

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



7. Bericht zu den Maßnahmen im Projekt MOIN+

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
Abbildungsverzeichnis.....	4
Tabellenverzeichnis.....	5
1 Einleitung.....	6
2 Busverkehr im Projekt MOIN+ für die Monate Februar 2024 bis Oktober 2025	6
2.1 Hochlauf und allgemeiner Blick auf Monatsebene.....	7
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	10
2.3.2 Samstag im Tagesverlauf	14
2.3.3 Sonn- und Feiertage im Tagesverlauf	18
2.4 Frequentierung im Linienverlauf nach Haltestellen	21
2.5 Befragungs- und Zählergebnisse.....	27
2.5.1 Überblick/Zusammenfassung	27
2.5.2 Quantitative Daten 640	28
2.5.3 Quantitative Daten 650	31
2.6 Ausblick	33
3 Kennzahlen für den On-Demand-Verkehr Lütти im Projekt MOIN+ für den Zeitraum April 2024 bis Oktober 2025.....	34
3.1 Registrierungen.....	34
3.2 Fahrten.....	34
3.3 Pooling	35
3.4 Auslastung.....	36
3.5 Bediengebiete	37
3.6 Tickets	37
3.7 Fahrgastbefragung Lütти.....	39
3.7.1 Allgemein.....	39
3.7.2 Demographie	39
3.7.3 Buchungen	41
3.7.4 Wegezwecke	42
3.7.5 Tage und Tageszeiten	43
3.7.6 Preissensitivität.....	43
3.7.7 Verlagerungseffekte	44
3.7.8 Lütти Nutzungshäufigkeit.....	45
3.7.9 ÖPNV-Nutzung im Alltag.....	45

3.7.10	Mobilitätsveränderungen.....	46
3.7.11	Zufriedenheit und Wünsche.....	47
3.8	Ausblick	47
4	Carsharing im Projekt MOIN+ Juli 2024 bis Oktober 2025.....	48
4.1	Kennzahlen.....	48
4.2	Ausblick	50
5	Gesicherte Mobilstationen im Projekt MOIN+ April bis Oktober 2025.....	51
5.1	Kennzahlen.....	51
5.2	Ausblick	52
6	Anhang.....	53
6.1	Preissensitivität für den Lüttli aus der Lüttli Befragung 2025	53

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Linie S20 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat	7
Abbildung 2: Linie S40 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat	8
Abbildung 3: Linie 260 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat	8
Abbildung 4: Linie 452 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat	9
Abbildung 5: durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt nach Wochentagen.....	10
Abbildung 6: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S20	11
Abbildung 7: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S40	12
Abbildung 8: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 260	12
Abbildung 9: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 452	13
Abbildung 10: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S20	14
Abbildung 11: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S40	15
Abbildung 12: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 260	15
Abbildung 13: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 452	16
Abbildung 14: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 650	17
Abbildung 15: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S20.	18
Abbildung 16: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S40.	19
Abbildung 17: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 260	19
Abbildung 18: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 650	20
Abbildung 19: S20 Haltestellenverlauf Richtung Osnabrück.....	21
Abbildung 20: S20 Haltestellenverlauf Richtung Wittlage	22
Abbildung 21: S40 Haltestellenverlauf Richtung Osnabrück.....	22
Abbildung 22: S40 Haltestellenverlauf Richtung Bad Laer	23
Abbildung 23: 260 Haltestellenverlauf Richtung Bohmte	24
Abbildung 24: 452 Haltestellenverlauf Richtung Oesede	25
Abbildung 25: 452 Haltestellenverlauf Richtung Hasbergen	25
Abbildung 26: 452 Haltestellenverlauf Richtung Hasbergen	26
Abbildung 27: Tagesganglinie Mo-Fr mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 640.....	28
Abbildung 28: Tagesganglinie samstags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 640.....	29
Abbildung 29: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 640	29
Abbildung 30: 640 Haltestellenverlauf Richtung Fürstenau	30
Abbildung 31: 640 Haltestellenverlauf Richtung Quakenbrück	30
Abbildung 32: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 650	31
Abbildung 33: 650 Haltestellenverlauf Richtung Fürstenau	32
Abbildung 34: 650 Haltestellenverlauf Richtung Bersenbrück	32
Abbildung 35: Registrierungen und Fahrgastwachstum	34
Abbildung 36: Anzahl der Buchungen und Fahrgäste im Lütти	35
Abbildung 37: Pooling-Quote je Bediengebiet.....	36
Abbildung 38: Fahrzeugstunden und Auslastung.....	37
Abbildung 39: Anzahl der verkauften Tickets für hauptbuchende Fahrgäste seit Betriebsstart	38
Abbildung 40: Anzahl der verkauften Tickets für Mitfahrende auf einer anderen Buchung seit Betriebsstart.....	39
Abbildung 41: Geschlechterverteilung der Lütти Befragung.....	40
Abbildung 42: Wohnsitzverteilung der Lütти Befragung.....	40
Abbildung 43: Altersverteilung der Lütти Befragung	41
Abbildung 44: Beschäftigungsverteilung der Lütти Befragung.....	41
Abbildung 45: Gründe für Lütти Fahrten	42
Abbildung 46: Häufigste Lütти Nutzungstage.....	43

Abbildung 47: Hauptsächliches Verkehrsmittel wenn es Lütти nicht gäbe.....	44
Abbildung 48: Lütти Nutzungshäufigkeit.....	45
Abbildung 49: Häufigstes Verkehrsmittel im Alltag	46
Abbildung 50: Nutzungsveränderung von anderen Verkehrsmitteln	47
Abbildung 51: Anzahl durchschnittliche Carsharing-Buchungen pro Quartal nach Kommune	48
Abbildung 52: Nutzergruppe Carsharing-Buchungen nach Kommune	49
Abbildung 53: Buchungshäufigkeit der Carsharing-Kunden pro Kommune	50
Abbildung 54: durchschnittliche tägliche Auslastung der Mobilstationen	51
Abbildung 55: Mobilstation-Buchungen nach Buchungsart.....	52

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht durchschnittliche Fahrgäste pro Tag nach Wochentagen.....	10
Tabelle 2: Befragungsergebnisse NPS MOIN+ Linien	27
Tabelle 3: Befragungsergebnisse NPS weitere Linien im Landkreis	27
Tabelle 4: Benotung für den Lütти.....	47

1 Einleitung

Das Projekt MOIN+ ist ein vom Bundesministerium für 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.

Der vorliegende siebte und damit letzte 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 Oktober 2025, eine Auswertung der Nutzungsdaten des On-Demand-Verkehrs Lüttje für die Monate April 2024 bis Oktober 2025, eine Auswertung der Betriebsmonate Juli 2024 bis Oktober 2025 der Carsharing-Erweiterung, eine Auswertung der Kennzahlen der Mobilstationen für die Monate April 2025 bis Oktober 2025 sowie eine Auswertung der Nutzungszahlen des Mobilitätsportals.

2 Busverkehr im Projekt MOIN+ für die Monate Februar 2024 bis Oktober 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 Oktober 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 - 4 zeigen die täglich pro Fahrt gemessenen und hochgerechneten Fahrgastzahlen der einzelnen MOIN+ Linien für die ersten siebzehn Betriebsmonate von Februar 2024 bis Oktober 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, September 2025, sowie März 2025 ihre Spitzenwerte mit jeweils 24 (Mai 2025); 24 (September 2025); 23 (August 2025) Fahrgästen pro Fahrt. Als fahrgastschwächste Monate erwiesen sich der Juli 2024 mit 18 Fahrgästen pro Fahrt bzw. der Februar 2024 mit 16 Fahrgästen pro Fahrt. Ein **Vergleich** der Monate Februar bis Oktober der Jahre **2024** und **2025** zeigt eine **deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen** auf der Linie S20. Im Jahr 2025 fuhren im Durchschnitt täglich **95 Fahrgäste mehr (+ 14,79 %)** mit der S20 als im Jahr 2024. Somit zeigt sich, dass die Linie S20 im Projektverlauf spürbar an Bedeutung gewonnen hat.

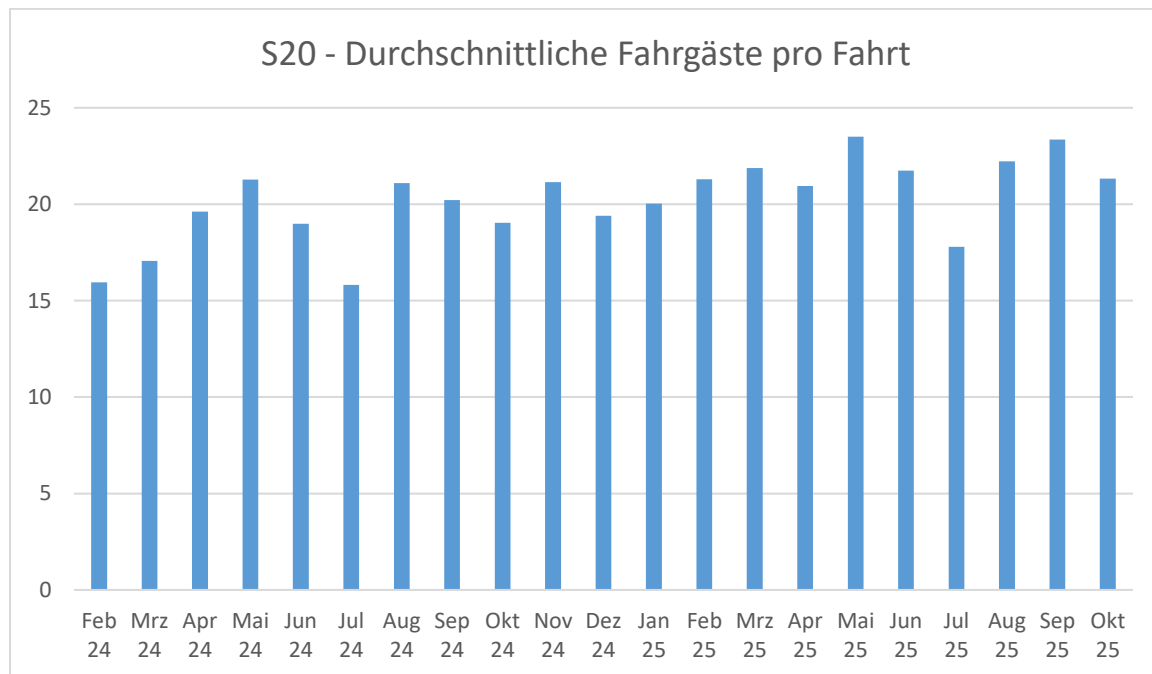


Abbildung 1: Linie S20 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat

Die Linie **S40** (Mo - So) war besonders im Mai 2025 (24 Fahrgäste pro Fahrt), November 2024 (23) und September 2025 (23) fahrgastreich. Als fahrgastschwächste Monate erwiesen sich der Februar 2024 und Juli 2024 mit 15 bzw. 17 Fahrgästen pro Fahrt. Auch auf der S40 ist zu erkennen, dass die Linie innerhalb eines Jahres spürbar an Bedeutung gewonnen hat, mit durchschnittlich **täglich 69 Fahrgästen (+ 10,17 %) mehr in 2025** (Februar - Oktober 2025) als im Jahr 2024 (Februar - Oktober 2024).

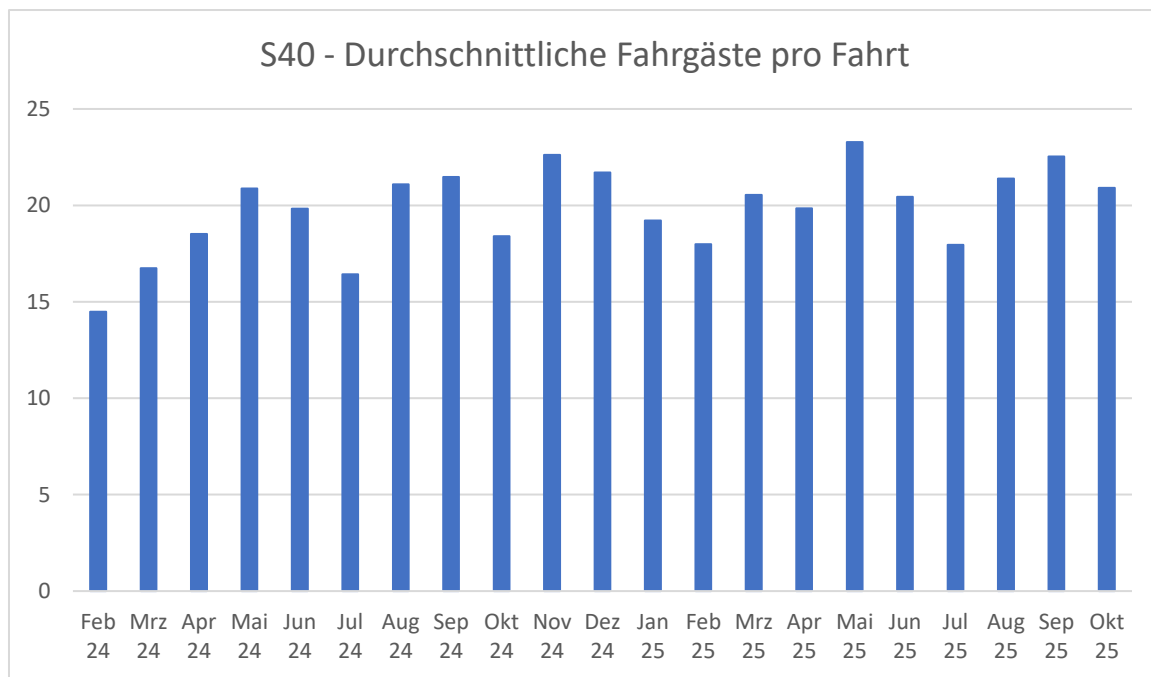


Abbildung 2: Linie S40 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat

Die Linie **260** zeigt einen ähnlich starken Fahrgastzuwachs im Vergleich zu den Schnellbuslinien seit Inbetriebnahme: Die Monate September 2025 (21 Fahrgäste pro Fahrt), Mai 2025 (20), Oktober 2025 (19) waren die bisher fahrgaststärksten Monate. Im Gegensatz dazu waren die ersten beiden Betriebsmonate Februar 2024 (13) und März 2024 (14) die fahrgastschwächsten. Im Jahr **2025** (Februar - Oktober 25) nutzten im Durchschnitt **71 Fahrgäste pro Tag mehr (+ 14,86 %)** die Linie 260 als im Vorjahr (Februar - Oktober 24). Auch diese Entwicklung zeigt, dass die Linie 260 innerhalb des Projektzeitraums spürbar an Bedeutung gewonnen hat und auf eine steigende Nachfrage trifft.

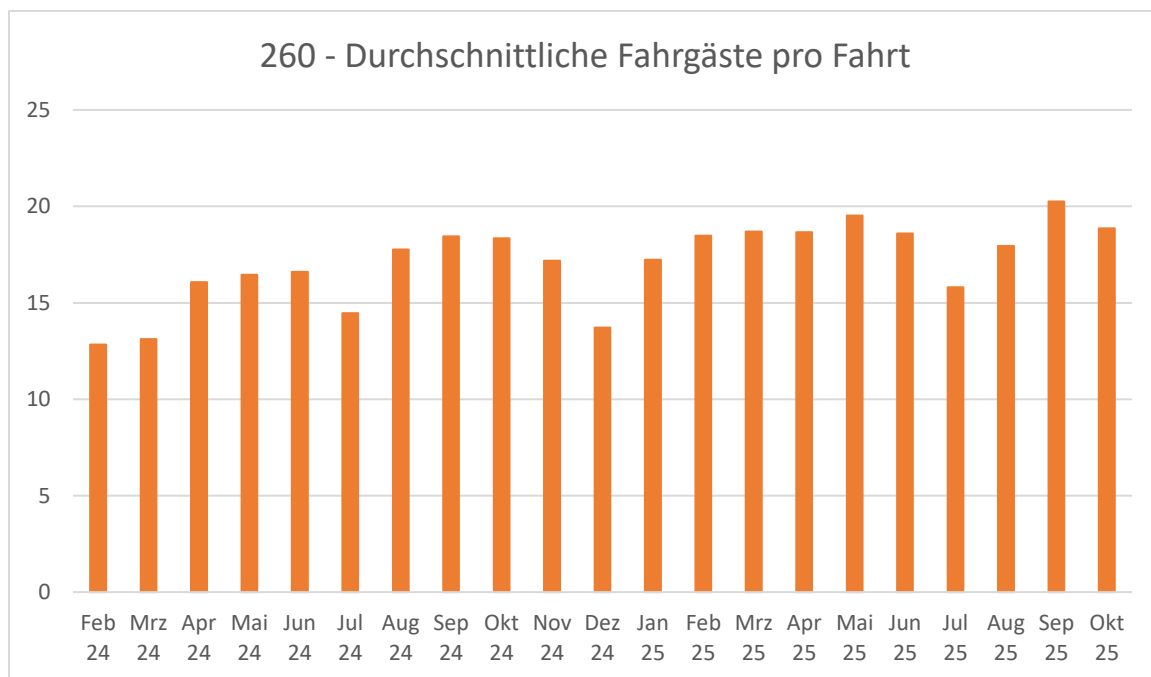


Abbildung 3: Linie 260 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat

Die Linie **452** hatte bisher ihre fahrgaststärksten Monate im September 2024 (15 Fahrgäste pro Fahrt) sowie August 2024 (15) und Oktober 2024 (15). Der Februar 2024 (10), Juli 2024 (10) und Juli 2025 (9) sind die fahrgastschwächsten Monate gewesen. Im **Vergleich zum Vorjahr** sind im Jahr 2025 im

Durchschnitt **20 Fahrgäste täglich weniger (- 5,67 %)** mit der Linie 452 gefahren. Auch im Jahresverlauf 2025 zeigt sich bislang keine Wachstumsdynamik.

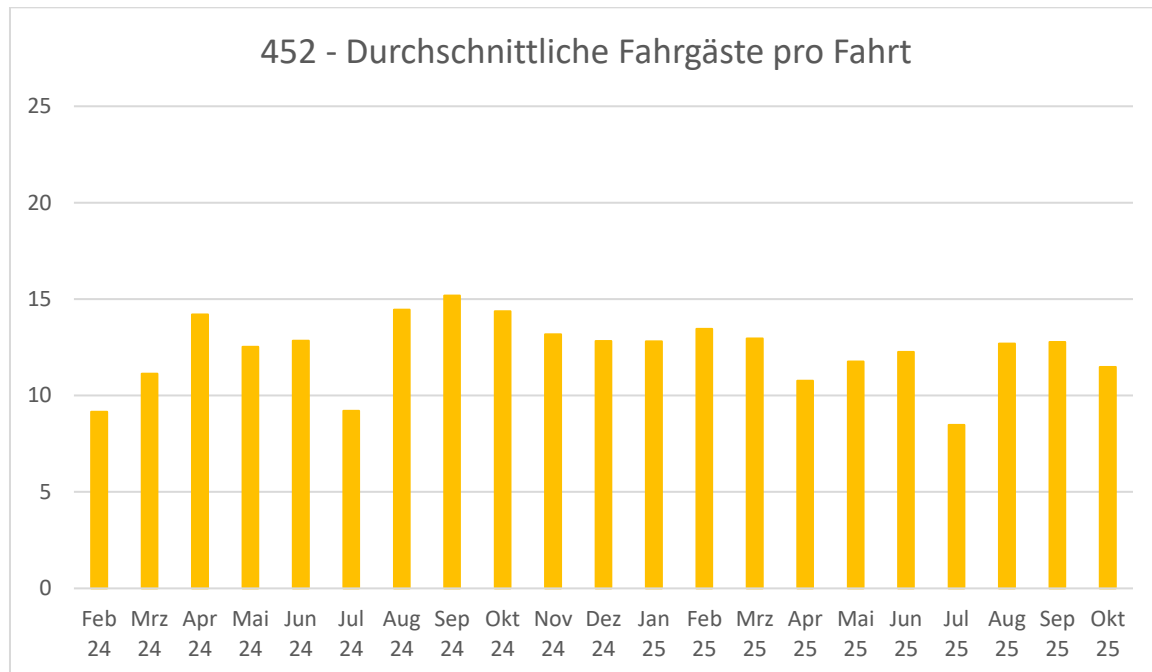


Abbildung 4: Linie 452 Fahrgäste pro Fahrt pro Monat

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 5 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 wahrscheinlich, dass die tatsächliche Nutzung außerhalb der gezählten Zeitfenster höher liegt, insbesondere zu Pendlerzeiten. **In Kapitel 2.5.2 befinden sich manuell gezählte Fahrgastzahlen.**

Auch für die Linie **650** liegen in der Woche 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 08:00 Uhr – 21:00 Uhr sowie Sonntag 08:00 Uhr – 21:00 Uhr). Die Linie **650** zeigt seit Februar 2024 eine stabile und leicht steigende Auslastung. Die durchschnittlichen Fahrgastzahlen pro Fahrt stiegen von 5, im Februar 2024 auf Werte über 7 Fahrgäste ab Juni 2024, mit einem Höchststand im Dezember 2024. Im Jahr 2025 pendeln sich die Werte auf einem konstanten Niveau ein (ca. 6 - 8 Fahrgäste pro Fahrt). **In Kapitel 2.5.3 befinden sich manuell gezählte Fahrgastzahlen.**

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

In einer Gesamtbetrachtung Februar 2024 bis Oktober 2025 über die Linien S20, S40, 260 und 452 hinweg (siehe Abb. 5) erweisen sich die **Sonn- und Feiertage** als fahrgastschwächste Tage mit durchschnittlich **14 Fahrgästen pro Fahrt** (die Linie 452 fährt nicht an Sonn- und Feiertagen). Dagegen sind **in der Woche** durchschnittlich **19 Fahrgäste pro Fahrt** und am **Samstag** durchschnittlich **16**

Fahrgäste pro Fahrt mit den MOIN+ Linien unterwegs. Hervorzuheben ist, dass die **S40 besonders stark an Samstagen** (21 Fahrgäste pro Fahrt) genutzt wird. Die anderen drei Linien werden dagegen eher unter der Woche als am Wochenende genutzt.

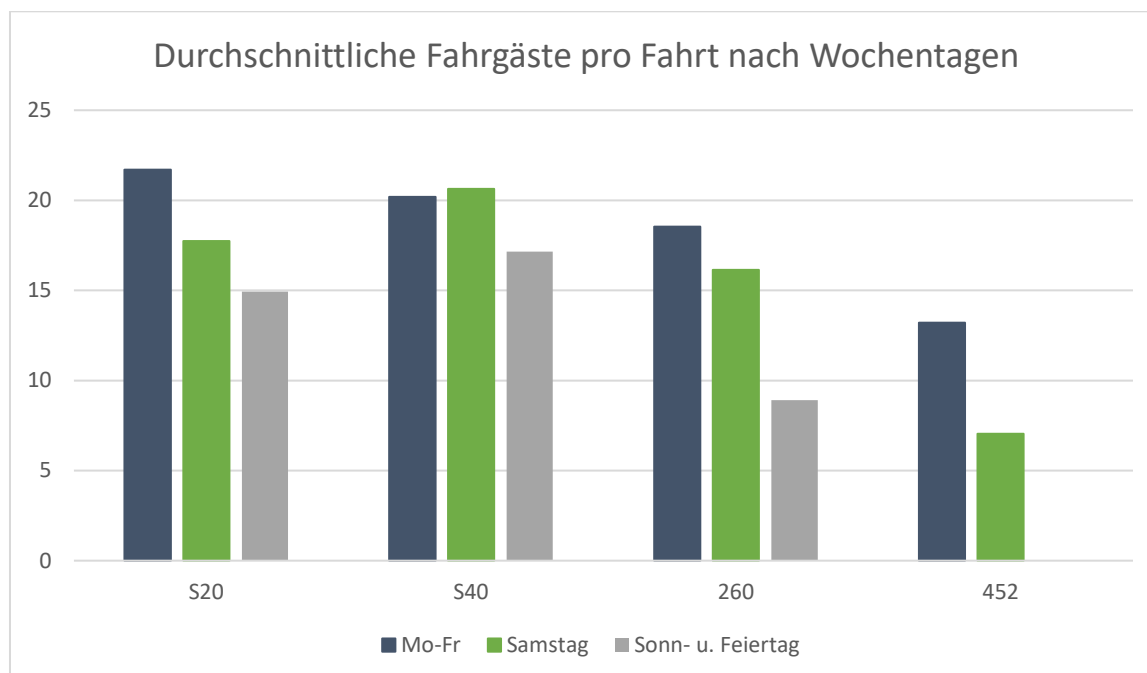


Abbildung 5: durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt nach Wochentagen

Die Tabelle 1 zeigt zusammenfassend die Anzahl der Fahrten pro Tag für die MOIN+ Linien 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	738	34	603	28	418
S40	36	727	36	743	32	549
260	31	575	30	484	24	214
452	28	370	28	197	0	Keine Fahrten

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 6 bis 9 sind die Tagesganglinien Montag bis Freitag pro Richtung dargestellt.

Die S20 Richtung Osnabrück: Unter der Woche verzeichnen die drei Morgenfahrten um 06:43 Uhr (73 Fahrgäste), 07:43 Uhr (38) und 08:43 Uhr (35) besonders hohe Fahrgastzahlen pro Fahrt. Auch am

Nachmittag sind die Fahrten um 14:43 Uhr (24) und 15:43 Uhr (25) gut 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 einschließlich 10:57 Uhr vergleichsweise niedrige Fahrgastzahlen (durchschnittlich 10 Fahrgäste pro Fahrt). Die Fahrt um 12:57 Uhr ist mit 40 Fahrgästen die stärkste Fahrt des Tages. Die Nachfrage bleibt bis einschließlich der Fahrt um 15:57 Uhr hoch, mit über 37 Fahrgästen pro Fahrt. Nach den Fahrten um 16:57 Uhr (32) und 17:57 Uhr (27) sinkt die Nachfrage stündlich weiter. Um 22:57 Uhr nutzen im Durchschnitt noch 10 Fahrgäste die Verbindung in Richtung Wittlage.

