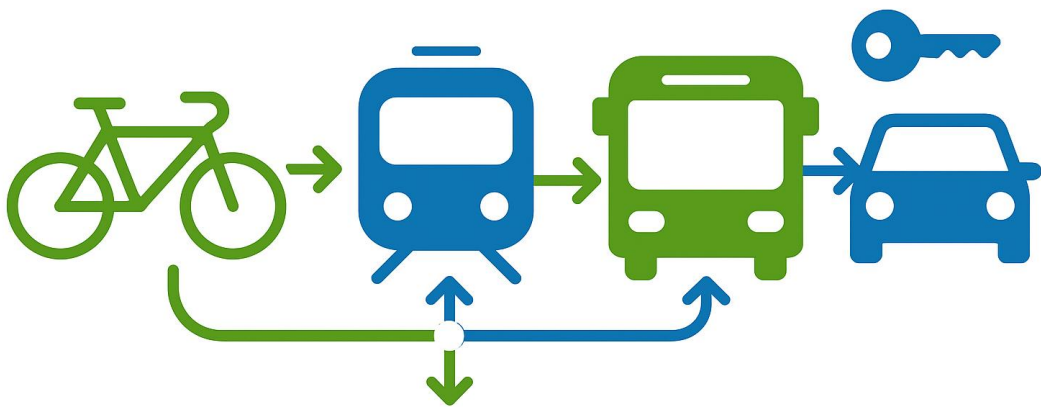


Emsland



Neuaufstellung Nahverkehrsplan 2025-2030



Auftraggeber:
Landkreis Emsland
Ordeniederung 1
49716 Meppen

Stand:
Oktober 2025

Bearbeitet durch:



MOBILE ZEITEN, Verkehrsplanung und-beratung
Inhaber Christoph Marquardt
Georgstraße 1
26349 Jaderberg
Tel.: 04454/97989885
e-Mail: info@mobile-zeiten.net

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG.....	7
2	AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN FÜR DEN ÖPNV	8
3	GESETZLICHE GRUNDLAGEN.....	9
3.1	EUROPARECHTLICHER RAHMEN - VERORDNUNG (EG) NR. 1370/2007	10
3.2	BUNDESRECHTLICHE GRUNDLAGEN	10
3.2.1	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	10
3.2.2	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG).....	10
3.2.3	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG)	11
3.3	LANDESRECHTLICHE GRUNDLAGEN (NIEDERSACHSEN)	11
3.3.1	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	11
3.3.2	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG)	12
3.4	RAUMORDNERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN	12
3.4.1	Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen	12
3.4.2	Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Emsland	13
3.5	ERGÄNZENDE KONZEPTE UND STUDIEN	14
4	ORGANISATION DES ÖPNV IM LANDKREIS EMSLAND	16
4.1	AUFGABENTRÄGERSCHAFT UND ROLLE DER EEB	16
4.2	EIGENWIRTSCHAFTLICHKEIT	16
4.3	EMS LANDTARIF UND VERKEHRSGEMEINSCHAFTEN	17
4.3.1	Einführung des Emslandtarifs	17
4.3.2	Emsland-Jugendticket.....	17
4.3.3	Deutschlandticket-Webshop	17
4.3.4	Regionale Verkehrsgemeinschaften	18
4.3.5	Austritt aus der Verkehrsregion Ems-Jade (VEJ)	18
4.4	FINANZIERUNG DES ÖPNV	19
4.5	LINIENBÜNDELUNG ALS MITTELFRISTIGE PLANUNGSPERSPEKTIVE	19
5	BESTANDSDARSTELLUNG UND -ANALYSE	20
5.1	BILANZ NVP 2020: WAS WURDE UMGESETZT, WAS STEHT NOCH AUS?	20
5.2	WELCHE ENTWICKLUNGEN SIND ZU ERWARTEN?	22
5.2.1	Bevölkerungsentwicklung	22
5.2.2	Siedlungsentwicklung	23
5.2.3	Arbeitsplatzentwicklung	24
5.3	ÖPNV-ANGEBOTSSTRUKTUR.....	26
5.3.1	SPNV	27
5.3.2	Straßengebundener ÖPNV	30
5.3.3	Fahrzeugbestand.....	38
5.4	FAHRGASTNACHFRAGE	39
5.4.1	Samson / RadExpress	40
5.4.2	Fahrgastinformation und Kommunikation.....	41
6	QUALITÄTSANALYSE.....	42
6.1	GRUNDLAGE DER ANALYSE.....	42
6.2	BEDIENUNGSQUALITÄT	43
6.2.1	Bewertungskriterien	43
6.2.2	Bedienungsqualität regionale Verkehre	44

6.2.3	Bedienungsqualität örtliche Verkehre	45
6.3	VERBINDUNGSQUALITÄT	45
6.3.1	Bewertungskriterien	45
6.3.2	Verbindungsqualität regionale Verkehre	46
6.3.3	Verbindungsqualität örtliche Verkehre.....	47
6.4	PRAXISTAUGLICHKEIT.....	48
6.4.1	Bewertungskriterien	49
6.4.2	Praxistauglichkeit regionale Verkehre	50
6.4.3	Praxistauglichkeit örtliche Verkehre	50
6.5	ERGEBNISSE GESAMTQUALITÄT	51
6.5.1	Gesamtqualität örtliche Verkehre (Orte → Grundzentrum)	51
6.5.2	Gesamtqualität regionale Verkehre (Grundzentrum → Mittelzentrum).....	53
6.6	ERSCHLIEßUNG.....	56
6.6.1	Industrie- und Gewerbegebiete.....	56
6.6.2	Wohn- und Neubaugebiete	58
6.6.3	Barrierefreiheit.....	60
6.7	VERKNÜPFUNG.....	61
6.7.1	Tarifliche Verknüpfung/ Emslandtarif	62
6.7.2	Inter- und Multimodalität/Verknüpfung durch Carsharing.....	63
6.7.3	Digitale Verknüpfung	63
6.7.4	Verknüpfung Bus-Bus und Bus-Bahn.....	64
6.8	ÖPNV-QUALITÄT AUS SICHT DER BÜRGER, GEMEINDEN UND VERKEHRSUNTERNEHMEN..	64
6.8.1	Ergebnisse Bürger- und Gemeindebeteiligung	65
6.8.2	Weitere Beteiligung der Verkehrsunternehmen und Gemeinden	66
7	STÄRKEN-SCHWÄCHEN	66
8	RAHMENVORGABEN FÜR DAS VERKEHRSANGEBOT	68
8.1	INTEGRALER TAKTFAHRPLAN (ITF)/ STANDARDS BEDIENUNGSEBENEN.....	68
8.1.1	Hauptnetz	69
8.1.2	Nebennetz	70
8.1.3	Ergänzungsnetz.....	71
8.1.4	Fahrtenpaare der Netzebenen	72
8.1.5	ITF-Knotenpunkte	72
8.2	SCHÜLERBEFÖRDERUNG.....	73
8.3	ZUVERLÄSSIGKEIT UND PÜNKTLICHKEIT	73
8.4	FAHRZEUGE	74
8.4.1	Barrierefreiheit Fahrzeuge.....	75
8.5	HALTESTELLEN.....	76
8.5.1	Haltestellenstandards	77
8.5.2	Barrierefreiheit Haltestellen	78
8.5.3	Haltestellenkataster	78
8.5.4	Förderung der vernetzten Mobilität.....	78
8.6	ANFORDERUNGEN PERSONAL	79
8.7	KUNDENINFORMATION	80
8.8	KUNDENBEFRAGUNGEN UND BESCHWERDEMANAGEMENT.....	81
9	ZIELE UND MAßNAHMENENTWICKLUNG	82
9.1	MIT ANGEBOTSVERBESSERUNGEN DEN ÖPNV-ANTEIL ERHÖHEN.....	82
9.1.1	Netzstruktur und Angebotsdifferenzierung aufbauen	82
9.1.2	Integration des „Samson-Angebots“	83

9.1.3	Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote auf der Ebene des zukünftigen Ergänzungsnetzes (Bedarfsverkehr/On-Demand)	84
9.1.4	Anbindung der Meyer-Werft/Papenburg Hafen.....	84
9.2	VERNETZTE MOBILITÄTSANGEBOTE FÜR EIN NAHTLOSES MOBILITÄTSERLBNIS	85
9.2.1	Integration des Carsharing-Angebotes als Ergänzung zum ÖPNV	85
9.2.2	Zusammenarbeit mit Akteuren des Radverkehrs fördern	85
9.2.3	Digitale Integration der Mobilitätsangebote vorantreiben	86
9.3	GLEICHBERECHTIGTER ZUGANG FÜR ALLE ZUM ÖPNV	86
9.3.1	Haltestellen weiter barrierefrei ausbauen	86
9.3.2	Barrierefreie Fahrgastinformation verbessern	87
9.4	KOMMUNIKATION UND FAHRGASTINFORMATION WEITERENTWICKELN	87
9.4.1	Ganzheitliches Kommunikations-/Marketingkonzept entwickeln.....	87
9.5	ORGANISATORISCHE WEITERENTWICKLUNG DES ÖPNV	88
9.5.1	Systematische Erhebung der Fahrgastzahlen	88
9.5.2	Linienbündelung und Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten.....	88
9.6	ZUSAMMENFASSENDE MAßNAHMENPLAN.....	89
10	FINANZMITTEL	90
10.1	REGIONALISIERUNGSGESETZ (REGG).....	90
10.1.1	Verteilung Regionalisierungsmittel durch das NNVG	91
10.1.2	Deutschlandticket.....	91
10.2	NACHFOLGEREGELUNG ENTFLECHTUNGSMITTEL SEIT 2020	92
10.3	INVESTITION IN DIE ZUKUNFT DES NAHVERKEHRS IM LANDKREIS EMSLAND	92
11	FAZIT	93

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bahnverbindungen Personen- und Güterverkehr Landkreis Emsland29

Abbildung 2: Samson-Liniennetz37

Abbildung 3: Gesamtqualität der Busverbindungen Orte-Grundzentrum52

Abbildung 4: Gesamtqualität der Busverbindungen Grundzentrum–Mittelzentrum 54

Abbildung 5: Carsharing-Standorte Landkreis Emsland63

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bilanz Nahverkehrsplan 202022

Tabelle 2: ÖPNV-Angebotsstruktur Landkreis Emsland26

Tabelle 3: Taktlinien Landkreis Emsland30

Tabelle 4: Fahrzeugmerkmale39

Tabelle 5: Erschließungslücken Industrie- und Gewerbegebiete58

Tabelle 6: Erschließungslücken Wohn- und Neubaugebiete59

Tabelle 7: Stärken-Schwächen ÖPNV-Angebot68

Tabelle 8: Bedienungsebene Hauptnetz69

Tabelle 9: Bedienungsebene Nebennetz71

Tabelle 10: Bedienungsebene Ergänzungsnetz71

Tabelle 11: Fahrtenpaare der Netzebenen72

Tabelle 12: ITF-Knotenpunkte72

Tabelle 13: Haltestellenstandards77

Tabelle 14: Anforderungen Fahrpersonal79

Tabelle 15: Zusammenfassender Maßnahmenplan89

Tabelle 16: Bereitstellung Regionalisierungsmittel Land Niedersachsen91

Abkürzungsverzeichnis

A

Abs..... Absatz

B

BGBI Bundesgesetzblatt
BGG Behindertengleichstellungsgesetz
bzw. beziehungsweise, beziehungsweise

C

CI Corporate Identity

E

EEB Emsländische Eisenbahn
EntflechtG..... Entflechtungsgesetz
Ew. Einwohner

I

IC InterCity
ITF Integraler TaktFahrplan

K

Kfz Kraftfahrzeug
km Kilometer

L

LK Landkreis
LNVG..... Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen
LROP Landes-Raumordnungsprogramms
Niedersachsen
LSA Lichtsignalanlagen

M

MIV..... Motorisierter Individualverkehr

N

NNVG..... Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
Nr Nummer
NRW Nordrhein-Westfalen
NSchG..... Niedersächsisches Schulgesetz
NVP Nahverkehrsplan

O

Oldb..... Oldenburg
ÖV Öffentlicher Verkehr

P

PBefG Personenbeförderungsgesetz
Pkw Personenkraftwagen

R

RE RegionalExpress
RegG..... Regionalisierungsgesetz
ROG Raumordnungsgesetzes
RROP Regionalen Raumordnungsprogramm

S

Schwbg..... Schwerbehindertengesetz
SGB..... Sozialgesetzbuch
SPNV Schienenpersonennahverkehr
StVZO..... Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

T

TG Emsland-Mitte/Nord..... Tarifgemeinschaft
Emsland-Mitte/Nord

V

VEJ..... Verkehrsverbundes Ems-Jade
VEP Verkehrsentwicklungsplan
VGE Süd Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd

Z

z.B..... zum Beispiel
ZOB Zentraler Omnibus-Bahnhof
ZVBN Zweckverband Verkehrsverbund
Bremen/Niedersachsen

1 Einleitung

Der Nahverkehrsplan (NVP) stellt ein gesetzlich vorgeschriebenes, strategisches Planungsinstrument für den Landkreis Emsland dar. Er definiert verbindliche Rahmenbedingungen, Qualitätsstandards und Zielvorgaben für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für einen Zeitraum von fünf Jahren. Dabei sichert er eine solide und praxisnahe Grundlage für die Planung und Umsetzung eines flächendeckenden, bedarfsgerechten und wirtschaftlich tragfähigen ÖPNV-Systems. Darüber hinaus schafft der Nahverkehrsplan Planungs- und Investitionssicherheit für Verkehrsunternehmen, Kommunen sowie weitere beteiligte Akteure und bildet die Grundlage für eine nachhaltige Finanzierung und Weiterentwicklung des ÖPNV.

Die vorliegende Neuaufstellung für 2025–2030 folgt auf den bisherigen Planungszeitraum und berücksichtigt wesentliche gesellschaftliche, technische und verkehrliche Entwicklungen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem zunehmend bedeutsamen Thema Verknüpfung und Vernetzung: Der ÖPNV soll künftig als Kern eines integrierten Mobilitätssystems gestaltet werden. Ziel ist es, Busse, Bahnen, Fahrräder, Carsharing und weitere Mobilitätsformen effektiv zu verknüpfen und so alltags- wie zukunftsgerichtete Mobilitätsketten zu schaffen.

Mit dem Fokus auf vernetzte Mobilität soll der Plan dazu beitragen, ein leistungsfähiges, attraktives und modernes ÖPNV-Angebot zu etablieren, das den Mobilitätsgewohnheiten von Pendlerinnen und Pendlern, Touristinnen und Touristen, Schülerinnen und Schülern sowie mobilitätseingeschränkten Personen gerecht wird. Dies stärkt nicht nur die Mobilität im ländlichen Raum, sondern trägt auch zur Daseinsvorsorge und zur Stärkung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Landkreis bei.

Um eine hohe Akzeptanz und eine praxisnahe Umsetzung sicherzustellen, wurden im Planungsprozess bewusst unterschiedliche Perspektiven einbezogen. Neben dem Landkreis Emsland als Aufgabenträger und der Emsländischen Eisenbahn GmbH (EEB) haben auch Kommunen, Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen sowie Interessen- und Fachverbände ihre Sichtweisen und Bedarfe eingebracht. Über eine Online-Beteiligung erhielten insbesondere Bürger und Gemeindevertreter die Möglichkeit, aktiv an der Weiterentwicklung des ÖPNV mitzuwirken. Diese breite Beteiligung bildet die Grundlage für eine bedarfsgerechte, zukunftsfähige Ausrichtung des Verkehrsangebots im gesamten Kreisgebiet.

2 Aktuelle Herausforderungen für den ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sieht sich weiterhin mit einer Vielzahl an Herausforderungen konfrontiert, die seine zukünftige Ausgestaltung und Weiterentwicklung maßgeblich beeinflussen. Diese Herausforderungen sind sowohl struktureller als auch dynamischer Natur und betreffen ökologische, soziale, technologische und finanzielle Aspekte gleichermaßen. Der Nahverkehrsplan trägt dem Rechnung, indem er auf veränderte Rahmenbedingungen reagiert und gezielt Maßnahmen entwickelt, um zukunftsfähige Lösungen zu ermöglichen.

Bereits seit Jahren prägen grundlegende Entwicklungen die strategische Planung des ÖPNV:

- **Demografischer Wandel verändert die Nachfrage:** Während in städtischen Bereichen das Fahrgastaufkommen tendenziell zunimmt, stellen schrumpfende und alternde Bevölkerungsstrukturen in ländlichen Räumen erhöhte Anforderungen an Erreichbarkeit und Grundversorgung.
- Die Notwendigkeit zur **Klimaanpassung und Verkehrswende** rückt den ÖPNV in den Mittelpunkt verkehrs- und umweltpolitischer Strategien. Er soll entscheidend dazu beitragen, CO₂-Emissionen zu reduzieren, den motorisierten Individualverkehr zu entlasten und den Flächenverbrauch zu minimieren.
- Gleichzeitig entwickeln sich durch **Digitalisierung und Automatisierung** neue Möglichkeiten: Echtzeitdaten, digitale Buchungssysteme, vernetzte Plattformen und automatisierte Fahrzeuge eröffnen Perspektiven für effizientere und kundenfreundlichere Angebote – stellen aber auch technologische und organisatorische Anforderungen an Aufgabenträger und Betreiber.

Neben den bekannten Rahmenbedingungen haben sich einige Herausforderungen in den letzten fünf Jahren deutlich verschärft. Unter diesen Voraussetzungen war die Umsetzung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen teilweise nur unter erschwerten Bedingungen möglich. Einige Themen wie beispielsweise die Umsetzung des ITF-Konzepts mussten daher zurückgestellt werden.

- **Finanzielle Belastungen und Kostensteigerungen** betreffen Fahrgäste ebenso wie Verkehrsunternehmen und Kommunen. Gestiegene Kosten für Energie, Personal und Fahrzeuge führen zu höheren Betriebs- und Planungskosten und erschweren den wirtschaftlichen Betrieb des ÖPNV. Die unsichere Finanzierung der Mindereinnahmen der Verkehrsbetriebe durch das „Deutschlandticket“ verschärfen diese Situation zusätzlich.

- Die **Corona-Pandemie** hat über mehrere Jahre zu Fahrgastrückgängen geführt. Zwar hat sich die Nachfrage inzwischen stabilisiert, dennoch haben sich Mobilitätsgewohnheiten dauerhaft verändert – mit einem stärkeren Fokus auf Flexibilität, Digitalisierung und individuelle Mobilität. Der ÖPNV muss darauf mit anpassungsfähigen und nutzerorientierten Angeboten reagieren.
- Der **Fachkräftemangel** hat deutlich zugenommen. Es ist schwierig qualifiziertes Personal zu gewinnen, was die Verlässlichkeit und Ausweitung des Linienverkehrs zunehmend beeinträchtigt. Maßnahmen zur Personalgewinnung und -bindung werden damit zu einem zentralen Handlungsfeld.

3 Gesetzliche Grundlagen

Die Nahverkehrsplanung in Niedersachsen basiert auf einem vielschichtigen rechtlichen Rahmen, der sich aus Vorgaben auf europäischer, bundes- und landesrechtlicher Ebene zusammensetzt. Diese Regelwerke stecken die rechtlichen Leitplanken für die Organisation, Ausgestaltung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ab. Sie bestimmen unter anderem Zuständigkeiten, Ziele und Anforderungen etwa an Barrierefreiheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit.

Zu den zentralen gesetzlichen Grundlagen zählen:

- die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße,
- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), insbesondere § 8, der die Aufgabenträger zur Nahverkehrsplanung verpflichtet,
- das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) als zentrales Landesgesetz zur Organisation des ÖPNV,
- das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG), das die EU-Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) in deutsches Recht überführt,
- das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG),
- das Niedersächsische Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG),
- sowie der Landesraumordnungsplan Niedersachsen (LROP) und die Regionalen Raumordnungsprogramme (RROP).

3.1 Europarechtlicher Rahmen – Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Diese EU-Verordnung regelt die Bedingungen für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs. Ziel ist es, faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und gleichzeitig eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen. Die Verordnung verpflichtet Aufgabenträger dazu, die Ausschreibung oder Direktvergabe nach transparenten und diskriminierungsfreien Regeln durchzuführen und dabei gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen festzulegen, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist. Für die Nahverkehrsplanung ist sie zentral, da sie den Rechtsrahmen für die Organisation und Finanzierung von Verkehrsleistungen schafft.

3.2 Bundesrechtliche Grundlagen

3.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG bildet die zentrale gesetzliche Grundlage für den straßengebundenen ÖPNV in Deutschland. Es verpflichtet die Aufgabenträger gemäß § 8 Abs. 3 zur Erstellung eines Nahverkehrsplans, in dem die Rahmenvorgaben für Linienführung, Taktung und Bedienqualität definiert werden. Besonders hervorzuheben ist das Ziel, den ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 vollständig barrierefrei zu gestalten. Weiterhin regelt es die Zulassungspflicht für Verkehrsunternehmen und die möglichen Betriebsformen, einschließlich flexibler Bedienformen wie Rufbusse oder On-Demand-Verkehre.

3.2.2 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)

Das SaubFahrzeugBeschG setzt die EU-Richtlinie 2009/33/EG („Clean Vehicles Directive“) in deutsches Recht um. Es verpflichtet öffentliche Stellen, bei der Beschaffung von Fahrzeugen bestimmte Mindestquoten für emissionsarme und -freie Fahrzeuge einzuhalten. Diese Vorgabe betrifft insbesondere Busse im ÖPNV und unterstützt die Ziele der Nachhaltigkeit, Luftreinhaltung und CO₂-Reduktion. Diese Vorgaben gelten für neue Beschaffungsvorgänge im Rahmen von Ausschreibungen im öffentlichen Personenverkehr – und zielen auf eine sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotten auf umweltfreundliche Antriebstechnologien ab. Eigenwirtschaftliche Verkehre sind vom Anwendungsbereich des Gesetzes ausgenommen.

