

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



6. Bericht zu den Maßnahmen im Projekt MOIN+

Osnabrück, den 03.09.2025

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
Abbildungsverzeichnis.....	3
Tabellenverzeichnis.....	4
1 Einleitung.....	5
2 Busverkehr im Projekt MOIN+ für die Monate Februar 2024 bis Juli 2025	5
2.1 Hochlauf und allgemeiner Blick auf Monatsebene.....	6
2.2 Differenzierte Betrachtung Wochentage, Samstage und Sonntage/ Feiertage im Tagesverlauf	9
2.3 Tagesverlauf pro Linie pro Richtung	10
2.3.1 Montag bis Freitag im Tagesverlauf	11
2.3.2 Samstag im Tagesverlauf	15
2.3.3 Sonn- und Feiertage im Tagesverlauf.....	19
2.4 Frequentierung im Linienverlauf nach Haltestellen	22
2.5 Befragungsergebnisse Linie 260	27
2.6 Ausblick	28
3 Kennzahlen für den On-Demand-Verkehr Lütти im Projekt MOIN+ für den Zeitraum April 2024 bis Juli 2025.....	30
3.1 Registrierungen.....	30
3.2 Fahrten	30
3.3 Pooling	31
3.4 Auslastung.....	32
3.5 Bediengebiete	34
3.6 Tage und Tageszeiten.....	34
3.7 Tickets	35
3.8 Telefonbuchungen und Stornierungen.....	37
3.9 Bahnhöfe.....	37
4 Carsharing im Projekt MOIN+ Juli 2024 bis Juli 2025	38
4.1 Kennzahlen.....	38
4.2 Ausblick	40
5 Mobilstationen im Projekt MOIN+ Mai 2025 bis Juli 2025	41
5.1 Kennzahlen.....	41
5.2 Ausblick	42
6 Anhang.....	43
6.1 Ein- und Ausstiege im Lütти	43
6.2 Ein- und Ausstiege im Lütти pro Bewohner	46

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Linie S20 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat	6
Abbildung 2: Linie S40 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat	7
Abbildung 3: Linie 260 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat	7
Abbildung 4: Linie 452 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat	8
Abbildung 5: Linie 640 Fahrgäste pro MOIN+ Fahrt pro Monat	9
Abbildung 6: Linie 650 Fahrgäste pro MOIN+ Fahrt pro Monat	9
Abbildung 7: durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt nach Wochentagen.....	10
Abbildung 8: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S20	11
Abbildung 9: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S40	12
Abbildung 10: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 260	12
Abbildung 11: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 452	13
Abbildung 12: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 640	14
Abbildung 13: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 650	14
Abbildung 14: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S20	15
Abbildung 15: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S40	16
Abbildung 16: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 260	16
Abbildung 17: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 452	17
Abbildung 18: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 640	18
Abbildung 19: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 650	18
Abbildung 20: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S20 ..	19
Abbildung 21: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S40 ..	20
Abbildung 22: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 260 ..	20
Abbildung 23: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 640 ..	21
Abbildung 24: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 650 ..	21
Abbildung 25: S20 Haltestellenverlauf Richtung Osnabrück.....	22
Abbildung 26: S20 Haltestellenverlauf Richtung Wittlage	23
Abbildung 27: S40 Haltestellenverlauf Richtung Osnabrück.....	23
Abbildung 28: S40 Haltestellenverlauf Richtung Bad Laer	24
Abbildung 29: 260 Haltestellenverlauf Richtung Bohmte	25
Abbildung 30: 452 Haltestellenverlauf Richtung Oesede	25
Abbildung 31: 452 Haltestellenverlauf Richtung Hasbergen	26
Abbildung 32: 452 Haltestellenverlauf Richtung Hasbergen	27
Abbildung 33: Registrierungen und Fahrgastwachstum	30
Abbildung 34: Anzahl der Buchungen und Fahrgäste im Lütти	31
Abbildung 35: Pooling-Quote je Bediengebiet	32
Abbildung 36: Fahrzeugstunden und Auslastung.....	33
Abbildung 37: Auslastung des Lütти im Juli 2025	34
Abbildung 38: Durchschnittliche Anzahl an Buchungen, Fahrgästen und Pooling Quote pro Woche in 2025.....	35
Abbildung 39: Anzahl der verkauften Tickets für Hauptbuchende Fahrgäste im Juli 2025	36
Abbildung 40: Anzahl der verkauften Tickets für Mitfahrende auf einer anderen Buchung im Juli 2025	36
Abbildung 41: Anteil der Fahrgäste im jeweiligen Bediengebiet mit Einstieg oder Ausstieg an einem Bahnhof	37
Abbildung 42: Anzahl durchschnittliche Carsharing-Buchungen pro Quartal nach Kommune	38
Abbildung 43: Nutzergruppe Carsharing-Buchungen nach Kommune	39
Abbildung 44: Buchungshäufigkeit der Carsharing-Kunden pro Kommune	40

Abbildung 45: durchschnittliche tägliche Auslastung der Mobilstationen	41
Abbildung 46: Mobilstation-Buchungen nach Buchungsart.....	42

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht durchschnittliche Fahrgäste pro Tag nach Wochentagen.....	10
Tabelle 2: Ergebnisse der Quelle-Ziel Befragung auf der 260	28

1 Einleitung

Das Projekt MOIN+ ist ein vom Bundesministerium für Verkehr (ehemals “Bundesministerium für Digitales und Verkehr”) gefördertes Modellprojekt zur Stärkung des ÖPNV. Im Landkreis Osnabrück werden im Rahmen des Projektes neue Buslinien und On-Demand-Verkehre betrieben, das Carsharing Angebot ausgebaut, Mobilstationen errichtet, sowie eine digitale Mobilitätsplattform entwickelt.

Eine Evaluation dieser Modellprojekte findet durch das vom Fördermittelgeber beauftragte Fraunhofer-Institut IAO statt. Das Fraunhofer-Institut wertet dabei eigene Befragungen und vom Projekt generierte Nutzungsdaten aus und ermittelt CO₂-Einsparungen. Um möglichst schnell Erkenntnisse zu den Angeboten zu erhalten, führt das Projektteam selbst Befragungen und Auswertungen der Nutzungszahlen durch. Im April, August, Oktober 2024, Januar und Mai 2025 wurden die ersten fünf Berichte zu den Maßnahmen im Projekt MOIN+ veröffentlicht.

Der vorliegende sechste Bericht umfasst eine Auswertung der Daten aus den automatischen Fahrgastzählsystemen der im Projekt eingeführten und erweiterten Schnell- und Regiobuslinien für die Monate Februar 2024 bis Juli 2025, eine Auswertung der Nutzungsdaten des On-Demand-Verkehrs Lütke für die Monate April 2024 bis Juli 2025, eine Auswertung der Betriebsmonate Juli 2024 bis Juli 2025 der Carsharing-Erweiterung, sowie eine Auswertung der Kennzahlen der Mobilstationen für Monate April 2025 bis Juli 2025.

Der siebte Bericht zum Projekt MOIN+ wird zum nächsten Ausschuss für Planen und Bauen im Dezember 2025 veröffentlicht.

2 Busverkehr im Projekt MOIN+ für die Monate Februar 2024 bis Juli 2025

Am 05.02.2024 sind durch den Fahrplanwechsel die Änderungen im Zuge des Förderprojektes MOIN+ des Landkreises Osnabrück in Kraft getreten. Diese Änderungen beinhalten zwei neue Schnellbuslinien (S20 und S40), eine neue Querverbindung zwischen dem Nordkreis und Wittlager Land (Linie 260), eine Achsenverlängerung im Südkreis (Linie 452) sowie eine Erweiterung des Fahrplanangebotes zweier bereits bestehender Buslinien im Nordkreis (Linien 640 und 650).

Auf allen MOIN+ Linien wurden jeweils in einem Teil der Busflotte automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) installiert, über die der Landkreis Osnabrück und die PlaNOS GmbH monatliche Fahrgastzahlen erhalten.

Alle in den folgenden Abbildungen dargestellten Durchschnittswerte basieren auf den Fahrgastdaten des gesamten Betriebszeitraums von Februar 2024 bis einschließlich Juli 2025.

Da nicht alle Fahrten mit AFZS- ausgestatteten Bussen durchgeführt werden, erfolgt eine Hochrechnung der Zählraten. Aufgrund der hohen Nachfrage Montag bis Freitag auf der S20 um 06:43 Uhr sowie der S40 um 06:11 Uhr in Richtung Osnabrück werden größtenteils bei diesen Fahrten Gelenkbusse ohne AFZS eingesetzt. Um die Fahrgastzahlen dennoch möglichst realitätsnah abzubilden, erfolgt eine Hochrechnung auf Basis eigener manueller Zählungen, Angaben der Verkehrsunternehmen sowie unter Berücksichtigung monatlicher Schwankungen im Fahrgastaufkommen. Der Anteil der mit AFZS ausgewerteten Fahrten liegt für die S20 und 260 deutlich über dem geforderten Mindestwert von 40 %. Die Linien S40 und 452 erreichen diesen Mindestwert. Bei der Linie 650 ist zu beachten, dass größtenteils nur die eingerichteten MOIN+ Fahrten (Montag – Freitag 16:00 Uhr – 22:00 Uhr, Samstag 08:00 Uhr – 22:00 Uhr sowie Sonntag 08:00 Uhr – 22:00 Uhr)

gezählt werden. Noch eingeschränkter ist die Datenverfügbarkeit der Linie 640 (Montag – Freitag 16:00 Uhr – 21:00 Uhr, Samstag 14:00 Uhr – 21:00 Uhr sowie Sonntag 07:00 Uhr – 14:00 Uhr). Der Hauptgrund für die zeitliche Begrenzung liegt darin, dass die verschiedenen Verkehrsunternehmen ihre mit AFZS ausgestatteten Fahrzeuge nur innerhalb dieser Zeitfenster einsetzen. Für eine fundierte Auswertung wäre jedoch eine ganzheitliche Erfassung über den gesamten Tagesverlauf hinweg notwendig. Im Jahr 2024 standen für die Linie 640 lediglich die Daten eines einzigen ausgestatteten Fahrzeugs von drei Fahrzeugen zur Verfügung. Die Ursache für diese Einschränkung liegt darin, dass die kombinierten Fahrplandaten der Linien 640 und 650 bislang nicht für das Jahr 2024 von einem Verkehrsunternehmen gebündelt bereitgestellt wurden.

Aufgrund der beschriebenen Datenlücken und des eingeschränkten Erfassungszeitraums sind die Fahrgastzahlen der Linien 640 und 650 nur bedingt belastbar und sollten entsprechend vorsichtig interpretiert werden.

2.1 Hochlauf und allgemeiner Blick auf Monatsebene

Die Abbildungen 1 - 6 zeigen die täglich pro Fahrt gemessenen und hochgerechneten Fahrgastzahlen der einzelnen MOIN+ Linien für die ersten vierzehn Betriebsmonate von Februar 2024 bis Juli 2025. Bei der Betrachtung zu berücksichtigen sind saisonbedingte Faktoren wie Ferienzeiten und Urlaubszeiten, die sich vor allem im Monat Juli (Sommerferien) und den Monaten Oktober (Herbstferien), Dezember (Weihnachtsferien) sowie März/April (Osterferien) zeigen.

Die Linie **S20** (Mo - So) erreichte im Mai 2025, Juni 2025, sowie März 2025 ihre Spitzenwerte mit jeweils 23,50 (Mai 2025); 21,92 (März 2025); 21,77 (Juni 2025) Fahrgästen pro Fahrt. Als fahrgastschwächste Monate erwiesen sich der Juli 2024 mit 15,82 Fahrgästen pro Fahrt bzw. der Februar 2024 mit 15,95 Fahrgästen pro Fahrt. Ein **Vergleich** der Monate Februar bis Juli der Jahre **2024** und **2025** zeigt eine **deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen** auf der Linie S20. Im Jahr 2025 führen im Durchschnitt täglich **105 Fahrgäste mehr (+ 16,99 %)** mit der S20 als im Jahr 2024. Somit zeigt sich, dass die Linie S20 im Projektverlauf spürbar an Bedeutung gewonnen hat.

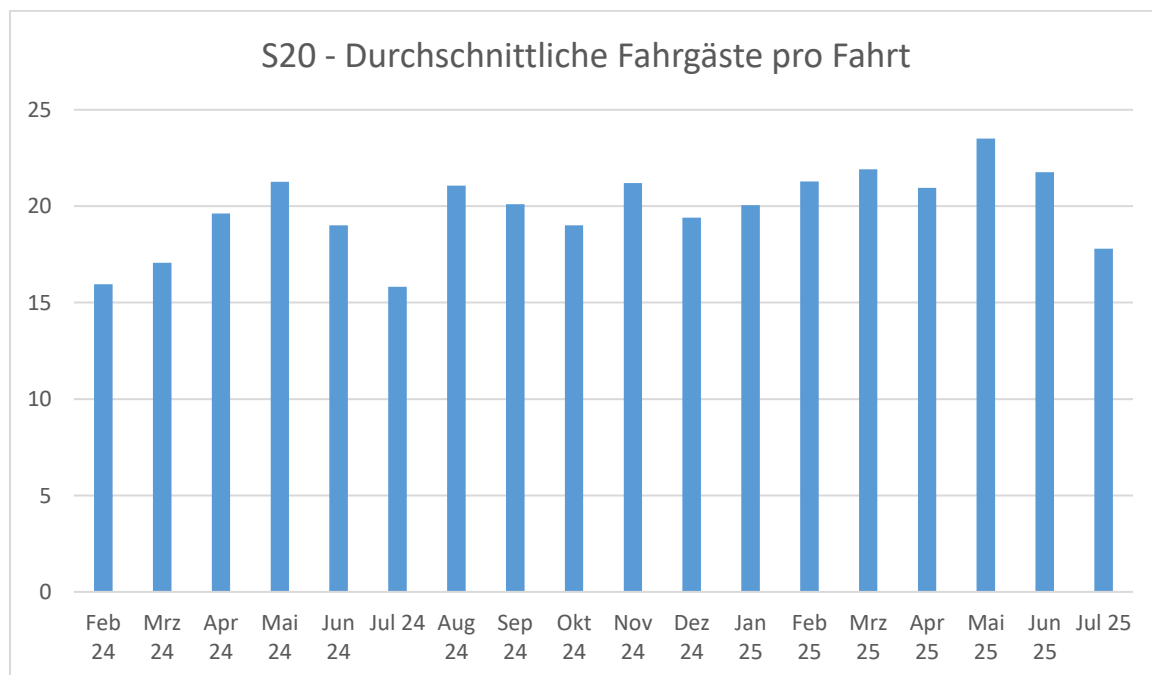


Abbildung 1: Linie S20 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat

Die Linie **S40** (Mo - So) war besonders im Mai 2025 (23,29 Fahrgäste pro Fahrt), November 2024 (22,64) und Dezember 2024 (21,64) fahrgastreich. Als fahrgastschwächste Monate erwiesen sich der Februar 2024 und Oktober 2024 mit 14,48 bzw. 15,16 Fahrgästen pro Fahrt. Auch auf der S40 ist zu erkennen,

dass die Linie innerhalb eines Jahres spürbar an Bedeutung gewonnen hat, mit durchschnittlich **täglich 80 Fahrgästen (+ 12,38 %) mehr in 2025** (Feb - Juli 2025) als im Jahr 2024 (Februar - Juli 2024)

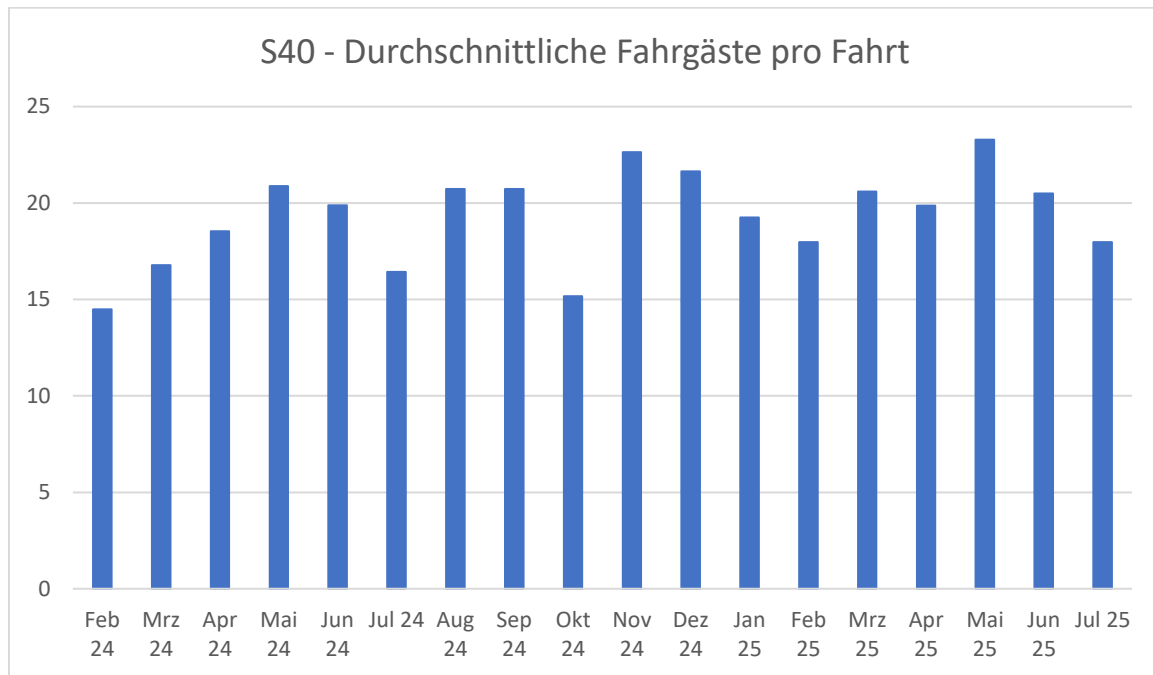


Abbildung 2: Linie S40 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat

Die Linie **260** zeigt sogar einen noch stärkeren Fahrgastzuwachs im Vergleich zu den Schnellbuslinien seit Inbetriebnahme: Die Monate Mai 2025 (19,53 Fahrgäste pro Fahrt), März 2025 (18,69), April 2025 (18,66) und Juni 2025 (18,59) waren die bisher fahrgaststärksten Monate. Im Gegensatz dazu waren die ersten beiden Betriebsmonate Februar 2024 (12,83) und März 2024 (13,11) die fahrgastschwächsten. Im Jahr **2025** (Feb - Jul 25) nutzten im Durchschnitt **102 Fahrgäste pro Tag mehr (+ 22,78 %)** die Linie 260 als im Vorjahr (Feb - Jul 24). Auch diese Entwicklung zeigt, dass die Linie 260 innerhalb des Projektzeitraums spürbar an Bedeutung gewonnen hat und auf eine steigende Nachfrage trifft.

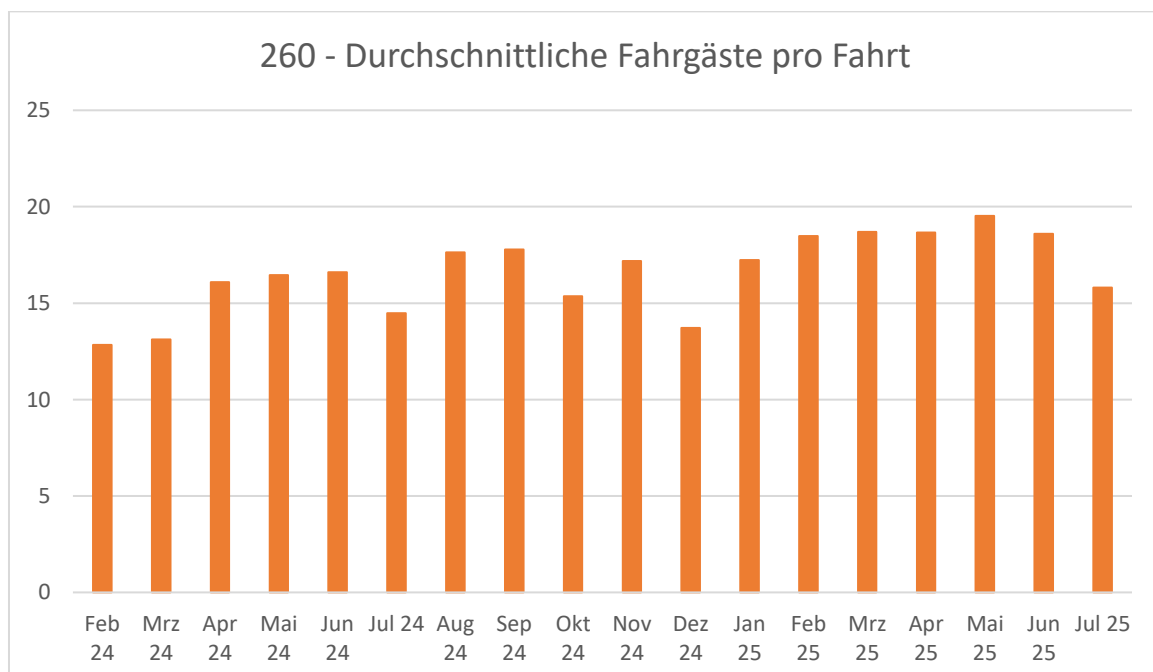


Abbildung 3: Linie 260 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat

Die Linie **452** hatte bisher ihre fahrgaststärksten Monate im September 2024 (15,19 Fahrgäste pro Fahrt) sowie Oktober 2024 (14,37) und August 2024 (14,45). Der Februar 2024 (9,15), Juli 2024 (9,21) und Juli 2025 (8,48) sind die fahrgastschwächsten Monate gewesen. Im Vergleich zum Vorjahr sind im Jahr **2025** im Durchschnitt **3 Fahrgäste täglich mehr (+ 0,91 %)** mit der Linie 452 gefahren. Im Jahresverlauf 2025 zeigt sich bislang keine Wachstumsdynamik.

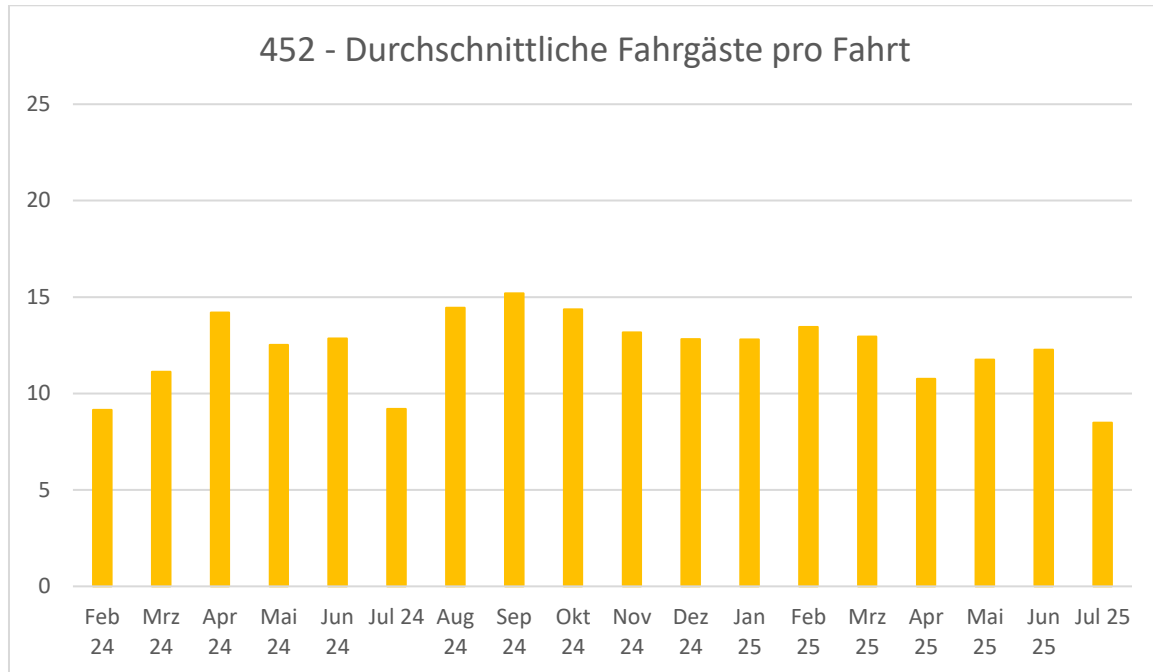


Abbildung 4: Linie 452 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat

Für die Linie **640** liegen aktuell nur eingeschränkt Daten vor, da lediglich ein Teil der Fahrten mit AFZS-ausgestatteten Fahrzeugen durchgeführt wurde, wodurch ein Großteil des Tages nicht abgedeckt ist (Es liegen Fahrgastzahlen für folgende Zeiträume vor: Montag – Freitag 16:00 Uhr – 21:00 Uhr, Samstag 14:00 Uhr – 21:00 Uhr sowie Sonntag 07:00 Uhr – 14:00 Uhr). Die durchschnittlichen Fahrgastzahlen pro Fahrt im Jahr 2025 bewegen sich auf einem niedrigen Niveau mit 2 bis 4 Fahrgästen pro Fahrt.

Diese Werte deuten auf eine sehr geringe Auslastung hin. Aufgrund der eingeschränkten Datenbasis, sowohl zeitlich als auch fahrplantechnisch, ist Vorsicht bei der Interpretation geboten. Es ist möglich, dass die tatsächliche Nutzung außerhalb der gezählten Zeitfenster höher liegt, insbesondere zu Pendlerzeiten.

