuhl	/	/	/			6:15 - 17:01	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
690	Bramsche - Schleptrup - Engter - (Lappenstuhl) - Kalkriese	/	/	Bramsche Bhf (B/S)			6:29 - 18:50	8:17 - 18:50	8:17 - 13:10	k.B.	T 120

Linienliste VOS Nordost.

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeug- einsatz (maß- geblich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solo- bus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
273	Osnabrück - Belm - Icker - Vehrte - Belm -Osnabrück	274/276/373 (Osnabrück - Belm)	T60	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			06:10 - 19:45	06:10 - 19:45	06:25 - 17:25	k.B.	T 120
274	Osnabrück - Belm - Vehrte - Icker - Osnabrück	273/276/373 (Osnabrück - Belm)	T60	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			04:53 - 21:40	04:53 - 21:40	07:25 - 00:15	10:38 - 21:04	T 120
275	Bohmte - Leckermühle - Venne	/	/	Bohmte, Leckermühle (B/B)			06:25 - 20:10	06:30 - 20:10	06:35 - 21:06	10:16 - 21:13	T 60
276	Osnabrück - Leckermühle - Bad Essen - Pr. Oldendorf	273/274/373 (Osnabrück - Belm)	T60	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			05:23 - 21:27	05:23 - 21:27	06:12 - 21:27	09:54 - 21:33	T 60
212	Damme - Hunteburg - Wel- plage/Meyerhöfen - Bohmte	/	/	Bohmte ZOB (B/S)			05:50 - 19:00	05:50 - 19:00	07:55 - 19:00	k.B.	T 60
213	Barkhausen - Bad Essen - Venne	/	/	Bohmte Leckermühle (B/B)			06:30 - 19:06	07:22 - 19:06	k.B.	k.B.	k.RT
214	Levern - Bohmte - Venne - Evinghausen	/	/	Bohmte Leckermühle (B/B), Bohmte ZOB (B/S)			05:13 - 20:53	05:13 - 20:53	06:49 - 19:25	k.B.	k.RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeug- einsatz (maß- geblich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solo- bus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
215	Heithöfen - Bad Essen - Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)			06:47 - 15:33	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
216	Bohmte - Bad Essen - Venne	/	/	Bohmte Leckermühle (B/B), Bohmte ZOB (B/S)			05:13 - 20:53	05:13 - 20:53	06:49 - 19:25	k.B.	k.RT
221	Heithöfen - Lintorf - Bark- hausen	/	/	/			06:27 - 16:17	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
222	Hunteburg - Schwagstorf - Ostercappeln	/	/	/			06:29 - 14:50	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
223	Belm - Icker - Vehrte - Belm	/	/	/			06:54 - 14:00	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
224	Bissendorf - Belm - Eving- hausen	/	/	/			07:09 - 15:57	k.B.	k.B.	k.B.	k.RT
373	Linne - Bad Essen - Schlede- hausen - Osnabrück	273/274/275 Belm - OS	/	Osnabrück Neumarkt (B/B)			06:17 - 07:19	06:11 - 07:26	k.B.	k.B.	k.RT
N273	Hunteburg - Schwagstorf - Venne - Icker/Vehrte Belm - Osnabrück	/	/	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			19:57 - 01:55	19:57 - 01:55	18:02 - 21:53	1:55 - 04:08	k.RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeug- einsatz (maß- geblich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solo- bus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
N276	Wimmer - Bad Essen - Bohmte - Ostercappeln Osnabrück	/	/	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			20:48 - 02:07	20:48 - 02:07	17:34 - 23:30	00:04 - 04:17	k.RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf ge- meinsamem Linienweg) (Bedienzei- ten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahrzeug- einsatz (maßgeb- lich) GZ = Gelenk- zug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
381	Melle – Gesmold – Bissendorf - Osnabrück	382 Bissendorf – Osnabrück	T20/40	Melle ZOB (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)	SL		04:46 - 21:26	06:14 - 21:26	06:45 - 18:58	12:45 - 19:10	T60
382	Holterberg – Bissendorf - Osnabrück	381 Bissendorf – Osnabrück	T20/40	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)	SL	x	05:49 - 22:14	04:46 - 22:14	05:48 - 21:11	k.B.	T60
392	Wissingen – Jeggen – Osnabrück	393 Jeggen – Osnabrück	T20	Osnabrück Neumarkt (B/B)	GZ	x	05:57 - 00:42	05:57 - 00:42	06:00 - 00:36	13:30 - 19:29	T20/40 (Wissingen T60)
393	Linne – Bad Essen – Schledehausen – Jeggen – Osnabrück	392 Jeggen – Osnabrück	T20	Osnabrück Neumarkt (B/B)	GZ	x	05:15 - 21:06	05:15 - 21:06	06:45 - 22:05	13:57 - 19:29	T60
373	Linne – Schledehausen – Belm – Osnabrück und zurück	/	/	Osnabrück Neumarkt (B/B)	SL		06:17 - 14:10	06:17 - 07:48	06:11 - 06:45	k.B.	k. RT
304	Buchmühlen – Wetter – Eicken-Bruche – Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)	SL		06:52 - 17:40	07:15 - 17:40	07:15 - 14:05	k.B.	T60
305	(Jeggen – Westerhausen)/ (Bad Essen – Oberholsten) – Oldendorf – Bakum – Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)	SL	x	06:18 - 19:05	06:18 - 19:05	07:18 - 14:05	k.B.	T60

Linienliste VOS Ost.