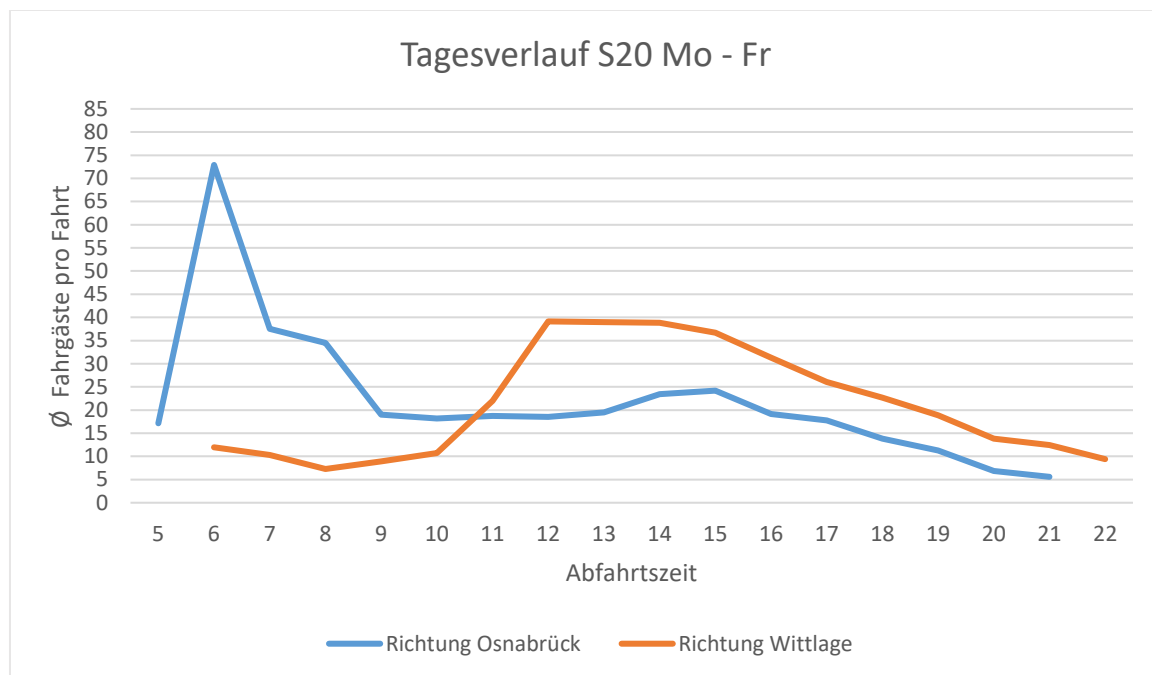


Abbildung 6: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S20, differenziert nach Richtung

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 (52) sowie um 7:11 Uhr (34) ersichtlich. Die Nachfrage schwankt im Tagesverlauf und liegt am Nachmittag, z. B. um 14:11 Uhr (19) und 15:11 Uhr (21), weiterhin auf einem soliden Niveau. Ab 18:11 Uhr (16) schwächt die Nachfrage ab. In den Abendstunden bleibt sie bis Betriebsschluss um 23:11 Uhr (6) 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) bis 10:22 Uhr (13) – deutlich geringer. Ab 12:22 Uhr (27) ist die Linie den ganzen Nachmittag bis einschließlich der Fahrt um 20:22 Uhr (24) gut nachgefragt, mit Spitzenwerten wie 33 Fahrgästen um 16:22 Uhr. Anschließend flacht die Nachfrage etwas ab, liegt aber selbst zur letzten Fahrt um 23:22 Uhr (16) 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.

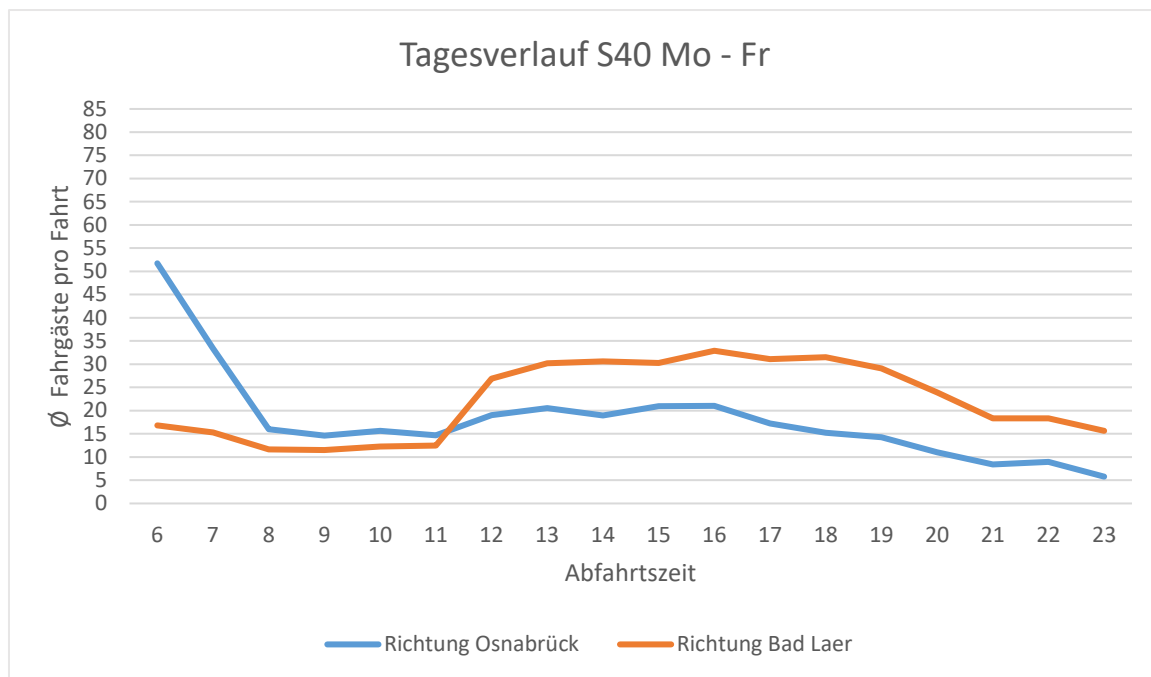


Abbildung 7: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S40, differenziert nach Richtung

Die 260 Richtung Bramsche: Die Morgenstunden zeigen eine solide Nachfrage, mit einem klaren Hoch um 06:39 Uhr (29 Fahrgäste pro Fahrt). Ab 12:39 Uhr (27) steigt die Nutzung erneut deutlich an und bleibt bis 19:39 Uhr (21) auf hohem Niveau (ca. 21 bis 29 Fahrgäste je Fahrt). Abends fällt die Nachfrage erst mit der letzten Fahrt um 20:39 Uhr (6) stärker ab.

Die 260 Richtung Bohmte: Vormittags liegt die Nachfrage überwiegend im unteren bis mittleren Bereich (ca. 10 – 16 Fahrgäste je Fahrt). Ab 12:48 Uhr zieht sie spürbar an (24) und bleibt bis 16:48 Uhr auf hohem Niveau (ca. 21 bis 26 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.

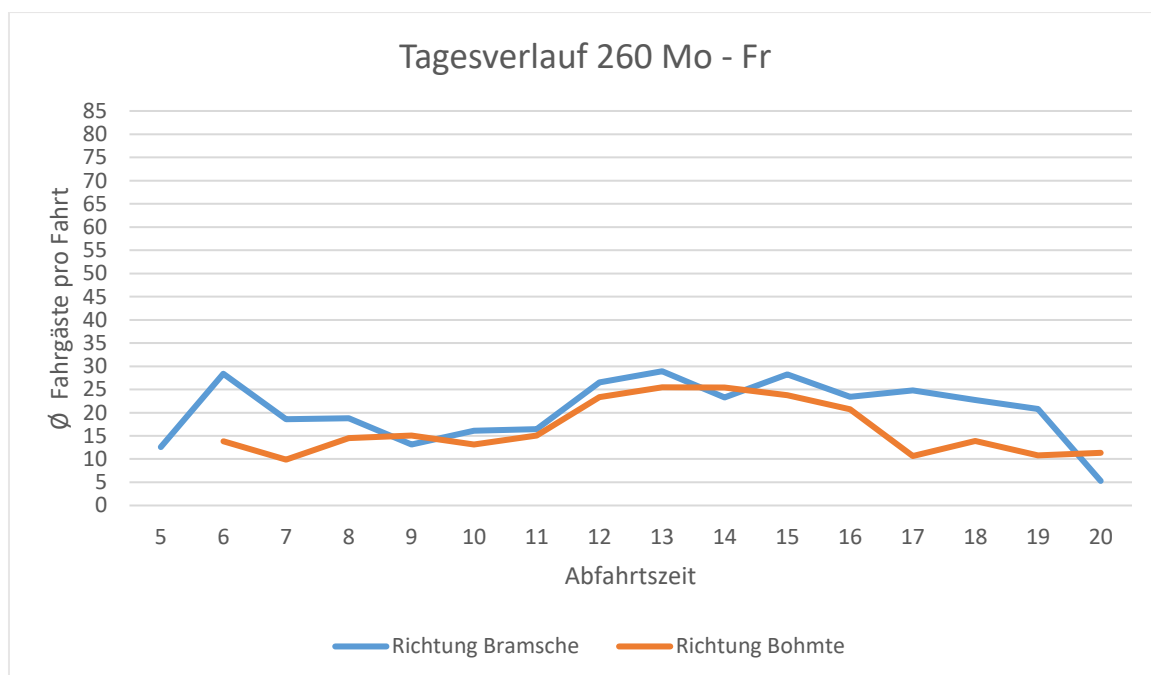


Abbildung 8: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 260, differenziert nach Richtung

Die 452 Richtung Oesede: In Richtung Oesede ist auffällig, dass die ersten Fahrten um 06:44 Uhr (41 Fahrgäste) und um 07:44 Uhr (25) besonders stark nachgefragt sind. Im weiteren Tagesverlauf sinkt die Nachfrage deutlich und liegt meist zwischen 6 und 14 Fahrgästen pro Fahrt.

Die 452 Richtung Hasbergen: In Richtung Hasbergen ist die Nachfrage in den Morgenstunden geringer mit 9 bis 12 Fahrgästen pro Fahrt (Ausnahme 07:15 Uhr (18)). Ab 12:15 Uhr bleibt die Auslastung bis 15:15 Uhr stabil hoch mit Werten zwischen 20 und 22 Fahrgästen pro Fahrt (22 um 15:15 Uhr). Danach sinkt die Nachfrage spürbar und liegt am späten Nachmittag und Abend zwischen 10 und 15 Fahrgästen pro Fahrt.

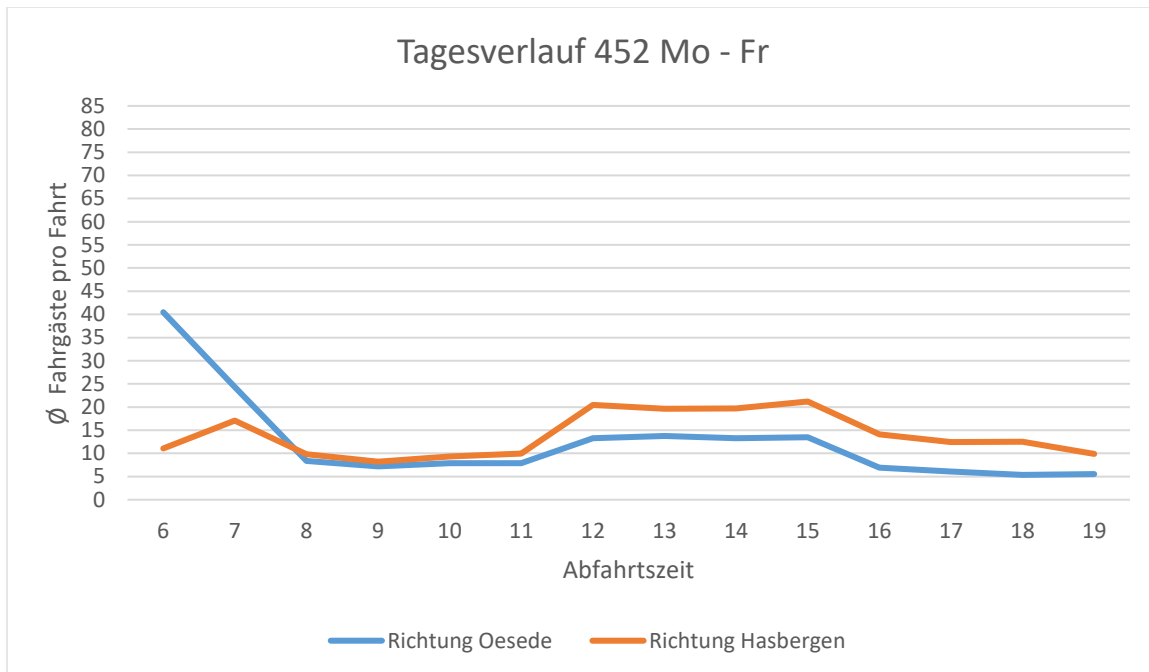


Abbildung 9: Tagesganglinie Montag – Freitag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 452, differenziert nach Richtung

Es ist zu beachten, dass auf den **Linien 640 und 650** nur Fahrgastdaten für die zusätzlichen MOIN+ Abendfahrten vorliegen. Daher wurden die Taktfahrten durch Erhebungsteams gezählt. Die Ergebnisse befinden sich in **Kapitel 2.5.2** und **2.5.3**.

2.3.2 Samstag im Tagesverlauf

In den Abbildungen 10 bis 14 sind die Tagesganglinien am Samstag pro Richtung für die Linien S20, S40, 260, 452 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 (19) und bleibt auf einem hohen Niveau bis einschließlich der Fahrt um 18:43 Uhr (19 bis 28 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 (5 bis 10) steigt die Nachfrage etwas später als in der Gegenrichtung ab 12:57 Uhr (18) und bleibt bis zum Betriebsschluss auf einem ordentlichen Niveau zwischen 18 und 27 Fahrgästen pro Fahrt.

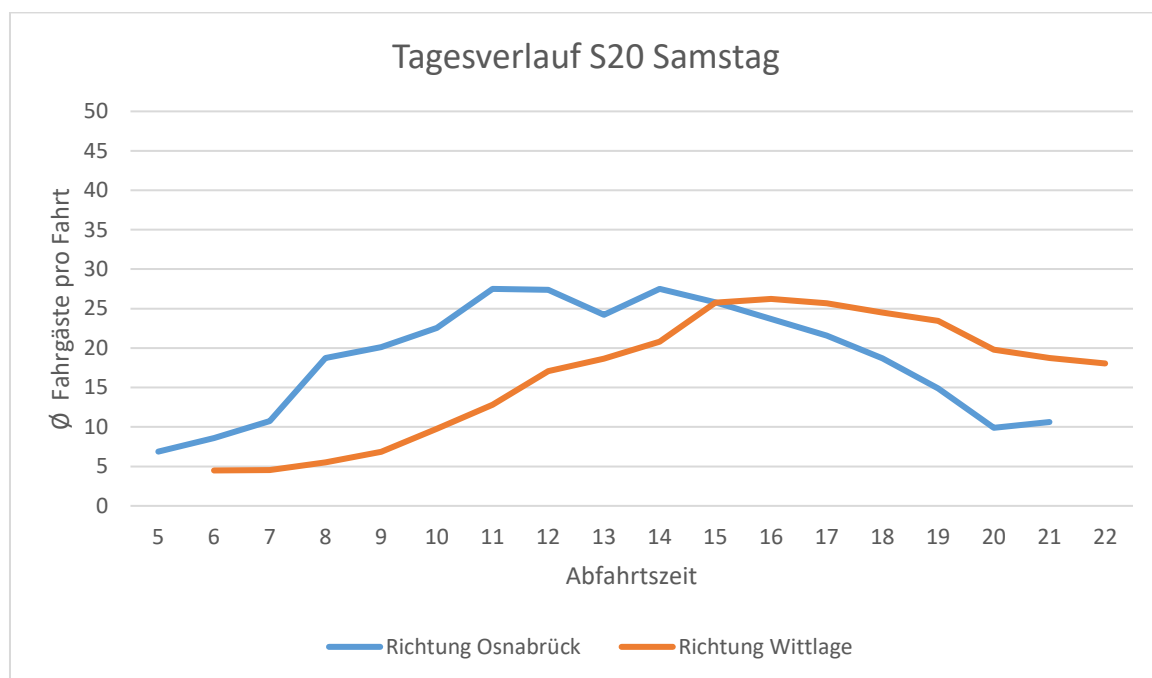


Abbildung 10: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S20, differenziert nach Richtung

Die S40 Richtung Osnabrück: Auf der Linie S40 zeigt sich am Samstagvormittag eine geringere Nachfrage als am Nachmittag, mit 6 bis 21 Fahrgästen pro Fahrt. Ab der Fahrt um 12:11 Uhr (27) 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 10:22 Uhr steigen die Fahrgastzahlen stetig an. Die Nachfrage ist zwischen 12:22 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).

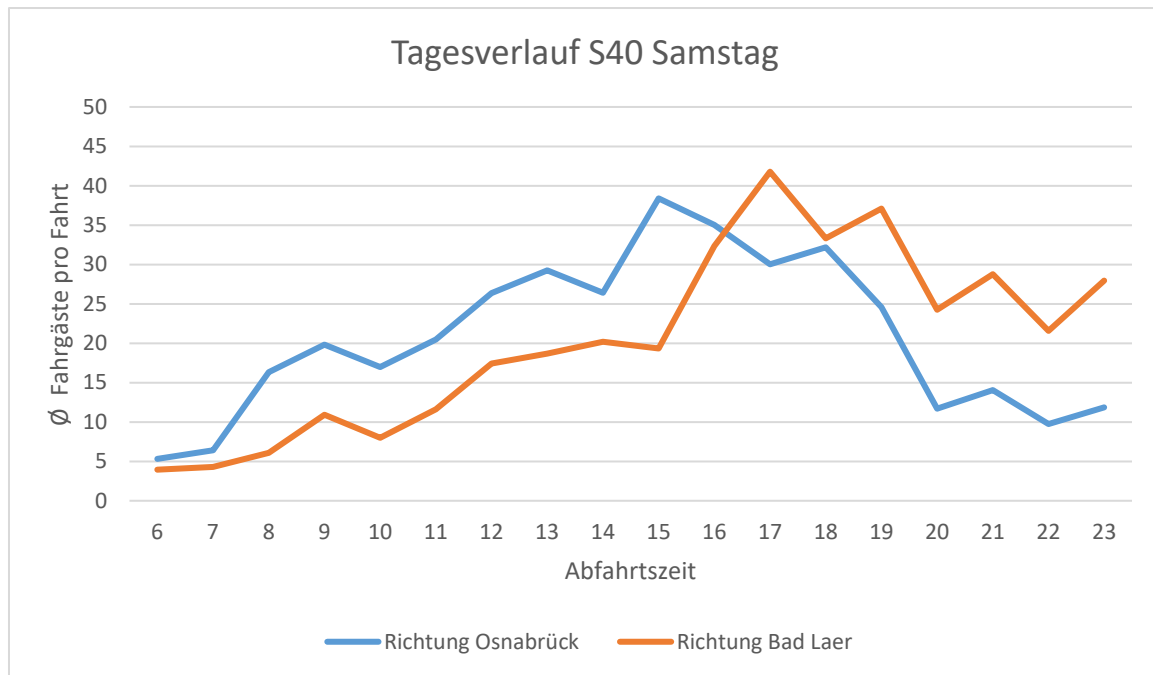


Abbildung 11: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S40, differenziert nach Richtung

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 (17), die bis zum Ende des Tages auf einem hohen Niveau bleibt (zwischen 21 und 26 Fahrgästen pro Fahrt).

Die 260 Richtung Bohmte: Die Nachfrage am Samstag ist in beiden Fahrtrichtungen ähnlich. In Richtung Bohmte sinkt allerdings die Nachfrage ab 19:43 Uhr (13) auf unter 14 Fahrgäste pro Fahrt.

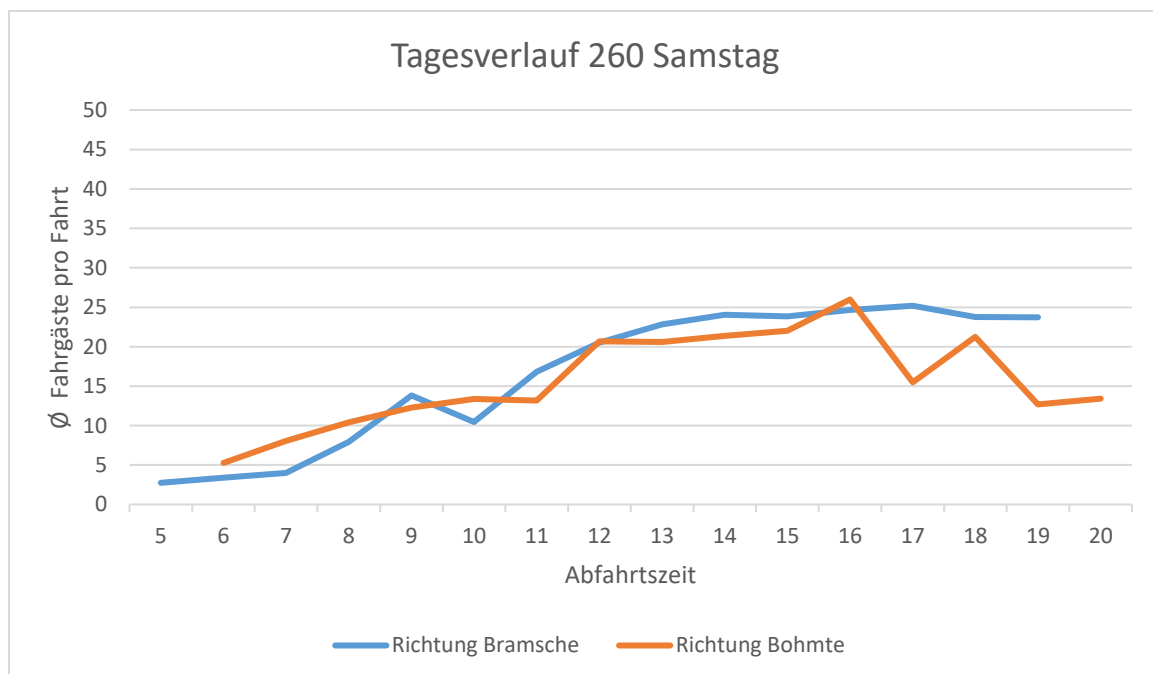


Abbildung 12: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 260, differenziert nach Richtung

Die 452 Richtung Oesede: Die 452 weist durchweg sehr geringe Fahrgastzahlen am Samstag (zwischen 4 und 10 Fahrgästen pro Fahrt) auf. Die Fahrten ab 12:44 Uhr bis 19:44 Uhr weisen die stärksten Fahrgastzahlen mit 9 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 15 Fahrgästen pro Fahrt.

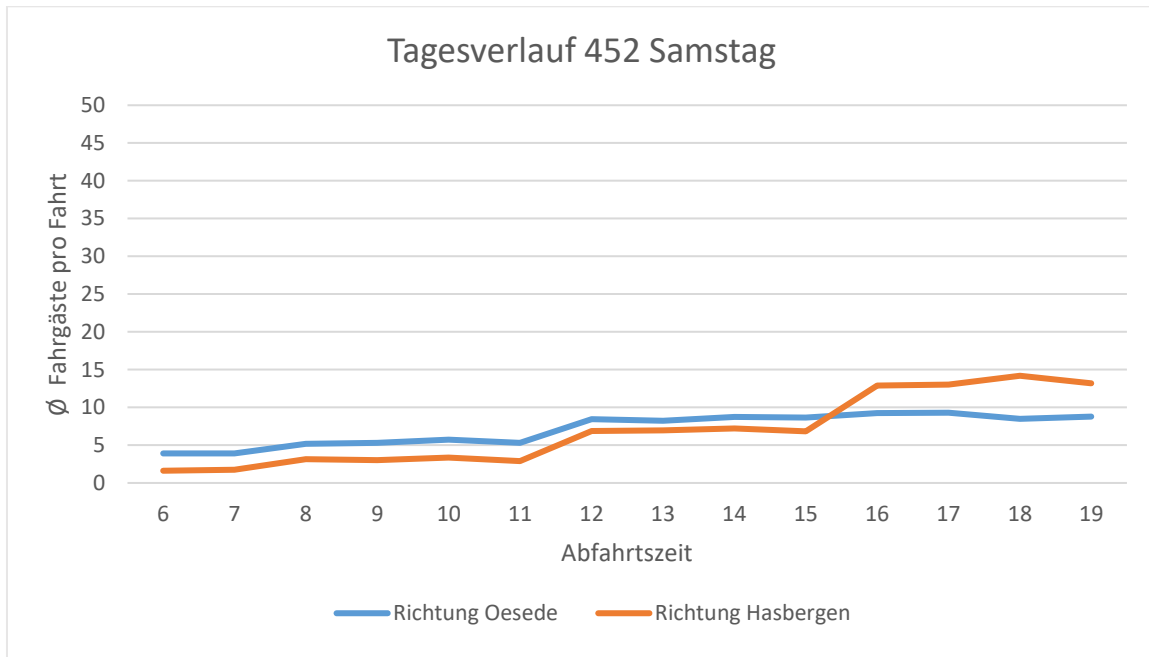


Abbildung 13: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 452, differenziert nach Richtung

Auf der Linie 640 liegen nur eingeschränkte Fahrgastdaten vor. Daher wurden die Taktfahrten durch Erhebungsteams gezählt. Die Ergebnisse befinden sich in Kapitel 2.5.2.

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 mit 5 Fahrgästen.

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 spät abends sind die Zahlen dagegen niedriger (4 bis 10 Fahrgäste pro Fahrt).

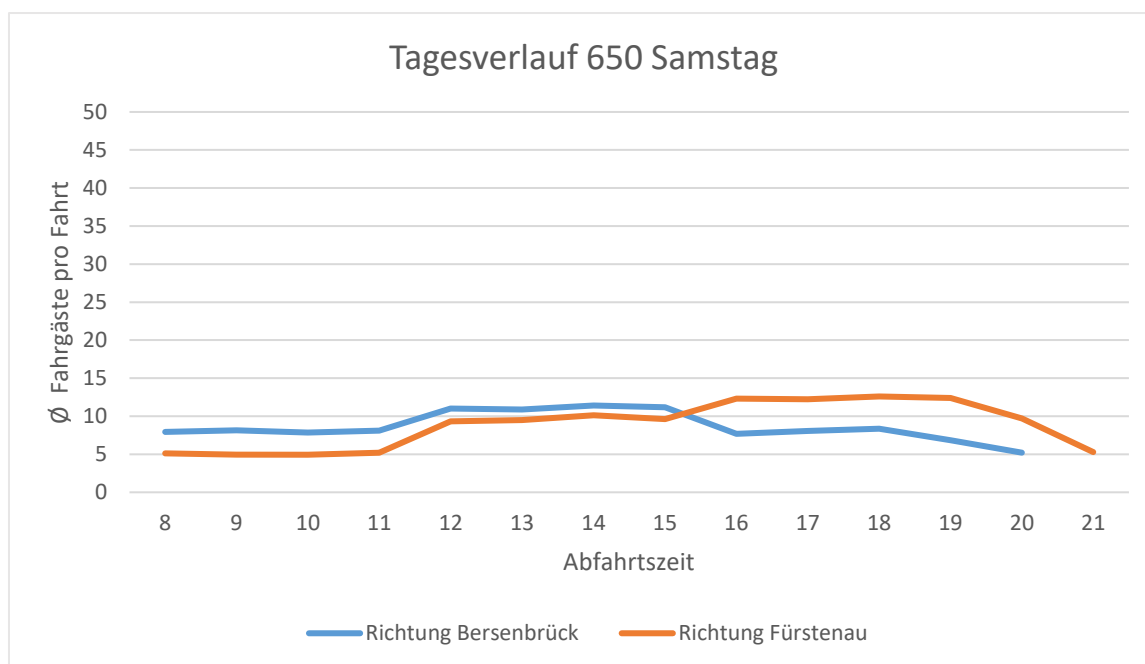


Abbildung 14: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 650, differenziert nach Richtung

2.3.3 Sonn- und Feiertage im Tagesverlauf

In den Abbildungen 15 bis 19 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 stärksten Fahrten sind am frühen Nachmittag um 13:45 Uhr und 14:45 Uhr mit durchschnittlich 23 Fahrgästen pro Fahrt.

Die S20 Richtung Wittlage: Die Morgenstunden sind eher schwach nachgefragt. Die stärkste Nachfrage ist im Zeitraum zwischen 15:59 Uhr (20) und 18:59 Uhr (21).