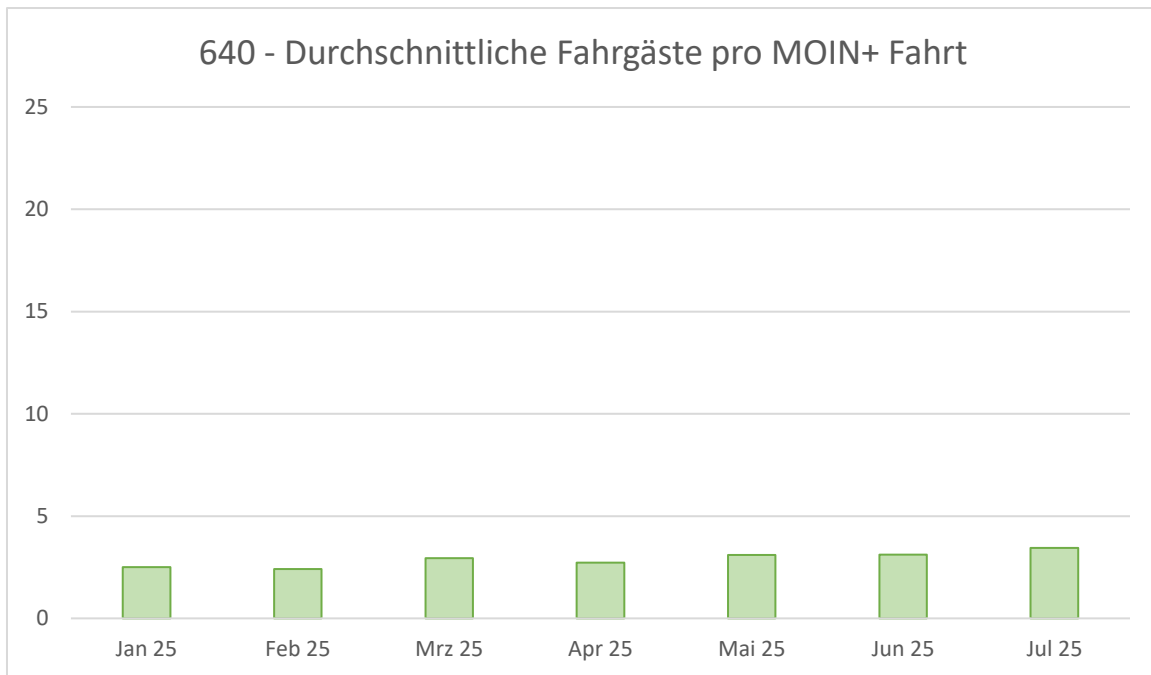


Abbildung 5: Linie 640 Fahrgäste pro MOIN+ Fahrt pro Monat (Fahrgastzahlen nur für die Zeiträume: Montag – Freitag 16:00 Uhr – 21:00 Uhr, Samstag 14:00 Uhr – 21:00 Uhr sowie Sonntag 07:00 Uhr – 14:00 Uhr)

Die Linie **650** zeigt seit Februar 2024 eine stabile und leicht steigende Auslastung. Die durchschnittlichen Fahrgastzahlen pro Fahrt stiegen von 4,91 im Februar 2024 auf Werte über 6 Fahrgäste ab August, mit einem Höchststand im Juni 2025 (7,56). Im Jahr 2025 pendeln sich die Werte auf einem konstanten Niveau ein (ca. 6 - 8 Fahrgäste pro Fahrt).

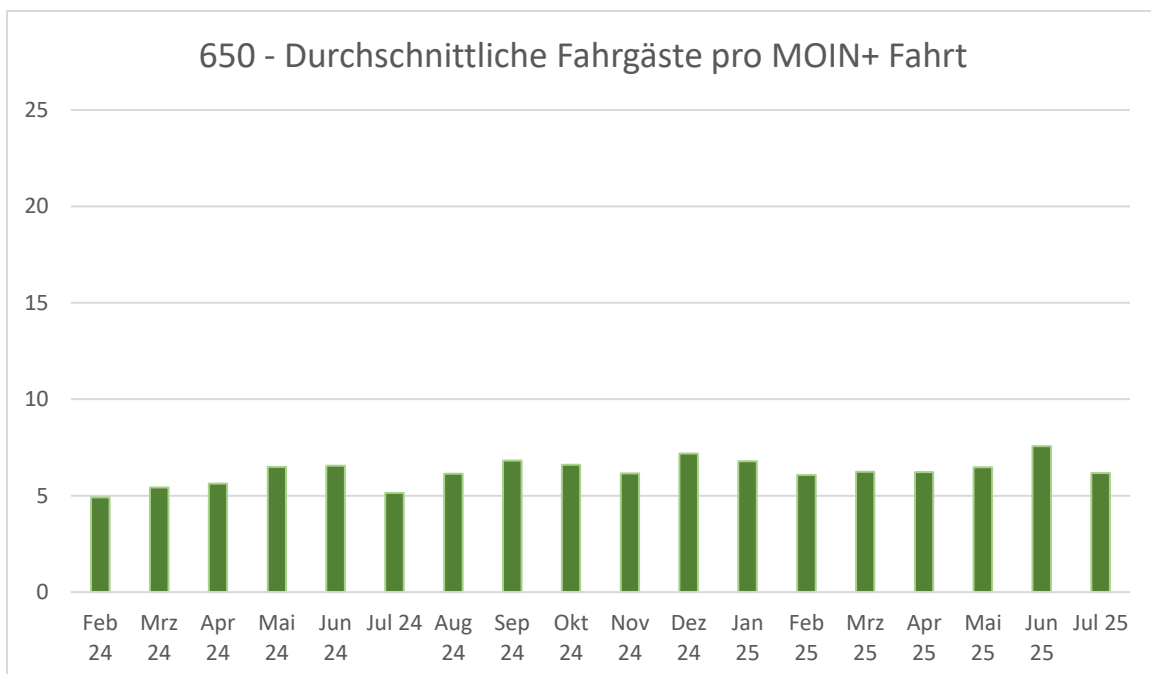


Abbildung 6: Linie 650 Fahrgäste pro MOIN+ Fahrt pro Monat (Fahrgastzahlen nur für die Zeiträume: nur ausgewählte Fahrzeiten im Rahmen von MOIN+: Montag – Freitag 16:00 Uhr – 22:00 Uhr, Samstag 08:00 Uhr – 22:00 Uhr sowie Sonntag 08:00 Uhr – 22:00 Uhr)

2.2 Differenzierte Betrachtung Wochentage, Samstage und Sonntage/ Feiertage im Tagesverlauf

In einer Gesamtbetrachtung Februar 2024 bis Juli 2025 über die Linien S20, S40, 260 und 452 hinweg (siehe Abb. 7) erweisen sich die **Sonn- und Feiertage** als fahrgastschwächste Tage mit durchschnittlich

13,56 Fahrgästen pro Fahrt (die Linie 452 fährt nicht an Sonn- und Feiertagen). Dagegen sind **in der Woche** durchschnittlich **17,98 Fahrgäste pro Fahrt** und am **Samstag** durchschnittlich **15,23 Fahrgäste pro Fahrt** mit den MOIN+ Linien unterwegs. Hervorzuheben ist, dass die **S40 besonders stark an Samstagen** (20,59 Fahrgäste pro Fahrt) genutzt wird. Die anderen drei Linien werden dagegen eher unter der Woche als am Wochenende genutzt.

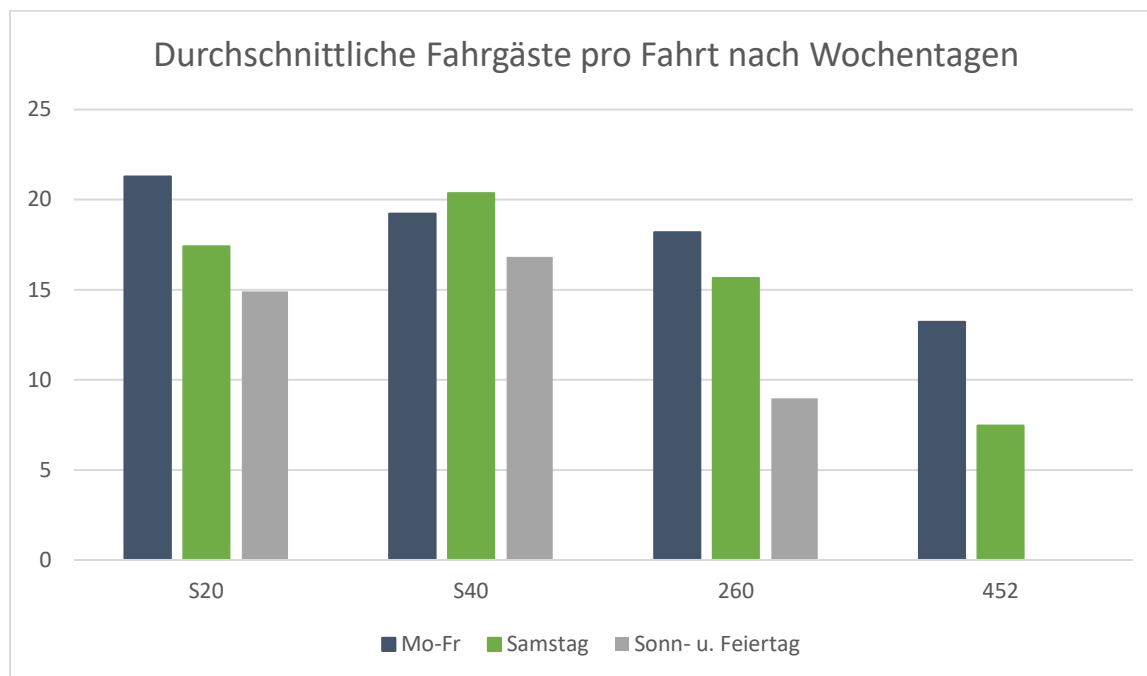


Abbildung 7: durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt nach Wochentagen

Die Tabelle 1 zeigt zusammenfassend die Anzahl der Fahrten pro Tag für die MOIN+ Linien bzw. für die Linien 640 und 650 die Fahrten, die mit dem AFZS gemessen werden, nach Wochentagen. Des Weiteren ist der Tabelle die durchschnittliche Anzahl an Fahrgästen pro Tag pro Linie zu entnehmen.

Tabelle 1: Übersicht durchschnittliche Fahrgäste pro Tag nach Wochentagen

Linie	Mo-Fr		Samstag		Sonn- und Feiertage	
	Anzahl der Fahrten	Durchschnittliche Fahrgäste am Tag	Anzahl der Fahrten	Durchschnittliche Fahrgäste am Tag	Anzahl der Fahrten	Durchschnittliche Fahrgäste am Tag
S20	34	724	34	593	28	418
S40	36	707	36	742	32	539
260	31	564	30	470	24	216
452	28	371	28	209	0	Keine Fahrten
640 (Nur MOIN+)	11	43	11	34	15	30
650 (Nur MOIN +)	11	99	27	236	27	143

2.3 Tagesverlauf pro Linie pro Richtung

In den folgenden Unterkapiteln sind die Tagesganglinien pro Richtung für die Linien aufgeführt. Es wird differenziert zwischen Wochentagen, Samstagen und Sonn- und Feiertagen. In dem Tagesverlauf werden die Hauptverkehrszeiten und die eher schwachen Tageszeiten erkennbar. Zum Verständnis: In der Grafik werden die Fahrten immer zur Abfahrtsstunde gezählt. Demnach wird eine Fahrt um 13:57 Uhr in der Abfahrtsstunde 13:00 Uhr aufgezeigt.

2.3.1 Montag bis Freitag im Tagesverlauf

In den Abbildungen 8 bis 13 sind die Tagesganglinien Montag bis Freitag pro Richtung dargestellt.

Die S20 Richtung Osnabrück: Unter der Woche verzeichnen die drei Morgenfahrten um 06:43 Uhr (80,81 Fahrgäste), 07:43 Uhr (40,50) und 08:43 Uhr (39,49) besonders hohe Fahrgastzahlen pro Fahrt. Auch am Nachmittag sind die Fahrten um 13:43 Uhr (26,53) und 15:43 Uhr (24,44) stark genutzt. Dies deutet auf eine ausgeprägte Nutzung durch Schüler und Pendelnde hin.

Die S20 Richtung Wittlage: Im Tagesverlauf unter der Woche verzeichnet die Linie S20 in den frühen Morgenstunden bis 10:57 Uhr vergleichsweise niedrige Fahrgastzahlen (durchschnittlich 13 Fahrgäste pro Fahrt). Die Fahrt um 12:57 Uhr ist mit 40,09 Fahrgästen die stärkste Fahrt des Tages. Die Nachfrage bleibt bis einschließlich der Fahrt um 15:57 Uhr hoch, mit über 30 Fahrgästen pro Fahrt (15:57 Uhr: 34,83). Nach den Fahrten um 16:57 Uhr (29,53) und 17:57 Uhr (24,57) sinkt die Nachfrage stündlich weiter. Um 22:57 Uhr nutzen im Durchschnitt noch 9,18 Fahrgäste die Verbindung in Richtung Wittlage.

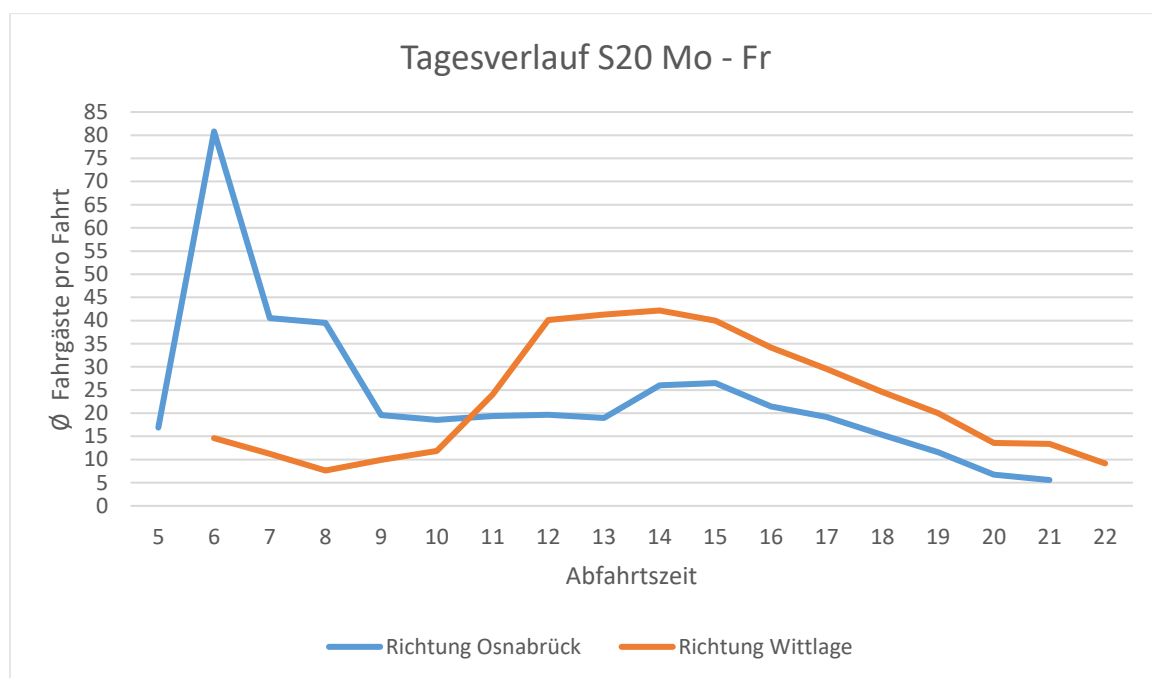


Abbildung 8: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S20, differenziert nach Richtung

Die S40 Richtung Osnabrück: Unter der Woche zeigen sich hohe Fahrgastzahlen in den Morgenstunden, insbesondere ist ein deutlicher Peak auf der Fahrt um 06:11 Uhr (50,99) sowie um 7:11 Uhr (36,94) ersichtlich. Die Nachfrage schwankt im Tagesverlauf und liegt am Nachmittag, z. B. um 14:11 Uhr (19,21) und 15:11 Uhr (20,27), weiterhin auf einem soliden Niveau. Ab 18:11 Uhr (16,48) schwächt die Nachfrage ab. In den Abendstunden bleibt sie bis Betriebsschluss um 23:11 Uhr (6,42) eher gering, meist unter 10 Fahrgästen pro Fahrt.

Die S40 Richtung Bad Laer: Vormittags ist die Nachfrage unter der Woche mit rund 12 bis 17 Fahrgästen pro Fahrt – etwa um 06:22 Uhr (17,11) bis 10:22 Uhr (13,22) – deutlich geringer. Ab 12:22 Uhr (31,18) ist die Linie den ganzen Nachmittag bis einschließlich der Fahrt um 20:22 Uhr (29,94) gut nachgefragt, mit Spitzenwerten wie 35,20 Fahrgäste um 18:22 Uhr. Anschließend flacht die Nachfrage etwas ab, liegt aber selbst zur letzten Fahrt um 23:22 Uhr (14,25) noch auf stabilem Niveau. Beim Betrachten beider Fahrtrichtungen wird deutlich: Morgens ist die Hauptlastrichtung Osnabrück, während nachmittags bis abends die stärkere Nachfrage Richtung Bad Laer verläuft.

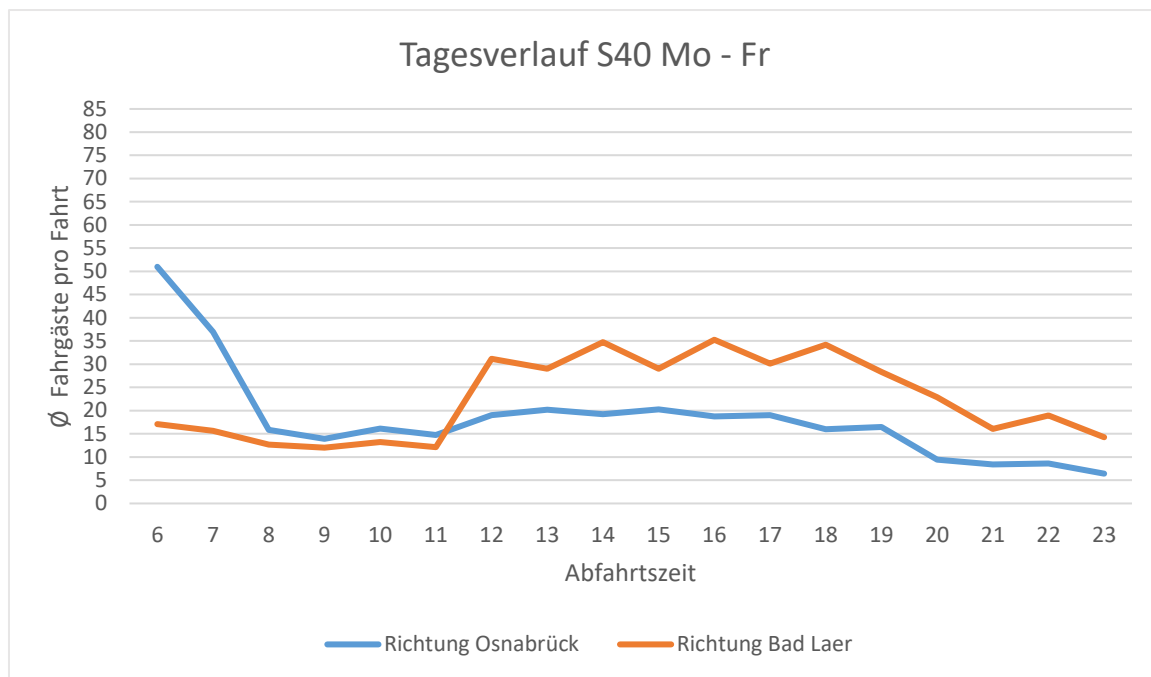


Abbildung 9: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S40, differenziert nach Richtung

Die 260 Richtung Bramsche: Die Morgenstunden zeigen eine solide Nachfrage, mit einem klaren Hoch um 6:39 Uhr (30,84 Fahrgäste pro Fahrt). Ab 12:39 Uhr (28,10) steigt die Nutzung erneut deutlich an und bleibt bis 17:39 Uhr (28,50) auf hohem Niveau (ca. 22 bis 37 Fahrgäste je Fahrt), mit dem Tageshöchstwert um 13:39 Uhr (36,98). Abends fällt die Nachfrage erst mit der letzten Fahrt um 20:39 Uhr (8,00) stärker ab.

Die 260 Richtung Bohmte: Vormittags liegt die Nachfrage überwiegend im unteren bis mittleren Bereich (ca. 10 – 18 Fahrgäste je Fahrt). Ab 12:48 Uhr zieht sie spürbar an (25,58) und bleibt bis 16:48 Uhr auf hohem Niveau (25 bis 30 Fahrgäste pro Fahrt). Ab 17:48 Uhr geht die Nachfrage wieder zurück und schwankt bis zur letzten Fahrt um 20:48 Uhr zwischen 11 und 14 Fahrgästen.

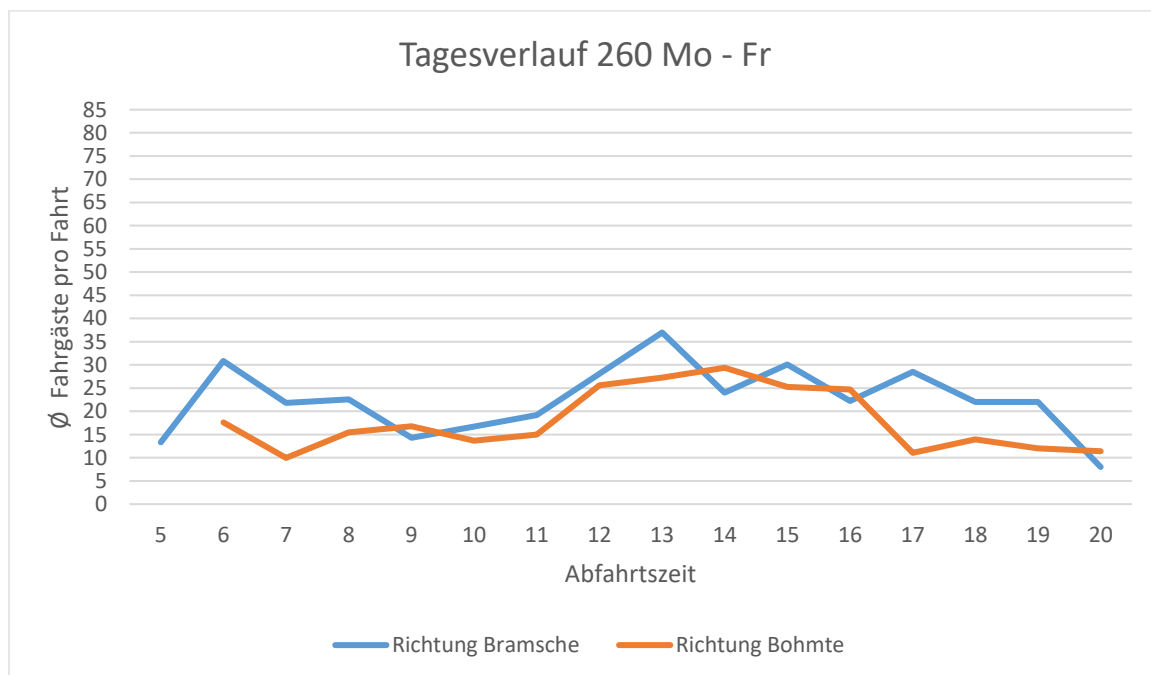


Abbildung 10: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 260, differenziert nach Richtung

Die 452 Richtung Oesede: In Richtung Oesede ist auffällig, dass die ersten Fahrten um 06:44 Uhr (38,45 Fahrgäste) und um 07:44 Uhr (22,82) besonders stark nachgefragt sind. Im weiteren Tagesverlauf sinkt die Nachfrage deutlich und liegt meist zwischen 5 und 13 Fahrgästen pro Fahrt.

Die 452 Richtung Hasbergen: In Richtung Hasbergen ist die Nachfrage in den Morgenstunden geringer (Ausnahme 07:15 Uhr (19,16)). Ab 12:15 Uhr bleibt die Auslastung bis 15:15 Uhr stabil hoch mit Werten zwischen 20 und 25 Fahrgästen pro Fahrt (24,83 um 15:15 Uhr). Danach sinkt die Nachfrage spürbar und liegt am späten Nachmittag und Abend zwischen 9 und 15 Fahrgästen pro Fahrt.

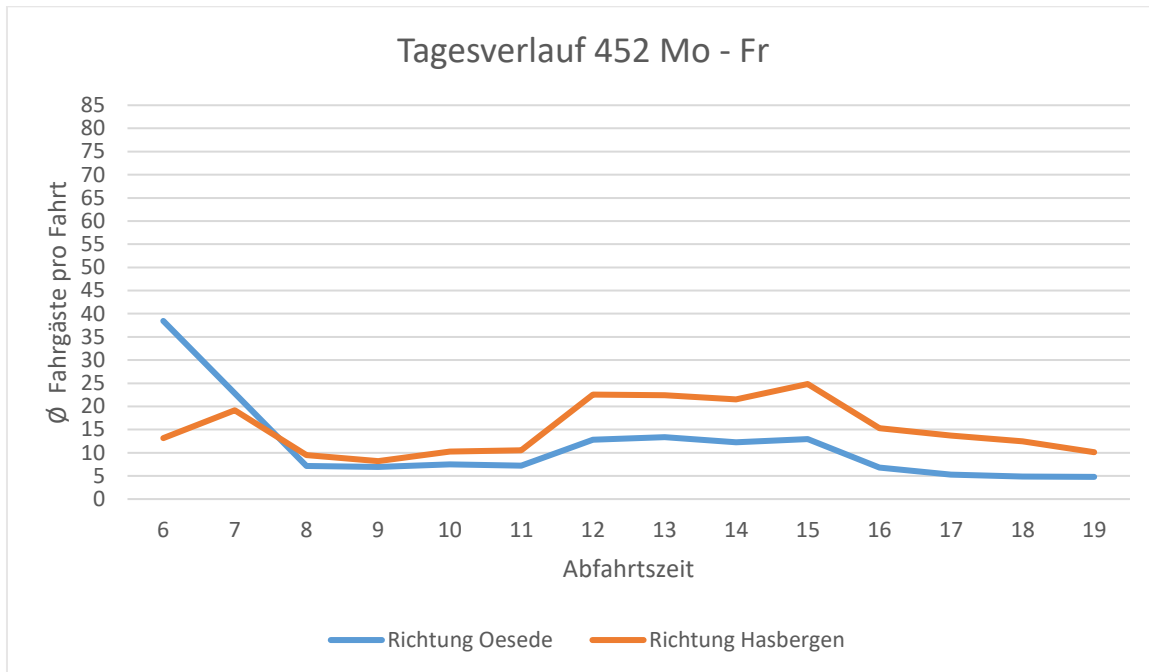


Abbildung 11: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 452, differenziert nach Richtung

Es ist zu beachten, dass auf den Linien 640 und 650 nur Fahrgastdaten für die zusätzlichen MOIN+ Abendfahrten vorliegen.