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf ge- meinsamem Linienweg) (Bedienzei- ten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahrzeug- einsatz (maßgeb- lich) GZ = Gelenk- zug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
306	Meesdorf – Markendorf – Buer – Eicken-Bruche – Melle	/	/	Melle ZOB (B/B), Melle Bhf (B/S)	SL	x	06:17 - 19:08	06:17 - 19:08	07:17 - 14:08	12:45 - 18:43	T60
307	Suttorf – Neuenkirchen – (St. Annen – Riemsloh)/ (Insingdorf) – Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)	SL	x	06:15 09:12	06:15 19:12	07:15 13:42	12:15 19:12	T60
308	Melle – Küingsdorf – Son- dermühlen – Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)	SL		07:10 - 16:25	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
309	Bad Rothenfelde – Welling- holzhausen – Sondermüh- len/Peingdorf – Melle	/	/	Bad Rothen- felde ZOB (B/B), Dissen Bhf (B/S), Melle ZOB (B/B)	SL	x	05:20 - 20:46	05:20 - 20:46	06:20 - 19:14	12:20 - 19:29	T60
310	Melle – Laer – Gerden – Altenmelle – Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)			07:05 - 16:25	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
311	Gesmold – Wenningen – Warringhof – Gesmold	/	/				07:00 - 14:15	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
312	Gesmold/Oberholsten – Westerhausen – Oldendorf – Buer	/	/				06:33 - 16:58	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
314	Markendorf – Hustädte – Buer	/	/				07:15 - 16:34	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf ge- meinsamem Linienweg) (Bedienzei- ten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahrzeug- einsatz (maßgeb- lich) GZ = Gelenk- zug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
315	Bruchmühlen – Tittingdorf / Markendorf – Buer	/	/				07:14 - 16:56	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
316	Gr. Aschen/Riemsloh – Neuenkirchen – Riemsloh/ Gr. Aschen	/	/				07:00 - 16:23	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
317	Riemsloh – Krukum – Wes- tendorf – Riemsloh	/	/				06:58 - 14:17	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
318	Wellingholzhausen – Son- dermühlen/Kerßenbrock – Neuenkirchen	/	/				06:40 - 16:20	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
319	Wellingholzhausen – Ves- sendorf – Wellingholzhaus- en	/	/				06:48 - 16:26	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
321	Bissendorf – (Holte – Nat- bergen)/(Uphausen/Wer- sche) – Bissendorf	/	/				06:43 - 15:58	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
322	Bissendorf – Wissingen – Schledehausen – Bad Essen	/	/				06:39 - 16:21	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
N305	Westerhausen - Oldendorf - Bakum - Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)			/	/	20:45 - 22:45	00:20 - 04:40	T120/60 (Sa) T60 (So)
N306	Bruchmühlen - Eicken-Bru- che - Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)			/	/	20:15 - 23:41	01:16 - 04:41	T120/60 (Sa) T60 (So)
N307	Neuenkirchen - St. Annen - Riemsloh - Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)			/	/	20:20 - 23:42	01:45 - 05:13	T120/60 (Sa) T60 (So) k. RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	RegioTakt (auf ge- meinsamem Linienweg) (Bedienzei- ten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahrzeug- einsatz (maßgeb- lich) GZ = Gelenk- zug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
N309	Wellingholzhausen - Son- dermühlen - Melle	/	/	Melle ZOB (B/B)				18:22 - 22:56	00:20 - 05:06	T120/60 (Sa) T60 (So)	
N381	Osnabrück - Bissendorf - Gesbold - Melle	/	/	Melle ZOB (B/B), Kamp-Pro- menade (B/B), Neu- markt (B/B)			/	/	00:15 - 04:04 und 19:30 - 00:15 (So)	00:15 - 04:05 T60	

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
451	Georgsmarienhütte – Oese- de – Dröper – Brannenheide Kloster Oesede – Holsten Mündrup – Kloster Oesede – Dröper – Oesede	/	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)	Kleinbus		06:25 - 20:15	06:25 - 20:15	08:25 - 16:15	10:50 - 18:40	T 60

Linienliste VOS Süd.

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				Regio Takt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
452	Georgsmarienhütte – Oesede – Malbergen – Holzhausen	E471 Malbergen – Holzhausen	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)	SL		06:31 - 20:11	06:31 - 20:11	08:18 - 16:11	10:18 - 18:12	T60
454	Georgsmarienhütte – Oesede – Harderberg – Franziskus- hospital	/	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			08:21 15:59	08:21 15:59	k.B.	k.B.	k. RT
461	Dissen – Bad Rothenfelde – Vermold	/	/	Dissen/Bad Rothenfelde (B/S)			07:25 18:17	07:25 18:17	k.B.	k.B.	k. RT
462	Osnabrück – Oesede	463-469 Osnabrück – Oesede	t	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			05:35 - 20:02	05:35 - 20:02	k.B.	k.B.	k. RT
463	Osnabrück – Oesede – Hagen	462-469 Osnabrück – Oesede	T10	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S), Hagen Zent- rum (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)			04:40 - 21:53	04:40 - 21:53	04:35 - 23:39	09:20 - 21:05	T60
		Harderberg - Nahne	T30								
464	Osnabrück – Oesede – Ge- orgsmarienhütte	462-469 Osnabrück – Oesede	T10	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)			06:42 - 20:28	06:42 - 20:28	08:15 - 16:16	11:32 - 18:48	T60
		Harderberg - Nahne	T30								

