



(Schnell-)Buslinie zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/Lienen

Fachliche Stellungnahme

Hannover, den 12.04.2023

Arbeitsgemeinschaft

CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH
Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Dargel Hildebrandt GbR

c.o. CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

Rühmkorfstr. 1
30163 Hannover
0511 - 22 00 79 50

Fachliche Stellungnahme
(Schnell-)Buslinie zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof
Kattenvenne/ Lienen



Bearbeitung

CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

Dr. Gerhard Becher (Projektleitung)
M.A. Wirtschaftsgeographie Julian Lange

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV Dargel Hildebrandt GbR

Dipl.-Ing. Verkehrswesen Rainer Dargel

Kontakt:

Dr. Gerhard Becher, Tel. 0172 – 305 53 51 oder E-Mail: Becher@cima.de

Inhalt

Executive Summary

1	Aufgabenstellung des Vorhabens	9
2	Linienverlauf	14
3	Fahrplan.....	25
3.1	Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde	25
3.2	Bahnhof Kattenvenne	27
3.3	Ausgangsüberlegungen zum Fahrplan	29
4	Vor- und Nachteile des Vorschlags der Gemeinde bad Laer.....	31
4.1	Schnellbus Bad Laer – Osnabrück: Die Planung des Landkreises	31
4.2	(Schnell-)Buslinie zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/ Lienen: Vergleichende Betrachtung der Fahrzeiten und der Erschließungswirkung.....	33
4.2.1	Bad Laer – Osnabrück Hauptbahnhof	33
4.2.2	Bad Laer – Münster (Westf.) Hauptbahnhof und weiter in Richtung Ruhrgebiet, Köln und Düsseldorf.....	36
4.2.3	Bad Laer – Bielefeld Hauptbahnhof und weiter in Richtung Hanover und Berlin	37
4.2.4	Glandorf – Osnabrück Hauptbahnhof.....	38
4.2.5	Glandorf – Verbindungen in Richtung Münster, Ruhrgebiet, Düsseldorf und Köln sowie in Richtung Bielefeld, Hannover und Berlin	40
4.2.6	Weitere Aspekte	40
4.3	Fahrgastpotenziale, Tragfähigkeit, CO ₂ -Minderung	43

**5 Kann eine Änderung der Maßnahme beim BALM noch beantragt
werden? 48**

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Skizze (Schnell-)Buslinie mit wenigen Haltepunkten zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/ Lienen.....	11
Abbildung 2: Möglicher Linienverlauf für eine (Schnell-)Buslinie mit wenigen Haltepunkten zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/ Lienen	14
Abbildung 3: Teilstück 1 Fahrtverlauf	16
Abbildung 4: Teilstück 2 Fahrtverlauf	17
Abbildung 5: Teilstück 3 Fahrtverlauf	19
Abbildung 6: Teilstück 4 Fahrtverlauf	20
Abbildung 7: Teilstück 5 Fahrtverlauf	21

EXECUTIVE SUMMARY

1. Die für das Förderprojekt MOIN+ vor einigen Monaten von der Gemeinde Bad Laer entwickelte Idee, eine (Schnell-)Buslinie zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/Lienen einzurichten, um so den öffentlichen Personennahverkehr im südlichen Teil des Landkreises Osnabrück durch ein intermodales und innovatives Angebot attraktiver als bisher zu gestalten, ist grundsätzlich umsetzbar.

In der hier vorgelegten fachlichen Stellungnahme werden für diese Verbindung ein Linienverlauf und ein möglicher Fahrplan vorgeschlagen und damit zur Diskussion gestellt.

Die Haltestellen der vorgeschlagenen Buslinie bieten den erforderlichen Ausbaustand.

Die in dem Fahrplanentwurf unterstellten Fahrzeiten wurden vor Ort geprüft und können sicher eingehalten werden.

Dies gilt in gleicher Weise für die vorgeschriebenen Lenkzeiten für Busfahrer im Linienverkehr.

2. Der von der Gemeinde Bad Laer erarbeitete Vorschlag bietet aus fachlicher Sicht im Vergleich zu der vom Landkreis Osnabrück und der PlaNOS für das Förderprojekt MOIN+ vorgesehenen Schnellbuslinie auf der Strecke Bad Laer – Glandorf – Bad Iburg – Georgsmarienhütte – Osnabrück zahlreiche Vorteile.

Für die Gemeinden Bad Laer und Glandorf ist eine intermodale Wegeführung nach Osnabrück über den Bahnhof Kattenvenne durch die in diesem Fall gegebene Möglichkeit, auf einem längeren Teilstück die Bahn nutzen zu können, attraktiver als eine lange Busfahrt, die von Bad Laer aus selbst im günstigsten Fall fast 50 Minuten dauert.

Auch muss bei der der vom Landkreis Osnabrück und der PlaNOS für das Förderprojekt MOIN+ vorgesehenen Schnellbuslinie in den Hauptverkehrszeiten aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens auf dieser Strecke mit deutlich längeren Fahrzeiten gerechnet werden.

Zudem werden durch die bei dem Vorschlag der Gemeinde Bad Laer mögliche Nutzung der Bahn Parallelverkehre zwischen dem straßengebundenen ÖPNV und dem SPNV, die bei der vom Landkreis und der PlaNOS präferierten Lösung auftreten, vermieden.

Gleiches gilt für Parallelverkehre von Busverbindungen, die heute schon zum Beispiel auf der Iburger Straße in Osnabrück vorherrschend sind. Auf diese Weise werden bei der von der Gemeinde Bad Laer vorgeschlagenen Lösung nicht gewünschte Konkurrenzsituationen, unnötige Treibhausgasemissionen und ein noch stärkeres, überflüssiges Verkehrsaufkommen auf der Osnabrücker und der Iburger Straße in der Stadt Osnabrück vermieden.

Vor allem aber hat diese Variante eine sehr viel stärkere und vielfältigere verkehrliche Erschließungswirkung für den gesamten südlichen Landkreis. Sie ermöglicht darüber hinaus einen wichtigen Lückenschluss im gegenwärtigen ÖPNV-Angebot und hat auch eine erhebliche touristische und damit wirtschaftliche Bedeutung.

Der von der Gemeinde Bad Laer entwickelte Vorschlag ist daher aus unserer fachlichen Sicht mehr als eine Schnellbuslinie auf der Strecke Bad Laer – Glandorf – Bad Iburg – Georgsmarienhütte – Osnabrück dazu geeignet, die Attraktivität des ÖPNV in der Region zu erhöhen, seine Nutzerzahlen zu steigern und die CO₂-Emissionen des ÖPNV und des Verkehrssektors spürbar zu senken.

Auf der Grundlage der aktuell verfügbaren Daten schätzen wir für die S 40 das Fahrgastaufkommen pro Tag auf rund 90 Personen, bei der von der Gemeinde Bad Laer präferierten Variante halten wir dagegen ein Fahrgastpotenzial von über 900 Personen für möglich.

Nicht zuletzt stärkt schließlich der Vorschlag der Gemeinde Bad Laer langfristig den SPNV in der Region mit seinen vielen Haltepunkten, der zu Recht auch im aktuell gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises Osnabrück wegen seiner „*schnellen und direkten Verbindungen mit großen Kapazitäten*“ als „*das Rückgrat des ÖPNV*“ im Landkreis Osnabrück gesehen wird.

3. Aufgrund der nach unseren Abschätzungen zu erwartenden deutlich stärkeren Nutzung des Angebotes und aufgrund der bei diesem Vorschlag geringeren Fahrtstrecke und daher etwas niedrigerer Kosten ist die verkehrliche, wirtschaftliche und finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahme nach Beendigung der Zuwendung Ende 2024 ebenfalls höher zu beurteilen als bei dem Vergleichsvorschlag.

4. Der geplanten Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 und dem sich abzeichnenden großen Erfolg dieser grundlegenden Tarifreform im ÖPNV und SPNV kommt im Hinblick auf die Vorteilhaftigkeit der von der Gemeinde Bad Laer vorgeschlagenen Linienführung eine entscheidende Bedeutung zu.

Ohne die Einführung dieses Tickets könnte der von der Gemeinde Bad Laer unterbreitete Vorschlag seine verkehrliche Wirkung nicht in dem von uns vermutetem Umfang entfalten.

Die wirtschaftliche und finanzielle Tragfähigkeit des Vorschlags nach Beendigung der Zuwendung Ende 2024 wäre daher ohne die jetzt beschlossene Einführung des Deutschlandtickets mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht oder zumindest nur sehr viel schlechter gegeben gewesen.

5. Nach den Vorgaben der Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“ vom 12. Januar 2021 und dem Zweiten Förderaufruf zu dieser Richtlinie vom 21. Juli 2022 kann eine entsprechende Änderung des Förderprojektes beantragt werden, ohne damit den Zuwendungsbescheid für das Gesamtprojekt in irgendeiner Weise zu gefährden.

Eine Umsetzung des von der Gemeinde Bad Laer entwickelten Vorschlags muss nach dem uns zugänglichen Kenntnisstand auch nicht zu einer Verzögerung des Projektes führen. Zu einer Verzögerung käme es nur, wenn sich die Prüfung des eingereichten Änderungsantrages durch den Projektträger BALM unerwartet lange hinziehen würde.

In diesem Fall könnte der Änderungsantrag ggf. wieder zurückgezogen werden.

6. Wir empfehlen mit Blick auf die im Folgenden dargestellten Ergebnisse dieser fachlichen Stellungnahme daher das folgende Vorgehen.

Die Inhalte dieser fachlichen Stellungnahme sollten den betroffenen Kommunen im südlichen Landkreis, dem Landkreis Osnabrück und der PlaNOS kurzfristig zugänglich gemacht und mit ihnen noch im April besprochen werden. Das Papier sollte auf dieser Grundlage in den Tagen danach ergänzt, weiter ausgearbeitet und überarbeitet werden.

Auf dieser Grundlage sollte unter Beteiligung eines Vertreters dieser Kommunen auf Basis dieser fachlichen Stellungnahme ein weiteres unverbindliches Gespräch mit dem für das Projekt zuständigen Bearbeiter/der zuständigen Bearbeiterin bei dem Projektträger BALM geführt werden.

Für den Fall, dass auf dieser Grundlage auch der BALM einen solchen Änderungsantrag für möglich hält, sollte dieser anschließend kurzfristig gestellt werden.

7. Wir empfehlen zudem, eine alternative Linienführung der heutigen Busverbindung zwischen Bad Laer und Bad Iburg zu prüfen, die heute aufgrund ihrer Umwege als wenig attraktiv anzusehen ist. Diese könnte anschließend direkt bis zum Bahnhof Oesede weitergeführt und dort mit dem SPNV zeitlich verbunden werden. Damit ließen sich weitere verkehrlich positive Wirkungen für die Gemeinde Bad Laer und auch deutliche Verbesserungen für die Gemeinde Bad Iburg erreichen.

Diese Verbindung wurde bereits vor einigen Jahren in einem Gutachten für das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung zur Einführung empfohlen. Wir empfehlen diesen Gedanken wieder aufzugreifen.

Zudem sollten die Aufenthaltsmöglichkeiten an den beiden Bahnhöfen Dissen a.T.W. und Kattenvenne für die Überbrückung von Wartezeiten deutlich verbessert werden.

Aus zeitlichen Gründen wurde für diese Stellungnahme noch nicht geprüft, ob durch eine bessere Anbindung heute schon bestehender Busverbindungen an den Bahnhof Dissen a.T.W. und eine stärkere zeitliche Abstimmung dieser Linien mit den heutigen Bahnanschlüssen und der geplanten schnellen Verbindung zwischen dem Bahnhof Kattenvenne ggf. noch weitere Optimierungen erreicht werden können. Dies sollte aus unserer Sicht im Nachgang noch weiter ausgearbeitet werden.

1 AUFGABENSTELLUNG DES VORHABENS

Die Bundesregierung hat im Jahr 2016 mit dem Beschluss des „Klimaschutzplans 2050“ Ziele zur Senkung der Treibhausgasemissionen für einzelne Sektoren beschlossen. Danach muss der Verkehrssektor seine Emissionen entlang eines linearen Minderungspfads bis 2030 um 42 % im Vergleich zu 1990 mindern. Um dieses Ziel zu erreichen, sind Maßnahmen erforderlich, mit denen die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den nächsten Jahren deutlich erhöht werden kann.

Mit dem Programm „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“ fördert das Bundesministerium für Digitales und Verkehr daher seit Juli 2021 Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV durch Zuwendungen, die dazu geeignet sind, einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzprogramms zu leisten.¹

Im Juli 2022 veröffentlichte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr einen zweiten Förderaufruf für diese Förderrichtlinie.² Auf diesen bewarb sich der Landkreis Osnabrück zusammen mit der Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück GmbH (PlaNOS) erfolgreich mit dem Förderantrag „Mobilität im Osnabrücker Land Integriert und Nachhaltig +“ („MOIN+).

Ziel dieses Förderprojektes ist es, durch die Ausweitung der Bedienzeiten des bestehenden Linienverkehrs im Taktverkehr, die Einführung neuer Bus-Verbindungen, einen Ausbau des bestehenden Car-Sharing-Angebots sowie die Einführung eines On-Demand-Angebots in drei Pilotkommunen das ÖPNV-Angebot vor Ort signifikant auszubauen und damit die Fahrgastzahlen zu steigern.

Insbesondere wird durch das Vorhaben eine bessere Verknüpfung regionaler Mittelzentren im Landkreis Osnabrück mit dem Oberzentrum Osnabrück angestrebt.

Zusätzlich sollen der Aufbau von Mobilitätsstationen, der Ausbau des Informationsangebots und eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit durch Marketingkampagnen die Sichtbarkeit des ÖPNV-Angebots erhöhen und Elemente mit Wiedererkennungswert entlang intermodaler Wegekettens schaffen. Mobilitätslotsinnen und -lotsen vor Ort sollen darüber hinaus auch die persönliche Ansprache vor Ort ermöglichen.

Weiterhin soll durch eine Erweiterung des bestehenden Mobilitätsportals Kundinnen und Kunden des Landkreises sämtliche digitale Mobilitätsservices inkl. Single-Sign-On und gebündelter Abrech-

¹ Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bekanntmachung der Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“ vom 12. Januar 2021

² Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Zweiter Förderaufruf zur Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“ vom 21. Juli 2022

nung aus einer Hand bieten und so die verschiedenen Angebote zu einem attraktiven Gesamtangebot öffentlicher Mobilität verknüpfen.³

Den positiven Zuwendungsbescheid erhielt der Landkreis und die Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück GmbH (PlaNOS) Ende 2022. Seitdem setzen beide gemeinsam das Vorhaben um. Zur Finanzierung werden in den Jahren 2022 bis 2025 bis zu 2,423 Mio. EUR aus dem Haushalt des Landkreises sowie 1,4 Mio. EUR aus NNVG-Mitteln zweckgebunden bereitgestellt. Die Zuwendung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr beläuft sich auf 16 Mio. EUR.

Das Vorhaben hat damit ein Gesamtvolumen von rd. 20 Mio. EUR.

Im Rahmen der Einführung neuer Buslinien ist in diesem Vorhaben auch die Schaffung von zwei neuen Schnellbuslinien (Bad Essen-Ostercappeln-Osnabrück sowie Bad Laer-Glandorf-Bad Iburg-Osnabrück) vorgesehen, die für die genannten Orte für eine „*schnelle, konkurrenzfähige und damit attraktive Anbindung an Osnabrück sorgen*“ sollen. Außerdem sollen „*zur Angebotsverbesserung zwei neue RegioBuslinien (Bohmte-Ostercappeln-Bramsche sowie Oesede-Holzhausen-Hasbergen) für eine bessere Vernetzung zwischen den Kommunen im Landkreis*“ sowie eine „*Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)*“ sorgen.⁴ Diese neuen Maßnahmen werden derzeit geplant und vorbereitet und sollen ab dem Jahr 2024 sukzessive eingeführt werden.

Die Gemeinde Bad Laer, die von einer der vorgenannten beiden neuen Schnellbuslinien profitieren soll, begrüßt ausdrücklich die Durchführung des Modellprojektes MOIN + zum ÖPNV im ländlichen Raum. Sie hält aber die vorgeschlagene Schnellbuslinie von Bad Laer über Glandorf, Bad Iburg und Georgsmarienhütte nach Osnabrück nicht für die beste Lösung.

Bereits am 30.08.2022, d.h. noch vor Einreichung der dem Förderantrag vorausgehenden Projekt-skizze, hatte sich daher die Gemeinde Bad Laer diesbezüglich an den Landkreis und die PlaNOS gewandt und zunächst eine verkehrliche Anbindung des Bahnhofpunktes Dissen/Bad Rothenfelde im Rahmen des Modellprojektes vorgeschlagen.