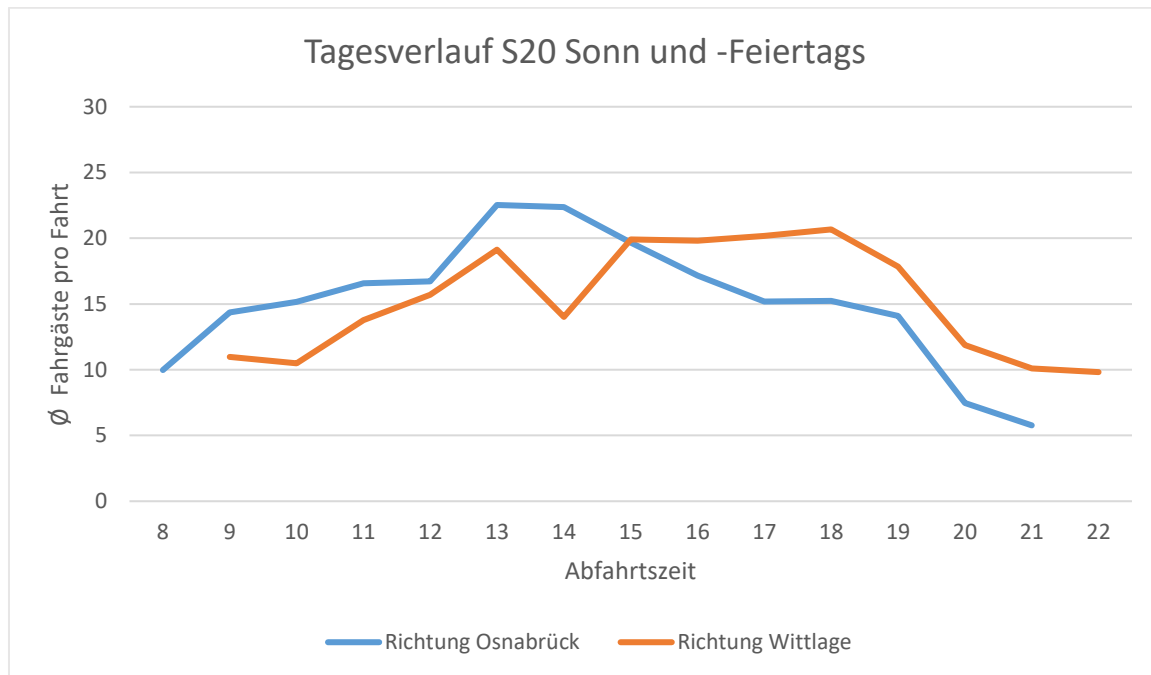


Abbildung 15: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S20, differenziert nach Richtung

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 19:11 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 (24) ist die Fahrtrichtung fahrgastreicher als die Gegenrichtung. Die stärkste Fahrt ist um 19:22 Uhr (26). Ab 20:22 Uhr bis Betriebsschluss um 23:22 Uhr liegt die Nachfrage zwischen 12 und 15 Fahrgästen.

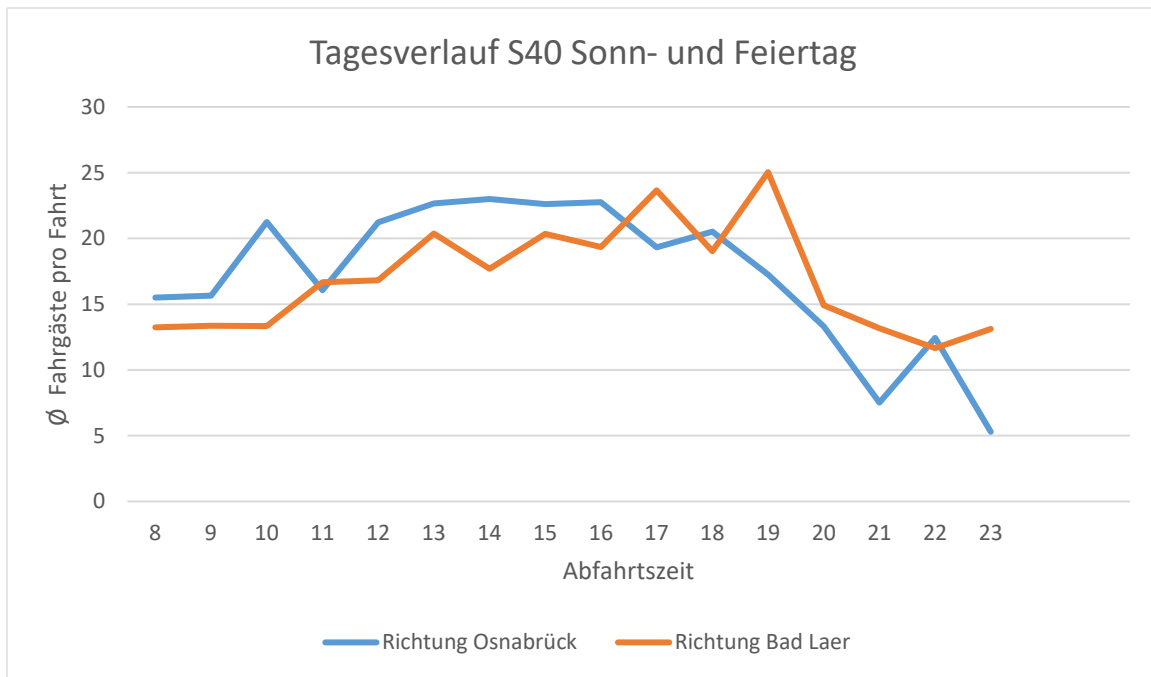


Abbildung 16: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt S40, differenziert nach Richtung

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.

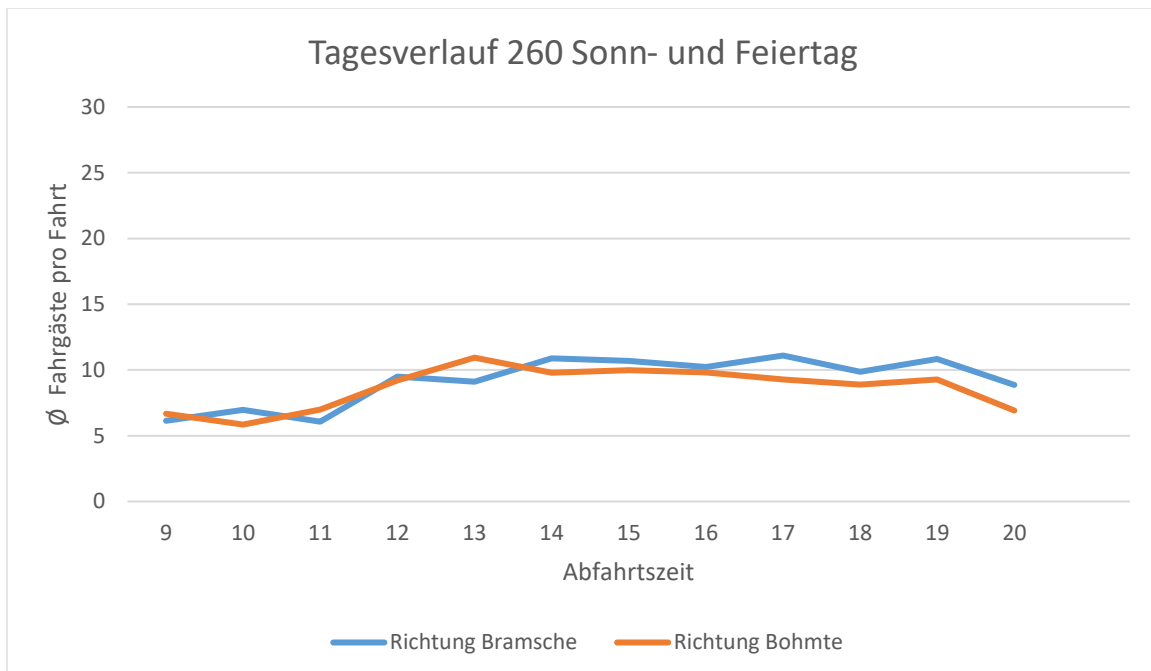


Abbildung 17: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 260, differenziert nach Richtung

Auf der Linie 640 liegen nur eingeschränkte Fahrgastdaten vor. Daher wurden die Taktfahrten durch Erhebungsteams gezählt. Die Ergebnisse befinden sich in Kapitel 2.5.2.

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 (08:55 Uhr – 10:55 Uhr) ist die Auslastung am niedrigsten, mit teils unter 3 Fahrgästen pro Fahrt.

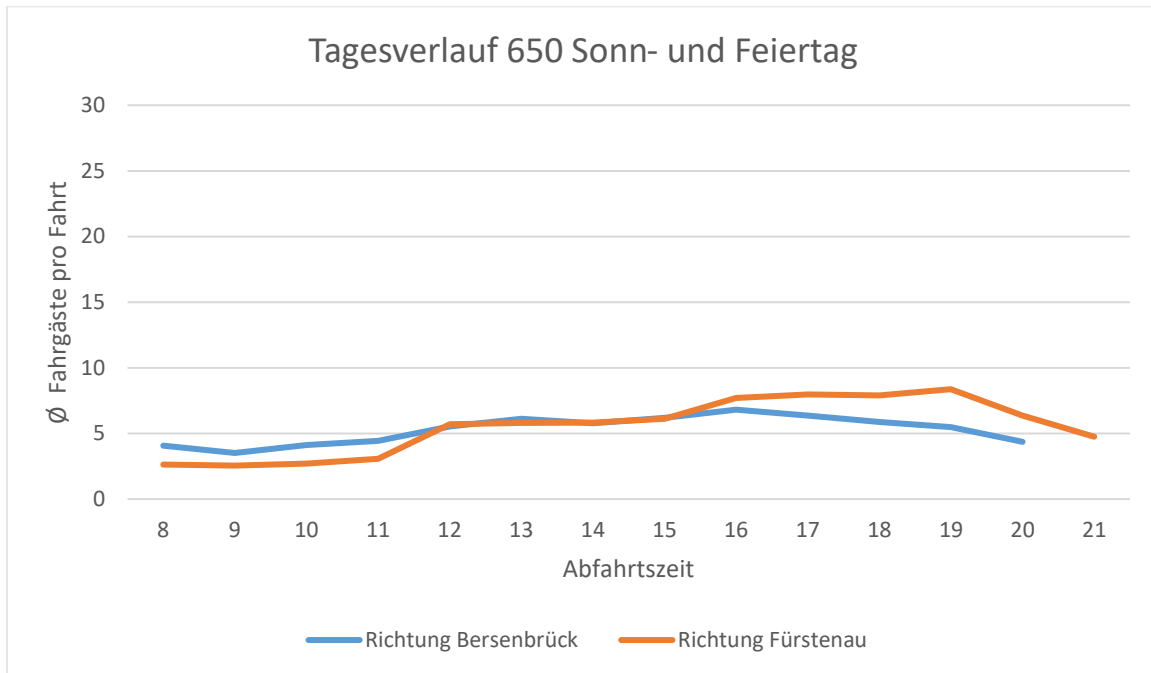


Abbildung 18: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 650, differenziert nach Richtung

2.4 Frequentierung im Linienverlauf nach Haltestellen

Die folgenden Abbildungen 19 bis 26 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. 127 Ein- und Aussteiger am Tag), Osnabrück Neumarkt (ca. 99) und Bad Essen Gartenstraße (ca. 85) werden am häufigsten frequentiert. Im Vergleich dazu weisen die Haltestellen Eielstädter Spitze (ca. 14), Bad Essen-Wittlage, Kamp (ca. 18) und Wehrendorf, Tiefer Weg (ca. 20) deutlich geringere Fahrgastzahlen auf.

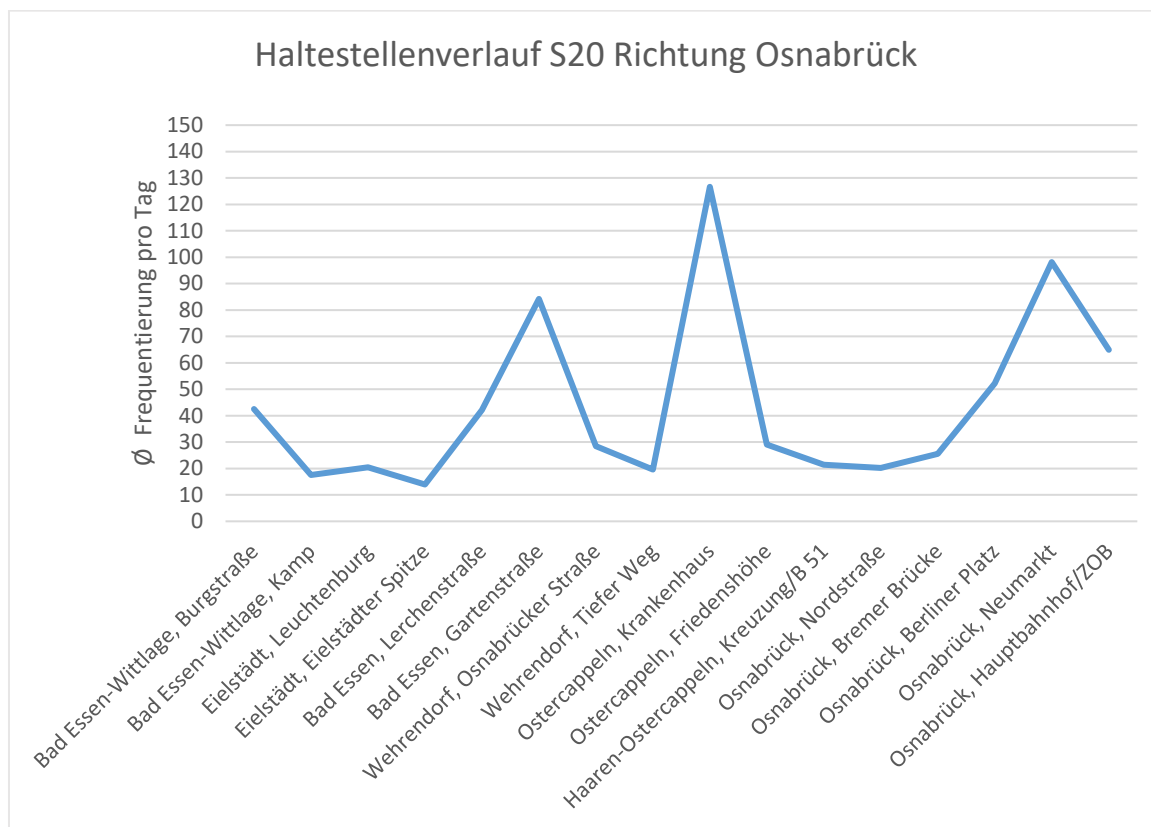


Abbildung 19: S20 Haltestellenverlauf Richtung Osnabrück, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

In **Richtung Wittlage** zeigt sich bei der **S20** eine ähnliche Situation: Die Haltestellen Osnabrück Hauptbahnhof/ZOB (ca. 130 Ein- und Aussteiger am Tag), Osnabrück Neumarkt (ca. 117) und Ostercappeln Krankenhaus (ca. 119) werden am stärksten genutzt. Demgegenüber weisen mehrere Haltestellen nur eine geringe Nachfrage von rund 14 bis 15 Fahrgästen pro Tag auf, darunter Osnabrück Nordstraße, Haaren-Ostercappeln, Kreuzung/B51, Eielstädter Spitze und Bad Essen-Wittlage Kamp.

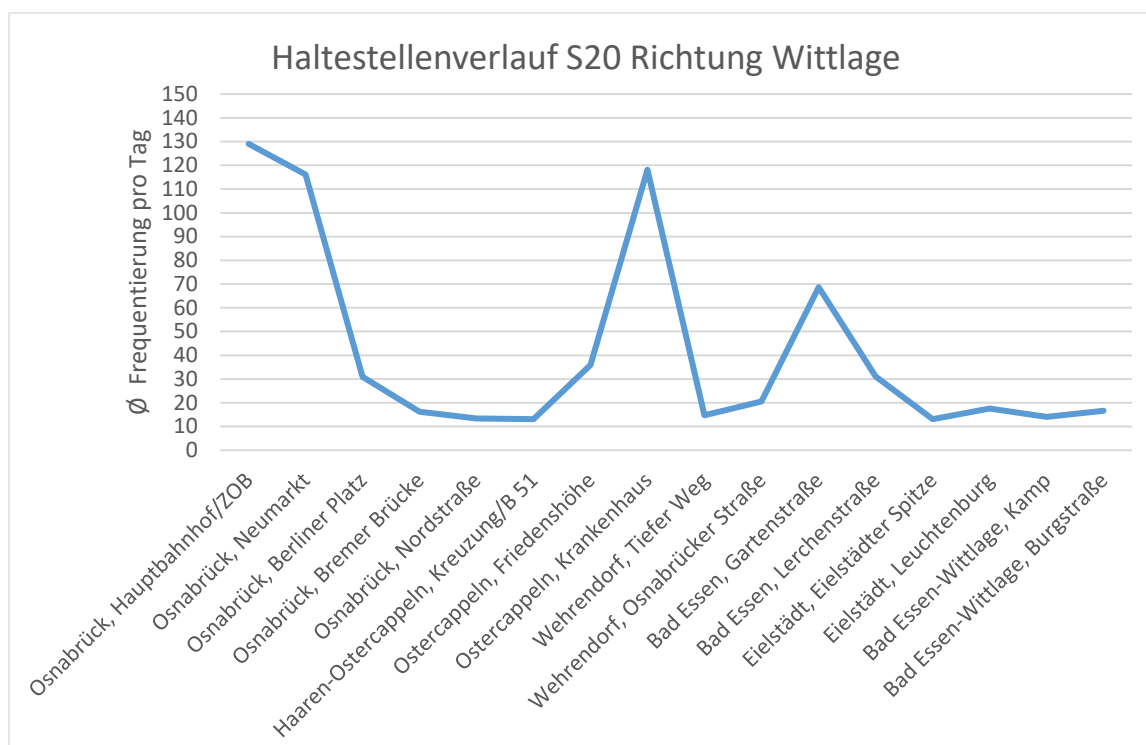


Abbildung 20: S20 Haltestellenverlauf Richtung Wittlage, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

Die meisten Ein- und Aussteiger bei der **S40** in **Richtung Osnabrück** entfallen auf die Haltestellen Osnabrück Neumarkt (ca. 80 Fahrgäste pro Tag), Bad Iburg Rathaus (ca. 81) und Oesede Karolinenhöhe (ca. 60). Ebenfalls hoch frequentiert sind Oesede Obermeyer (ca. 48) sowie der Glandorf ZOB (ca. 54). Im mittleren Bereich liegen Haltepunkte wie Oesede Obermeyer (ca. 44) oder Bad Iburg Rathaus (ca. 40). Nur eine sehr geringe Nachfrage mit rund 6 bis 9 Fahrgästen täglich verzeichnen die Haltestellen Glandorf Schierloh und Bad Laer Hardensetten Plengemeyer.

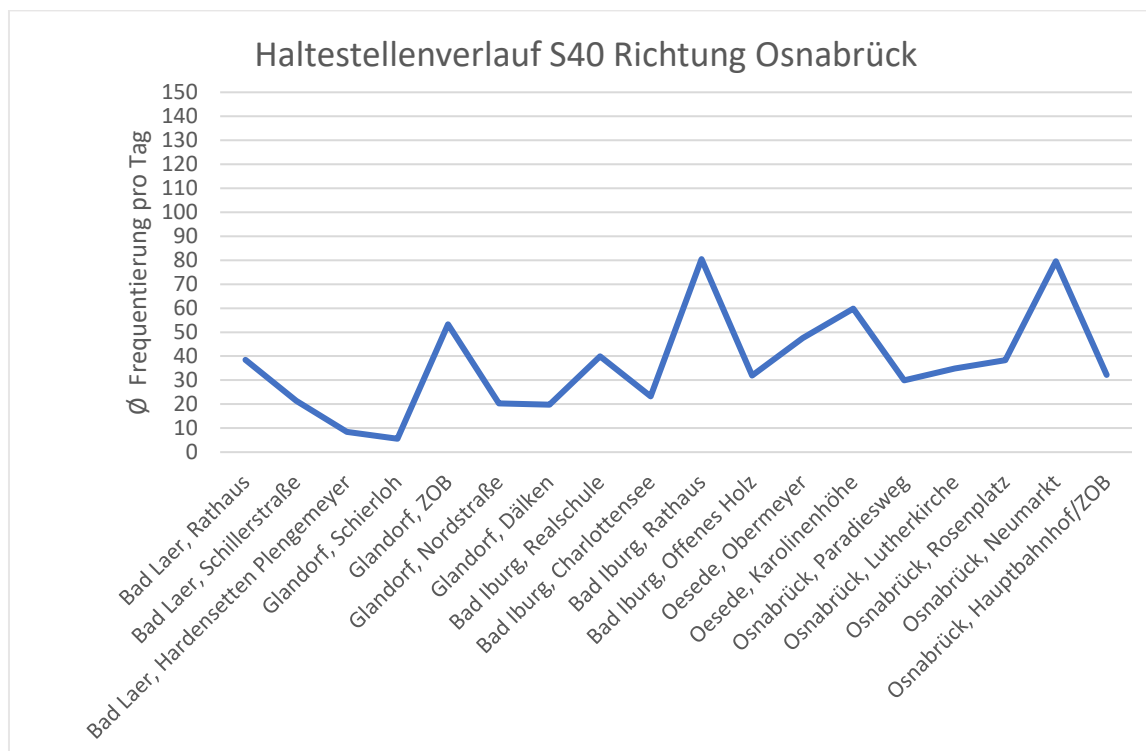


Abbildung 21: S40 Haltestellenverlauf Richtung Osnabrück, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

In **Richtung Bad Laer** auf der Strecke der **S40** werden insbesondere die Haltestellen Osnabrück Neumarkt (ca. 149 Ein- und Aussteiger am Tag) und Osnabrück HBF/ ZOB (ca. 97) frequentiert. Die anderen Haltestellen weisen eine ähnliche Frequentierung von ca. 24 bis 50 auf. Die geringste Nachfrage besteht an den Haltestellen Bad Iburg Charlottensee (ca. 24), Osnabrück Paradiesweg (ca. 25) und Glandorf Schierloh (ca. 25).

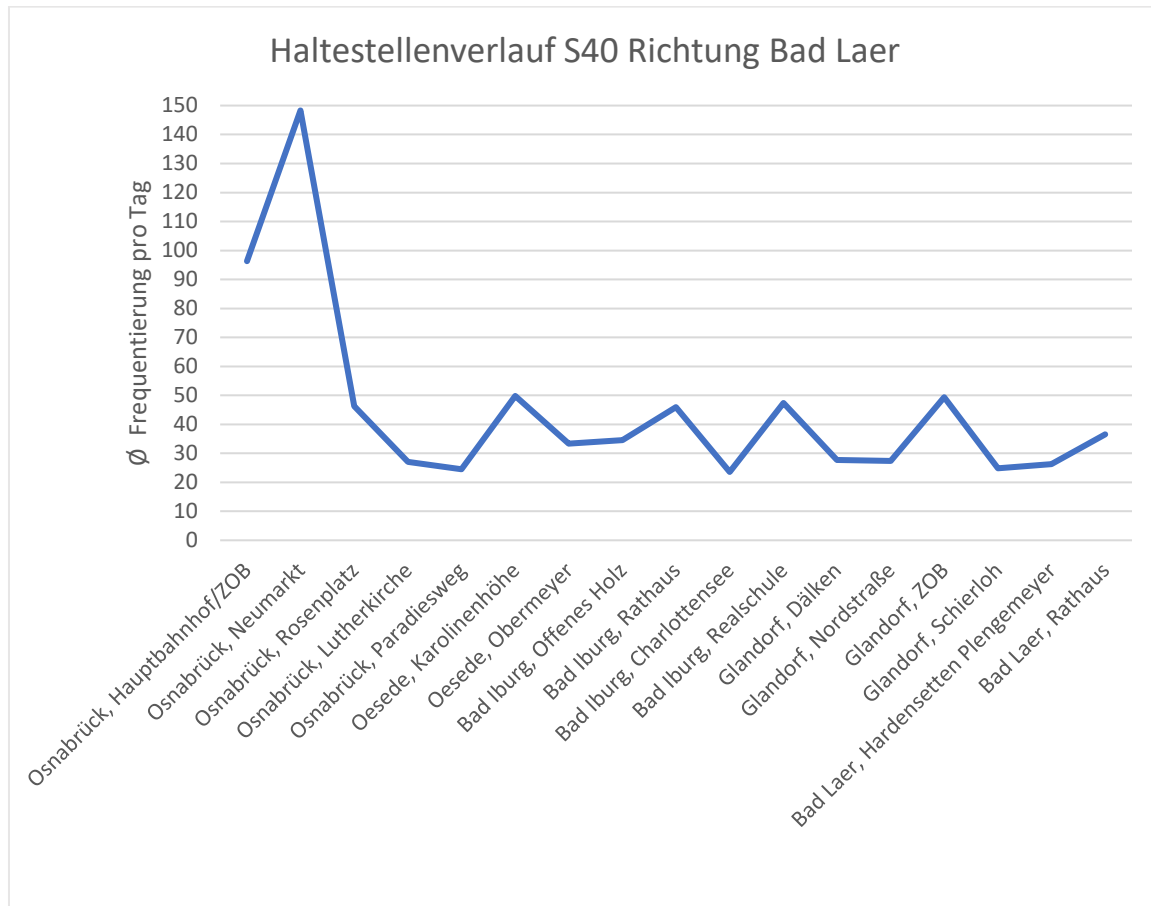


Abbildung 22: S40 Haltestellenverlauf Richtung Bad Laer, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

Im Streckenverlauf der **Linie 260 in Fahrtrichtung Bramsche** zeigt sich eine besonders hohe Nachfrage an der Haltestelle Ostercappeln Krankenhaus (ca. 124 Ein- und Aussteiger pro Tag). Ebenfalls stark frequentiert sind die Haltestellen Bohmte ZOB (ca. 49) sowie Venne Mitte (ca. 41). Im Vergleich dazu werden einige Haltestellen deutlich seltener genutzt: Bohmte Heidekamp, Herringhausen in der Eue, Schwagstorf Wahlburg, Venne Venner Esch und Venne Niewedder Weg verzeichnen lediglich etwa 4 bis 5 Ein- und Aussteiger am Tag.