3.2.3 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG)

Das BGG verpflichtet öffentliche Stellen des Bundes, ihre Angebote barrierefrei zu gestalten. Für den ÖPNV bedeutet dies, dass Planung, Infrastruktur, Fahrzeuge und Informationen so ausgestaltet sein müssen, dass Menschen mit Behinderung sie grundsätzlich ohne fremde Hilfe nutzen können. Es stellt die rechtliche Grundlage für eine inklusive Gestaltung öffentlicher Dienstleistungen dar.

3.3 Landesrechtliche Grundlagen (Niedersachsen)

3.3.1 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Das NNVG regelt die Zuständigkeiten und Ziele des Nahverkehrs in Niedersachsen. Es bestimmt die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV und verpflichtet sie zur regelmäßigen Neuaufstellung von Nahverkehrsplänen. Es definiert die strategischen Ziele eines wohnortnahen, leistungsfähigen, wirtschaftlichen und umweltgerechten ÖPNV. Das Gesetz bildet die zentrale Grundlage für die operative Planung im Land Niedersachsen.

Das Gesetz definiert folgende Mindestinhalte für einen Nahverkehrsplan (§ 6 Abs. 1 NNVG):

1. eine Bestandsaufnahme des bestehenden Bedienungsangebots sowie der wesentlichen Verkehrsinfrastruktur im Planungsgebiet,
2. die Zielsetzungen für die zukünftige Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV),
3. die geplanten Maßnahmen zur Umsetzung dieser Ziele unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers,
4. eine Aufschlüsselung der geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den sonstigen ÖPNV,
5. die Ermittlung des Finanzbedarfs für diese Investitionen einschließlich der Folgekosten,
6. die Ermittlung des Finanzbedarfs zur Deckung von Betriebskostendefiziten, sowohl aus dem bestehenden Angebot als auch aus den geplanten Maßnahmen,
7. eine Darstellung, wie der unter den Punkten 5 und 6 ermittelte Finanzbedarf gedeckt werden soll.

3.3.2 Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG)

Als landesrechtliches Pendant zum BGG legt das NBGG fest, dass auch in Niedersachsen die Angebote öffentlicher Stellen barrierefrei zugänglich sein müssen. Es konkretisiert das Diskriminierungsverbot und unterstützt die Umsetzung eines inklusiven ÖPNV durch verbindliche Standards für bauliche Anlagen, Kommunikation und Mobilität.

3.4 Raumordnerische Rahmenbedingungen

Neben Europa-, Bundes- und Landesgesetzen bilden der Landesraumordnungsplan (LROP) und die Regionalen Raumordnungsprogramme (RROP) die raumordnerische Grundlage für die Nahverkehrsplanung in Niedersachsen. Sie legen verbindliche und abwägbare Vorgaben fest, die gerade für Infrastrukturen und ÖPNV-Angebote entscheidend sind.

3.4.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen

Im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) 2017 ist in Kapitel 2.1 unter 02 folgender Grundsatz zur Entwicklung der Siedlungs- und Versorgungsstruktur festgeschrieben:

- Kapitel 2.1 unter 02: „Die Erreichbarkeit und Vernetzung der Umsteigebahnhöfe soll verbessert werden. Sie sollen mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden sein.“

Darüber hinaus werden folgende, allgemeine Ziele für den öffentlichen Verkehr (ÖPNV, Schienennah- und Fernverkehr) im Untersuchungsgebiet formuliert:

- Kapitel 4.1.2 unter 04: „Für den konventionellen Eisenbahnverkehr im europäischen Netz sind die Strecken - (...) - Norddeich–Emden–Leer (Ostfriesland)–Münster - (...) - zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen; diese Strecken sind in der Anlage 2 als Vorranggebiete Haupteisenbahnstrecke festgelegt.“

Darüber hinaus sind die Strecken Groningen–Leer (Ostfriesland)–Oldenburg (Oldenburg)–Bremen sowie Amsterdam–Hengelo–Bad Bentheim–Osnabrück–Löhne–Hannover– Berlin von Bedeutung für den Landkreis Emsland.

- Kapitel 4.1.2 unter 05: „Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und

gestärkt werden. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind.“

- Kapitel 4.1.2 unter 07: „Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.“

3.4.2 Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Emsland

Die für die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Emsland relevanten konkreten Zielvorstellungen aus dem RROP 2010 werden nachfolgend dargestellt.

Zu den Themen ÖPNV und Schienenverkehr führt das RROP 2010 aus:

- Kapitel 4.2 unter 1: Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Die Bedienung des Liniennetzes soll durch die entsprechenden unterschiedlichen Bedienungsformen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln gewährleistet werden. Schienen- und straßengebundener ÖPNV sind aufeinander abzustimmen.
- Kapitel 4.2 unter 2: Die Planung von Haltestellen und deren Zu- und Abgänge sowie die Gestaltung von Verkehrsknotenpunkten sollen so erfolgen, dass auch den Bedürfnissen von Kindern, Menschen mit Behinderung sowie älteren Menschen Rechnung getragen wird.
- Kapitel 4.2 unter 3: Die Anbindung der Naherholungseinrichtungen sowie der abseits der Zentralen Orte gelegenen Sport- und Freizeitanlagen durch den öffentlichen Personennahverkehr ist zu erhalten und bei Bedarf weiter auszubauen.

Folgende Ziele werden in Bezug auf den Schienenverkehr festgelegt:

- Kapitel 4.3 unter 1: Das Eisenbahnnetz im Landkreis Emsland ist als „Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke“ und „Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke“ in der Zeichnerischen Darstellung festgelegt.
- Kapitel 4.3 unter 1: „Anschlussgleise für Industrie und Gewerbe“ werden als Vorranggebiete dargestellt.
- Kapitel 4.3 unter 1: „Bahnhöfe mit Fernverkehrsfunktion“ sowie „Bahnhöfe mit Verknüpfungsfunktion für den ÖPNV“ werden in der Zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiete festgelegt.
- Kapitel 4.3 unter 1: Kleine Bahnhöfe sollen in ihrer verkehrlichen und öffentlichen Funktion erweitert werden. Sie sollen durch zusätzliche

Informations- und Kommunikationsdienstleistungen, Beratungssysteme und weitere Versorgungselemente in ihrer Attraktivität gesteigert werden. Sie sollen behindertengerecht ausgebaut werden.

- Kapitel 4.3 unter 2: Die elektrifizierte Haupteisenbahnstrecke Emden – Rheine – Münster (Emslandstrecke) ist in ihrer jetzigen Funktion für den Nah- und Fernverkehr zu erhalten. Sie ist darüber hinaus durch durchgängigen 2-gleisigen Ausbau und eine höhere Reisegeschwindigkeit nach dem Stand der Technik zu stärken und im Schienenpersonenverkehr optimal auf die Knoten Rheine und Leer auszurichten.
- Kapitel 4.3 unter 2: Die Emslandstrecke als übergeordnete Eisenbahnstrecke ist als Bestandteil des europäischen Verkehrsnetzes zu erhalten.
- Kapitel 4.3 unter 4: Die Trassenführungen der Eisenbahnstrecken Meppen – Haselünne – Essen (Oldb.), Lathen – Sögel – Werlte, Rheine – Spelle sowie Spelle – Freren – (Quakenbrück) sind als „Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke“ festgelegt.

3.5 Ergänzende Konzepte und Studien

Für die Neuaufstellung und Umsetzung des Nahverkehrsplans (NVP) im Landkreis Emsland sind – ergänzend zu den rechtlichen Vorgaben aus Raumordnung und Landesplanung – auch regionale Konzepte und fachliche Studien von zentraler Bedeutung. Sie liefern wichtige Erkenntnisse für die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.

- die **Potenzial- und Machbarkeitsstudie zu On-Demand-Verkehren** im Landkreis Emsland (2022), um potenzielle Gebiete für den Einsatz von On-Demand-Verkehren im Landkreis Emsland aufzuzeigen,
- die **Verkehrsentwicklungspläne** der Städte, Gemeinden und Samtgemeinden, die lokale Zielsetzungen, infrastrukturelle Maßnahmen und Anforderungen an den ÖPNV enthalten, insb. das kreisweite **Radverkehrskonzept des Landkreises Emsland (2024)** an dem alle Kommunen und weitere Akteure aus dem Bereich Radverkehr beteiligt waren,
- das **Konzept für ein Schiene-Bus-Grundnetz in der Region Weser-Ems** (2023), das eine verbesserte Verknüpfung von Bahn- und Busverkehren sowie eine abgestimmte Bedienstruktur in der Fläche vorsieht. Für das Emsland relevante Verbindungen: Lathen-Sögel-Werlte-Cloppenburg, Meppen-Haselünne-Herzlake-Löningen-(Cloppenburg/Essen(Oldb)), ggf. Ergänzung Meppen-Emmen, Lingen-Nordhorn, Lingen-Spelle, Lingen-Fürstenau-(Bramsche),

- die **Machbarkeitsstudie zur Umstellung der Linie 922 Meppen–Emmen** auf ein CO₂-freies Antriebssystem, einschließlich einer umfassenden Routenoptimierung (2021), die Potenziale zur Effizienzsteigerung, besseren Anbindung und ökologischen Umrüstung dieser grenzüberschreitenden Verbindung untersucht,
- die **Analyse eines Halbstundentakts im SPNV auf der Emslandstrecke** (2024), die prüft, unter welchen infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen eine Taktverdichtung im Schienenverkehr realisierbar ist.
- das **LNVG SPNV-Konzept 2030+ und 2040+** (2024): entwirft einen Fahrplan für den schienengebundenen Nahverkehr in Niedersachsen, der bis 2030 um etwa ein Viertel und bis 2040 um die Hälfte ausgebaut werden soll. Im Fokus stehen dichtere Takte auf nachfragestarken Linien, die Elektrifizierung weiterer Strecken sowie die konsequente Barrierefreiheit und der Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge.
- die **Studie SPNV Meppen – Essen** (2023): Die Reaktivierung der SPNV-Strecke Meppen–Essen (Oldb.) wurde im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durch die PTV Transport Consult GmbH analysiert. Ziel war es, die Wirtschaftlichkeit und verkehrliche Wirkung einer Wiederinbetriebnahme zu bewerten. Die Studie wurde vom Landkreis Cloppenburg und Landkreis Emsland beauftragt,
- die **Studie zur Identifikation und Bewertung potenzieller Verbindungen eines niedersächsischen Landesbusliniennetzes** (2016): Ziel der Studie ist die transparente Prüfung von Linienvorschlägen auf Basis einheitlicher Daten und vorhandener Nachfragepotenziale. Für das Emsland relevante Linien: Papenburg-Friesoythe, Nordhorn-Lingen, Meppen-Cloppenburg.

4 Organisation des ÖPNV im Landkreis Emsland

Die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Emsland basiert auf klar geregelten Zuständigkeiten, funktionalen Verkehrsstrukturen sowie einer abgestimmten Tarifpolitik. Eine zentrale Rolle nimmt dabei die Emsländische Eisenbahn GmbH ein, die als 100-prozentige Tochtergesellschaft des Landkreises Emsland fungiert.

4.1 Aufgabenträgerschaft und Rolle der EEB

Gemäß § 4 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes ist der Landkreis Emsland der gesetzlich definierte Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Um diese Aufgabe effizient umzusetzen, hat der Landkreis die praktische Durchführung der Aufgabenträgerschaft auf die EEB übertragen. Die EEB übernimmt damit im Auftrag des Landkreises sämtliche operativen Aufgaben im ÖPNV-Bereich – einschließlich:

- Neuaufstellung des Nahverkehrsplans,
- Entwicklung des Liniennetzes und flexibler Bedienstrukturen (z. B. Rufbus),
- Abwicklung von Verkehrsverträgen,
- Steuerung der Schülerbeförderung (rund 43.000 Schülerinnen und Schüler, inklusive Fahrtkostenerstattung),
- Betrieb der Mobilitätszentrale Bus & Bahn im Landkreis

Zudem betreibt die EEB ein rund 100 km langes Schienennetz mit ca. 16 km Ladegleisen und fungiert als Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Güterverkehr.

4.2 Eigenwirtschaftlichkeit

Die operativen Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises Emsland werden von 11 Verkehrsunternehmen erbracht. Diese Unternehmen sind zentrale Akteure im ÖPNV-System und leisten den praktischen Betrieb der Linienverkehre in Abstimmung mit Landkreis bzw. der EEB als aufgabentragende Organisation.

Die 11 im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen betreiben die konzessionierten Linien gemäß § 8 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eigenwirtschaftlich, also organisieren den Betrieb eigenverantwortlich und finanzieren ihn – soweit möglich – durch Fahrgeldeinnahmen.

Im Emsland sind sowohl überregional tätige als auch mittelständische, familiengeführte Busunternehmen aktiv. Diese sind in drei Verkehrsgemeinschaften organisiert.

4.3 Emslandtarif und Verkehrsgemeinschaften

4.3.1 Einführung des Emslandtarifs

Zum 1. August 2024 wurde im Landkreis Emsland ein einheitlicher kreisweiter ÖPNV-Tarif eingeführt. Damit entfielen die zuvor gültigen unterschiedlichen Haustarife und Preisstufenregelungen der drei bisherigen Tarifgemeinschaften. Ziel der Reform ist es, die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs im gesamten Kreisgebiet zu vereinfachen und attraktiver zu gestalten.

Der neue Emslandtarif umfasst einheitliche Preisstufen, vergünstigte Zeitkartenangebote sowie ein flächendeckend gültiges Emsland-Jugendticket. Einzelfahrscheine, Tages-, Wochen- und Monatskarten sind kreisweit gültig und über alle beteiligten Verkehrsunternehmen hinweg nutzbar. Die Harmonisierung des Tarifsystems trägt zur Transparenz bei und erleichtert Umstiege sowie längere Fahrtstrecken im Landkreis.

4.3.2 Emsland-Jugendticket

Das Emsland-Jugendticket wurde zum 1. August 2022 eingeführt und bietet eine kostengünstige Möglichkeit für junge Menschen, im Landkreis Emsland Bus zu fahren. Es richtet sich an Schülerinnen und Schüler sowie an Auszubildende und Freiwilligendienstleistende.

Für Schüler der Klassen 1 bis 13, die im Landkreis Emsland wohnen, kein eigenes Einkommen beziehen und nicht BAföG-berechtigt sind, ist das Ticket kostenfrei. Ein Anspruch auf Schülerbeförderung gemäß der Satzung des Landkreises ist nicht erforderlich. Kinder und Jugendliche, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen – etwa weil sie zu nah an der Schule wohnen – können das Jugendticket kostenlos erhalten, sofern die übrigen Bedingungen erfüllt sind.

Auszubildende und Freiwilligendienstleistende können das Emsland-Jugendticket ebenfalls nutzen, allerdings gegen eine Gebühr.

Das Ticket gilt 365 Tage im Jahr und kann in allen regionalen Buslinien im Landkreis Emsland eingesetzt werden – auch an Wochenenden und in den Ferien. Eine Nutzung im Zugverkehr ist allerdings nicht möglich.

Das Emsland-Jugendticket ist damit ein attraktives und niederschwelliges Angebot zur Förderung der Mobilität junger Menschen in der Region.

4.3.3 Deutschlandticket-Webshop

Seit dem Jahr 2023 haben Fahrgäste im Emsland die Möglichkeit, ihr Deutschlandticket bequem online über die zentrale Plattform emsland-deutschlandticket.de zu erwerben. Das Angebot wurde speziell eingerichtet, um den

Zugang zum bundesweit gültigen Abo so einfach wie möglich zu gestalten und den Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr zu erleichtern.

Die Resonanz ist positiv: Inzwischen wurden bereits rund 1.600 Abonnements abgeschlossen. Damit zeigt sich, dass das Deutschlandticket auch im Emsland auf eine wachsende Nachfrage stößt und vielen Menschen den Alltag erleichtert – sei es für den täglichen Arbeitsweg, für Fahrten zur Schule oder in der Freizeit.

Durch die zentrale Online-Plattform werden die Abwicklung und Verwaltung des Abonnements deutlich vereinfacht. Fahrgäste profitieren von einer klaren Anlaufstelle, transparenten Informationen und einem unkomplizierten Bestellprozess. Auf der anderen Seite ist die Finanzierung des Tickets bzw. der Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen durch Bund und Länder weiterhin unklar und unzureichend geregelt, was derzeit zu großen Planungsunsicherheiten führt.

4.3.4 Regionale Verkehrsgemeinschaften

Trotz der tariflichen Vereinheitlichung bestehen die regionalen Verkehrsgemeinschaften und Verkehrskooperationen weiterhin fort. Dazu zählen insbesondere:

- die Tarifgemeinschaft Emsland Mitte/Nord, bestehend aus vier regionalen Busunternehmen (u. a. in Meppen, Papenburg, Dörpen, Geeste),
- die Verkehrsgemeinschaft Emsland Süd mit Schwerpunkt rund um Lingen sowie Emsbüren, Freren, Spelle, Salzbergen und Lengerich.
- sowie die Verkehrsgemeinschaft Busverkehr Emsland Mitte/Nord, die den Linienbetrieb im mittleren und nördlichen Kreisgebiet koordiniert.

Diese Zusammenschlüsse dienen weiterhin der Umsetzung, Abwicklung und Einnahmenverteilung im neuen Tarifsysteem. Sie gewährleisten eine abgestimmte Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen, auch wenn der einheitliche Tarif nun für alle Kundinnen und Kunden maßgeblich ist.

4.3.5 Austritt aus der Verkehrsregion Ems-Jade (VEJ)

Zum 31. Dezember 2024 ist der Landkreis Emsland aus der Verkehrsregion Ems-Jade (VEJ) ausgetreten. Dieser Schritt erfolgte im Rahmen einer strategischen Neuausrichtung der regionalen Nahverkehrsstruktur.

Der Landkreis verfügt über ein eigenes Tarifsysteem sowie eine verkehrliche Ausrichtung mit starken Verkehrsverflechtungen in Richtung Osnabrück, das Münsterland, den Landkreis Cloppenburg und der Grafschaft Bentheim. Diese Schwerpunktsetzung unterscheidet sich grundlegend von der Ausrichtung der übrigen VEJ-Gesellschafter, die ihren Fokus stärker auf Ostfriesland legen. Im Zuge

der geplanten Umwandlung der VEJ von einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH) und der strategischen Neuausrichtung der VEJ ist der Landkreis Emsland aus der VEJ ausgetreten.

4.4 Finanzierung des ÖPNV

Die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV durch die Verkehrsunternehmen erfolgt aus den nachfolgend aufgeführten Quellen:

- Fahrgeldeinnahmen aus den vom Landkreis Emsland bestellten Emsland-Jugendtickets
- Fahrgeldeinnahmen aus den Beförderungsentgelten (freier Verkauf).
- Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im ÖPNV.
- Ausgleichszahlungen im Rahmen der erlassenen Allgemeinen Vorschrift des Landkreises Emsland gemäß Art. 3 Abs. 2 i. V. m. Art. 2 lit I) VO (EG) Nr. 1370/2007 über die Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Tarifpflichten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr.
- Fördermöglichkeiten für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (z. B. Niederflurtechnik etc.).

4.5 Linienbündelung als mittelfristige Planungsperspektive

Im bisherigen ÖPNV-System des Landkreises Emsland besteht noch kein Konzept für eine Linienbündelung. Verkehrsleistungen werden bislang überwiegend linienweise vergeben und organisiert. Eine strategische Einteilung des Liniennetzes in Bündel, wie sie in vielen anderen Landkreisen bereits etabliert ist, wurde bislang nicht umgesetzt. Der Nahverkehrsplan 2020–2025 griff das Thema Linienbündelung im Busverkehr erstmals auf und stellte dessen potenzielle Rolle zur Stabilisierung und Effizienzsteigerung des ÖPNV-Angebots dar. Seitdem wurde jedoch keine operative Umsetzung verfolgt. Auch in der vorliegenden Neuaufstellung werden bislang keine konkreten Linienbündel ausgewiesen.

Angeichts der wachsenden Anforderungen an eine integrierte, und wirtschaftlich tragfähige ÖPNV-Struktur sollte die Diskussion über die Bildung von Linienbündeln im Landkreis Emsland dringend intensiviert und strategisch weiterverfolgt werden. Linienbündel ermöglichen es, ertragsschwächere und stark nachgefragte Linien in einem wirtschaftlichen Zusammenhang zu betrachten, die Ausschreibungspraxis zu strukturieren und die verkehrliche Integration gezielt zu stärken. Zudem schaffen sie Planungssicherheit für Verkehrsunternehmen und erweitern den steuernden Einfluss des Aufgabenträgers.

Die Neuaufstellung des Nahverkehrsplans 2025–2030 sollte genutzt werden, um einen ersten Einstieg in das Thema Linienbündelung im straßengebundenen ÖPNV zu ermöglichen. Selbst wenn derzeit keine konkreten Linienbündel festgelegt werden, sollte zumindest die grundsätzliche Option offengehalten werden, sich künftig intensiver mit dieser Fragestellung zu befassen. In diesem Zusammenhang sollten auch die Vor- und Nachteile einer Gemeinwirtschaftlichkeit diskutiert und abgewogen werden, um eine fundierte Grundlage für mögliche zukünftige Entscheidungen zu schaffen.

Aus Sicht des Aufgabenträgers könnte die Bündelung von Linien mittelfristig dazu beitragen, die wirtschaftliche Tragfähigkeit und die verkehrliche Integration des ÖPNV-Angebots zu verbessern. Voraussetzung hierfür wäre allerdings ein vertiefter Planungs- und Abstimmungsprozess, der noch aussteht. Hierbei müsste auch eine passende Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten für die Linienbündel aufgestellt werden.