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
465	Osnabrück – Oesede – Bad Iburg- Glandorf	462-469 OS-Oesede	T10	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B),			05:02	05:02	07:49	k.B.	T60
		466 Osnabrück – Bad Iburg	T30	Osnabrück Hbf (B/S), Glandorf ZOB (B/B), (B/S)			- 00:31	- 00:31	- 22:46		
466	Osnabrück – Oesede – Bad Iburg – Bad Laer – Bad Ro- thenfelde	62-469 OS-Oesede	T10	Bad Rothen- felde ZOB (B/B), Oesede Gildehaus (B/B), (B/S),			04:32	04:32	04:33	-	T60
		465 Osnabrück – Bad Iburg	T30	Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Glandorf ZOB (B/B), (B/S)			- 00:55	- 00:55	- 23:04		

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
X460	Kloster Oesede – Hilter – Dis- sen – Bad Rothenfelde	467 Osnabrück – Oesede – Kloster Oe- sede – Hilter – Dissen – Bad Rothenfelde	/	Dissen Bhf (B/S), Bad Rothen- felde ZOB (B/B), Wellendorf Bhf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)			06:45 - 18:30	06:45 - 18:30	k.B.	k.B.	k. RT
467	Kloster Oesede – Hilter – Dis- sen – Bad Rothenfelde	X460 Osnabrück – Oesede – Kloster Oe- sede – Hilter – Dissen – Bad Rothenfelde 462-469 Osnabrück - Oesede	/ T10	Dissen Bhf (B/S), Bad Rothen- felde (B/B), Wellendorf Bhf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Oesede Gildehaus (B/S), (B/B)			04:05 - 00:03	04:05 - 00:03	04:05 - 00:12	10:55 - 00:12	T60

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
468	Osnabrück – Oesede – Dröper – Kloster Oesede – Borgloh	469 Wellendorf Brannenhei- de – Dröper – Oesede -Osnabrück 462-469 Osnabrück - Oesede	/	Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Oesede Gildehaus (B/S), (B/B)			08:17 - 18:02	08:17 - 18:02	08:17 - 12:12	k.B.	T60
469	Wellendorf Brannenheide – Dröper – Oesede – Osa- brück	468 Wellendorf Brannenhei- de – Dröper – Oesede – Osnabrück 462-469 Osnabrück - Oesede	/	Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Oesede Gildehaus (B/S), (B/B)			05:45 - 07:29	05:45 - 07:29	k.B.	k.B.	k. RT
471	Holzhausen – Osnabrück	E471/473 Holzhausen – Osnabrück	T20	Osnabrück Neumarkt (B/B), Sutthausen Bhf (B/S)	GZ		05:05 - 00:18	05:05 - 00:18	05:05 - 23:48	07:30 - 00:18	T20
E471	Malbergen – Holzhausen – Osnabrück	471 Holzhausen – Osnabrück 452 Malbergen – Holzhausen	/	Osnabrück Neumarkt (B/B), Sutthausen Bhf (B/S)			05:30 - 06:26	05:30 - 06:26	k.B.	k.B.	k. RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				Regio Takt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
473	Hagen – Holzhausen – Osnabrück	E471/471 Holzhausen - Osnabrück	T20	Hagen Zent- rum (B/B), Osnabrück Neumarkt (B/B), Sutthausen Bhf (B/S)			05:07 - 00:23	05:07 - 00:23	05:08 - 00:23	09:30 - 23:56	T20
475	Bad Rothenfelde – Dissen – Hilter	/	/	Dissen Bhf (B/S), Bad Rothen- felde ZOB (B/B)			04:55 - 00:25	04:55 - 00:25	04:55 - 00:25	08:59 - 23:25	T60
491	Osnabrück – Gaste – Hasber- gen	/	/	Osnabrück Neumarkt (B/B)	GZ	x	05:30 00:29	05:30 00:29	06:15 00:29	10:15 20:11	T60
X492	Osnabrück – Hasbergen	X493 Osnabrück - Hasbergen	T30	Neumarkt (B/B), Hasbergen Bhf (B/S)	SL		06:53 - 23:25	08:35 - 23:25	08:35 - 23:05	k.B.	T60
X493	Osnabrück – Hasbergen – Natrup-Hagen – Hagen	X492 Osnabrück - Hasbergen	T30	Neumarkt (B/B), Hasbergen Bhf (B/S), Natrup Hagen Bhf (B/S), Hagen Zent- rum (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)	SL		04:24 - 00:57	04:24 - 00:57	04:25 00:57	11:05 - 19:55	T60
410	Holzhausen – Malbergen – Georgsmarienhütte	/	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			11:28 14:40	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
411	Harderberg – Oesede – Georgsmarienhütte	/	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			07:00 16:16	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
412	Harderberg – Kloster Oesede	/	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			07:30 13:45	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
413	Borgloh – Holsten-Mündrup – Kloster-Oesede – Oesede – Georgsmarienhütte – Sutt- hausen	414 Brannheide – Kloster Oese- de – Oesede – Georgsmari- enhütte	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			06:54 - 14:53	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
414	Brannheide – Kloster Oesede – Oesede – Georgsmarienhütte	413 Brannheide – Kloster Oese- de – Oesede – Georgsmari- enhütte	/	Oesede Gildehaus (B/B), (B/S)			06:47 - 15:57	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
415	Wellendorf – Ebbendorf – Borgloh	/	/	/			11:40 - 15:47	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
416	Hilter – Hankenberge – Wellendorf – Borgloh	/	/	Wellendorf Bhf (B/S)			06:34 - 16:30	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
417	Natrup – Hilter – Eppendorf – Allendorf – Uphöfen – Borgloh	/	/	/			06:26 - 16:51	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
418	Dissen – Erpen – Bad Rothenfelde – Hilter	/	/	Dissen Bhf (B/S)			06:27 - 16:27	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
419	Dissen – Nolle – Dissen	/	/	Dissen Bhf (B/S)			06:38 - 15:34	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
420	Bad Rothenfelde – Aschen – Dissen	/	/	Dissen Bhf (B/S), Bad Rothen- felde ZOB (B/B)			06:20 - 16:37	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
421	Bad Rothenfelde – Aschen- dorf – Bad Rothenfelde	/	/	Bad Ro- thenfelde ZOB(B/B)			07:20 16:18	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
422	Bad Rothenfelde – Heidland Strang – Bad Rothenfelde	/	/	Bad Ro- thenfelde ZOB(B/B)			07:18 16:22	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
423	Bad Iburg – Glane – Remsede – Westerwiede – Bad Laer	/	/	/			06:09 - 16:23	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
424	Hardensetten – Winkelsetten – Müschen – Bad Laer – Bad Iburg	/	/	/			06:22 - 16:29	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
425	Bad Rothenfelde – Aschen – Dissen – Hilter – Sentrup – Bad Iburg	/	/	Dissen (B/S), Bad Rothen- felde ZOB (B/B)			06:28 - 17:02	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
426	Bad Rothenfelde – Aschen- dorf – Bad Laer – Remsede – Bad Iburg	/	/	Dissen (B/S), Bad Rothen- felde ZOB (B/B)			06:30 - 17:04	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
427	Glandorf – Ostensefelde – Bad Iburg	/	/	Glandorf ZOB (B/S), (B/B)			07:00 15:43	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT




Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahr- zeugein- satz (maßgeb- lich) GZ = Ge- lenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
428	Glane – Sentrup – Bad Iburg	/	/	/			07:48 - 15:58	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
429	Bad Iburg – Mentrup – Bad Iburg	/	/	/			06:56 - 15:57	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
430	Gaste – Hasbergen – Natrup Hagen – Gellenbeck – Suden- feld – Hagen – Georgsmari- enhütte	/	/	Hagen Zent- rum (B/B)			06:30 - 16:27	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
431	Hagen – Mentrup – Altenha- gen – Hagen	/	/	Hagen Zent- rum (B/B)			07:37 - 16:21	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
433	Schwege – Westendorf – Sudendorf – Laudiek – Aver- fährden – Glandorf	/	/	Glandorf ZOB (B/S), (B/B)			06:27 16:10	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
440	Gaste – Ohrbeck – Hasbergen	/	/	Hasbergen Bhf (B/S)			07:16 - 15:43	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT
309	Bad Rothenfelde – Welling- holzhausen – Sondermühlen – Melle	/	/	Bad Rothen- felde ZOB (B/B), Dissen Bhf (B/S), Melle ZOB (B/B), Neumarkt (B/B)			05:20 - 20:46	05:20 - 20:46	06:20 - 23:30	12:20 - 19:29	k. RT
N61	Osnabrück – Oesede – Ge- orgsmarienhütte - Hagen	/	/	Kamp-Pro- menade (B/B), Neu- markt (B/B)					00:50 - 05:13	00:02 - 05:13	T65




Linieliste VOS Wallenhorst.




Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemeinsamem Linienweg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Verknüpfung B/S: Bus-Schiene-Verknüpfung	Fahrzeugeinsatz (maßgeblich) GZ = Gelenkzug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
533	Wallenhorst – Rulle – Osnabrück	Wallenhorst - Rulle Rulle - Osnabrück	T60 T30	Wallenhorst Kirchplatz (B/B), Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			04:46 - 00:07	04:46 - 00:07	06:15 - 00:06	08:30 - 00:06	T 30
581	Hollage Gewerbegebiet – Pye – Osnabrück	582 Pye – Osnabrück	T20	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)		x	04:46 - 00:26	04:46 - 00:26	05:18 - 00:26	08:45 - 23:55	T 20/40
582	Wallenhorst – Pye – Osnabrück	581 Pye – Osnabrück	T20	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)		x	06:14 - 20:49	06:14 - 20:49	k.B.	k.B.	T60
X583	Wallenhorst – Osnabrück	584 Wallenhorst – Osnabrück		Wallenhorst Kirchplatz (B/B), Osnabrück Altstadt (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Hbf (B/S)			06:17 - 08:32	06:17 - 08:32	k.B.	k.B.	k. RT

Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahrzeug- einsatz (maßgeb- lich) GZ = Gelenk- zug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
584	Hollage – Wallenhorst – Osnabrück	583 Wallenhorst – Osnabrück		Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Altstadt (B/S), Wallenhorst Kirchplatz (B/B)			05:00 - 00:43	05:00 - 00:43	05:40 - 00:43	09:15 - 23:51	T30
580	Bramsche – Wallenhorst	/	/	Wallenhorst Kirchplatz (B/B), Bramsche Bhf (B/S)			07:10 - 20:06	07:10 - 20:06	07:40 - 16:02	k.B.	T60
585	Osnabrück – Wallenhorst – Bramsche	/	/	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Altstadt (B/S), Wallenhorst Kirchplatz (B/B)			04:35 - 19:52	04:35 - 19:52	05:02 - 17:57	k.B.	k. RT