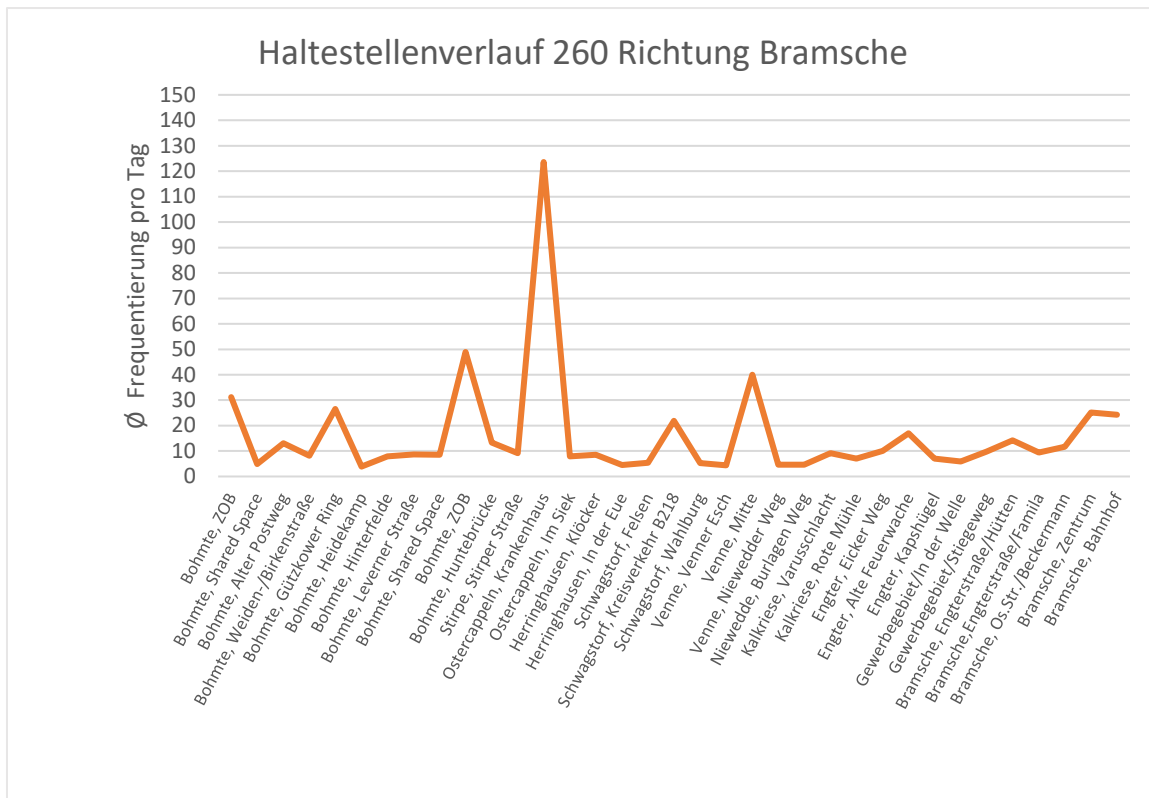


Abbildung 23: 260 Haltestellenverlauf Richtung Bohmte, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

Auf der **Linie 260 in Richtung Bohmte** sind Bohmte, Bahnhof (ca. 32 Ein- und Aussteiger am Tag), Ostercappeln Krankenhaus (ca. 107), Venne (Ostercappeln), Mitte (ca. 50) und Bramsche (Hase) Bahnhof (ca. 39) die meistfrequentierten Haltestellen im Linienvverlauf. Zwischen der Haltestelle Osnabrücker Straße/ Beckermann und der Haltestelle Niewedder Weg sind die Ein- und Aussteiger im niedrigen zweistelligen bzw. einstelligen Bereich und zeigen eine geringe Nachfrage zwischen 3 und 12 Ein- und Aussteigern am Tag.

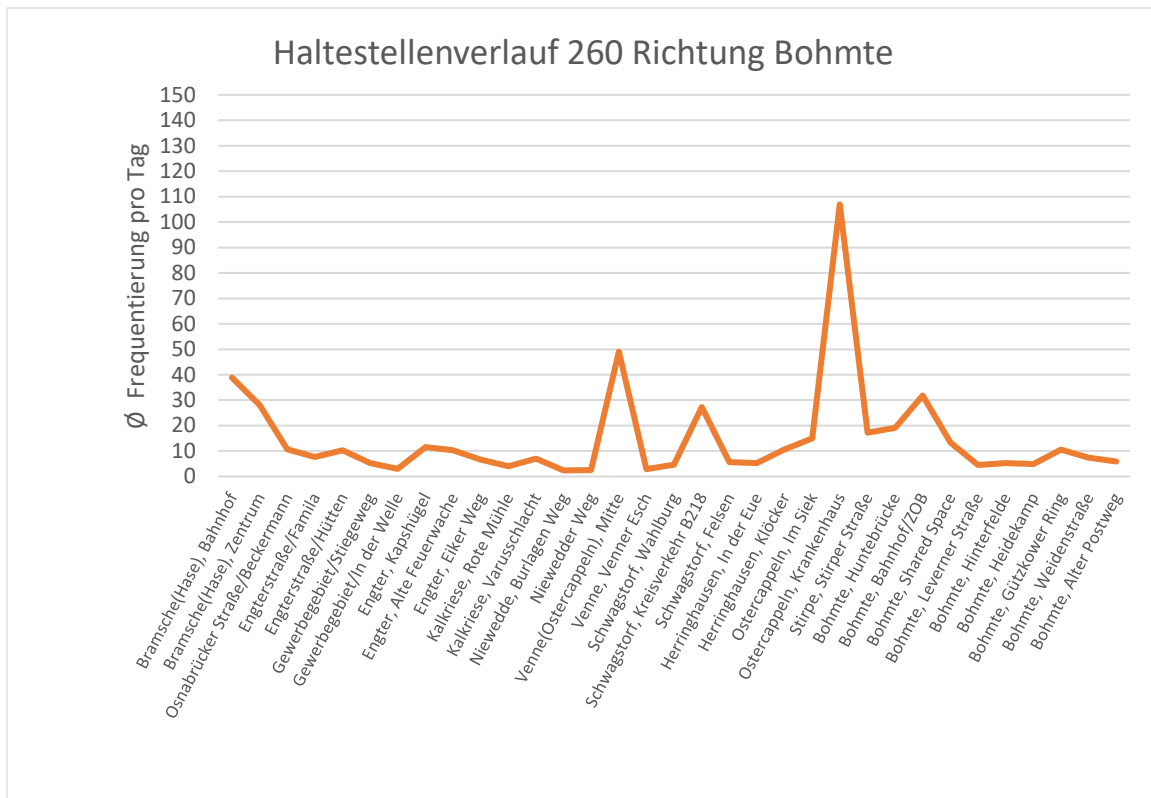


Abbildung 24: 452 Haltestellenverlauf Richtung Oesede, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

Die **Linie 452 Richtung Oesede** zeigt im Linienverlauf, dass die Linie in Hasbergen eine eher geringe Nachfrage hat, mit Ausnahme Hasbergen, Wasserturm/ Bahnhof (ca. 17). Die meisten Ein- und Aussteiger sind an den Haltestellen Georgsmarienhütte, Schulzentrum (ca. 41) und Oesede Gildehaus (ca. 33) zu verzeichnen.

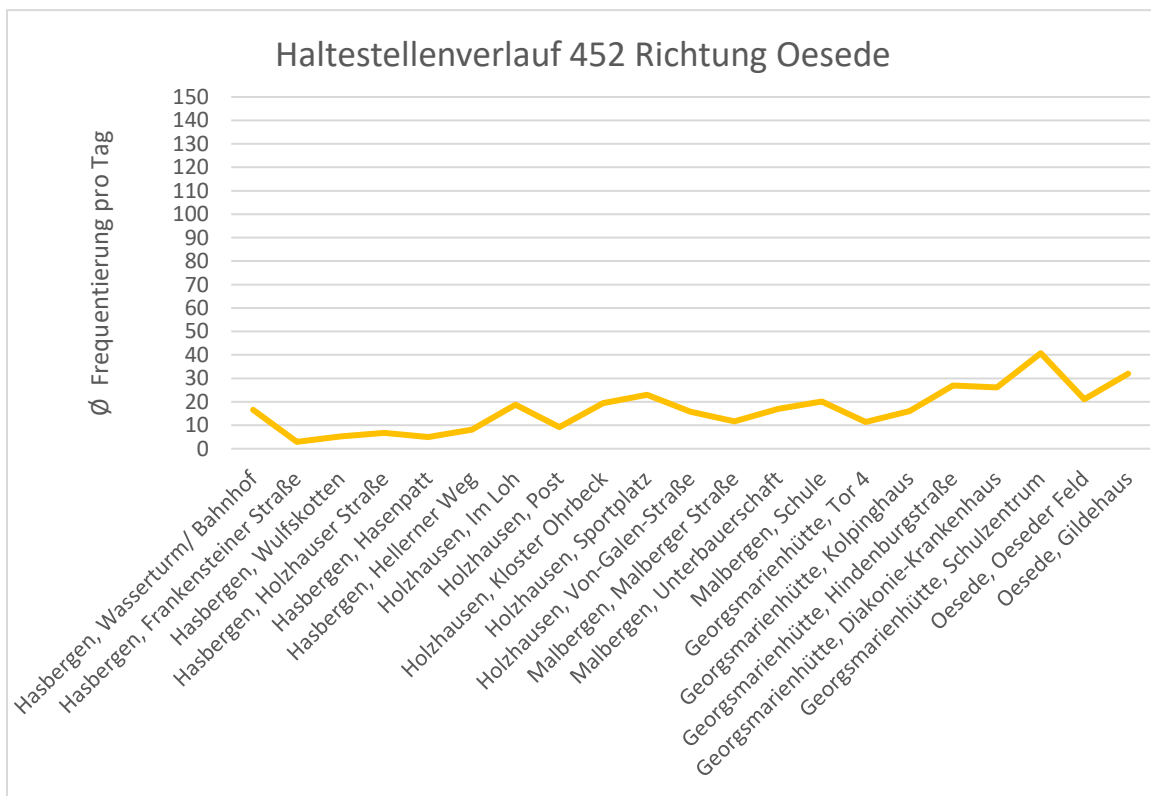


Abbildung 25: 452 Haltestellenverlauf Richtung Hasbergen, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

In **Fahrtrichtung Hasbergen** ist auf der **Linie 452** zu sehen, dass die Haltestelle Oesede, Gildehaus (ca. 98 Ein- und Aussteiger am Tag) mit Abstand die meistfrequentierte Haltestelle ist. Die Haltestellen Georgsmarienhütte, Klöcknerstraße (ca. 35) und Georgsmarienhütte, Schulzentrum (ca. 59) sind auf der Linie ebenfalls stark genutzt. Die Haltestellen ab Hasbergen mit Ausnahme von Hasbergen Wasserturm/Bahnhof (22) weisen nur eine geringe Frequentierung mit 8 bis 9 Fahrgästen auf.

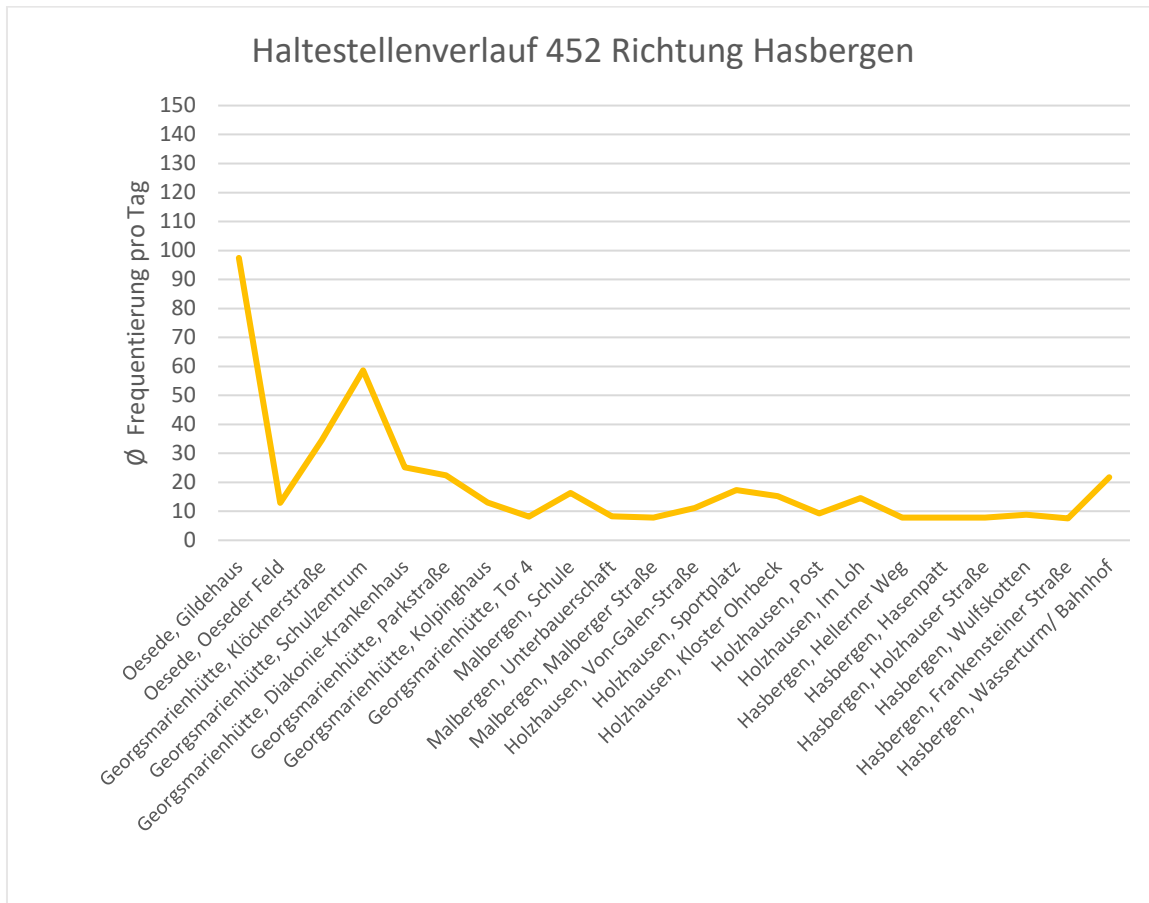


Abbildung 26: 452 Haltestellenverlauf Richtung Hasbergen, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

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 Linienverlaufs zu treffen. **Daher wurden die Taktfahrten durch Erhebungsteams gezählt. Die Ergebnisse befinden sich in Kapitel 2.5.2 und 2.5.3.**

2.5 Befragungs- und Zählergebnisse

2.5.1 Überblick/Zusammenfassung

Im Laufe des Jahres 2025 hat die PlaNOS auf mehreren Buslinien im Landkreis Osnabrück manuelle Fahrgastzählungen sowie standardisierte Befragungen durchgeführt. Ziel war es, die Nutzung, Bewertung und das Mobilitätsverhalten auf den neuen sowie bestehenden Buslinien zu erfassen. Die Erhebungen erfolgten direkt im Fahrzeug durch geschulte Erhebungsteams, die stichprobenartig Fahrgäste zu ihrem Fahrverhalten, der genutzten Linie, dem Fahrtzweck und ihrer Zufriedenheit befragten. Parallel dazu wurde über alle Fahrten hinweg gezählt, wie viele und wo Personen ein- und ausstiegen.

Ein zentrales Element der Bewertung ist der Net Promoter Score (NPS) (s. Tabellen 2 und 3). Dieser gibt an, wie wahrscheinlich es ist, dass Fahrgäste eine Linie weiterempfehlen. Er wird auf Basis der Frage „Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie diese Linie weiterempfehlen würden?“ mit einer Skala von 0 (sehr unwahrscheinlich) bis 10 (sehr wahrscheinlich) berechnet. Der NPS ergibt sich aus dem Anteil der Promotoren (Wert 9 – 10) minus den Anteil der Detraktoren (Wert 0 – 6). Positive Werte gelten als gut, Werte über 50 als exzellent.

Tabelle 2: Befragungsergebnisse NPS MOIN+ Linien

Linie	S20	S40	640	650	260	452
NPS	81	65	54	53	61	43
Anzahl Befragungen	479	417	243	405	481	139

Die Ergebnisse zeigen eine insgesamt hohe Zufriedenheit auf den MOIN+ Linien. Besonders hervorzuheben sind die Schnellbuslinien S20 und S40, die mit einem exzellenten NPS von **81** (S20) bzw. **65** (S40) die höchsten Werte erreichen. Auch die Linien 640 (54), 650 (53), 260 (61) und 452 (43) schneiden gut bis sehr gut ab.

Tabelle 3: Befragungsergebnisse NPS weitere Linien im Landkreis

Linie	X276	465	466	620	680	X610	580
NPS	62	49	47	27	51	32	70
Anzahl Befragungen	118	277	282	62	37	340	40

Im Vergleich dazu variieren die NPS-Werte auf den anderen erhobenen Linien im Landkreis stärker. Sehr positiv wurde die Linie 580 bewertet, die mit 70 einen exzellenten Wert erzielt, wobei hier im Vergleich wenige Fahrgäste befragt wurden. Auch die X276 (62) und die 680 (51) liegen auf sehr gutem Niveau. Die Linien 465 (49), 466 (47), X610 (32), und die Linie 620 (27) liegen im guten Bereich. Somit fällt insgesamt die Fahrgastzufriedenheit für die erhobenen Linien im Landkreis Osnabrück linienübergreifend positiv aus. Besonders das Schnellbuskonzept stößt auf breite Zustimmung und wird als äußerst attraktiv wahrgenommen.

2.5.2 Quantitative Daten 640

Vom 17. Mai bis 14. September 2025, mit einer sechswöchigen Unterbrechung aufgrund der Sommerferien, wurden durch eigenes Zählpersonal auf der Linie 640 Fahrgastbefragungen und Zählungen aller Fahrten (ausgenommen reine Schülerfahrten) durchgeführt. Bei der Interpretation ist zu berücksichtigen, dass jede Taktfahrt ein bis drei Mal gezählt wurde und es dementsprechend nur Momentaufnahmen sind. Eine Hochrechnung auf den Jahresverlauf ist mit Unsicherheiten behaftet.

Montag bis Freitag Richtung Quakenbrück: Unter der Woche fallen besonders die beiden Nachmittagsfahrten um 14:15 Uhr (81 Fahrgäste) und 15:43 Uhr (79 Fahrgäste) mit hohen Fahrgastzahlen auf. Dies deutet auf eine starke Nutzung im Schülerverkehr hin. Die restlichen Fahrten wurden kaum genutzt, mit durchschnittlich 1 bis 6 Fahrgästen pro Fahrt.

Montag bis Freitag Richtung Fürstenau: In Richtung Fürstenau zeigt sich ein gegensätzliches Muster: Während die Vormittagsfahrt um 11:05 Uhr (45 Fahrgäste) den höchsten Wert erreicht, sind die Fahrten am frühen Morgen (07:55 – 09:35 Uhr) mit durchschnittlich nur rund 5 Fahrgästen schwächer ausgelastet gewesen. Die mittägliche Fahrt um 13:23 Uhr ist eine reine Schulfahrt, weshalb hier nicht gezählt wurde und der Wert daher bei null liegt. Bis zum Nachmittag blieb die Nachfrage moderat (14:15 Uhr 22 Fahrgäste, 15:12 Uhr 19 Fahrgäste), bevor sie ab 17:00 Uhr schrittweise auf wenige Einzelpersonen pro Fahrt zurückging.

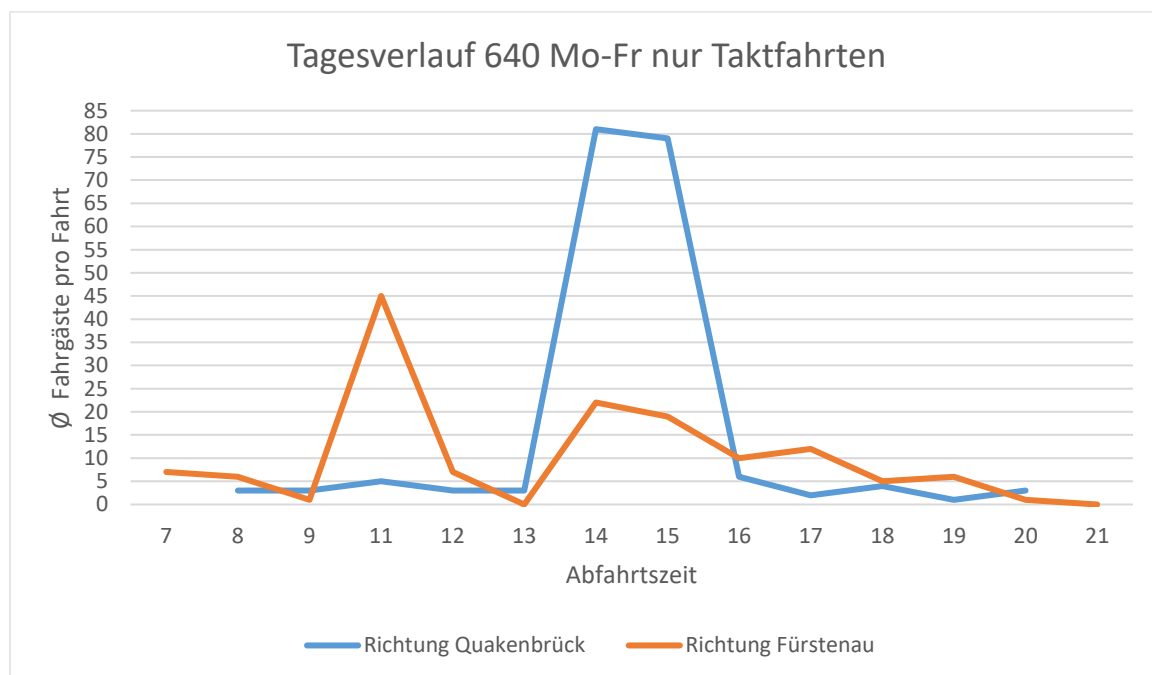


Abbildung 27: Tagesganglinie Mo-Fr mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 640, differenziert nach Richtung

Samstag Richtung Quakenbrück: Am Samstag werden die Fahrten in Richtung Quakenbrück insgesamt nur schwach genutzt. Die höchsten Belegungen verzeichnen die Nachmittagsfahrten um 14:35 Uhr (7 Fahrgäste), 15:35 Uhr (7 Fahrgäste) und 16:35 Uhr (8 Fahrgäste). Davor bewegen sich die Fahrgastzahlen zwischen 1 und 6 Fahrgästen pro Fahrt. Ab dem frühen Abend sinkt die Nachfrage weiter und liegt bei den letzten Fahrten bei nur noch 2 bis 3 Fahrgästen.

Samstag Richtung Fürstenau: In Richtung Fürstenau zeigt sich ein ähnliches Bild. Die höchsten Werte werden am frühen Nachmittag erreicht, insbesondere um 16:35 Uhr (8 Fahrgäste) sowie um 14:35 Uhr und 15:35 Uhr (je 7 Fahrgäste). Am Vormittag bewegen sich die Belegungen zwischen 3 und 5 Fahrgästen pro Fahrt, während die frühen Morgenfahrten mit durchschnittlich rund 2 bis 4 Fahrgästen etwas schwächer ausgelastet sind. In den Abendstunden sinkt die Nachfrage ebenfalls deutlich ab.

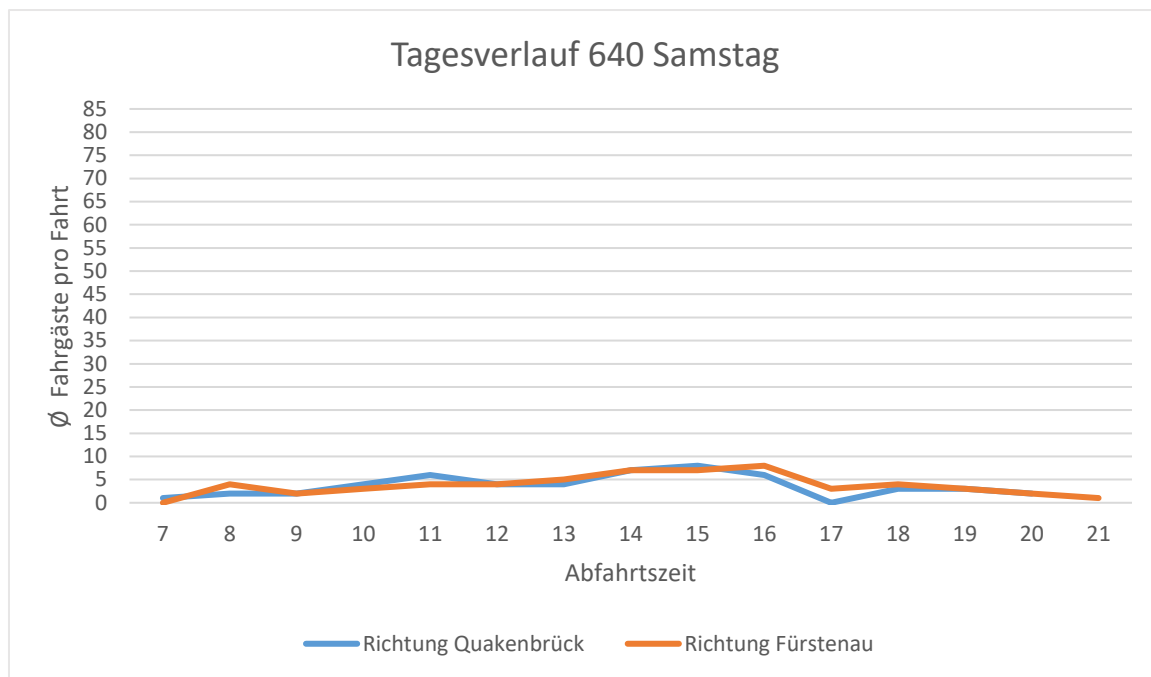


Abbildung 28: Tagesganglinie samstags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 640, differenziert nach Richtung

Sonntag Richtung Quakenbrück: Am Sonntag wird die Linie 640 in Richtung Quakenbrück nur vereinzelt genutzt. Die höchsten Belegungen treten um 11:50 Uhr (7 Fahrgäste) sowie um 12:50 Uhr (4 Fahrgäste) auf. Ansonsten bewegen sich die Fahrgastzahlen meist zwischen 1 und 3 Personen pro Fahrt.

Sonntag Richtung Fürstenau: Auch in Richtung Fürstenau bleibt die Nachfrage am Sonntag gering. Die Fahrten am späten Nachmittag und frühen Abend erreichen mit 6 Fahrgästen um 17:35 Uhr und 5 Fahrgästen um 19:35 Uhr die höchsten Werte des Tages. Vormittags und mittags liegt die Belegung zumeist zwischen 1 und 3 Fahrgästen, einzelne Fahrten werden gar nicht genutzt.

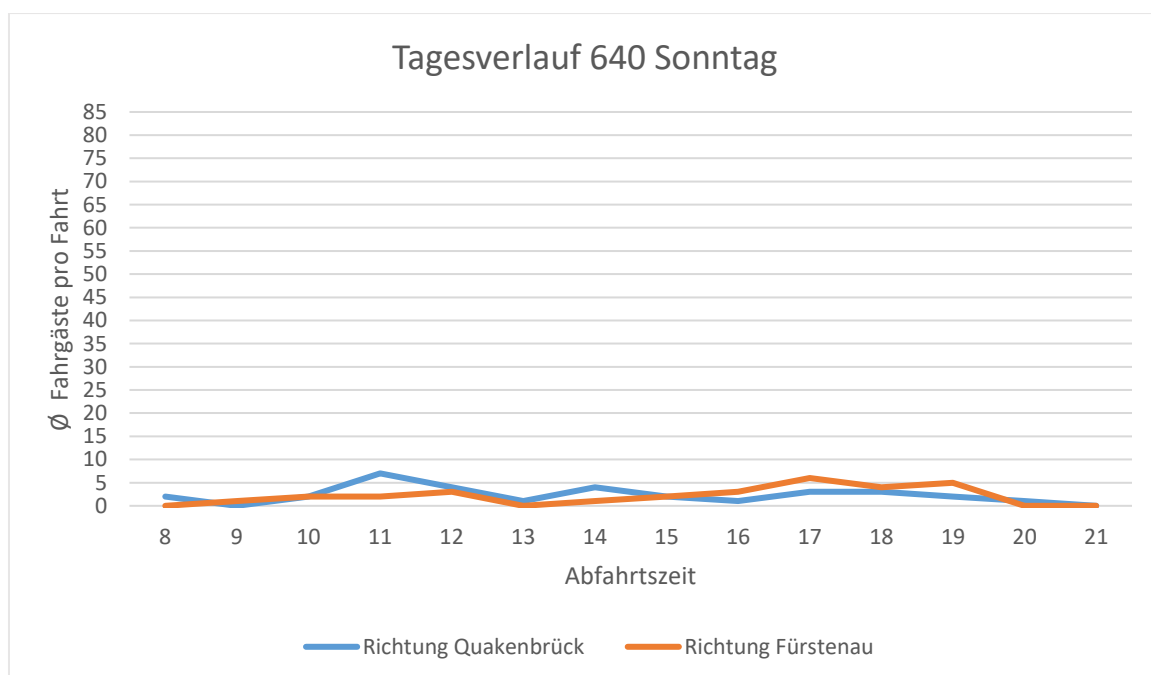


Abbildung 29: Tagesganglinie sonn- und feiertags mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 640, differenziert nach Richtung

Bei der Linie **640 Richtung Fürstenau** besteht die höchste tägliche Frequentierung an den Haltestellen Quakenbrück Neuer Markt (37 Fahrgäste), Bippin Draisinenbahnhof (37), Berge Schule (34) sowie

Fürstenau Schulzentrum (23). Am geringsten genutzt werden hingegen einige Haltestellen wie bspw. Quakenbrück Velo, Borg Ottermanns Brücke, Dalvers Abzw. Hekese und Dalum Mitte, die jeweils kaum oder gar nicht frequentiert sind.