Daher sollte das Thema Linienbündelung als perspektivisches Handlungsfeld im Blick behalten werden. Sofern sich die fachlichen und politischen Diskussionen in den kommenden Jahren weiterentwickeln, könnte die Erarbeitung eines eigenständigen Linienbündelungskonzepts sinnvoll und zielführend sein. Der Nahverkehrsplan sollte damit eine Orientierung für einen möglichen nächsten Planungsschritt bieten – ohne bereits Festlegungen zu treffen.

5 Bestandsdarstellung und -analyse

5.1 Bilanz NVP 2020: Was wurde umgesetzt, was steht noch aus?

Im Zeitraum 2020 bis 2025 wurden im Rahmen des Nahverkehrsplans wichtige Impulse zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis gesetzt. Spürbare Fortschritte wurden insbesondere in den Bereichen Barrierefreiheit, landkreisweiter Tarif, Emsland-Jugendticket und Kommunikation erreicht. Aufgrund der besonderen Herausforderungen und Rahmenbedingungen der letzten Jahre (z. B. Corona-Pandemie, Kostensteigerungen, Fachkräftemangel, zusätzliche administrative Aufgaben durch D-Ticket, 9 €-Ticket) mussten zwar einige Themen (z. B. ITF-Konzept) vorübergehend zurückgestellt werden– bleiben jedoch fest im Fokus. Diese Maßnahmen werden im Rahmen der Neuaufstellung des aktuellen Nahverkehrsplans überprüft und – sofern erforderlich – in ihrer Zielrichtung und Priorität angepasst.

Maßnahmen NVP 2020-2025	Beschreibung der Umsetzung
Landkreisweiter Tarif	Vollständig und erfolgreich umgesetzt; Die Einführung eines landkreisweit einheitlichen Tarifsystems (Emslandtarif) konnte abgeschlossen werden. Fahrgäste profitieren seit 2024 von einer einfacheren Tarifstruktur und mehr Transparenz beim Ticketkauf, was den Zugang zum ÖPNV deutlich erleichtert.
Barrierefreiheit	Im Bereich Barrierefreiheit wurden in den vergangenen Jahren umfassende Verbesserungen durchgeführt. So konnten viele Haltestellen modernisiert werden. Bei der Fahrzeugausstattung wurden ebenfalls Fortschritte erzielt – etwa durch Niederflrbusse und akustische Fahrgastinformationen. Die Umsetzung erfolgt dabei unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten und wird kontinuierlich weitergeführt.
Verbesserung der Verbindungsqualität	Die Mobilität konnte insgesamt zuverlässig gesichert werden. Die Qualität der Verbindungen kann künftig durch gezielte, nachhaltige Verbesserungen weiter ausgebaut werden.
Vertaktung der Fahrplanangebote	Die besonderen Rahmenbedingungen der letzten Jahre führten zu einer anderen Schwerpunktsetzung, sodass die Umsetzung noch bevorsteht. Die Maßnahme hat weiterhin hohe Priorität und soll gezielt weiterverfolgt werden.
Stärkung der Verknüpfungspunkte	Die Basis für eine Stärkung der Verknüpfungspunkte ist durch das ITF-Konzept und das Konzept „Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems“ geschaffen. Die wachsende Bedeutung des Themas eröffnet die Chance, das Potenzial auf Grundlage der bestehenden Konzepte zukünftig konsequent zu erschließen.
Kommunikation	Mit der Einführung des interaktiven Netzplans „Emsland mobil“ im Jahr 2024 wurde ein wesentlicher Fortschritt in der digitalen Fahrgastinformation erzielt. Die Plattform vereinfacht die Routenplanung und den Zugang zu Fahrplänen. Dadurch konnte die Digitalisierung der Fahrplanauskunft deutlich vorangetrieben werden.
Verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit	Mit dem landkreisweiten Tarif wurde eine wichtige Grundlage für eine verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit geschaffen, die vor allem für Fahrgäste entscheidende Nutzungsbarrieren abbauen. Diese positive Entwicklung in der Zusammenarbeit gilt es weiterhin konsequent auszubauen.

Weitere Maßnahmen	Beschreibung der Umsetzung
Flexible Bedienformen	Für das Emsland wurde eine Machbarkeits- und Potenzialanalyse zur Einführung flexibler Bedienformen durchgeführt. Auf Grundlage der Analyse wurde ein Förderantrag gestellt, der die Umsetzung von insgesamt vier Pilotprojekten im Bereich flexibler Bedienformen umfasst. Die Entscheidung über die Bewilligung des Antrags steht derzeit noch aus (Stand September 2025).

Tabelle 1: Bilanz Nahverkehrsplan 2020

5.2 Welche Entwicklungen sind zu erwarten?

Für eine vorausschauende Nahverkehrsplanung ist es entscheidend, die absehbaren Entwicklungen in den Bereichen Siedlungsstruktur, Bevölkerungsentwicklung und Arbeitsplatzstandorte frühzeitig zu erfassen und in die Angebotsgestaltung einzubeziehen.

5.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Das Emsland verzeichnet insgesamt eine positive Bevölkerungsentwicklung. Zwischen 2000 und 2021 stieg die Einwohnerzahl laut Demografiebroschüre¹ 2022 des Landkreises Emsland von ca. 308.000 auf rund 336.000 Personen.

Blickt man auf die Vorausberechnungen der Einwohnerzahlen für die Jahre 2022 bis 2032, zeigt sich, wie sich die Bevölkerungsentwicklung in den Kommunen des Emslands voraussichtlich gestalten wird. Die Zahlen beruhen auf Berechnungen des Landesamts für Statistik Niedersachsen² aus dem Jahr 2023 und stellen keine Ist-Werte dar, sondern geben eine Einschätzung darüber, wie sich die Bevölkerung unter bestimmten Annahmen wahrscheinlich entwickeln wird.

Besonders starke Zuwächse verzeichnen Geeste (+11,6 %), Haselünne (+10,6 %), Lingen (Ems) (+8,6 %) sowie die Samtgemeinden Spelle (+17,0 %), Dörpen (+11,9 %) und Lathen (+14,8 %) (Landesamt für Statistik Niedersachsen 2023).

Einige Gemeinden hingegen stagnieren oder verlieren sogar Einwohner in bestimmten Altersgruppen. So zeigt Meppen mit nur +4,9 % ein unterdurchschnittliches Wachstum, während Gemeinden wie Twist (+3,6 %) und Nordhümmling (+4,7 %) ebenfalls nur geringe Veränderungen aufweisen. Auffällig ist, dass in mehreren Gemeinden – etwa in der Samtgemeinde Lengerich, der

¹ Landkreis Emsland, Kreisentwicklung Statistik: Demografie – Aktuelle Entwicklungen und Tendenzen im Landkreis Emsland (2022)

² Landesamt für Statistik Niedersachsen: Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnungen für die Jahre 2027 und 2032, (2023)

Gemeinde Herzlake oder Freren – die Altersgruppe der 15- bis 25-Jährigen deutlich zurückgeht (z. B. Freren: –16,2 %, Lengerich: –8,9 %). In Twist und Haren (Ems) sinkt diese Altersgruppe ebenfalls (–1,0 % bzw. –6,3 %).

Zudem macht sich der demografische Wandel bemerkbar: Die Anzahl, der über 65-Jährigen in der Gesamtbevölkerung, ist stark gestiegen – in Geeste um 50,8 %, in Haren (Ems) um 40,2 %. Diese Strukturverschiebung stellt die öffentliche Daseinsvorsorge vor neue Herausforderungen.

Diese demografischen Trends erfordern differenzierte Strategien im Nahverkehr:

In wachsenden Gemeinden wie Spelle, Lingen oder Dörpen muss das Verkehrsangebot mitwachsen – dazu gehören häufigere Fahrten, neue Linien und gute Verknüpfung mit Bildungs- und Arbeitsstandorten.

In stagnierenden oder schrumpfenden Regionen wie Herzlake, Lengerich oder Twist ist eine Anpassung der Angebote notwendig. Hier können flexible Systeme wie Rufbusse, bedarfsorientierte Takte oder kleinere Fahrzeuge helfen, Mobilität wirtschaftlich aufrechtzuerhalten.

Die alternde Bevölkerung verlangt nach barrierefreien Fahrzeugen, wohnortnahen Haltestellen und attraktiven Angeboten auch außerhalb der Schulzeiten.

Der öffentliche Nahverkehr im Emsland ist derzeit stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Fahrpläne orientieren sich vielfach an Schulanfangs- und -schlusszeiten; außerhalb dieser Zeitfenster ist das Angebot in vielen Gemeinden teilweise eingeschränkt. Angesichts der demografischen und gesellschaftlichen Veränderungen sollte diese Ausrichtung überdacht werden und der Nahverkehr perspektivisch stärker als Infrastruktur für alle Bevölkerungsgruppen verstanden werden - orientiert an den tatsächlichen Bedürfnissen vor Ort.

5.2.2 Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung im Emsland steht in direktem Zusammenhang mit dem regionalen Bevölkerungswachstum und einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung. In vielen Gemeinden besteht eine anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnbauflächen – befördert durch den Zuzug junger Familien, den Wunsch nach mehr Wohnfläche sowie strukturelle Veränderungen wie die Zunahme von Einpersonenhaushalten.

Starke Wachstumsimpulse gehen insbesondere von den Städten Lingen (Ems), Meppen und Papenburg aus, ebenso von wirtschaftlich prosperierenden Samtgemeinden wie Spelle, Dörpen und Lathen. In diesen Orten wurden zwischen 2020 und 2025 zahlreiche neue Baugebiete ausgewiesen – beispielsweise in Lingen in den Bereichen Alter Hafen und Emsauenpark, in Papenburg an der „Waldseestraße“ sowie in Meppen südlich der Innenstadt.

Kleinere Gemeinden wie Geeste, Emsbüren, Haren, Haselünne und Twist verzeichnen ebenfalls eine rege Bautätigkeit. Neue Siedlungsflächen entstehen dort vorrangig am Ortsrand – etwa „An der Bawinkeler Straße“ in Geeste, „Heuwiesenweg“ in Haren oder „Fliederweg“ in Werlte. Diese Quartiere sind häufig von Einfamilienhausbebauung geprägt und entstehen meist abseits zentraler Verkehrsachsen. Die Entwicklung dieser Baugebiete wurde überwiegend im Zeitraum 2021 bis 2025 angestoßen.

Während die städtischen Zentren auf Innenentwicklung und Nachverdichtung setzen, erfolgt die Expansion in ländlicheren Gemeinden meist über Außenentwicklung. Damit geht einher, dass neue Wohngebiete sowohl in gut erschlossenen städtischen Lagen – etwa in Bahnhofsnähe oder nahe bestehender Liniennetze – als auch in peripheren, bislang unerschlossenen Räumen entstehen.

Diese Heterogenität stellt die Nahverkehrsplanung vor große Herausforderungen: Eine frühzeitige Integration der neuen Siedlungen in das ÖPNV-Netz ist entscheidend, um Mobilitätsangebote wirtschaftlich und nachhaltig gestalten zu können und für die Bürger nutzbar zu machen. Dazu gehört die Überprüfung von Linienwegen, die mögliche Nachverdichtung von Haltestellen und die Berücksichtigung flexibler Bedienformen in weniger dicht besiedelten Neubaugebieten.

5.2.3 Arbeitsplatzentwicklung

Das Emsland verzeichnet seit Jahrzehnten eine dynamische Arbeitsplatzentwicklung mit einem überdurchschnittlichen Wachstum im Bereich sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung. Industrie, Logistik und der stetig wachsende Dienstleistungssektor bilden das Rückgrat dieser Entwicklung, die sich auch auf neue Standorte konzentriert – insbesondere in Industrie- und Gewerbegebieten an den Ortsrändern sowie entlang wichtiger Verkehrsachsen.

Die Analyse der Pendlerströme verdeutlicht die zentrale Rolle des Berufsverkehrs im Emsland und macht deutlich, dass Verkehrsplanung nicht an der Landkreisgrenze endet. Täglich werden rund 183.000 Pendlerbewegungen im Emsland gezählt. Davon entfallen etwa 113.903 auf Binnenpendler, die innerhalb des Landkreises unterwegs sind – rund 62 % der Gesamtbewegungen. Hinzu kommen 37.419 Einpendler aus anderen Regionen sowie 31.745 Auspendler, was ein positives Pendlersaldo von +5.674 Personen ergibt.³

Mit rund 2.900 Pendlern täglich stellt die Achse Haren-Meppen die stärkste Binnenrelation dar. Weitere bedeutende Verbindungen bestehen u. a. zwischen

³ Pendleratlas. Pendlerströme und Statistiken für Deutschland, 2025

Geeste und Lingen, Geeste und Meppen sowie Meppen-Lingen, Haselünne-Meppen und Twist-Meppen.

Allerdings reichen die interkommunalen Pendlerverflechtungen des Emslandes weit über die Landkreisgrenzen hinaus. Besonders hervorzuheben sind die starken täglichen Pendelbewegungen mit den Nachbarregionen Leer, Grafschaft Bentheim und dem Kreis Steinfurt (NRW). Diese stellen sowohl bei den Ein- als auch den Auspendlern die Top-3 Verflechtungsräume dar.

So pendeln täglich etwa 8.388 Personen aus dem Landkreis Leer ins Emsland ein – damit ist Leer die wichtigste Quelle für Einpendler. Es folgen die Grafschaft Bentheim mit 6.659 und der Kreis Steinfurt mit 5.003 Personen. Umgekehrt verlassen täglich 4.857 Emsländer das Kreisgebiet in Richtung Steinfurt, 4.639 in Richtung Grafschaft Bentheim sowie 3.232 in Richtung Cloppenburg⁴.

5.2.3.1 Bewertung der wichtigsten Pendler-Binnenrelationen

Haren – Meppen

Diese Achse ist durch die Bahnverbindung gut abgedeckt. Der Bahnhof Haren befindet sich allerdings in einer zum Kernort weit entfernten Lage. Deshalb kommt dem straßengebundenen ÖPNV eine starke Bedeutung zu. Ergänzend zum SPNV verkehrt die Buslinie 919. Um für Frühpendler noch attraktiver zu sein, müssten die Bedienzeiten dieser Linie jedoch morgens ausgeweitet werden.

Geeste – Lingen

Die Bahn bietet eine schnelle und zuverlässige Verbindung ab dem Bahnhof Osterbrock an. Die bevölkerungsreichen Ortsteile Geeste und Dalum profitiert davon nicht. Der Bus (Linie 171) erschließt die Ortslagen ergänzend, ist allerdings stark auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Abfahrten erfolgen um 07:00 Uhr und erst wieder nach 12:00 Uhr.

Geeste – Meppen

Die Bahnanbindung über Geeste-Osterbrock ist grundsätzlich gegeben. Ergänzend verkehren die Buslinien 701 und 900. Der Fokus liegt auf dem Schulverkehr.

Meppen – Lingen

Diese Relation ist durch den Schienenverkehr optimal erschlossen und stellt eine bevorzugte Verbindung für Pendler dar. Durch die Lage der beiden Bahnhöfe werden die Innenstädte und Bevölkerungsschwerpunkte gut miteinander verbunden.

⁴ Statistische Ämter der Länder: Pendleratlas Deutschland (2025) <https://pendleratlas.statistikportal.de/>

Haselünne – Meppen

Positiv hervorzuheben ist hier ein ausgebauter Taktverkehr werktags im 30-Minuten-Rhythmus ab ca. 06:00 Uhr. Diese Verbindung eignet sich gut für Berufspendler, sowohl morgens als auch am späten Nachmittag.

Twist – Meppen

Hier besteht keine Bahnverbindung – die Erschließung erfolgt ausschließlich per Bus (Linie 929). Umso bedeutsamer wäre ein früh startender Linienbetrieb für Pendler vor 7:00 Uhr.

Dort, wo Bahnverbindungen im Emsland vorhanden sind, bilden sie in der Regel das Rückgrat des Pendlerverkehrs. Für viele Berufstätige stellen diese Bahnstrecken die bevorzugte Mobilitätslösung dar. Damit das Potenzial des Schienenverkehrs allerdings voll ausgeschöpft werden kann, sind Zubringerlinien mit dem Bus essenziell. Gerade in ländlich strukturierten Räumen abseits der Bahntrassen kommt es darauf an, dass die Menschen wohnortnah mit Buslinien an den nächstgelegenen Bahnhof angeschlossen werden. Dabei spielen abgestimmte Fahrpläne, kurze Umsteigezeiten, übersichtliche Knotenpunkte und verlässliche Anschlüsse im Sinne eines integralen Taktfahrplans (ITF) eine zentrale Rolle.

5.3 ÖPNV-Angebotsstruktur

Der ÖPNV im Landkreis Emsland besteht im Wesentlichen aus den folgenden Angeboten.

	Anzahl Linien
Schienengebundener Verkehr	
Regionalexpress/Regionalbahn (RE15, RB61)	2
InterCity (IC35, 56)	2
InterCity Express (ICE47)	1
Straßengebundener ÖPNV	
Regionalbuslinien	80
Stadtbuslinien	20
samson	6
Bürgerbus	2

Tabelle 2: ÖPNV-Angebotsstruktur Landkreis Emsland

5.3.1 SPNV

Die wichtigste Schienenverbindung im Landkreis Emsland ist die Nord-Süd-Achse auf der Strecke **Norddeich – Emden – Leer – Meppen – Lingen – Rheine – Münster**. Sie stellt das Rückgrat des Schienenpersonenverkehrs in der Region dar.

Diese Strecke wird im Nahverkehr durch die **Regionalexpress-Linie RE15 (Emsland-Express)** bedient, die von der WestfalenBahn betrieben wird und im Stundentakt verkehrt. Zusätzlich wird die Strecke regelmäßig von Intercity-Zügen der Deutschen Bahn genutzt, die in Papenburg, Meppen und Lingen (Ems) halten. Dadurch ist das Emsland an das nationale Fernverkehrsnetz angebunden. Die Nord-Süd-Strecke verbindet damit sowohl zentrale Orte im Emsland als auch überregionale Zentren zuverlässig auf der Schiene.

Eine weitere SPNV-Verbindung verläuft auf der Ost-West-Achse zwischen **Hengelo (NL) und Bielefeld, bedient durch die RB61 (Wiehengebirgs-Bahn)**. Betreiber der Linie ist die eurobahn. Im Landkreis Emsland gibt es entlang dieser Verbindung einen Halt in Salzbergen.

Neben dem Personenverkehr hat der Güterverkehr auf der Schiene im Emsland eine lange Tradition und weiterhin große Bedeutung. Die Emsländische Eisenbahn GmbH betreibt im Emsland die Infrastruktur zweier Strecken für den Güterverkehr:

Meppen – Haselünne – Herzlake – Lönningen – Essen (Oldb.)

Lathen – Sögel – Werlte

Beide Strecken gehen auf ehemalige kommunale Bahnunternehmen zurück und wurden bis in die 1970er-Jahre auch im Personenverkehr genutzt. Heute kommen sie vorwiegend für den Gütertransport zum Einsatz. Zusätzlich werden sie touristisch genutzt:

Die Eisenbahnfreunde Hasetal e.V. betreiben Museumsfahrten auf der Strecke **Meppen – Essen (Oldb.)**, die Hümmlinger Kreisbahn e.V. zwischen **Lathen und Werlte**.

Ein weiterer Baustein des regionalen Güterverkehrs ist die **Eisenbahnstrecke Rheine – Spelle**, die von der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) betrieben wird und bis zum Hafen Spelle-Venhaus verlängert ist.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) spielt im Landkreis Emsland eine zentrale Rolle für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Mit zehn Bahnhöfen entlang der RegionalExpress-Linie 15 bildet die Bahn das Rückgrat des regionalen Verkehrsangebotes.

Die Bahnstationen im Landkreis bieten gute Voraussetzungen für die Entwicklung eines verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsangebots. Voraussetzung dafür ist, dass die Bahnhöfe gut erreichbar und funktional verknüpft sind (z. B. für Busse, Fahrräder, flexible Bedienangebote).

Der Bahnverkehr ist somit nicht nur ein tragendes Element des ÖPNV im Emsland, sondern zugleich ein Schlüssel für die Mobilitätswende – vorausgesetzt, die vorhandenen Potenziale werden durch gezielte Maßnahmen konsequent weiterentwickelt.