Auf der **Linie 640** gibt es keine großen Unterschiede im Tagesverlauf (siehe Abb. 12). Die Linie 640 weist in **beide Fahrtrichtungen** durchschnittlich ab 16:00 Uhr 3 bis 5 Fahrgäste pro Fahrt auf.

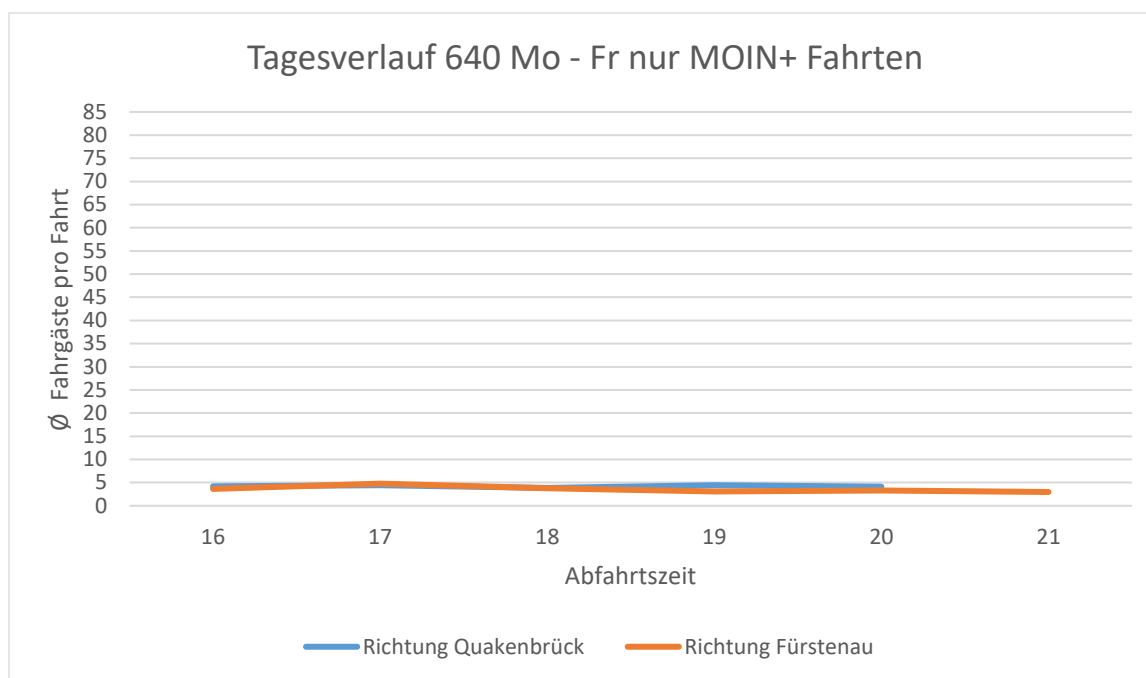


Abbildung 12: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 640, differenziert nach Richtung

Die **650** in **Fahrtrichtung Fürstenau** weist durchschnittlich 11 Fahrgäste und in **Richtung Bersenbrück** 7 Fahrgäste pro Fahrt auf.

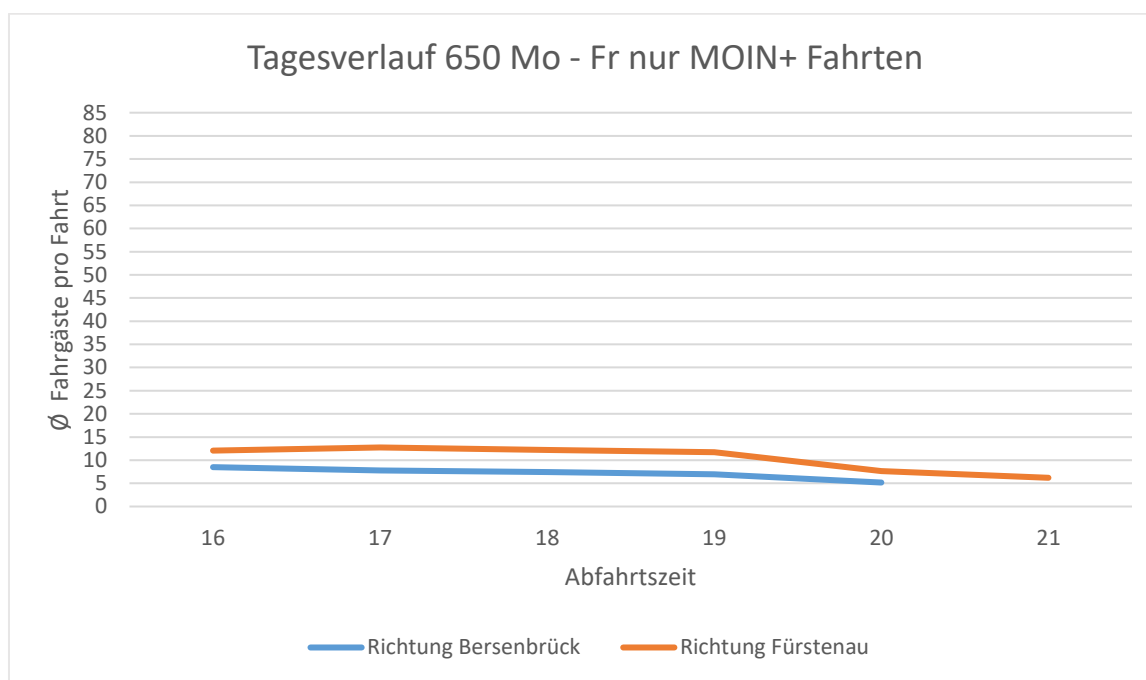


Abbildung 13: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 650, differenziert nach Richtung

2.3.2 Samstag im Tagesverlauf

In den Abbildungen 14 bis 19 sind die Tagesganglinien Samstag pro Richtung für die Linien S20, S40, 260, 452, 640 und 650 dargestellt.

Die S20 Richtung Osnabrück: Der Samstag zeigt einen deutlich anderen Tagesverlauf als der Tagesverlauf Montag bis Freitag. Die Nachfrage am frühen Vormittag ist in beiden Richtungen gering. Richtung Osnabrück steigt die Nachfrage mit der Fahrt um 08:43 Uhr (18,25) und bleibt auf einem hohen Niveau bis einschließlich der Fahrt um 18:43 Uhr (18 bis 27 Fahrgäste pro Fahrt). Zum Abend sinkt die Nachfrage (10 bis 15 Fahrgäste pro Fahrt).

Die S20 Richtung Wittlage: Auch in Richtung Wittlage zeigt sich ein deutlich anderer Tagesverlauf zu unter der Woche. Während am Vormittag durchweg wenige Fahrgäste das Angebot nutzen (4 bis 10) steigt die Nachfrage etwas später als in der Gegenrichtung ab 12:57 Uhr (17,23) und bleibt bis zum Betriebsschluss auf einem ordentlichen Niveau zwischen 17 und 26 Fahrgästen pro Fahrt.

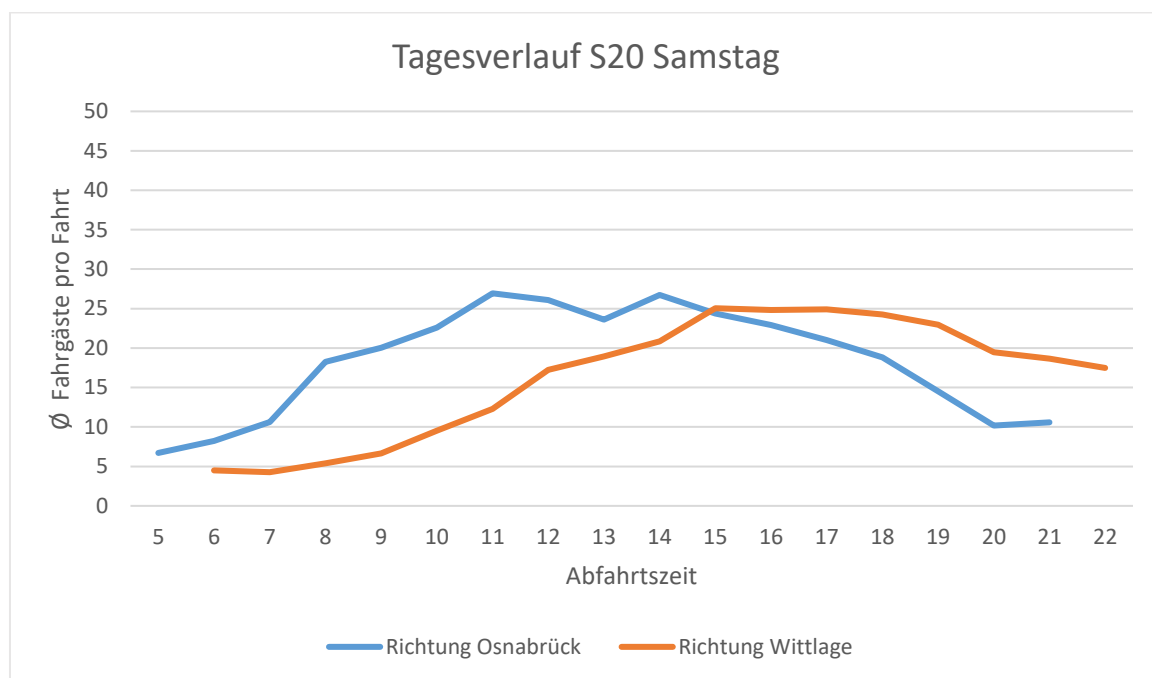


Abbildung 14: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S20, differenziert nach Richtung

Die S40 Richtung Osnabrück: Auf der Linie S40 zeigt sich am Samstagvormittag eine geringere Nachfrage als am Nachmittag, mit 5 bis 21 Fahrgästen pro Fahrt. Ab der Fahrt um 12:11 Uhr (26,78) steigt die Nachfrage stark und erreicht am Nachmittag bis einschließlich 19:11 Uhr durchschnittlich zwischen 25 und 39 Fahrgästen pro Fahrt. Ab der 20:11 Uhr Fahrt sinkt die Nachfrage auf 10 bis 15 Fahrgästen pro Fahrt.

Die S40 Richtung Bad Laer: Samstagvormittags ist die Nachfrage, wie auch unter der Woche, mit rund 8 Fahrgästen pro Fahrt geringer als der restliche Tagesverlauf. Ab 10:00 Uhr steigen die Fahrgastzahlen stetig an. Die Nachfrage ist zwischen 12:00 Uhr und 23:22 Uhr (zwischen 18 und 42 Fahrgästen pro Fahrt) auf einem hohen Niveau. Dabei sind die Fahrten zwischen 16:22 Uhr und 19:22 Uhr die Fahrgaststärksten (33 - 42 Fahrgäste pro Fahrt).

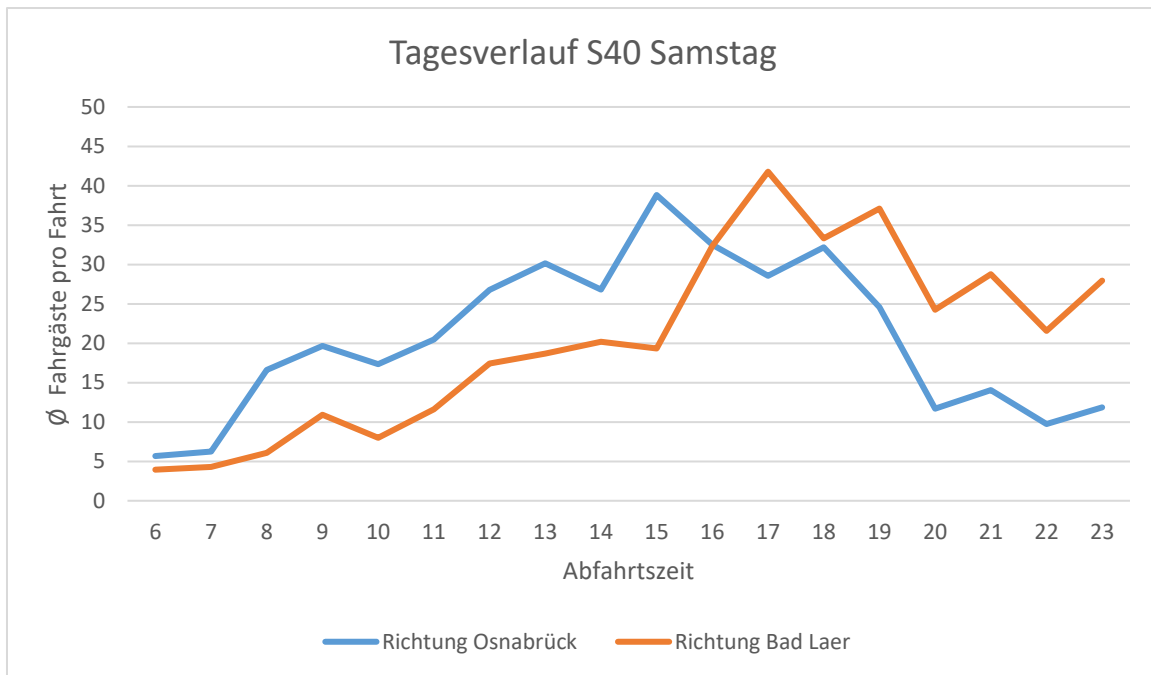


Abbildung 15: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S40, differenziert nach Richtung

Die 260 Richtung Bramsche: Ähnlich wie unter der Woche ist die Nachfrage in den Morgenstunden geringer als am Nachmittag. Eine erhöhte Fahrgastnachfrage zeigt sich erst ab 11:48 Uhr (16,22), die bis zum Ende des Tages auf einem hohen Niveau bleibt (zwischen 20 und 25 Fahrgästen pro Fahrt). Um 20:48 Uhr findet keine Fahrt statt, daher ist der Wert bei 0.

Die 260 Richtung Bohmte: Die Nachfrage am Samstag ist in beiden Fahrtrichtungen ähnlich. In Richtung Bohmte sinkt allerdings die Nachfrage bereits ab 19:43 Uhr (12,42) auf unter 14 Fahrgäste pro Fahrt.

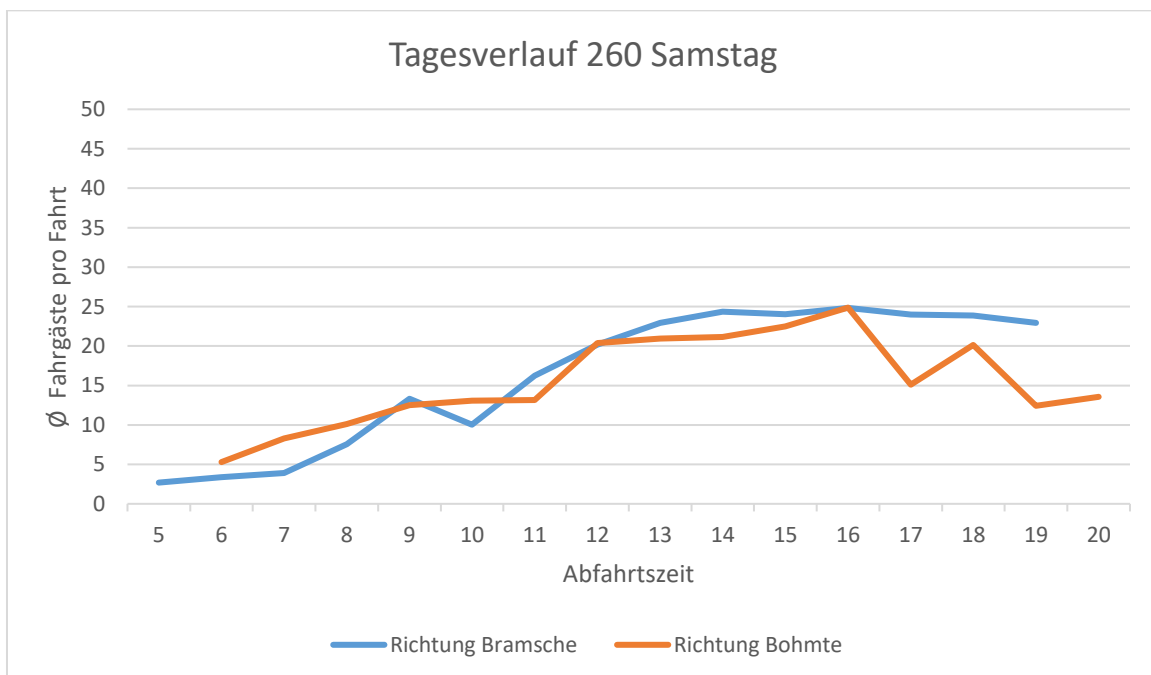


Abbildung 16: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 260, differenziert nach Richtung

Die 452 Richtung Oesede: Die 452 weist durchweg sehr geringe Fahrgastzahlen am Samstag (zwischen 3 und 10 Fahrgästen pro Fahrt) auf. Die Fahrten ab 12:44 Uhr bis 19:44 Uhr weisen die stärksten Fahrgastzahlen mit 8 bis 10 Fahrgästen pro Fahrt auf.

Die 452 Richtung Hasbergen: Im Tagesverlauf weist die Linie 452 in den Morgenstunden genau wie in der Gegenrichtung mit 2 bis 4 Fahrgästen pro Fahrt eine sehr geringe Nachfrage auf. Ab 16:15 Uhr erhöht sich die Nachfrage bis 19:15 Uhr merklich auf zwischen 12 und 14 Fahrgästen pro Fahrt.

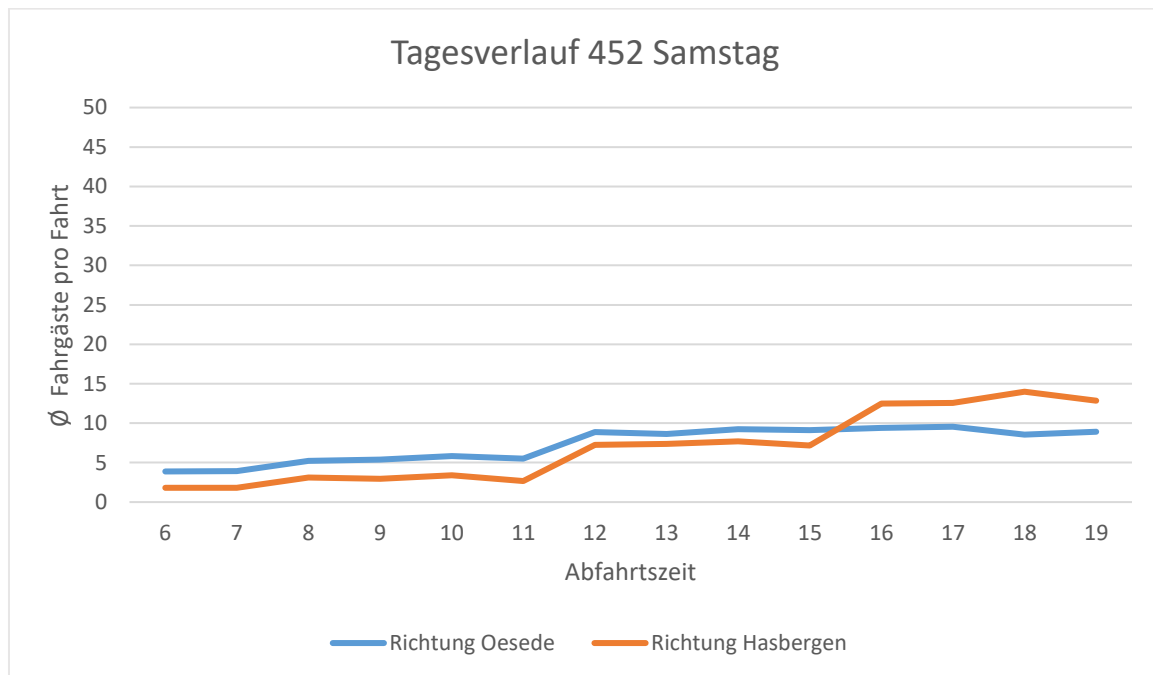


Abbildung 17: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 452, differenziert nach Richtung

Auf der Linie **640** liegen **nur Fahrgastdaten für die zusätzlichen Abendfahrten** vor. Auch hier gibt es keine großen Unterschiede im Tagesverlauf (siehe Abb. 18). Die Linie 640 weist in beide Fahrtrichtungen durchschnittlich 2 bis 4 Fahrgäste pro Fahrt auf.

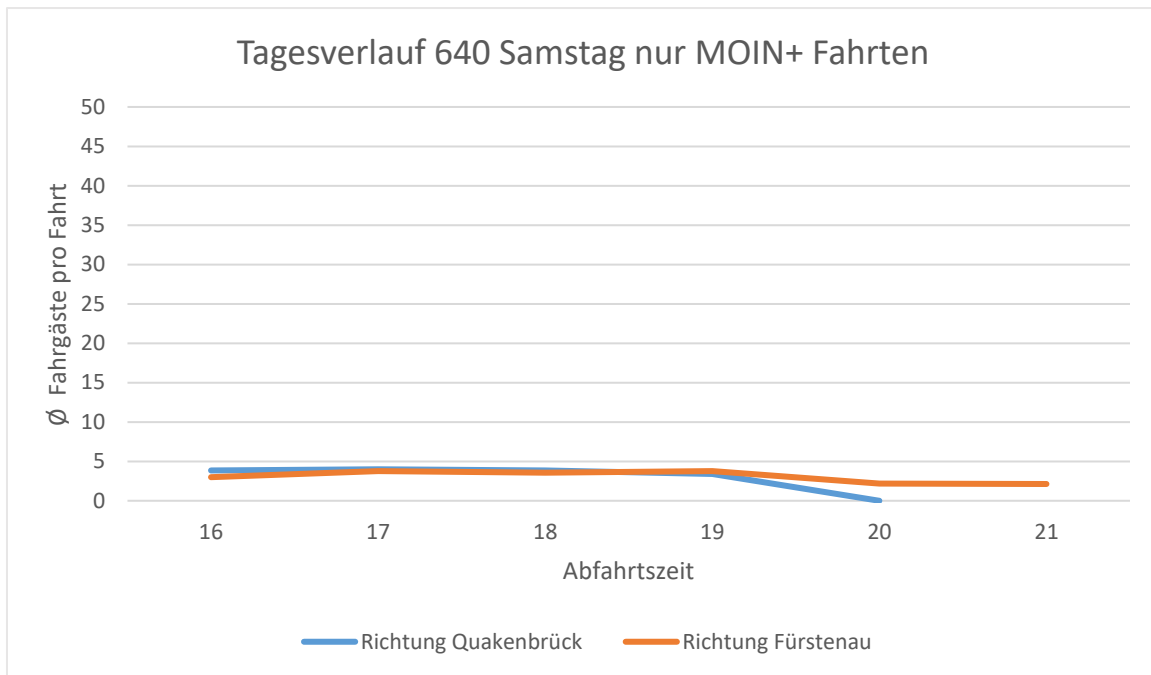


Abbildung 18: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 640, differenziert nach Richtung

Die 650 Richtung Bersenbrück: In Richtung Bersenbrück liegen die Spitzenwerte zwischen 12:55 Uhr und 15:55 Uhr mit bis zu 12 Fahrgästen pro Fahrt. Ab 16:55 Uhr sinken die Werte deutlich, mit einem Minimum um 20:55 Uhr (5,10 Fahrgäste).

Die 650 Richtung Fürstenau: In Richtung Fürstenau zeigt sich ein umgekehrter Trend: Die höchsten Auslastungen treten am Nachmittag und frühen Abend auf – insbesondere zwischen 16:34 Uhr und 19:34 Uhr, mit Werten zwischen 12 und 13 Fahrgästen pro Fahrt. Morgens und abends sind die Zahlen dagegen niedriger (4 bis 9 Fahrgäste pro Fahrt).

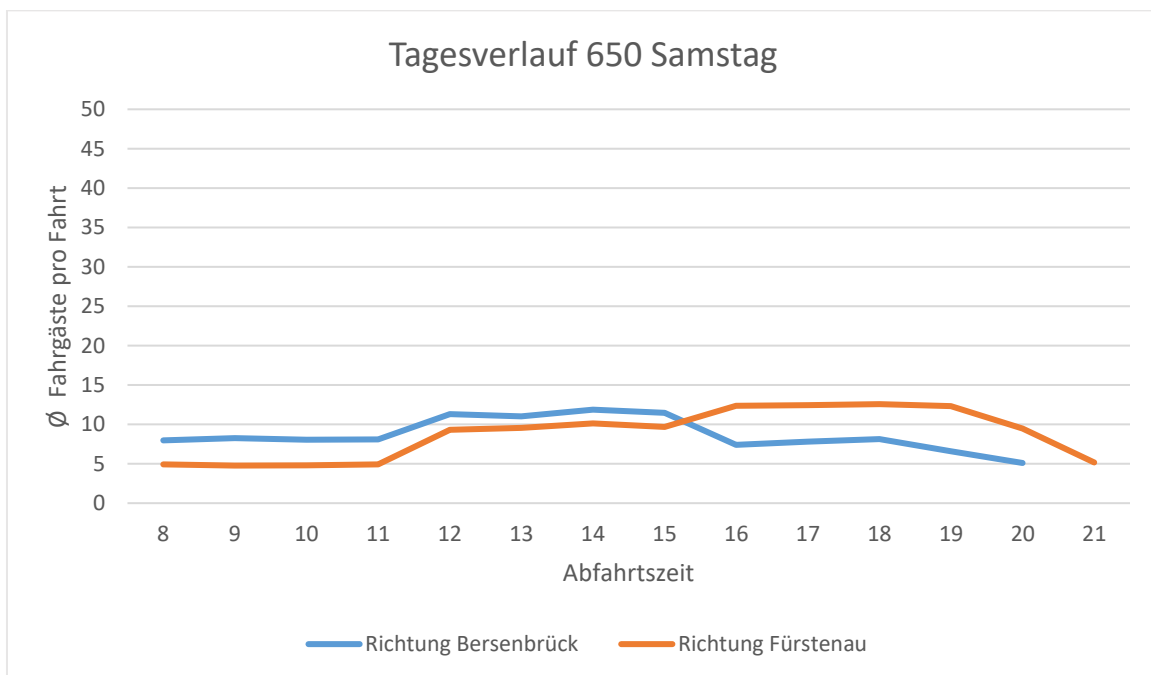


Abbildung 19: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 650, differenziert nach Richtung

2.3.3 Sonn- und Feiertage im Tagesverlauf

In den Abbildungen 20 bis 24 sind die Tagesganglinien an Sonn- und Feiertagen pro Richtung für die Linien dargestellt. Die Linie 452 fährt nicht an Sonn- und Feiertagen.