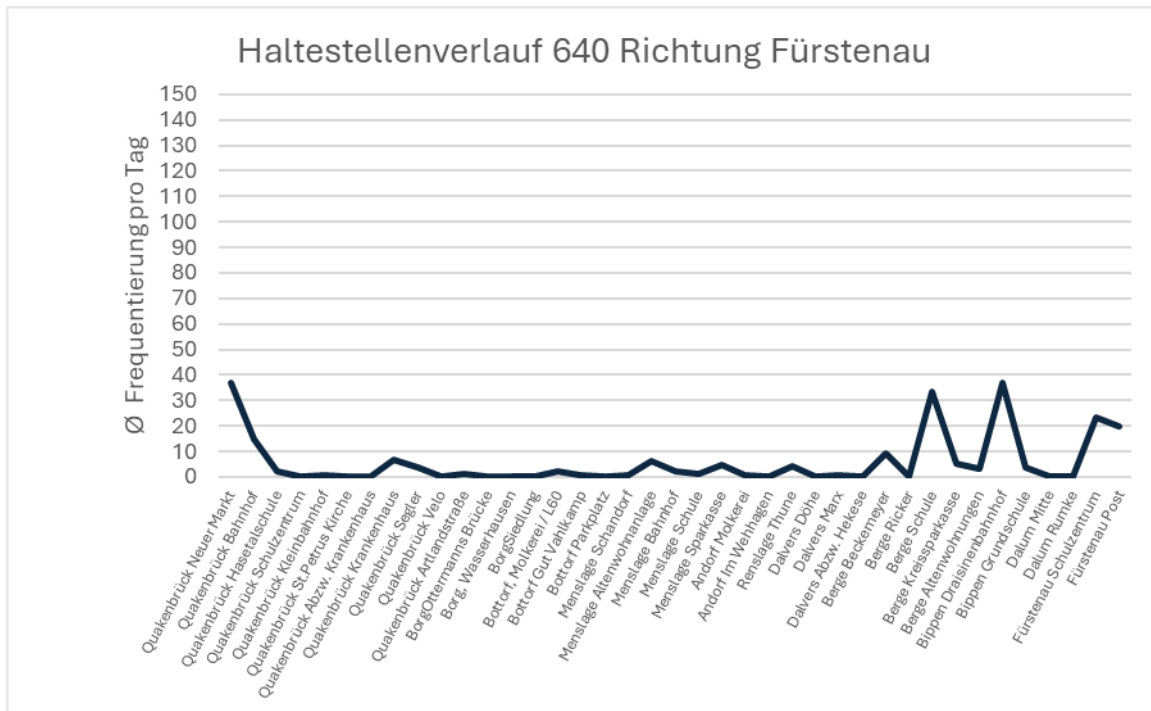


Abbildung 30: 640 Haltestellenverlauf Richtung Fürstenau, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

In Richtung **Quakenbrück** erfolgen die stärksten Frequentierungen an den Haltestellen Fürstenau Schulzentrum (100 Fahrgäste), Bippen Draisinenbahnhof (34), Quakenbrück Neuer Markt (25) und Berge Kreissparkasse (20). Am geringsten genutzt werden dagegen Haltestellen wie Bottorf Parkplatz, Andorf Im Wehhagen, Borg Wasserhausen und Menslage Schandorf, die nahezu keine Fahrgäste verzeichnen.

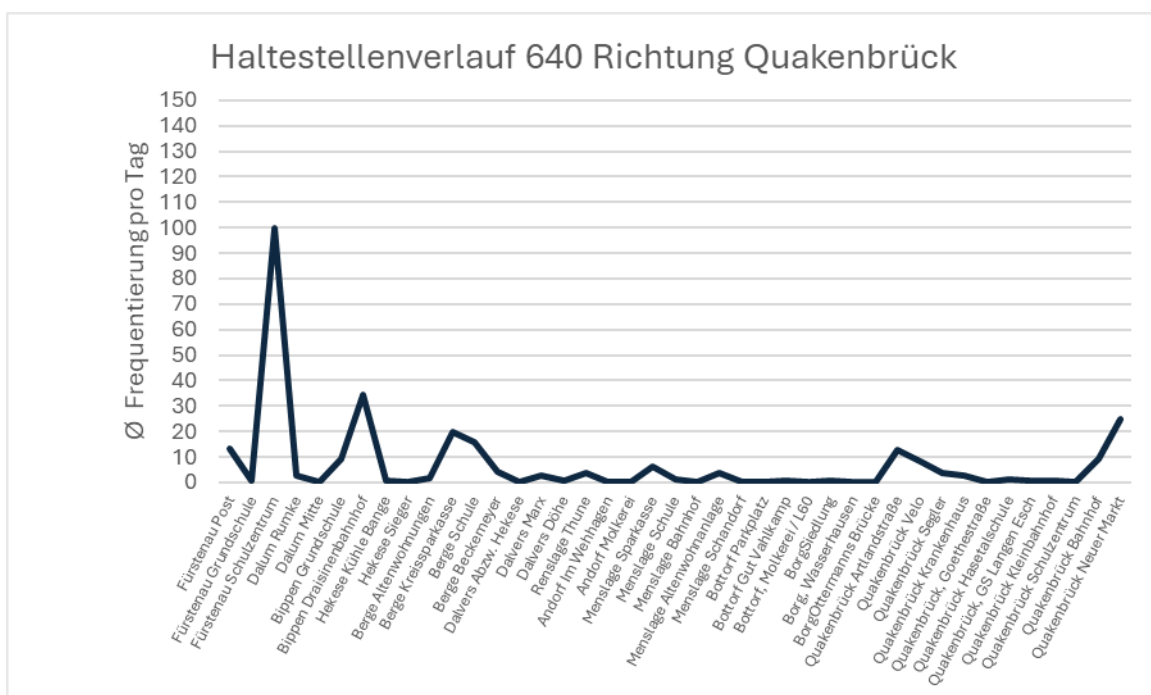


Abbildung 31: 640 Haltestellenverlauf Richtung Quakenbrück, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

2.5.3 Quantitative Daten 650

Vom 13. August bis 17. September 2025 hat die PlaNOS Fahrgastbefragungen und Zählungen auf den Fahrten (ohne reine Schülerfahrten) der Linie 650 durchgeführt. Bei der Interpretation ist zu berücksichtigen, dass jede Taktfahrt ein bis drei Mal gezählt wurde und es dementsprechend nur Momentaufnahmen sind. Eine Hochrechnung auf den Jahresverlauf ist mit Unsicherheiten behaftet.

Montag bis Freitag Richtung Bersenbrück: Unter der Woche fällt besonders Fahrt um 12:30 Uhr mit 58 Fahrgästen auf. Dies deutet auf eine starke Nutzung im Schülerverkehr hin. Die restlichen Fahrten werden, im Vergleich zur Linie 640, mit 5 bis 19 Fahrgästen zwar besser, aber nicht übermäßig stark genutzt.

Montag bis Freitag Richtung Fürstenau: In der Gegenrichtung ist ein ähnliches Bild ab. Die Fahrten um 12:20 Uhr (54 Fahrgäste) und um 12:55 Uhr (80 Fahrgäste), deuten auf eine hohe Nutzung durch Schüler hin. Bei den übrigen Fahrten schwankt die Auslastung stärker als in Richtung Bersenbrück, bewegt sich aber in einem ähnlichen Rahmen von 1 bis 19 Fahrgästen pro Fahrt.

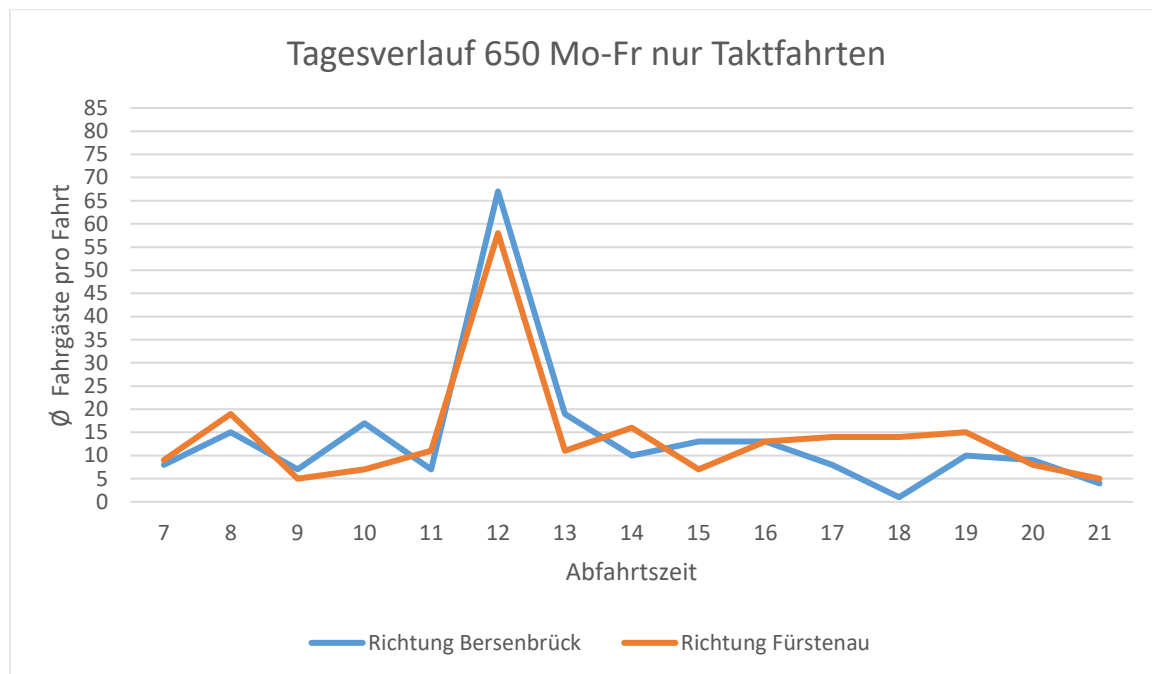


Abbildung 32: Tagesganglinie Samstag mit durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt 650, differenziert nach Richtung

Auf eine Darstellung der Tagestypen Samstag und Sonntag wird hier verzichtet, da diese durch die Zählung über AFZS-Systeme bereits im vorigen Abschnitt 2.3.2 und 2.3.3 umfassend abgebildet werden.

Bei der Linie **650 Richtung Fürstenau** besteht die höchste tägliche Frequentierung an den Haltestellen Bersenbrück Bahnhof (135 Fahrgäste), Fürstenau Post (76), Ankum Neuer Markt (71) sowie Ankum Bahnhof (51). Am geringsten genutzt werden hingegen die Haltestellen in Sundern und Schwagstorf Stönneberg sowie Fürstenau Lütkeberge, die jeweils kaum oder gar nicht frequentiert werden.

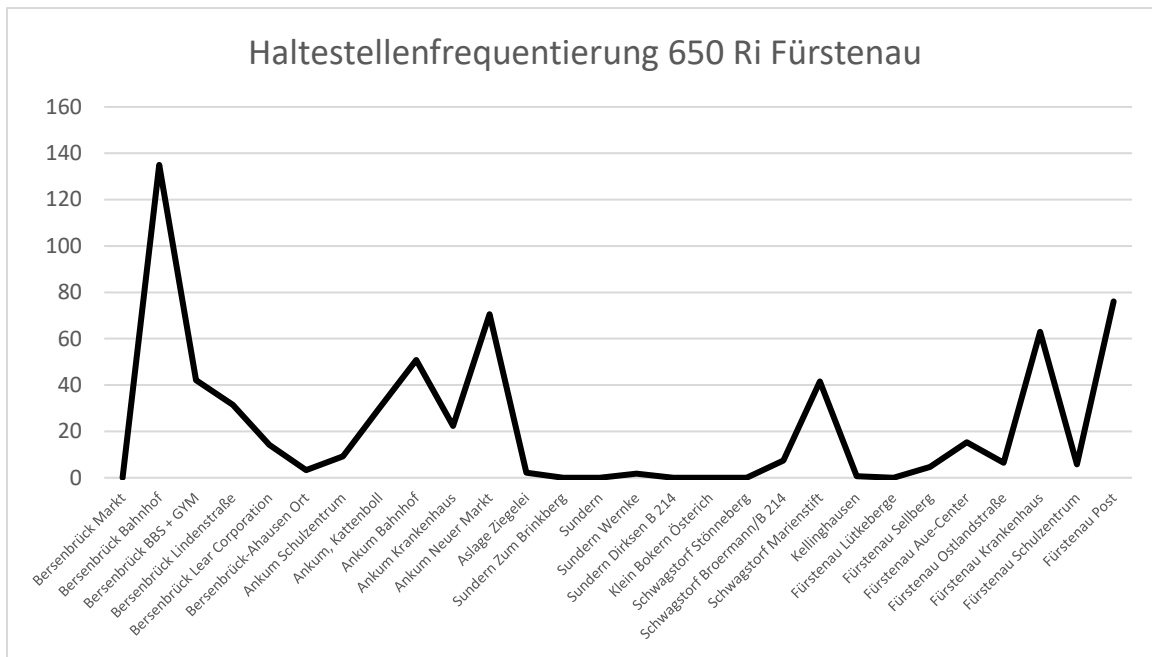


Abbildung 33: 650 Haltestellenverlauf Richtung Fürstenau, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

In Richtung **Bersenbrück** erfolgen die stärksten Frequentierungen an den Haltestellen Fürstenau Post (193 Fahrgäste), Bersenbrück Bahnhof (115), Ankum B214/See (103) und mit etwas Abstand Ankum Bahnhof (47). Am wenigsten genutzt werden dagegen ebenfalls, wie in der Gegenrichtung, die Haltestellen in Sundern sowie Fürstenau Lütkeberge, Kellinghausen, Bersenbrück-Ahausen Ort und Aslage Ziegelei, die ebenfalls nahezu keine Fahrgäste verzeichnen.

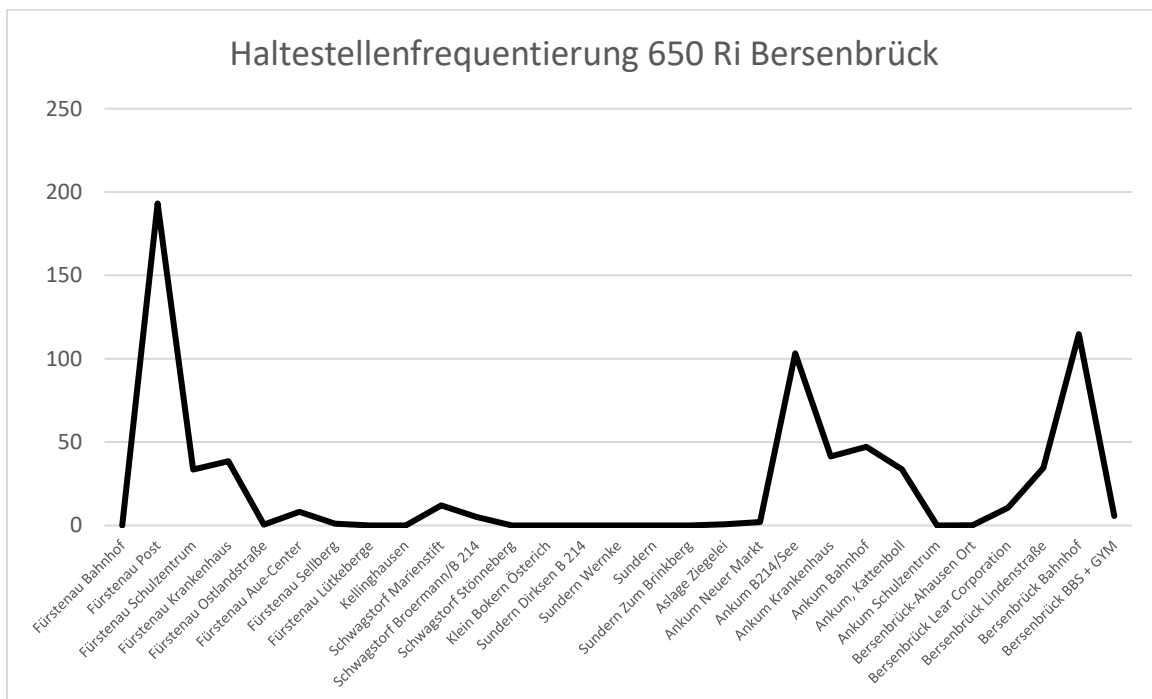


Abbildung 34: 650 Haltestellenverlauf Richtung Bersenbrück, durchschnittliche Ein- und Aussteiger pro Tag

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.

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. Auch das Genehmigungsverfahren mit der Landesnahverkehrsgesellschaft wurde durch die PlaNOS geklärt.

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

3.1 Registrierungen

Seit Betriebsbeginn im April 2024 haben sich bis Ende Oktober 2025 insgesamt **26.780 Nutzerinnen und Nutzer für den Service registriert**. Das entspricht etwa 24,3 % 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 26.780 registrierten Nutzerinnen und Nutzern haben **10.559 bereits selbst mindestens eine Fahrt gebucht und erfolgreich durchgeführt**. Dies entspricht 39,43 % aller registrierten Nutzerinnen und Nutzer. Die untenstehende Abbildung 35 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. Hier ist ebenfalls der Wert im Jahr 2025 zurückgegangen und im Oktober haben zuletzt 1.851 verschiedene Fahrgäste mindestens eine Fahrt selbst gebucht.

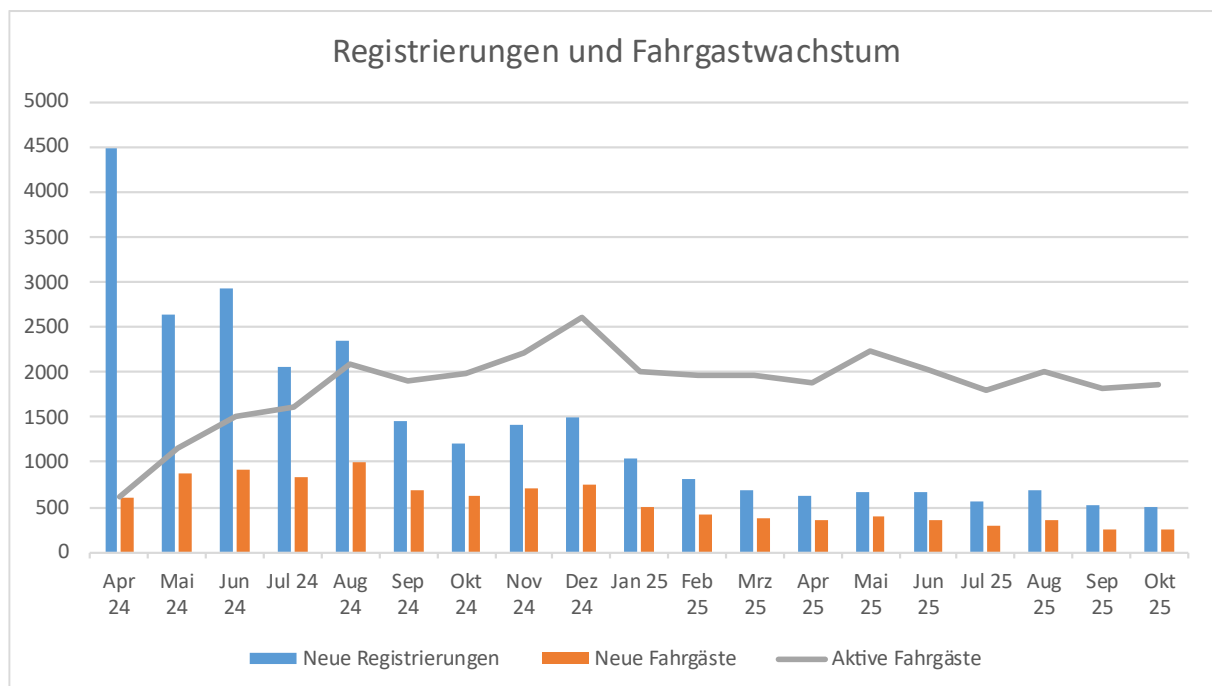


Abbildung 35: Registrierungen und Fahrgastwachstum

3.2 Fahrten

Insgesamt wurden seit Betriebsstart bis Ende Juli 2025 **119.396 Fahrten gebucht und durchgeführt**. Eine Buchung kann dabei für bis zu sechs Personen gleichzeitig vorgenommen werden. Im Schnitt wurden etwa **1,39 Personen pro Buchung** befördert. In der Summe wurden mit den 119.396 gebuchten und durchgeführten Fahrten **165.790 Fahrgäste transportiert**. Im Dezember 2024 lag die Zahl der beförderten Fahrgäste bei 11.671, dem bisherigen Höchstwert. Die untenstehende Abbildung 36 zeigt die Buchungen und Fahrgäste im Lüttj seit April 2024. Seit Betriebsstart hat ein erheblicher Hochlauf stattgefunden. Ein deutliches weiteres Wachstum der Fahrgastzahlen wird nicht erwartet, da der On-Demand-Verkehr bereits nahe der aktuellen Kapazitätsgrenze operiert.

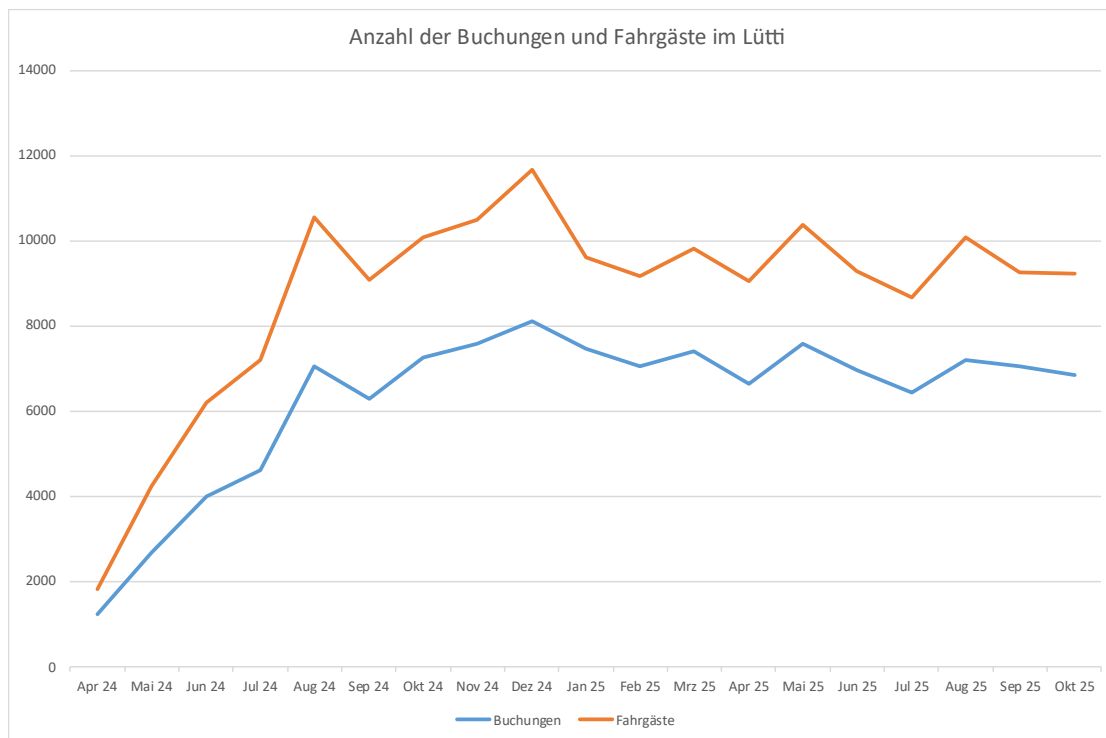


Abbildung 36: Anzahl der Buchungen und Fahrgäste im Lütти

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 werden somit insgesamt 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 Juli wurde eine Anpassung der Parameter, die Pooling begünstigen, vorgenommen. In der Folge hat die Pooling-Quote einen deutlichen Sprung nach oben erreicht und **lag im Oktober 2025 bei jeweils 46,64 %**. Am stärksten ist das Pooling dabei in Melle, am schwächsten in der Samtgemeinde Bersenbrück. Die untenstehende Abbildung 37 zeigt den Verlauf der Pooling-Quote je Bedienegebiet.

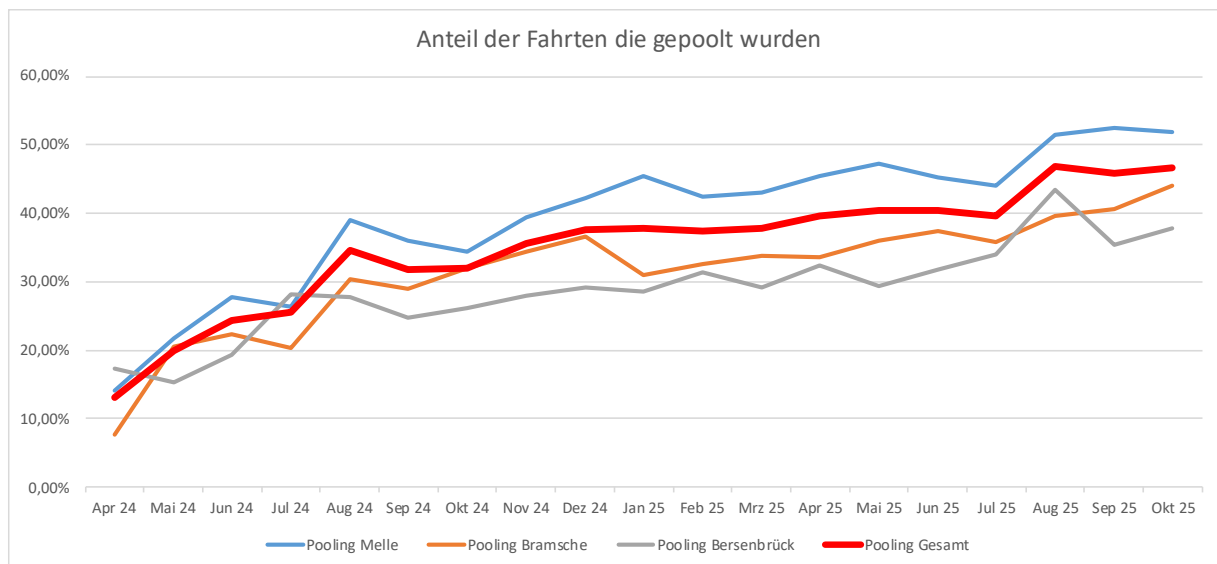


Abbildung 37: Pooling-Quote je Bedienegebiet

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 anderer wichtiger Faktor sind die 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 ebenfalls eine wichtige Rolle. Werden nur wenige Fahrten nachgefragt, kann es auch keine hohe Auslastung geben. Auch wird als Faktor die Gruppengröße bei Buchungen betrachtet. 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 Lütти ist die Auslastung seit dem 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, welche eine sehr große Fläche beinhaltet, die Lütти 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. Dementsprechend hat Lütти in Spitzennachfragezeiten im Dezember 2024 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, Umwegfaktor) ab. Mit dem Beginn des Jahres 2025 ist die Nachfrage leicht zurückgegangen, was als Jahreszeiteffekt gewertet werden kann, da häufig die Monate im 4. Quartal die Nachfragestärksten in On-Demand-Verkehren sind. Im Rahmen einiger Anpassung von Betriebsparametern des Buchungsalgorithmus im April 2025 und im Juli 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 38 interpretieren. Sie

zeigt den Rückgang der monatlichen Fahrzeugstunden ab Februar 2025 bei einer gleichzeitig steigenden Auslastung an Fahrgästen.