Darüber hinaus macht sich der Landkreis Emsland gemeinsam mit seinen benachbarten Landkreisen für die Reaktivierung folgender Bahnstrecken stark:

- Lathen-Werlte
- Meppen – Haselünne – Essen (Olbg.)
- Rheine – Spelle

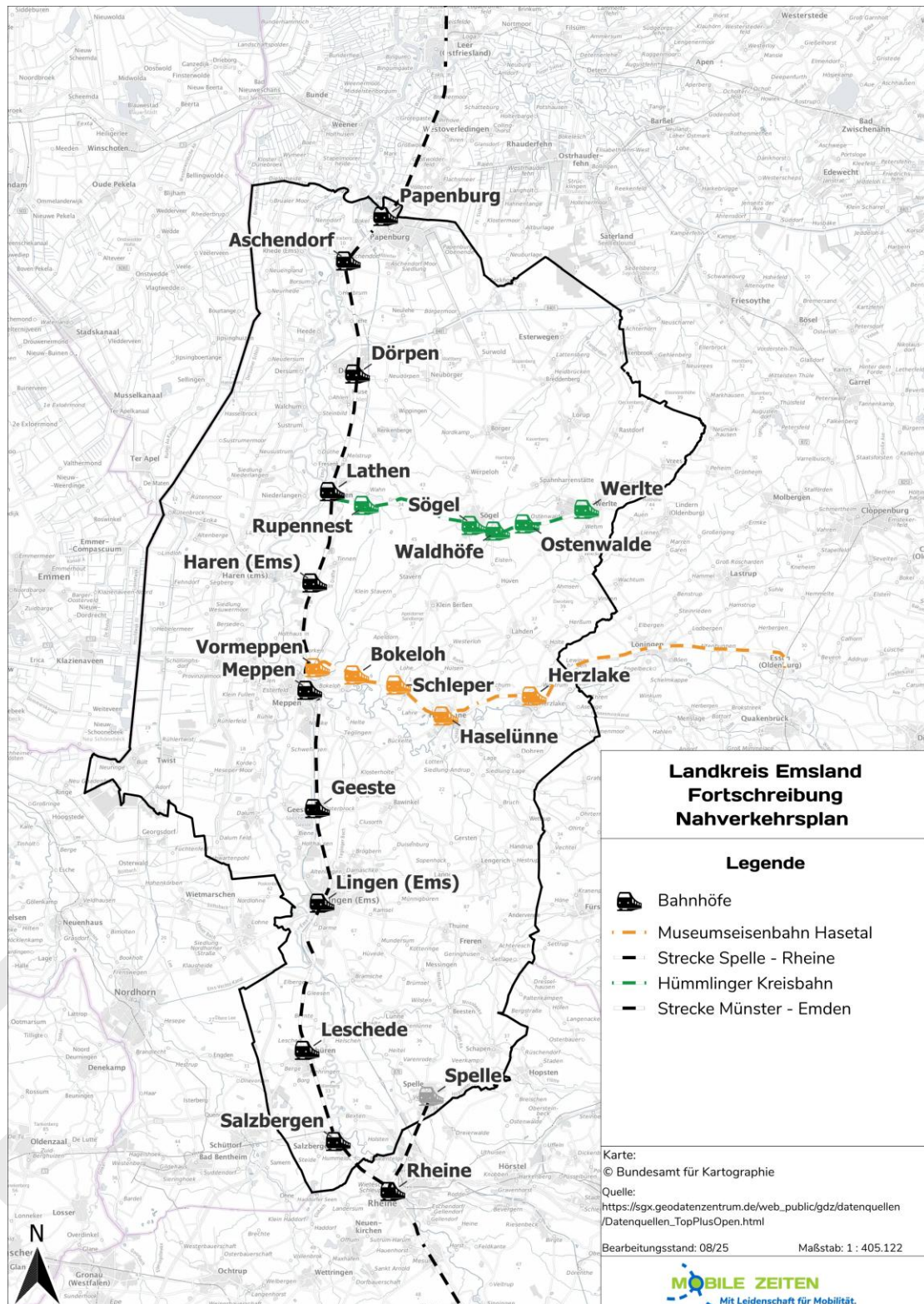
Die Reaktivierung der Bahnstrecken ist ein zentrales Infrastrukturprojekt für die Region und ein wesentliches Ziel des Landkreises, um die regionale Mobilität zu stärken, den öffentlichen Verkehr zu fördern und einen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten. Die Verbindungen würden für Pendler, aber auch für Bewohner, Unternehmen und damit für die gesamte Region einen erheblichen Gewinn darstellen.

Von den ursprünglich geprüften Strecken im Rahmen des LNVG-Reaktivierungsprogramms befindet sich inzwischen nur noch die Strecke Rheine – Spelle im Verfahren. Der Landkreis verfolgt die Reaktivierung der Strecke Meppen-Essen jedoch weiter und steht hierzu in Kontakt mit dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen.

Das seit 2023 von der niedersächsischen Landesregierung und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) aufgelegte Programm zur Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sieht eine 4-stufige Untersuchung vor. Die Strecke Rheine-Spelle ist in der Untersuchung einen Schritt weiter und befindet sich in der Umsetzungsprüfung.

Die nachfolgende **Abbildung 1: Bahnverbindungen Personen- und Güterverkehr Landkreis Emsland** zeigt die Bahnhöfe im Landkreis Emsland.

Abbildung 1: Bahnverbindungen Personen- und Güterverkehr Landkreis Emsland



5.3.2 StraÙengebundener ÖPNV

5.3.2.1 Regionalbus

Der überwiegend ländlich geprägte Landkreis Emsland wird im Wesentlichen durch ein Netz aus Regionalbuslinien erschlossen. Insgesamt verkehren rund 80 Regionalbuslinien im Kreisgebiet. Alle Linien mit Konzessionslaufzeiten sind in **Anlage 5** aufgeführt.

Die Hauptaufgabe des Regionalbusverkehrs liegt in der Sicherstellung eines grundständigen ÖPNV-Angebots in den Gemeinden sowie in der Verbindung der Grund- und Mittelzentren. Ein Großteil der Linien ist dabei vorrangig auf den Schülerverkehr ausgerichtet – mit entsprechend auf Schulanfangs- und -endzeiten abgestimmten Fahrplänen.

Eine Differenzierung der Linien nach Angebotsqualität oder Funktion erfolgt bisher nicht.

Einige Linien bieten jedoch, an Schultagen von Montag bis Freitag, eine vergleichsweise hohe Angebotsqualität mit teils konsistenten Taktstrukturen, die sich nicht ausschließlich an der Schülerbeförderung orientieren und darüber hinaus für andere Zielgruppen nutzbar sind.

Linie	Bedienung Mo-Fr
933 Meppen-Haselünne	30-Minuten-Takt, 6-20 Uhr
80 Nordhorn-Lingen (Grafschaft Bentheim)	1-h-Takt, 5-23 Uhr
600 Papenburg-Leer (Landkreis Leer)	1-h-Takt, 6-18 Uhr, Fr bis 20:00 Uhr
900 Holthausen-Biene- Meppen	1-h-Takt mit signifikanten Abweichungen, 7-19 Uhr
929 Twist-Meppen	1-h-Takt mit signifikanten Abweichungen, 7-19 Uhr
919 Haren-Meppen	1-h-Takt mit signifikanten Abweichungen, 7-19 Uhr

Tabelle 3: Taktlinien Landkreis Emsland

5.3.2.2 Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung stellt einen zentralen Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Emsland dar. Sie prägt in weiten Teilen die

Struktur des Liniennetzes sowie die zeitliche Ausgestaltung des Fahrplanangebots im regionalen Busverkehr.

Der ÖPNV ist somit stark an den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler ausgerichtet. Fahrpläne und Linienführungen orientieren sich maßgeblich an den Schulanfangs- und -endzeiten, wodurch die Schülerbeförderung einen wesentlichen Einfluss auf die Gesamtorganisation des Nahverkehrs haben.

Rechtsgrundlage für die Schülerbeförderung bildet § 114 Abs. 1 des Niedersächsischen Schulgesetzes (NSchG), wonach die Landkreise Träger der Schülerbeförderung sind. Der Landkreis Emsland hat die organisatorische Umsetzung dieser Aufgabe an die Emsländische Eisenbahn GmbH (EEB) übertragen. Maßgeblich für die Ausgestaltung ist die „Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Emsland“, die am 4. Juli 2022 vom Kreistag beschlossen und zum 1. August 2022 in Kraft gesetzt wurde. Sie ersetzt die vorherige Fassung aus dem Jahr 2018.

Die Satzung regelt unter anderem die Anspruchsberechtigungen nach Schulform und Entfernung, die Bedingungen für die Kostenübernahme beim Besuch auswärtiger Schulen sowie die Erstattungsmöglichkeiten bei privater Beförderung. Ziel ist eine sichere, wirtschaftlich tragfähige und schulorganisatorisch abgestimmte Beförderung aller anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler.

Ergänzt wird das Angebot seit Juli 2022 durch das Emsland-Jugendticket, das eine über den Schulweg hinausgehende, flexible Nutzung des ÖPNV ermöglicht. Die Schülerbeförderung bleibt somit ein tragender Pfeiler im Verkehrsangebot des Landkreises.

Obwohl die Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler im Landkreis Emsland seit der Aufstellung des letzten Nahverkehrsplans gestiegen ist – von rund 35.900 auf knapp 43.000 im Jahr 2024 – ist die Zahl der gemäß Satzung anspruchsberechtigten Schüler für die Schülerbeförderung weitgehend konstant geblieben und liegt meist bei rund 12.000. Im Jahr 2023 war mit etwas mehr als 10.000 Berechtigten ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Da die Gesamtzahl der Schüler im selben Zeitraum jedoch nicht gesunken, sondern im Gegenteil leicht gestiegen ist, lässt sich dieser Rückgang nicht mit dem demografischen Wandel erklären. Vielmehr ist er auf veränderte Anspruchsgrundlagen zurückzuführen, etwa durch kürzere Schulwege oder ein geändertes Schulwahlverhalten.

Dennoch sollte die demografische Entwicklung langfristig im Blick behalten werden, da sie perspektivisch Auswirkungen auf die Anzahl der anspruchsberechtigten Schüler und die Ausgestaltung des Verkehrsangebots haben wird. Eine vorausschauende Planung bleibt daher unerlässlich.

Der ab 2026 geplante Ganztagsbetrieb vom Land Niedersachsen in den Schulen wird aufgrund der höheren Stundenzahlen und veränderten Tagesabläufe voraussichtlich

eine Neuorganisation der Schülerbeförderung erforderlich machen. In diesem Zusammenhang könnten sich auch Chancen zur weiteren Optimierung (z. B. Schulzeitstaffellung) ergeben. Dies bietet die Möglichkeit, die Beteiligten für entsprechende Anpassungen zu gewinnen, vorausgesetzt, es besteht Offenheit für solche Entwicklungen.

5.3.2.3 Stadtbus

Stadtbusverkehre bilden im überwiegend ländlich geprägten Landkreis Emsland wichtige Ergänzungen zum regionalen Linienangebot. Sie sorgen für innerstädtische Mobilität und leisten einen Beitrag zur Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen. Aktuell bestehen in Lingen, Meppen und Papenburg eigenständige Stadtbusangebote, die sich in Umfang, Organisation und Außendarstellung unterscheiden.

Stadtbus Papenburg

Der Stadtbusverkehr in Papenburg besteht aus sieben Linien, die unter der gemeinsamen Hauptliniennummer 612 zusammengefasst sind. Die Linien erschließen verschiedene Stadt- und Ortsteile Papenburgs und verbinden diese mit zentralen Einrichtungen sowie dem Bahnhof.

Ein zentraler Umsteigepunkt im Stadtgebiet ist der Bahnhof Papenburg, an dem mehrere Stadtbuslinien (insbesondere 612-1 bis 612-3) mit dem Schienenverkehr (RE15 von und nach Emden) zusammentreffen. Nicht alle Stadtbuslinien laufen ihn zeitgleich an.

Linienübersicht Stadtbus Papenburg

612-1 – Stadtbuslinie 1

Erste Wiek → Untenende (Mittelkanal – Lüchtenburg)

612-2 – Stadtbuslinie 2

Bethlehem → Untenende (Birkenallee – Splitting)

612-3 – Stadtbuslinie 3

Kapitänssiedlung → Untenende (Osterkanal – Am Stadtpark)

612-4 – Stadtbuslinie 4

Aschendorf → Untenende (Kolpingstraße – Gasthauskanal)

612-4 – Stadtbuslinie 5

Birkenallee → Kreuzweg (Aschendorfer Moor)

612-6 – Stadtbuslinie 6

Bokel → Untenende (Am Volkspark – Mittelkanal)

612-7 – Stadtbuslinie 7

Brook → Untenende (Aschendorf – Nenndorf)

Die Linien 612-1 bis 612-3 stellen die Grunderschließung des Stadtgebiets sicher. Die übrigen Linien – insbesondere 612-4, 612-6 und 612-7 – sind überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet und verkehren hauptsächlich zu Schulbeginn und -ende. Dadurch entsteht ein insgesamt differenziertes, aber zeitlich stark eingeschränktes Angebot in den äußeren Stadtbereichen. Bei dem Angebot dieser sieben Linien handelt es sich eher um Schülerbeförderung als um Stadtbuslinienverkehr.

Stadtbus Lingen „LiLi-Bus“

Der Stadtbusverkehr in Lingen wird unter dem Namen „LiLi – Linie für Lingen“ betrieben. Das Angebot ist ein wesentlicher Bestandteil der städtischen Nahmobilität und sorgt für eine zuverlässige Erschließung der Stadtteile sowie angrenzender Ortsteile. Organisiert wird der Stadtbus von der Stadtverkehr Lingen GmbH in Zusammenarbeit mit der Verkehrsgemeinschaft Emsland-Süd (VGE Süd).

Das Liniennetz besteht aus acht Stadtbuslinien, die alle am zentralen ZOB in der Innenstadt beginnen und enden. Ein besonderer Vorteil des LiLi-Busnetzes ist die konstante Stunden-Taktung. Die Busse verkehren:

Montags bis donnerstags zwischen 6:00 Uhr und 21:30 Uhr, freitags bis 22:30 Uhr, samstags von 8:00 Uhr bis 23:30 Uhr.

Der LiLi-Bus in Lingen ist ein gelungenes Beispiel für markenorientierte Produktentwicklung im ÖPNV. Mit seinem eigenständigen Namen, einem einprägsamen Logo und einem stadtbezogenen Design hebt er sich deutlich sowohl vom Stadtverkehr in Meppen und Papenburg als auch von den Regionalbuslinien im Emsland ab. Während andere Stadtverkehre eher funktional organisiert und visuell kaum sichtbar und unterscheidbar sind, zeigt der LiLi-Bus, wie durch Wiedererkennungswert, klare Gestaltungselemente mit einem eigenen Logo und eine konsequente Kommunikation ein attraktives Nahverkehrsangebot mit hoher öffentlicher Akzeptanz geschaffen werden kann.

Linienübersicht Lili-Bus

Linie 10: Clusorth-Bramhar – Damaschke – Goosmanns-Tannen – ZOB

Linie 11: ZOB – Damaschke – Brögbern

Linie 21: ZOB – Stroot – Gauerbach

Linie 31 / 131 / 132: ZOB – Ramsel – Baccum (und Varianten)

Linie 41: ZOB – Darne – Bramsche

Linie 60: ZOB – Reuschberge – Schepsdorf – ZOB

Linie 71 / 171: ZOB – Altenlingen – Holthausen/Biene (und Varianten)

Linie 74: ZOB – Telgenkamp – Heukampstannen – ZOB

Stadtbus Meppen

Der Stadtbus Meppen wird durch das Unternehmen Hermann Levelink, Omnibusverkehr GmbH & Co. KG organisiert. Der Betrieb erfolgt durch regionale Busunternehmen, die Linienfahrten im Stadtgebiet sowie in benachbarte Ortsteile durchführen.

Das Angebot ist auf die Erschließung der Stadtteile ausgerichtet und deckt den überwiegenden Mobilitätsbedarf im städtischen Raum. Die Stadtbuslinien ergänzen den Regionalbusverkehr und verbinden die Wohngebiete mit dem Windthorstplatz als zentralem Umsteigepunkt sowie mit wichtigen Einrichtungen wie Schulen, Behörden, Einkaufszentren oder dem Bahnhof Meppen.

Die Busse verkehren überwiegend montags bis samstags im Stundentakt – mit Schwerpunkt in den Morgen- und Nachmittagsstunden, angepasst an Schulanfangs- und -schlusszeiten. In den Ferienzeiten wird das Angebot teils reduziert. Ein klassischer Abend- oder Wochenendverkehr findet derzeit nicht statt.

Ein besonderes Merkmal des Stadtbusverkehrs in Meppen ist die enge Verzahnung mit dem Regionalbusnetz: Viele Linien führen über das Stadtgebiet hinaus in die umliegenden Gemeinden, wodurch im Stadtbereich ein erweitertes Fahrangebot entsteht.

Linienübersicht Stadtbus Meppen

Stadtbuslinie 1:

Meppen, Friedhof → Windthorstplatz (Schafrift – Uhlandstraße – Wallstraße)

Stadtbuslinie 2:

Meppen, Im Hasenknie → Windthorstplatz (Dammstraße – Emslandstadion – Marienhaus)

Stadtbuslinie 3:

Meppen, Sanddornstraße → Windthorstplatz (Händelstraße – Tulpenstraße – Musikschule)

Stadtbuslinie 4:

Meppen, Marktkauf → Windthorstplatz (Borsigstraße – Landwehr – Domhof)

Stadtbuslinie 5:

Meppen, Teglinger Straße / Bahnhof → Windthorstplatz (Feldkamp – Gropiusplatz – Bahnhof)

5.3.2.4 Samson / RadExpress

„samson“ ist das weiterentwickelte Nachfolgeangebot des früheren Emsland RadExpress. Seit 2024 verkehrt es unter neuem Namen, mit neuem Auftritt und einer klaren inhaltlichen Neuausrichtung: weg vom reinen touristischen Ausflugsbus mit Fahrradanhänger – hin zu einem liniengebundenen Nahverkehrsangebot an Wochenenden und Feiertage, das sowohl Freizeit- als auch Alltagsmobilität im ländlichen Raum ermöglicht.

Das Angebot verkehrt von April bis Anfang November, jeweils samstags, sonntags und an Feiertagen, und bedient die sechs „samson“-Linien im regelmäßigen 2-Stunden-Takt. Ab dem 8. November wird das „samson“-Angebot erstmals für zwei Jahre als ganzjähriges Angebot fortgeführt und nicht mehr nur saisonal verkehren. Dadurch entsteht ein verlässliches, übersichtliches Fahrplanangebot. Die Fahrten sind vollständig in den Emslandtarif integriert – es gelten die regulären ÖPNV-Fahrpreise. Die Linien des „samson“ verbinden ländliche Gemeinden mit zentralen Orten und bieten Anschluss an Bahnhöfe entlang der RE15 zwischen Emden und Münster. Die Fahrzeiten sind auf die Regionalzüge der WestfalenBahn abgestimmt, so dass eine Weiterfahrt möglich ist. Damit folgt das Angebot dem ITF-Prinzip.

Einige Fahrzeuge verfügen weiterhin über Einrichtungen zur Fahrradmitnahme, allerdings steht diese nicht mehr im Mittelpunkt des Angebots und ist nur noch eingeschränkt bzw. auf Anmeldung verfügbar.

Der Name „samson“ verweist auf die regelmäßigen Fahrten an Samstagen und Sonntagen und stärkt die Wiedererkennung des Angebots. Als Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs trägt „samson“ wesentlich zur Wochenendmobilität im Emsland bei.

Insgesamt umfasst das Angebot sechs Linien, die verschiedene Teile des Emslands erschließen:

Küstenkanal-Linie: Papenburg-Surwold-Esterwegen

Hümmling-Linie: Lathen-Sögel-Werlte-Vrees

Dankern-Linie: Meppen-Haren (Ems)-Rütenbrock

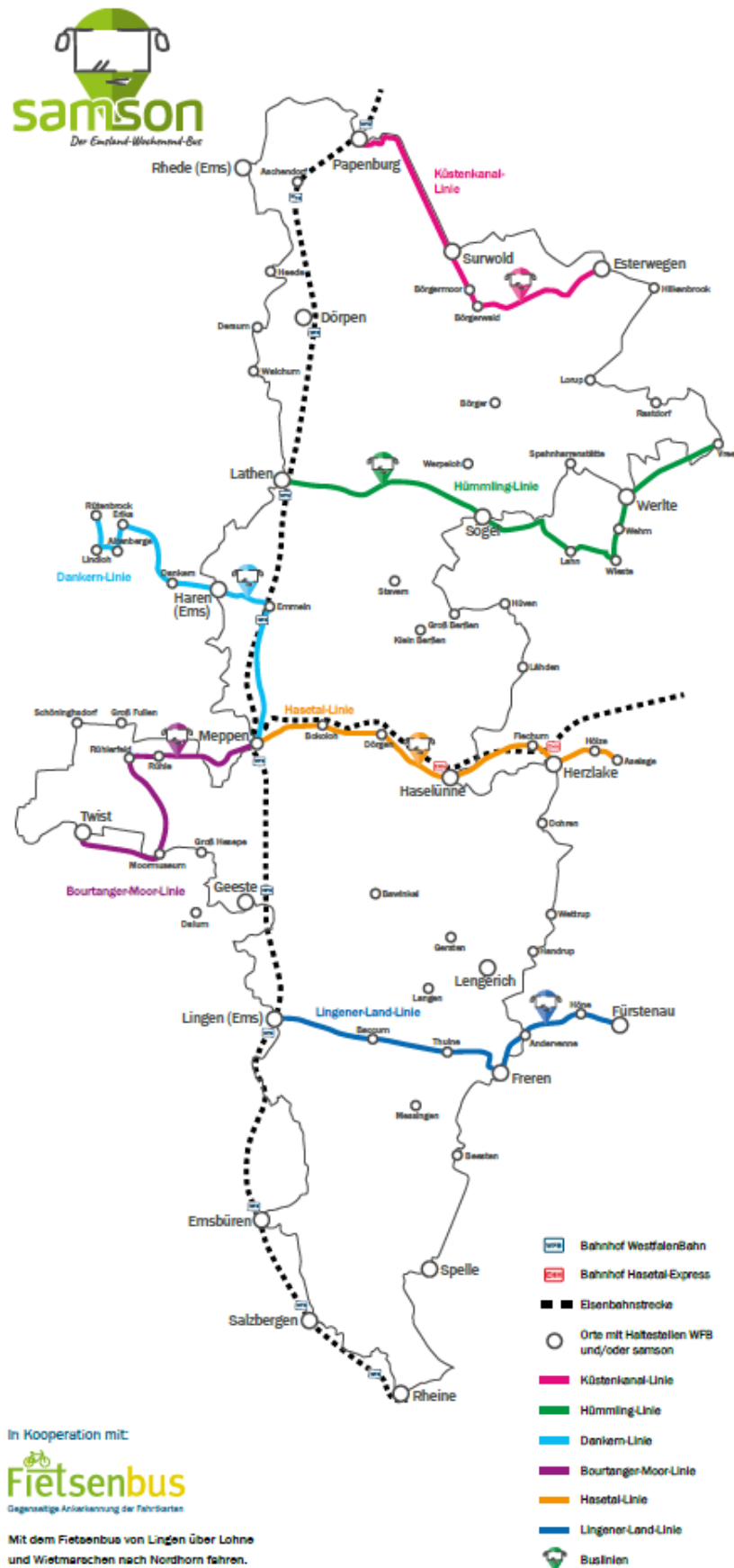
Bourtanger-Moor-Linie: Twist-Rühle-Meppen

Hasetal-Linie: Meppen-Haselünne-Herzlake-Aselage

Lingener-Land-Linie: Lingen-Freren-Fürstenau

Das Angebot der „samson“-Linien erfolgt in Kooperation mit dem Fietzenbus im Landkreis Grafschaft Bentheim und bietet auf der Achse Lingen – Nordhorn eine ideale Ergänzung.