Die S20 Richtung Osnabrück: Der Sonntag zeigt im Allgemeinen eine geringere Nachfrage als an den anderen Tagen. Die stärkste Fahrt ist am Mittag um 13:45 Uhr mit durchschnittlich 22,79 Fahrgästen pro Fahrt.

Die S20 Richtung Wittlage: Die Morgenstunden sind eher schwach nachgefragt. Die stärkste Nachfrage ist im Zeitraum zwischen 15:59 Uhr (19,13) und 18:59 Uhr (20,47).

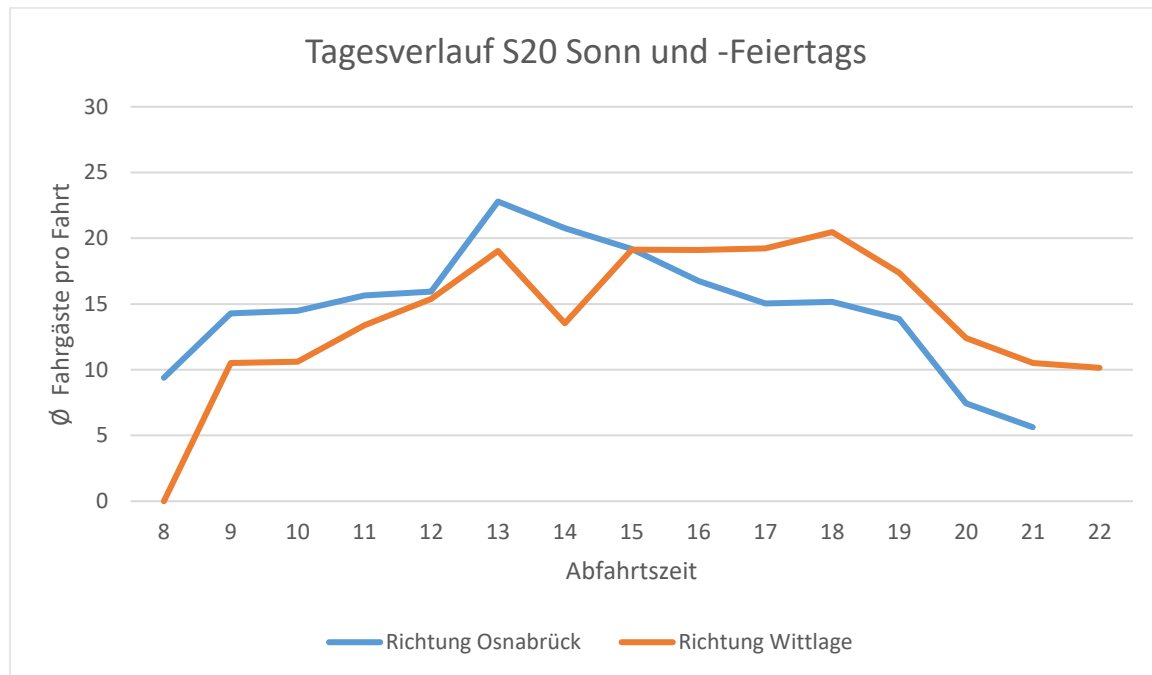


Abbildung 20: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S20, differenziert nach Richtung

Die S40 Richtung Osnabrück: Die Nachfrage ist in beiden Richtungen hoch, aber schwankend. Die Nachfrage Richtung Osnabrück ist bis zum Nachmittag höher als in Richtung Bad Laer. Ab 17:11 Uhr sinkt die Nachfrage auf unter 20 Fahrgästen pro Fahrt mit dem Tiefstwert um 23:11 Uhr mit knapp 6 Fahrgästen pro Fahrt.

Die S40 Richtung Bad Laer: Auch Richtung Bad Laer sind Schwankungen in der Nachfrage zu erkennen. Ab 17:22 Uhr (23,32) ist die Fahrtrichtung fahrgastreicher als die Gegenrichtung. Die stärkste Fahrt ist um 19:22 Uhr (25,13). Ab 20:22 Uhr bis Betriebsschluss um 23:22 Uhr liegt die Nachfrage zwischen 11 und 15 Fahrgästen.

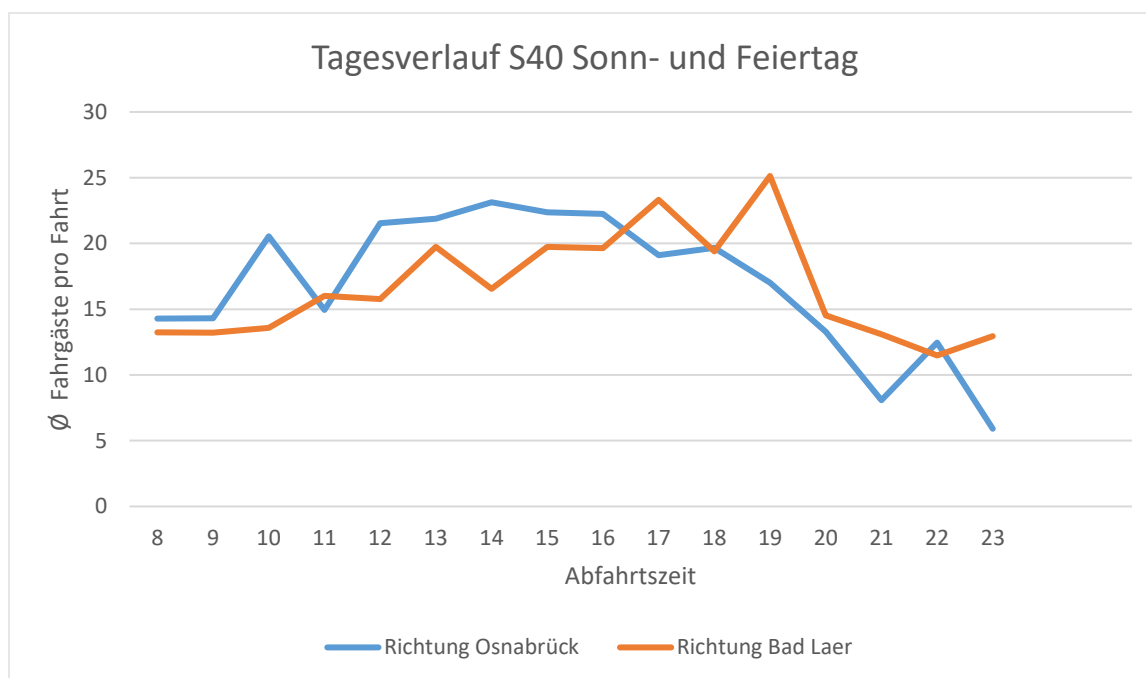


Abbildung 21: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S40, differenziert nach Richtung

Die 260 Richtung Bramsche: Die Nachfrage an Sonn- und Feiertagen in Richtung Bramsche ist in den Morgenstunden mit rund 7 Fahrgästen pro Fahrt eher gering. Danach bleibt die Nachfrage auf einem gleichförmigen Niveau (zwischen 9 und 12 Fahrgästen pro Fahrt).

Die 260 Richtung Bohmte: Die Nachfrage ist in Richtung Bohmte ähnlich wie in Richtung Bramsche mit durchschnittlich 6 bis 11 Fahrgästen pro Fahrt über alle Fahrten.

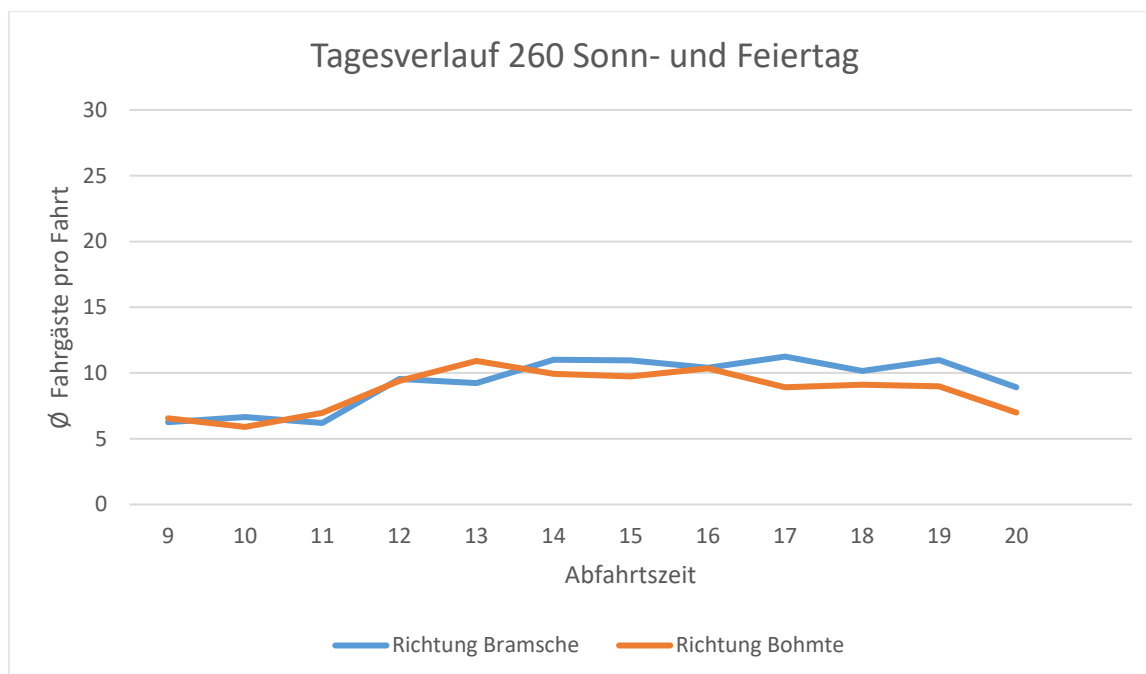


Abbildung 22: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 260, differenziert nach Richtung

Die 640 Richtung Quakenbrück und Fürstenau: An Sonn- und Feiertagen gibt es keine großen Nachfrageschwankungen im Tagesverlauf (siehe Abb. 23). Die Linie 640 weist in beide Fahrtrichtungen durchschnittlich 1 bis 4 Fahrgäste pro Fahrt auf.

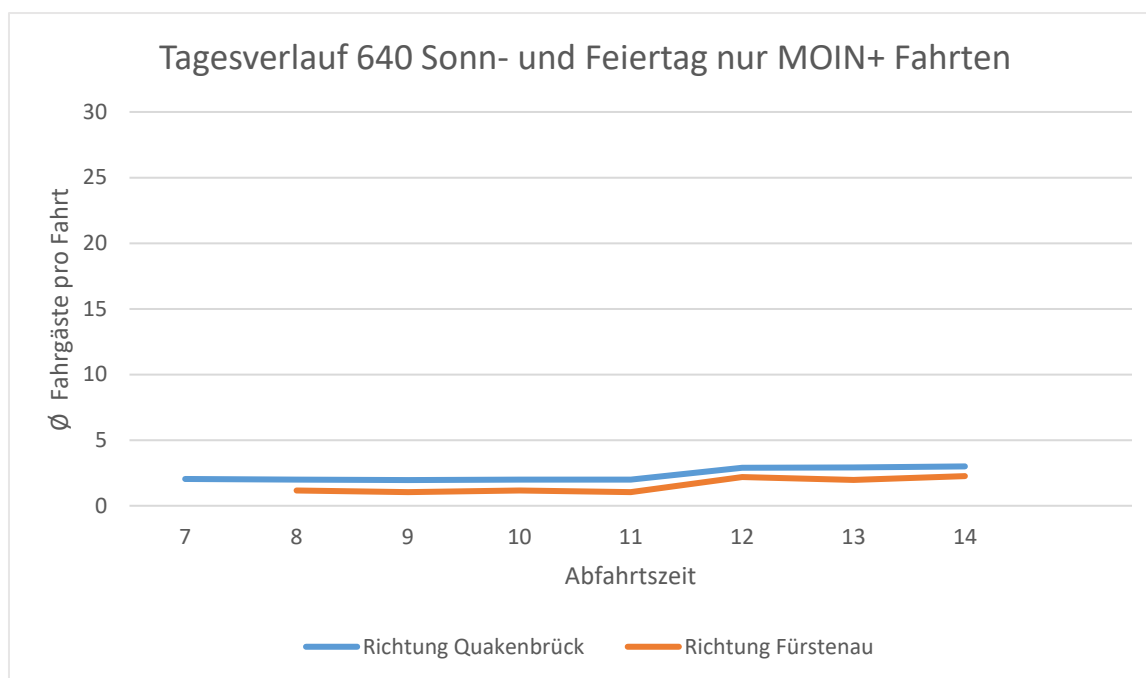


Abbildung 23: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 640, differenziert nach Richtung

Die 650 Richtung Bersenbrück: In Richtung Bersenbrück gibt es keine großen Nachfrageschwankungen im Tagesverlauf. Die Fahrgäste pro Fahrt schwanken zwischen 3 und 7 Fahrgästen.

Die 650 Richtung Fürstenau: In Richtung Fürstenau zeigt sich ein ähnlicher Verlauf mit etwas höheren Fahrgastzahlen. Die stärkste Nachfrage zeigt sich am Nachmittag, besonders zwischen 16:34 Uhr und 19:34 Uhr, mit Spitzenwerten von ca. 9 Fahrgästen pro Fahrt. Morgens (8:55 Uhr – 10:55 Uhr) ist die Auslastung am niedrigsten, mit teils unter 3 Fahrgästen pro Fahrt.

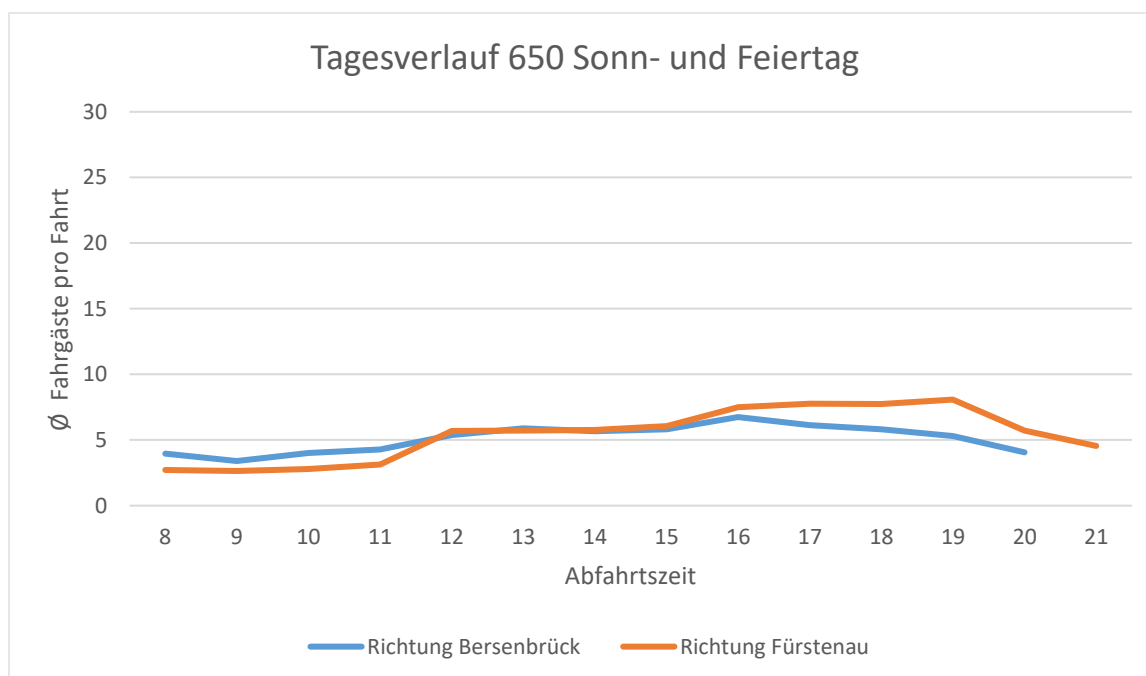


Abbildung 24: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 650, differenziert nach Richtung

2.4 Frequentierung im Linienverlauf nach Haltestellen

Die folgenden Abbildungen 25 bis 32 zeigen die Frequentierungen (Summe aus Einsteiger und Aussteiger) am Tag pro Haltestelle über alle Wochentage hinweg, differenziert nach den jeweiligen Fahrtrichtungen.

Bei der Betrachtung der **S20** in **Richtung Osnabrück** zeigt sich: Die Haltestellen Ostercappeln Krankenhaus (ca. 124 Ein- und Aussteiger am Tag), Osnabrück Neumarkt (ca. 97) und Bad Essen Gartenstraße (ca. 84) werden am häufigsten frequentiert. Im Vergleich dazu weisen die Haltestellen Eielstädt AOK (ca. 14), Bad Essen-Wittlage, Kamp (ca. 17) und Wehrendorf, Tiefer Weg (ca. 19) deutlich geringere Fahrgastzahlen auf.

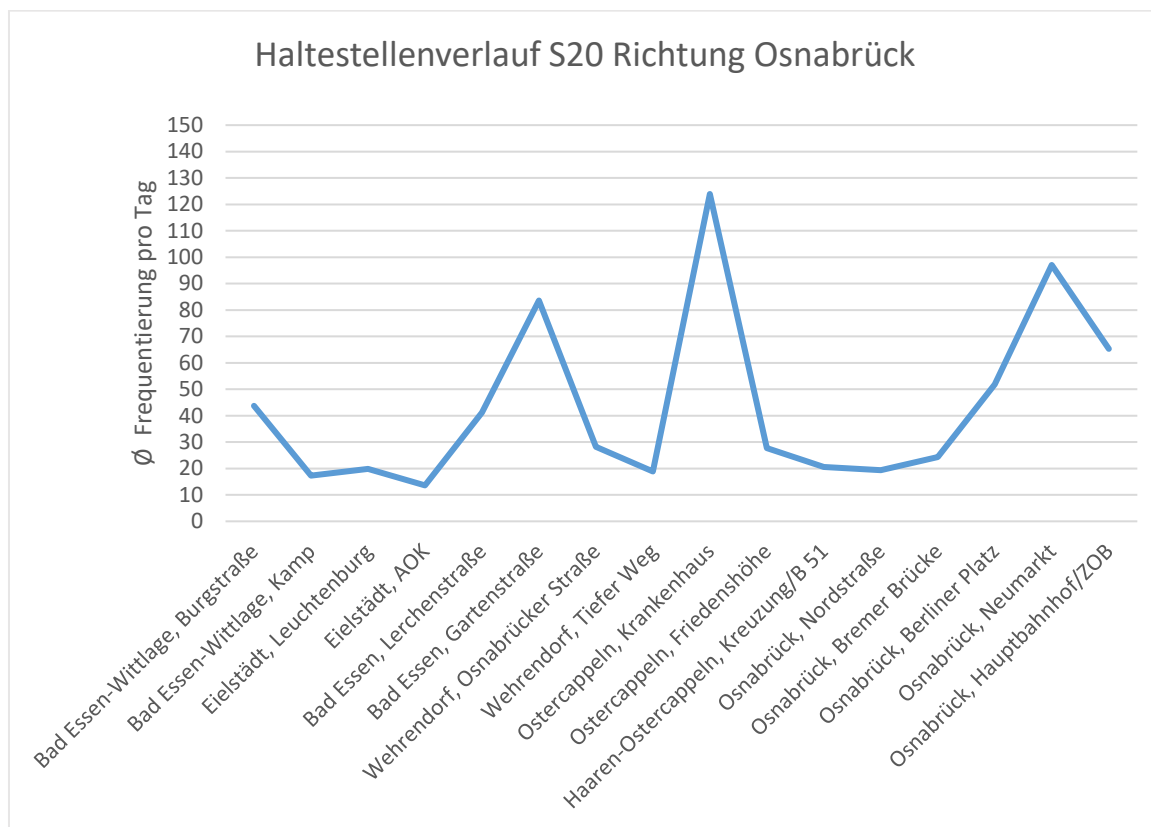


Abbildung 25: S20 Haltestellenverlauf Richtung Osnabrück, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

In **Richtung Wittlage** zeigt sich bei der **S20** eine ähnliche Situation: Die Haltestellen Osnabrück Hauptbahnhof/ZOB (ca. 129 Ein- und Aussteiger am Tag), Osnabrück Neumarkt (ca. 113) und Ostercappeln Krankenhaus (ca. 115) werden am stärksten genutzt. Demgegenüber weisen mehrere Haltestellen nur eine geringe Nachfrage von rund 12 bis 13 Fahrgästen pro Tag auf, darunter Osnabrück Nordstraße, Haaren-Ostercappeln, Kreuzung/B51, und Bad Essen-Wittlage Kamp.

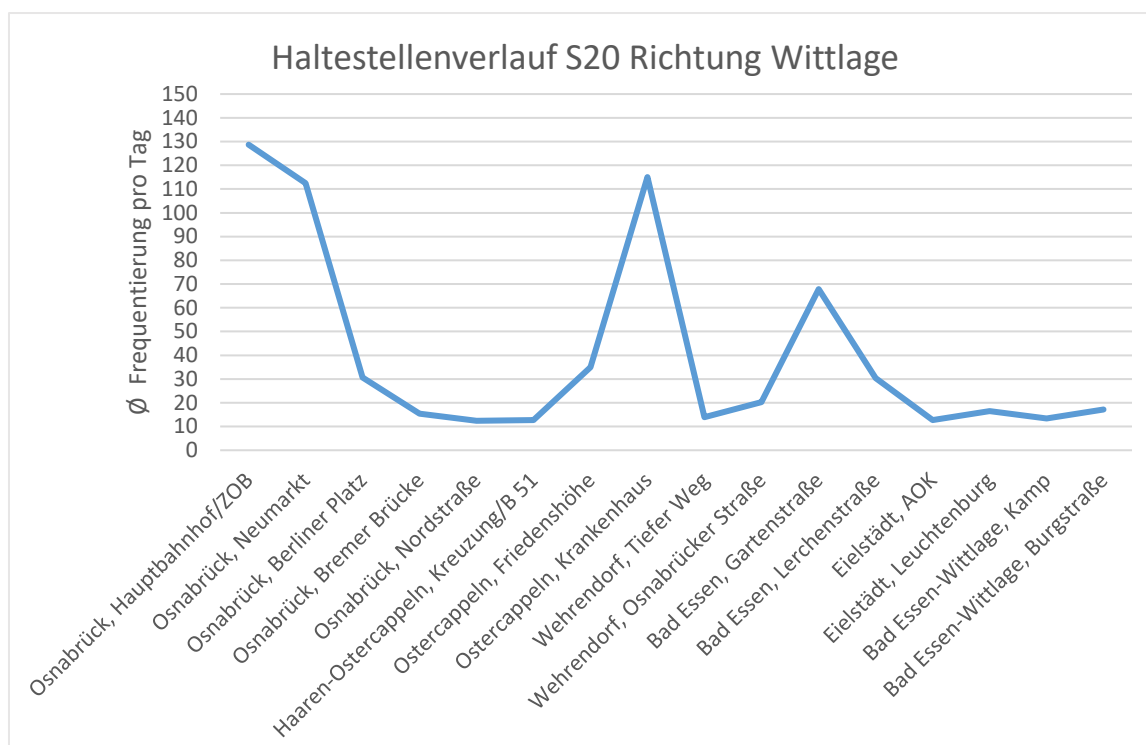


Abbildung 26: S20 Haltestellenverlauf Richtung Wittlage, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

Die meisten Ein- und Aussteiger bei der **S40** in **Richtung Osnabrück** entfallen auf die Haltestellen Osnabrück Neumarkt (ca. 75 Fahrgäste pro Tag), Bad Iburg Rathaus (ca. 76) und Osnabrück Hauptbahnhof/ZOB (ca. 75). Ebenfalls hoch frequentiert sind Bad Laer Rathaus (ca. 53), Oesede Karolinenhöhe (ca. 56) sowie der Glandorf ZOB (ca. 52). Im mittleren Bereich liegen Haltepunkte wie Oesede Obermeyer (ca. 44) oder der Rosenplatz in Osnabrück (ca. 37). Nur eine sehr geringe Nachfrage mit rund 6 bis 9 Fahrgästen täglich verzeichnen Haltestellen wie Glandorf Schierloh und Bad Laer Hardensetten Plengemeyer.