Der Bürgermeister der Gemeinde Bad Laer wandte sich erneut am 15.12.2022 unmittelbar nach Vorstellung der Ergebnisse der Erwartungs- und Bedarfsanalysen und der Kampagne „*Moin. Mobilität nachgefragt – Dialoge im Landkreis Osnabrück 2022*“ am 12.12.2022 im Kreishaus in dieser Frage an den Landkreis und warb mit vielfältigen Daten und Hinweisen für eine verkehrliche Verbindung der Bahnhofpunkte Dissen/ Bad Rothenfelde und Kattenvenne im Rahmen des Modellprojektes MOIN+ als ein besonders attraktives und innovatives Konzept für einen verbesserten

³ Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr: BMDV fördert sieben Innovationen mit Schwerpunkt im ländlichen Raum, Pressemitteilung vom 03.01.2023, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/001-wissing-modellprojekte-oePNV.html>, und ders: Kurzdossiers der Modellprojekte des 2. Förderaufrufs, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/modellprojekte-nahverkehr-zweiter-foerderaufruf.html>

⁴ Vgl. Landkreis Osnabrück, Presseinformation vom 19.01.2023 sowie die Information auf der Webseite des Landkreises „MOIN+“ - Mobilität im Osnabrücker Land Integriert und Nachhaltig unter <https://www.landkreis-osnabrueck.de/fachthemen/ordnung-und-verkehr/moin>

Nahverkehr. Hierbei verwies er auch auf die nach einer 18-monatigen Projektarbeit von der CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH als beauftragtem Projektbüro präsentierten Erkenntnisse aus ihrer sehr umfangreichen Datenanalyse und den im Rahmen dieser Studie durchgeführten Bürger- und Expertenbefragungen.⁵ Ergänzend begründet und ausgeführt wurden diese Argumente in einem Schreiben an die PlaNOS vom 27.02.2022.⁶

Der Rat der Gemeinde Bad Laer hat daher am 14.03.2023 einstimmig beschlossen, „den Landkreis Osnabrück eindringlich um die Modifikation der Untermaßnahme 1.1.2 im Rahmen des Modellprojektes MOIN+ zu bitten“ und „darum, eine (Schnell-)Buslinie mit wenigen Haltepunkten zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/ Lienen einzurichten. Diese Busverbindung wird im Gegensatz zur bisher geplanten Schnellbuslinie S40 von Bad Laer über Glandorf, Bad Iburg und Georgsmarienhütte nach Osnabrück als deutlich attraktiver eingestuft“⁷. In diesem Beschluss wird auch ein möglicher Linienverlauf in Form einer groben Skizze dargestellt (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Skizze (Schnell-)Buslinie mit wenigen Haltepunkten zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/ Lienen



Quelle: Gemeinde Bad Laer

⁵ Vgl. Anhang 1: Gemeinde Bad Laer, der Bürgermeister: Mobilität. Verknüpfung der Bahnhaltepunkte Dissen/Bad Rothenfelde und Kattenvenne/Lienen, Schreiben an die Landrätin, Frau Anna Kepschull vom 15.12.2022

⁶ Vgl. Anhang 2: Gemeinde Bad Laer, der Bürgermeister: Geplante Schnellbuslinie S40 im Rahmen des Projektes Moin+; Ihr Schreiben (Mail) vom 24.02.2023, Schreiben an Herrn Werner Linnenbrink, PlaNOS GmbH, vom 27.02.2023

⁷ ÖPNV Modellprojekt MOIN+; gemeinsame Erklärung des Rates der Gemeinde Bad Laer zur geplanten Schnellbuslinie S40 (PlaNOS), Beschlussvorlage Nr. 00/904/2023, abzurufen unter https://badlaer.ris.itebo.de/bi/vo0050.asp?_kvonr=1790

Zuvor hatten sich in Bad Laer bereits die CDU und die Fraktionsgemeinschaft G4, die aus den Ratsmitgliedern der Parteien aus FDP, SPD, BLU (#badlaerunserort) und den Grünen besteht, nachdrücklich öffentlich dafür ausgesprochen, das Projekt MOIN+ „*unbedingt um dieses Projekt*“ zu optimieren.⁸

Vor diesem Hintergrund erteilte die Gemeinde Bad Laer der Arbeitsgemeinschaft *CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH* und *Planungsgemeinschaft Verkehr Dargel Hildebrandt GbR* am 13.03.2023 den Auftrag eine kurze fachliche Stellungnahme zu folgenden Fragen zu erarbeiten.

1. Wie könnte ein Linienverlauf und ein möglicher Fahrplan für eine solche Linie konkret aussehen?

2. Wie ist die von der PlaNOS vorgeschlagene Schnellbuslinie von Bad Laer über Glandorf, Bad Iburg und Georgsmarienhütte nach Osnabrück im Vergleich zu der vom Rat der Gemeinde Bad Laer vorgeschlagenen Variante, eine (Schnell-)Buslinie mit wenigen Haltepunkten zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/ Lienen einzurichten, im Hinblick auf die folgenden Ziele zu bewerten:

- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
- Steigerung der Nutzerzahlen des ÖPNV
- Verlagerung von Verkehren des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV und
- Verringerung von CO₂-Emissionen des ÖPNV und des Verkehrssektors
- verkehrliche, wirtschaftliche und finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahme auch nach Beendigung der Zuwendung Ende 2024.

3. Welche Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der geplanten Einführung des Deutschlandtickets im Hinblick auf die unter Ziff. 2 gestellten Fragen zu?

4. Kann mit Blick auf die Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“ vom 12. Januar 2021 und den Zweiten Förderaufruf zu dieser Richtlinie vom 21. Juli 2022 eine entsprechende Änderung des Förderprojektes beantragt werden?

Die Erarbeitung eines ersten Entwurfs dieser Stellungnahme erfolgte im Zeitraum 14.03.2023 bis 20.03.2023. Anschließend wurde diese Stellungnahme dem Landkreis Osnabrück, der PlaNOS, den Ratsmitgliedern der Gemeinde Bad Laer, den Nachbarkommunen Dissen a.T.W., Bad Rothenfelde, Glandorf und Lienen (Kattenvenne) sowie dem Vorsitzenden des Bürgerbus Lienen Glandorf e.V.

⁸ Vgl. [https://badlaer-un\[1\]serort.de/schnelle-zuverlaessige-busverbindung/](https://badlaer-un[1]serort.de/schnelle-zuverlaessige-busverbindung/)), da diese Verbindung „*ein deutlich größeres Potenzial hat*“ sowie <https://www.cdu-bad-laer.de/artikel/klugen-oePNV-im-suedkreis-etablieren>

vom Bürgermeister der Gemeinde Bad Laer zur Kenntnis gegeben, und sie wurden vom ihm herzlich zu einem Dialog zu den in dieser Stellungnahme zusammengestellten Daten und Vorschlägen eingeladen.

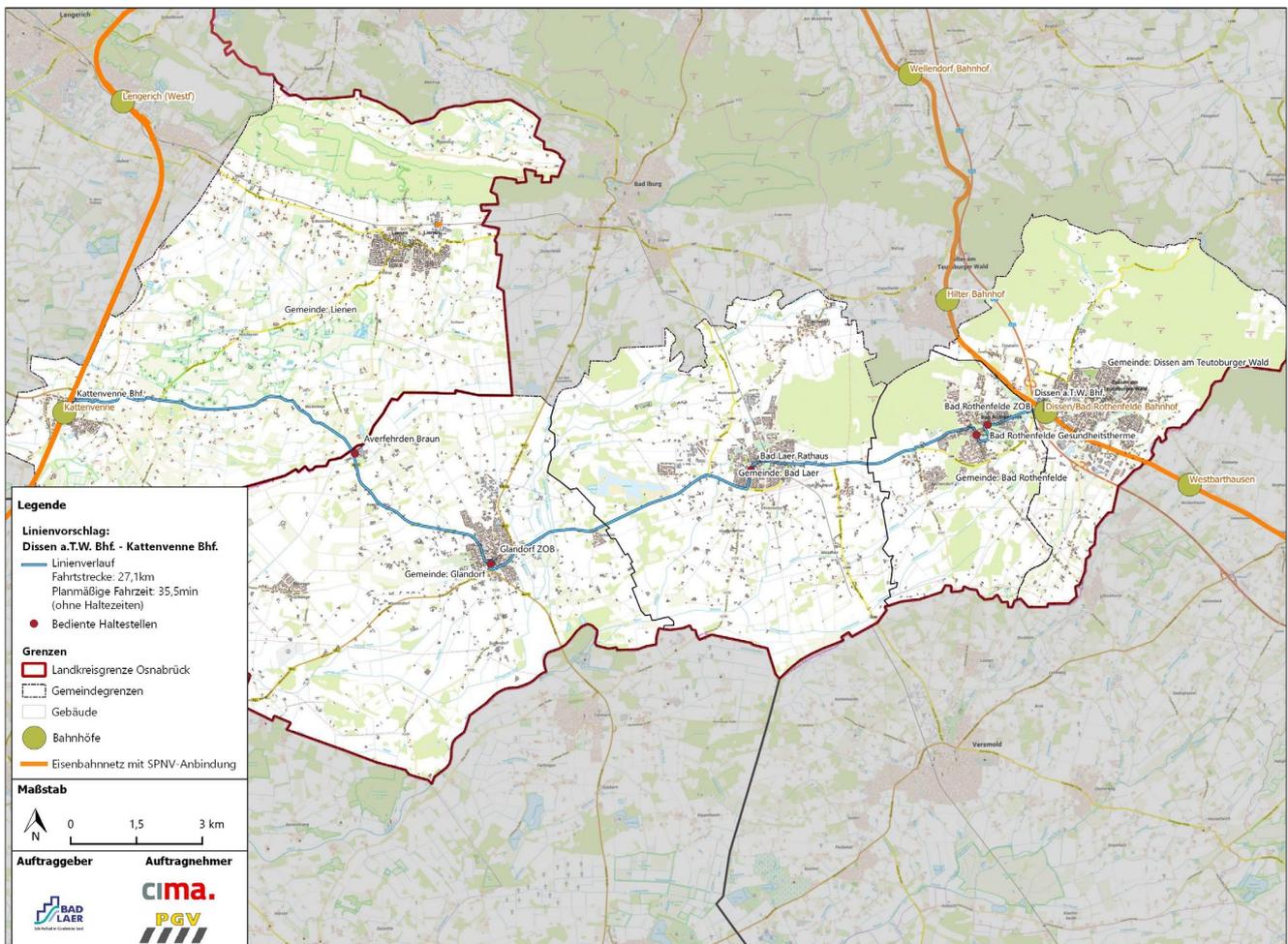
Im Anschluss fanden hierzu am 29.03.2023 ein Gespräch mit Herrn Dellbrügge, Geschäftsführer des Bürgerbus Lienen Glandorf e.V., und am 31.03.2023 ein Gespräch mit Vertretern des Landkreis Osna-brück, der PlaNOS und dem Bürgermeister der Gemeinde Bad Laer statt.

Anregungen und Hinweise, die in diesen Gesprächen gemacht bzw. gegeben wurden, wurden aufgegriffen, und es wurde auf dieser Grundlage der Entwurf dieser fachlichen Stellungnahme ergänzt und überarbeitet.

2 LINIENVERLAUF

Nach einer ausführlichen Prüfung und einer Inaugenscheinnahme der örtlichen Gegebenheiten und der infrastrukturellen Voraussetzungen schlagen wir folgenden Linienverlauf für die von der Gemeinde Bad Laer präferierte (Schnell-)Buslinie mit wenigen Haltepunkten zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/ Lienen vor (Abbildung 2).

Abbildung 2: Möglicher Linienverlauf für eine (Schnell-)Buslinie mit wenigen Haltepunkten zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/ Lienen



Quelle: CIMA IfR. Eig. Darstellung

Diese Linienführung versteht sich als ein Vorschlag, der in Details selbstverständlich auch noch geändert und angepasst, so aber auf jeden Fall realisiert werden kann.

Dieser Vorschlag wird in den Teilstücken der Linie im Folgenden im Einzelnen beschrieben.

Teilstück 1: Fahrt ab Bahnhof Dissen a.T.W. über die Bahnhofstraße nach Bad Rothenfelde ZOB
(1,3 km, 3 Min. Fahrzeit nach Google Maps, 3 Min. Fahrzeit Linie 475 inkl. Haltestelle Erlenweg)

Das Teilstück beginnt an der Haltestelle Dissen a.T.W.



Fotos: IfR

Die Haltestelle ist hervorragend ausgebaut und bietet alle erforderlichen Voraussetzungen.



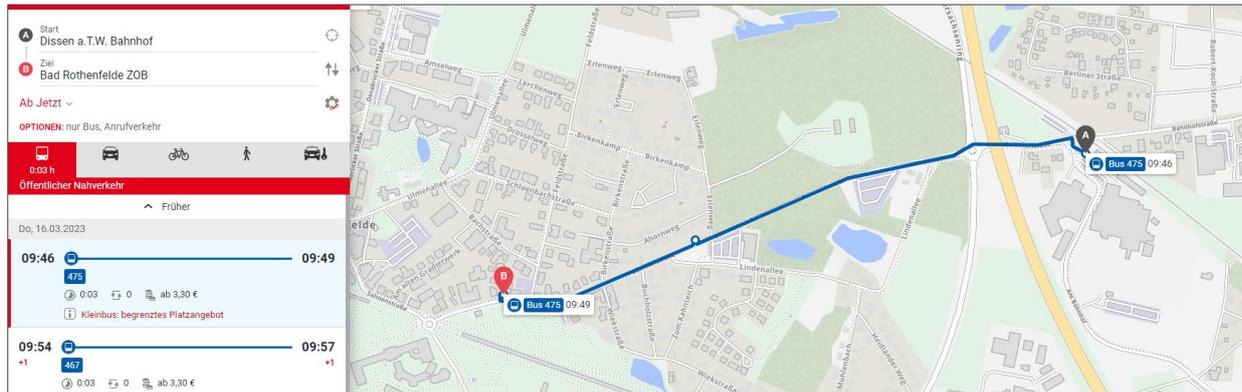
Fotos: IfR



Es wird von den Gutachtern allerdings nachdrücklich die Schaffung verbesserter Aufenthaltsmöglichkeiten zur Überbrückung von Wartezeiten am Bahnhof empfohlen. Diese könnten aus unserer Sicht entscheidend dazu beitragen, nicht vermeidbare Wartezeiten (der Bahnhof Dissen a.,W. ist kein Begegnungsbahnhof, d.h. die Züge kommen aus den verschiedenen Richtungen zu unterschiedlichen Zeiten an, dies führt zwangsläufig zu Wartezeiten) besser als heute zu überbrücken.

Der Fahrtverlauf ist in *Abbildung 3* dargestellt. Die Verprobung ergab eine kürzere Fahrzeit von unter 2,5 Minuten. Der Haltepunkt Bad Rothenfelde Erlenweg entfällt.

Abbildung 3: Teilstück 1 Fahrtverlauf



Quelle: <https://www.vos.info/fahrplaner.html>

Teilstück 2: Fahrt über Hannoversche Straße und Frankfurter Straße zur Haltestelle Gesundheits-therme (0,8 km, Fahrzeit nach Google Maps 2 Min., 2 Min. Fahrzeit Linie 466)

Das Teilstück beginnt an der Haltestelle Bad Rothenfelde ZOB. Auch diese Haltestelle ist hervorragend ausgebaut und bietet alle erforderlichen Voraussetzungen.



Fotos IfR

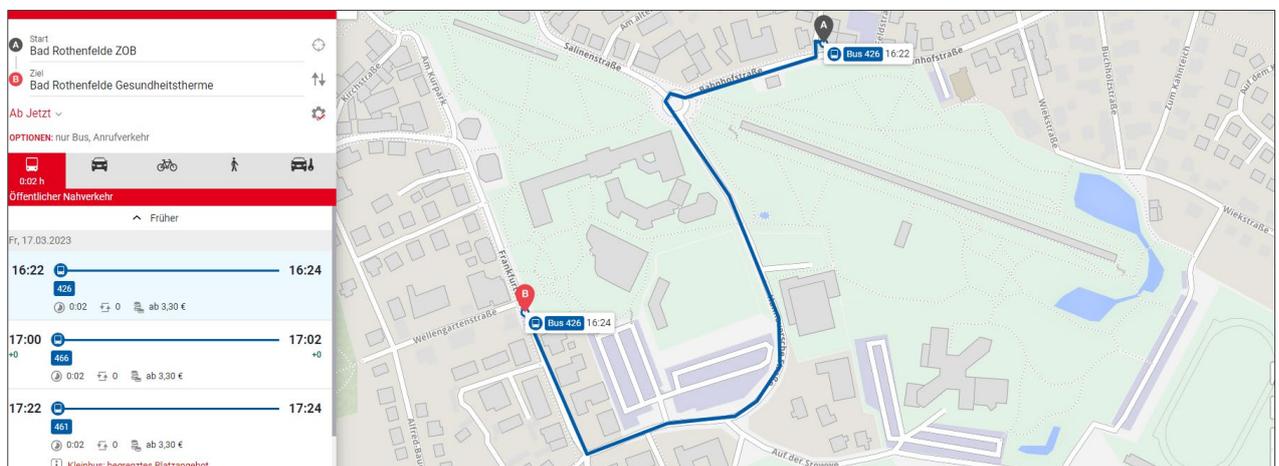




Fotos: IfR

Der Fahrtverlauf ist in *Abbildung 4* dargestellt. Die Verprobung ergab eine Fahrzeit von 2 Minuten.

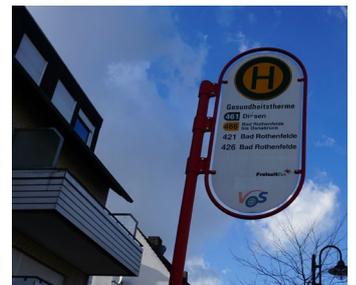
Abbildung 4: Teilstück 2 Fahrtverlauf



Quelle: <https://www.vos.info/fahrplaner.html>

Teilstück 3: Fahrt über Münstersche Straße, Niedersachsenring und Bielefelder Straße nach Bad Laer, Haltestelle Rathaus (5,6 km, Fahrzeit nach Google Maps 7 – 9 Min., 9 Min. Fahrzeit Linie 466 mit 8 Zwischenhaltestellen, die entfallen)

Das Teilstück beginnt an der Haltestelle Bad Rothenfelde Gesundheitstherme. Die Haltestelle ist entsprechend ausgebaut und bietet alle erforderlichen Voraussetzungen.