Abbildung 2: Samson-Liniennetz



Quelle: Emsländische Eisenbahn EEB, 2025

5.3.2.5 Weitere Angebote

Bürgerbus Emsbüren

Im Landkreis Emsland ergänzen zwei ehrenamtlich organisierte Bürgerbusse den öffentlichen Nahverkehr – nach dem Motto „Bürger fahren für Bürger“.

Der Bürgerbus Emsbüren ist seit 2008 im Einsatz und verbindet Ortsteile mit zentralen Zielen wie Rathaus, Arztpraxen oder Einkaufsmöglichkeiten. Der barrierefreie Kleinbus fährt montags, mittwochs und freitags vormittags. Fahrten müssen vorab telefonisch angemeldet werden.

Der Bürgerbus Werlte ist 2024 gestartet und bedient die Orte Werlte, Lorup, Rastdorf, Lahn und Vrees. Gefahren wird dienstags und donnerstags von 8:00 bis 12:00 Uhr, ebenfalls nach telefonischer Voranmeldung. Eine Haustürabholung ist möglich. Die Nutzung ist kostenfrei; das Projekt wird von der Samtgemeinde und LEADER-Fördermitteln getragen.

Sozialer Fahrdienst Vrees („SOFA“)

Seit 2023 bietet der soziale Fahrdienst SOFA unter dem Motto „Mobilität ermöglichen – Teilhabe ermöglichen“ einen barrierefreien Kleinbus mit bis zu acht Plätzen, der von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern betrieben wird. Das im Rahmen des Modellprojekts „ELVU – Emsland vernetzt unterwegs“ entwickelte Angebot kann derzeit telefonisch gebucht werden. Neben regelmäßigen Fahrten zur Tafel und nach Cloppenburg umfasst SOFA auch Arztfahrten für Menschen mit eingeschränkter Mobilität sowie Sonderfahrten zu Weihnachtsmärkten und Museen.

5.3.3 Fahrzeugbestand

Im Landkreis Emsland werden insgesamt 206 Fahrzeuge im öffentlichen Linienverkehr eingesetzt. Der Fuhrpark setzt sich aus verschiedenen Bustypen zusammen: Solobusse (91 Fahrzeuge), Klein-/Minibusse (52), Gelenkbusse (35), 15-Meter-Busse (22) sowie Doppeldecker (6). Damit stellen Solobusse den mit Abstand größten Anteil, gefolgt von Klein- und Minibussen.

Das durchschnittliche Alter des gesamten Fahrzeugbestands liegt bei rund 9 Jahren. Hinsichtlich der Altersstruktur zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Fahrzeugtypen: Während Doppeldecker mit durchschnittlich 4,9 Jahren vergleichsweise neu sind, erreichen Gelenkbusse ein Durchschnittsalter von 14,7 Jahren und weisen somit den höchsten Modernisierungsbedarf auf.

Ein Drittel des Fuhrparks ist vergleichsweise modern: 28 % der Fahrzeuge sind nicht älter als 5 Jahre, weitere 25 % haben ein Alter von bis zu 10 Jahren. Demgegenüber

stehen 19 % der Fahrzeuge, die ein Alter zwischen 10 und 15 Jahren haben. 28 % der Fahrzeuge sind älter als 15 Jahre.

Die technische Ausstattung des Fuhrparks ist insgesamt zufriedenstellend ausgebaut, weist jedoch je nach Merkmal unterschiedliche Verbreitungsgrade auf. Rund 90 % der Fahrzeuge verfügen über Echtzeittechnik, was eine verlässliche digitale Fahrgastinformation ermöglicht. Automatische Ansagesysteme sind ebenfalls in einem Großteil der Busse verbaut und tragen zur barrierearmen Fahrgastinformation bei.

Der Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (z. B. Strom oder Wasserstoff) ist bislang noch gering, markiert jedoch erste Schritte in Richtung eines klimafreundlicheren Busbetriebs.

Die Erneuerung des Altbestands sowie die sukzessive Einführung emissionsarmer Technologien sollten gezielt weiterverfolgt werden.

Der Landkreis unterstützt die Anschaffung von Bussen mit Niederflertechnik, indem er die daraus entstehenden Mehrkosten zu 75 % – maximal jedoch mit 50.000 € – fördert. Voraussetzung für die Förderung ist, dass die Busse überwiegend im Linienverkehr innerhalb des Landkreises Emsland eingesetzt werden.

Fahrzeug-merkmal	Solobus	Gelenkbus	15m Bus	Doppeldecker	Klein/Minibus	gesamt
Anzahl Fahrzeuge	91	35	22	6	52	206
Ø Alter	8,69	14,69	9,93	4,85	6,86	9
≤ 5 Jahre	25	3	6	4	19	57
≤ 10 Jahre	29	3	1	2	16	51
≤ 15 Jahre	22	7	2	0	9	40
> 15 Jahre	17	24	11	0	6	58
E-Antrieb	4	0	0	0	5	9
Echtzeit	86	32	19	6	42	185

Tabelle 4: Fahrzeugmerkmale

5.4 Fahrgastnachfrage

Zur Fahrgastnachfrage im Landkreis Emsland liegen derzeit ausschnittsweise Daten über Ticketverkäufe vor, die erste Einblicke in das Nutzungsverhalten ermöglichen – insbesondere aus dem Jahr 2023. Eine umfassende Darstellung der Entwicklung über mehrere Jahre hinweg ist jedoch bislang nicht möglich, da konsistente und flächendeckende Datenreihen fehlen.

Im Jahr 2023 wurden im Emsland insgesamt rund 750.000 Tickets verkauft. Dazu zählen neben Einzelfahrscheinen auch Abonnements, Monats- und Tageskarten.

Einen besonders großen Anteil daran hatte das Emsland-Jugendticket (Gültigkeit 1 Monat), von dem über 400.000 Stück im Jahr 2023 (monatlich ca. 30.000 Stk.) verkauft wurden. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung des Schülerverkehrs in der Region.

Allerdings lässt sich aus der Anzahl verkaufter Tickets nicht direkt auf die tatsächliche Zahl der Fahrgäste schließen, da insbesondere Zeitkarten und Abonnements mehrfach genutzt werden können. Die tatsächliche Nutzung lässt sich daher nur über geschätzte Hochrechnungen ermitteln, die jedoch mit Unsicherheiten verbunden sind. Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 hat sich die Situation zusätzlich verändert: Die klassische Auswertung über verkaufte Einzel- oder Zeitkarten liefert seitdem nur noch eingeschränkt aussagekräftige Informationen über die tatsächliche Nutzung des ÖPNV auf regionaler Ebene.

Gleichzeitig eröffnet das Deutschlandticket neue Perspektiven: Es schafft niedrigschwellige Mobilitätsangebote und könnte – langfristig betrachtet – zu einem deutlich gestiegenen Fahrgastaufkommen im Landkreis führen. Um diese Entwicklungen künftig besser beurteilen zu können, werden ergänzende Erhebungsmethoden wie Fahrgastzählungen zunehmend wichtiger.

5.4.1 Samson / RadExpress

Im Jahr 2024 wurde der bisher als Emsland RadExpress bekannte Busverkehr unter dem neuen Namen „samson“ fortgeführt und in seiner Ausrichtung weiterentwickelt. Die aktuellen Zahlen zeigen eine deutliche Zunahme der Fahrgastnachfrage: Zwischen März und Oktober 2024 nutzten 23.676 Personen das Angebot – rund 43 % mehr als im Vorjahr (16.506 Fahrgäste im Jahr 2023).

Auffällig ist der gleichzeitige Rückgang bei der Fahrradmitnahme: Während 2023 noch 588 Fahrräder befördert wurden, waren es 2024 nur noch 296 (–50 %). Die stärkste Fahrgastzunahme verzeichnete die Linie Lingen – Lengerich, deren Nutzung sich mit 4.308 Fahrgästen mehr als verdreifachte (2023: 1.126). Auf den Linien Meppen – Hölze und Meppen – Twist wurden deutliche Steigerungen registriert.

Der Rückgang der Fahrradtransporte bei gleichzeitig steigenden Fahrgastzahlen zeigt, dass der „samson“ zunehmend von Einheimischen für Alltagswege genutzt wird – etwa für Besuche, Einkäufe oder Freizeitaktivitäten ohne Fahrrad. Das Angebot hat sich damit vom reinen Ausflugs- und Freizeitbus mit Fahrradanhänger zu einem liniengebundenen Nahverkehrsangebot mit Alltagsnutzung gewandelt.

Diese Entwicklung unterstreicht zugleich den bestehenden Bedarf an ÖPNV-Angeboten am Wochenende. Gerade in ländlich geprägten Regionen, in denen der öffentliche Verkehr außerhalb der Hauptverkehrszeiten oft stark eingeschränkt ist, leistet der „samson“ einen wichtigen Beitrag zur Grundmobilität. Die steigenden

Fahrgastzahlen belegen, dass regelmäßige Linienverkehre mit festen Fahrplänen auch außerhalb des Berufsverkehrs von der Bevölkerung angenommen werden. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, wird das „samson“-Angebot ab November 2025 erstmals ganzjährig und nicht mehr nur saisonal betrieben. Diese Regelung gilt zunächst für zwei Jahre.

5.4.2 Fahrgastinformation und Kommunikation

Eine zentrale Voraussetzung für die erfolgreiche Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ist eine leicht zugängliche und verständliche Fahrgastinformation. Die Fahrgastkommunikation spielt dabei eine Schlüsselrolle – denn häufig scheitert die Nutzung daran, dass das Angebot und die Information hierzu als unübersichtlich wahrgenommen werden.

Moderne Fahrgastinformation geht dabei weit über statische Fahrpläne hinaus.

Sie umfasst:

- digitale Echtzeitdaten zu Abfahrten, Verspätungen und Anschlussverbindungen,
- multimediale Auskunftsformate (Apps, Websites, interaktive Haltestellenanzeigen),
- sowie eine aktive Kommunikation von neuen und verbesserten Angeboten, um die Sichtbarkeit zu erhöhen.

Im Emsland wurde mit dem interaktiven Liniennetzplan [emsland-mobil.net](https://www.emsland-mobil.net) ein Fortschritt in der Fahrgastinformation erzielt. Die Seite bietet aktuelle Fahrplanauskünfte, Liniennetzpläne und Haltestelleninformationen. Es ist positiv hervorzuheben, dass sich der Landkreis in diesem Bereich digital zunehmend besser aufstellt.

Dennoch bleibt die zentrale Herausforderung, diese digitalen Angebote breit bekannt zu machen und nachhaltig in der Alltagsmobilität zu verankern. Gerade im ländlichen Raum, wo der Wettbewerb mit dem motorisierten Individualverkehr hoch ist, kommt es darauf an, dass ÖPNV-Angebote klar benannt, gut erkennbar und durchgängig kommuniziert werden.

Deshalb ist es entscheidend, die Kommunikation strategisch zu gestalten – durch regelmäßige Informationsoffensiven, zielgruppenspezifische Kampagnen (etwa für Schüler, Berufspendler oder Senioren) und eine einheitliche Markenbildung im Nahverkehr. Ein konsistenter visueller Auftritt, verständliche Produktnamen und leicht merkbare Linienkennzeichnungen tragen wesentlich dazu bei, das Angebot wiedererkennbar, vertrauenswürdig und nutzerfreundlich zu gestalten.

Im Landkreis Emsland bestehen in diesen Bereichen noch erkennbare Entwicklungspotenziale, die gezielt aufgegriffen werden sollten.

6 Qualitätsanalyse

Ausgehend vom grundsätzlichen Ziel des Landkreises, das bestehende ÖPNV-Angebot zu sichern und im Rahmen seiner Möglichkeiten weiterzuentwickeln, wurde eine umfassende Qualitätsanalyse durchgeführt. Ziel ist es, die Attraktivität und die tatsächliche Nutzbarkeit von ÖPNV-Verbindungen aus Sicht der Fahrgäste fundiert zu bewerten.

In die Analyse flossen folgende zentrale Qualitätskriterien ein:

- Fahrtenhäufigkeit (Bedienungsqualität)
- Beförderungszeit (Verbindungsqualität)
- Aufenthaltsdauer vor Ort (Praxistauglichkeit der Verbindung)

Diese Qualitätsmerkmale stehen in Wechselwirkung zueinander. Erst ihre ganzheitliche Betrachtung ermöglicht eine realistische Einschätzung der Nutzbarkeit und Attraktivität des Verkehrsangebots. Entsprechend wurden für jedes Kriterium im Rahmen der Analyse Punkte im Rahmen eines Bewertungsverfahrens vergeben, aus denen eine Gesamtbeurteilung abgeleitet werden kann.

6.1 Grundlage der Analyse

In die Analyse einbezogen wurden ausschließlich Verbindungen, die folgende Kriterien erfüllen:

- Busverbindungen,
- Bedienung im Zeitraum von 6:00 bis 18:00 Uhr,
- maximal ein Umstieg,
- Umsteigezeiten von höchstens 15 Minuten,
- Fußwege von maximal 1 km Länge.

Die Erhebung der Fahrtenhäufigkeiten, Beförderungszeiten und der Aufenthaltsdauer vor Ort erfolgte über die elektronische Fahrplanauskunft fahrplaner.de im Untersuchungszeitraum vom 15. Mai bis 28. Mai 2025. Für jede Verbindung, die die oben genannten Bedingungen erfüllt, wurde die durchschnittliche Beförderungszeit ermittelt.

Auf eine separate Auswertung der Rückfahrten wurde bewusst verzichtet, da davon ausgegangen wird, dass die Qualität in beide Richtungen grundsätzlich vergleichbar ist.

Zum Vergleich wurden zusätzlich die Beförderungszeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) mithilfe der elektronischen Routenplanung von Google Maps ermittelt.

Die Analyse konzentriert sich ausschließlich auf die Qualität der Busverbindungen, um gezielt Handlungsbedarfe zu identifizieren und Einflussmöglichkeiten des Landkreises sichtbar zu machen. Verbindungen, auf denen der Schienenverkehr Vorrang hat und bereits eine sehr gute Bedienungs- und Verbindungsqualität bietet, wurden ausgeschlossen – da sich der SPNV nicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises befindet und da das ÖPNV-Angebot nicht in Konkurrenz zur Bahn treten darf (Parallelbedienung): **Dörpen-Papenburg, Lathen-Papenburg, Meppen-Lathen, Meppen-Geeste, Lingen-Geeste, Lingen-Salzbergen, Lingen-Emsbüren.**

Die Qualitätsanalyse wurde auf zwei Ebenen durchgeführt:

- **Regionale Verkehre (Grundzentrum → Mittelzentrum)**
- **Örtliche Verkehre (Orte > 200 Ew. → Grundzentrum)**

Oberzentren gibt es im Landkreis Emsland nicht.

6.2 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer und gibt an, wie viele ÖPNV-Verbindungen auf einer definierten Verbindung und zu einer bestimmten Verkehrszeit angeboten werden. Die Bedienungsqualität wird entsprechend über die Fahrtenhäufigkeit ermittelt.

6.2.1 Bewertungskriterien

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfiehlt für den ländlichen Raum eine Mindestbedienung in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl eines Ortes. Diese Empfehlungen dienen als Referenz für die Bewertung:

Einwohner je Ort	Fahrten pro Tag und Richtung
200-1.000	3
1.000-3.000	3-6
3.000-6.000	6-12

Orte mit weniger als 200 Einwohnern wurden in der vorliegenden Analyse nicht berücksichtigt.

Die Bewertung der Bedienungsqualität erfolgt anhand eines dreistufigen Punktesystems:

Kategorie	Bedeutung	Punkte
grün	Mindestanzahl Fahrten pro Tag und Richtung überschritten	2
orange	Mindestanzahl Fahrten pro Tag und Richtung erfüllt	1
rot	Mindestanzahl Fahrten pro Tag und Richtung nicht erfüllt	0

Diese Einstufung ermöglicht eine einheitliche und vergleichbare Bewertung der Bedienungsqualität über alle untersuchten Relationen hinweg.

6.2.2 Bedienungsqualität regionale Verkehre

Im Rahmen der Analyse wurden insgesamt 16 regionale Verkehrsrelationen zwischen Mittelzentren und angrenzenden Grundzentren untersucht.

GZ → Mittelzentrum Meppen

- Unter den drei Mittelzentren weist Meppen die insgesamt beste Bedienungsqualität auf. Besonders positiv hervorzuheben sind die Verbindungen von **Haselünne, Twist, Herzlake und Haren**, die ein hohes Fahrtenangebot sowohl an Schul- als auch an Ferientagen aufweisen.

GZ → Mittelzentrum Papenburg

- Im Raum Papenburg ist das Bild differenzierter. Verbindungen von Esterwegen, Werlte und Sögel erfüllen an Schultagen die Mindestbedienung, Esterwegen auch an Ferientagen.
- An Ferientagen ist das Angebot in fast allen Fällen ausbaufähig.

GZ → Lingen

- Im Bereich Lingen erfüllt ein Großteil der Grundzentren die Anforderungen an die Mindestbedienung an Schultagen: Spelle, Lengerich und Haselünne.
- Die Relation Freren – Lingen übererfüllt die Vorgaben sogar.
- An Ferientagen ist ein Rückgang der Bedienungsqualität zu verzeichnen – nur Spelle und Freren erreichen die Mindestbedienung weiterhin.
- Nur die Verkehrsrelation Herzlake-Lingen erfüllt die Mindestbedienung nicht.
- Zwischen Twist und Lingen ist keine Verbindung vorhanden.

Insgesamt erfüllen bereits 87,5 % der untersuchten regionalen Busverbindungen die Mindestanforderungen hinsichtlich der Bedienung an Schultagen. An Ferientagen ist das Angebot naturgemäß eingeschränkter, hier erreichen 31 % der Verbindungen die festgelegte Mindestbedienung.

6.2.3 Bedienungsqualität örtliche Verkehre

Rund 88 % der untersuchten Verbindungen erfüllen mindestens die Soll-Bedienung an Schultagen. Dies spricht für ein solides Grundangebot im ländlichen Raum. Bei 12 % der Verbindungen zeigt sich hingegen eine geringere Bedienung, die insbesondere in den mittelgroßen Ortschaften wie Bexten (Salzbergen), Berge (Emsbüren) und Mehringen (Emsbüren) mit jeweils über 1.000 Einwohnern auf Entwicklungspotenzial hinweisen könnte, das unter Berücksichtigung der besonderen Rahmenbedingungen im ländlichen Raum sowie der finanziellen Möglichkeiten betrachtet werden muss.

6.3 Verbindungsqualität

Zur Bewertung der Verbindungsqualität wird die Beförderungszeit des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) derjenigen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gegenübergestellt. Eine hohe Verbindungsqualität liegt vor, wenn der ÖPNV eine Verkehrsrelation schnell und direkt bedient. Auf diese Weise lässt sich erkennen, welche Verbindungen im ÖPNV mit dem MIV konkurrieren können.

6.3.1 Bewertungskriterien

Die Bewertung der Verbindungsqualität erfolgte auf Basis eines 3-stufigen Bewertungsschema, das sich an der VDV-Schrift 4 (Ausgabe 01/2019) orientiert.

Bewertungsmatrix regionale Verkehre (Grundzentrum – Mittelzentrum)

Kategorie	Bedeutung	Reisezeitrelation (ÖPNV vs. MIV)	Punkte
grün	Gute Verbindung	$\leq 1,5 \times \text{Pkw-Zeit}$	2
orange	Ausreichende Verbindung	$1,5 - 2,1 \times \text{Pkw-Zeit}$	1
rot	Ungünstige Verbindung	$> 2,1 \times \text{Pkw-Zeit}$	0

Bewertungsmatrix örtliche Verkehre (Ort – Grundzentrum)

Für örtliche Verbindungen wurde bewusst ein großzügigerer Bewertungsmaßstab angesetzt. Dies trägt den besonderen Rahmenbedingungen im ländlichen Raum Rechnung: Bei kurzen Distanzen zwischen Wohnort und Grundzentrum wirken sich

Wartezeiten, Umstiege oder Fußwege deutlich stärker auf die gesamte Reisezeit im ÖPNV aus als bei längeren, regionalen Verbindungen.

Hinzu kommt, dass der ÖPNV im ländlichen Raum in erster Linie der Flächenerschließung und Daseinsvorsorge dient. Anders als bei regionalen Verbindungen, wo schnelle Punkt-zu-Punkt-Verbindungen möglich sind, wird hier häufig ein weiter Einzugsbereich bedient. Dies führt zwangsläufig zu längeren Fahrzeiten – stellt jedoch eine wesentliche Voraussetzung für flächendeckende Mobilität dar.