Nr.	Hauptfahrweg/ Relation (jeweils eine Richtung)	gemeinsamer Linienweg (Abschnitt)	Regiotakt (auf gemein- samem Linien- weg) (Bedienzeiten)	Anschluss B/B: Bus-Bus-Ver- knüpfung B/S: Bus-Schie- ne-Verknüp- fung	Fahrzeug- einsatz (maßgeb- lich) GZ = Gelenk- zug, SL = Solobus	Verdichtereinsatz	Bedienzeiten k.B.: keine Bedienung				RegioTakt (Bedienzeiten) k.RT: kein RegioTakt
							MF Schule	MF Ferien	Sa	SF	
586	Icker – Rulle – Gruthügel – Osnabrück	/	/	Osnabrück Hbf (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B), Osnabrück Altstadt (B/S)			06:41 - 15:22	06:41 - 07:12	k.B.	k.B.	k. RT
511	Hollage/Bramsche – Wal- lenhorst – Lechtingen/ Rulle – Osnabrück	/	/	Wallenhorst Kirchplatz (B/S), Osnabrück Neumarkt (B/B)			06:55 - 15:30	k.B.	k.B.	k.B.	k. RT




Achmer	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • B+R-Anlage vorhanden, entspricht aber nicht dem aktuellen Stand • Keine P+R-Anlage vorhanden • Beschilderung die zum Bahnsteig weist ist am Treppenaufgang vorhanden • Keine Touristeninformation • Bus-Schiene-Verknüpfung nicht vorhanden 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 35 cm • Bahnsteig nur über Treppenaufgang zu erreichen • Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell • Wetterschutz vorhanden; teilweise Vandalismusschäden • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Ausreichendes Sicherheitsempfinden
Zuwegung zum Gleis	Perspektive
 <ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum Gleis durch Treppenaufgang • Nicht barrierefrei • Keine Fahrgastinformation im Aufgangsbereich 	<p>Mögliche Handlungsfelder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung des Bahnsteigs • B+R-Anlage • P+R-Anlage • DFI-Anlage • Malerarbeiten, Pflasterarbeiten/Grünpflege

Bersenbrück			
Bahnhofsvorplatz		Bahnsteig	
	<ul style="list-style-type: none"> • P+R Anlage ausreichend dimensioniert • B+R Anlage gut ausgelastet • Touristen- und Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell (diverse Vitrinen) • Sehr guter Bus-Schiene Verknüpfungspunkt • Ausschilderung des Bahnhofes im Ort • Gepflegtes Bahnhofsumfeld 		<ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 55 cm • Bahnsteige modernisiert und jeweils barrierefrei erreichbar • Fahrgastinformationen vorhanden und auf aktuellem Stand • Möblierung aktueller Standard • Bahnsteigwechsel nur über Brückenwerk möglich (kein Aufzug); Vorhandener Shuttle-Taxi-Service zum Gleiswechsel • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Positives Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude		Perspektive	
	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum Gleis durch Treppenaufgang • Nicht barrierefrei • Keine Fahrgastinformation im Aufgangsbereich 	<p>Bau einer Aufzugsanlage am Brückenwerk Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene-Verknüpfung)</p>	

Bohmte	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • Sehr großzügig dimensionierte B+R-/P+R-Anlagen, partiell starke Auslastung • Fahrgastinformation vorhanden und aktuell • Bus-Verknüpfung im direkten Umfeld; diverse Linien werden erreicht 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 55 cm befestigt • Durch einen Tunnel zu erreichen; nicht barrierefrei • Aushänge sind auf aktuellem Stand • Gutes Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude	Planung
 <ul style="list-style-type: none"> • Eigentümer ist die DB AG • Zugang zum Gebäude ist barrierefrei • Gegenwärtig keine Nutzung des Bahnhofsgebäudes 	<p>Bestandteil des niedersächsischen Bahnhofausbauprogramm „Niedersachsen ist am Zug III“ (NIAZ III)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung Mittelbahnsteig und Hausbahnsteig auf 220 m • Erneuerung Unterführung • Neubau 2 Aufzüge • Ausstattung • Beleuchtung

Bramsche	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • Eigentümer des Vorplatzes ist die Stadt Bramsche • Sehr hohe Auslastung der P+R-/B+R-Anlagen • Umgebungskarte direkt am Vorplatz; Fahrgastinformation am Bahnhofsgebäude • Ausschilderung des Bahnhofes im Ort • Bus-Schiene Verknüpfung vorhanden 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 55 cm • Barrierefreier Zugang zu den Gleisen; Mittelbahnsteig über Aufzugsanlage erreichbar • Fahrgastinformationen auf aktuellem Stand • Bahnsteigmöblierung aktueller Standard • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Positives Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude	Perspektive
 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteiggebäude in Privatbesitz • Aktuelle Nutzung durch die Heilpädagogische Hilfe Bersenbrück (HpH) • Fahrgastinformationen außen am Gebäude • Kioskbetrieb Gleisseitig 	<p>Mögliche Mobilstation Prüfung der jeweiligen multimodalen Ausrichtung: Park + Ride, Bike + Ride (Fahrradabstellanlagen), Carsharing, Taxistellplätze, ... (vgl. Maßnahmensteckbrief)</p> <p>Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle bzw. Ausbau zum ZOB (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene-Verknüpfung)</p>