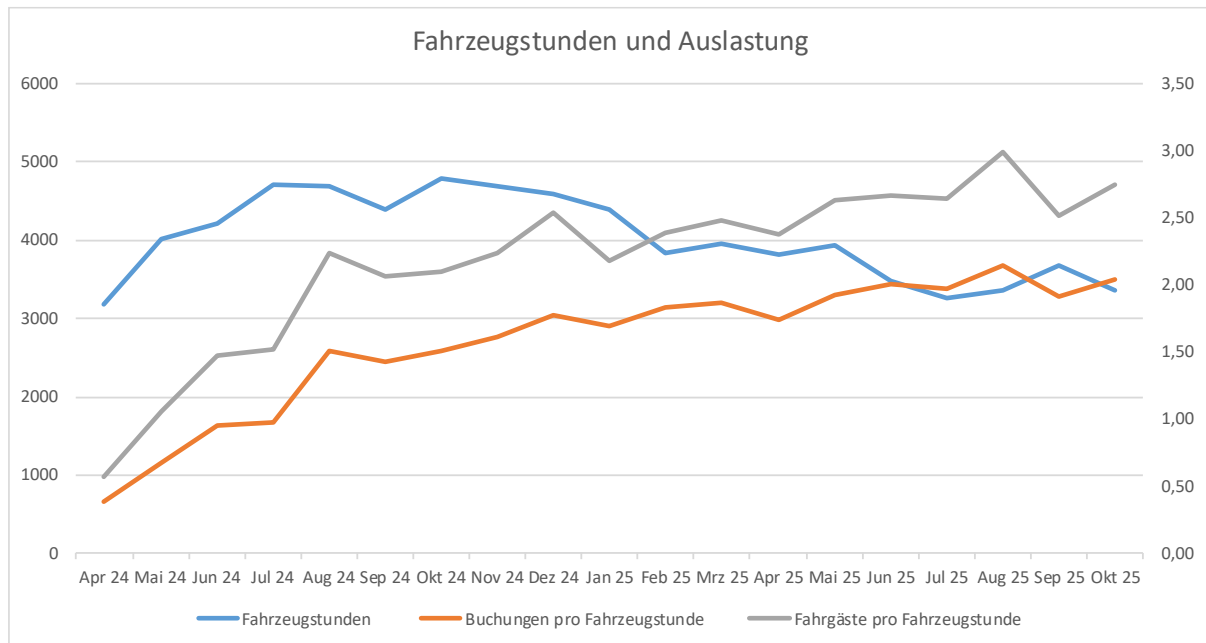


Abbildung 38: Fahrzeugstunden und Auslastung

3.5 Bediengebiete

Mit **62.830 Buchungen** wurden seit Betriebsstart etwas mehr als die Hälfte der 119.396 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 **29.541 Buchungen** und in der Samtgemeinde Bersenbrück **27.009 Buchungen**, folglich jeweils knapp ein Viertel aller Fahrten, durchgeführt. In beiden Bediengebieten sind jeweils bis zu drei Fahrzeuge im Einsatz.

3.6 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 bis 14 Jahren und Buchungen mit Wertmarke (im Zusammenhang mit einem Schwerbehindertenausweis ab 50 %). Die vier Ticketkategorien für Mitfahrende auf einer anderen Hauptbuchung sind Jugendliche zwischen 6 bis 14 Jahren, Kinder zwischen 0 bis 5 Jahren, Buchungen mit Wertmarke, 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 bis 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 Wertmarke, sowie für eine Begleitperson und für Kinder unter 6 Jahren. Die Unterscheidung zwischen ermäßigten Tickets für Jugendliche zwischen 6 bis 14 Jahren und ermäßigten Tickets für Inhaber eines ÖPNV-Abos wird seit Januar 2025 erhoben. Seit Juli 2025 werden auch Jugendliche zwischen 6 bis 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 seit Betriebsstart. Etwas mehr als die Hälfte der verkauften Tickets für hauptbuchende Fahrgäste entfallen dabei auf Vollpreis-Tickets. Ein Drittel entfällt auf ermäßigte Tickets. Diese werden dabei seit Juli zwischen ÖPNV-Abonnenten und Jugendlichen unterschieden. Da diese Unterteilung erst spät im Projekt eingeführt ist der Wert bei den verkauften Tickets an Jugendlichen sehr gering. Menschen mit Wertmarke haben für knapp 10 % aller Buchungen des Lütти gesorgt.

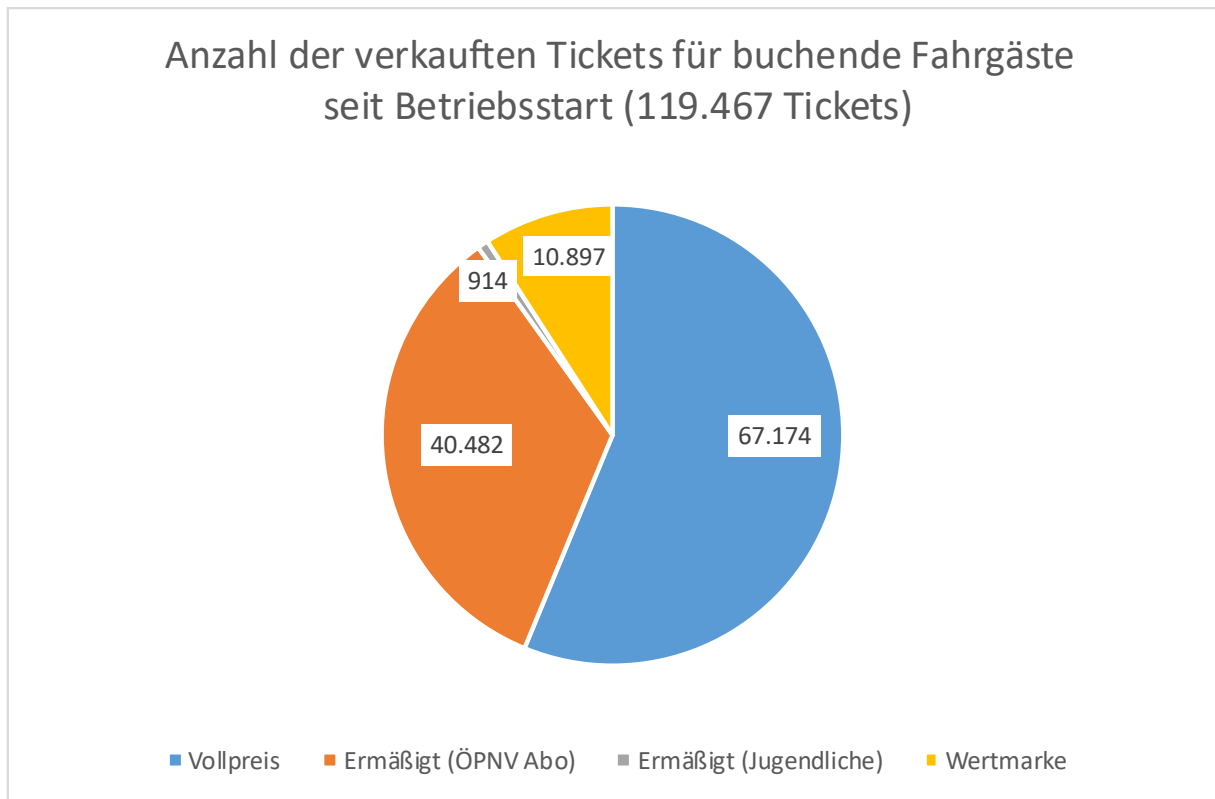


Abbildung 39: Anzahl der verkauften Tickets für hauptbuchende Fahrgäste seit Betriebsstart

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 Mitfahrende aus, die in keine andere Ticketkategorie fallen. Jugendliche zwischen 6 bis 14 Jahren werden seit Juli 2025 gesondert erfasst, sodass auf den gesamten Projektzeitraum betrachtet hier die Zahl der verkauften Tickets sehr gering ausfällt. Etwa 13 % der Mitfahrenden auf anderen Buchungen sind Kinder unter 6 Jahren.

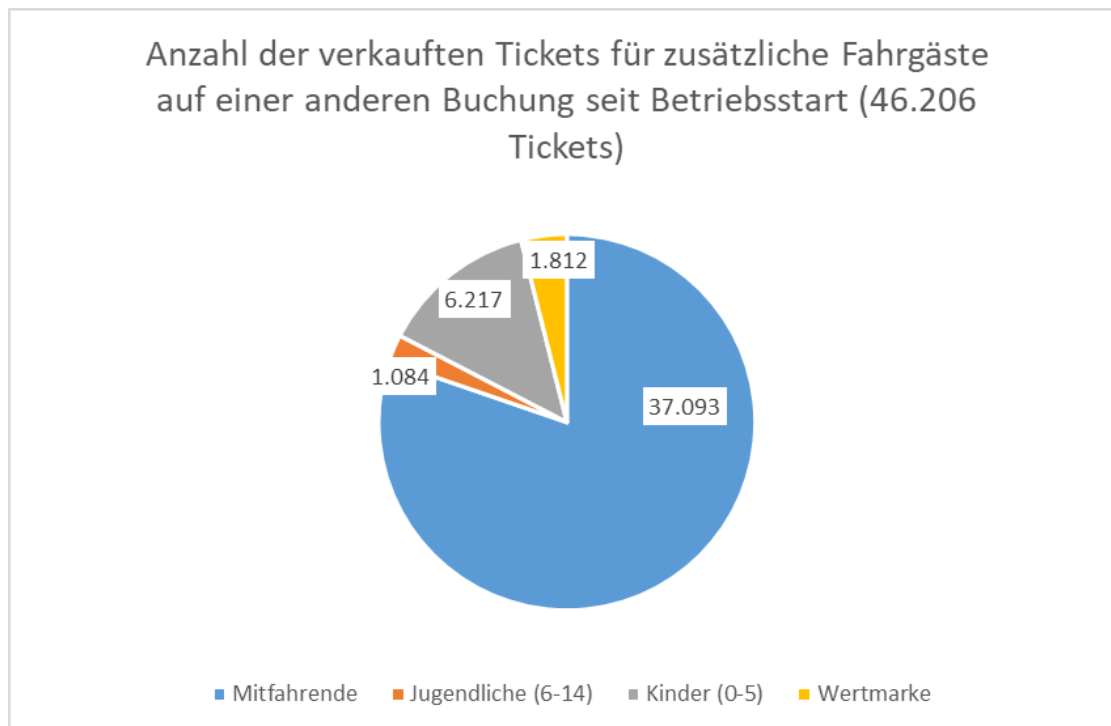


Abbildung 40: Anzahl der verkauften Tickets für Mitfahrende auf einer anderen Buchung seit Betriebsstart

3.7 Fahrgastbefragung Lütти

3.7.1 Allgemein

Zwischen dem 01. bis 14.09.2025 wurde eine Online-Befragung von Lütти-Fahrgästen durchgeführt. Dabei wurden insgesamt 540 Fragebögen vollständig ausgefüllt. 466 Befragte hatten zum Zeitpunkt der Befragung bereits mindestens eine Fahrt mit dem Lütти durchgeführt, 74 noch keine. Die zentralen Erkenntnisse werden im Folgenden beschrieben und in den Vergleich zu den Ergebnissen der letztjährigen Fahrgastbefragung gesetzt.

3.7.2 Demographie

Die untenstehenden Abbildungen zeigen die Demographie der Befragten. Insbesondere bei Geschlecht und Wohnort der Befragten bilden die Ergebnisse die Verhältnisse in den Lütти Bediengebieten sehr gut ab. Auch beim aktuellen Beschäftigungsverhältnis und beim Alter der Befragten zeigt sich, dass mit der Befragung ein breiter Schnitt der Bevölkerung in den Bediengebieten erreicht wurde.

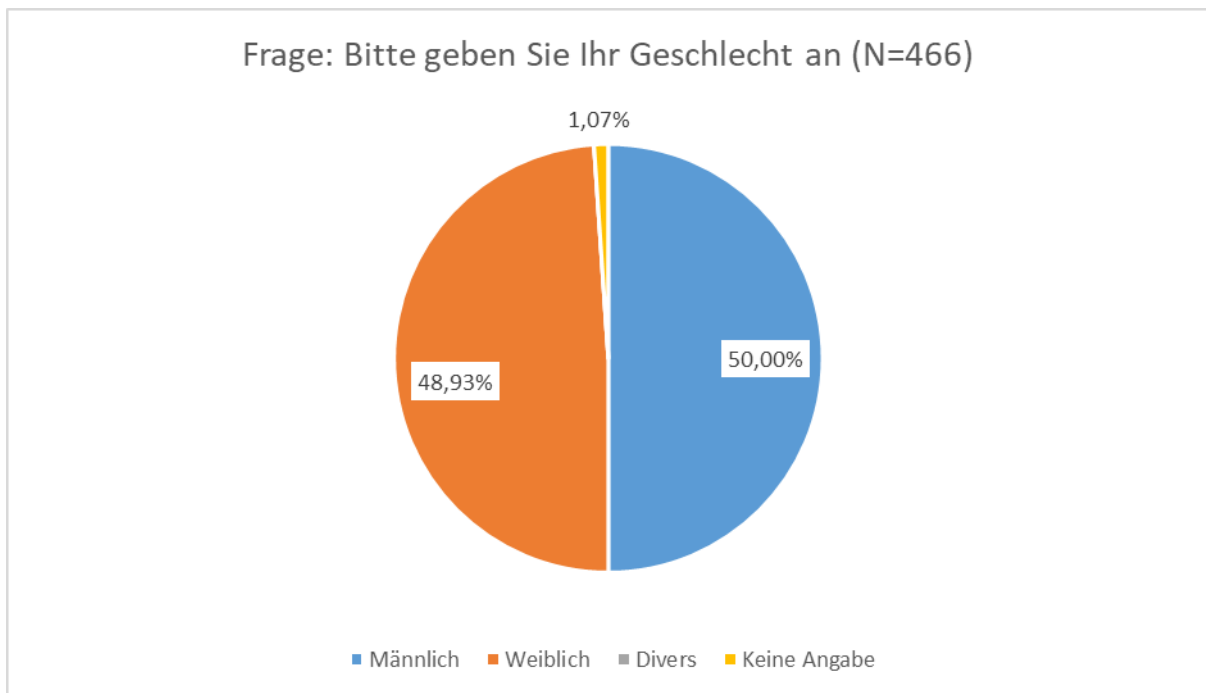


Abbildung 41: Geschlechterverteilung der Lütli Befragung

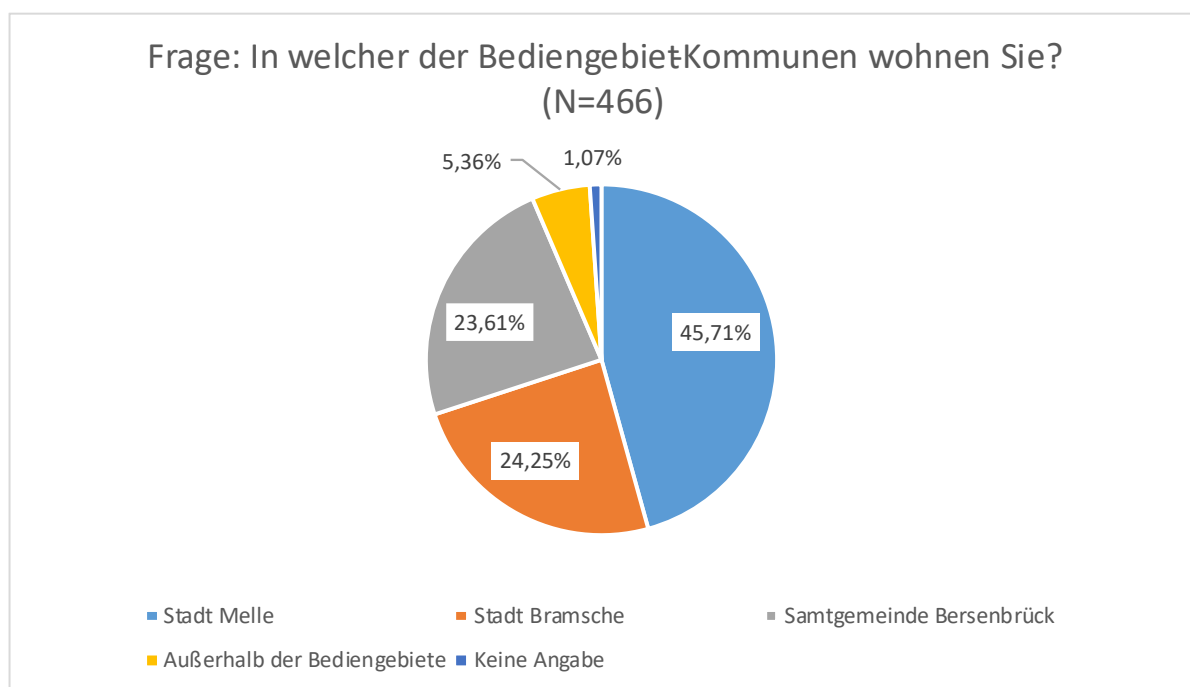


Abbildung 42: Wohnsitzverteilung der Lütli Befragung

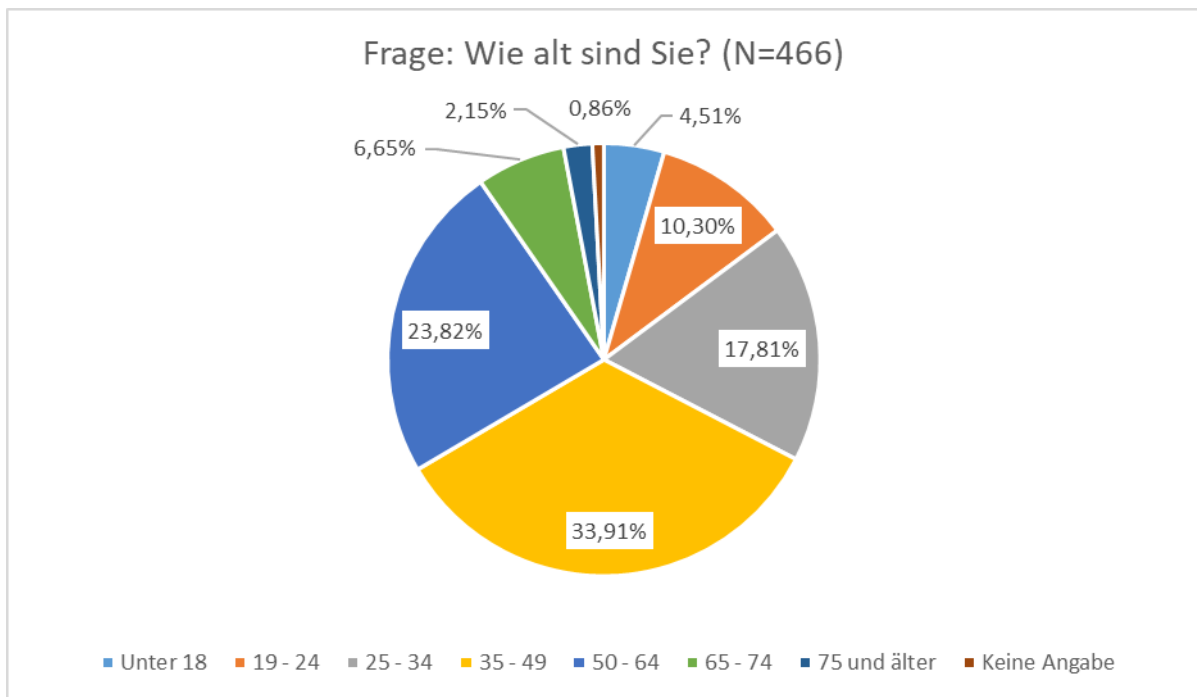


Abbildung 43: Altersverteilung der Lütti Befragung

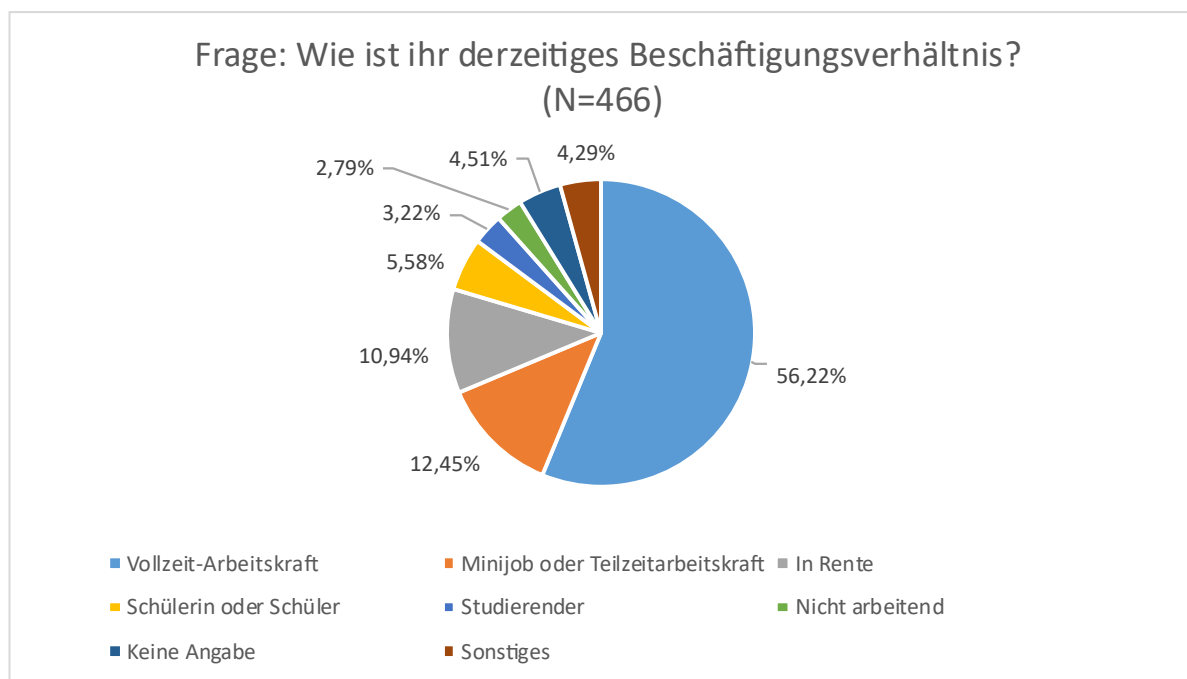


Abbildung 44: Beschäftigungsverteilung der Lütti Befragung

3.7.3 Buchungen

Bei der Befragung im Sommer 2024 hatten rund 85 % der Befragten mit mindestens einer abgeschlossenen Fahrt maximal 10 Fahrten durchgeführt. Dieser Wert ist ein Jahr später auf rund 50 % gesunken. Auffallend ist, dass der Anteil an Vielfahrenden deutlich gestiegen ist. 6,44 % der Befragten haben zwischen 51 und 100 Fahrten abgeschlossen, 3,86 % sogar über 100 Fahrten. Besonders auffällig bei den Vielfahrenden ist, dass sie häufig keinen Führerschein besitzen und auch im Alltag keinen Zugang zu einem Auto haben. 27,37 % der Befragten, die keinen Führerschein besitzen sind mehr als 50-Mal Lütti gefahren gegenüber 5,93 % der Befragten mit Führerschein. 95,49 % der Befragten gaben

an hauptsächlich die Lütти-App für Buchungen zu nutzen (in 2024 97,26%). Während 2024 noch rund 60 % angaben, den Lütти überwiegend kurzfristig zu buchen, sind die Werte bei der diesjährigen Befragung genau umgekehrt mit rund 60 % die ihre Fahrten im Voraus buchen und 40 % die kurzfristig buchen. Dementsprechend wird Lütти insgesamt weniger spontan genutzt und vermehrt vorausgeplant. 36,70 % der Befragten gaben an schon einmal eine Fahrt mit dem Lütти durchführen zu wollen, es aber letztlich nicht getan zu haben (in 2024 34,70 %). Bei beiden Befragungen war fehlende Verfügbarkeit der Hauptgrund. 2024 war das bei 51,32 % derer die eine Fahrt nicht durchgeführt hatten der Grund, 2025 sogar bei 71,93 %.

3.7.4 Wegezwecke

Lütти wird für unterschiedliche Wegezwecke genutzt. 49,14 %, also jede zweite befragte Person, gab Abendveranstaltungen als häufigsten Fahrtgrund an. Gefolgt von Freizeitfahrten mit 15,67 % und Fahrten, welche zu Erledigungen des Alltags genutzt wurden, mit 14,81 %. Die Nutzung des Lütтis für den Arbeits-, Uni- oder Schulweg sind für insgesamt 10,73 % der Befragten der häufigste Grund und damit ist im Vergleich zur Vorjahresumfrage dieser Wert um etwa 3 % gestiegen. Wie bereits im Vorjahr gibt es auch bei der aktuellen Umfrage starke Schwankungen zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen. Bei Fahrgästen mit mehr als 50 Fahrten bilden die Pendelfahrten mit fast 39 % den häufigsten Nutzungszweck, gefolgt von Freizeitzielen und Erledigungen des Alltags mit jeweils rund 20 %. Abendveranstaltungen sind lediglich bei 13,89 % der Vielfahrenden der häufigste Fahrtgrund. Die untenstehende Abbildung 45 zeigt den Anteil der Befragten die Lütти bereits für den jeweiligen Wegezweck mindestens einmal genutzt haben. Mehrfachantworten waren möglich. Es zeigt sich, dass der Großteil der Befragten Lütти schon einmal in einem Freizeitkontext genutzt hat mit 50,64 % für Freizeitwecke wie beispielsweise Sport oder Kino und 69,31 % die den Lütти für Fahrten im Rahmen von Abendveranstaltungen wie z.B. Feste oder Essen gehen genutzt haben. Mit 36,91 % hat auch mehr als jede Dritte Person den Lütти bereits für Alltagszwecke genutzt.