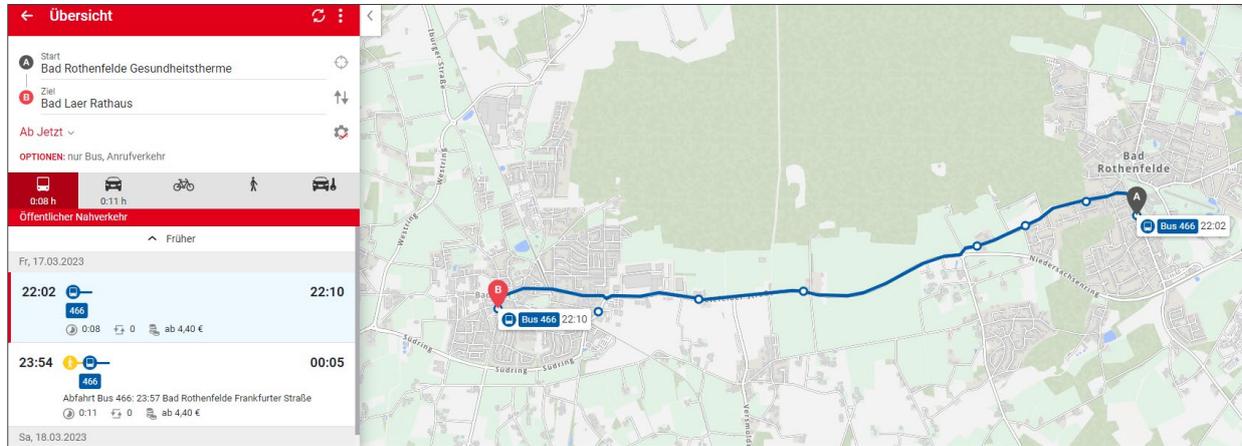


Fotos: IfR



Der Fahrtverlauf ist in *Abbildung 5* dargestellt. Die Verprobung ergab eine Fahrzeit von 7 Minuten.

Abbildung 5: Teilstück 3 Fahrtverlauf



Quelle: <https://www.vos.info/fahrplaner.html>

Die Unterwegshaltestellen entfallen. Bei entsprechender Nachfrage könnte aber z.B. die Haltestelle Bad Laer Bielefelder Straße als Bedarfhaltestelle angeboten werden.

Teilstück 4: Fahrt über Glandorfer bzw. Laersche Straße bis Glandorf ZOB (7,7 km, Fahrzeit nach Google Maps 7 – 9 Min., 8 Min. Fahrzeit Linie 466 mit 4 Zwischenhaltestellen, die entfallen)

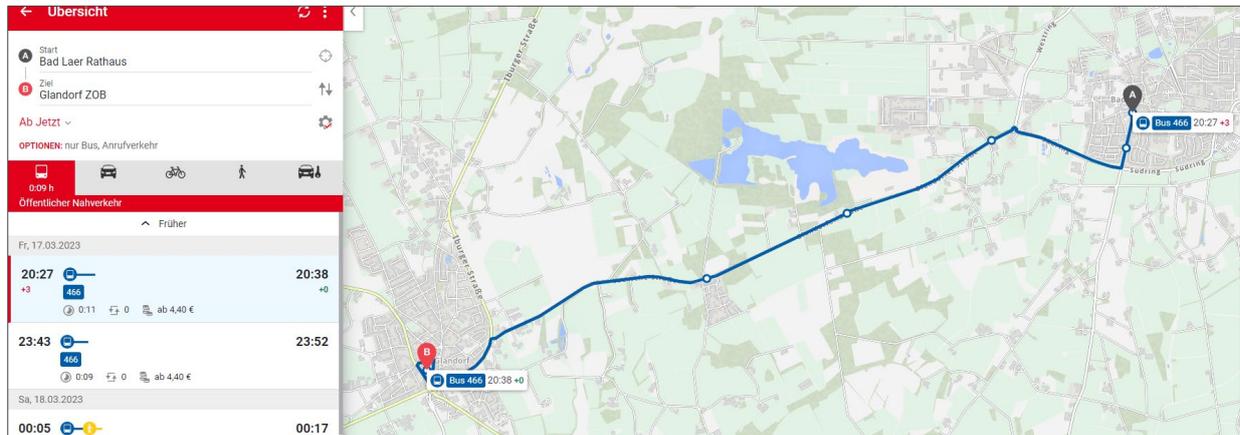
Das Teilstück beginnt an der Haltestelle Bad Laer Rathaus. Die Haltestelle ist ausgebaut und bietet die erforderlichen Voraussetzungen.



Fotos: IfR

Der Fahrtverlauf ist in *Abbildung 6* dargestellt. Die Verprobung ergab eine Fahrzeit von 7 Minuten.

Abbildung 6: Teilstück 4 Fahrtverlauf



Quelle: <https://www.vos.info/fahrplaner.html>

Die Unterwegshaltestellen entfallen. Bei entsprechender Nachfrage könnte aber z.B. die Haltestelle Glandorf Schierloh zusätzlich als Bedarfshaltestelle angeboten werden.

Teilstück 5: Fahrt über die B 475 bis Kattenvenne Bahnhof (11,7 km, Fahrzeit nach Google Maps 12 Min.)

Das Teilstück beginnt an der Haltestelle Glandorf ZOB. Die Haltestelle ist gut ausgebaut und bietet alle erforderlichen Voraussetzungen.

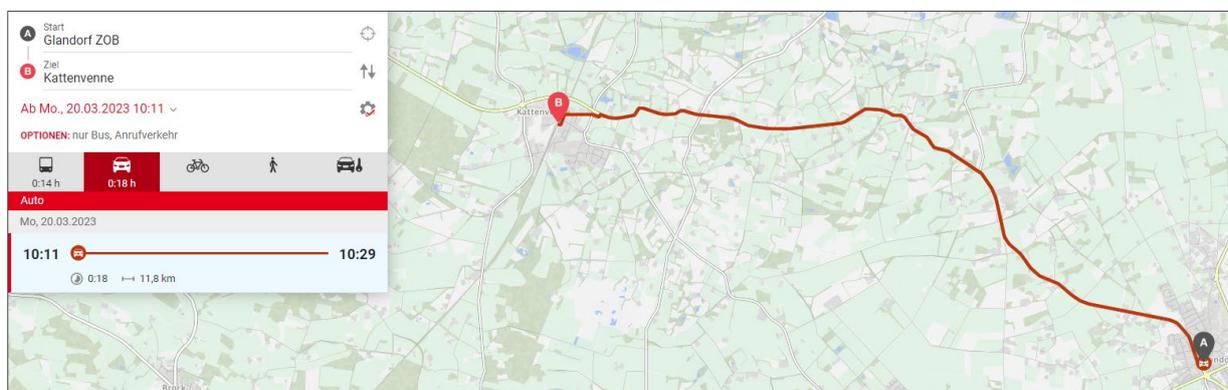




Fotos: IfR

Der Fahrtverlauf ist in *Abbildung 7* dargestellt. Die Verprobung ergab eine Fahrzeit von 12,5 Minuten.

Abbildung 7: Teilstück 5 Fahrtverlauf



Quelle: <https://www.vos.info/fahrplaner.html>

Der Zielpunkt Bahnhof Kattenvenne bietet ebenfalls alle infrastrukturellen Voraussetzungen.

Auch am Bahnhof Kattenvenne sollte allerdings über die Schaffung wesentlich verbesserter Aufenthaltsmöglichkeiten zur Überbrückung von Wartezeiten, die auch an diesem Bahnhof unvermeidbar sind, nachgedacht werden. Diese könnten aus unserer Sicht auch an diesem Bahnhof erheblich dazu beitragen, diese grundsätzlich nicht vermeidbare Wartezeiten besser zu überbrücken.

Hierzu sollten Gespräche mit der Gemeinde Lienen aufgenommen werden, wenn der Vorschlag der Gemeinde Bad Laer, diese Schnellbuslinie einzurichten, vom Landkreis Osnabrück und der PlaNOS aufgegriffen werden sollte.





Es ergibt sich nach unseren Ermittlungen eine Gesamtstrecke von ca. 26,9 km und eine Gesamtfahrzeit von 33 Minuten.

Inkl. Haltezeiten an den Haltestellen und einem Puffer für unerwartete Verzögerungen von 6 Minuten gehen wir daher im Folgenden von einer Gesamtfahrzeit von 39 Minuten aus.

Nach unserer Befahrung könnte somit vermutlich sogar noch eine etwas kürzere Fahrzeit erreicht werden, als die kürzlich durchgeführte gemeinsame Testfahrt mit Bürgermeistern, Ratsmitgliedern, Kreis- und Landtagsabgeordneten und Vertretern des Landkreises ergeben hat.⁹

Für die Fahrplangestaltung ergibt dies aber nur einen geringen Unterschied, der sich auf die in Kapitel 4 dieser Stellung dargestellte Bewertung nicht auswirkt. D.h.: die in Kapitel 4 vorgenommenen Fahrzeitvergleiche gelten auch unter der Annahme, dass von einer Fahrzeit von 40 Minuten für die Gesamtstrecke ausgegangen werden muss.

Insgesamt bestehen auf der gesamten Strecke auch zu den Hauptverkehrszeiten nur geringe Risiken für größere Verzögerungen in Folge eines zu starken Verkehrsaufkommens. Dies wurde von den Gutachtern für alle Streckenabschnitte über das Tool Google Maps umfassend geprüft.

⁹ 40 Minuten Fahrzeit; vgl. dazu die Berichterstattung in den Medien, Queranbindung an das Bahnnetz. Darum ist eine neue Buslinie von Dissen nach Kattenvenne sinnvoll, Neue Osnabrücker Zeitung, 26.01.2023, <https://www.noz.de/lokales/bad-laer/artikel/macht-eine-buslinie-von-dissen-zum-bahnhof-kattenvenne-sinn-44016296>)

Im Einzelnen ergeben sich auf dieser Grundlage folgende mögliche Verzögerungen:

Teilstück 1: bis zu max. 1 Minute durch mögliche Verzögerungen im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Niedersachsenring und im weiteren Verlauf der Bahnhofstraße

Teilstück 2: zeitlich nach Google Maps zu vernachlässigende sehr geringe Störungen im Verlauf der Hannoverschen Straße

Teilstück 3: bis zu max. 2 Minuten durch mögliche Verzögerungen im Kreuzungsbereich Münstersche Straße/Niedersachsenring und in Bad Laer im Verlauf der Bielefelder Straße

Teilstück 4: bis zu max. 3 Minuten durch mögliche Verzögerungen in Bad Laer im Kreuzungsbereich Warendorfer Straße/Südring und im weiteren Verlauf der Strecke in den Kreuzungsbereichen Laersche Straße/B 51 und anschließend im Kreuzungsbereich B 51/B 475

Teilstück 5: bis zu mx. 2 Minuten durch mögliche Verzögerungen in Glandorf auf der Kattenvenner Straße zwischen dem Kreiselsplatz Münsterstraße und der Schulstraße.

Diese möglicherweise auftretenden punktuellen Verzögerungen können durch die in unserem Fahrplanentwurf (vgl. unten *Kapitel 3*) bereits einkalkulierten zeitlichen Puffer nach unserer Einschätzung in aller Regel aufgefangen werden.

3 FAHRPLAN

3.1 Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde

Am Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde besteht folgende Zugverbindung: RB 75 Bielefeld – Osnabrück und zurück, Betreiber NordWestBahn GmbH, Osnabrück.¹⁰

Richtung Osnabrück: Mo bis Sa beginnend ab 5:44 Uhr alle 60 Minuten bis 21:44 Uhr, zusätzlich besteht eine weitere Verbindung um 23:20 und freitags und samstags um 0:20 Uhr.

Die Fahrzeit nach Osnabrück beträgt 32 Minuten. Unterwegsbahnhöfe sind Hilter, Wellendorf, Kloster Oesede, Oesede und Osnabrück-Sutthausen.

Sonntags beginnend ab 06:44 Uhr alle 60 Minuten bis 21:44 Uhr, zusätzlich besteht jeweils eine weitere Verbindung um 23:20 und 0:20 Uhr.

Die Fahrzeit nach Osnabrück und die Unterwegsbahnhöfe sind identisch wie bei den werktäglichen Verbindungen.

Richtung Bielefeld: Mo bis Sa beginnend ab 5:06 Uhr alle 60 Minuten bis 21:06 Uhr, zusätzlich besteht eine weitere Verbindung um 22:42 und 23:42 Uhr.

Die Fahrzeit nach Halle beträgt 21 Minuten, die Fahrzeit bis Bielefeld beträgt 46 Minuten. Es gibt elf Unterwegsbahnhöfe bis Bielefeld.

Sonntags beginnend ab 8:06 Uhr alle 60 Minuten bis 21:06 Uhr, zusätzlich besteht eine weitere Verbindung um 22:42 Uhr.

Allerdings ist die Strecke aktuell nur einspurig befahrbar und nicht elektrifiziert. Dadurch ergeben sich lange Fahrzeiten und eine erhöhte Verspätungsanfälligkeit.

In dem von der PlaNOS entwickelten „OS-Bahn-Konzept“, das auch Bestandteil des aktuell gültigen Nahverkehrsplanes (NVP) des Landkreises Osnabrück ist, und das in Schritten im Zeitraum 2020 -

¹⁰ Vgl. im Einzelnen den aktuell gültigen Fahrplan, gültig vom 18.12.2022 bis zum 09.12.2023, <https://download.transdev.de/transdev/uploads/nwb/schedule/817/rb-75-haller-willem-bielefeld-hbf-osnabruck-hbf-ab-11-12-2022.pdf>

2030 realisiert werden soll, ist daher zur Recht ein massiver Ausbau dieser Strecke vorgesehen. Folgende Planungen werden für die Strecke Osnabrück - Halle - Bielefeld, KBS 402 (RB 75, „Haller Willem“) nach dem gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises Osnabrück mit Blick auf das hohe Potenzial dieser Strecke verfolgt:

„Ziele:

- *Reaktivierung eines neuen Halts Osnabrück - Rosenplatz*
- *• Berücksichtigung des Haltepunktes Rosenplatz (und aller anderen Haltepunkte des Haller Willem) im Deutschland-Takt*
- *30-Min-Takt auch auf dem Abschnitt Halle - Osnabrück mindestens zu Hauptverkehrszeiten*
- *kürzere Fahrzeiten zwecks Attraktivitätssteigerung (insb. gegenüber dem IV) und zur Konzeption zusätzlicher Kreuzungen (bei 30-Min-Takt)*
- *besserer Anschluss in Brackwede Richtung Paderborn*
- *• Prüfung fahrplantechnischer Optimierungen, um flexibler auf sich ändernde Faktorenreagieren zu können*

Maßnahmen:

- *mindestens abschnittsweise Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit inkl. Anpassung der Sicherungstechnik“.¹¹*

Unterstützt werden diese Pläne u.a. auch von der Initiative Haller Willem (IHW), die sich bereits seit Anfang der 1990er Jahre erfolgreich für den Erhalt, die Modernisierung und den Ausbau der Bahnstrecke „Haller Willem“ zwischen Bielefeld und Osnabrück eingesetzt hat und hierzu immer wieder zahlreiche Vorschläge vorgelegt hat.¹²

Diese Initiative berichtet zuletzt auf ihrer Homepage im Hinblick auf den weiteren Ausbau der Strecke folgenden Stand (03.03.2023): *„Weitgehend fertiggestellt sei die Betriebsstudie für die Verlängerung des 30-Minuten-Taktes über Bielefeld-Halle hinaus bis Osnabrück.... Demnach soll ein zusätzlicher Begegnungsbereich in Westbarthausen entstehen, ein weiterer sei in Oesede möglich, befinde sich aber aktuell auf „Stand-By“. Vorgesehen sei ebenfalls die Erhöhung der Geschwindigkeit in Teilbereichen von 80 auf 100 km/h. Dadurch werde die Fahrtzeit verkürzt und der Fahrplan flexibler“.¹³*

¹¹ Quelle Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück GmbH: 4. Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Osnabrück, beschlossen vom Rat der Stadt Osnabrück am 03.12.2019 und vom Kreistag des Landkreises Osnabrück am 17.12.2019, S. 111)

¹² Vgl. <http://www.hallo-willem.de/ausbaukonzept1022.pdf>

¹³ Quelle: http://www.hallo-willem.de/html/0100_aktuelles.html

Auch in den Medien wurde über diese Planungen und den aktuellen Stand bereits mehrfach berichtet.¹⁴

Nach diesen Berichten waren ursprünglich offenbar sogar vier neue Begegnungsstellen vorgesehen, ebenso war ein Expresszug in der Diskussion. Näheres ist in der Öffentlichkeit zu diesen Planungen derzeit bedauerlicherweise allerdings nicht bekannt.

Vorgesehen sind zudem neu Fahrzeuge, die die heutigen Fahrzeuge mit Dieselantrieb durch Batterieantrieb ersetzen.

Der Haller Willem als Zugverbindung wird trotz der derzeit bestehenden erheblichen Schwächen im Ausbau der Infrastruktur gut genutzt. Die Zahl der Fahrgäste auf der Strecke zwischen Dissen a.T.W. und Osnabrück wird mit täglich 2.000 bis 2.500 Personen angegeben.¹⁵ Mit 649 Ein- und Aussteigern täglich (Mo bis Fr) ist der Bahnhof Dissen-Bad Rothenfelde damit zugleich der im Landkreis Osnabrück am stärksten frequentierte Bahnhof entlang der Strecke. Der Bahnhof zeichnet sich auch an den Wochenenden bereits heute durch eine starke Nutzung aus.¹⁶

Der weitere Ausbau der Strecke (Halbstundentakt, Reisezeitverkürzung, Einsatz batterie-elektrischer Triebzüge (BEMU) wird auch von Seiten des Landes Nordrhein-Westfalen unterstützt. Vorgesehen ist hier die Integration der Strecke als S75 bzw. S75X (beschleunigt) in das Projekt „S-Bahn OWL“.¹⁷

3.2 Bahnhof Kattenvenne

Am Bahnhof Kattenvenne bestehen folgende Zugverbindungen: RB 66 Münster (Westf.) – Osnabrück und zurück, Betreiber Eurobahn GmbH & Co. KG, Düsseldorf und RE 2 Düsseldorf – Osnabrück und zurück, Betreiber DB Regio AG, Region NRW, Düsseldorf.¹⁸

¹⁴ Vgl. u.a. 30-Minuten-Takt für den Haller Willem? Idee kommt tatsächlich in Fahrt, Neue Westfälische, 19.07.2021, https://www.nw.de/lokal/kreis_guetersloh/halle/22512548_30-Minuten-Takt-fuer-den-Haller-Willem-Idee-kommt-tatsaechlich-in-Fahrt.html und 30-Minuten-Takt für Haller Willem zwischen Bielefeld und Osnabrück kommt, Neue Osnabrücker Zeitung, 07.04.2022, <https://www.noz.de/lokales/dissen/artikel/osnabrueck-30-minuten-takt-fuer-haller-willem-kommt-23872767>)

¹⁵ Vgl. Initiative Haller Willem: 30 Jahre Initiative Haller Willem - eine Bilanz, http://www.hallo-willem.de/30_Jahre_IHW.pdf

¹⁶ Vgl. CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH/Zentrum für Integrierte Verkehrssysteme. 2022: Mobilität im Landkreis Osnabrück, Bedarfsanalyse, Hannover und Darmstadt, S. 67

¹⁷ Vgl. hierzu im Einzelnen z.B. Kompetenzzentrum ITF NRW/Nahverkehr Westfalen-Lippe, 2022: Projekt „S-Bahn OWL“, Angebotszielkonzeption, Stand September 2022, https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Projekte/S-Bahn_OWL/S-Bahn_OWL_Kurzfassung_Stand_September2022.pdf und <https://www.nwl-info.de/der-nwl/projekte-engagement/s-bahn-konzepte.html>)

¹⁸ Vgl. im Einzelnen zum RB 66 den aktuell gültigen Fahrplan, gültig ab 11.12.2022, https://www.eurobahn.de/fileadmin/user_upload/RB66_Fahrplan_2022_2023.pdf und <https://www.nwl->

Richtung Osnabrück: Mo bis Fr beginnend ab 5:18 Uhr alle 60 Minuten bis 0:18 Uhr (RB 66; die Verbindung um 11 Uhr fährt erst um 11:19 Uhr) sowie (RE2) 5:54, 6:52, 7:52 und ab 9:54 alle 120 Minuten jeweils um 52 Minuten nach voller Stunde bis 15:52, dann 16:52 und 17:52, 19:52 und 21:54 Uhr.