Bruchmühlen	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • B+R-/P+R-Anlagen ausreichend dimensioniert und zum Teil stark ausgelastet • Fahrgastinformationen auf der nördlichen Seite vorhanden; keine Touristeninformation • Fahrkartenautomat an der nördlichen Zuwegung • Bushaltestelle an der südlichen Bahnhofseite • Mobiliar entspricht nicht mehr neustem Stand 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 55 cm • Ebenerdig erreichbar; barrierefrei • Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell • Bahnsteig und Möblierung sind zu erneuern; teilweise Vandalismusschäden • Fahrkartenautomat am südlichen Bahnsteig • Ausreichendes Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude	Planung
 <ul style="list-style-type: none"> • Das Gebäude ist in städtischem Besitz • Keine Nutzung; baufälliger Zustand • Keine Fahrgastinformationen 	<p>Bestandteil des niedersächsischen Bahnhofsausbauprogramm „Niedersachsen ist am Zug III“ (NIAZ III)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung 2 Seitenbahnsteige auf 220 m • Ausstattung • Beleuchtung

Dissen/Bad Rothenfelde	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • Erhebliche Erweiterung der P+R-Anlage, somit ausreichend vorhandene Parkmöglichkeit; gute Auslastung der B+R-Anlage • Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell • Touristeninformation vorhanden • Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 76 cm • Ebenerdig erreichbar • Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell • Bahnsteig und Möblierung in einem guten Zustand und aktuell • DFI seit 2018 • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Positives Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude	Perspektive
 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhofsgebäude wird durch den Jazz-Club Dissen genutzt • Keine Fahrgastinformation am Gebäude, jedoch am Vorplatz 	<p>Mögliche Mobilstation Prüfung der jeweiligen multimodalen Ausrichtung: Park + Ride, Bike + Ride (Fahrradabstellanlagen), Carsharing, Taxistellplätze, ... (vgl. Maßnahmensteckbrief)</p> <p>Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene-Verknüpfung)</p>

Hasbergen	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • P+R-/B+R-Anlagen saniert und in einem sehr guten Zustand; hohe Auslastung • Keine Touristen- und Fahrgastinformation auf dem Vorplatz • Bahnhof im Ort ausgeschildert • Bus-Schiene Verknüpfung teilweise vorhanden 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 76 cm • Gleis 1 ebenerdig, Gleis 2 über Treppenanlage zu erreichen und somit nicht barrierefrei • Fahrgastinformation vorhanden und aktuell • Witterungsschutz vorhanden und aktuell • Erreichbarkeit P+R- und B+R-Anlagen von Gleis 1 gut, von Gleis 2 nur über Umwege • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Positives Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude	Perspektive/Planung
 <ul style="list-style-type: none"> • Gebäude in Privatbesitz • Nutzung durch ein Architekturbüro • Sehr guter Zustand des Gebäudes • Keine Touristen- und Fahrgastinformation am Gebäude 	<p>Mögliche Mobilstation Prüfung der jeweiligen multimodalen Ausrichtung: Park + Ride, Bike + Ride (Fahrradabstellanlagen), Carsharing, Taxistellplätze, ... (vgl. Maßnahmensteckbrief)</p> <p>Ggf. Anpassung der Bushaltestelle Bereich Wasserturm (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene-Verknüpfung)</p> <p>Bestandteil des niedersächsischen Bahnhofsbauprogramm „Niedersachsen ist am Zug III“</p> <p>Perspektivischer Neubau der Bahnsteige (220 m) sowie Errichtung einer Fußgängerbrücke mit Aufzügen zur barrierefreien Erreichung von Gleis 2</p>

Hesepe

Bahnhofsvorplatz



- Eigentümer ist die DB Immobilien GmbH
- B+R-Anlage in einem sehr schlechten Zustand
- Kein P+R
- Keine Touristeninformationen
- Keine Bus-Schiene-Verknüpfung

Bahnsteig



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

Bahnhofsgebäude



- Neu errichtete, ebenerdige Zuwegung




Perspektive

Erneuerung der vorhandenen B+R-Anlage

Hilter	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> P+R-/B+R-Anlagen in einem guten Zustand, hohe Auslastung Touristeninformation vorhanden Keine Fahrgastinformation Keine Bus-Schiene-Verknüpfung; Bushaltestelle ca. 350 m entfernt 	 <ul style="list-style-type: none"> Bahnsteighöhe 76 cm Ebenerdig erreichbar Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell Bahnsteig und Möblierung in gutem Zustand und aktuell DFI seit 2018 Fahrkartenautomat am Bahnsteig
Bahnhofsgebäude	Perspektive
 <ul style="list-style-type: none"> Private Nutzung Keine Fahrgastinformationen Keine Bahnspezifische Nutzung des ehemaligen Bahnhofsgebäudes 	<p>Überprüfung der der P+R-/B+R-Situation und ggf. Anpassung der dafür vorhandenen Infrastruktur</p>

Melle	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • Durch Sanierung sehr guter Zustand der P+R-/B+R-Anlagen; hohe Auslastung • Touristeninformation am Vorplatz • Bushaltestelle vorhanden und gut ausgebaut; keine Bus-Schiene-Verknüpfung • Ausschilderung des Bahnhofes im Ort 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 55 cm • Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig durch Aufzüge • Sanierete Tunnelzuwegung • Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell • Mobiliar nicht mehr zeitgemäß • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Sicherheitsempfinden ausreichend
Bahnhofsgebäude	Perspektive/Planung
 <ul style="list-style-type: none"> • Privater Besitz • Derzeitige Nutzung durch Gastronomie und ein Gesundheitszentrum • Eine Fahrgastinformation vorhanden 	<p>Mögliche Mobilstation Prüfung der jeweiligen multimodalen Ausrichtung: Park + Ride, Bike + Ride (Fahrradabstellanlagen), Carsharing, Taxistellplätze, ... (vgl. Maßnahmensteckbrief)</p> <p>Ggf. Anpassung der Bushaltestelle (vgl. Maßnahmenste zur Bus-Schiene-Verknüpfung)</p> <p>Bestandteil des niedersächsischen Bahnhofausbauprogramm „Niedersachsen ist am Zug III“ Erneuerung Bahnsteigkanten und -belag am Mittelbahnsteig (220m); Wetterschutz; Ausstattung, Beleuchtung</p>