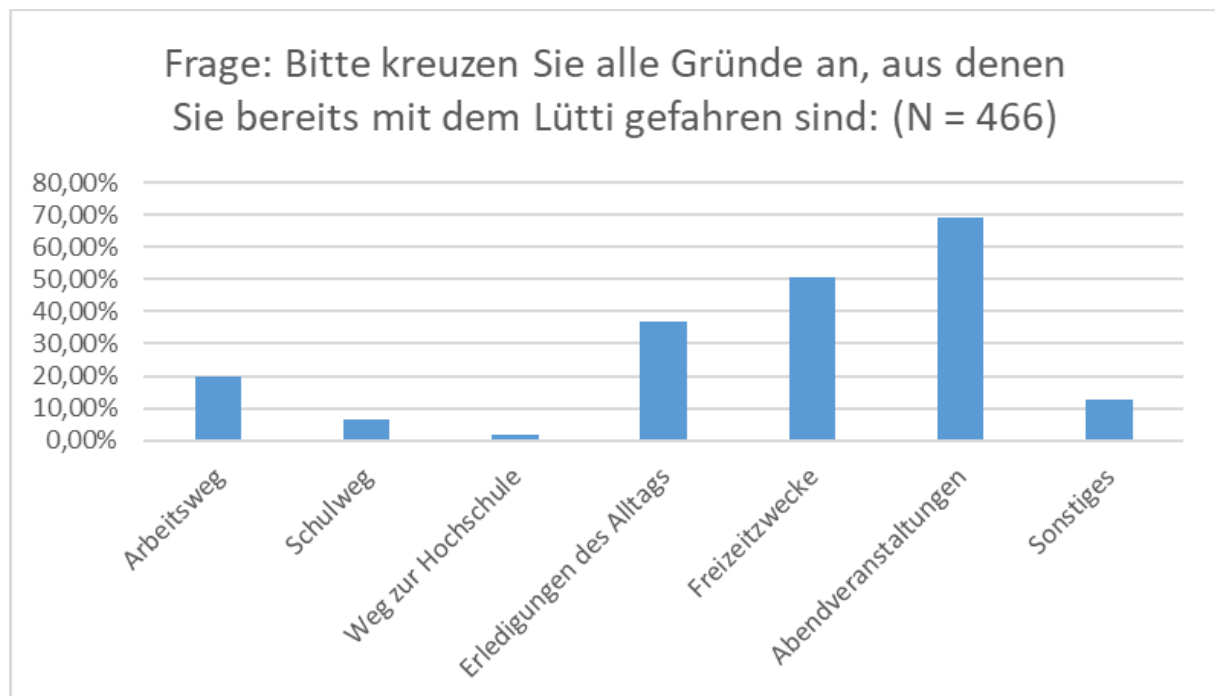


Abbildung 45: Gründe für Lütти Fahrten

3.7.5 Tage und Tageszeiten

Die untenstehende Abbildung 46 zeigt die häufigsten Nutzungstage der Befragten. Insbesondere der Samstag wird dabei sehr häufig genutzt.

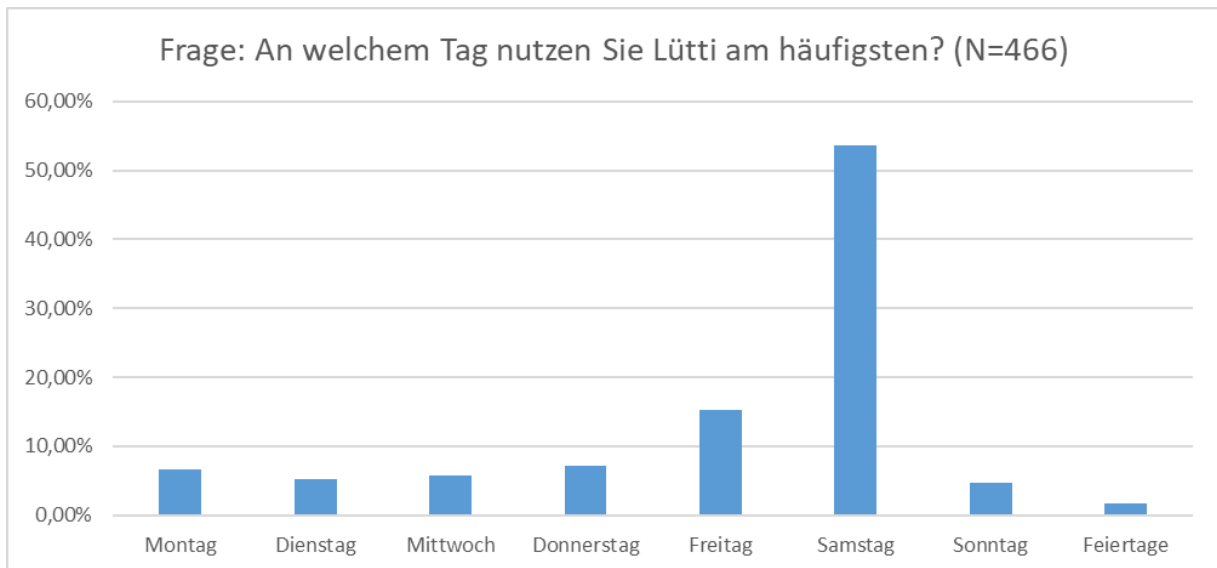


Abbildung 46: Häufigste Lütти Nutzungstage

Die Frequentierung hängt dabei sehr stark mit der Anzahl der durchgeführten Fahrten zusammen. Je mehr Fahrten Fahrgäste bereits getätigt haben, desto geringer wird die Bedeutung von Samstag als häufigster Fahrtentag. Befragte, die angegeben haben genau eine Fahrt mit dem Lütти abgeschlossen zu haben, gaben zu 63,64 % den Samstag als häufigsten Fahrtentag an gegenüber 22,22 % der Fahrgäste mit über 100 Fahrten. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der häufigsten Tageszeit zu der Lütти genutzt wird. Insgesamt gaben hier 33,91 % an, Lütти am häufigsten zwischen 17:00 Uhr und 21:00 Uhr zu nutzen, sowie 35,19 % die Lütти am häufigsten nach 21:00 Uhr nutzen. Bei Fahrten nach 21:00 schwankt der Anteil der Befragten, die zu dieser Zeit am häufigsten Lütти fahren zwischen 50 % der Befragten mit genau einer Fahrt und 5,56 % der Befragten mit mehr als 100 Fahrten.

3.7.6 Preissensitivität

Die Preissensitivität wurde wie folgt ermittelt: Zunächst ist die für die Befragten zutreffende Ticketkategorie ermittelt worden. Der Anteil der Befragten, die mit ermäßigtem Ticket fahren, steigt dabei mit der Anzahl der durchgeführten Fahrten. In der Spitze gaben 61,11 % der Befragten mit über 100 Fahrten an, dass sie zum ermäßigten Tarif fahren. Für die Ermittlung der Preissensitivität wurde der Grundpreis für eine Fahrt abgefragt, den die Befragten bereit wären, maximal zu bezahlen. Für Befragte, die zum Vollpreis fahren, liegt dieser aktuell bei 3,50 €. Den Preis, den sie maximal bereit wären zu bezahlen, liegt im Durchschnitt bei 5,37 €. Für Personen, die zum ermäßigten Preis fahren, liegt der Grundpreis aktuell bei 1,75 €. Hier wären die Befragten durchschnittlich bereit, einen maximalen Grundpreis von 3,53 € für eine Fahrt zu bezahlen. Auch hier wurde differenziert zwischen verschiedenen Zielgruppen. Eine detaillierte Übersichtstabelle über die durchschnittlichen Grundpreise, die verschiedene Zielgruppen bereit wären zu bezahlen, befindet sich im Anhang.

Zusätzlich zu dem generellen Grundpreis, den die Befragten bereit wären zu bezahlen, wurde die Bereitschaft abgefragt, einen Aufpreis für Abendfahrten am Wochenende zu bezahlen. Insgesamt sind die Befragten bereit, für Abendfahrten am Wochenende, einen Aufpreis von durchschnittlich 2,16 € zu bezahlen. Eine detaillierte Aufschlüsselung nach Nutzergruppen befindet sich im Anhang.

3.7.7 Verlagerungseffekte

Die untenstehende Abbildung 47 zeigt, dass 46,78 % der Befragten ohne den Lüttli hauptsächlich mit motorisiertem Individualverkehr getätigt hätten. Im Vergleich zu 2024 ist dieser Wert leicht gesunken. 19,31 % hätten ihre Fahrten mit dem Fahrrad oder zu Fuß absolviert und 8,80 % mit anderem ÖPNV. Zusammengenommen bilden diese mit rund 28 % den Umweltverbund der Mobilität. Im Vorjahr lag der Anteil des Umweltverbundes noch bei 25,34 % und ist somit um rund 3 % gestiegen.

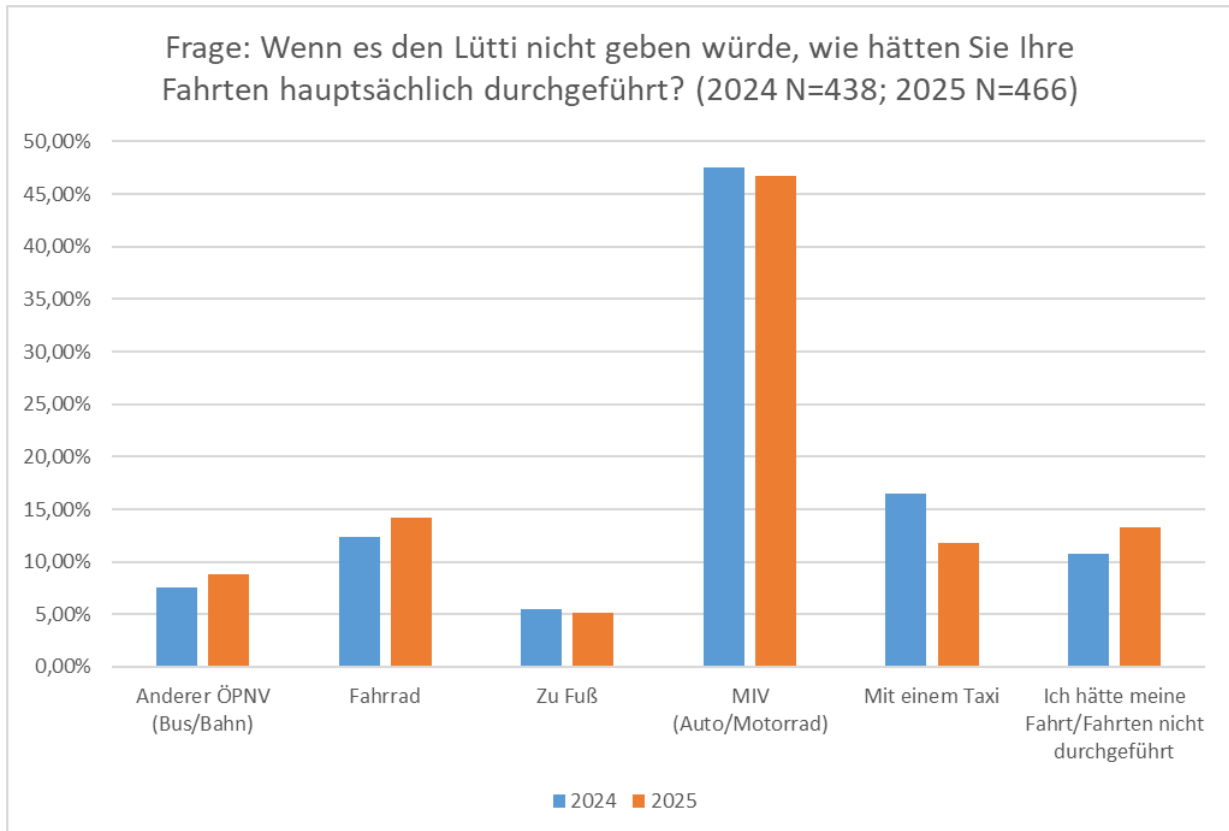


Abbildung 47: Hauptsächliches Verkehrsmittel wenn es Lüttli nicht gäbe

Der Anteil der Befragten, die angaben, dass sie ihre Fahrten hauptsächlich mit einem Taxi durchgeführt hätten, ist im Vergleich zum Vorjahr von 16,44 % auf 11,80 % gesunken. Besonders auffällig ist dabei, dass die Befragten, die ihre Fahrten hauptsächlich mit dem Taxi durchgeführt hätten, sehr stark auf zwei Zeitfenster als häufigstem Nutzungszeitraum konzentriert sind. Zwischen 09:00 bis 13:00 Uhr liegt der Anteil der Wege, die hauptsächlich mit dem Taxi zurückgelegt worden wären, bei 15,56 % und nach 21:00 Uhr bei 20,12 %.

13,30 % Prozent der Befragten hätten ihre Fahrten nicht durchgeführt, wenn es den Lüttli nicht gegeben hätte. Bei Befragten, die als häufigstes Verkehrsmittel im Alltag bei anderen PKW mitfahren, liegt der Anteil der Befragten, die ohne Lüttli ihre Fahrt nicht durchgeführt hätten, sogar bei 31,58 %. Im Vergleich zwischen den Bedienegebieten fällt auf, dass insbesondere in der Samtgemeinde Bersenbrück der Lüttli für viele Mobilität erst ermöglicht hat. Hier gaben 20,91 % der Befragten an, dass sie ohne Lüttli ihre Fahrten nicht durchgeführt hätten, verglichen mit 9,73 % in Bramsche und 11,74 % in Melle.

3.7.8 Lütti Nutzungshäufigkeit

Die untenstehende Abbildung 48 zeigt, wie häufig die Befragten den Lütti nutzen.

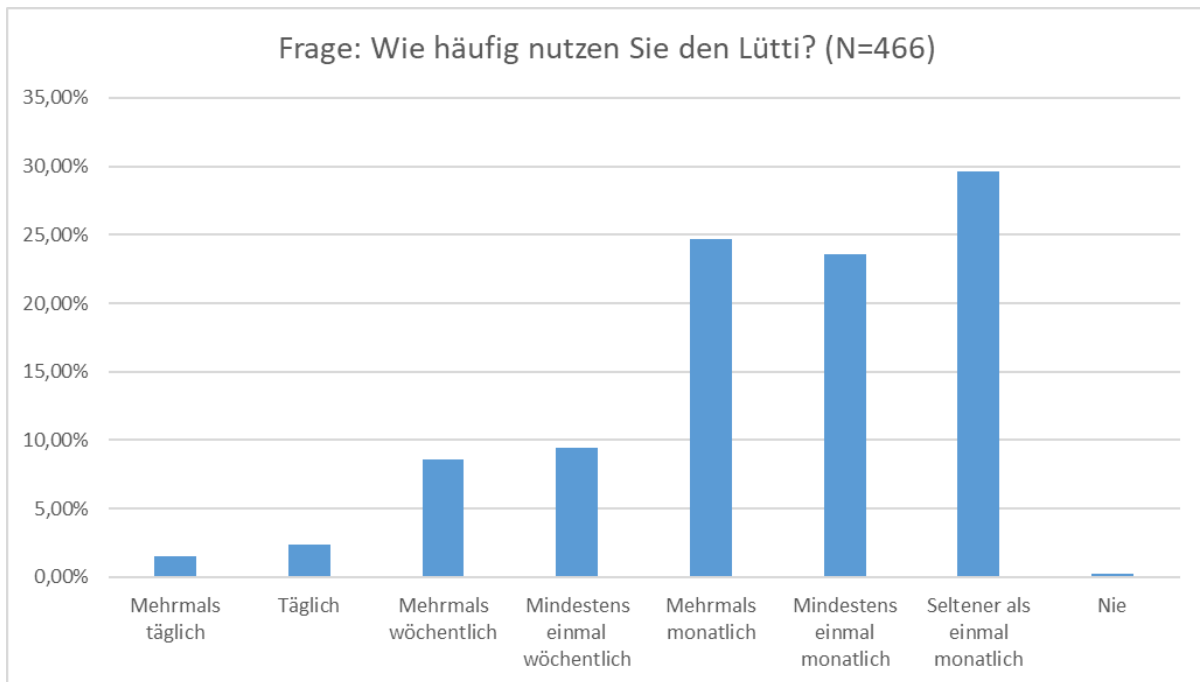


Abbildung 48: Lütti Nutzungshäufigkeit

Bei Betrachtung der häufigsten Wegezwecke fällt auf, dass Befragte, die den Lütti vor allem für Abendveranstaltungen nutzen, zu 41,48 % Lütti seltener als einmal monatlich nutzen. Bei Befragten, die den Lütti hauptsächlich für den Arbeitsweg nutzen, haben hingegen 48,72 % angegeben, Lütti mehrmals wöchentlich zu nutzen.

3.7.9 ÖPNV-Nutzung im Alltag

Im Alltag spielt der ÖPNV bei vielen der Befragten keine große Rolle. 35,41 % gaben an, seltener als einmal pro Monat ÖPNV zu nutzen und weitere 20,39 %, dass sie den ÖPNV nie nutzen. 70,60 % der Befragten besitzen kein ÖPNV-Abo, sodass Lütti auch viele Menschen erreicht, die im Alltag wenige Berührungspunkte zum ÖPNV haben. Insgesamt dominiert bei den Befragten der Motorisierte Individualverkehr als das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel im Alltag. Die untenstehende Abbildung 49 zeigt die häufigsten Verkehrsmittel der Befragten im Alltag.

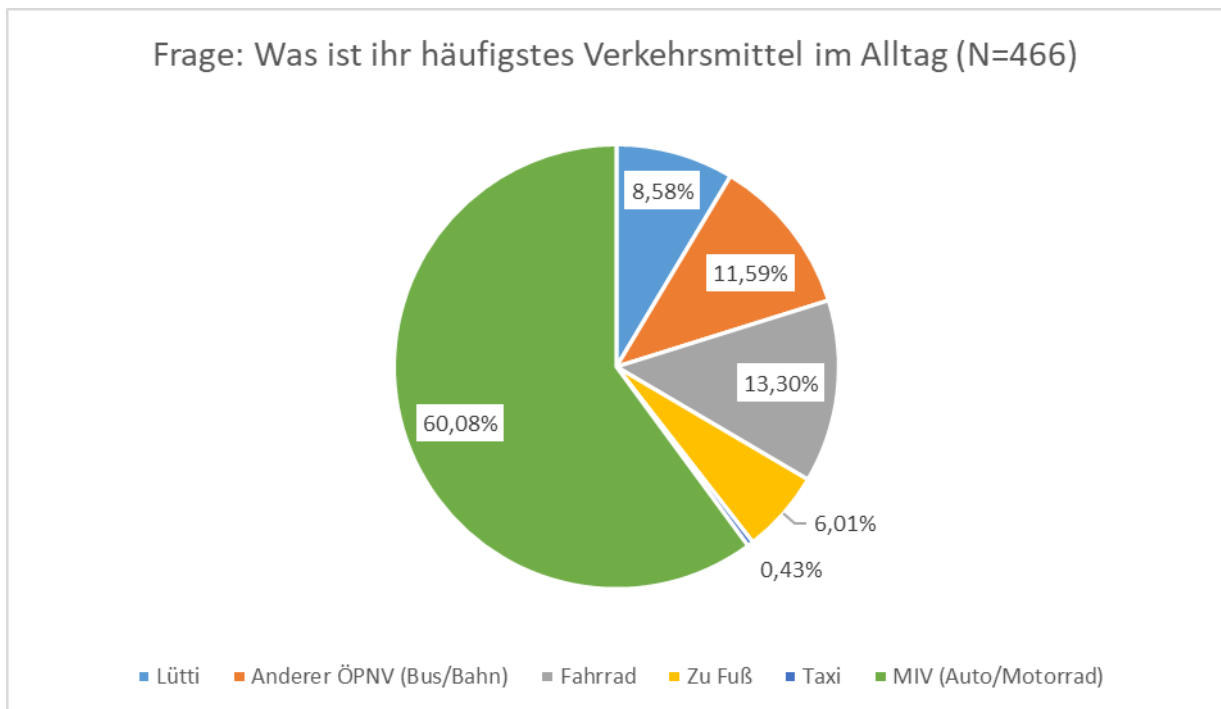


Abbildung 49: Häufigstes Verkehrsmittel im Alltag

20,39 % aller Befragten besitzen keinen Führerschein und 25,75 % haben im Alltag keinen Zugang zu einem PKW, sodass sie besonders stark auf andere Mobilitätsformen angewiesen sind. Der fehlende Zugang zum Motorisierten Individualverkehr fällt besonders bei Frauen auf. 26,75 % der befragten Frauen besitzen keinen Führerschein und 32,46 % haben keinen Zugang zu einem PKW in ihrem Alltag gegenüber 13,73 % der befragten Männer, die keinen Führerschein besitzen und 18,88 % die im Alltag keinen Zugang zu einem PKW haben. Auch in der Altersgruppe von 19 bis 24 sind der Besitz eines Führerscheins und der Zugang zu einem PKW im Alltag mit jeweils 43,75 % sehr gering ausgeprägt. Junge Menschen und Frauen sind also besonders auf andere Mobilitätsformen als den eigenen PKW angewiesen.

3.7.10 Mobilitätsveränderungen

Die Befragten wurden ebenfalls befragt, wie sich der On-Demand-Verkehr Lütти auf ihre Nutzung von anderen Mobilitätsformen ausgewirkt hat. Die untenstehende Abbildung 50 zeigt die Zunahmen und Abnahmen in der Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel im Alltag. Den größten Zuwachs hat dabei die Nutzung der Bahn erfahren, 14,81 % der Befragten haben angegeben durch den Lütти häufiger Bahn zu fahren. Bei allen anderen Verkehrsmitteln überwiegt die Abnahme der Nutzung. 45,92 % der Befragten haben angegeben, durch den Lütти selbst weniger Auto zu fahren und 44,21 % weniger bei anderen im Auto mitzufahren, sowie 44,64 % weniger Taxi zu fahren.

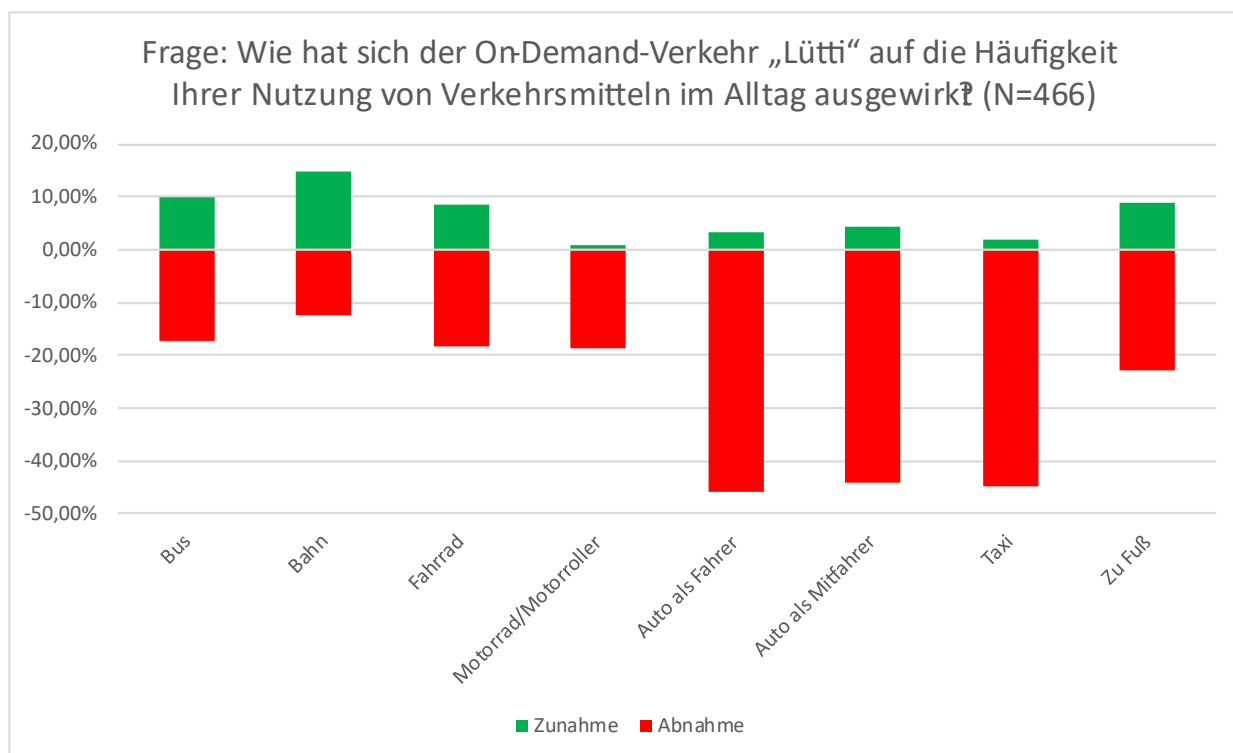


Abbildung 50: Nutzungsveränderung von anderen Verkehrsmitteln

3.7.11 Zufriedenheit und Wünsche

Um die Zufriedenheit der Lütti Fahrgäste zu ermitteln, wurden diese gebeten für verschiedene Aspekte des Lütti Schulnoten von 1 bis 6 zu vergeben. Die untenstehende Tabelle 4 zeigt die Noten, die bei der Befragung 2024 vergeben wurden im Vergleich zu den Noten, die bei der aktuellen Fahrgastbefragung vergeben wurden.

Tabelle 4: Benotung für den Lütti

Bewertungskategorie	Note 2024	Note 2025
Insgesamt	1,66 (1-)	1,61 (1-)
Einfachheit der Buchung	1,81 (2+)	1,93 (2+)
Fahrpersonal	--	1,53 (1-)
Fahrzeuge	1,38 (1)	1,40 (1)
Barrierefreiheit	1,58 (1-)	1,70 (2+)
Pünktlichkeit	1,56 (1-)	1,68 (1-)
Verfügbarkeit	2,08 (2)	2,63 (2-)

Es zeigt sich, dass mit Ausnahme der Gesamtbewertung des Lütti, die vergebenen Noten etwas schlechter ausfallen als bei der Befragung im Vorjahr. Besonders die Bewertung der Verfügbarkeit hat sich etwas verschlechtert.

3.8 Ausblick

Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass der On-Demand-Verkehr in den Bedingebietskommunen eine wichtige Rolle in der Mobilität spielt. Auch über den Projektzeitraum hinaus werden die Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Nutzung des Lütti weiter ausgewertet und in die Entwicklung von zukünftigen On-Demand-Verkehren einfließen. Durch die Fortführung des Verkehrs in Melle und Bramsche im Jahr 2026 wird der Datenpool weiterwachsen, sodass auch zukünftig detaillierte Analysen durchgeführt werden können.

4 Carsharing im Projekt MOIN+ Juli 2024 bis Oktober 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 Oktober 2025 wurden insgesamt 1.750 Fahrten unternommen, mit einer kumulierten Fahrleistung von 107.743 Kilometern. Die typische Fahrtstrecke lag bei 42 Kilometern, die durchschnittliche Buchungsdauer bei 4 Stunden.

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 %)
- 3. Quartal 2025: 362 Buchungen (+ 20,67 %)

Besonders nachfragestark waren der November 2024 mit 139 Buchungen, der August 2025 mit 131 sowie der September 2025 mit 129 Buchungen. Die niedrigsten Werte wurden im September 2024 (86 Buchungen) und im April 2025 (90 Buchungen) erreicht. Die monatliche Auslastung bleibt volatil.

Insgesamt lässt sich über den Beobachtungszeitraum von Juli 2024 bis Oktober 2025 ein leicht positiver Gesamttrend bei den Carsharing-Buchungen erkennen. Besonders in Bad Rothenfelde, Quakenbrück und Bad Laer ist eine kontinuierliche Zunahme der Nutzung festzustellen. Bohmte und Belm weisen ein konstant hohes Buchungsniveau auf. In Dissen a.T.W. sowie in Fürstenau, Hagen a.T.W., Bad Iburg und Neuenkirchen blieb die Nachfrage hingegen auf niedrigem Niveau bzw. ging spürbar zurück.