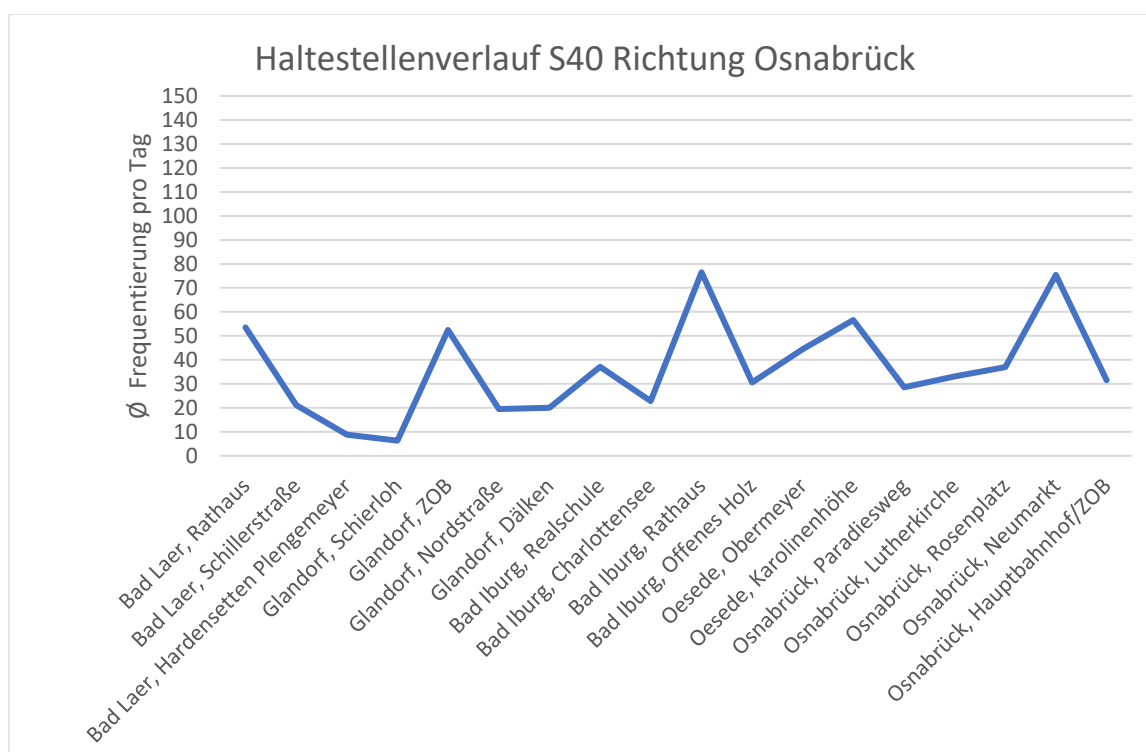


Abbildung 27: S40 Haltestellenverlauf Richtung Osnabrück, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

In **Richtung Bad Laer** auf der Strecke der **S40** werden insbesondere die Haltestellen Osnabrück Neumarkt (ca. 141 Ein- und Aussteiger am Tag) und Osnabrück HBF/ ZOB (ca. 99) frequentiert. Die anderen Haltestellen weisen eine ähnliche Frequentierung von ca. 26 bis 47 auf. Die geringste Nachfrage besteht an den Haltestellen Bad Iburg Charlottensee (ca. 23), Osnabrück Paradiesweg (ca. 24) und Glandorf Schierloh (ca. 24).

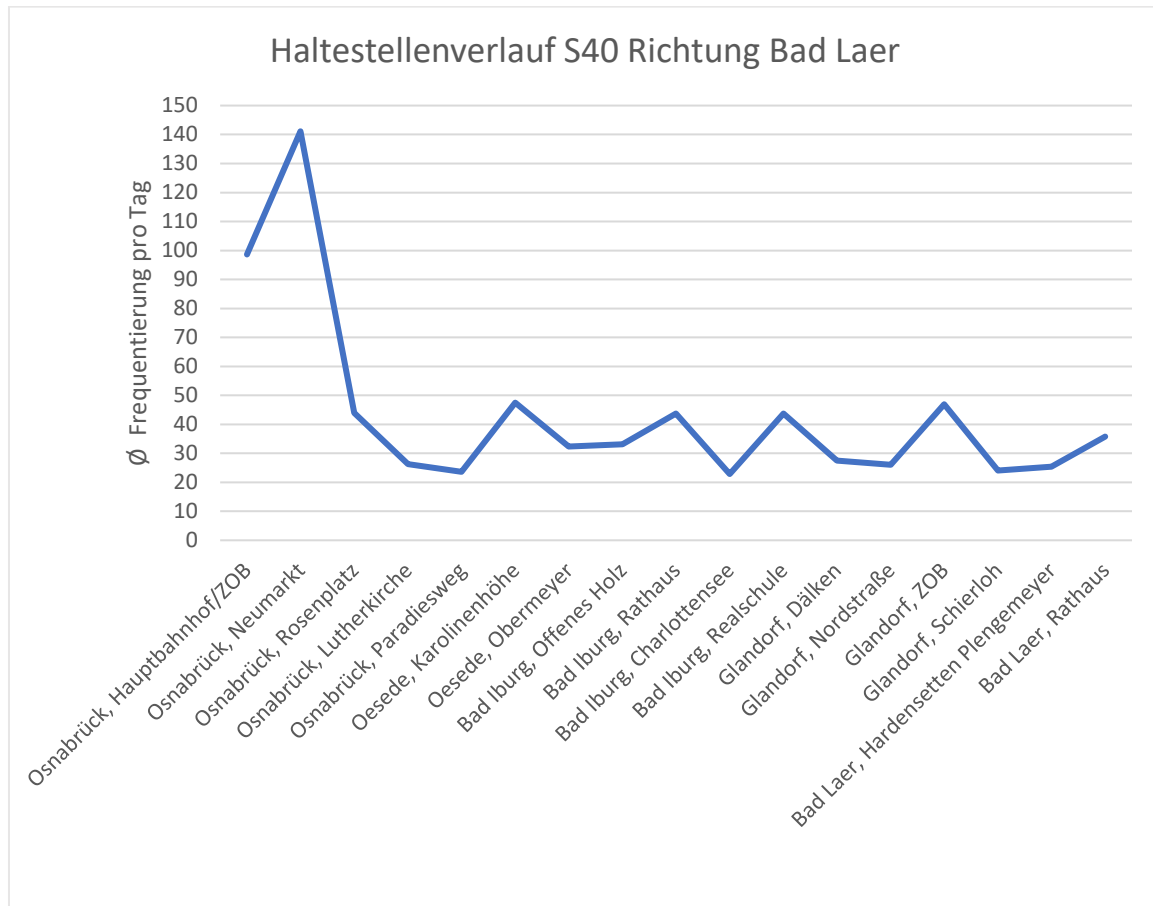


Abbildung 28: S40 Haltestellenverlauf Richtung Bad Laer, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

Im Streckenverlauf der **Linie 260 in Fahrtrichtung Bramsche** zeigt sich eine besonders hohe Nachfrage an der Haltestelle Ostercappeln Krankenhaus (ca. 119 Ein- und Aussteiger pro Tag). Ebenfalls stark frequentiert sind die Haltestellen Bohmte ZOB (ca. 49) sowie Venne Mitte (ca. 40). Im Vergleich dazu werden einige Haltestellen deutlich seltener genutzt: Herringhausen in der Eue, Schwagstorf Wahlburg, Venne Venner Esch und Venne Niewedder Weg verzeichnen lediglich etwa 4 bis 5 Ein- und Aussteiger am Tag.

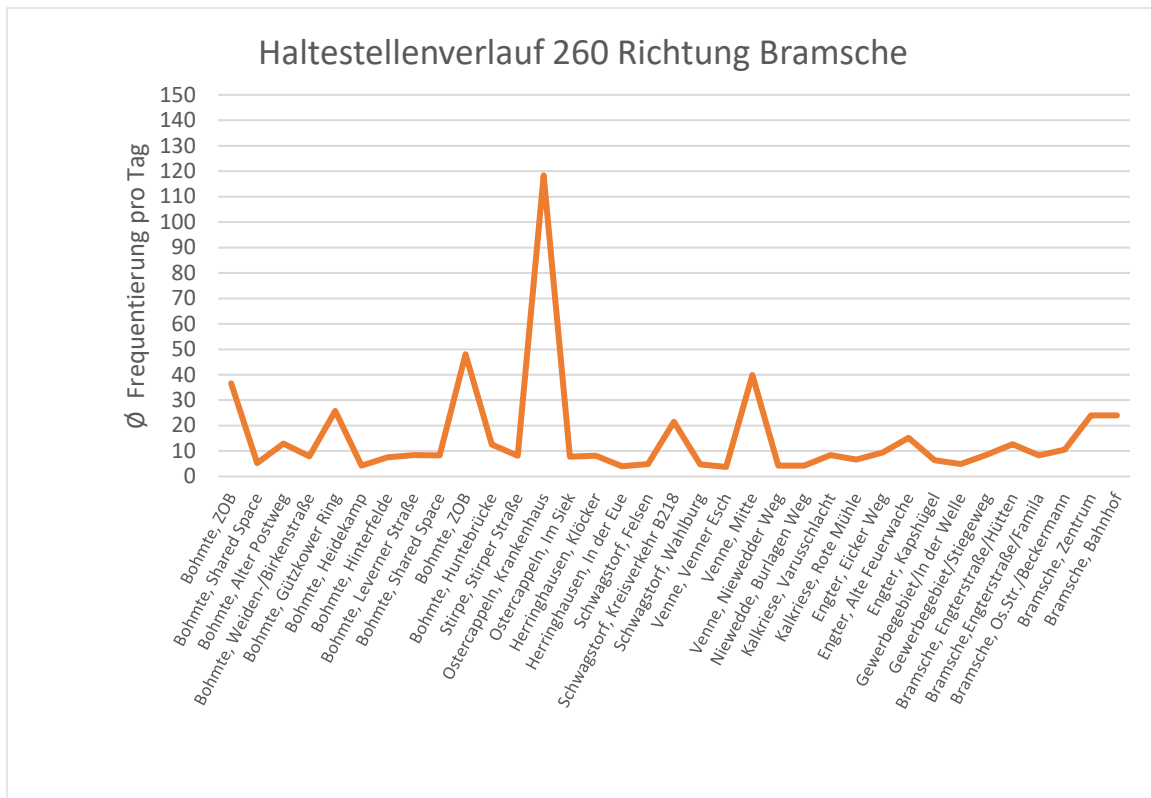


Abbildung 29: 260 Haltestellenverlauf Richtung Bohmte, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

Auf der **Linie 260 in Richtung Bohmte** sind Bohmte, Bahnhof (ca. 39 Ein- und Aussteiger am Tag), Ostercappeln Krankenhaus (ca. 106), Venne (Ostercappeln), Mitte (ca. 49) und Bramsche (Hase) Bahnhof (ca. 41) die meistfrequentierten Haltestellen im Linienvverlauf. Zwischen der Haltestelle Osnabrücker Straße/ Beckermann und der Haltestelle Niewedder Weg sind die Ein- und Aussteiger im einstelligen Bereich und zeigen eine geringe Nachfrage mit maximal 12 Ein- und Aussteigern am Tag.

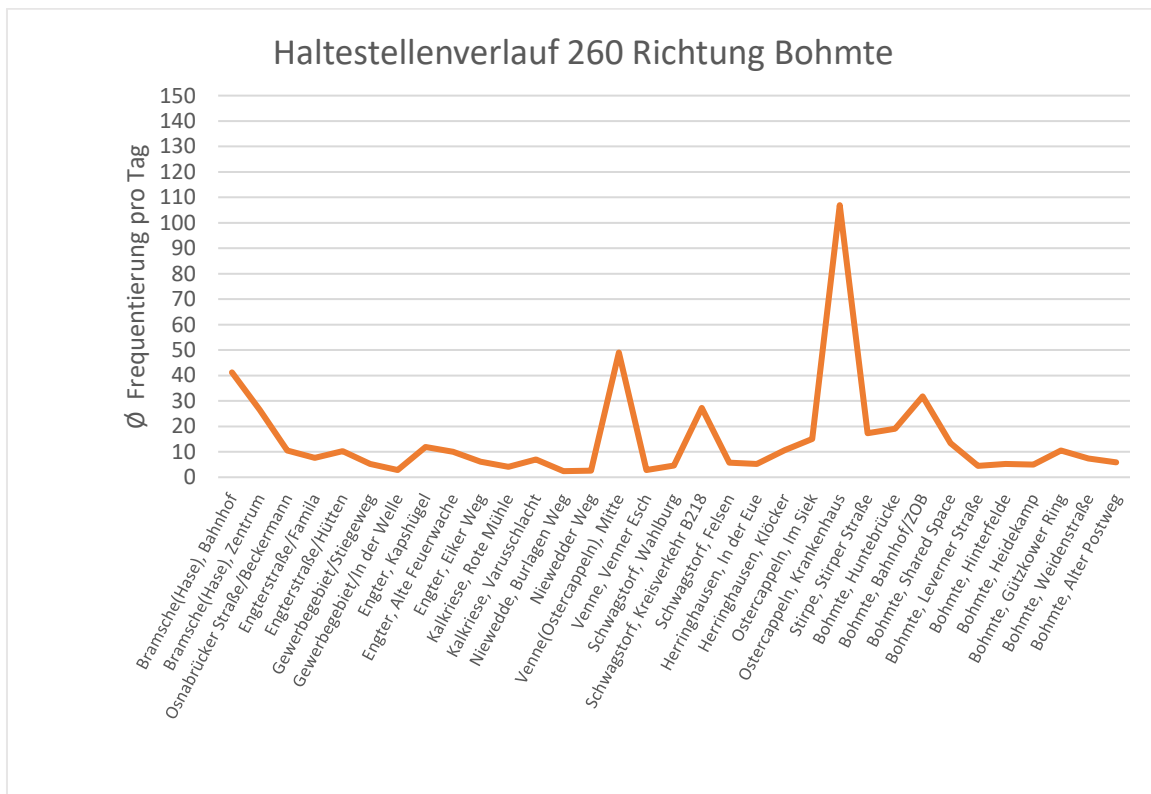


Abbildung 30: 260 Haltestellenverlauf Richtung Oesede, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

Die **Linie 452 Richtung Oesede** zeigt im Linienvverlauf, dass die Linie in Hasbergen eine eher geringe Nachfrage hat, mit Ausnahme Hasbergen, am Hüvel (ca. 39) und Hasbergen, Wasserturm/ Bahnhof (ca. 14). Die meisten Ein- und Aussteiger sind an den Haltestellen Georgsmarienhütte, Schulzentrum (ca. 43) und Oesede Gildehaus (ca. 34) zu verzeichnen.

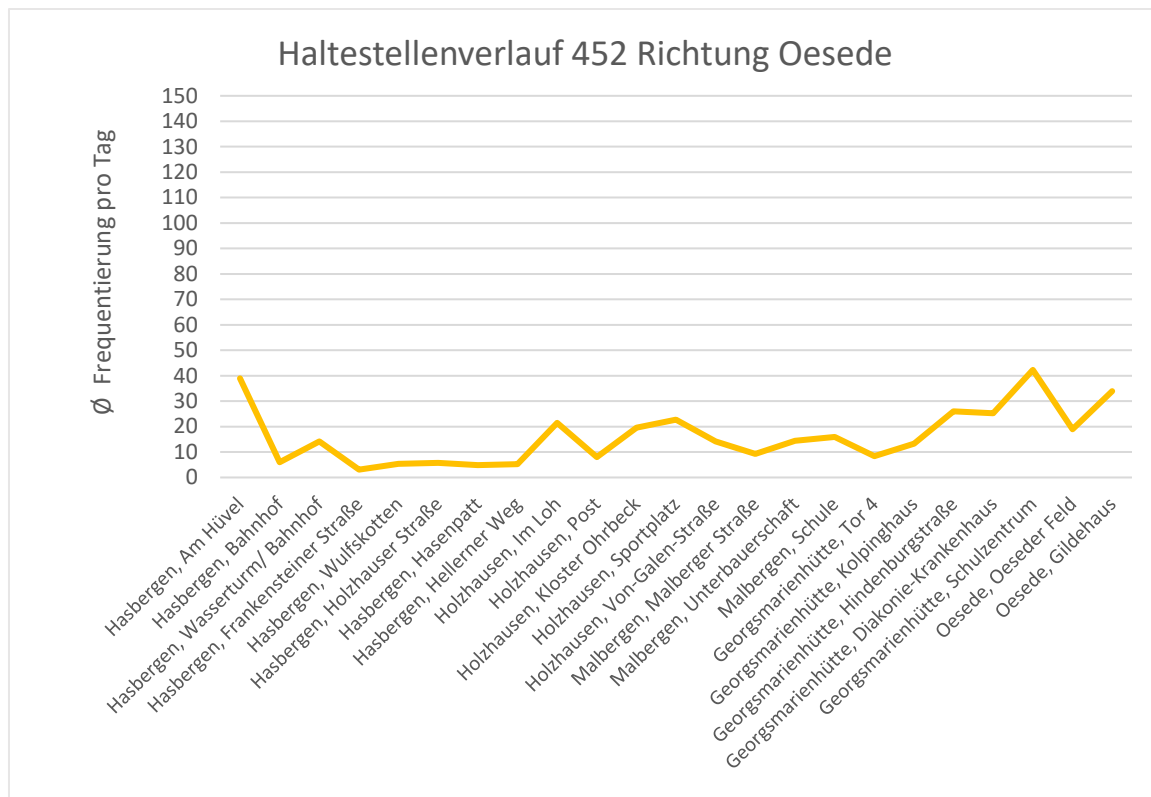


Abbildung 31: 452 Haltestellenverlauf Richtung Hasbergen, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

In **Fahrtrichtung Hasbergen** ist auf der **Linie 452** zu sehen, dass die Haltestelle Oesede, Gildehaus (ca. 107 Ein- und Aussteiger am Tag) mit Abstand die meistfrequentierte Haltestelle ist. Die Haltestellen Georgsmarienhütte, Klöcknerstraße (ca. 35) und Georgsmarienhütte, Schulzentrum (ca. 43) sind auf der Linie stark genutzt. Die Haltestellen ab Hasbergen weisen nur eine geringe Frequentierung mit 3 bis 7 Fahrgästen auf.

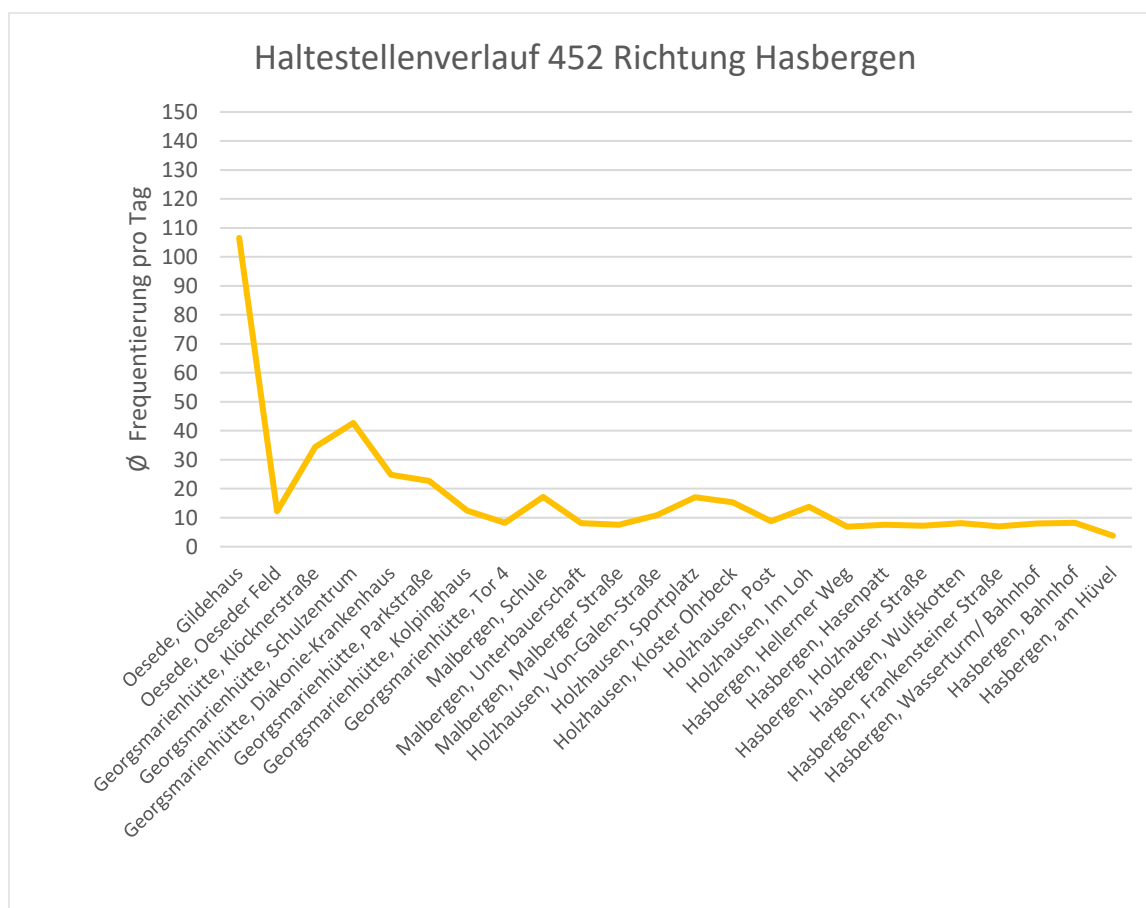


Abbildung 32: 452 Haltestellenverlauf Richtung Hasbergen, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

Aufgrund der begrenzten Zahl an Fahrten mit AFZS und der zeitlich eingeschränkten Erfassungszeiträume ist eine differenzierte Auswertung der **Linien 640 und 650** auf Haltestellenebene derzeit nicht belastbar. Die vorhandenen Daten reichen nicht aus, um verlässliche Aussagen zur Fahrgastverteilung entlang des Linienvverlaufs zu treffen.

2.5 Befragungsergebnisse Linie 260

Vom 28. Mai bis 29. Juni 2025 hat die PlaNOS GmbH Fahrgastbefragungen und Zählungen auf der Linie 260 durchgeführt. Insgesamt wurden 481 Personen befragt. Ein zentrales Ergebnis ist der **Net Promoter Score (NPS)** von **61**, der als exzellent einzustufen ist. Der NPS misst, wie wahrscheinlich es ist, dass Fahrgäste die Linie weiterempfehlen, und wird auf einer Skala von 0 (sehr unwahrscheinlich) bis 10 (sehr wahrscheinlich) erfasst. Fahrgäste, die mit 9 oder 10 antworten, gelten als Befürworter (Promotoren), Werte zwischen 7 und 8 als Neutrale, und Werte zwischen 0 und 6 als Kritiker (Detraktoren). Der NPS ergibt sich aus dem Anteil der Befürworter minus den Anteil der Kritiker. Positive Werte gelten als gut, Werte über 50 als exzellent. Im Vergleich zu anderen im Jahr 2025 erhobenen Linien im Landkreis zeigt sich, dass die Linie 260 zu den attraktiveren Angeboten zählt. Zum Vergleich: Die Linien S20 (87) und S40 (70) erreichen ebenfalls Spitzenwerte, während die X276 mit 62 auf ähnlichem Niveau wie die 260 liegt. Darunter liegen Linien wie die 680 (51), 465 (49), 466 (47) oder 620 (27).

Die Befragungsergebnisse zeigen zudem, dass 63 % der Fahrgäste die Linie für Freizeitaktivitäten nutzen, gefolgt von 14 % für Besorgungen und 11 % für den Arbeitsweg. Die Mehrheit der Nutzenden fährt mehrmals wöchentlich oder sogar täglich. Bei den genutzten Tickets dominieren das

Deutschlandticket (46 %) und das Schülerticket (36 %). Hauptnutzergruppen sind Schüler und Schülerinnen (44 %) und Arbeitnehmende (31 %).

Von den 481 Befragten gaben 21 % an mit einem anderen Bus zur Einstiegshaltestelle gekommen zu sein, davon 58 % mit der S20 und 30 % mit der X276. Nach der Fahrt mit der 260 steigen 22 % in einen anderen Bus um. Davon steigen 63 % in die S20 und 33 % in die X276. Des Weiteren sehen 70 % der Befragten keinen Verbesserungsbedarf, während 16 % eine höhere Pünktlichkeit anregen. Unter den Detraktoren wird vor allem Unpünktlichkeit als Hauptkritikpunkt genannt.

In der Befragung wurde des Weiteren erhoben, wo die Kundinnen und Kunden ein- und aussteigen. Die Tabelle 2 zeigt die wesentlichen Haltestellen auf der Linie 260. Die meistfrequentierten Haltestellen sind Ostercappeln Krankenhaus, Venne (Ostercappeln) Mitte, Bohmte Bahnhof/ZOB und Bramsche Bahnhof. Von n = 478 Antworten ergibt sich, dass die bedeutendste Quelle-Ziel Beziehung zwischen den Haltestellen Venne (Ostercappeln) Mitte und der Haltestelle Ostercappeln Krankenhaus liegt (14,44 % der Befragten nutzen diese Verbindung zum Ein- bzw. Ausstieg). An zweiter Stelle folgt die Verbindung zwischen Ostercappeln Krankenhaus und Bohmte Bahnhof/ZOB (11,09 %). Die nächsthäufigsten genutzten Verbindungen liegen zwischen Bramsche Zentrum und Engter alte Feuerwache sowie Ostercappeln Krankenhaus und Schwagstorf (Ostercappeln) Kreisverkehr B218 (jeweils 4,39 %).