Kloster Oesede	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • P+R-/B+R-Anlagen in einem guten Zustand; Dimensionierung gut • Keine Touristen- und Fahrgastinformation vorhanden • Keine Bus-Schiene-Verknüpfung; Bushaltestelle südlich der Gleise ca. 100 m; nördlich der Gleise 250 m 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 76 cm • Ebenerdig erreichbar • Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell • Bahnsteig und Möblierung in einem guten Zustand und aktuell • DFI seit 2018 • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Positives Sicherheitsempfinden
Zuwegung zum Gleis	Perspektive
 <ul style="list-style-type: none"> • Ebenerdige Zuwegung, barrierefreier Bahnsteigzugang • Keine Fahrgastinformation 	<p>Überprüfung der P+R-/B+R-Situation und ggf. Anpassung der dafür vorhandenen Infrastruktur</p>

Natrup-Hagen	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • Großzügig dimensionierte und gut ausgelastete P+R-Anlage, B+R-Anlage sehr stark ausgelastet und nicht mehr auf dem neuesten Stand • Keine Fahrgast- oder Touristeninformation am Vorplatz • Busverbindung am Vorplatz, keine Bus-Schiene-Verknüpfung 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 76 cm • Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig • Fahrgastinformationen vorhanden und auf aktuellem Stand • Durch Sanierung auf aktuellstem Stand (Beleuchtung, Möblierung usw.) • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Positives Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude	Perspektive/Planung
 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhofsgebäude ausschließlich in betrieblicher Nutzung • Keine Fahrgastinformationen vorhanden 	<p>Bestandteil des niedersächsischen Bahnhofausbauprogramm „Niedersachsen ist am Zug III“ Verlängerung der beiden Seitenbahnsteige auf eine Länge von 220 m; Ausstattung; Beleuchtung Barrierefreie Anpassung der Bushaltestelle (vgl. Maßnahme zur Bus-Schiene-Verknüpfung)</p>

Oesede	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • P+R-/B+R-Anlagen werden ausreichend genutzt • Keine Touristen- oder Fahrgastinformation im Vorplatzbereich • Bus-Schiene-Verknüpfung über die Haltestelle „Gildehaus“ 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 76 cm • Ebenerdig erreichbar • Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell • Bahnsteig und Möblierung in einem guten Zustand und aktuell • DFI seit 2018 • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Positives Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude	Perspektive
 <ul style="list-style-type: none"> • Ebenerdige Zuwegung, somit barrierefreier Bahnsteigzugang • Keine Fahrgastinformation 	<p>Mögliche Mobilstation</p> <p>Prüfung der jeweiligen multimodalen Ausrichtung: Park + Ride, Bike + Ride (Fahrradabstellanlagen), Carsharing, Taxistellplätze, ... (vgl. Maßnahmensteckbrief)</p>



Osnabrück Altstadt	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • B+R-Anlagen vorhanden mit extrem hoher Auslastung, zu optimieren • Fahrgast- und Touristeninformation vorhanden • Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden • Taxistellplätze vorhanden • K+R möglich 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 76 cm • Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig über Aufzug • Fahrgastinformationen vorhanden und auf aktuellem Stand • Durch Sanierung aktueller Standard (Beleuchtung, Möblierung usw.) • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Ausreichendes Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude	Perspektive/Planung
 <ul style="list-style-type: none"> • Eigentümer sind die Stadtwerke Osnabrück • Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell • Nutzung durch Bäckerei/Bistro • Übersichtliche Wegweiser im Gebäude • Barrierefreier Zugang 	<p>Mögliche Mobilstation</p> <p>Prüfung der jeweiligen multimodalen Ausrichtung: Park + Ride, Bike + Ride (Fahrradabstellanlagen), Carsharing, Taxistellplätze, ... (vgl. Maßnahmensteckbrief)</p>

Osnabrück Hauptbahnhof	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • Gute Parkmöglichkeiten durch vorhandenes Parkhaus • Hohe Auslastung der B+R-Anlage, gute Auslastung des Fahrradparkhauses • Fahrgast- und Touristeninformationen vorhanden und aktuell • Bus-Schiene-Verknüpfung zu optimieren 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 76 cm • Sämtliche Bahnsteige über Treppenaufgang und Aufzüge zu erreichen • Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell, DFI vorhanden • Bahnsteigmöblierung zum Teil aktuell
Bahnhofsgebäude	Planung
 <ul style="list-style-type: none"> • Eigentum der DB Immobilien AG • Vielfältige Nutzung durch Gastronomie und Einzelhandel sowie Verkaufsstelle der DB • Fahrkartenautomaten vorhanden Barrierefreier Zugang • Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell 	<p>Bestandteil des niedersächsischen Bahnhofausbauprogramm „Niedersachsen ist am Zug III“</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung aller Bahnsteige mit Kanten und Dächern • Anpassung oder Neubau der Beleuchtung • Anpassung oder Neubau von Bahnsteigausstattungen