Kategorie	Bedeutung	Reisezeitrelation (ÖPNV vs. MIV)	Punkte
grün	Gute Verbindung	$\leq 1,5 \times \text{Pkw-Zeit}$	2
orange	Ausreichende Verbindung	$1,6\text{--}2,8 \times \text{Pkw-Zeit}$	1
rot	Ungünstige Verbindung	$> 2,8 \times \text{Pkw-Zeit}$	0

6.3.2 Verbindungsqualität regionale Verkehre

Die Analyse der Verbindungsqualität (Reisezeitrelation ÖPNV vs. MIV) auf der Ebene der regionalen Verkehre zwischen den Grundzentren und den Mittelzentren Papenburg, Meppen und Lingen zeigt ein Netz mit überwiegend ausreichenden Relationen. Besonders positiv hervorzuheben sind drei Verbindungen, die sich durch eine gute Reisezeitrelation auszeichnen. Ungünstige oder unzureichende Verbindungen wurden nicht festgestellt.

Ergebnisse im Detail:

Schnelle und direkte Busverbindungen, die eine konkurrenzfähige Reisezeit zum motorisierten Individualverkehr und damit eine attraktive Alternative bieten (gute Verbindungsqualität):

- Rhede <-> Papenburg (1,4)
- Haselünne <-> Meppen (1,3)
- Haselünne <-> Lingen (1,4)

Ausreichende Verbindungen überschreiten den Schwellenwert von 1,5 aufgrund längerer Fahrt- oder Umstiegszeiten. Diese Verbindungen sind bezogen auf die Verbindungsqualität grundsätzlich nutzbar, aber nicht für jedermann gleichermaßen attraktiv (ausreichende Verbindungsqualität):

- Sögel <-> Papenburg (1,6)
- Esterwegen <-> Papenburg (1,6)
- Werlte <-> Papenburg (1,7)
- Herzlake <-> Meppen (1,6)
- Sögel <-> Meppen (1,8)
- Werlte <-> Meppen (1,7)
- Twist <-> Meppen (1,7)
- Freren <-> Lingen (1,9)
- Lengerich <-> Lingen (2,1)
- Herzlake <-> Lingen (1,7)

Keine Verbindung:

- Twist <-> Lingen

6.3.3 Verbindungsqualität örtliche Verkehre

Bei der Bewertung der Verbindungsqualität auf Ebene der örtlichen Verkehre ist zu berücksichtigen, dass die dispers geprägten Siedlungsstrukturen im ländlichen Raum naturgemäß zu Umwegen und längeren Reisezeiten führen. Da auch abgelegene Ortsteile in der Fläche angebunden werden müssen, sind solche Abweichungen systemimmanent. Deshalb wurde ein großzügiger Bewertungsmaßstab gewählt, der die Verkehrsrelationen nicht ausschließlich unter Effizienzkriterien betrachtet. Zudem wirken sich bei kurzen Wegen zwischen Wohnort und Grundzentrum Wartezeiten, Umstiege oder Fußwege stärker auf die gesamte ÖPNV-Reisezeit aus als bei längeren, regionalen Verbindungen. Diesem Umstand wird durch die Anwendung eines angepassten Schwellenwerts Rechnung getragen

Insgesamt zeigt die Auswertung ein zufriedenstellendes Bild: Der Großteil der untersuchten Verbindungen weist mindestens ein ausreichendes Reisezeitverhältnis von unter 2,8 auf.

Bei 23 von 81 Relationen liegt das Verhältnis bei 2,8 oder höher. Auch wenn diese Verbindungen hinsichtlich der Reisezeit weniger günstig sind, erfüllen sie dennoch eine wichtige Funktion im Rahmen der Daseinsvorsorge und sichern die Erreichbarkeit der Orte ab.

Gerade auf dieser Ebene der örtlichen Verkehre und damit der sehr dünn besiedelten ländlichen Räume könnten ergänzende On-Demand-Angebote zukünftig die Chance bieten, die Verbindungsqualität zu steigern. Sollte, dass sich derzeit in Beantragung befindliche Pilotprojekt „Emsland On-Demand“ erfolgreich umgesetzt und zu einem späteren Zeitpunkt weiterentwickelt werden, wären einige dieser Relationen ggf. in die weitere Betrachtung einzubeziehen:

Ahlde → Emsbüren

Gleesen → Emsbüren

Schöninghsdorf → Twist

Dersum → Dörpen

Lehrte → Haselünne

Klosterholte → Haselünne

6.4 Praxistauglichkeit

Zur Bewertung der Praxistauglichkeit einer Verbindung wurde die Aufenthaltsdauer am Zielort in die Analyse einbezogen. Dieses Kriterium ist insbesondere bei Freizeit- und Erledigungsfahrten von zentraler Bedeutung. Denn selbst wenn Bedienungs- und Verbindungsqualität formal als ausreichend bewertet werden, kann die tatsächliche Nutzbarkeit stark eingeschränkt sein, wenn die Aufenthaltszeiten nicht alltagsgerecht sind.

Zu kurze oder zu lange Aufenthaltsdauern mindern die Attraktivität der Verbindung erheblich. Beispielsweise reichen 30 Minuten vor Ort in der Regel nicht aus, um Besorgungen zu erledigen oder Termine wahrzunehmen. Umgekehrt sind Wartezeiten von mehreren Stunden unzumutbar, wenn keine Möglichkeit zur sinnvollen Nutzung der Zeit besteht.

Gerade im Bereich der örtlichen Verkehre, die häufig auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind, zeigen sich hier deutliche Schwächen: Es existieren oftmals zahlreiche Fahrten am frühen Morgen und am Mittag, während in der Zwischenzeit lange Pausen entstehen – und am Nachmittag oder Abend gar keine Rückfahrmöglichkeit mehr angeboten wird. Für andere Zielgruppen als Schüler, etwa ältere Menschen oder Berufstätige, ist eine solche Taktung kaum nutzbar.

Die Aufenthaltsdauer vor Ort ist somit ein entscheidender Indikator für die tatsächliche Alltagstauglichkeit einer Verbindung – und ergänzt die formale Betrachtung von Fahrzeiten und Frequenzen um eine praxisnahe Bewertungsperspektive.

6.4.1 Bewertungskriterien

Für die Bewertung der Praxistauglichkeit wurde die Aufenthaltsdauer am Zielort in drei Kategorien unterteilt. Diese Einteilung orientiert sich an der Frage, ob die zur Verfügung stehende Zeit realistisch für typische Alltagswege nutzbar ist.

Kategorie	Bedeutung	Aufenthaltsdauer	Punkte
grün	ideal, praxistauglich	1,5 -2,5 Stunden	2
orange	eingeschränkt praxistauglich	<1 Std. oder 2,5–5 Std.	1
rot	nicht nutzbar	< 45 Minuten oder > 5,5 Std.	0

Kategorie 1: Aufenthaltsdauer 1,5 bis 2,5 Stunden

In dieser Kategorie liegen Verbindungen, die eine sinnvolle Aufenthaltsdauer am Zielort ermöglichen. 1,5 bis 2,5 Stunden gelten als idealer Zeitraum für Alltagsbesorgungen, insbesondere für Bürgerinnen und Bürger mit eingeschränkter Mobilität. In dieser Zeit lassen sich etwa Einkäufe erledigen, Arzt- oder Apothekenbesuche wahrnehmen oder Behördengänge absolvieren – ohne dabei unter Zeitdruck zu geraten.

Kategorie 2: Aufenthaltsdauer unter 1 Stunde bzw. 3 bis 5 Stunden

Diese Aufenthaltsdauern sind nur eingeschränkt praxistauglich. Weniger als eine Stunde ist für die meisten Alltagsaktivitäten zu knapp bemessen und daher nur für eine kleine Nutzergruppe (z. B. kurze Abholwege) geeignet. Drei bis fünf Stunden Aufenthalt übersteigen hingegen den üblichen Zeitbedarf für Erledigungen deutlich, können aber bei längeren Arztbesuchen, größeren Einkaufstouren oder bei der Nutzung von Freizeiteinrichtungen sinnvoll genutzt werden.

Kategorie 3: Aufenthaltsdauer unter 45 Minuten, über 5,5 Stunden oder keine Rückfahrmöglichkeit

Verbindungen, die einen Aufenthalt von weniger als 45 Minuten, mehr als 5,5 Stunden oder gar keine sinnvolle Rückfahrt ermöglichen, gelten als nicht praxistauglich. Diese Zeitfenster sind für Alltagsnutzungen entweder deutlich zu kurz oder unzumutbar lang – und führen damit zu einer faktischen Nicht-Nutzbarkeit der Verbindung.

6.4.2 Praxistauglichkeit regionale Verkehre

Alle bewerteten Busverbindungen auf der Ebene der regionalen Verkehre weisen an Schultagen eine attraktive Aufenthaltsdauer von etwa 1,5 bis 2,5 Stunden am Zielort auf. Sie sind für alltäglichen Wege in der Praxis gut nutzbar. An Ferientagen weisen einige Verbindungen eine eingeschränkt praxistaugliche Aufenthaltsdauer auf.

6.4.3 Praxistauglichkeit örtliche Verkehre

Bei den örtlichen Verkehren ist besonders positiv hervorzuheben, dass 59 Verbindungen an Schultagen mit einer Aufenthaltsdauer von 1,5 bis 2,5 Stunden einen idealen Zeitraum für Alltagsbesorgungen bieten. Das entspricht mehr als der Hälfte der untersuchten Relationen. Weitere 16 Verbindungen weisen hinsichtlich der Aufenthaltsdauer vor Ort leichte Einschränkungen auf und sind daher nicht für jeden Bedarf gleichermaßen geeignet. Lediglich bei 5 Verbindungen liegt die Aufenthaltsdauer entweder unter 45 Minuten oder über 5,5 Stunden.

6.5 Ergebnisse Gesamtqualität

Zur abschließenden Beurteilung der Verbindungen wurde eine dreistufige Bewertungsmatrix verwendet, die alle betrachteten Qualitätsmerkmale – **Bedienungsqualität, Verbindungsqualität und Praxistauglichkeit** – zusammenführt. Jede Verbindung erhält auf Basis der Einzelergebnisse eine Gesamtpunktzahl, die dann in die folgende Kategorisierung eingeordnet wird:

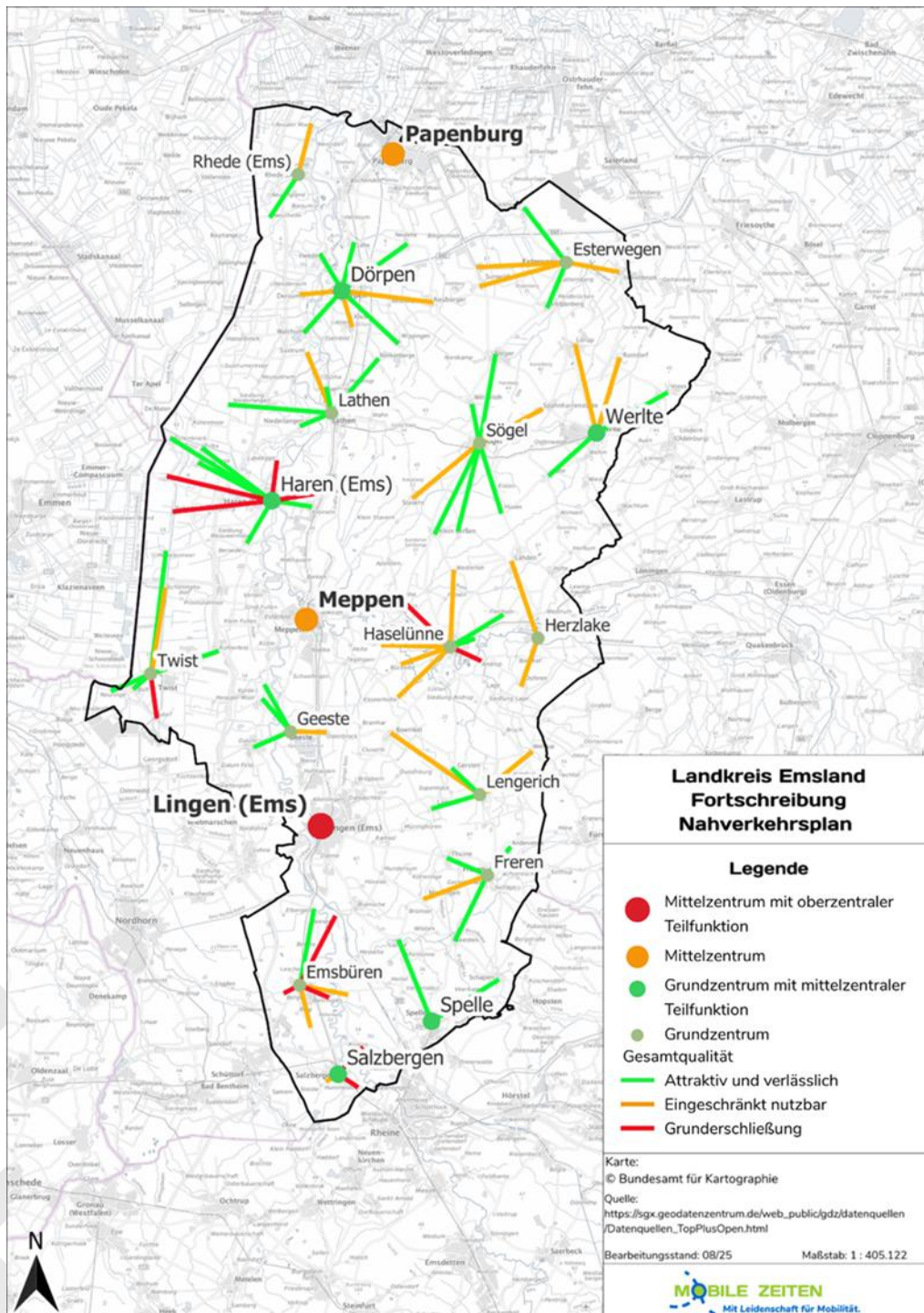
Kategorie	Bedeutung	Punkte
grün	Attraktive und verlässliche Verbindung – Die Verbindung ist i. d. R. gut getaktet, konkurrenzfähig zur Pkw-Nutzung und auch für freiwillige Nutzergruppen (z. B. Berufstätige, Wahlfreie) interessant.	5-6
orange	Eingeschränkt nutzbar – Die Verbindung weist Schwächen auf, etwa durch lange Fahrzeiten, ungünstige Aufenthaltsdauern oder seltene Fahrten. Sie ist nutzbar, aber für Wahlfreie wenig attraktiv.	3-4
rot	Angebot der reinen Daseinsvorsorge – Die Verbindung erfüllt lediglich eine Grunderschließung und ist nicht konkurrenzfähig zum motorisierten Individualverkehr (MIV).	0-2

Diese Matrix ermöglicht eine realitätsnahe Gesamtbewertung der tatsächlichen Nutzbarkeit aus Sicht der Fahrgäste. Sie bildet nicht nur ab, ob ein Angebot formal vorhanden ist, sondern ob es auch im Alltag praktikabel und attraktiv genug ist, um als echte Mobilitätsalternative wahrgenommen zu werden.

6.5.1 Gesamtqualität örtliche Verkehre (Orte → Grundzentrum)

Die folgende Karte veranschaulicht die Ergebnisse der Qualitätsanalyse für die betrachteten Verkehrsverbindungen zwischen kleineren Orten (>200 Einwohner) und ihren zugeordneten Grundzentren im Untersuchungsraum.

Abbildung 3: Gesamtqualität der Busverbindungen Orte-Grundzentrum (Schultage 6:00 - 18:00 Uhr)



Die Ergebnisse zeigen ein gutes Bild für den Bereich der örtlichen Verkehre. Rund 80 % der untersuchten örtlichen Verbindungen – also zwischen kleineren Orten und ihren jeweiligen Grundzentren – bieten mindestens akzeptable Nutzungsmöglichkeiten, auch wenn teils Einschränkungen bestehen. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum.

Von den insgesamt 81 untersuchten Verbindungen zwischen den betrachteten Orten und ihren jeweiligen Grundzentren wurde knapp die Hälfte (49,4 %) als attraktiv und verlässlich bewertet. Diese Verbindungen bieten in der Regel mehrere Fahrten pro Tag, ermöglichen eine angemessene Aufenthaltsdauer vor Ort und weisen konkurrenzfähige Reisezeiten auf.

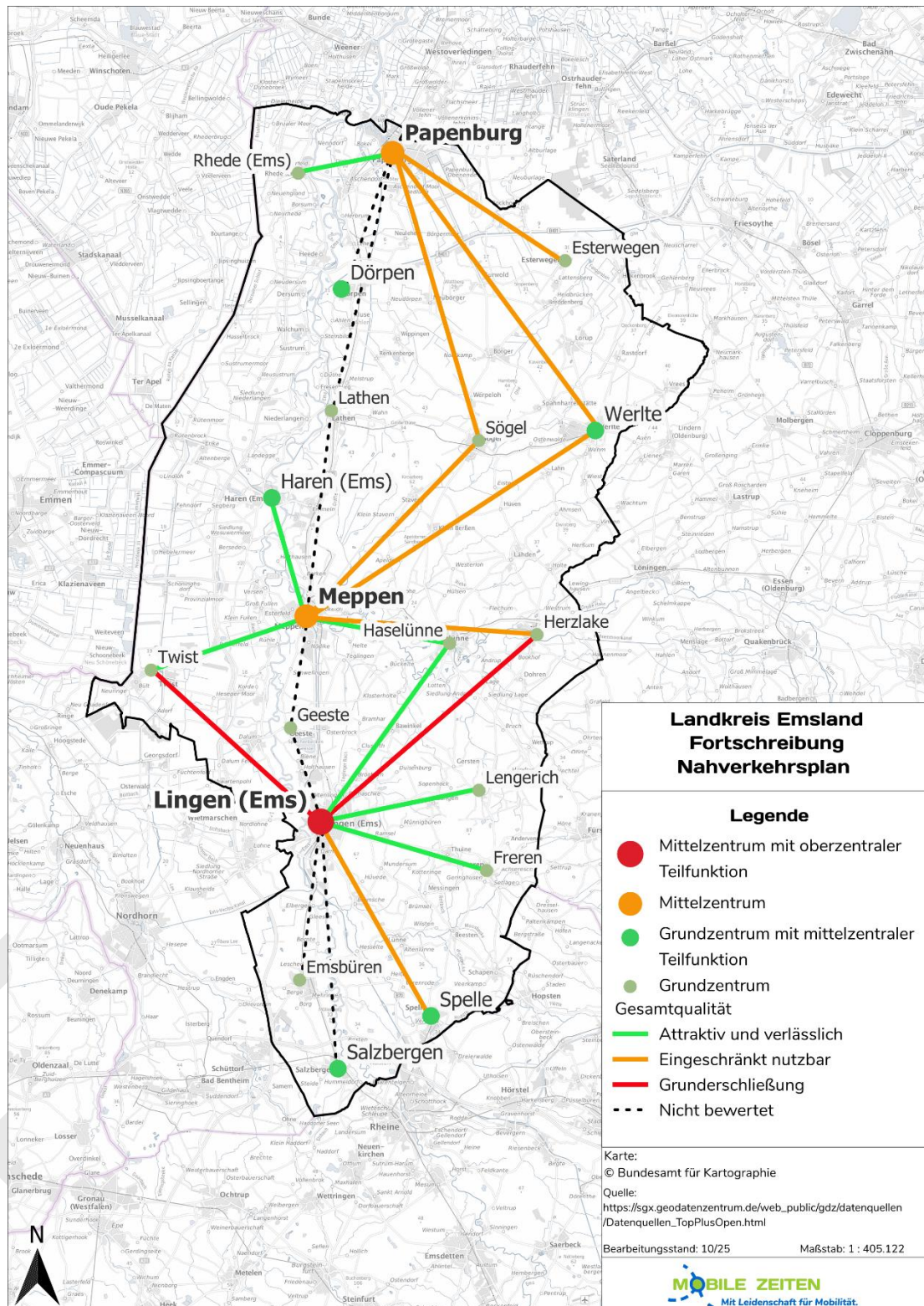
Weitere 30,9 % der Verbindungen gelten als eingeschränkt nutzbar. Diese ÖPNV-Angebote sind häufig durch lange Fahrzeiten, seltene Fahrmöglichkeiten oder ungünstige Abfahrtszeiten gekennzeichnet. Für eine flexible Nutzung – etwa bei spontanen Fahrten oder festen Terminen – sind sie daher nur bedingt geeignet. Dennoch ermöglichen sie grundsätzlich die Erreichbarkeit der jeweiligen Grundzentren.

16,0 % der Verbindungen wurden der Kategorie Grunderschließung (rot) zugeordnet. Diese Angebote sind ausschließlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet – meist mit nur je einer Fahrt morgens und mittags. Sie erschließen i.d.R. dünn besiedelte Räume mit schwachem Nachfragepotenzial, tragen zur Daseinsvorsorge bei und sichern den Schülerverkehr.

6.5.2 Gesamtqualität regionale Verkehre (Grundzentrum → Mittelzentrum)

Die folgende **Abbildung 4: Gesamtqualität der Busverbindungen Grundzentrum - Mittelzentrum (Schultage, 6:00 - 18:00 Uhr)** veranschaulicht die Ergebnisse der Qualitätsanalyse für die betrachteten Verkehrsverbindungen zwischen Grundzentren und ihren zugeordneten Mittelzentren im Untersuchungsraum.

Abbildung 4: Gesamtqualität der Busverbindungen Grundzentrum - Mittelzentrum (Schultage, 6:00 - 18:00 Uhr)



Bei diesen Verkehrsrelationen steht nicht die flächendeckende Erschließung im Fokus, sondern die leistungsfähige und möglichst direkte Anbindung zentraler Orte. Der Anspruch an diese Verbindungen ist entsprechend hoch: Sie sollten nicht primär auf

den Schülerverkehr ausgelegt sein, sondern verlässliche Punkt-zu-Punkt-Verbindungen für Pendler sowie wahlfreie Fahrgäste darstellen.