Die Fahrzeit beträgt für alle Verbindungen 21 Minuten. Unterwegsbahnhöfe sind Lengerich (Westf.), Natrup-Hagen und Hasbergen.

Freitags und samstags besteht eine weitere Verbindung um 1:19, diese besteht auch an bestimmten Feiertagen. Samstags und sonntags entfällt die Verbindung um 5:18 Uhr, sonntags zudem die Verbindung um 6:18 Uhr. Ebenfalls entfallen samstags die RE2-Verbindungen 5:54 und 6:52 Uhr.

Richtung Münster (Westf.): Mo bis Fr beginnend ab 5:37 Uhr alle 60 Minuten bis 21:37 Uhr, zusätzlich 22:35 und 23:37 (RB 66) sowie (RE 2) 6:04, 7:05, 8:07 und ab dann ca. alle 120 Minuten jeweils um 4, 6 oder 7 Minuten nach voller Stunde bis 22:04.

Die RB 66 bietet freitags und samstags weitere Spätverbindungen an, dafür entfallen die Frühverbindungen. Beim RE2 gibt es an den Wochenenden in Kattenvenne keine Veränderungen.

In den nächsten Jahren soll die Verbindung als S 6 in das S-Bahn-Konzept Münsterland integriert werden. Angestrebt wird längerfristig (ab 2036) ein 30-Minuten-Takt.¹⁹

In der Diskussion ist auch die Einbindung des Bahnhofs Kattenvenne in den 60-Minuten-Takt der Linie RE 2. Der Zug fährt zwar stündlich, hält aber überwiegend nur zweistündlich am Bahnhof Kattenvenne. Der Einführung dieser neuen Verbindung fielen zudem weitere Verbindungen des früheren Halbstundentaktes zu den Stoßzeiten in Kattenvenne zum Opfer.²⁰

Begründet wurde die Entscheidung des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe, den RE 2 an den Haltestellen Kattenvenne nur alle zwei Stunden halten zu lassen, mit zu geringen Fahrgastzahlen. Diese werden heute mit rund 600 Ein- und Aussteigern pro Tag angegeben. Für Pendler nach Osnabrück bzw. Münster hat sich damit die Situation in Kattenvenne hierdurch verschlechtert.

info.de/fileadmin/NWL/Downloads/Informationen_fuer_Fahrgaeste/Linienfahrplaene_Dez21/RB66.pdf sowie zum RE 2 https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Downloads/Informationen_fuer_Fahrgaeste/Linienfahrplaene_Dez21/RE2.pdf

¹⁹ Vgl. hierzu im Einzelnen z.B. Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, 2023: S-Bahn Münsterland, Projektstatus, Stand März 2023, https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Projekte/S-Bahn_Muensterland/20230307_Projektstatus_S-Bahn_Muensterland_v1.3.pdf, und <https://www.nwl-info.de/der-nwl/projekte-engagement/s-bahn-konzepte.html>

²⁰ Vgl. dazu u.a. die Berichterstattung in den Medien, z.B. RRX und Halbstundentakt: Hitzige Diskussion in Kattenvenne, Neue Osnabrücker Zeitung, 31.01.2019, <https://www.noz.de/lokales/glandorf/artikel/pendler-schelte-fuer-prestigeprojekt-rrx-und-halbstundentakt-hitzige-diskussion-in-kattenvenne-20601296>, Pendler auf dem Land benachteiligt. Streit um Halbstundentakt zwischen Osnabrück und Münster, Neue Osnabrücker Zeitung, 14.11.2018, <https://www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/-23056595>, sowie https://www.openpetition.de/pdf/blog/halb-stunden-takt-der-bahn-fuer-alle-orte-zwischen-muenster-und-osnabrueck-erhaltenweiterer-verlauf-der-diskussion_1547484699.pdf

Diese im Vergleich zu anderen Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen geringen Fahrgastzahlen führen zudem dazu, dass bisher auch eine Modernisierung und Attraktivierung des Bahnhofs unterblieben ist. Der Bahnhof ist auch noch nicht barrierefrei ausgebaut.²¹

Dagegen erfolgt aktuell der Ausbau des Streckenabschnitts Kattenvenne auf der Verbindung zwischen Münster (Westf.) und Osnabrück auf eine Fahrgeschwindigkeit von 200 km/h.²²

Die Anzahl der Fahrgäste an den Bahnhöfen Natrup Hagen und Hasbergen beläuft sich werktäglich auf 443 bzw. 556 Personen. Damit hält der RE 2 heute zwar stündlich in Hasbergen, nicht aber in Kattenvenne, obwohl nach diesen Zahlen Kattenvenne mehr Ein- und Aussteiger hat.

3.3 Ausgangsüberlegungen zum Fahrplan

Weder der Bahnhof Kattenvenne noch der Bahnhof Dissen a.T.W. ist ein Begegnungsbahnhof, das bedeutet, die Züge halten aus den verschiedenen Richtungen kommend zu unterschiedlichen Zeiten.

Damit ist für die Entwicklung eines Fahrplans eine Entscheidung Voraussetzung, welche Verbindungen im Hinblick auf den Übergang Bus/Zug optimal gestaltet werden sollen und für welche Verbindungen Wartezeiten in Kauf genommen werden sollen.

Der folgende Fahrplanentwurf geht davon aus, dass in Kattenvenne primär die stündliche Verbindung RB 66 nach Osnabrück sicher und ohne längere Wartezeit erreicht werden soll und dass am gleichen Bahnhof vor allem für die stündliche Verbindung aus Osnabrück ein optimaler Anschluss hergestellt werden soll. Auch die nachfolgende Bewertung des Vorschlags baut auf diesem Fahrplanentwurf auf.

Hierzu sind aber auch Alternativen denkbar. Diese sollten Bedarf mit den beteiligten Akteuren noch einmal in Ruhe besprochen werden. Der Fahrplanentwurf könnte anschließend auf dieser Grundlage bei Bedarf ggf. angepasst werden.

Bei dem hier zur Diskussion gestellten Vorschlag ergeben sich Wartezeiten für die Busse an den Bahnhöfen. Diese bieten ausreichende Lenkpausen für die Busfahrerinnen und Busfahrer.

²¹ Vgl. z.B. die Pressemitteilung des Landtagsabgeordneten Frank Sundermann vom 20.01.2022, Barrierefreier Umbau: Bahnhof Kattenvenne auf Platz 15, https://www.franksundermann.de/wp-content/uploads/sites/14/2022/01/PM-Bhf-Kattenvenne_Kleine-Anfrage_Foerderung.pdf).

²² vgl. hierzu die entsprechende Verfügung des Eisenbahnbundesamtes vom 13.05.2022 zum Neubau einer entsprechenden Flankenschutzweiche, https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/Beschluesse/Nordrhein_W/2022/0513_PG_Nebau_Flankenschutzweiche_Bf_Kattenvenne_Strecke_2200.pdf;jsessionid=6398FF9042E813A1EA4E0D1C2191790E.live11294?__blob=publicationFile&v=2).

Möglicher Fahrplan: Entwurf

Schnellbuslinie zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/ Lienen: Möglicher Fahrplan Entwurf

Haltestelle\Fahrtensnummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Dissen a.T.W. Bahnhof	05:37*	06:37*	07:37*	08:37*	09:37*	10:37*	11:37*	12:37*	13:37*	14:37*	15:37*	16:37*	17:37*	18:37*	19:37*	20:37*	21:37*	22:37*	23:37*
Bad Rothenfelde ZOB	05:40	06:40	07:40	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40	23:40
Bad Rothenfelde Gesundheitstherme	05:42	06:42	07:42	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42	21:42	22:42	23:42
Bad Laer Rathaus	05:51	06:51	07:51	08:51	09:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51	21:51	22:51	23:51
Glandorf ZOB	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	0:00
Kattenvenne Bahnhof	06:13**	07:13**	08:13**	09:13**	10:13**	11:13**	12:13**	13:13**	14:13**	15:13**	16:13**	17:13**	18:13**	19:13**	20:13**	21:13**	22:13**	23:13**	0:13**

* Zug in Richtung Osnabrück: jeweils 44 Minuten nach voller Stunde in der Zeit zwischen 5 Uhr morgens und 21 Uhr abends, zusätzlich um 23:20 und 0:20

* Zug in Richtung Bielefeld: jeweils 6 Minuten nach voller Stunde in der Zeit zwischen 5 Uhr morgens und 21 Uhr abends, zusätzlich um 22:42 und 23:42

**** Zug in Richtung Osnabrück: jeweils 18 Minuten nach voller Stunde in der Zeit zwischen 5 Uhr morgens und 0 Uhr nachts**

zusätzlich besteht als weitere Verbindung Fahrtmöglichkeit mit RE 2 in Richtung Osnabrück in der Regel 52 Minuten nach voller Stunde

** Zug in Richtung Münster : jeweils 37 Minuten nach voller Stunde in der Zeit zwischen 5 Uhr morgens und 0 Uhr nachts

zusätzlich besteht als weitere Verbindung Fahrtmöglichkeit mit RE 2 in Richtung Münster und weiter in Richtung Düsseldorf n der Regel 52 Minuten nach voller Stunde

Kattenvenne Bahnhof	05:42**	06:42**	07:42**	08:42**	09:42**	10:42**	11:42**	12:42**	13:42**	14:42**	15:42**	16:42**	17:42**	18:42**	19:42**	20:42**	21:42**	22:42**	23:42**
Glandorf ZOB	05:54	06:54	07:54	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54	20:54	21:54	22:54	23:54
Bad Laer Rathaus	06:04	07:04	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04	21:04	22:04	23:04	0:04
Bad Rothenfelde Gesundheitstherme	06:13	07:13	08:13	09:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13	22:13	23:13	0:13
Bad Rothenfelde ZOB	06:16	07:16	08:16	09:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16	23:16	0:16
Dissen a.T.W. Bahnhof	06:19*	07:19*	08:19*	09:19*	10:19*	11:19*	12:19*	13:19*	14:19*	15:19*	16:19*	17:19*	18:19*	19:19*	20:19*	21:19*	22:19*	23:19*	0:19*

**** Zug aus Richtung Osnabrück: jeweils 37 Minuten nach voller Stunde in der Zeit zwischen 5 Uhr morgens und 0 Uhr nachts**

4 VOR- UND NACHTEILE DES VORSCHLAGS DER GEMEINDE BAD LAER

4.1 Schnellbus Bad Laer – Osnabrück: Die Planung des Landkreises

Nach den derzeitigen Planungen des Landkreises Osnabrück sollen zukünftig u.a. ausgewählte Schnellbuslinien in Bereichen abseits der SPNV-Achsen für eine attraktive Anbindung des ländlichen Raumes an Osnabrück sorgen. Der Mangel an solchen Schnellbus-Verbindungen abseits der SPNV-Achsen wird als ein wichtiger Schwachpunkt des heutigen ÖPNV-Angebotes im Landkreis Osnabrück gesehen. Durch die Ergebnisse der im Auftrag des Landkreises kürzlich durchgeführte Bedarfs- und Erwartungsanalyse zur Mobilität im Landkreis Osnabrück wird diese Sichtweise unterstützt.

Daher sollen innerhalb des Förderprojektes MOIN + die zwei neuen Schnellbuslinien Bad Essen-Ostercappeln-Osnabrück und Bad Laer-Glandorf-Bad Iburg-Osnabrück nach den Vorstellungen des Landkreises vor allem „für eine schnelle, konkurrenzfähige und damit attraktive Anbindung an Osnabrück sorgen“.²³

Eine genaue Planung für die Linie wurde in den Medien noch nicht veröffentlicht. Wir gehen nachstehend von folgenden Annahmen aus: Die Fahrzeit von Bad Laer nach Glandorf mit dem Bus beträgt mindestens 9 Minuten, selbst wenn der Bus auf dieser Strecke keinmal hält. Die anschließende Fahrzeit nach Bad Iburg beträgt ohne Halt 11 Minuten, für die anschließende Fahrt nach Osnabrück Hbf rechnen wir mit weiteren ca. 25 Minuten (mit einem weiteren Halt in Georgsmarienhütte).

Die Fahrzeit dieses Schnellbusses wird also inkl. Haltezeiten zum Ein- und Aussteigen mindestens 45 Minuten dauern, unterstellt, der Bus hält nur jemals einmal an den genannten Orten.

Sollen zumindest einige weitere Haltestellen angeboten werden (was wir für sinnvoll halten würden, um die Erschließungswirkung der genannten Strecke zu erhöhen), gehen wir von einer Fahrzeit von ca. 48 Minuten für die Gesamtstrecke aus.

²³ Vgl. <https://www.landkreis-osnabrueck.de/fachthemen/ordnung-und-verkehr/moin> sowie Landkreis Osnabrück, Presseinformation vom 19.01.2023). Die Busse sollen dabei in einem 60-Minuten-Takt in der Zeit von 5 bis 24 Uhr täglich fahren.

Nach den verfügbaren Informationen in den Medien steht dabei „in diesem Jahr ... noch die Planung im Vordergrund, ab Frühjahr 2024 sollen die Projekte nach und nach umgesetzt werden.“ Vgl. hierzu <https://www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/wie-der-kreis-osnabrueck-20-millionen-euro-in-mobilitaet-investiert-43978456>.

Diese Fahrzeit kann aber in der Regel nur außerhalb der üblichen Hauptverkehrszeiten erreicht werden, da auf der für die S 40 vorgesehenen Strecke im Berufsverkehr regelmäßig mit erheblichen Behinderungen im Verkehrsfluss gerechnet werden muss.

So wurde z.B. von den Gutachtern und Autoren dieser fachlichen Stellungnahme in Google Maps für Montag, den 27.03.2023, 06:00 Uhr, für einen Pkw ohne jeden Halt und für eine Strecke, die nicht über den Neumarkt führt, sondern ohne Halt direkt über den Johannistorwall und die Johannisstraße führt, eine Fahrzeit zwischen 26 und 40 Minuten ermittelt, für 7 Uhr eine Fahrzeit zwischen 28 und 50 Minuten und für die Zeit bis 09:45 Uhr eine Spanne zwischen 28 und 45 Minuten. Daraus ist unseres Erachtens die Schlussfolgerung zu ziehen, dass ein Bus für die für die Linie S40 vorgesehene Strecke in den Hauptverkehrszeiten vermutlich häufig deutlich mehr als 60 Minuten benötigen wird.

Auch der Landkreis Osnabrück sieht die von der Gemeinde Bad Laer vorgeschlagene Alternative, für die von beiden Seiten gewollte schnellere Verbindung nach Osnabrück auch den vorhandenen SPNV in der Region zu nutzen und damit die Bahnhöfe in das Konzept stärker einzubinden, als eine interessante und aussichtsreiche Variante an und will diese daher in den zukünftigen Planungen berücksichtigen. Die Entscheidung, diese Variante nicht in die Fördermaßnahme MOIN + aufzunehmen, hat der Landkreis damit begründet, dass die vom Landkreis für die Fördermaßnahme MOIN + aufgenommene Variante bereits im aktuell geltenden Nahverkehrsplan enthalten sei, *„der zum Zeitpunkt der Antragstellung im August und September 2022 bereits politisch beschlossen war“*.²⁴

Dieser Sachverhalt ist allerdings so nicht zutreffend. Zudem wird die Entscheidung, die von der Gemeinde Bad Laer favorisierte Variante nicht in die Fördermaßnahme MOIN + aufzunehmen, mit vom Landkreis Osnabrück vermuteten höheren Nutzerpotenzialen der Linie S 40 begründet. Diese werden vom Landkreis aus Bevölkerungsdaten des Jahres 2011 und Pendlerzahlen des Jahres 2021 hergeleitet (vgl. hierzu unten, *Kapitel 4.3*).

Geprüft wurde die Möglichkeit der Einrichtung einer Schnellbuslinie von Bad Laer nach Osnabrück unseres Wissens erstmals im Zusammenhang mit der Richtlinie der LNVG zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Grundlage war eine im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr erstellte Studie zur Identifikation und Bewertung potenzieller Verbindungen eines niedersächsischen Landesbusliniennetzes.²⁵

²⁴ Quelle: Neue Prioritäten? Millionenförderung für den Landkreis Osnabrück: Das fordern die Bürgermeister, Neue Osnabrücker Zeitung, 09.01.2023, <https://www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/mobilitaet-im-landkreis-osnabrueck-ideen-fuer-millionenfoerderung-43906609>

²⁵ PTV Transport Consult GmbH, 2016: Studie zur Identifikation und Bewertung potenzieller Verbindungen eines niedersächsischen Landesbusliniennetzes, Studie im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Karlsruhe

Die Planungen wurden damals allerdings nicht weiterverfolgt, da der Förderzeitraum sich bei dieser Maßnahme nach Darstellung des Landkreises in den Medien, zwar auf drei Jahre bezog, man aber zum damaligen Zeitpunkt davon ausging, dass diese Linie ohne eine entsprechende Förderung nach diesem Förderzeitraum nicht wirtschaftlich betrieben werden könne.²⁶

4.2 (Schnell-)Buslinie zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/ Lienen: Vergleichende Betrachtung der Fahrzeiten und der Erschließungswirkung

Es ergeben sich folgende Fahrzeiten im Vergleich.