Osnabrück Sutthausen		
Bahnhofsvorplatz		Bahnsteig
	<ul style="list-style-type: none"> • Eigentümer Vorplatz ist die Stadt Osnabrück • Gesamter Vorplatz wurde 2018 neugebaut • Fahrgastinformationen am Bahnsteig • Bus-Schiene-Verknüpfung vorhanden 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 76 cm • Ebenerdige Erreichbarkeit des Bahnsteiges • Fahrgastinformationen sind vorhanden und aktuell • Mobiliar vorhanden; Witterungsschutz ist durch das Atelier Trieb gestaltet worden • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Positives Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude		Perspektive
	<ul style="list-style-type: none"> • Privatbesitz • Gastronomie und Kunst-Atelier • Keine Fahrgastinformation am Gebäude 	<p>Überprüfung der P+R-/B+R-Situation und ggf. Anpassung der dafür vorhandenen Infrastruktur</p>

Rieste	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • B+R gut ausgelastet, P+R-Anlage ausreichend dimensioniert • Keine Fahrgastinformation, Touristeninformation (Gemeindekarte) vorhanden • Busverbindung am Vorplatz, keine Bus-Schiene-Verknüpfung 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 55 cm • Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig • Fahrgastinformationen vorhanden und auf aktuellem Stand • Möblierung usw. auf aktuellem Stand • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Positives Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude	Perspektive/Planung
 <ul style="list-style-type: none"> • An der Stelle des ehemaligen Bahnhofsgebäudes befindet sich das Rathaus von Rieste • Keine Fahrgastinformation 	<p>Überprüfung der P+R-/B+R-Situation und ggf. Anpassung der dafür vorhandenen Infrastruktur</p> <p>Barrierefreie Anpassung der Bushaltestelle (vgl. Maßnahmensteckbrief zur Bus-Schiene-Verknüpfung)</p>

Wellendorf	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • P+R-/B+R-Anlagen in einem guten Zustand; Dimensionierung ausreichend • Touristeninformation vorhanden • Keine Bus-Schiene-Verknüpfung; Bushaltestelle südlich der Gleise ca. 150 m • Fahrkartenautomat am Vorplatz, nicht am Bahnsteig 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 76 cm • Ebenerdig erreichbar • Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell • Bahnsteig und Möblierung in einem guten Zustand und aktuell • DFI seit 2018 • Positives Sicherheitsempfinden
Zuwegung zum Gleis	Perspektive
 <ul style="list-style-type: none"> • Ebenerdige Zuwegung, somit barrierefreier Bahnsteigzugang • Keine Fahrgastinformation 	<p>Überprüfung der P+R-/B+R-Situation und ggf. Anpassung der dafür vorhandenen Infrastruktur</p>

Westerhausen	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • P+R-/B+R-Anlagen in einem ordentlichem Zustand; hohe Auslastung • Touristeninformation vorhanden; keine Fahrgastinformation • Keine Bus-Schiene-Verknüpfung 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 55 cm • Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig • Keine Fahrgastinformation auf dem Bahnsteig • Möblierung nicht mehr neuster Stand • Fahrkartenautomat am Bahnsteig • Positives Sicherheitsempfinden
Zuwegung zum Gleis	Perspektive
 <ul style="list-style-type: none"> • Ebenerdige Zuwegung; barrierefreier Bahnsteigzugang • Fahrgastinformation an der Zuwegung in Vitrienen 	<p>Überprüfung der P+R-/B+R-Situation und ggf. Anpassung der dafür vorhandenen Infrastruktur Bahnsteigmöbiliar erneuern</p>

Wissingen	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • B+R-Anlage inkl. Fahrradkäfing vorhanden und gut dimensioniert, gute P+R-Auslastung • Fahrgastinformationen vorhanden und aktuell • Busverbindung am Vorplatz, keine Bus-Schiene-Verknüpfung 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 55 cm • Ebenerdiger Zugang, Gleis 2 nur über eine Stufe zu erreichen • Keine Fahrgastinformationen • Unzureichende Bahnsteigmöblierung • Kein Fahrkartenautomat • Positives Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude	Perspektive
 <ul style="list-style-type: none"> • Betriebliche Nutzung des Gebäudes • Fahrgastinformation vorhanden • Ebenerdiger Zugang zum Gleis 	<p>Renovierung des Bahnsteiges sowie Erneuerung der Beläge und Kanten</p> <p>Errichtung eines Witterungsschutzes sowie Infovitrine zur Fahrgastinformation</p> <p>Erweiterung des Wartebereiches einschl. Serviceeinrichtung</p>

Quakenbrück	
Bahnhofsvorplatz	Bahnsteig
 <ul style="list-style-type: none"> • Sehr gutes P+R-/B+R-Angebot • Keine Touristen- und Fahrgastinformation am Vorplatz • Bereich der Busverknüpfung wurde saniert und neu gestaltet • Keine Bus-Schiene-Verknüpfung 	 <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteighöhe 55 cm • Barrierefreier Zugang zum Bahnsteig • Fahrgastinformationen vorhanden und auf aktuellem Stand • Durch Sanierung auf aktuellstem Stand (Beleuchtung, Möblierung Fahrkartenautomat am Bahnsteig) • Positives Sicherheitsempfinden
Bahnhofsgebäude	Perspektive
 <ul style="list-style-type: none"> • Saniertes Bahnhofsgebäude • Diverse Nutzungen durch z. B. Gastronomie, Reisebüro, Ingenieurbüro, Praxis • Keine Fahrgastinformation im und am Gebäude 	Überprüfung der P+R-/B+R-Situation und ggf. Anpassung der dafür vorhandenen Infrastruktur