Die Auswertung zeigt folgende Verteilung der bewerteten Verbindungen:

- 7 Verbindungen erreichen 5 bis 6 Punkte (grün) und gelten damit als verlässlich, attraktiv und im Alltag gut nutzbar.
- 7 Verbindungen erhalten 3 bis 4 Punkte (orange) – sie sind grundsätzlich nutzbar und bilden eine tragfähige Grundlage, auch wenn punktuell Verbesserungsbedarf besteht.
- 1 Verbindung liegt im Bereich von 0 bis 2 Punkten (rot) und erfüllen derzeit lediglich eine Grunderschließungsfunktion – sie sind für viele Nutzungszwecke kaum praktikabel.
- Die Verkehrsrelation Twist–Lingen weist derzeit keine Verbindung auf, da die Mobilitätsbedarfe der Einwohner überwiegend durch die Anbindung an das Mittelzentrum Meppen abgedeckt werden.
- 7 Verbindungen wurden nicht bewertet, da hier gemäß PBefG der Schienenverkehr Vorrang hat und – anders als bei den übrigen Verbindungen – das Rückgrat der regionalen Mobilität bildet.

Besonders attraktiv zeigen sich folgende grün bewerteten Verbindungen, die außerhalb des Grundangebots und unabhängig vom Bahn- und PKW-Verkehr konkurrenzfähig sind:

- Rhede → Papenburg
- Haren, Haselünne, Twist → Meppen
- Haselünne, Lengerich, Freren → Lingen

Diese Strecken werden in der Regel an Schultagen zwischen 6:00 und 18:00 Uhr bedient, weisen akzeptable Reisezeiten und viele Fahrtenpaare auf und bieten damit auch für freiwillige Nutzergruppen eine potenzielle Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Eine Ausweitung der Betriebszeiten nach 18:00 Uhr würde den Nutzen für weitere Fahrgastgruppen wie Pendler weiter erhöhen.

6.6 Erschließung

Mit der starken wirtschaftlichen Entwicklung im Emsland gehen eine dynamische Arbeitsplatzentwicklung und ein insgesamt positives Bevölkerungswachstum einher. Diese positiven Entwicklungen führen in der Folge zu wachsenden Industrie-, Gewerbe- und Wohngebieten, deren ÖPNV-Erschließung jedoch nicht immer zeitgleich erfolgt. Umso wichtiger ist es daher, potenzielle Entwicklungen im Blick zu behalten und die ÖPNV-Erschließung regelmäßig unter Einbezug der örtlichen Gegebenheiten, eines ausreichenden Nachfragepotenzials sowie der finanziellen Möglichkeiten zu überprüfen.

6.6.1 Industrie- und Gewerbegebiete

Mobilität wird zunehmend zu einem zentralen Standortfaktor. Beschäftigte legen im Berufs- und Pendelverkehr täglich weite Strecken zurück – ihre aktive Beteiligung am Mobilitätsgeschehen ist unverkennbar. Die gute Erreichbarkeit eines Unternehmens stellt dabei einen klaren Wettbewerbsvorteil dar.

Unternehmen wählen ihre Standorte zunehmend nach der langfristigen Verfügbarkeit qualifizierter Fachkräfte. Eine leistungsfähige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) trägt nicht nur zur Reduktion von Emissionen und Verkehrsbelastungen bei, sondern fördert zugleich die wirtschaftliche Entwicklung ganzer Regionen.

Landkreise, Kommunen und Wirtschaftsförderung sind daher gut beraten, gemeinsam mit Verkehrsunternehmen nachhaltige und tragfähige Erschließungskonzepte für Gewerbe- und Industrieflächen zu entwickeln – als Grundlage für eine zukunftsfähige Infrastruktur und ein attraktives Arbeitsumfeld.

Angesichts des wachsenden Fachkräftemangels rückt die zuverlässige, wohnortnahe Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen immer stärker in den Fokus. Bereits heute haben viele Unternehmen Schwierigkeiten, Stellen zu besetzen – insbesondere, wenn potenzielle Mitarbeiter oder Auszubildende ohne eigenes Auto nur eingeschränkt zur Arbeitsstätte gelangen. Eine gezielte und strategische ÖPNV-Erschließung solcher Standorte ist daher unerlässlich, um als Arbeitgeber wettbewerbsfähig zu bleiben.

Gerade für junge Menschen in Ausbildung ist eine gute ÖPNV-Anbindung entscheidend. Da Auszubildende oft kein eigenes Fahrzeug besitzen, hängt die Wahl des Ausbildungsbetriebs auch von der Erreichbarkeit mit Bus oder Bahn ab. Fehlende Verbindungen bedeuten für viele Betriebe den Verlust potenzieller Nachwuchskräfte. Für eine wirksame Erschließung sollten die Entfernungen zwischen Haltestellen und Betrieben den Empfehlungen der VDV-Schrift 4 entsprechen. Diese gibt unterschiedliche Richtwerte je nach Lage und Verkehrsmittel vor.

Hierauf basierend werden für die folgende Erreichbarkeitsanalyse der Gewerbe- und Industriegebiete folgende angemessene Luftlinienentfernungen zur nächsten Haltestelle angenommen:

- **500 Meter für Grundzentren (nicht zentraler Bereich)** wie Werlte, Dörpen, Spelle und Herzlake: **gelber Einzugsradius**
- **400 Meter für Mittelzentren mit hoher Nutzungsdichte**, etwa in Papenburg, Lingen und Meppen: **rosa Einzugsbereich**

Diese Entfernungen werden als maximale Richtwerte für Fußwege zur nächsten Haltestelle verstanden. Liegen Arbeitsplätze deutlich außerhalb dieser Reichweiten, sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass der ÖPNV überhaupt als Alternative zum Auto wahrgenommen wird.

Die nachfolgende Tabelle 5: Erschließungslücken Industrie- und Gewerbegebiete verdeutlicht bestehenden Erschließungslücken in den Industrie- und Gewerbegebieten Papenburg/Hafen, Werlte und Spelle.

Für den Bereich des Hafens Papenburg/Meyer Werft hat der Landkreis bereits Maßnahmen zur Nachverdichtung eingeleitet.

Die weiteren Lücken sollten im Rahmen des geplanten On-Demand-Angebots und beantragten Förderprojektes „Emsland-On-Demand“ – vorbehaltlich der Bewilligung des Projektes – vertieft geprüft und, soweit möglich, in die Erschließungsplanung einbezogen werden. Angesichts der dynamischen Entwicklung der Industrie- und Gewerbegebiete ist zudem davon auszugehen, dass sich bei weiterem Wachstum zusätzliches Nachfragepotenzial ergibt, dessen Umsetzung jeweils individuell zu bewerten ist.

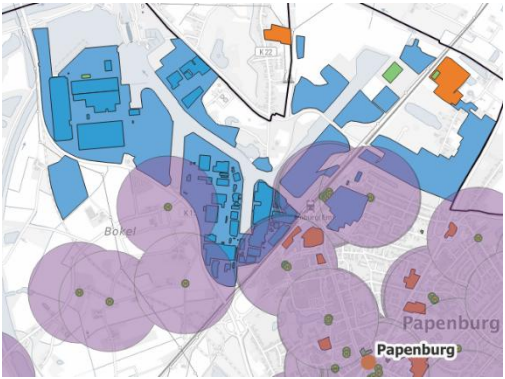


Papenburg - Meyer Werft/Hafen	Werlte - Nördlich Sögeler-Straße
	
Spelle – Südfelde/Portlandstraße	
	

Tabelle 5: Erschließungslücken Industrie- und Gewerbegebiete

6.6.2 Wohn- und Neubaugebiete

Bei der Analyse der Erschließungsqualität wurden ausschließlich Siedlungsflächen mit mindestens 200 Einwohnern berücksichtigt. Dieser Schwellenwert orientiert sich an den Empfehlungen der VDV-Schrift 4:

„Als zu erschließen, gelten alle zusammenhängend bebauten Flächen in den gemäß Textziffer 9 definierten Gebieten, wenn sie mehr als 200 Einwohner, eine vergleichbare Zahl an Berufseinpendlern oder Auszubildenden oder verkehrserzeugende Einrichtungen (z. B. Standorte mit besonderen Funktionen) aufweisen.“

Die Siedlungsgebiete im Emsland sind grundsätzlich gut erschlossen. Nur in einigen Teilbereichen könnte Bedarf für eine Haltestellnachverdichtung bestehen.

Diese Bereiche sollten – bei entsprechendem Bedarf und unter Berücksichtigung der Machbarkeit, des zu erwartenden Nachfragepotenzials sowie der verfügbaren finanziellen Ressourcen – im Einzelfall auf Möglichkeiten einer Nachverdichtung geprüft werden.

Darüber hinaus ergibt sich bei den Gebieten in Werlte und Spelle die Chance, sie - vorbehaltlich der Fördermittelbewilligung – in das Projekt „Emsland-On-Demand“ einzubeziehen. Denn sowohl Spelle als auch Werlte sind als Pilotregionen im On-Demand-Projekt vorgesehen.

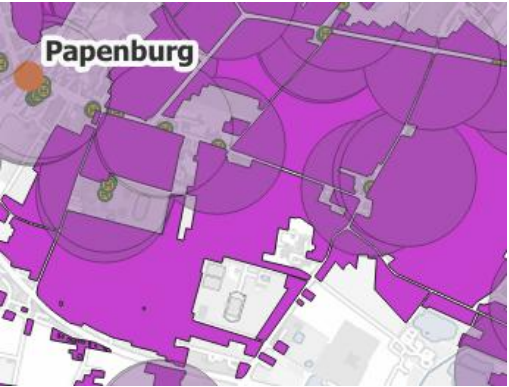
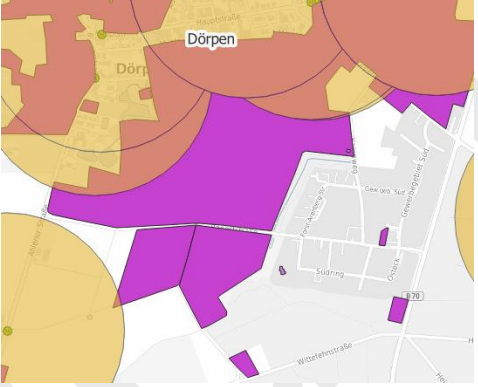
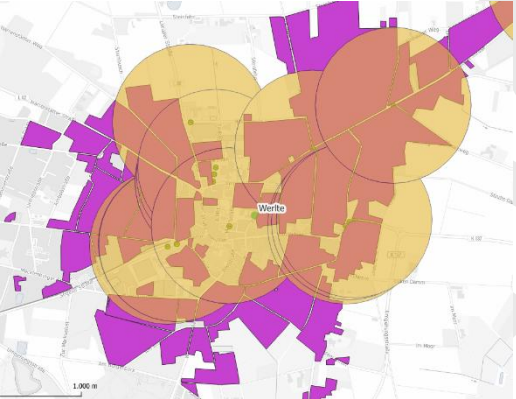
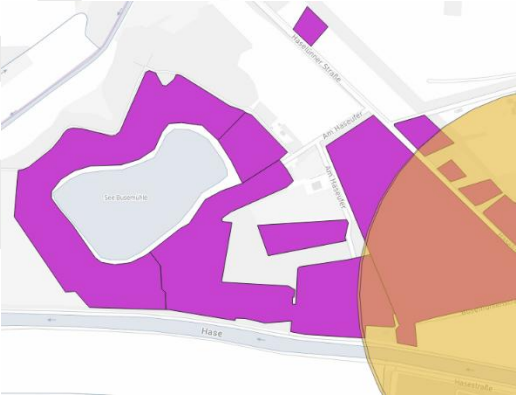
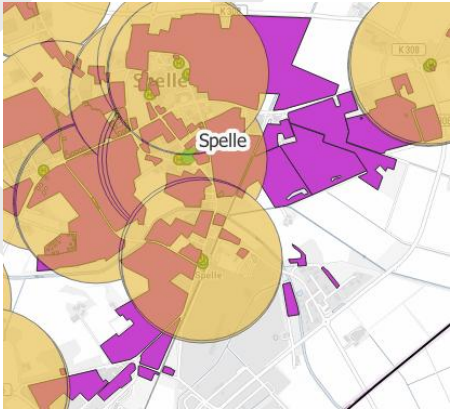
<p>Papenburg – Am Kamp/Am Stadion</p> 	<p>Dörpen–Bärenkamp/Goethestr./Händelstr</p> 
<p>Werlte – Gebiete außerhalb des Zentrums</p> 	<p>Herzlake – Am See/See Busemühle</p> 
<p>Spelle – Anne-Frank-Str./Konrad-Adenauer-Ring und Südring/Neuer Ring</p> 	

Tabelle 6: Erschließungslücken Wohn- und Neubaugebiete

6.6.3 Barrierefreiheit

Der Landkreis Emsland verfolgt das Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr so zu gestalten, dass er allen Bürgerinnen und Bürgern – insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen – uneingeschränkt zugänglich ist. Grundlage hierfür sind die gesetzlichen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG). Gemäß § 8 Absatz 3 PBefG ist bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 zu berücksichtigen. Laut § 4 des BGG bedeutet Barrierefreiheit, dass Angebote des täglichen Lebens in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe genutzt werden können.

Diese Zielsetzung ist im Nahverkehrsplan 2020–2025 des Landkreises Emsland verankert. Für das Haupt- und Nebennetz wird die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen als verbindlich angesehen. Gleichzeitig trägt der Plan den örtlichen Gegebenheiten Rechnung, indem er klar definierte Ausnahmen zulässt:

- wenn bauliche Gegebenheiten (z. B. enge Straßenräume) den Umbau verhindern,
- wenn keine befestigten Gehwege vorhanden sind,
- wenn ein barrierefreier Zugang dauerhaft nicht herstellbar ist (z. B. aus wirtschaftlichen oder rechtlichen Gründen),
- oder wenn die Nachfrage an bestimmten Haltestellen sehr gering ist.

Diese Ausnahmen gelten im aktuell überarbeiteten Nahverkehrsplan fort, um flexibel auf örtliche Besonderheiten reagieren zu können und gleichzeitig einen kontinuierlichen Ausbau der Barrierefreiheit zu ermöglichen. Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen schreitet der barrierefreie Ausbau im Landkreis kontinuierlich voran.

Laut einer Erhebung aus dem Jahr 2022 sind etwa 30 % der Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Weitere Maßnahmen sind geplant oder bereits in der Umsetzung.

Seit dem Jahr 2020 sind im Landkreis Emsland insgesamt mehr als 100 Bushaltestellen für den barrierefreien Ausbau geplant oder bereits umgesetzt worden. Eine Auflistung ist der **Anlage 6** zu entnehmen.

Bei den Fahrzeugen sind deutliche Fortschritte erkennbar: Etwa 83 % des Fuhrparks verfügen über mindestens ein barrierefreies Einstiegsmerkmal wie Niederflurtechnik, „Kneeling“-Funktion oder Low-Entry-Bauweise. Zusätzlich sind viele Fahrzeuge mit automatischen Lautsprecheransagen und visuellen Fahrgastinformationen ausgestattet. Der Anteil an Niederflurbussen liegt aktuell bei rund 35 %. Diese ermöglichen einen stufenlosen Einstieg und gelten als besonders nutzerfreundlich – insbesondere für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen.

Eine Herausforderung besteht in der uneinheitlichen Kommunikation barrierefreier Angebote. Während in einigen Fahrplänen barrierefreie Fahrten durch ein Rollstuhlsymbol gekennzeichnet sind, fehlt diese Information in anderen Linienfahrplänen vollständig. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist dies ein erhebliches Hindernis bei der Reiseplanung.

Zudem fehlen auf Portalen wie emsland-mobil.net oder fahrplaner.de jegliche Angaben zur Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen.

Ein zentrales Instrument für mehr Transparenz und Nutzerfreundlichkeit wäre ein Haltestellenkataster, das Informationen zur Ausstattung und Zugänglichkeit jeder Haltestelle systematisch erfasst und digital verfügbar macht.

Insgesamt zeigt sich, dass der Landkreis Emsland die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit im ÖPNV schrittweise und mit Blick auf die örtlichen Rahmenbedingungen umsetzt. Der technische Ausbau der Fahrzeuge sowie die bauliche Modernisierung der Haltestellen gehen kontinuierlich voran. Die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Ausnahmen gelten künftig, um Planungsspielräume in besonderen Fällen zu sichern.

6.7 Verknüpfung

Eine systematische und gezielte Planung von Verknüpfungspunkten im öffentlichen Nahverkehr ist ein wesentlicher Schlüssel für einen zukunftsfähigen, attraktiven und klimafreundlichen Verkehr im ländlichen Raum. Verknüpfungen ermöglichen reibungslose Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln – insbesondere zwischen Bus und Bahn – und machen den ÖPNV erst zu einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Zuverlässige Anschlüsse, kurze Umsteigezeiten und aufeinander abgestimmte Fahrpläne verbessern nicht nur die Erreichbarkeit von Zielen, sondern verkürzen Reisezeiten und steigern die Alltagstauglichkeit des öffentlichen Verkehrs. Besonders wichtig ist dabei die Anbindung der sogenannten „letzten Meile“ – also des Weges vom Bahnhof bis zum Zielort – zum Beispiel durch ergänzende Angebote wie Fahrradabstellanlagen, Carsharing oder bedarfsorientierte Rufbusse.

Darüber hinaus sind nicht nur physische Verknüpfungspunkte für einen leistungsfähigen ÖPNV entscheidend – ebenso wichtig ist eine konsequente digitale und tarifliche Verknüpfung der Angebote. Fahrgäste erwarten heute ein nahtloses Mobilitätserlebnis – von der Routenplanung über die Buchung bis zur Bezahlung. Dafür sind digitale Plattformen notwendig, die Fahrpläne, Echtzeitinformationen, Buchungssysteme und Verkehrsmittel in einer Anwendung bündeln.

Ebenso bedeutend ist ein einheitliches Tarifsysteem, das Umstiege zwischen verschiedenen Verkehrsträgern erleichtert. Komplizierte Tarifstrukturen und zusätzliche Tickets bei Wechsel zwischen Bus, Bahn oder Carsharing stellen nach wie vor Hürden für Nutzerinnen und Nutzer dar. Ein durchgängiger Tarifverbund mit klarer Preisstruktur fördert die Nutzung intermodaler Wegeketten und trägt dazu bei, den ÖPNV attraktiver und benutzerfreundlicher zu gestalten.

Gerade hier wurden erfreuliche Fortschritte erzielt, die eine sehr gute Grundlage für die nächsten Schritte schaffen.

6.7.1 Tarifliche Verknüpfung/ Emslandtarif

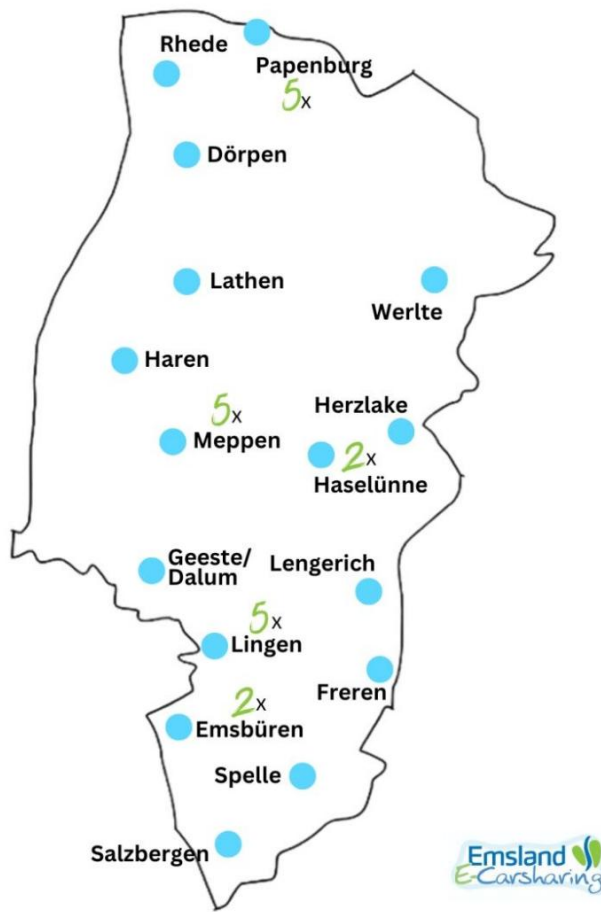
Ein zentraler Aspekt der erfolgreichen Verknüpfung im Öffentlichen Personennahverkehr ist ein einheitliches Tarifsysteem, das den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert. Denn wer heute Bus fährt und morgen Bahn oder Carsharing nutzen möchte, wird häufig noch mit komplizierten Tarifstrukturen und zusätzlichen Tickets konfrontiert. Diese Hürden schrecken potenzielle Nutzerinnen und Nutzer ab und behindern die Entwicklung zu einem modernen, vernetzten Mobilitätssystem.

Ein zukunftsweisender Schritt in die richtige Richtung ist die Einführung des **Emslandtarifs**, der seit dem 1. August 2024 im gesamten Landkreis Emsland gilt. Der neue Zonentarif ersetzt mehrere bisher parallellaufende Tarifgemeinschaften und schafft ein durchgängiges, verständliches Preissystem. Damit ist es möglich, mit nur einem Ticket kreisweit Buslinien zu nutzen – unabhängig davon, ob man sich im Norden, Süden oder der Mitte des Landkreises bewegt.

Diese tarifliche Verknüpfung leistet einen wichtigen Beitrag zur Förderung intermodaler Wegeketten, also der Kombination mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg. Wenn Umstiege einfacher werden, steigt die Bereitschaft, Bus, Bahn und ergänzende Angebote wie Carsharing flexibel zu nutzen. Einen vergleichbaren Effekt erzielt das Deutschlandticket, das die Nutzung des ÖPNV bundesweit mit nur einem Fahrschein ermöglicht. Gemeinsam schaffen beide Angebote sehr gute Voraussetzungen für eine stärkere tarifliche Verknüpfung und eine spürbare Steigerung der Attraktivität des ÖPNV.