Tabelle 2: Ergebnisse der Quelle-Ziel Befragung auf der 260 (nur Top-Haltestellen >= 10 Ein- und Aussteiger)

		nach								
	260	Bohmte Bahnhof/ZOB	Bramsche Bahnhof	Bramsche Zentrum	Engter, alte Feuerwache	Engter, Kapshügel	Ostercappeln Krankenhaus	Schwagstorf (Ostercappeln) Kreisverkehr B218	Venne(Ostercappeln) Mitte	Summe
von	Bohmte Bahnhof/ZOB	3	2	2			25	3	5	40
	Bramsche Zentrum	1		15	10	3		1	6	36
	Engter, Kapshügel	2	11				1			14
	Kalkriese Varusschlacht		17				8			25
	Ostercappeln Krankenhaus	28	3	5	2	5	1	11	32	87
	Venne(Ostercappeln) Mitte	13		5			37	1		56
	Summe	41	26	23	19	15	75	16	43	258

2.6 Ausblick

Die Evaluation und Hochrechnung der Fahrgastzahlen im Busverkehr konnte in den letzten Wochen dank größerer Datenmengen weiter präzisiert werden. Je umfangreicher und qualitativ hochwertiger die zugrunde liegenden Daten sind, desto belastbarer und aussagekräftiger lassen sich die Ergebnisse hochrechnen. Ein Vergleich zu den bisherigen Zählungen der VOS ist jedoch nur sehr eingeschränkt

möglich. Die VOS-Zählungen basieren auf manuellen Erhebungen durch das Fahrpersonal, wodurch beispielsweise die Fahrgastzahlen in Gelenkbussen nicht verlässlich erfasst werden können. Zudem sind ermittelte Werte im Rahmen einer Plausibilitätsprüfung ausgeschieden. Um zusätzlich zu den quantitativen Auswertungen auch Fahrgastmeinungen einzuholen und belastbare Zählraten (auf den Linien 640 und 650) zu generieren, führt die PlaNOS GmbH mit eigenem Befragungs- und Zählpersonal weitere Erhebungen auf den MOIN+-Linien durch. Im Juni 2025 erfolgte dies bereits auf der Linie 260, im August und September 2025 folgen die Linien 640 und 650, im September die Linie 452 sowie im Oktober und November nochmal die Linien S20 und S40.

Parallel dazu wird mit den beteiligten Verkehrsunternehmen die Weiterführung der Linien S20, S40 und 260 vorbereitet. Die PlaNOS setzt damit den Beschluss des Kreistages um. Die Vorbereitungen mit den Verkehrsunternehmen zielen darauf ab, dass ab dem 01.01.2026 der Verkehr durchgeführt wird und ein reibungsloser Übergang gewährleistet werden kann.

3 Kennzahlen für den On-Demand-Verkehr Lüttli im Projekt MOIN+ für den Zeitraum April 2024 bis Juli 2025

3.1 Registrierungen

Seit Betriebsbeginn im April 2024 haben sich bis Ende Juli 2025 insgesamt **25.080 Nutzerinnen und Nutzer für den Service registriert**. Das entspricht etwa 22,8 % der ca. 110.000 Einwohner der drei Bedienggebiete. Die Zahl der monatlichen neuen Registrierungen hat dabei bis Oktober stetig abgenommen. Im November und Dezember sind die Werte im Vergleich zum Oktober wieder etwas angestiegen, im Jahr 2025 aber wieder abgeflacht.

Von den insgesamt 25.080 registrierten Nutzerinnen und Nutzern haben **9.690 bereits selbst mindestens eine Fahrt gebucht und erfolgreich durchgeführt**. Dies entspricht 38,64 % aller registrierten Nutzerinnen und Nutzer. Die untenstehende Abbildung 33 zeigt die Entwicklung der Registrierungs- und Nutzungszahlen seit Betriebsbeginn. Die Zahl der monatlichen aktiven Fahrgäste, also Fahrgäste, die im jeweiligen Monat mindestens eine Fahrt gebucht haben, ist seit Betriebsbeginn deutlich gestiegen. Im Dezember haben 2.599 verschiedene Fahrgäste mindestens eine Fahrt gebucht und durchgeführt. Auch hier ist der Wert im Jahr 2025 zurückgegangen und im Juli haben zuletzt 1.801 verschiedene Fahrgäste mindestens eine Fahrt selbst gebucht.

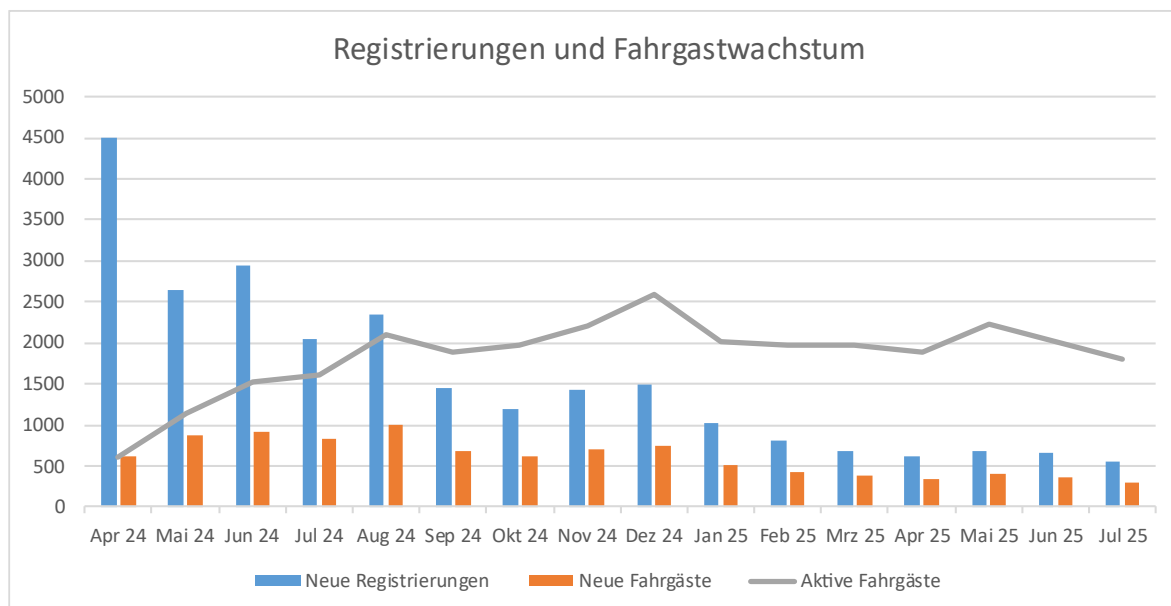


Abbildung 33: Registrierungen und Fahrgastwachstum

3.2 Fahrten

Insgesamt wurden seit Betriebsstart bis Ende Juli 2025 **98.307 Fahrten gebucht und durchgeführt**. Eine Buchung kann dabei für bis zu sechs Personen gleichzeitig vorgenommen werden. Im Schnitt wurden etwa **1,40 Personen pro Buchung** befördert. In Summe wurden mit den 98.307 gebuchten und durchgeführten Fahrten **137.242 Fahrgäste transportiert**. Im Dezember 2024 lag die Zahl der beförderten Fahrgäste bei 11.671, dem bisherigen Höchstwert. Die untenstehende Abbildung 34 zeigt die Buchungen und Fahrgäste im Lüttli seit April 2024. Seit Betriebsstart hat ein deutlicher Hochlauf stattgefunden. Ein deutliches weiteres Wachstum der Fahrgastzahlen wird nicht erwartet, da der On-Demand-Verkehr bereits nahe der aktuellen Kapazitätsgrenze operiert.

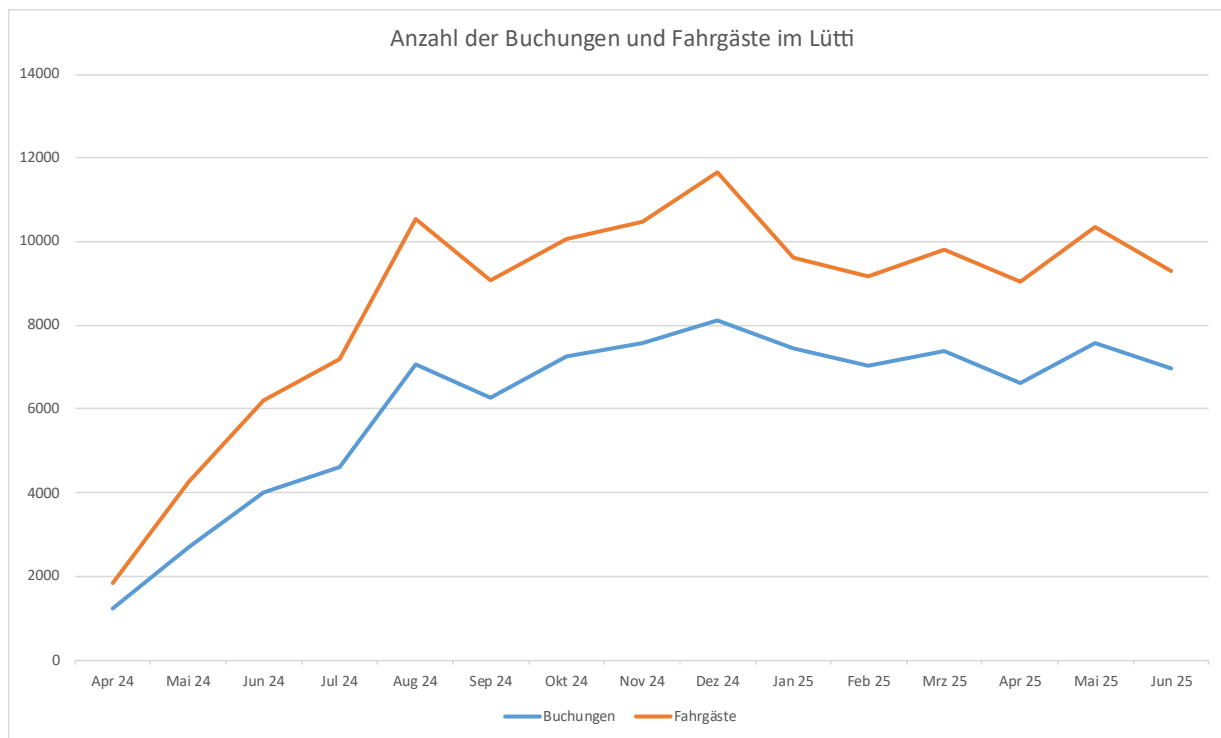


Abbildung 34: Anzahl der Buchungen und Fahrgäste im Lütти

3.3 Pooling

Wenn Fahrten gebucht werden, die zu einer ähnlichen Zeit stattfinden und einen ähnlichen Start- und Zielpunkt haben, werden diese zusammengelegt. Durch dieses sogenannte Pooling können dabei kleinere Umwege für Fahrgäste entstehen, für den Lütти-Betrieb insgesamt werden somit Fahrkilometer eingespart. Je mehr Fahrten durchgeführt werden, desto höher ist auch die Wahrscheinlichkeit, dass unterschiedliche Buchungen einen ähnlichen Start- und Zielpunkt haben. Die Pooling-Quote beschreibt den Anteil der gebuchten und durchgeführten Fahrten, bei denen es zu einem Pooling mit mindestens einer weiteren anderen Buchung kam. Für die hier angegebene Quote ist dabei zunächst unerheblich wie lang die gemeinsame Fahrt ist, wichtig ist nur, dass es zu einem Pooling gekommen ist. **Im Mai und Juni 2025 lag die Pooling-Quote bei jeweils 40,43 %.** Am stärksten ist das Pooling dabei in Melle, am schwächsten in der Samtgemeinde Bersenbrück. Die untenstehende Abbildung 35 zeigt den Verlauf der Pooling-Quote je Bediengebiet.

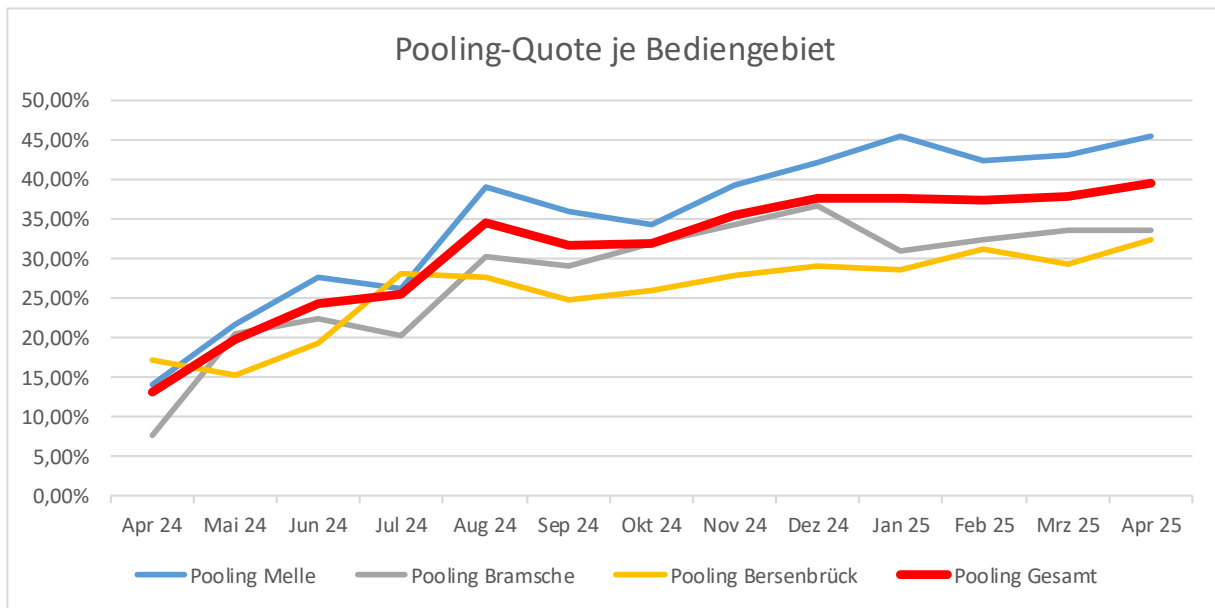


Abbildung 35: Pooling-Quote je Bediengebiet

3.4 Auslastung

Ein weiterer wichtiger Indikator für die Effizienz eines On-Demand-Verkehres ist die Auslastung. Diese ergibt sich aus der Anzahl der transportierten Fahrgäste pro Netto-Fahrzeugstunde, also wie viele Fahrgäste jedes Fahrzeug effektiv transportiert, wenn es aktiv im Einsatz ist. Dieser Wert hängt dabei von unterschiedlichen Faktoren ab. Zum einen spielt zunächst die Kapazität der Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Je mehr Sitzplätze ein Fahrzeug hat, desto mehr Personen können gleichzeitig transportiert werden. Ein weiterer wichtiger Faktor sind Streckenlängen. Je länger jede Buchung ist, desto länger sind Fahrzeuge an die Routen der jeweiligen Kunden gebunden und haben weniger Flexibilität andere Fahrgäste zu transportieren. Die Nachfrage spielt auch eine wichtige Rolle. Werden nur wenige Fahrten nachgefragt, kann es auch keine hohe Auslastung geben. Ein weiterer Faktor ist die Gruppengröße bei Buchungen. Wenn vermehrt Gruppenbuchungen getätigt werden, ist die Auslastung höher im Vergleich zu Buchungen von Einzelpersonen. Entscheidend ist außerdem das Pooling von Fahrten. Lassen sich Fahrten gut bündeln, da sie ähnliche Wege zu ähnlichen Zeiten zurücklegen, steigt die Auslastung. Im Lütti ist die Auslastung von Projektstart im April 2024 bis Dezember 2024 stetig gestiegen und lag im Dezember bei **2,60 Fahrgästen pro Fahrzeugstunde**. Der Wert von 2,60 ist dabei ein Durchschnittswert für den gesamten Monat. Sonntagvormittags zwischen 07:00 Uhr und 09:00 Uhr lag der Wert bei 0,81 Fahrgästen als Minimalwert im Dezember und an Samstagabenden ab 21:00 Uhr bei **5,21 Fahrgästen pro Fahrzeugstunde**. Vor dem Hintergrund der räumlichen Struktur mit sehr großen Flächen, die Lütti mit einer vergleichsweise geringen Flotte abdeckt, beziffert Via einen Auslastungswert von 3 Fahrgästen pro Fahrzeugstunde als sehr gut und 4 Fahrgästen pro Fahrzeugstunde als nahezu optimal. In Spitzennachfragezeiten hat Lütti im Dezember 2024 also bereits sehr effizient operiert. Die Auslastung hängt dabei sowohl von der Nachfrage als auch von verschiedenen betrieblichen Vorgaben wie Fahrzeugkapazitäten und Serviceparameter (z.B. Wartezeiten, Umwegefaktor) ab. Mit dem Beginn des Jahres 2025 ist die Nachfrage leicht zurückgegangen, was als Jahreszeiteffekt gewertet werden kann, da häufig die Monate im Q4 die Nachfragestärksten in On-Demand-Verkehren sind. Im Rahmen einer Anpassung einiger Betriebsparameter im Buchungsalgorithmus im April 2025 wurden Optimierungen getätigt, die das Pooling weiter stärken sollen und sich somit auch positiv auf die Auslastung auswirken. Ein weiterer Aspekt ist die sinkende Gruppengröße bei Buchungen. Seit Projektstart ist die Anzahl der Fahrgäste pro Buchung von zwischen 1,5 und 1,6 auf zuletzt zwischen 1,3 und 1,4 zurückgegangen. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren lässt sich die untenstehende Abbildung 36 interpretieren. Sie zeigt

den Rückgang der monatlichen Fahrzeugstunden ab Februar 2025 bei einer gleichzeitig steigenden Auslastung an Fahrgästen, die sich nach Anpassung der Betriebsparameter bei etwa 2,70 eingependelt hat.

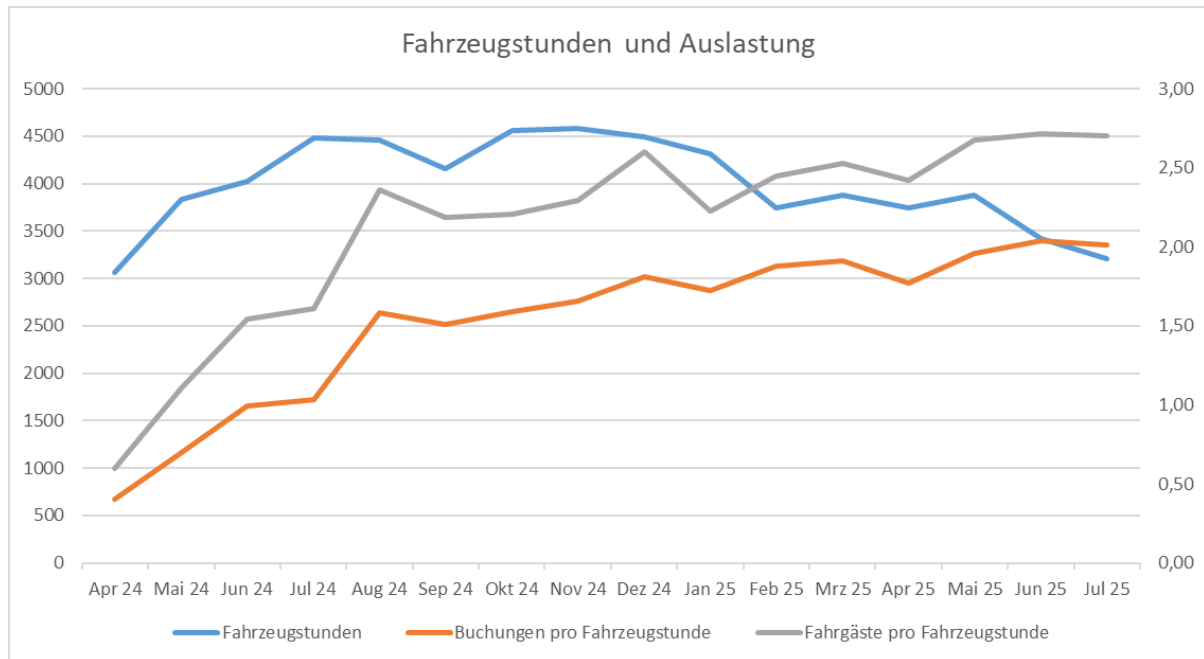


Abbildung 36: Fahrzeugstunden und Auslastung

Im Juli 2025 waren zwischen 3 und 8 der 11 Fahrzeuge gleichzeitig aktiv im Einsatz und wurden dabei, wie die untenstehende Abbildung 37 zeigt, sehr stark an der Nachfrage angelehnt eingesetzt. Während im Dezember 2024 die minimale Auslastung des Lütts am Sonntagvormittag noch bei 0,81 Fahrgästen pro Fahrzeugstunde lag, hat sich der Minimalwert zum Juli 2025 mehr als verdoppelt und liegt am Samstagvormittag vor 09:00 Uhr bei **1,75 Fahrgästen pro Fahrzeugstunde**. In der Spitze ist der Wert sehr ähnlich und liegt am Samstagabend ab 21:00 Uhr bei 5,24 Fahrgästen pro Fahrzeugstunde im Vergleich zu 5,21 im Dezember. Die gestiegene Gesamtauslastung des Lütts hat ihren Ursprung also in einem effizienteren Betrieb von weniger stark nachgefragten Zeiten, da zu Spitzenauslastungszeiten bereits am Maximum unter den aktuellen Betriebsparametern operiert wird.

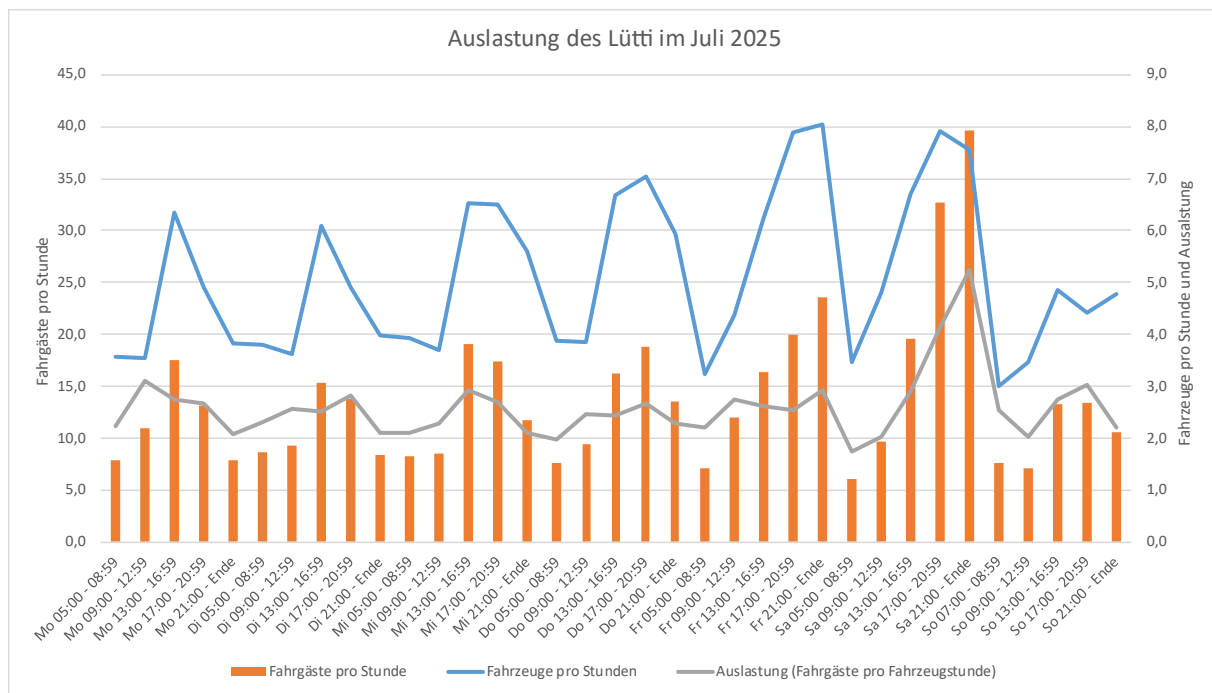


Abbildung 37: Auslastung des Lüttis im Juli 2025

3.5 Bedienggebiete

Mit **51.664 Fahrten** wurden seit Betriebsstart etwas mehr als die Hälfte der 98.307 durchgeführten Fahrten in Melle durchgeführt. Melle ist die einwohnerstärkste Kommune und hat mit einer Anzahl von fünf die meisten Fahrzeuge im Einsatz. In Bramsche wurden **24.221 Fahrten** und in der Samtgemeinde Bersenbrück **22.414 Fahrten**, also jeweils knapp ein Viertel aller Fahrten, durchgeführt. In beiden Bedienggebieten sind jeweils bis zu drei Fahrzeuge im Einsatz.

3.6 Tage und Tageszeiten

Für ein besseres Verständnis der unterschiedlichen Tageszeiten wurden diese für die Auswertung und Analyse in fünf Zeitfenster unterteilt. Jede Woche besteht somit aus insgesamt 35 Zeitfenstern. Diese sind dabei die Folgenden:

1. Betriebsstart (in der Regel 05:00 Uhr, Ausnahme sind Sonn- und Feiertage) bis 08:59 Uhr
2. 09:00 Uhr bis 12:59 Uhr
3. 13:00 Uhr bis 16:59 Uhr
4. 17:00 Uhr bis 20:59 Uhr
5. 21:00 Uhr bis Betriebsende (Freitag- und Samstagnacht 02:00 Uhr, sonst 01:00 Uhr)

Bei Betrachtung der Zeitkorridore zeigt sich, dass insbesondere die Korridore am Abend und in der Nacht an den Wochenenden stark frequentiert sind. So werden in 2025 samstagabends zwischen 21:00 Uhr und Betriebsende pro Woche 204,6 Fahrgäste transportiert, davon 91,2 in Melle, 51,6 in Bramsche und 61,8 in Bersenbrück. Demgegenüber stehen die frühen Korridore an den Wochenenden als am wenigsten genutzte Zeiträume. Samstags vor 09:00 Uhr fahren pro Woche durchschnittlich 28 Menschen, an Sonntagen sogar nur 12,8. Insgesamt sind in 2025 durchschnittlich 2.177,7 Menschen pro Woche mit dem Lüttis gefahren. Die untenstehende Abbildung 38 zeigt, wie sich die durchschnittlichen wöchentlichen Buchungen, Fahrgäste, sowie die Pooling Quote in 2025 darstellen. Zu besonders fahrtenstarken Zeiten steigt auch die Pooling Quote.