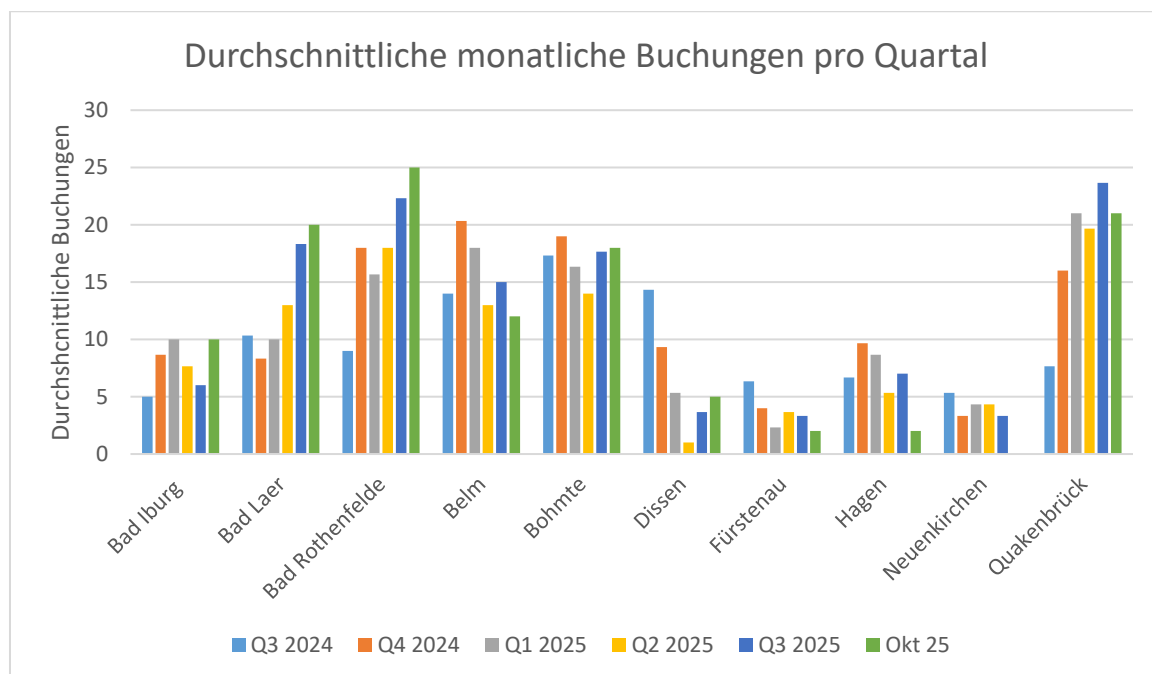


Abbildung 51: Anzahl durchschnittliche Carsharing-Buchungen pro Quartal nach Kommune

Auf Ebene der einzelnen Standorte zeigt sich ein deutlich differenziertes Nutzungsbild. An der Spitze liegen Quakenbrück (285), Bad Rothenfelde (274), Bohmte (271 Buchungen) und Belm (253), allesamt mit über 250 Buchungen und damit gut etabliert. Am anderen Ende des Spektrums stehen Bad Iburg (122), Hagen a.T.W. (114), Dissen a.T.W. (107), Neuenkirchen (63) und Fürstenau (61), wo bislang das

Angebot eher sporadisch genutzt wurde. Dazwischen positioniert sich Bad Laer mit 200 Buchungen. Diese Verteilung verdeutlicht, dass sich das Angebot an einigen Standorten bereits gut etabliert hat, jedoch andernorts sich das Angebot noch in der Hochlaufphase befindet.

Von den insgesamt 1.750 Buchungen im Auswertungszeitraum entfielen 1.083 (62 %) auf private Buchungen sowie 667 (38 %) auf gewerbliche Buchungen. Die Nutzung unterscheidet sich auch hier deutlich zwischen den einzelnen Standorten, wie sich in Abbildung 43 zeigt.

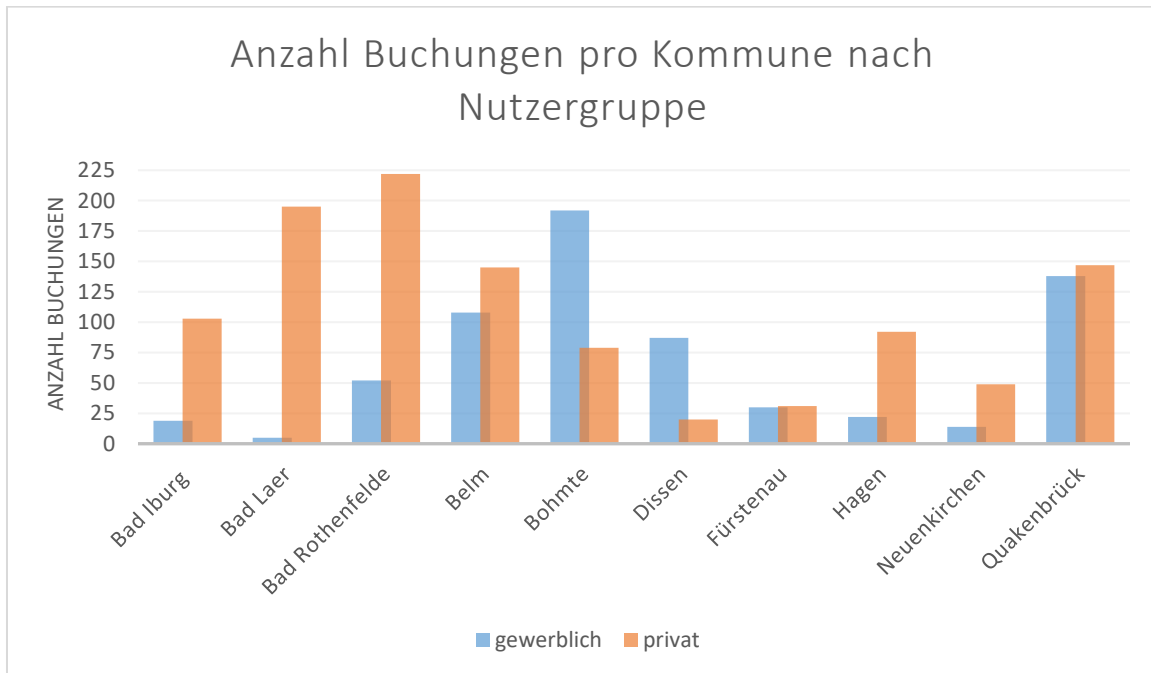


Abbildung 52: Nutzergruppe Carsharing-Buchungen nach Kommune

- Gewerblich dominierte Standorte: Bohmte mit 192 von 271 Buchungen (71 % gewerblich) und Dissen a.T.W. mit 87 von 107 Buchungen (81 % gewerblich)
- Privat dominierte Standorte: Bad Laer (195 von 200 Buchungen; 98 % privat), Bad Rothenfelde (222/274; 81 % privat), Bad Iburg (103/122; 84 % privat), Hagen a.T.W. (92/114; 81 % privat), Neuenkirchen (49/63; 78 % privat)
- Ausgewogenere Standorte: Quakenbrück (147/285; 52 % privat), Fürstenau (31/61; 51 % privat) sowie Belm (145/253; 57 % privat)

Die Auswertung der Buchungshäufigkeit in Abbildung 44 zeigt, dass das Carsharing-Angebot nicht nur auf einmaliges Ausprobieren beschränkt ist. Nach 16 Monaten kann beobachtet werden, dass in allen Kommunen Gelegenheitsnutzende mit bis zu sieben Buchungen überwiegen. Eine kleinere, aber stabile Gruppe regelmäßiger Carsharing-Nutzender ist vor allem in Bohmte, Quakenbrück, Bad Rothenfelde, Belm und Bad Laer erkennbar. Diese Standorte weisen bereits eine erkennbare Stammkundschaft auf, während an den übrigen Standorten die Nutzung bislang eher sporadisch erfolgt. Insgesamt verdeutlicht die Verteilung, dass das Carsharing-Angebot vielerorts bereits bekannt und ausprobiert wurde, die Verstetigung der Nutzung aber noch gezielt über das Projektende hinaus gefördert werden sollte.

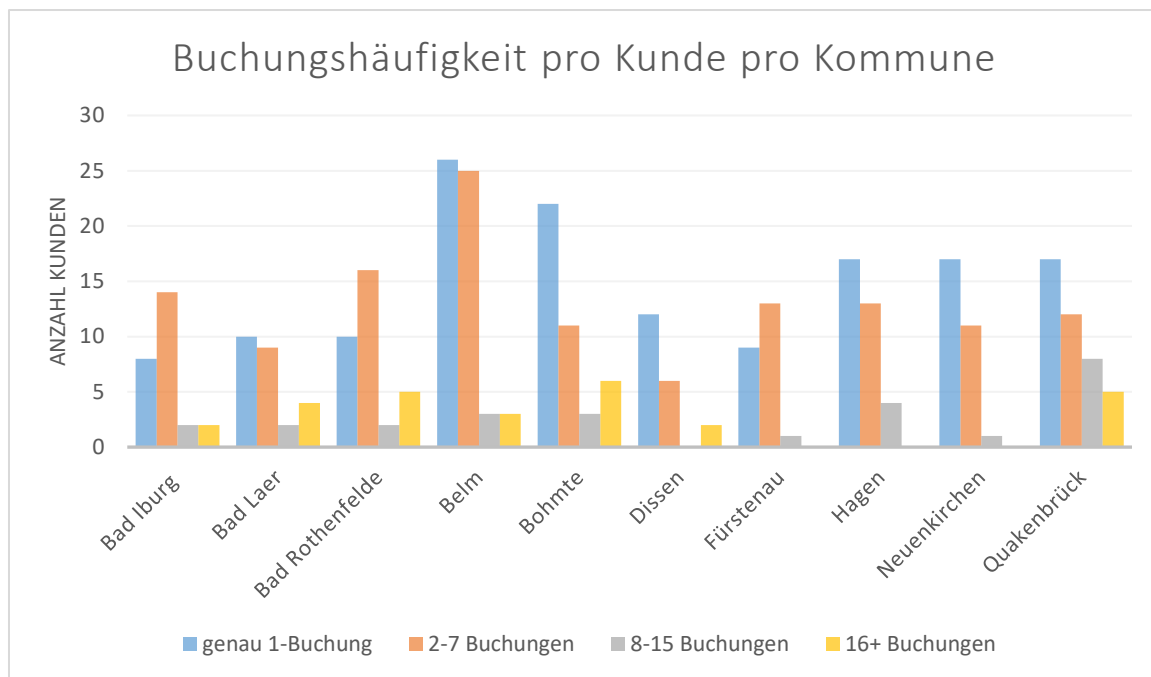


Abbildung 53: Buchungshäufigkeit der Carsharing-Kunden pro Kommune

4.2 Ausblick

Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass sich das Carsharing im Landkreis Osnabrück als ergänzendes Mobilitätsangebot zunehmend etabliert hat, sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich. Nach 16 Monaten Betriebslaufzeit ist die Nutzung in einigen Kommunen bereits auf einem guten 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 lagen den Kommunen Angebote von Stadtteilauto sowie detaillierte Nutzungszahlen vor. Darauf basierend wurden Entscheidungen für den Weiterbetrieb in den jeweiligen Gremien der Gemeinden gefällt. Der Betrieb wird in Bohmte, Quakenbrück und Bad Rothenfelde weitergeführt. Leider nicht weitergeführt wird der Betrieb in Belm, Neuenkirchen, Bad Iburg, Bad Laer, Hagen a.T.W., Dissen a.T.W. und Fürstenau.

5 Gesicherte Mobilstationen im Projekt MOIN+ April bis Oktober 2025

5.1 Kennzahlen

Seit der ersten Inbetriebnahme im April 2025 stehen mittlerweile im Landkreis Osnabrück sechs gesicherte Mobilstationen mit insgesamt 68 Fahrradstellplätzen in Bad Rothenfelde (18 Stellplätze, seit 15.04.2025), Wellendorf (10 Stellplätze, seit 15.04.2025), Bohmte (10 Stellplätze, seit 25.04.2025), Dissen a.T.W. (10 Stellplätze, seit 28.04.2025), Melle Bruchmühlen (10 Stellplätze, seit 11.09.2025) und Bramsche (10 Stellplätze, seit 01.10.2025) zur Verfügung. Im Zeitraum April bis Oktober 2025 wurden insgesamt 143 Buchungen durch 71 Nutzende getätigt.

Die durchschnittliche tägliche Auslastung im Oktober 2025 (siehe Abbildung 45) variiert stark zwischen den Standorten: Bohmte weist mit 100 % an jedem Tag eine volle Auslastung auf. In Dissen a.T.W. lag die Auslastung bei 76 %, in Melle bei 40 %, in Bramsche bei 27 %, in Wellendorf bei 6 % und in Bad Rothenfelde bei unter 1 %.

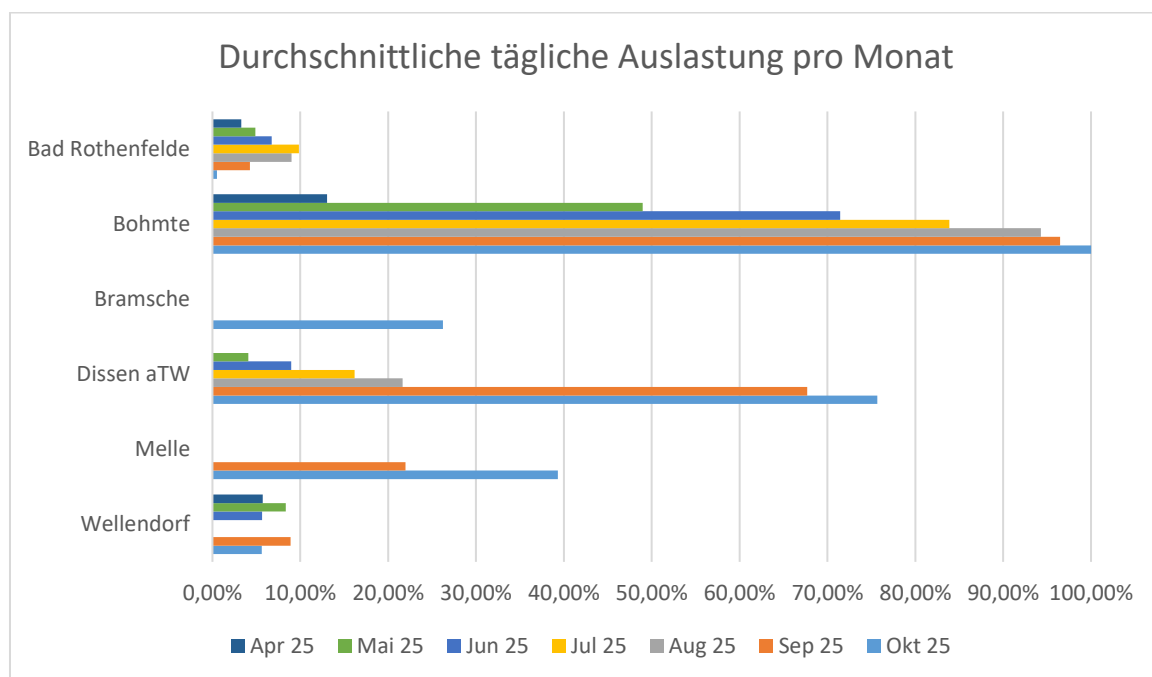


Abbildung 54: durchschnittliche tägliche Auslastung der Mobilstationen

Ein Blick auf die Buchungsarten in Abbildung 55 zeigt: Die insgesamt 143 Buchungen unterteilen sich in 68 Tagesbuchungen, 66 Monatsbuchungen und 9 Jahresbuchungen. Monatsbuchungen gibt es vor allem in Bohmte (39) und Dissen a.T.W. (16). Zudem ist besonders hervorzuheben, dass in den Kommunen Bohmte und Melle jeweils drei und in Dissen a.T.W. zwei Jahresbuchungen erfolgt sind.

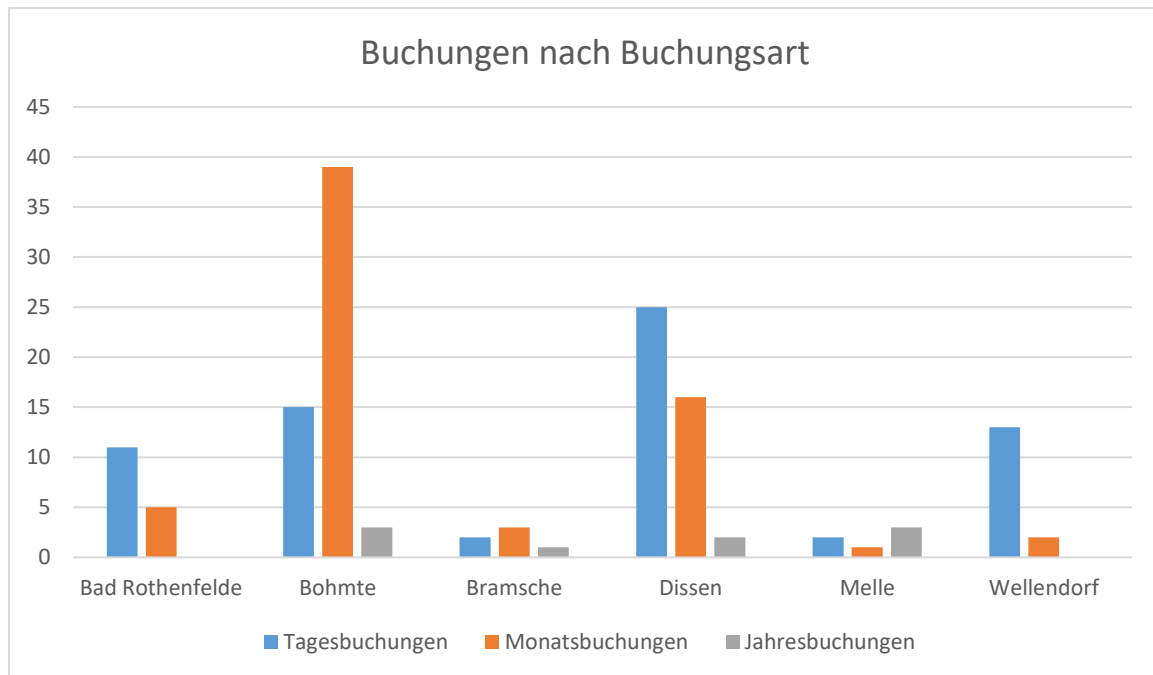


Abbildung 55: Mobilstation-Buchungen nach Buchungsart

Hinweis Start der Mobilstationen am: Bad Rothenfelde 15.04.2025, Wellendorf 15.04.2025, Bohmte 25.04.2025, Dissen a.T.W. seit 28.04.2025, Melle Bruchmühlen 11.09.2025 und Bramsche 01.10.2025.

5.2 Ausblick

Die Mobilstationen in Bohmte, Bramsche, Dissen a.T.W. und Melle sind innerhalb kürzester Zeit schon sehr gut angenommen worden, währenddessen in Wellendorf und Bad Rothenfelde die Abstellanlage noch selten genutzt wird. Bis voraussichtlich Ende 2025 werden noch drei weitere gesicherte Mobilstationen in Quakenbrück, Hasbergen und Hagen a.T.W. in den Betrieb genommen. Nach Projektende werden die Anlagen durch die jeweilige Kommune weiter betrieben.

6 Anhang

6.1 Preissensitivität für den Lüttli aus der Lüttli Befragung 2025

Die in diesem Anhang dargestellte Tabelle bietet eine Übersicht über die Preisbereitschaft verschiedener Zielgruppen. Die Spalte Kategorie bezeichnet dabei die Oberkategorie nach der die Zielgruppen eingeteilt wurden. Die Spalte Attribut unterscheidet die verschiedenen Antwortgruppen in dieser Oberkategorie. Die Spalte *Vollpreis* beziffert den Grundpreis für eine Fahrt mit einem Vollpreisticket den die Mitglieder der entsprechenden Zielgruppe bereit sind zu bezahlen. Die Spalte *ermäßigt* beziffert den Grundpreis für eine Fahrt mit einem Ermäßigten-Ticket den die Mitglieder der entsprechenden Zielgruppe bereit sind zu bezahlen. Die Spalte *Abendfahrten Aufschlag* beziffert den Aufschlag für Abendfahrten am Freitag- und Samstagabend, den die Mitglieder der entsprechenden Antwortgruppe bereit sind zu bezahlen. So sind beispielsweise in der Kategorie „Anzahl der Lüttli Fahrten“ Menschen, die genau eine Fahrt mit dem Lüttli absolviert haben, bereit für ein Vollpreis-Ticket 4,67 € zu bezahlen und für ein ermäßigtes Ticket 3,50 €, sowie für Abendfahrten am Wochenende einen Aufschlag von 1,91 €.

Kategorie	Attribut	Vollpreis	Ermäßigt	Aufschlag Abendfahrten
Gesamtergebnis	Grundpreis	5,37 €	3,53 €	2,16 €
Anzahl der Lüttli Fahrten	1	4,67 €	3,50 €	1,91 €
	2-5	5,51 €	3,50 €	2,26 €
	6-10	5,04 €	3,19 €	2,07 €
	11-20	5,56 €	3,17 €	2,32 €
	21-50	5,56 €	4,33 €	2,02 €
	51-100	5,29 €	3,68 €	2,23 €
	Über 100	6,00 €	2,95 €	2,06 €
Buchungs- zeitraum	Buchung im Voraus	5,38 €	3,70 €	2,31 €
	Kurzfristige Buchung	5,36 €	3,32 €	1,92 €
Häufigste Streckenlänge	Kurze Strecken bis 5km	4,76 €	3,30 €	1,77 €
	Mittlere Strecken 5 bis 10km	5,57 €	3,66 €	2,21 €
	Lange Strecken mehr als 10km	5,33 €	3,63 €	2,68 €

Bereitschaft umzusteigen	1 (Sehr niedrig)	5,47 €	3,25 €	2,04 €
	2	5,61 €	3,63 €	2,34 €
	3	5,25 €	3,29 €	2,21 €
	4	4,99 €	4,07 €	1,98 €
	5 (Sehr hoch)	5,07 €	3,70 €	2,32 €
Häufigster Fahrtgrund	Für den Arbeitsweg	6,42 €	3,68 €	2,41 €
	Für den Schulweg	5,45 €	1,75 €	2,71 €
	Für den Weg zur Hochschule/ Universität	3,90 €	3,50 €	2,75 €
	Für Erledigungen des Alltages (z.B. Einkauf, Arzt, Bank etc.)	5,22 €	2,89 €	1,86 €
	Für Freizeit Zwecke (z.B. Sport, Kino etc.)	5,01 €	3,11 €	1,97 €
	Für Abendveranstaltungen (z.B. Feste, Essen gehen etc.)	5,55 €	4,04 €	2,25 €
Häufigster Tag	Montag	4,48 €	3,54 €	2,32 €
	Dienstag	4,59 €	3,45 €	2,04 €
	Mittwoch	5,07 €	3,56 €	2,63 €
	Donnerstag	5,97 €	2,83 €	2,67 €
	Freitag	5,25 €	2,64 €	1,89 €
	Samstag	5,55 €	3,35 €	2,13 €
	Sonntag	5,45 €	4,55 €	1,86 €
	Feiertage	3,40 €	9,33 €	2,13 €
Häufigste Uhrzeit	05:00 bis 09:00 Uhr	4,88 €	4,01 €	2,00 €
	09:00 bis 13:00 Uhr	4,97 €	3,17 €	2,16 €
	13:00 bis 17:00 Uhr	5,25 €	3,17 €	2,09 €

Haupt- sächliches Verkehrsmittel, wenn es Lütti nicht gäbe	17:00 bis 21:00 Uhr	5,40 €	3,39€	2,07 €
	Nach 21:00 Uhr	5,54 €	3,78€	2,30 €
	Mit anderem ÖPNV (Bus/Bahn	5,38 €	2,73 €	1,98 €
	Mit dem Fahrrad	5,83 €	3,86 €	2,24 €
	Mit einem Motorroller oder Motorrad	5,50 €	2,00 €	2,00 €
	Mit einem Auto als Fahrende Person	5,27 €	2,94 €	1,96 €
	Mit einem Auto als Mitfahrende Person	5,16 €	4,05 €	2,33 €
	Mit einem Taxi	5,79 €	5,00 €	2,62 €
	Zu Fuß	4,44 €	4,11 €	1,63 €
	Ich hätte meine Fahrt/Fahrten nicht durchgeführt	5,24 €	2,72 €	2,13 €
Lütti Häufigkeit	Mehrmals täglich	4,50 €	2,25 €	1,43 €
	Täglich	7,10 €	2,54 €	2,09 €
	Min. einmal wöchentlich	5,40 €	3,65 €	2,38 €
	Mehrmals wöchentlich	4,44 €	4,69 €	1,80 €
	Mehrmals monatlich	5,55 €	3,58 €	2,17 €
	Min. einmal monatlich	5,37 €	3,25 €	2,12 €
	Seltener als einmal monatlich	5,48 €	3,39 €	2,28 €
	Nie	0,00 €	0,00 €	0,00 €
ÖPNV-Nutzung	Mehrmals täglich	4,03 €	4,08 €	2,39 €
	Täglich	5,49 €	3,78 €	2,23 €

Häufigstes Verkehrsmittel im Alltag	Mehrmals wöchentlich	5,13 €	3,23 €	1,91 €
	Min. einmal wöchentlich	4,68 €	3,25 €	1,58 €
	Mehrmals monatlich	5,65 €	3,94 €	1,70 €
	Min. einmal monatlich	5,58 €	2,75 €	2,02 €
	Seltener als einmal monatlich	5,46 €	3,94 €	2,42 €
	Nie	5,24 €	2,42 €	2,18 €
	Lütti	6,01 €	2,77 €	2,53 €
	Anderer ÖPNV (Bus/Bahn)	4,25 €	3,45 €	1,98 €
	Fahrrad	4,94 €	3,38 €	2,00 €
	Motorroller/Motorrad	5,33 €	1,30 €	2,00 €
	Auto als Fahrende Person	5,55 €	3,84 €	2,21 €
	Auto als Mitfahrende Person	5,17 €	5,05 €	2,00 €
Führerschein	Taxi	5,00 €	---	1,00 €
	Zu Fuß	4,50 €	4,50 €	2,07 €
Zugang zum Auto im Alltag	Ja	5,40 €	3,56 €	2,14 €
	Nein	5,20 €	3,48 €	2,22 €
Geschlecht	Ja	5,44 €	3,45 €	2,20 €
	Nein	4,97 €	3,61 €	2,03 €
Geschlecht	Männlich	5,68 €	4,08 €	2,16 €
	Weiblich	5,06 €	3,13 €	2,14 €
	Keine Angabe	3,75 €	3,00 €	2,80 €

Alter	Unter 18	4,58 €	3,99 €	2,24 €
	19 bis 24	5,90 €	3,15 €	1,73 €
	25 bis 34	5,41 €	2,91 €	2,08 €
	35 bis 49	5,62 €	3,81 €	2,35 €
	50 bis 64	5,23 €	3,38 €	2,07 €
	65 bis 74	4,45 €	5,92 €	2,26 €
	75 und älter	4,79 €	---	2,90 €
Beschäftigungsverhältnis	Schülerin oder Schüler	4,85 €	3,53 €	2,04 €
	Studierende	4,08 €	4,10 €	2,67 €
	Vollzeitarbeitskraft	5,63 €	3,27 €	2,13 €
	Minijob oder Teilzeitarbeitskraft	5,10 €	3,94 €	2,36 €
	Nicht Arbeitende	3,96 €	4,08 €	1,69 €
	In Rente	4,63 €	4,97 €	2,29 €
Wohnort	Stadt Melle	5,08 €	3,74 €	2,00 €
	Stadt Bramsche	4,93 €	3,35 €	1,89 €
	Samtgemeinde Bersenbrück	6,28 €	3,19 €	2,83 €
	Außerhalb der Bedienggebiete	5,38 €	4,39 €	1,92 €