4.2.1 Bad Laer – Osnabrück Hauptbahnhof

Variante Schnellbuslinie Bad Laer – Osnabrück

Erste Fahrmöglichkeit: Voraussichtlich 5:00 Uhr, Fahrzeit: ca. 48 Minuten

Letzte Fahrmöglichkeit: Voraussichtlich 24 Uhr, Fahrzeit ca. 48 Minuten

Variante Schnellbuslinie Dissen a.T.W. – Kattenvenne (nach derzeitiger Planung)

Erste Fahrmöglichkeit: 5:54 Uhr, Fahrzeit: ca. 48 Minuten

Letzte Fahrmöglichkeit: 23:54 Uhr, Fahrzeit ca. 48 Minuten

Fahrzeit Pkw: 27 Minuten

Vergleichende Bewertung:

Beide Angebote sind im Hinblick auf die Bedienzeiten vergleichbar, ausgesprochen attraktiv und als ausreichend anzusehen. Die Fahrzeiten sind im Vergleich zum Pkw in beiden Varianten dagegen langsam (Faktor ca. 1,8). Allerdings besteht im Berufsverkehr eine hohe Stauanfälligkeit der Strecke. So kann im ungünstigen Fall die Fahrtzeit mit dem Pkw über 40 Minuten betragen (Angaben Google Maps). Die direkte Busverbindung S 40 hat ebenfalls diese hohe Stauanfälligkeit. Hier kann die Fahrzeit nach den Angaben von Google Maps entsprechend bis zu 60 Minuten betragen.

Die Variante über Kattenvenne bietet damit für diese Verbindung aus unserer Sicht vier Vorteile. Zum einen kann fast die Hälfte der Fahrzeit mit der Bahn zurückgelegt werden. Dies wird von

²⁶ Vgl. Landkreis prüft Landesinitiative. Bald Schnellbusse aus dem Landkreis nach Osnabrück?, Neue Osnabrücker Zeitung, 15.02.2017, <https://www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/kreis-prueft-landesinitiative-bald-schnellbusse-aus-dem-landkreis-nach-osnabrueck-23251277>

Fahrgästen in der Regel als attraktiver bewertet als lange Busfahrten, selbst wenn damit ein Umstieg verbunden ist. Busfahrten mit einer Fahrzeit von mehr als 20 Minuten werden von Fahrgästen erfahrungsgemäß wenig angenommen, insbesondere, wenn sie zugleich deutlich länger dauern als die entsprechende Pkw-Verbindung. Zum anderen weist die Verbindung über Kattenvenne nicht die hohe Stauanfälligkeit der Busverbindung S 40 auf.

Zudem werden Fahrgäste aus Bad Laer, die nach Osnabrück wollen, die Wegeführung über Glandorf als Umweg empfinden. Erfahrungsgemäß mindert auch eine solche Wahrnehmung die Bereitschaft, eine solche Verbindung, die als Umweg empfunden wird, zu nutzen.

Schließlich werden bei dieser Verbindung Parallelverkehre (Bus/Bahn und Bus/Bus) vermieden, die bei der Variante S 40 vor allem auf der Strecke ab Georgsmarienhütte bis Osnabrück in erheblichem Umfang auftreten, vermieden.

Anschlussmöglichkeiten in Osnabrück:

Bei einer vergleichenden Betrachtung der Anschlussmöglichkeiten für eine Fernverbindung Richtung Bremen und Hamburg ergeben sich bei den beiden Varianten darüber hinaus keine Unterschiede. Gleiches gilt für den RB 9 in Richtung Bohmte, den RE 18 Richtung Quakenbrück oder den RB 61 in Richtung Bad Bentheim und Henneöp.

Zusätzlich würde die von der Gemeinde Bad Laer vorgeschlagene Variante allerdings eine Verbindung um 6:01 Uhr nach Osnabrück anbieten. Die Fahrzeit wäre zwar wegen der in diesem Fall in unserem Fahrplangentwurf auftretenden Wartezeit in Dissen a.T.W. von 28 Minuten mit 60 Minuten zwar länger (Ankunft in Osnabrück 7:16 Uhr).

Dafür bietet diese Verbindung dann mehrere attraktive Übergänge zu weiteren Fernverbindungen. Zu nennen sind in diesem Fall beispielsweise der IC nach Bremen mit Weiterfahrt nach Hamburg und Westerland (Abfahrt 7:23 Uhr), der RB 58 (Bramsche, Bremen, Abfahrt 7:24 Uhr) und der RB 9 über Bohmte nach Bremen (Abfahrt 7:29 Uhr). Um diese Verbindungen zu erreichen, müsste ein Fahrgast bei der Variante Schnellbus Bad Laer – Osnabrück ebenfalls bereits um 6:00 Uhr in Bad Laer losfahren. Für Fahrgäste, die die genannten Anschlüsse nutzen wollen, wäre damit die von der Gemeinde Bad Laer vorgeschlagene Variante deutlich attraktiver.

Auch der RE 60 nach Braunschweig (Abfahrt 7:18 Uhr) könnte, Pünktlichkeit des ankommenden Zugs vorausgesetzt, ggf. noch erreicht werden.

Auch unter dem Gesichtspunkt der hier betrachteten Anschlussmöglichkeiten ist somit die von der Gemeinde Bad Laer vorgeschlagene Variante vermutlich für deutlich mehr mögliche Nutzer interessant.

Dies gilt umso mehr, wenn am Bahnhof Dissen a.T.W., wie oben bereits angeregt, attraktive Wartemöglichkeiten unmittelbar am Bahnhof geschaffen würden.

Gegenrichtung Osnabrück Hauptbahnhof – Bad Laer

Variante Schnellbuslinie – Osnabrück – Bad Laer

Erste Fahrmöglichkeit: Voraussichtlich 5:12 Uhr, Fahrzeit: ca. 48 Minuten

Annahme: wir gehen bei dieser Betrachtung davon aus, dass der die Linie S 40 keine Haltezeit in Bad Laer vorsieht, sondern die Wartezeit auf den Haltepunkt Osnabrück Hbf konzentriert wird.

Letzte Fahrmöglichkeit: Voraussichtlich 23:12 Uhr, Fahrzeit ca. 48 Minuten (Annahme wie vor)

Variante Schnellbuslinie Dissen a.T.W. – Kattenvenne (nach derzeitiger Planung)

Erste Fahrmöglichkeit: 5:19 Uhr, Fahrzeit: ca. 45 Minuten

Letzte Fahrmöglichkeit: 23:19 Uhr, Fahrzeit ca. 45 Minuten

Fahrzeit Pkw: 27 Minuten

Vergleichende Bewertung:

Beide Angebote sind im Hinblick auf die Bedienzeiten vergleichbar und ausgesprochen attraktiv und als ausreichend anzusehen.

Die Fahrzeiten sind im Vergleich zum Pkw in beiden Varianten langsam (Faktor 1,8 im Fall der direkten Schnellbuslinie, Faktor 1,7 im Fall der Verbindung über Kattenvenne). Allerdings besteht im Berufsverkehr eine hohe Stauanfälligkeit der Strecke. So kann im ungünstigen Fall die Fahrtzeit mit dem Pkw auch über 40 Minuten betragen (Angaben Google Maps). Die direkte Busverbindung S 40 hat ebenfalls diese hohe Stauanfälligkeit. Hier kann die Fahrzeit entsprechend bis zu 60 Minuten betragen.

Die Variante über Kattenvenne bietet damit aus unserer Sicht für diese Verbindung fünf Vorteile.

Zum einen kann fast die Hälfte der Fahrzeit mit der Bahn zurückgelegt werden. Dies wird von Fahrgästen in der Regel als deutlich attraktiver bewertet als lange Busfahrten, auch wenn ein Umstieg damit verbunden ist. Busfahrten mit einer Fahrzeit von mehr als 20 Minuten werden von Fahrgästen erfahrungsgemäß wenig angenommen, insbesondere, wenn sie zugleich deutlich länger dauern als die entsprechende Pkw-Verbindung.

Zum anderen weist die Verbindung über Kattenvenne nicht diese hohe Stauanfälligkeit auf.

Die Verbindung über Kattenvenne ist darüber hinaus drei Minuten schneller als die Direktverbindung mit dem Bus.

Zudem werden Fahrgäste aus Osnabrück, die nach Bad Laer wollen, die Wegeföhrung über Glandorf als Umweg empfinden. Erfahrungsgemäß mindert auch eine solche Wahrnehmung die Bereitschaft potenzieller Fahrgäste eine solche Verbindung, die als Umweg empfunden wird, zu nutzen.

Schließlich werden bei dieser Verbindung Parallelverkehre (Bus/Bahn und Bus/Bus) vermieden, die bei der Variante S 40 vor allem auf der Strecke bis Georgsmarienhütte in erheblichem Maße auftreten, vermieden.

Anschlussmöglichkeiten in Osnabrück:

Bei der Verbindung über Kattenvenne können wegen der kürzeren Fahrzeit und damit der späteren Abfahrtszeit Anschlussreisende, die folgende Züge nutzen, ihre Verbindung nach Bad Laer zum Beispiel um 7:19 Uhr noch erreichen: RB 61 aus Bielefeld über Brake, Bünde, Melle und Wissingen (Ankunft: 7:12 Uhr) und RB 60 aus Rheine (Ankunft: 7:13 Uhr). Dies gilt in gleicher Weise für die nachfolgenden Stunden.

Damit ist auch im Hinblick auf die Anschlussmöglichkeiten die Verbindung über Kattenvenne als vielseitiger und attraktiver zu bewerten.

4.2.2 Bad Laer – Münster (Westf.) Hauptbahnhof und weiter in Richtung Ruhrgebiet, Köln und Düsseldorf

Variante Schnellbuslinie Bad Laer – Osnabrück

Erste Fahrmöglichkeit: Voraussichtlich 5:00 Uhr, Fahrzeit: ca. 115 Minuten (RB 66)

Der RE 2 fährt in OS Hbf zu etwas unterschiedlichen Zeiten ab, in der Regel aber um 48 Minuten nach der vollen Stunde und kann daher durch Fahrgäste des Schnellbusses, vorausgesetzt unsere Annahmen sind richtig gesetzt, nicht erreicht werden

Letzte Fahrmöglichkeit: Voraussichtlich 22 Uhr, Fahrzeit ca. 115 Minuten

Variante Schnellbuslinie Dissen a.T.W. – Kattenvenne (nach derzeitiger Planung)

Erste Fahrmöglichkeit: 5:54 Uhr, Fahrzeit: ca. 64 Minuten (RB 66)

Letzte Fahrmöglichkeit: 22:54 Uhr, Fahrzeit ca. 64 Minuten (samstags auch 23:54 Uhr)

Fahrzeit Pkw: 41 Minuten

Vergleichende Bewertung:

Beide Angebote sind im Hinblick auf die Bedienzeiten vergleichbar und ausgesprochen attraktiv und als ausreichend anzusehen.

Die Fahrzeiten nach Münster mit dem Schnellbus nach Osnabrück sind als wenig attraktiv zu bewerten. Der Fahrzeitvergleich über Kattenvenne ergibt dagegen einen Faktor von 1,35. Zudem gibt Google Maps bei Fahrzeiten im Berufsverkehr von Bad Laer nach Münster aufgrund einer hohen Stauwahrscheinlichkeit Fahrzeiten zwischen 45 Minuten und 100 Minuten an. Bedenkt man diese hohe Stauanfälligkeit der Fahrt nach und in Münster (die staugefährdeten Bereiche liegen auf der Strecke zwischen Telgte und Münster), kann die angesprochene Verbindung trotz der erforderlichen Wartezeit bei dem von uns entwickelten vorläufigen Fahrplan als ausgesprochen attraktiv angesehen werden. Von Münster aus bestehen dann zahlreiche weitere Verbindungen.

Auch die Verbindung nach Düsseldorf ist über Kattenvenne wesentlich attraktiver als über Osnabrück. Über Osnabrück wird beispielsweise bis Düsseldorf eine Fahrzeit von 3 Stunden und 53 Minuten benötigt. Über Kattenvenne werden dagegen nur 2 Stunden und 32 Minuten benötigt. Ein ähnliches Bild ergibt sich für alle Zwischenhalte des RE 2.

Auch die Verbindung nach Köln ist über Kattenvenne deutlich attraktiver als über Osnabrück. Dies gilt besonders dann, wenn nicht nur die Fahrzeit, sondern auch der Fahrpreis mit in die Betrachtung einbezogen wird, da bei der Fahrt über Kattenvenne der RE 2 gut genutzt werden kann, der als Nahverkehr gilt. Wegen der bei dem von uns unterstellten Fahrplan schlechten Verknüpfung ist dieser aber für Fahrgäste, die mit dem Schnellbus nach Osnabrück fahren, nur mit einem erheblichen Zeitverzug zu nutzen.

4.2.3 Bad Laer – Bielefeld Hauptbahnhof und weiter in Richtung Hanover und Berlin

Variante Schnellbuslinie Bad Laer – Osnabrück

Erste Fahrmöglichkeit: Voraussichtlich 5:00 Uhr, Fahrzeit bis Bielefeld: Fahrzeit ca. 2 Stunden 52 Minuten (RB 75)

Letzte Fahrmöglichkeit: Voraussichtlich 22 Uhr, Fahrzeit bis Bielefeld ca. 2 Stunden 23 Minuten (RB 75)

Variante Schnellbuslinie Dissen a.T.W. – Kattenvenne (nach derzeitiger Planung)

Erste Fahrmöglichkeit: 6:01 Uhr, Fahrzeit: ca. 1 Stunde 51 Minuten (RB 75)

Letzte Fahrmöglichkeit: 23:01 Uhr, Fahrzeit ca. 1 Stunde 22 Minuten (RB 75)

Fahrzeit Pkw: 35 Minuten

Vergleichende Bewertung:

Beide Angebote sind im Hinblick auf die Bedienzeiten vergleichbar, ausgesprochen attraktiv und als ausreichend anzusehen.

Die Fahrzeiten sind im Vergleich zum Pkw in beiden Varianten langsam und benötigen selbst im Falle von Staus auf der Strecke nach Bielefeld viel Zeit. Dies würde sich erst bei dem geplanten Ausbau der Strecke zwischen Bielefeld und Osnabrück ändern. Erhebliche Vorteile würden bereits entstehen, wenn zumindest ein 30-Minuten-Takt auf der Verbindung relativ kurzfristig realisiert werden könnte.

Im Vergleich ist aber die Verbindung über Dissen a.T.W. die mit Abstand attraktivere Variante. Dieser Vorteil könnte noch größeres Gewicht erhalten, wenn kurzfristig zumindest attraktive Wartemöglichkeiten am Bahnhof Dissen a.T.W. geschaffen würden.

Für Verbindungen in Richtung Hannover und weiter nach Berlin ist zudem die Verbindung über Bielefeld ca. 10 Minuten schneller als die Verbindung über Osnabrück, obwohl bei dem Weg über Bielefeld die durch die Umstiege bedingten Wartezeiten bei dem aktuellen Stundentakt des RB 75 relativ groß sind.

4.2.4 Glandorf – Osnabrück Hauptbahnhof

Ein im Grunde vergleichbares Bild ergibt sich für die Gemeinde Glandorf.

Variante Schnellbuslinie Bad Laer – Glandorf – Osnabrück

Erste Fahrmöglichkeit: Voraussichtlich 5:10 Uhr, Fahrzeit: ca. 38 Minuten

Letzte Fahrmöglichkeit: Voraussichtlich 24:10 Uhr, Fahrzeit ca. 38 Minuten

Variante Schnellbuslinie Dissen a.T.W. – Kattenvenne (nach derzeitiger Planung)

Erste Fahrmöglichkeit: 6:04 Uhr, Fahrzeit: ca. 39 Minuten

Letzte Fahrmöglichkeit: 0:04 Uhr, Fahrzeit ca. 39 Minuten

Fahrzeit Pkw: 28 Minuten.

Vergleichende Bewertung:

Beide Angebote sind im Hinblick auf die Bedienzeiten vergleichbar, ausgesprochen attraktiv und als ausreichend anzusehen.

Die Fahrzeiten sind im Vergleich zum Pkw in beiden Varianten nur wenig langsamer (Faktor 1,35 im Fall der direkten Schnellbuslinie, Faktor 1,39 im Fall der Verbindung über Kattenvenne). Zudem besteht auch hier zumindest im Berufsverkehr eine hohe Stauanfälligkeit der Strecke.

So kann im ungünstigen Fall auch die Fahrtzeit mit dem Pkw 50 Minuten betragen (Angaben Google Maps).

Wir sehen ansonsten die gleichen Vorteile der Verbindung über Kattenvenne wie sie sich für die Gemeinde Bad Laer darstellen; nur das Argument der Umwegigkeit entfällt.

Dafür ist der Anteil der Strecke, die mit der Bahn zurückgelegt wird, an der Gesamtstrecke bei der Variante über Kattenvenne noch einmal größer, was die Attraktivität dieser Verbindung auch für Fahrgäste aus Glandorf weiter erhöht.

Zudem stellt hier die Variante S 40 noch mehr vor allem einen Parallelverkehr dar, was aus unserer Sicht den verkehrlichen Stellenwert dieser Variante und damit das Nutzerpotenzial sehr stark beschränkt.