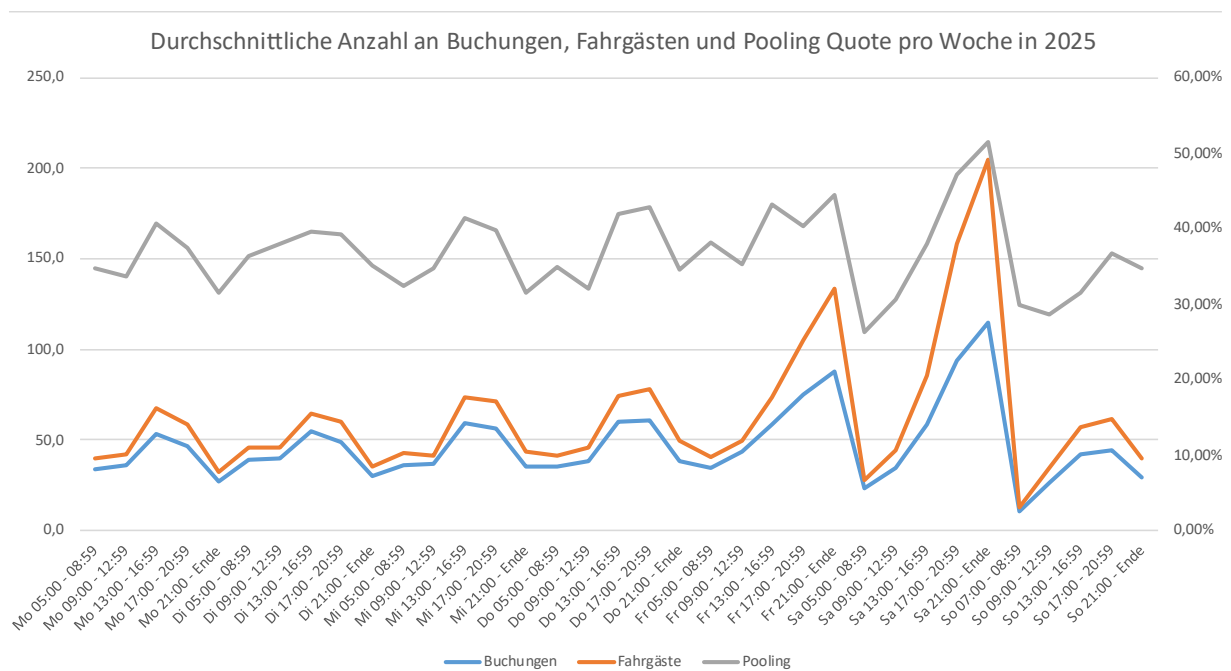


Abbildung 38: Durchschnittliche Anzahl an Buchungen, Fahrgästen und Pooling Quote pro Woche in 2025

3.7 Tickets

Für den On-Demand-Verkehr Lütti werden aktuell acht verschiedene Ticketkategorien erhoben. Vier dieser Ticketkategorien sind unterschiedliche Tickets für hauptbuchende Fahrgäste. Die anderen vier Ticketkategorien sind für Mitfahrende auf einer anderen Hauptbuchung. Die vier Kategorien für Hauptbuchungen sind Vollpreis-Tickets, ermäßigte Tickets für ÖPNV-Abonnenten, ermäßigte Tickets für Jugendliche zwischen 6 – 14 Jahren und Tickets für Menschen mit einer Schwerbehinderungswertmarke ab 50 %. Die vier Ticketkategorien für Mitfahrende auf einer anderen Hauptbuchung sind Jugendliche zwischen 6 – 14 Jahren, Kinder zwischen 0 – 5 Jahren, Menschen mit Schwerbehinderungswertmarke ab 50 %, bzw. eine Begleitperson und alle sonstigen Mitfahrenden Fahrgäste. Es gibt drei unterschiedliche Tarife, je nachdem in welche Ticketkategorie der Fahrgast fällt. Den vollen Grundpreis von 3,50 € plus 0,40 € pro Kilometer ab dem vierten Kilometer zahlen Fahrgäste der Kategorie Vollpreis-Ticket. Einen ermäßigten Grundpreis von 1,75 € plus 0,40 € pro Kilometer ab dem vierten Kilometer zahlen Inhaber von ÖPNV-Abos, Jugendliche zwischen 6 – 14 Jahren und alle Mitfahrende auf einer anderen Hauptbuchung, die nicht in eine der kostenlosen Ticketkategorien fallen. Der dritte Tarif sind kostenlose Fahrten. Diese gelten für Inhaber einer Schwerbehinderungswertmarke ab 50 %, sowie für eine Begleitperson und für Kinder unter 6 Jahren. Die Unterscheidung zwischen ermäßigten Tickets für Jugendliche zwischen 6 – 14 Jahren und ermäßigten Tickets für Inhaber eines ÖPNV-Abos wird seit Januar 2025 erhoben. Seit Juli werden auch Jugendliche zwischen 6 – 14 Jahren von sonstigen mitfahrenden Fahrgästen in der Erfassung der Ticketverkäufe unterschieden. Die untenstehenden Abbildung 39 zeigt die Anzahl der verkauften Tickets für hauptbuchende Fahrgäste in den vier verschiedenen Ticketkategorien. Etwas mehr als die Hälfte der verkauften Tickets für hauptbuchende Fahrgäste entfallen dabei auf Vollpreis-Tickets, die mit knapp 38 % aller verkauften Tickets im Juli den größten Anteil aller acht Ticketkategorien haben und gleichzeitig den niedrigsten Wert seit Projektstart. 38 % der verkauften Tickets für hauptbuchende Fahrgäste wurden an Inhaber von einem ÖPNV-Abo verkauft sowie weitere 10 % an Inhaber einer Schwerbehinderungswertmarke. Jugendliche zwischen 6 - 14 Jahren machen mit gerade einmal 0,92 % aller verkauften Tickets für hauptbuchende Fahrgäste den geringsten Teil der vier Kategorien aus.

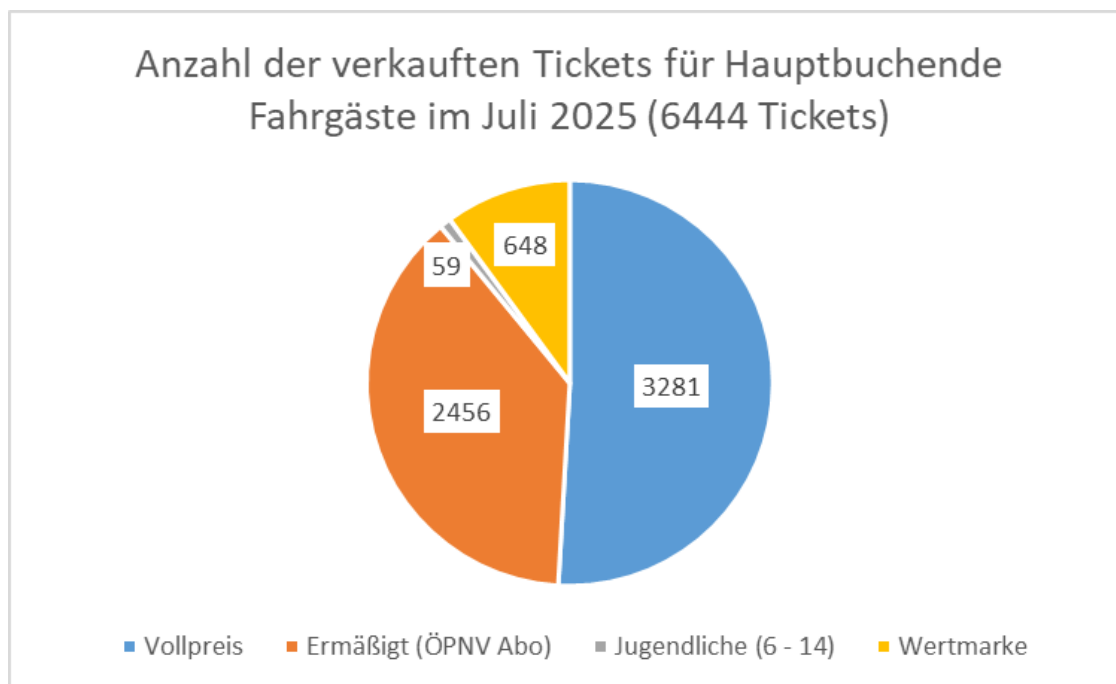


Abbildung 39: Anzahl der verkauften Tickets für Hauptbuchende Fahrgäste im Juli 2025

Die untenstehende Abbildung 40 zeigt die Anzahl der verkauften Tickets für Fahrgäste, die auf einer anderen Buchung als zusätzliche Fahrgäste mitgefahren sind. Den mit Abstand größten Anteil machen hier mit 70 % Mitfahrende aus, die in keine andere Ticketkategorie fallen. Jugendliche zwischen 6 – 14 Jahren werden seit Juli 2025 gesondert erfasst und machen rund 10 % der verkauften Tickets für Mitfahrende auf einer anderen Buchung aus. Tickets für Kinder unter 6 Jahren sind für rund 15 % und Tickets für Inhaber einer Schwerbehinderungswertmarke ab 50 % für rund 5 % der verkauften Tickets verantwortlich. Insgesamt waren Tickets für **hauptbuchende Fahrgäste mit 74,46 %** ein Großteil aller Ticketverkäufe, sodass überwiegend von Einzelpersonen Lütти Buchungen getätigt wurde.

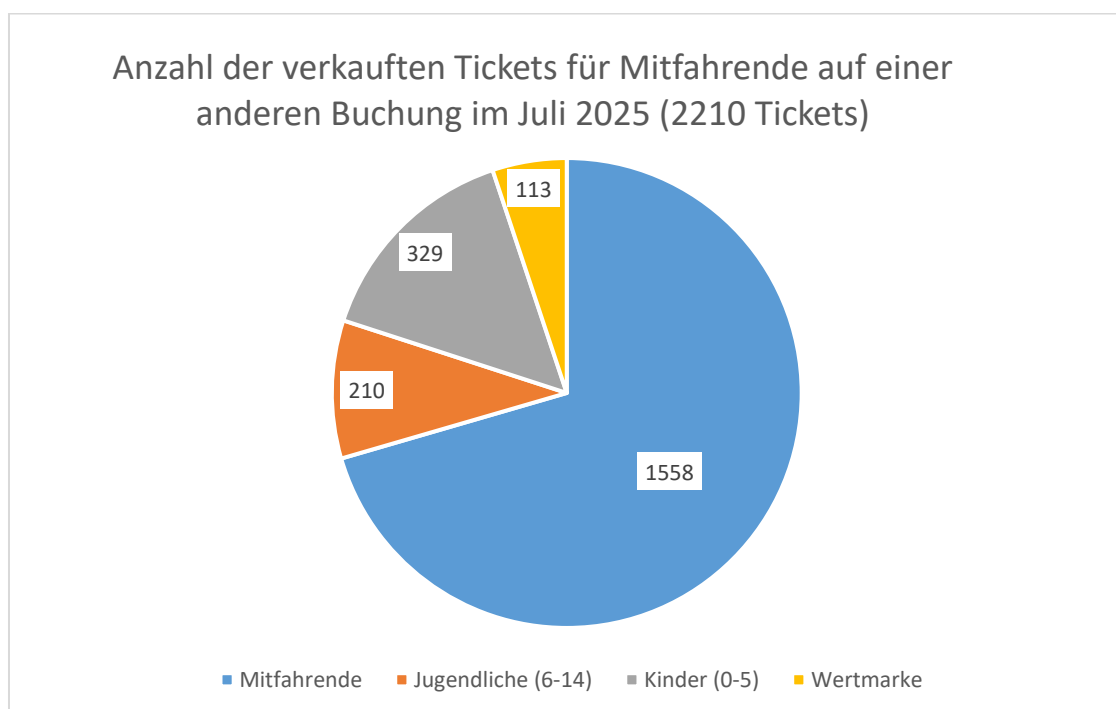


Abbildung 40: Anzahl der verkauften Tickets für Mitfahrende auf einer anderen Buchung im Juli 2025

3.8 Telefonbuchungen und Stornierungen

Der Anteil der Telefonbuchungen an der Gesamtzahl der Buchungen ist seit Projektbeginn stark zurückgegangen. Während der Wert im April 2024 noch bei 11,73 % lag, liegt er in 2025 bei **5,60 %**.

Der Anteil der stornierten Buchungen an der Gesamtzahl aller Buchungen (durchgeführte Buchungen + stornierte Buchungen + No-Shows) liegt im Jahr 2025 bei 17,34 % und ist im Vergleich zu 2024 um 3 % gestiegen. Der Anteil an No-Shows an der Gesamtzahl aller Buchungen seit Betriebsstart liegt bei 2,43 % und unterlag keinen großen Schwankungen. Laut dem Betreiber Via sind diese Werte eine normale Ausprägung.

3.9 Bahnhöfe

Seit Betriebsbeginn im April 2024 wurden für die drei Bedienggebiete die Ein- und Ausstiege an den jeweiligen Bahnhöfen quartalsweise erhoben. In Melle sind seit Betriebsbeginn **18,81 %** aller Fahrgäste an einem Bahnhof entweder ein- oder ausgestiegen. In Bersenbrück liegt der Anteil bei **17,10 %** und in Bramsche sogar bei **21,58 %**. Die untenstehende Abbildung 41 zeigt den Anteil der Fahrgäste im jeweiligen Bedienggebiet im Wochenverlauf. In allen drei Bedienggebieten ist der Zeitraum zwischen 05:00 Uhr morgens und 09:00 Uhr morgens besonders stark ausgeprägt. An Werktagen erreicht dieser in Bramsche über 40 %, sodass nahezu jeder 2. Fahrgast in Bramsche seine Lütli-Fahrt an einem Bahnhof startet oder beendet und Lütli insbesondere zu Pendelzeiten eine starke Verknüpfung mit anderem ÖPNV schafft. Der höchste Teil von Fahrgästen mit Bahnhofsbezug in ihrer Fahrt fällt in allen drei Bedienggebieten auf den Sonntagvormittag zwischen 07:00 Uhr bis 09:00 Uhr. Hier fahren in allen drei Gebieten mehr als 40 % aller Fahrgäste zum Bahnhof hin oder vom Bahnhof weg. In Bramsche liegt der Anteil sogar bei **55,47 %** aller Fahrgäste. Die am wenigsten nachgefragten Zeiten für Bahnhofsfahrten sind Samstag- und Sonntagabend jeweils ab 21:00 Uhr, wo nur rund 10 % der Fahrgäste in den Bedienggebieten zum Bahnhof hin- oder vom Bahnhof wegfahren. Insgesamt schwankt der Anteil insbesondere in Bramsche sehr stark, während er in Melle und Bersenbrück an Werktagen sehr stabil ist.

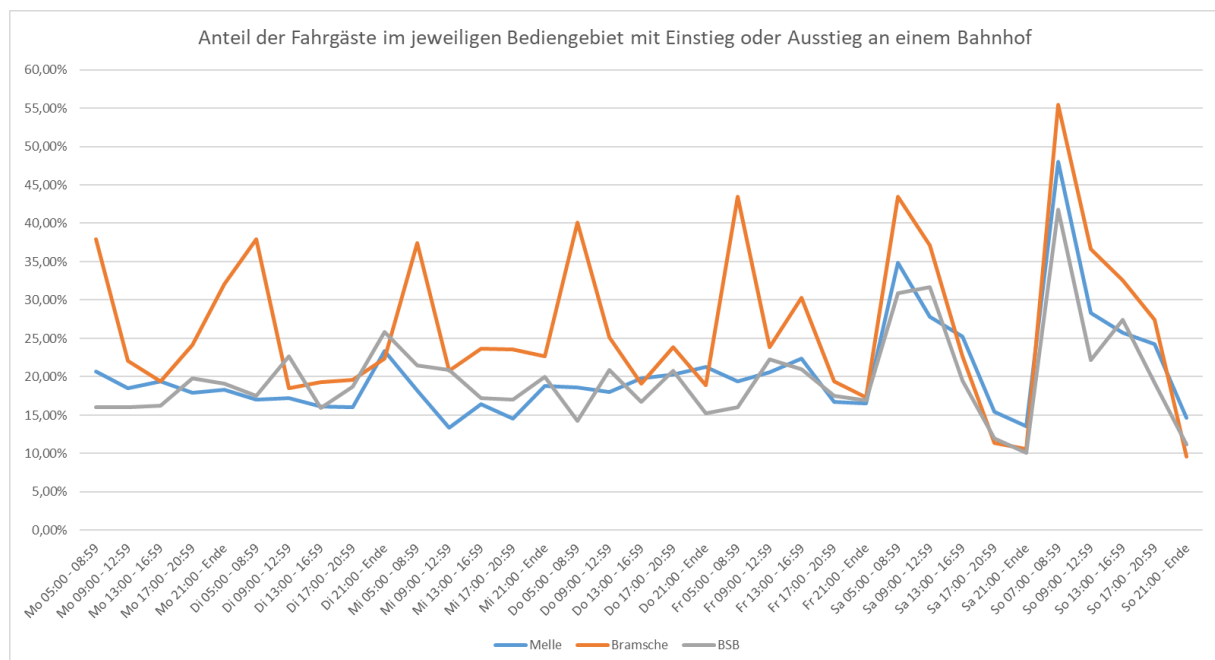


Abbildung 41: Anteil der Fahrgäste im jeweiligen Bedienggebiet mit Einstieg oder Ausstieg an einem Bahnhof

4 Carsharing im Projekt MOIN+ Juli 2024 bis Juli 2025

4.1 Kennzahlen

Seit dem 01.07.2024 stehen im Landkreis Osnabrück zehn Elektrofahrzeuge im Rahmen eines Carsharing-Angebots für gewerbliche und private Nutzer zur Verfügung.

Zwischen Juli 2024 und Juli 2025 wurden insgesamt 1.374 Fahrten unternommen, mit einer kumulierten Fahrleistung von 81.528 Kilometern. Die durchschnittliche Fahrtstrecke lag bei 59,34 Kilometern, die durchschnittliche Buchungsdauer bei 6 Stunden und 52 Minuten.

Die Auswertung zeigt deutliche Unterschiede zwischen den Kommunen und spürbare monatliche Schwankungen.

- 3. Quartal 2024 (Einführungsphase): 288 Buchungen
- 4. Quartal 2024: 350 Buchungen (+21,5 % im Vergleich zum Vorquartal)
- 1. Quartal 2025: 335 Buchungen (- 4,3 %)
- 2. Quartal 2025: 300 Buchungen (- 10,5 %)

Besonders nachfragestark waren der November 2024 mit 139 Buchungen, der Januar 2025 mit 120 sowie der März 2025 mit 122 Buchungen. Die niedrigsten Werte wurden im September 2024 (86 Buchungen) und im April 2025 (90 Buchungen) erreicht. Insgesamt bleibt die monatliche Auslastung volatil, ein klarer langfristiger Trend ist derzeit nicht erkennbar.

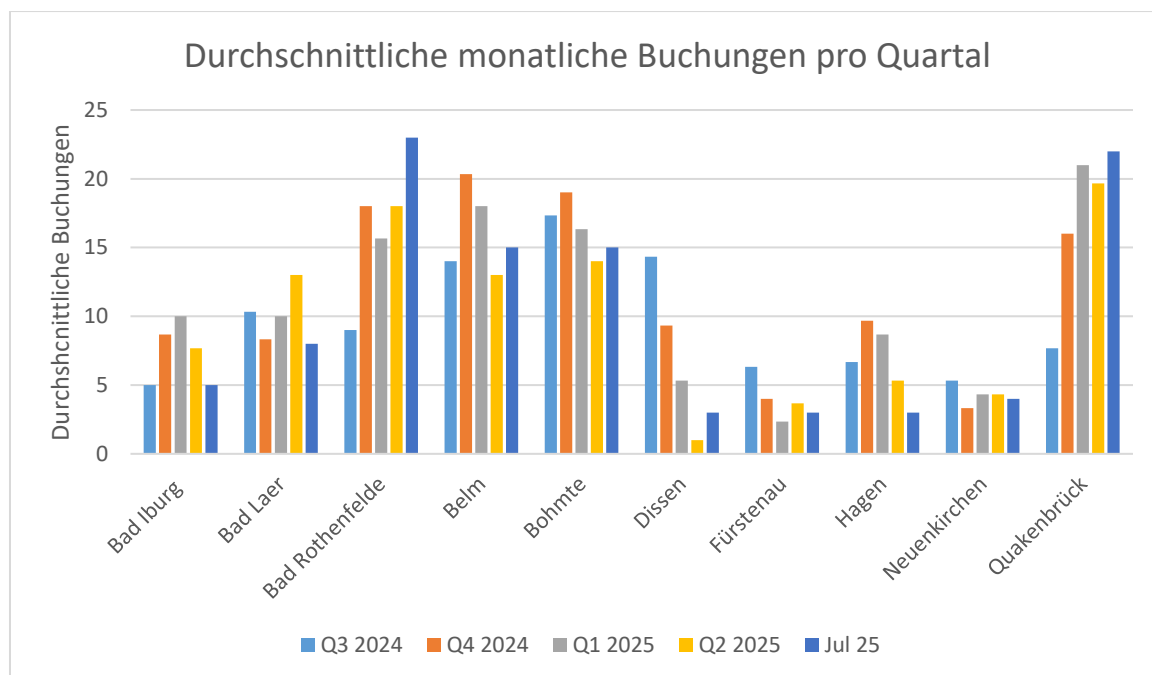


Abbildung 42: Anzahl durchschnittliche Carsharing-Buchungen pro Quartal nach Kommune

Auf Ebene der einzelnen Standorte zeigt sich ein deutlich differenziertes Nutzungsbild. An der Spitze liegen Bohmte (215 Buchungen), Quakenbrück (215), Belm (211) und Bad Rothenfelde (205), allesamt mit über 200 Buchungen und damit gut etabliert. Am anderen Ende des Spektrums stehen Bad Iburg (99), Hagen a.T.W. (94), Dissen a.T.W. (93), Neuenkirchen (57) und Fürstenau (52), die bislang unter der Marke von 100 Buchungen in 13 Monaten geblieben sind. Dazwischen positioniert sich Bad Laer mit 133 Buchungen. Diese Verteilung verdeutlicht, dass sich das Angebot an einigen Standorten bereits gut etabliert hat, jedoch andernorts noch Wachstumsspielraum besteht.

Von den insgesamt 1.374 Buchungen im Auswertungszeitraum entfielen 813 (59 %) auf private Buchungen sowie 561 (41 %) auf gewerbliche Buchungen. Die Nutzung unterscheidet sich auch hier deutlich zwischen den einzelnen Standorten, wie sich in Abbildung 43 zeigt.

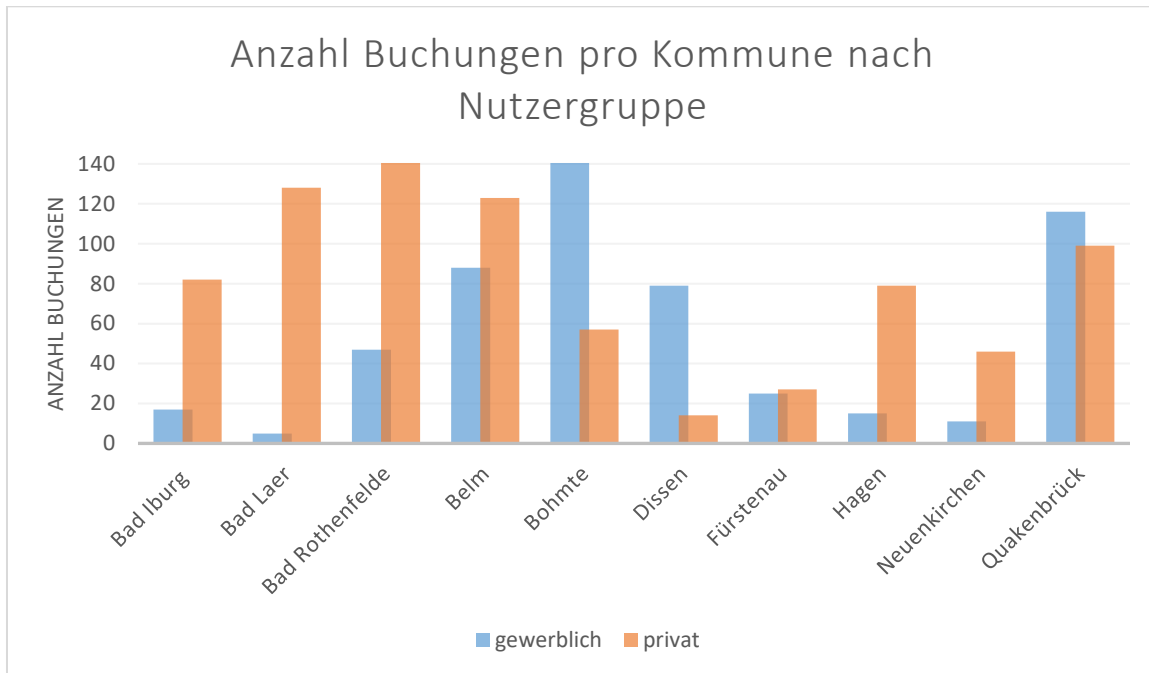


Abbildung 43: Nutzergruppe Carsharing-Buchungen nach Kommune

- Gewerblich dominierte Standorte: Bohmte mit 158 von 215 Buchungen (74 % gewerblich) und Dissen a.T.W. mit 79 von 93 Buchungen (85 % gewerblich)
- Privat dominierte Standorte: Bad Laer (128 von 133 Buchungen; 96 % privat), Bad Rothenfelde (158/205; 77 % privat), Bad Iburg (82/99; 83 % privat), Hagen a.T.W. (79/94; 84 % privat), Neuenkirchen (46/57; 81 % privat)
- Ausgewogenere Standorte: Quakenbrück (116/215; 54 % gewerblich), Fürstenau (27/52; 52 % privat) sowie Belm (123/211; 58 % privat)

Die Auswertung der Buchungshäufigkeit in Abbildung 44 zeigt, dass das Carsharing-Angebot nicht nur auf einmaliges Ausprobieren beschränkt ist. Zwar gibt es in allen Kommunen Kundinnen und Kunden, die das Angebot nur ein einziges Mal genutzt haben, besonders in Belm (22 Nutzende), Neuenkirchen (14), Hagen (13) und Bohmte (18). Der Anteil dieser Einmalnutzer liegt jedoch meist unter 40 % und macht damit nicht die Mehrheit aus. Die größte Nutzergruppe stellen in fast allen Kommunen die Gelegenheitsnutzer mit 2 bis 5 Buchungen. In Bad Rothenfelde, Bad Iburg und Fürstenau erreicht ihr Anteil zum Teil über 40 % der gesamten Kundschaft. Ebenfalls präsent ist eine stabile Basis an Stammnutzern (6 bis 12 Buchungen). Besonders hoch ist ihr Anteil in Neuenkirchen (38 %) und Belm (21 %). Schließlich gibt es in allen Kommunen eine kleine, aber besonders relevante Gruppe von Intensivnutzern mit 13 oder mehr Buchungen. In Bad Laer (27 %), Bohmte (21 %) und Bad Rothenfelde (19 %) ist diese Gruppe überdurchschnittlich stark vertreten. Die Verteilung der Nutzungsintensitäten zeigt, dass das Carsharing im Landkreis Osnabrück an vielen Standorten bereits fest verankert ist.