So besteht beispielsweise bereits heute mit der Linie 465 eine attraktive stündlich getaktete Busverbindung zwischen Glandorf und Bad Iburg. Die Fahrzeit beträgt beispielsweise bis zur Haltestelle Bad Iburg Rathaus 17 Minuten. Auch die S 40 soll stündlich getaktet sein und benötigt für die gleiche Strecke ca. 13 Minuten.

Es ist vor diesem Hintergrund kaum anzunehmen, dass diese geringe Fahrzeitverkürzung das Fahrgastpotenzial auf dieser Strecke signifikant erhöhen wird.

Anschlussmöglichkeiten in Osnabrück:

Bei einer vergleichenden Betrachtung der Anschlussmöglichkeiten gilt analog das, was bereits bei der Verbindung von Bad Laer aus dargestellt wurde. Allerdings dürfte in diesem Fall die Verbindung über Dissen a.T.W. nach Osnabrück für die meisten Fahrgäste nicht mehr interessant sein.

Gegenrichtung Osnabrück Hauptbahnhof – Glandorf

Variante Schnellbuslinie – Osnabrück – Glandorf – Bad Laer

Erste Fahrmöglichkeit: Voraussichtlich 5:12 Uhr, Fahrzeit: ca. 38 Minuten

Annahme: wir gehen bei dieser Planung davon aus, dass der Bus keine Haltezeit in Bad Laer vorsieht, sondern die Wartezeit auf den Haltepunkt Osnabrück Hbf konzentriert wird.

Letzte Fahrmöglichkeit: Voraussichtlich 23:12 Uhr, Fahrzeit ca. 38 Minuten (Annahme wie vor)

Variante Schnellbuslinie Dissen a.T.W. – Kattenvenne (nach derzeitiger Planung)

Erste Fahrmöglichkeit: 5:19 Uhr, Fahrzeit: ca. 35 Minuten

Letzte Fahrmöglichkeit: 23:19 Uhr, Fahrzeit ca. 35 Minuten

Fahrzeit Pkw: 28 Minuten

Vergleichende Bewertung:

Beide Angebote sind im Hinblick auf die Bedienzeiten vergleichbar und ausgesprochen attraktiv und als ausreichend anzusehen.

Auch die Fahrzeiten im Vergleich zum Pkw sind in beiden Varianten attraktiv. Zudem muss auch hier zu Stoßzeiten mit deutlich längeren Fahrzeiten im Pkw gerechnet werden (Fahrzeiten bis 45 Minuten nach Angaben von Google Maps). Die direkte Busverbindung S 40 hat ebenfalls diese hohe Stauanfälligkeit. Hier kann die Fahrzeit nach den Angaben von Google Maps entsprechend bis zu 55 Minuten betragen.

Die Verbindung über Kattenvenne hat diese Stauanfälligkeit nicht und ist zudem 3 Minuten schneller als die Direktverbindung. Letzteres kann sich allerdings ändern, wenn das direkte Ziel in Osnabrück nicht der Bahnhof, sondern ein anderes Ziel in der Stadt ist (in Abhängigkeit von weiteren Haltepunkten der direkten Schnellbuslinie in Osnabrück).

Die Variante über Kattenvenne bietet zudem den Vorteil, dass mehr die Hälfte der Fahrzeit mit der Bahn zurückgelegt werden kann. Dies wird von Fahrgästen in der Regel als attraktiver bewertet. Busfahrten mit einer Fahrzeit von mehr als 20 Minuten werden von Fahrgästen erfahrungsgemäß wenig angenommen.

Anschlussmöglichkeiten in Osnabrück:

Bei der Verbindung über Kattenvenne können wegen der kürzeren Fahrzeit und damit der späteren Abfahrtszeit Anschlussreisende, die bereits oben im Abschnitt zu Bad Laer genannten Züge nutzen

Damit ist auch im Hinblick auf die Anschlussmöglichkeiten die Verbindung über Kattenvenne als vielseitiger und attraktiver zu bewerten.

4.2.5 Glandorf – Verbindungen in Richtung Münster, Ruhrgebiet, Düsseldorf und Köln sowie in Richtung Bielefeld, Hannover und Berlin

Ohne hier die Details bereits darstellen zu können, stellen sich auch für die Gemeinde Glandorf die benannten weiteren Verbindungen als wesentlich attraktiver dar. Ganz besonders gilt dies für die Verbindungen nach Nordrhein-Westfalen. Für Verbindungen zwischen Glandorf in Richtung Hannover und weiter nach Berlin ist der Vorteil dagegen nicht mehr so stark ausgeprägt.

4.2.6 Weitere Aspekte

Durch die von der Gemeinde Bad Laer vorgeschlagene Schnellbuslinie können zahlreiche weitere Verbindungen attraktiver als bisher ausgestaltet werden.

Besonders gilt dies für die Nahverbindungen, die zugleich Haltepunkte des RB 66 sind, also Hasbergen und Natrup-Hagen. Aber auch die Haltepunkte auf der Linie RB 75 werden attraktiviert. Dies würde im Fall der angestrebten Taktverdichtung auf dieser Linie noch deutlich besser erreicht werden können.

Umgekehrt besitzen die Haltepunkte Bad Iburg und Georgsmarienhütte bereits heute recht attraktive Verbindungen nach Osnabrück. Für diese wird somit durch die geplante Schnellbuslinie Bad Laer – Glandorf – Bad Iburg – Georgsmarienhütte nur ein geringer Vorteil erreicht.

Von der Innenstadt Georgsmarienhütte (Haltestelle Oesede Gildehaus) kommt man beispielsweise in einem dichten Takt (20 Minuten) in 18 Minuten nach Osnabrück zum Neumarkt, die Fahrzeit mit dem Pkw (13 Minuten) ist nur wenig schneller. Zudem besteht stündlich eine Zugverbindung nach Osnabrück, die mit 12 Minuten Fahrzeit sogar schneller als der Pkw ist.

Eine weitere Busverbindung zwischen Georgsmarienhütte und Osnabrück mit einer Fahrzeit von voraussichtlich knapp 20 Minuten von Georgsmarienhütte nach Osnabrück Hauptbahnhof bringt demgegenüber somit kaum einen Nutzwert für die Fahrgäste, zumal voraussichtlich die Haltestellen der von der PlaNOS und vom Landkreis heute favorisierten Schnellbuslinie nur durch Teile des Siedlungsgebietes von Georgsmarienhütte gut erreicht werden können, da sonst die gewünschte Beschleunigung des Angebotes nur unzureichend erreicht werden kann.

Mehr Fahrgäste mit Wohnort Georgsmarienhütte und Fahrziel Osnabrück können somit durch ein solches Angebot voraussichtlich nur in einem sehr begrenzten Umfang erreicht werden.

Auch in der im Auftrag des Landkreises durchgeführten repräsentativen Befragung bewerteten vor diesem Hintergrund die Befragten der Stadt Georgsmarienhütte das heute in ihrer Stadt vorhandene Bus- und Bahnangebot bereits deutlich besser als im Durchschnitt des Landkreises. Der Handlungsbedarf ist somit hier aus unserer fachlichen Sicht geringer als in vielen anderen Regionen des Landkreises.

Für Bad Iburg bietet die vorgeschlagene Schnellbuslinie zwar eine Verbesserung, was die Geschwindigkeit angeht. Aber auch heute ist eine Verbindung von der Haltestelle Bad Iburg Rathaus nach Osnabrück bereits im 30-Minuten-Takt möglich. Die Fahrzeit beträgt 32 Minuten. Durch die neue Linie würde sich allerdings die Fahrzeit nach unseren Schätzungen voraussichtlich um ca. 6 Minuten verkürzen können.

Derzeit sind die Fahrzeiten jeweils um :05 und um :35 Uhr, durch die vom Landkreis geplante neue Schnellbuslinie würde somit eine weitere zusätzliche und schnellere Fahrt angeboten werden können. Allerdings ist das Einwohnerpotenzial von Bad Iburg begrenzt und der Fahrzeitgewinn begrenzt.

Daher würde es sich aus unserer Sicht eher anbieten, den Bus aus Bad Iburg nach Georgsmarienhütte zeitlich so zu führen, dass ein Umstieg auf den Zug in Oesede möglich wird (derzeit ist das

aus zeitlichen Gründen keine attraktive Verbindung). Dadurch könnte eine Fahrzeit zum Hauptbahnhof in Osnabrück von ca. 28 Minuten erreicht werden.

Dies würde der Fahrzeit einer direkten Schnellbusverbindung zum Hauptbahnhof in Osnabrück zwar voraussichtlich zwar nicht ganz entsprechen, wäre aber dennoch eine deutliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation und dabei mit keinerlei Zusatzkosten gegenüber heute verbunden.

Dem Wunsch der Bevölkerung aus der im Auftrag des Landkreises Osnabrück durchgeführten repräsentativen Befragung in Bad Iburg, vor allem die Verknüpfung der Verkehrsmittel zu verbessern, würde damit ebenfalls optimal Rechnung getragen.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass es, wie bereits oben angesprochen, bereits heute eine zeitlich attraktive und gut getaktete Busverbindung zwischen Glandorf und Bad Iburg gibt. Eine Schnellbuslinie wird hier unseres Erachtens keine nennenswerten Vorteile bieten können.

Ebenso könnte über eine alternative Linienführung der heutigen Busverbindung zwischen Bad Laer und Bad Iburg nachgedacht werden, die heute aufgrund ihrer Umwege als wenig attraktiv anzusehen ist und eine Fahrzeit zwischen Bad Laer und Bad Iburg von 30 Minuten zur Folge hat (Fahrzeit Pkw: ca. 12 Minuten). Diese könnte anschließend bis zum Bahnhof Oesede weitergeführt werden. Damit ließen sich erhebliche weitere verkehrlich positive Wirkungen erreichen.

Diese Verbindung wurde daher bereits vor einigen Jahren in einem Gutachten für das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung zur Einführung empfohlen.²⁷

Bisher wurde diese Idee aber bedauerlicherweise nicht umgesetzt, obwohl hierfür sogar attraktive Fördermöglichkeiten durch das Land Niedersachsen bestanden hätten und auch heute im Grundsatz weiter bestehen. Mit einer solchen Lösung könnten sowohl für Bad Baer wie auch für Bad Iburg und Georgsmarienhütte weitere deutliche Vorteile erzielt werden.

Von großem Vorteil ist die von der Gemeinde Bad Laer vorgeschlagene Verbindung auch für die Gemeinde Bad Rothenfelde mit ihrem besonders hohen Aufkommen an Gästen, da vor allem für Gäste aus Nordrhein-Westfalen, dem Südwesten Deutschlands und dem westlichen Ausland (vor allem Beneluxländer) eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich attraktiver gestaltet wird. Diesem Aspekt kommt unseres Erachtens eine erhebliche Bedeutung zu, da die Bereitschaft zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Freizeitverkehr deutlich höher ist als beispielsweise im Berufsverkehr oder bei Wegen, die zum Einkaufen zurückgelegt werden.

²⁷ Vgl. PTV Transport Consult GmbH, 2016: Studie zur Identifikation und Bewertung potenzieller Verbindungen eines niedersächsischen Landesbuslinienetzes, Studie im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Karlsruhe, hier vor allem S. 53 ff.

Dies gilt selbstverständlich in gleicher Weise auch für die Gemeinde Bad Laer selbst.

Insgesamt würde aus den hier dargestellten Gründen darüber hinaus die hier vorgeschlagene Lösung langfristig den SPNV mit seinen vielen Haltepunkten in der Region besonders gut stärken. Dieser wird zu Recht auch im aktuell gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises Osnabrück wegen seiner „schnellen und direkten Verbindungen mit großen Kapazitäten“ als „das Rückgrat des ÖPNV“ im Landkreis Osnabrück bewertet. Auch den Vorgaben des geltenden Nahverkehrsplans würde damit bei dieser Lösung unseres Erachtens am meisten Rechnung getragen werden können.²⁸

4.3 Fahrgastpotenziale, Tragfähigkeit, CO₂-Minderung

Aus den oben in *Kapitel 4.2* herausgearbeiteten Gründen ist das Fahrgastpotenzial bei der von der Gemeinde Bad Laer präferierten Variante aus unserer Sicht erheblich höher einzuschätzen als bei der bisher vom Landkreis und der PlaNOS entwickelten Variante. Dem Beschluss zur Einführung des Deutschlandtickets zum 01. Mai 2023 kommt hierfür eine entscheidende Bedeutung zu. Aktuelle Schätzungen gehen davon aus, dass vermutlich rund 20 % der gesamten Bevölkerung dieses Ticket nutzen werden.²⁹

Wie groß das Fahrgastpotenzial ist, unterstreichen zum Beispiel auch aktuelle Zahlen zu den Pendlerverflechtungen auf Gemeindeebene und zu den Gästeankünften und Übernachtungen der Beherbergungsbetriebe zum Beispiel in den Gemeinden Bad Laer und Bad Rothenfelde.

Zur Illustration hier nur beispielhaft die folgenden Zahlen.

Pendlerverflechtung der Gemeinde Bad Laer

Die Gemeinde Bad Laer hat aktuell (Stand Juni 2022) zum Beispiel 3.132 Auspendler. Hiervon pendeln 470 in die Stadt Osnabrück, 235 nach Bad Rothenfelde, 212 nach Dissen a.T.W., 162 nach Glandorf, 18 nach Lienen, 25 nach Ostbevern und 57 nach Münster. Diese könnten unmittelbar von dem neuen Angebot profitieren. Hinzu kommen Pendler nach Bielefeld und Halle, aber auch viele Fernpendler Hessen, Rheinland-Pfalz, in das Saarland und nach Baden-Württemberg. Von dem neuen Angebot könnten also viele Pendler unmittelbar profitieren.

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei den Einpendlern (4.668 Personen). Allein aus der Stadt Osnabrück pendeln z.B. 259 Personen täglich nach Bad Laer.

²⁸ Vgl. 4. Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Osnabrück, beschlossen vom Rat der Stadt Osnabrück am 03.12.2019 und vom Kreistag des Landkreises Osnabrück am 17.12.2019, S. 93

²⁹ Vgl. zuletzt z.B. Prognose der Deutschen Bahn: Jeder Fünfte könnte das Deutschlandticket nutzen | tagesschau.de

Ein ähnliches Bild ergibt sich für Glandorf (2.106 Auspendler, davon 283 nach Osnabrück; 1.481 Einpendler, davon 89 aus Osnabrück).

Gästekünfte und Gästeübernachtungen

Bad Laer wies im Jahr 2019 (vor Corona) jährlich Gästekünfte mit Übernachtung in Beherbergungsbetrieben mit mindestens 10 Betten in Höhe von knapp 53.000 Personen aus (144.090 Übernachtungen), Bad Rothenfelde verzeichnete zum gleichen Zeitpunkt knapp 56.000 Gästekünfte und über 525.000 Übernachtungen aus. Hinzu kommen die vielen Tagesbesucher. Diese werden für Bad Rothenfelde von der Gemeinde auf zwischen 1 und 1,5 Mio. Besucher pro Jahr geschätzt und für Bad Laer auf 300.000 bis 450.000 Personen. Neben den Gästen der Bäderregion könnten auch Besucher des Naturparks Terra Vita von dem Angebot profitieren.

Für das Fahrgastpotenzial der von der Gemeinde Bad Laer präferierten Linienführung dürften diese Besucherströme eine besonders wichtige Rolle spielen, da gerade im Freizeitverkehr die Bereitschaft, den öffentlichen Nahverkehr für die An- und Abreise zu nutzen, besonders groß ist.

Besonders stark gilt dies bei Freizeitangeboten im Inland und, wie in diesem Fall, mit einer Ausrichtung auch auf die Themen Natur und Gesundheit.

Einen Fahrgastzuwachs für den Haller Willem erwartet auch die oben bereits erwähnte Initiative Haller Willem mit der Einführung des 49-Euro-Tickets.

Aufgrund der höheren Fahrgastzahlen, die bei Realisierung der von der Gemeinde Bad Laer favorisierten Variante erwartet werden können, ist auch eine Tragfähigkeit der Maßnahme, die vom Fördergeber für die geförderten Projekte zwingend gefordert wird (vgl. hierzu die Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 12. Januar 2021), erheblich realistischer, zumal die Kosten aufgrund der geringeren Fahrstrecke bei diesem Vorschlag niedriger sein dürften.

Aufgrund der kürzeren Fahrstrecke einerseits und dem zu erwartenden höheren Fahrgastaufkommen andererseits kann bei Realisierung der von der Gemeinde Bad Laer favorisierten Variante auch eine deutlich höhere CO₂-Minderung erwartet werden.

Dies gilt in besonderer Weise wegen der häufig langen Anfahrtswege der Gäste mit Übernachtungen in der Bäderregion.

Wir schätzen vor diesem Hintergrund die Fahrgastpotenziale für die beiden Varianten wie folgt ein:

Linie S 40: 89 Fahrgäste pro Tag

Diese Schätzung basiert auf folgenden Annahmen (vgl. hierzu die nachstehende Tabelle):

Ausgangspunkt für die Abschätzung ist die aktuelle Einwohnerzahl der Gemeinden Bad Rothenfelde, Bad Laer, Gladndorf, Bad Iburg und Georgsmarienhütte (Stand 2020). Wir haben hierfür auf die Daten aus dem für den Landkreis Osnabrück erstellten Bericht „*Mobilität im Landkreis Osnabrück: Bedarfsanalyse*“ zurückgegriffen.³⁰

Aus diesen Daten wurde auf der Grundlage der in dieser Studie ermittelten Daten die Gesamtzahl der von dieser Bevölkerung zurückgelegten Wege pro Tag abgeleitet und hiervon wiederum der Anteil der Wege, die heute mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Hierbei wird zwischen einer Betrachtung, die den Schülerverkehr mit einbezieht, und einer Betrachtung, in der nur die Fahrgäste betrachtet werden, die keine Schüler sind, unterschieden. Hierbei wird unterstellt, dass im Jahr 2022 wieder das Niveau der Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2019 im ÖPNV des Landkreises Osnabrück erreicht werden konnte. Ob diese Annahme zutreffend ist, kann leider nicht beurteilt werden, da seitens der PlaNOS bzw. des Landkreises Osnabrück seit dem Jahr 2019 keinerlei Zahlen zu den Fahrgästen im ÖPNV mehr erhoben bzw. veröffentlicht wurden.

Auf der Grundlage dieser Zahlen wurde anschließend unter Nutzung der Ergebnisse der empirischen Erhebungen der sogenannten Erwartungsanalyse³¹ das tägliche Nutzerpotenzial für die Linie S 40 gemeindescharf geschätzt. In Summe ergeben sich die ausgewiesenen 89 Fahrgäste pro Tag. Das Fahrgastpotenzial, das sich daraus ergibt, dass auch Personen mit einem Wohnort in der Stadt Osnabrück, die beispielsweise nach Gladndorf oder Bad Laer wollen, die Linie nutzen, wurde dabei nicht betrachtet.

(Schnell-)Buslinie zwischen dem Bahnhof Dissen a.T.W. und dem Bahnhof Kattenvenne/Lienen: 969 Fahrgäste pro Tag

Diese Schätzung basiert auf folgenden Annahmen (vgl. hierzu die nachstehende Tabelle):

Im Hinblick auf das Fahrgastpotenzial, das sich aus der Bevölkerungszahl der Gemeinden ergibt, die hauptsächlich von den vorgeschlagenen neuen Busverbindungen profitieren würden, wurde analog wie bei der Schätzung für die Linie S 40 vorgegangen. Das Potential, das sich aus der Bevölkerungsanzahl dieser Gemeinden ergibt, ist in der Tat, wie auch vom Landkreis Osnabrück erwartet, geringfügig niedriger als bei der Variante S 40.

Hinzu kommt aber das sehr große Nutzerpotenzial, das sich aus der sehr großen touristischen Bedeutung der beiden Gemeinden Bad Rothenfelde und Bad Laer ergibt und das der Landkreis bei seinen bisherigen vergleichenden Bewertungen der beiden Vorschläge überhaupt nicht

³⁰ CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH/ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, 2022: *Mobilität im Landkreis Osnabrück: Bedarfsanalyse, Schlussbericht, Studie im Auftrag des Landkreises Osnabrück, Hannover und Darmstadt*, S. 16

³¹ CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH/ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH, 2022: *Mobilität im Landkreis Osnabrück: Erwartungsanalyse, Schlussbericht, Studie im Auftrag des Landkreises Osnabrück, Hannover*

berücksichtigt hat. Dieses Potenzial wurde konservativ über die Gästeankünfte (nur Betriebe mit mindestens 10 Betten), die Aufenthaltsdauer und die geschätzten Tagesbesucher abgeschätzt.

In Summe ergeben sich die ausgewiesenen 969 Fahrgäste pro Tag.

Das Fahrgastpotenzial, das sich daraus ergibt, dass auch Personen mit einem Wohnort in der Stadt Osnabrück oder in anderen Gemeinden des Südkreises, die beispielsweise nach Glandorf, Bad Laer oder Bad Rothenfelde wollen, die Linie nutzen, wurde dabei nicht betrachtet.

Beide Schätzungen beziehen sich auf das Fahrgastpotenzial, das unseres Erachtens nach einem mehrmonatigen Anlaufen des Angebotes und bei entsprechender Bewerbung der neuen Angebote erreicht werden kann.

Tabelle: Schätzung der Fahrgastpotenziale der beiden Varianten im Vergleich

	Bevölkerung	Wege p.T.	Wege mit ÖPNV mit Schülern	Wege mit ÖPNV ohne Schüler	Potenzielle Nutzer p.T.
Variante Kattenvenne					
Bad Rothenfelde	8.615	28.430	1.458	543	16
Bad Laer	9.231	30.462	1.563	582	44
Glandorf	6.638	21.905	1.124	418	31
Bad Iburg	10.951	36.138	1.854	690	0
Georgsmarienhütte	32.201	106.263	5.451	2.030	0
					75
Gästeankünfte	68.808				47
Gästeübernachtungen	391.851	1.136.368			156
Tagesbesucher	1.500.000				616
Fahrgäste Gesamt					969
Variante S40					
Bad Rothenfelde	8.615	28.430	1.458	543	0
Bad Laer	9.231	30.462	1.563	582	22
Glandorf	6.638	21.905	1.124	418	16
Bad Iburg	10.951	36.138	1.854	690	21
Georgsmarienhütte	32.201	106.263	5.451	2.030	30
Fahrgäste Gesamt					89

Quelle: Institut für Regionalwirtschaft GmbH.- Eig. Berechnungen

Es wird empfohlen, kurzfristig durch entsprechende Befragungen von Übernachtungsgästen und Tagesbesuchern die dieser Schätzung zugrunde liegenden Annahmen und Zahlen weiter zu validieren.

Aufgrund der bei Umsetzung des Vorschlages der Gemeinde Bad Laer zu erwartenden deutlich höheren Fahrgastzahlen ist bei der Realisierung dieser Linie auch eine wesentlich höhere CO₂-Minderung zu erwarten. Dies gilt um so mehr, da die durchschnittliche Entfernung, die bei Wegen zu Freizeit Zwecken zurückgelegt werden, mit Abstand die größte ist und auch die Entfernung der Wege, die zu Arbeits- und Dienstzwecken zurückgelegt wird, deutlich übersteigt.³²

Belastbare Zahlen zu den vom Landkreis auf der Strecke S 40 erwarteten Nutzern sind bisher nicht bekannt.

³² Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.): Mobilität in Deutschland Ergebnisbericht 2017, S. 61

5 KANN EINE ÄNDERUNG DER MAßNAHME BEIM BALM NOCH BEANTRAGT WERDEN?

Ja. Hierzu heißt es in den Unterlagen des Projektträgers:

„Die Förderung erfolgt grundsätzlich im Rahmen der im Förderbescheid angegebenen Regelungen. Etwaig notwendige Anpassungen aufgrund unvorhersehbarer Entwicklungen können im Einzelfall Berücksichtigung finden. Die Erhöhung der Fördersumme ist jedoch in der Regel ausgeschlossen.“

Jede Entscheidung hierüber bleibt allerdings, wie üblich *„der Einzelfallprüfung vorbehalten.“*³³

Begründet werden kann der Änderungsantrag vor allem mit der nun feststehenden Einführung des Deutschlandtickets, da diese für die Entfaltung der verkehrlichen Wirkung der von der Gemeinde Bad Laer vorgeschlagenen Lösung von großer Bedeutung ist.

Zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der Förderskizze und des nachfolgenden Förderantrages war diese Entwicklung so nicht abzusehen.

³³ Quelle: Fragen- und Antwortkatalog des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und des Bundesamtes für Logistik und Mobilität zum Förderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“, Stand 14.12.2022, Antwort auf die Frage 5.14

Anhang



Sole-Heilbad im Osnabrücker Land

| Gemeinde Bad Laer | Glandorfer Straße 5 | 49196 Bad Laer |

Landkreis Osnabrück
Frau Landrätin Anna Kepschull
Am Schölerberg 1
49082 Osnabrück

Gemeinde Bad Laer
Der Bürgermeister

Tobias Avermann

☎ 05424 2911- 10

✉ avermann@bad-laer.de

📅 15.12.2022

Mobilität; Verknüpfung der Bahnhaltepunkte Dissen/ Bad Rothenfelde und Kattenvenne/ Lienen

Sehr geehrte Frau Landrätin Kepschull, liebe Anna,

im Nachgang zu der Veranstaltung zur Präsentation der Mobilitäts-Umfrageergebnisse im Kreishaus am 12.12.2022 möchte ich im Zusammenhang mit den nunmehr folgenden Überlegungen nochmal für eine **gesonderte verkehrliche Verbindung der Bahnhaltepunkte Dissen/ Bad Rothenfelde und Kattenvenne** (Lienen) im Rahmen des Modellprojektes werben. Ich hatte mein Anliegen u.a. bereits am 02.09.2022 dem Mobilitätsteam und der PlaNOS übermittelt.

Zielsetzung des Modellprojektes sollte es sein, den Nahverkehr im Landkreis Osnabrück in den nächsten Jahren unter Nutzung moderner Technologien und Angebote auszubauen, zu flexibilisieren und somit attraktiver zu gestalten. Auch vor dem Hintergrund eines wachsenden Interesses am Landleben aber auch einer insgesamt älterwerdenden Bevölkerung und eines voranschreitenden Klimawandels erscheint es sinnvoll, innovative Konzepte für einen verbesserten Nahverkehr auf dem Land zu erarbeiten; so die gemeinsame Zielsetzung.

Diesem Leitgedanken würde man meines Erachtens insbesondere durch eine **schnelle und direkte Busverbindung der vorgenannten Bahn-Haltepunkte** mit wenigen Zwischenhalten zugunsten einer möglichst schnellen Fahrtzeit gerecht.

Wie der anliegenden Skizze zu entnehmen ist, könnten über eine regelmäßige Busverbindung vom Bahnhof Dissen/ Bad Rothenfelde nach Kattenvenne (Lienen) die Kommunen Dissen a.T.W., Bad Rothenfelde, Bad Laer und Glandorf (und Lienen) und damit **ca. 34.000 Einwohner allein aus dem Osnabrücker Kreisgebiet** (inkl. Lienen sogar ca. 43.400 EW) profitieren, ebenso zahlreiche Gäste unserer Bäderregion und des Naturparks Terra Vita.

Über den Bahnanschluss Kattenvenne werden die Städte und **Fernbahnhöfe Münster/ Westf.** (18 Minuten Fahrtzeit) **und Osnabrück** (21 Minuten Fahrtzeit) mit Zwischenhalten u.a. in Lengerich/ Westf., Natrup-Hagen und Hasbergen erreicht. Über den Haltepunkt Dissen/ Bad Rothenfelde würde das Bahnnetz ebenso nach Osnabrück (32 Minuten Fahrtzeit) führen und in gegengesetzter Richtung nach **Bielefeld** (39 Minuten Fahrtzeit); beide Strecken ebenfalls mit weiteren Haltepunkten in Kommunen, die bislang für Bad Laer und Glandorf – wenn überhaupt – nur über den Bus und damit in der Regel zeitaufwendiger zu erreichen sind.

Mit einer **Gesamtdistanz von 27 km zwischen beiden Bahnhaltepunkten** teilen sich die ortsbezogenen Distanzen wie folgt auf:

Bhf. Dissen/ Bad Rothenfelde -> 8km -> Bad Laer -> 8km -> Glandorf -> 11km -> Kattenvenne.

In der Hauptsache jedoch bekämen die Gemeinden **Glandorf und Bad Laer eine verlässliche und attraktive Anbindung an zwei Bahnnetze**. Darüber hinaus würden sich für Bad Rothenfelde, Dissen a.T.W. und Kattenvenne (Lienen) ebenso verbesserte Möglichkeiten ergeben.

Über die Zwischenhalte werden weitere ÖPNV-Verbindungen erschlossen, die derzeit alternativ nicht darstellbar und auch nicht in kürzerer Zeit mit einem PKW zu fahren sind. Dies gilt z.B. für eine Fahrt von Glandorf über Kattenvenne nach Hasbergen mit einer angenommenen Gesamtfahrtzeit von 28 Minuten (Glandorf -> Kattenvenne Bhf. = 15 Minuten; Kattenvenne Bhf. -> Hasbergen 13 Minuten.)

Auch unter touristischen Aspekten würden insbesondere Bad Laer und Bad Rothenfelde profitieren. Wie bereits bekannt, wird in Bad Laer das einzige im weiten Umkreis zertifizierte Bio-Hotel betrieben. Aber auch für die weiteren zukunftsorientierten Übernachtungsbetriebe wäre die direkte Bahnanbindung der Ausgleich eines aktuellen Wettbewerbsnachteils. Zunehmend erhalten wir von Gästen Anfragen, warum eine bequeme Anreise mit der Bahn oder ergänzend mit dem ÖPNV nicht möglich ist. Mit jährlich bis zu ca. 149.000 Übernachtungsgästen allein in Bad Laer wäre die verkehrliche Erschließung ein guter Beitrag zur touristischen Standortsicherung, bzw. ein Ausbaupotenzial. **Bei vielen unserer Gäste ist der Wunsch nach der Mobilitätswende bereits angekommen.** Auch aus gesundheitlichen oder Altersgründen würden gerne mehr Gäste mit der Bahn anreisen anstelle mit dem PKW. Die Zielgruppe der potenziellen Gäste würde sich erheblich erweitern mit einem möglichst barrierearmen Zugang zur Bahn.

Wenn die Zielsetzung besteht, möglichst gute und viele Anreize zur Nutzung des ÖPNV und dem Verzicht auf das Auto zu schaffen, ist eine getaktete Buslinie zwischen den Bahnhaltepunkten Dissen/ Bad Rothenfelde und Kattenvenne (Lienen) ein echter Beitrag dazu, weil es eine attraktive Alternative darstellt. Viele Bürgerinnen und Bürger haben eine private oder berufliche Verbindung nach Münster. Die Strecke zwischen Bad Laer und Münster Hbf. ist mit dem PKW in der Regel nicht unter 50 Minuten zu schaffen. Die Bahnfahrt zwischen Kattenvenne und Münster dauert planmäßig 18 Minuten. Für einen direkten Transfer von Bad Laer nach Kattenvenne (19km; von Glandorf wären es nur 11km) inklusive eines Umstiegs blieben demnach 32 Minuten und damit eine vermutlich **geringere Fahrtzeit durch eine ÖPNV-Nutzung als mit dem PKW.**

Ein weiteres Argument stellen die Abfahrtszeiten zwischen Münster und Osnabrück in beiden Richtungen dar: von morgens 5:20 Uhr bis werktags nach 23:00 Uhr Uhr und an den Wochenenden sogar nachts bis 01:19 Uhr ab Kattenvenne.

Bereits jetzt ist für viele Reisende die wesentlich **schnellere Verbindung von Bielefeld nach Berlin** eine bevorzugte Alternative zum Hauptbahnhof Osnabrück. Ebenso würden über den Hauptbahnhof Bielefeld weitere Fernziele zugänglich, die über Osnabrück nicht direkt erreichbar sind.

Die jüngsten Preisgestaltungsmaßnahmen der Bundes- und Landesregierung kommen den Überlegungen entgegen. Mit dem **Deutschlandticket**, bzw. 29-€-Ticket für Schülerinnen und Schüler sowie dem 49-€-Ticket für Erwachsene wird es künftig möglich sein, alle Busse und Bahnen des ÖPNV zu nutzen. Damit wäre ein **weiterer Anreiz** geschaffen, auch im ländlichen Raum bei passenden Verbindungen in den ÖPNV zu wechseln, noch dazu, wenn kein nennenswerter Zeitverlust einträte. Damit ergäben sich auch **neue Möglichkeiten für Arbeitspendler und die ortsansässigen Unternehmen.**

Im Vergleich zu den Überlegungen seitens des Landkreises zu einer Schnellbuslinie für Bad Laer und Glandorf nach Osnabrück bitte ich, dringend gemeinsam über die vorgenannten Überlegungen eines Modellprojektes zur Verbindung der Bahnhaltepunkte Dissen/ Bad Rothenfelde und Kattenvenne (Lienen) sehr ernsthaft nachzudenken und zu beraten. Mit zunehmender Betrachtung erscheint mir die angedachte Schnellbuslinie als schlechtere Alternative. Denn das **Umfrageergebnis belegt, dass insbesondere das Verkehrsmittel Bahn die Menschen zum Wechsel vom Individualverkehr auf den ÖPNV ermutigt** und dass der ÖPNV vor allem Verbindungen anbieten sollte, die auch von den Fahrtzeiten her attraktiv sind. Bei einer Nutzung und Einbindung des Schienenpersonennahverkehrs (SNPV) und einer Verbesserung der Verknüpfung zwischen Bus und Schiene, was ja auch offensichtlich einer der zentralen Wünsche der Befragten sei, könnte dies m.E. eher gelingen als durch einen zusätzlichen Bustransfer von Bad Laer/ Glandorf nach Osnabrück.