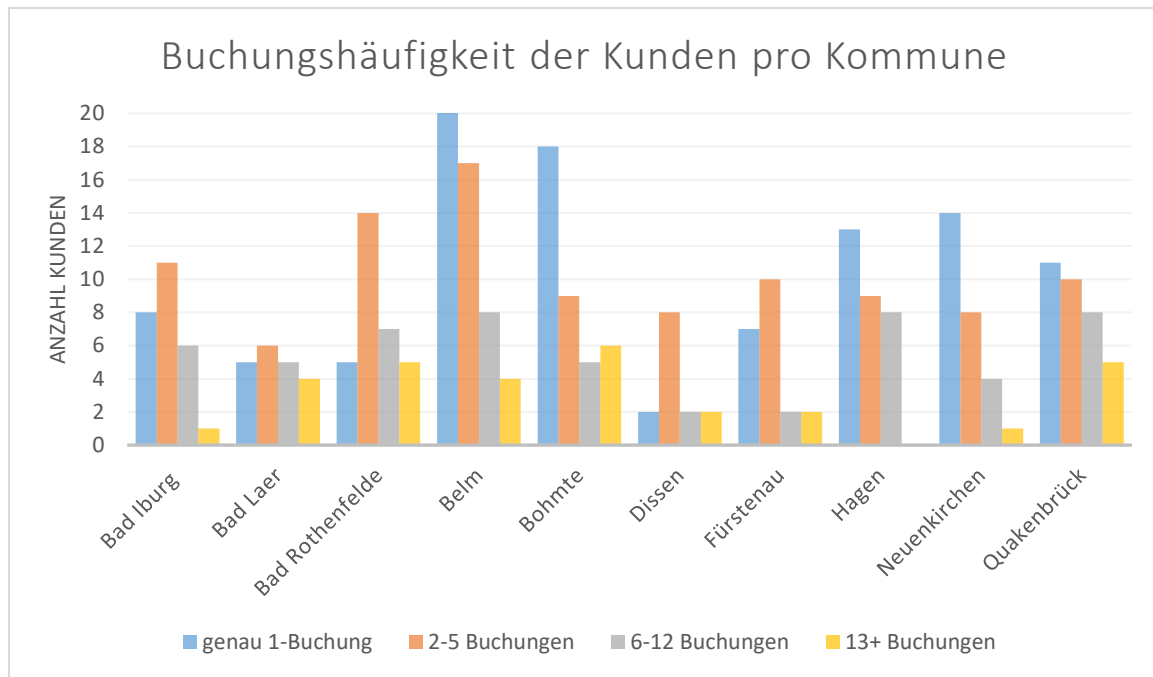


Abbildung 44: Buchungshäufigkeit der Carsharing-Kunden pro Kommune

4.2 Ausblick

Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass sich das Carsharing im Landkreis Osnabrück als ergänzendes Mobilitätsangebot zunehmend etabliert – sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich. Nach 13 Monaten Betriebslaufzeit ist die Nutzung in einigen Kommunen bereits auf einem stabilen Niveau, in anderen besteht noch Entwicklungspotenzial. Die Verteilung der Buchungen sowie die wiederkehrende Nutzung durch eine wachsende Zahl von Stammkunden belegen, dass das Modell grundsätzlich angenommen wird. Weiteres Nutzerpotenzial besteht durch eine Verstetigung des Angebots über die aktuelle Projektlaufzeit hinaus.

Für den Weiterbetrieb nach der Projektlaufzeit ab dem 01.01.2026 liegen den Kommunen Angebote von Stadtteilauto sowie detaillierte Nutzungszahlen vor. Die Entscheidungen für den Weiterbetrieb werden in den jeweiligen Gremien der Gemeinden bis spätestens Ende Oktober 2025 gefällt.

5 Mobilstationen im Projekt MOIN+ Mai 2025 bis Juli 2025

5.1 Kennzahlen

Seit Inbetriebnahme im April 2025 stehen im Landkreis Osnabrück vier gesicherte Mobilstationen mit insgesamt 48 Fahrradstellplätzen in Bad Rothenfelde (18 Stellplätze, seit 15.04.2025), Bohmte (10 Stellplätze, seit 25.04.2025), Dissen (10 Stellplätze, seit 28.04.2025) und Wellendorf (10 Stellplätze, seit 15.04.2025) zur Verfügung. Im Zeitraum April bis Juli 2025 wurden insgesamt 100 Buchungen durch 84 Nutzende getätigt.

Die durchschnittliche tägliche Auslastung (siehe Abbildung 45) variiert stark zwischen den Standorten: Bohmte weist mit 49 % im Mai, 71 % im Juni und 84 % im Juli eine außergewöhnlich hohe Nutzung in kurzer Zeit auf, während die übrigen Standorte mit Werten zwischen 3 % und 17 % eine geringere Auslastung verzeichnen.

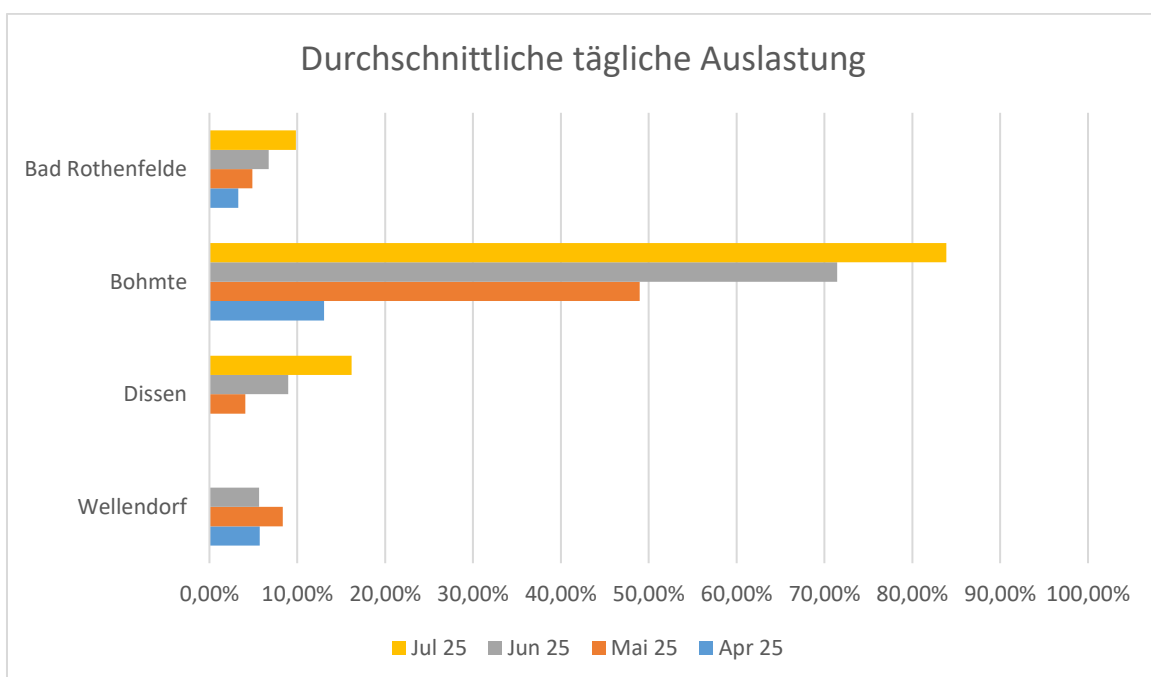


Abbildung 45: durchschnittliche tägliche Auslastung der Mobilstationen

Ein Blick auf die Buchungsarten in Abbildung 46 zeigt: Die meisten Menschen nutzen die Mobilstationen für Tagesbuchungen. Dennoch gab es bereits 4 Monatsbuchungen in Bad Rothenfelde, 18 in Bohmte, eine in Dissen und eine in Wellendorf. Jahresbuchungen gab es bereits in Bohmte (3) und in Dissen (1). In Bohmte sind somit 30 % der verfügbaren Fahrradabstellplätze durch Jahresbuchungen belegt.

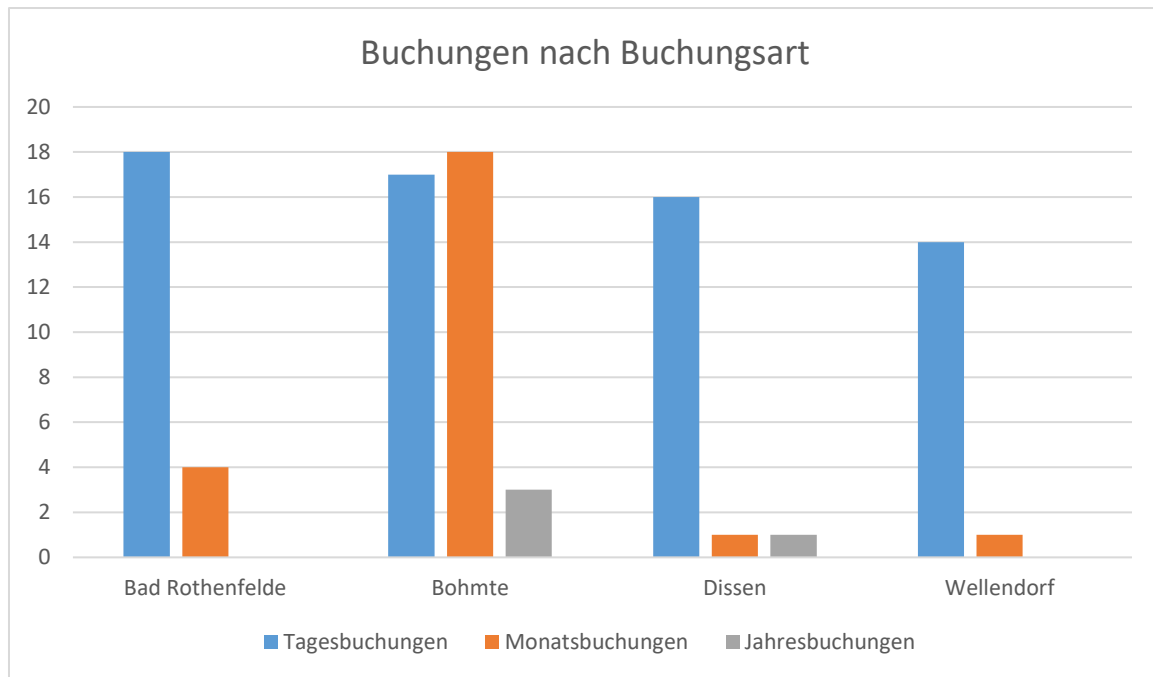


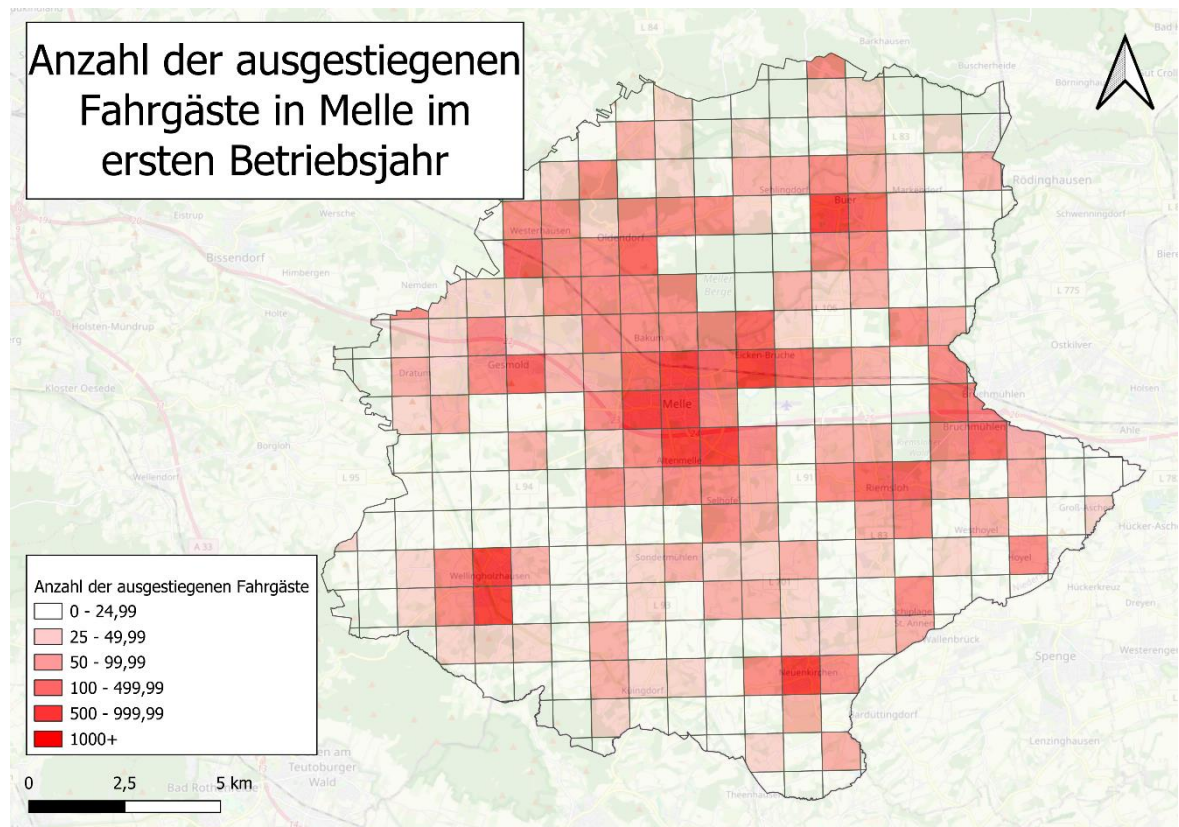
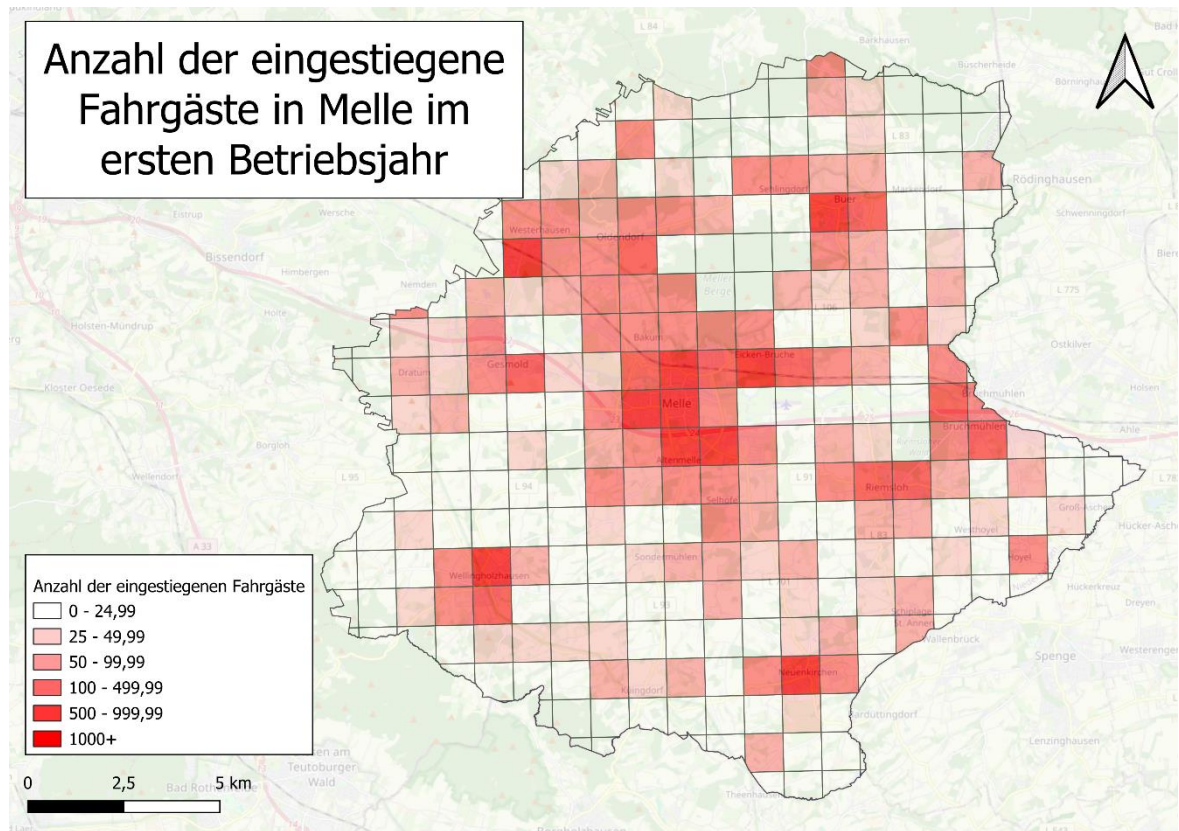
Abbildung 46: Mobilstation-Buchungen nach Buchungsart

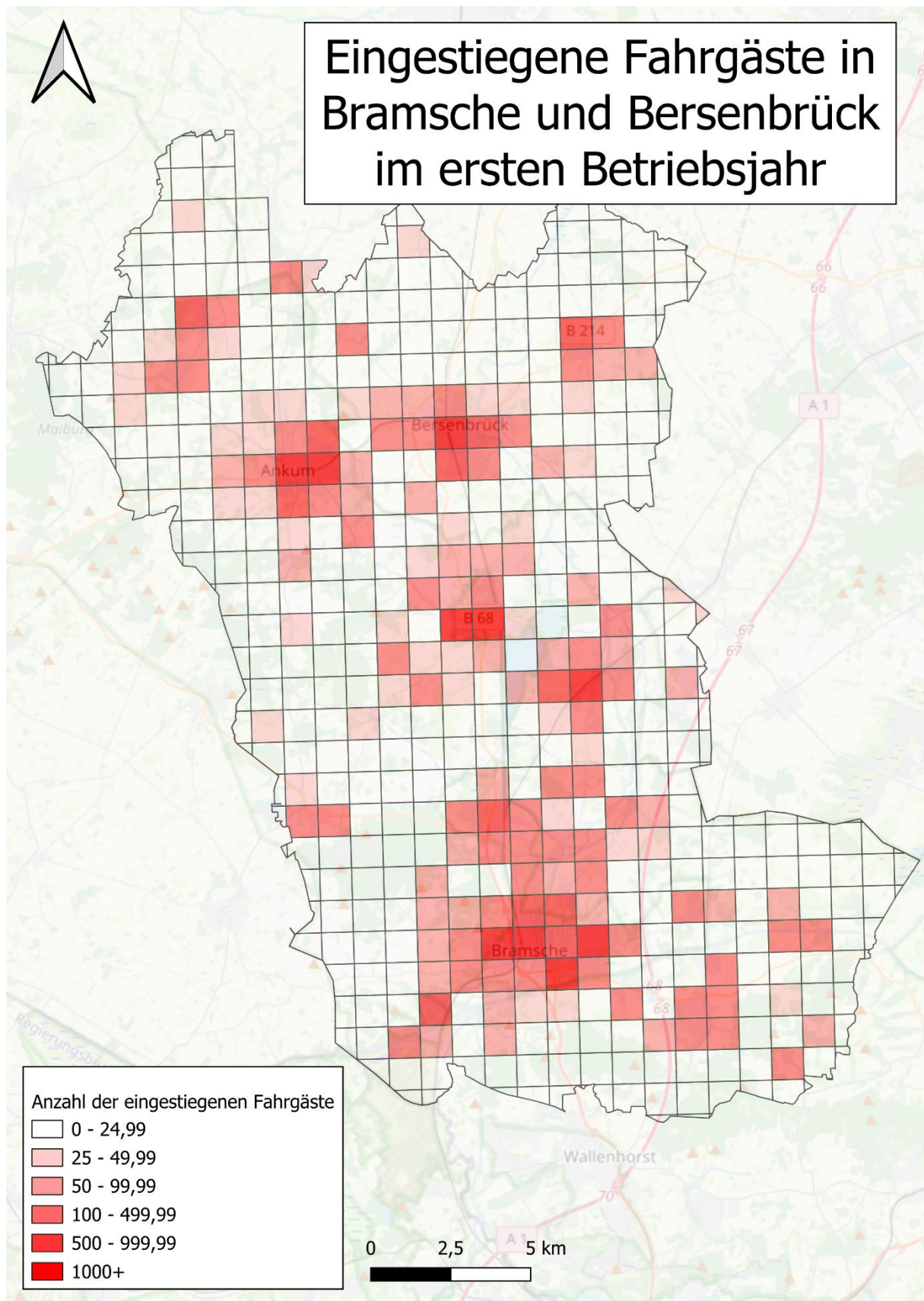
5.2 Ausblick

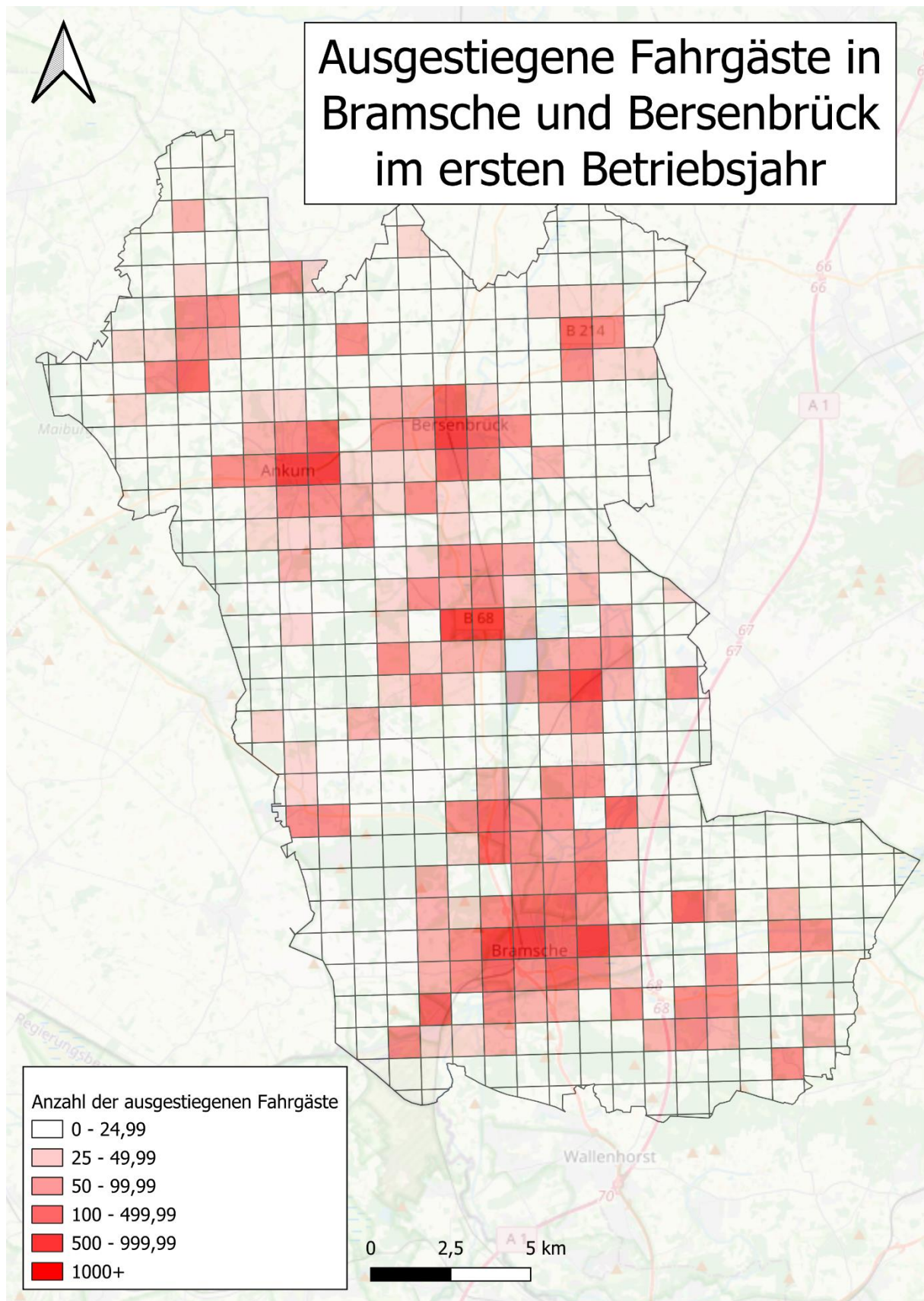
Bohmte hat sich innerhalb weniger Monate zum mit Abstand am stärksten genutzten Standort entwickelt. Die Anlage verzeichnet hier bereits eine sehr hohe Auslastung und ist häufig komplett ausgebucht. An den übrigen Standorten verläuft die Entwicklung bislang moderat, jedoch positiv. Die weitere Beobachtung der Nutzungszahlen wird zeigen, ob sich die Nachfrage dort ähnlich dynamisch entwickeln wird. Bis Ende 2025 werden vier weitere gesicherte Mobilstationen in Quakenbrück, Bramsche, Hasbergen und Hagen aTW aufgebaut.

6 Anhang

6.1 Ein- und Ausstiege im Lütt







6.2 Ein- und Ausstiege im Lütti pro Bewohner