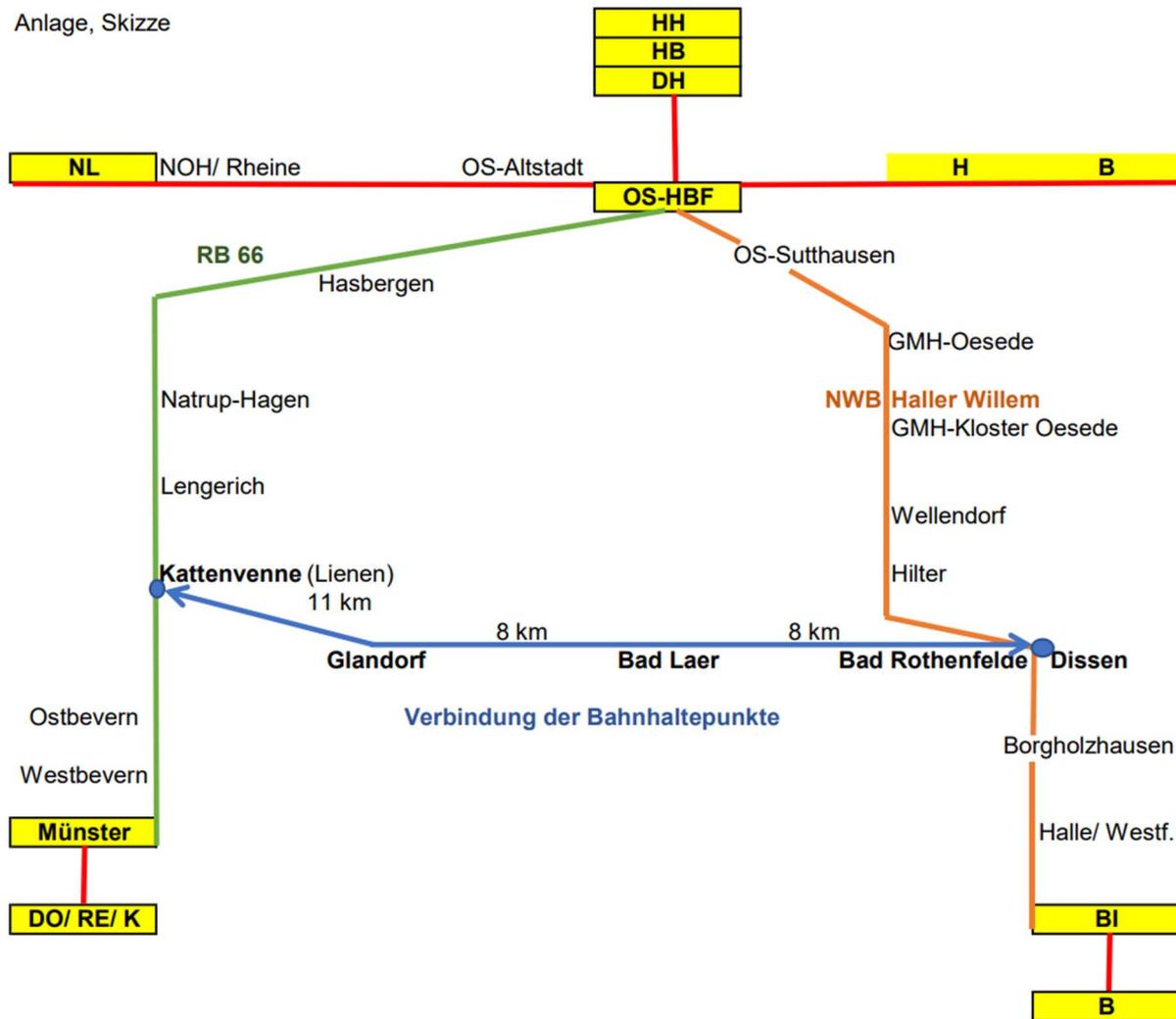
Ich bin davon überzeugt, dass diese Variante einer schnellstmöglichen Bahnanbindung von Bad Laer und Glandorf in kürzester Distanz eine echte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Südkreis wäre, von dem letztendlich alle Kommunen profitieren und einem bereits langfristigen Nachteil für die Orte ohne Bahnanschluss wirksam entgegengearbeitet wird. Die jetzt zur Verfügung stehenden Fördermittel in nennenswerter Größenordnung ermöglichen zudem eine zunächst einmalige Gelegenheit.

Mit besten Grüßen

A handwritten signature in black ink, reading 'Tobias Avermann'. The script is cursive and fluid, with the first letters of the first and last names being capitalized and prominent.

Tobias Avermann
Bürgermeister

Anlage, Skizze





Sole-Heilbad im Osnabrücker Land

| Gemeinde Bad Laer | Glandorfer Straße 5 | 49196 Bad Laer |

PlaNOS GmbH
Herrn Linnenbrink
Alte Poststraße 9
49074 Osnabrück

Gemeinde Bad Laer
Der Bürgermeister

Tobias Avermann

☎ 05424 2911- 10

✉ avermann@bad-laer.de

📅 27.02.2023

Geplante Schnellbuslinie S40 im Rahmen des Projektes Moin+; Ihr Schreiben (Mail) vom 24.02.2023

Sehr geehrter Herr Linnenbrink,

vielen Dank für die Vorstellung der geplanten Schnellbuslinie 40 von Bad Laer über Glandorf und Bad Iburg, Georgsmarienhütte nach Osnabrück am 17.02.2023 sowie die Übersendung des Konzeptes dazu am vergangenen Freitag, 24.02.2023, das damit jetzt erstmalig schriftlich vorliegt.

Da die Unterlagen im Vorfeld der Besprechung noch nicht vorlagen, konnten konstruktiv kritische Anmerkungen nur spontan erfolgen. Erlauben Sie mir bitte, dass ich diese anhand der nunmehr vorliegenden Informationen erneut vortrage und im Sinne einer bestmöglichen Lösung entsprechend konkretisiere.

Nach Ihren Ausführungen werde der von der PlaNOS vorgeschlagene betreffende Gesamtkorridor als Potenzial im Nahverkehrsplan (NVP) 2019 benannt, jedoch ohne Schnellbus. Entgegen Ihrer bisherigen Argumentation für die Linie S40 diene dies jedoch wohl eher als Beleg dafür, dass die Linie im NVP 2019 damit nicht genannt wird.

Im NVP 2019 finden sich zum Thema Schnellbuslinien folgende nur grundsätzliche Aussagen:
„Um die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV in Stadt und Landkreis Osnabrück zu erreichen, bedarf es der Schaffung eines Modells der differenzierten Bedienung mit Produkten entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe wie z. B. SchnellBus, MetroBus, AnrufBus, NachtBus etc.“ (S. 26 f.).

An anderer Stelle wird ebenfalls noch einmal die Bedeutung des Themas Busbeschleunigung durch folgende klare Aussage unterstrichen: „Nur so kann eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen erreicht werden.“ (S. 50).

Die Idee oder die Planung für eine Schnellbuslinie von Bad Laer über Glandorf, Bad Iburg und Georgsmarienhütte nach Osnabrück findet sich dagegen im NVP 2019 nicht und kann somit wohl auch nicht – wie bislang durch die PlaNOS argumentiert – als Begründung angeführt werden.

Um die Nutzung des ÖPNV zu steigern, wird es dagegen als Aufgabe gesehen, „den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung mit durchgehenden Wegekettten im ÖPNV zu entsprechen. Das bedeutet sowohl geeignete und aufeinander abgestimmte Übergänge zwischen schienengebundenem Nah- und Fernverkehr und dem Busverkehr als auch die Verknüpfung zwischen Buslinien.“ (S. 26).

Ergänzend finden sich zudem folgende Einzelaussagen im Nahverkehrsplan (NVP) 2019 mit direktem Bezug zum ÖPNV im Südkreis:

Der Bahnhof Dissen/ Bad-Rothenfelde wird als Bahnhof benannt, zu dem eine sinnvolle Bus-Schiene-Verbindung möglich wäre (S. 144). Es wird im NVP daher als Aufgabe definiert, an diesem Bahnhof „die Verknüpfung zwischen SPNV und ÖPNV ... gezielt zu stärken“. (S.145). Hierfür sollen noch während der Laufzeit des NVP entsprechende Konzepte ausgearbeitet werden. Die herausgehobene Bedeutung dieses Bahnhofs sowie die Ein- und Ausstiegszahlen stützen diese These, **belegt auch durch die jeweilige aktuelle Parkplatzauslastung** an den vorgenannten Bahnhöfen Dissen und Kattenvenne. Weiter heißt es im NVP 2019:

Es soll ein Konzept entwickelt und umgesetzt werden, mit dem eine weitere Aufwertung der ÖPNV-Verbindungen und eine stärkere Verzahnung im Stadt-Umland-Verkehr im Gebiet der VOS Süd erreicht werden kann (Maßnahme Konzeptentwicklung und Umsetzung von Modifizierungen des ÖPNV-Systems der VOS Süd). Hierdurch soll eine „Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im südlichen Osnabrücker Land“ erreicht werden (S. 182).

Vielmehr führt der NVP 2019 **auf Seite 186 eine Prüfung der Neueinrichtung einer Busverbindung auf der Achse Bad Rothenfelde - Bad Laer - Glandorf - Ostbevern – Telgte** aus, um diese Orte besser zu vernetzen und Fahrgastbedürfnisse besser als bisher zu berücksichtigen. Der Alternativvorschlag Dissen-Kattenvenne ist ein wesentlicher Teil dieser im NVP 2019 konkret genannten Linie.

Ebenso soll im gesamten Landkreis eine **Prüfung ergänzender Kreisgrenzen überschreitender Verkehre** erfolgen, um vorhandenen Pendlerbeziehungen besser als bisher Rechnung tragen zu können (S. 189). Das in Ihrem Konzept genannte Gegenargument, es sei dazu eine „Abstimmung mit dem Aufgabenträger im Münsterland (Linienende in NRW)“ erforderlich, ist wohl kaum ernsthaft nach außen vertretbar.

Unter Berücksichtigung dieser Punkte dürften **mehr Argumente aus dem Nahverkehrsplan für eine Verbindung der Bahnhaltedpunkte Dissen/ Bad Rothenfelde mit Kattenvenne** sprechen als für die nunmehr geplante zusätzliche Buslinie S40.

Weiterhin sprechen Sie in Ihrer Argumentation als „Pro“ für die geplante Buslinie S40 ein hier *„deutliches Einwohnerpotenzial von 58.000 Einwohnern“* an. Hier bleibt offensichtlich das in weiten Teilen bereits bestehende optimale Nahverkehrsangebot der Stadt Georgsmarienhütte unberücksichtigt. Inkl. des Bahnhofs OS-Sutthausen (für den Stadtteil Holzhausen) verfügt die Stadt Georgsmarienhütte bereits (mit den Bahnhöfen Oesede und Kloster Oesede) über drei gut erreichbare Bahnhaltedpunkte. Hinzukommt die teilweise Stadtbusanbindung (OS, Hagen aTW) sowie der bereits häufig angefahrene Bushalte-/ knotenpunkt Oesede-Gildehaus (20-Minuten-Takt). Ihren Fahrzeitenvergleich zum Rosenplatz (OS) aufnehmend, besteht bereits jetzt über Oesede-Gildehaus in 12 Minuten eine gute Möglichkeit die Haltestelle OS-Rosenplatz per Bus zu erreichen. Der geplante Schnellbus S 40 soll den Stadtkern Georgsmarienhütte aus Zeitgründen gar nicht anfahren. Ohne nennenswerten Mehrwert für die Einwohner in Georgsmarienhütte verbliebe ein Einwohnerpotenzial von 27.000 im Vergleich zum Einwohnerpotenzial von 34.000 Einwohnern beim Alternativvorschlag Dissen/ Kattenvenne allein im Kreisgebiet zzgl. der Anrainerkommunen an den jeweiligen Bahnlinien.

Weiterhin sei angemerkt, dass die Stadt Georgsmarienhütte bereits an eine weitere Schnellbuslinie Richtung Hasbergen angebunden werden soll.

Eine Fahrzeitverkürzung gegenüber dem PKW dürfte auf der geplanten S40 nicht erreicht werden, im Gegensatz zur vorgeschlagenen Route im Südkreis in Kombination mit der Bahn Richtung Münster.

Bezüglich des Einwohnerpotenzials lassen Sie **im Vergleich darüber hinaus die Übernachtungszahlen der Kurorte Bad Rothenfelde (über 500.000 ÜN p.a.) und Bad Laer (über 145.000 ÜN p.a.)** offensichtlich außer Acht. Beide Heilbäder verzeichnen jeweils über 50.000 Ankünfte p.a., also in Summe 100.000 Übernachtungsgäste (An- und Abreisen). Tagesgäste in wohl mindestens selber Anzahl sind da noch nicht enthalten.

Wie bereits mehrfach ausgeführt, sollte dieses Projekt genutzt werden, die Nahverkehrssituation in den vom Oberzentrum Osnabrück weiter entfernten Kommunen nachhaltig zu verbessern und so die Menschen für eine ÖPNV-Nutzung begeistern, wo es bislang nur unzureichende Angebote gibt. Das gilt **insbesondere für Pendler:**

Insgesamt hat Bad Laer über 3.000 Auspendler. Hiervon pendeln zum Beispiel 460 nach Osnabrück, 240 nach Bad Rothenfelde, 280 nach Dissen und 145 nach Glandorf. Insgesamt könnten **rd. 1.360 Pendler der Gemeinde Bad Laer unmittelbar von einer Streckenführung zu den Bahnhöfen in Kattenvenne und Dissen-Bad-Rothenfelde profitieren.**

Dagegen pendeln aus Bad Laer nur 215 Personen nach Bad Iburg und weitere 210 nach Georgsmarienhütte. Pendler von Bad Laer nach Georgsmarienhütte benötigen für diese Fahrt heute 35 Minuten, die S40 benötigt 29 Minuten und bietet damit für diese Gruppe nur einen geringen Vorteil. Ähnlich ist es für Pendler nach Bad Iburg. Diese benötigen heute für diese Fahrt 21 Minuten, die vorgeschlagene Linie S 40 benötigt für diese Strecke sogar 22 Minuten. Für Pendler mit Wohnort Bad Laer und einem Arbeitsort in Bad Iburg oder Georgsmarienhütte bietet die vorgeschlagene Linienführung S40 damit nur sehr geringe Vorteile.

Eine direktere Linienführung der heutigen Linie 466 wäre damit die deutlich bessere Alternative für diese Zielgruppe. Es könnte so eine Fahrzeitverkürzung auf etwa 14 Minuten erreicht werden. So wäre ggf. auch eine schnelle Verbindung nach Georgsmarienhütte erreichbar (Fahrzeit ca. 26 Minuten). Auch für die Stadt Bad Iburg ließen sich Optimierungen erzielen.

Für Fahrgäste/ Pendler aus den südlichen Kommunen, die nach Georgsmarienhütte oder Osnabrück wollen, wäre dies ebenso eine nennenswerte Verbesserung. Zudem bestünde ebenfalls die Möglichkeit, über die Alternativroute Kattenvenne/ Dissen die NWB Richtung Georgsmarienhütte und Osnabrück zu nutzen.

Auch für die Pendler in Glandorf könnte die alternative Streckenführung Dissen/ Kattenvenne wesentlich **attraktiver** sein. Dort könnten vermutlich etwa 1.000 der insgesamt 2.000 Auspendler der Gemeinde direkt von diesem Angebot profitieren. Nach Bad Iburg pendeln dagegen aus Glandorf nur 155 Personen und nach Georgsmarienhütte 140 Personen. Nach Bad Iburg benötigt der Bus heute 9 Minuten und nach Georgsmarienhütte 30 Minuten. Auch in Glandorf wäre somit die Zahl der Pendler, die von einer Linienführung einer Schnellbuslinie von Bf. Dissen/Bad Rothenfelde – Bad Laer – Glandorf – Bf. Kattenvenne viel höher als bei der von Ihnen vorgeschlagenen Linienführung.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass es bereits heute eine zeitlich attraktive und gut getaktete Busverbindung zwischen Glandorf und Bad Iburg gibt.

Somit bietet eine Linienführung zwischen Kattenvenne und dem Bahnhof Dissen/Bad Rothenfelde auch für die Pendler wesentlich mehr Vorteile als die von Ihnen vorgeschlagene Linienführung.

Zudem ist anzunehmen, dass die von Ihnen vorgeschlagene **Linienführung der S40 aufgrund der weiteren Entfernung und Busfahrtstrecke kostenintensiver** zu betreiben ist als eine Linienführung zwischen Kattenvenne und dem Bahnhof Dissen/Bad Rothenfelde.

Das Argument, dass zwischen Bad Laer und dem Bf. Dissen/Bad Rothenfelde über eine Verknüpfung der Linien 466 und 467 bereits sehr lange eine Busverbindung besteht, greift insofern nicht, als dass ja gerade in der **Verbindung** der Haltepunkte Bf. Dissen/Bad Rothenfelde und Kattenvenne der große Nutzen für die Anrainerkommunen – inkl. aller an beiden Bahnlinien anliegenden Kommunen – besteht. Insbesondere in dieser Verbindung lassen sich die gesteckten Ziele verwirklichen.

Inwieweit sich Ihre Überlegungen mit den Handlungsempfehlungen des begleitenden Fachbüros decken, kann von hier aus nicht beurteilt werden, denn diese liegen den kreisangehörigen Kommunen m.W. nicht vor. Ich schlage vor, hierzu gemeinsam mit der Cima, Institut für Regionalwirtschaft GmbH, Hannover ein fachlich begleitetes Gespräch mit allen Beteiligten anzubieten, bzw. den Alternativvorschlag kurzfristig und auch auf eine Umsetzung und Integration in das Förderprojekt hin untersuchen zu lassen.

Der Aufforderung zur Beteiligung (mit einer einwöchigen Frist) folgend, habe ich die Alternative einer Verbindung der Bahnhaltdepunkte Dissen/ Bad Rothenfelde bereits am 02.09.2022 vorgeschlagen und mit Schreiben vom 15.12.2022 nochmals konkretisiert.

Der Vorteil einer aktuell zusätzlich ggf. angedachten Anbindung an eine bestehende Busverbindung (also vermutlich mit Umstieg) Richtung Bahnhof Warendorf erschließt sich nicht, da von dort aus nur eine Ost-West-Bahnverbindung (MS, BI) besteht.

Die auch in der Besprechung vom 17.02.2022 durch die PlaNOS erneut vorgetragenen **Zielsetzungen** einer **Fahrtzeitverkürzung**, einer **Anbindung an den Bahnverkehr**, einer **Reduzierung des CO2-Ausstoßes** und der **Erprobung im ländlichen Raum** würde die vorgeschlagene Alternative der Schnellbusverbindung der Bahnhaltdepunkte Dissen/ Bad Rothenfelde und Kattenvenne mindestens ebenso, wenn nicht besser, gerecht.

Erlauben Sie mir, abschließend auf den Punkt der **Bahnhaltdepunkte nochmal gesondert** einzugehen:

Insbesondere bez. der Bahnanbindung Osnabrück-Münster und den regionalen Haltepunkten kämpfen die Anrainerkommunen für einen möglichst häufigen und regelmäßigen Halt der DB-Züge. Mit dem Argument der im Zweifel zu geringen Anzahl an zusteigenden Fahrgästen kommen immer wieder Bahnhaltdepunkte in die Diskussion, herausgenommen zu werden. Diese Situation ist bekannt. Insofern ist die von Ihnen beschriebene „*konsequente Ausrichtung auf eine Bus-Schiene-Verknüpfung am Hbf. Osnabrück*“ evtl. auch dahingehend zu überdenken, ob nicht auch unter diesem Aspekt eine **kürzere und direktere Anbindung kleinerer Haltepunkte günstiger, schneller erreichbar und nachhaltiger** ist. Denn die konsequente Ausrichtung der Bahnhaltdepunkte im ländlichen Raum auf die Oberzentren Osnabrück, Münster und Bielefeld ergeben sich zwangsläufig durch die – laut Umfragen bevorzugte – Schiene.

Mit freundlichen Grüßen



Tobias Avermann
Bürgermeister

Anlage, Skizze