6.7.2 Inter- und Multimodalität/Verknüpfung durch Carsharing

Abbildung 5: Carsharing-Standorte Landkreis Emsland



In den letzten Jahren wurden darüber hinaus im Landkreis Emsland wichtige Schritte unternommen, um die vernetzte Mobilität durch Carsharing-Angebote gezielt zu fördern.

Das Projekt „Emsland Carsharing“ startete im Jahr 2023 mit zunächst zehn Standorten und wurde seitdem auf inzwischen 32 Fahrzeuge in 16 Kommunen ausgebaut (Stand 09/25). Eine Ausweitung auf 33 Fahrzeuge ist in Planung. Die teilnehmenden Kommunen treten als Kooperationspartner auf, während der Landkreis

Quelle: <https://www.mobileeee.de/de/emsland>, 2025

Emsland als Auftraggeber fungiert.

Das von der Firma mobileeee GmbH betriebene System steht allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung und ergänzt den öffentlichen Nahverkehr um eine flexible Mobilitätsoption. Der Erfolg der Initiative zeigt sich sowohl in der dynamischen Standortentwicklung als auch in den kontinuierlich steigenden Nutzerzahlen – beides Ausdruck dafür, dass Carsharing im ländlichen Raum angenommen und wirkungsvoll umgesetzt werden kann.

6.7.3 Digitale Verknüpfung

Mit dem Start des interaktiven Liniennetzplans (emsland-mobil.net) im Jahr 2024 wurde außerdem ein wichtiger Teilschritt zur digitalen Fahrgastauskunft im Landkreis Emsland gemacht. Die Anwendung bietet einen digitalen Liniennetzplan mit Echtzeit-Fahrplaninformationen für den öffentlichen Nahverkehr und unterstützt Fahrgäste bei der Planung ihrer Routen.

Zur weiteren digitalen Verknüpfung aller Mobilitätsangebote soll der emsländische ÖPNV zukünftig stärker an die FahrPlaner-Plattform bzw. -App angebunden werden. Darüber hinaus können weitere, den ÖPNV ergänzende Mobilitätsangebote – wie das Emsland Carsharing oder On-Demand-Verkehre – integriert werden. Dadurch entsteht die Chance, alle relevanten Mobilitätsangebote in einer einzigen Anwendung zu verknüpfen – inklusive Fahrplänen, Tarifen, Buchung und Bezahlung.

6.7.4 Verknüpfung Bus-Bus und Bus-Bahn

Mit insgesamt zehn Bahnhöfen verfügt der Landkreis Emsland über eine sehr gute Infrastruktur und eine überdurchschnittliche Bahnhofsdichte – ideale Voraussetzungen für eine starke Verknüpfung von Bus und Bahn.

Mit dem im Rahmen des vorangegangenen Nahverkehrsplans entwickelten ITF-Konzept wurden bereits wichtige Grundlagen für bewusst geplante Umsteigepunkte mit abgestimmten Fahrplänen geschaffen. Aufgrund struktureller und finanzieller Rahmenbedingungen erfolgte die Umsetzung bisher jedoch nicht, da zunächst andere Schwerpunkte gesetzt werden mussten.

Bislang erfolgen die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn sowie zwischen den verschiedenen Buslinien daher überwiegend ohne gezielte Abstimmung. Dadurch wird das vorhandene Potenzial für nahtlose Reiseketten noch nicht vollständig ausgeschöpft, und die Zubringerfunktion vieler Buslinien zur Schiene kann nur eingeschränkt wirken.

Durch die Umsetzung des ITF-Konzepts könnten diese Potenziale künftig gezielt gehoben werden. Systematisch aufeinander abgestimmte Anschlüsse würden die Nutzung kombinierter Wegekette erleichtern, die Rolle der Buslinien als leistungsfähige Zubringer zur Schiene deutlich stärken und so insgesamt zu einer nachhaltigen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Landkreis beitragen.

6.8 ÖPNV-Qualität aus Sicht der Bürger, Gemeinden und Verkehrsunternehmen

Im Rahmen einer digitalen Bürgerbeteiligung über das Online-Tool „Wegedetektiv“ konnten Bürgerinnen und Bürger sowie Gemeinden und Kommunen im Landkreis Emsland ihre Anmerkungen, Kritik und Verbesserungsvorschläge zur Mobilität einbringen. Die Beteiligung lief vom 28. Februar bis zum 23. März 2025 und stieß auf große Resonanz: Insgesamt wurden 514 individuelle Beiträge eingereicht. Zusätzlich hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, bestehende Beiträge zu unterstützen, indem sie eine „Gefällt mir“-Angabe vergaben – eine Art digitale Zustimmung nach dem Motto „Sehe ich genauso“. Diese Form der Rückmeldung wurde als zusätzlicher Beitrag gezählt, da sie verdeutlicht, wie viele Menschen ein Anliegen teilen, ohne es

mehrfach formulieren zu müssen. So ergibt sich eine Gesamtzahl von 1.357 Beiträgen, die gute Hinweise zur ÖPNV-Situation aus Sicht der Bevölkerung und Gemeinden geben können.

6.8.1 Ergebnisse Bürger- und Gemeindebeteiligung

1. Fahrpläne und Verbindungen – Wunsch nach Verlässlichkeit und Takt

Zwei zentrale Themen der Rückmeldungen waren die Taktung und die Bedienzeiten des ÖPNV-Angebots. Besonders in den Tagesrandzeiten – morgens, abends sowie am Wochenende – fühlen sich viele Nutzer nicht ausreichend angebunden.

Zudem zeigten sich einige Teilnehmer sehr aufgeschlossen gegenüber bedarfsgerechten Mobilitätslösungen wie Rufbussystemen. Insbesondere in dünn besiedelten, ländlicheren Räumen wurde hier Interesse gezeigt.

2. Vernetzte Mobilität

Ein wiederkehrendes Thema war die Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Nach Einschätzung der Teilnehmer bestehen hier Entwicklungschancen: Zwischen Bus und Bahn sowie zwischen einzelnen Buslinien fehlen oftmals abgestimmte Anschlüsse, oder es entstehen lange Wartezeiten.

Besonders betont wurde außerdem die Rolle des Radverkehrs als „Zubringer“ zum ÖPNV. Fast die Hälfte aller Beiträge im Themenfeld „vernetzte Mobilität“ befasste sich mit dem Radverkehr – vor allem mit fehlender Infrastruktur wie sicheren Wegen, Abstellanlagen oder Leihfahrrädern.

Außerdem wurde der Ausbau der Carsharing-Standorte gewünscht.

3. Haltestellenerschließung – Lücken bei Arbeitgebern und Neubaugebieten

Als ein weiteres Handlungsfeld wurde die Erschließung großer Arbeitgeber und neuer Wohngebiete benannt – hier bestehen nach Einschätzung der Teilnehmer an einigen Standorten Entwicklungsmöglichkeiten.

6.8.2 Weitere Beteiligung der Verkehrsunternehmen und Gemeinden

Neben der Online-Beteiligung der Bürger und Gemeinden gab es während der Planerarbeitung auch intensive Abstimmungen zwischen Landkreis, Verkehrsunternehmen, Gemeinden und dem Gutachter. Am 18.06.2025 wurden in Gesprächen mit Gemeindevertretern und Verkehrsunternehmen aktuelle Entwicklungen, bestehende Herausforderungen sowie zentrale Zukunftsthemen ausführlich erörtert.

Ein zentrales Thema bei den Verkehrsunternehmen sind derzeit die zunehmend schwierigen finanziellen Herausforderungen. Diese ergeben sich vor allem aus der angespannten Erlössituation durch das Deutschlandticket sowie aus steigenden Kosten für Löhne, Investitionen und Betriebsausgaben. Darüber hinaus wurde über die Weiterentwicklung der Taktverkehre und die Integration in die ITF-Knotenpunkte gesprochen, um die Verknüpfungen von Bus und Bahn weiter zu verbessern. Insgesamt signalisierten die Verkehrsunternehmen ihre Bereitschaft, aktiv an tragfähigen Lösungen mitzuwirken – vorausgesetzt, die Rahmenbedingungen bleiben verlässlich und im Bereich der Schülerbeförderung sind pragmatische Lösungen mit begründeten Taktabweichungen möglich.

Zusammen mit den Gemeindevertretern wurde vor allem der barrierefreie Ausbau der Haltestellen thematisiert und der aktuelle Stand der Umsetzung besprochen. Darüber hinaus ging es um die Möglichkeiten einer Kofinanzierung von Stadtbusverkehren durch den Landkreis. Dabei wurde deutlich, dass die drei großen Städte Meppen, Lingen und Papenburg unterschiedliche Entwicklungsstände aufweisen.

7 Stärken-Schwächen

Dieses Kapitel fasst die zentralen Erkenntnisse aus der vorangegangenen Bestandsanalyse zusammen. Es dient dazu, die wesentlichen Stärken und Schwächen des aktuellen ÖPNV-Systems im Landkreis Emsland systematisch und übersichtlich gegenüberzustellen. Ziel ist es, auf Basis einer strukturierten Bewertung den vorhandenen Entwicklungsstand einzuordnen und konkreten Handlungsbedarf zu identifizieren.

Die Stärken zeigen auf, in welchen Bereichen der ÖPNV bereits leistungsfähig ist und welche Strukturen ggf. als Grundlage für den weiteren Ausbau dienen können. Die Schwächen verdeutlichen hingegen, wo Nachbesserungen erforderlich sind, um das Angebot weiterzuentwickeln.

Die nachfolgende Tabelle 7: Stärken-Schwächen ÖPNV-Angebot bildet die Grundlage für die Ableitung der strategischen Ziele und konkreten Maßnahmen, die im weiteren Verlauf des Nahverkehrsplans entwickelt werden.

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Stark ausgebauter Schülerverkehr: ein weitreichendes Netz an Schulbuslinien, das Teile des allgemeinen Linienverkehrs abdeckt.	Bedienzeiten für den Pendler und Freizeitverkehr: Früh- und Spätverbindungen sowie Wochenend- und Ferienverbindungen fehlen auf vielen Linien, wodurch der ÖPNV für Berufstätige und andere Zielgruppen noch keine echte Alternative darstellt.
Hohe Bedeutung des Schienenverkehrs und gute Bahninfrastruktur: stündliche Zugverbindungen, insbesondere entlang der Emslandstrecke	Verknüpfung an Bahnhöfen: Viele Busse sind nicht auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Bahnverkehrs abgestimmt.
Einzelne Buslinien mit regelmäßigem Takt und hoher Akzeptanz: Einige Linien zeigen, dass ein verlässlicher Taktverkehr auch im ländlichen Raum erfolgreich sein kann, bei gezieltem Angebot ist Nachfrage vorhanden. (z. B. Linien 933, 80, 600)	Angebotsdifferenzierung im Liniennetz: Es bestehen noch keine abgestuften Bedienungs- und Angebotskonzepte je nach Nachfrage, Funktion und Verkehrsbedeutung.
„samson“-Angebot: Wochenend- und Feiertagsangebot mit Bahnanschluss, regelmäßigem Takt und Markenbildung – Fahrgastzahlen steigen kontinuierlich. Ab November wird das „samson“-Angebot erstmals für zwei Jahre als ganzjähriges Angebot fortgeführt.	„samson“-Bedienung und Verfügbarkeit: Der Betrieb fand bisher nur an Wochenenden und Feiertagen in der Saison (April bis Oktober) statt (Stand 09/2025).
Ergänzende Mobilitätsangebote: Das gut angenommene Carsharing-Angebot fördert intermodale und multimodale Mobilität und wird kontinuierlich ausgebaut.	Ergänzende Mobilitätsangebote: Die bestehenden Angebote bestehen häufig isoliert und sind noch nicht systematisch in den ÖPNV oder digital integriert.
Gut erschlossene Siedlungsgebiete, insgesamt nur wenige Erschließungslücken.	Erschließungslücken bei bedeutenden Arbeitgebern
Digitales Informationsangebot: Weiterentwicklung Schritt für Schritt – von der Bereitstellung von Echtzeitinformationen bis hin zur stärkeren Anbindung an die FahrPlaner-Plattform.	Kommunikation: Es fehlt bislang eine zentrale Kommunikationsstrategie, die das Gesamtangebot klarer sichtbar und leichter wahrnehmbar macht. Die Eigenwirtschaftlichkeit stellt hierbei eine zusätzliche Herausforderung dar.
Barrierefreier Ausbau: Das Emsland treibt den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Fahrzeugen	Informationen zur Barrierefreiheit: Trotz baulicher Fortschritte stehen mobilitätseingeschränkten Fahrgästen

konsequent voran. In vielen Bereichen sind bereits spürbare Fortschritte erkennbar.	bislang nur begrenzt leicht zugängliche Informationen zur Verfügung.
Landkreisweiter, einheitlicher Bus-Tarif „Emslandtarif“: Unabhängig vom Anbieter sorgt er für Transparenz, einfache Verständlichkeit und tarifliche Durchgängigkeit im Nahverkehr	

Tabelle 7: Stärken-Schwächen ÖPNV-Angebot

8 Rahmenvorgaben für das Verkehrsangebot

Als Bewertungskriterium für die Erteilung von Liniengenehmigungen sowie als Leitlinie für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV werden im Folgenden Rahmenvorgaben und Standards definiert, die zur Sicherstellung einer grundlegenden Mobilität der Bevölkerung erforderlich sind. Sie dienen zugleich als Orientierung für eine einheitliche Qualitätsentwicklung im gesamten Bedienungsgebiet.

Die Konkretisierung dieser Standards ist in den zukünftigen Vertragswerken zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Rahmen der allgemeinen Vorschrift festzulegen.

Bei der Neuvergabe von Liniengenehmigungen ist sicherzustellen, dass die jeweils gültigen rechtlichen und qualitativen Rahmenvorgaben eingehalten werden.

8.1 Integraler Taktfahrplan (ITF)/ Standards Bedienungsebenen

Nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans (ITF) soll im Landkreis Emsland schrittweise ein ÖPNV-Angebot entwickelt werden, das sich an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiert und flächendeckend eine verlässliche Nutzbarkeit für möglichst viele unterschiedliche Nutzergruppen sicherstellt. Das hierfür im Rahmen des Nahverkehrsplans 2020 entwickelte ITF-Konzept bildet die Grundlage für diese Weiterentwicklung.

Das derzeit aus einzelnen Linien bestehende Angebot soll dabei zu einem Gesamtsystem weiterentwickelt werden, das die Vernetzung und Integration aller Systembestandteile gewährleistet und transparent an die Fahrgäste sowie potenziellen Nutzer herangetragen wird.

Der damit verbundene Veränderungsprozess ist als langfristige Entwicklung zu verstehen und kann nur in mehreren Stufen umgesetzt werden. In diesem Rahmen wird eine langfristige ÖPNV-Planung festgelegt, die die Qualitätsanforderungen

sowohl im Allgemeinen als auch in den unterschiedlichen Differenzierungsstufen definiert. Zukünftig sollen hierfür folgende Bedienungsebenen gelten:

8.1.1 Hauptnetz

Die Buslinien im Hauptnetz sind zu einem hochwertigen ÖPNV-Angebot zur Verbindung der Orte höherer Zentralität sowie auf Linien mit zu erwartender hoher Verkehrsnachfrage zu entwickeln. Dieses Netz stellt somit das Rückgrat im ÖPNV dar. Als Mindestangebot soll ein Stundentakt vorgehalten werden. Es sind eine feste Linienbedienung und eine vertaktete Bedienung auch in den Ferien anzubieten.

Für das Hauptnetz werden folgende Standards und Linien definiert:

Hauptlinien	Umsetzung
Schulzeit: Montag - Freitag	Stundentakt 6:00 – 20:00 Uhr
Ferienzeit: Montag - Freitag	Stundentakt 6:00 – 20:00 Uhr
Samstag	Zweistundentakt 8:00 – 14:00 Uhr
Sonntag- und Feiertag	Wird derzeit durch das „Samson“-Angebot abgedeckt. Auf Basis der bisherigen Erfahrungen sollte es im Zuge der ITF-Umsetzung jedoch neu strukturiert werden. Dabei gilt es, sowohl das Alltags- als auch das Freizeitnetz konsequent auf Verknüpfung und Vernetzung auszurichten
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Eindeutige und möglichst direkte Linienführung • Verknüpfung mit Bus und Bahn durch systematisch geplante Taktknoten • Zu den Zeiten der Schülerbeförderung sind Abweichungen von Takt und Linienweg erlaubt, wenn Verknüpfungspunkte bestehen bleiben.
Vorgeschlagene Linien gemäß Konzept	A1: Meppen - Haselünne (heutige Linie 933) A2: Lingen - Holthausen - Dalum - Meppen (heutige Linie 900 bis Holthausen-Biene) A3: Meppen - Sögel - Werlte (heutige Linien 930; 931) A4: Twist - Meppen (heutige Linie 929) A5: Haren - Meppen (heutige Linie 911, 919) A6: Haselünne - Lingen (heutige Linie 101) A7 optional: Papenburg – Börgermoor – Esterwegen
Grenzüberschreitende Linien	AX1: Lingen – Nordhorn (Linie 80) AX2: Leer – Papenburg (heutige Linie 600)

Tabelle 8: Bedienungsebene Hauptnetz

8.1.2 Nebennetz

Die Buslinien des Nebennetzes ergänzen das Hauptnetz insbesondere auf Achsen mit geringerer Nachfrage. Stark nachgefragte Flächenbereiche sollten ebenfalls erschlossen werden. Die Belange des Schülerverkehrs werden berücksichtigt. Taktabweichungen sind auf ein Minimum zu beschränken, damit hier die Einbindung in vorhandene und neu entwickelte Taktknoten möglich und sinnvoll ist. Das Nebennetz soll innerstädtisch möglichst in den Stadtverkehr integriert werden. An Wochenenden soll ein Minimalangebot die Mobilität der Bevölkerung sicherstellen.

Für das Nebennetz wurden folgende Standards definiert:

Nebenlinien	Umsetzung
Schulzeit: Montag - Freitag	Zweistundentakt 6:00 – 20:00 Uhr
Ferienzeit: Montag - Freitag	Zweistundentakt 6:00 – 20:00 Uhr
Samstag, Sonn- und Feiertag Sonntag- und Feiertag	Wird derzeit durch das „Samson“-Angebot abgedeckt. Auf Basis der bisherigen Erfahrungen sollte es im Zuge der ITF-Umsetzung jedoch neu strukturiert werden. Dabei gilt es, sowohl das Alltags- als auch das Freizeitnetz konsequent auf Verknüpfung und Vernetzung auszurichten
Merkmale	<ul style="list-style-type: none">• direkte Linienführung, wenig Stichfahrten• Verknüpfung mit Bus und Bahn durch systematisch geplante Taktknoten.• Zu den Zeiten der Schülerbeförderung sind Abweichungen von Takt und Linienweg erlaubt.
Vorgeschlagene Linien gemäß Konzept	B1: Papenburg – Börgermoor – Sögel – Lathen (Teile der heutigen Linien 970 bis Sögel und von dort 931 bis Lathen) B2: Papenburg – Esterwegen – Werlte (Teil heutige Linie 970) B3: Papenburg – Aschendorf – Rhede (Teil der heutigen Linie 611) B4: Haselünne – Herlake – Vinnen/Dohren B6: Emsbüren – Lingen (heutige Linie 151) B7: Lengerich – Lingen (Teil der heutigen Linie 121)
Grenzüberschreitende Linien	BX1: Papenburg – Weener – Bunde (heutige Linie 641) BX2: Meppen – Emmen

	BX3: Nordhorn – Geeste/Twist (- Meppen) (heutige Linie 701) BX4: Rheine – Spelle – Lingen (heutige Linie 141) BX5: Lingen – Freren – Fürstenau (heutige Linie 131)
--	---

Tabelle 9: Bedienungsebene Nebennetz

8.1.3 Ergänzungsnetz

Diese Ebene beinhaltet das ÖPNV-Angebot für alle Bereiche und Zeiten mit geringer Nachfrage und umfasst darüber hinaus die Buslinien, die den Schülerverkehr erfüllen müssen. Diese Linien übernehmen vielfach eine Erschließung der Fläche im ländlichen Raum und bieten zum überwiegenden Teil nur ein Angebot an Schultagen von Montag bis Freitag. In der Regel werden keine Fahrten am Wochenende oder in den Ferien angeboten. Das Angebot orientiert sich vorrangig an den Belangen der Schülerbeförderung sowie an einer Mindestzahl an Fahrtenpaaren mit sinnvoller Aufenthaltsdauer im zentralen Ort zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge.

Das Angebot flexibler Bedienformen (On-Demand) ist ebenfalls auf dieser Bedienungsebene vorgesehen.

Für das Ergänzungsnetz wurden folgende Standards definiert:

Ergänzungslinien	Umsetzung
Schulzeit: Montag - Freitag	Kein Takt, Orientierung an den Schulzeiten
Ferienzeit: Montag - Freitag	Drei Fahrtenpaare
Samstag	Kein Betrieb
Sonntag- und Feiertag	Kein Betrieb
Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> Wirtschaftlichkeit steht im Vordergrund. Schülerbeförderungssatzung ist, wenn vertretbar, einzuhalten. Der Betrieb kann ganz bzw. teilweise mit alternativen Bedienformen abgewickelt werden (Rufbus, Ausstiegsfahrten, usw.)

Tabelle 10: Bedienungsebene Ergänzungsnetz

8.1.4 Fahrtenpaare der Netzebenen

In den drei Netzebenen werden Mindeststandards für den Takt im Tagesverkehr festgelegt, aus denen sich eine verlässliche Anzahl an Fahrtenpaaren ableiten lässt.

Für die Schwachverkehrszeiten (SVZ) sollte der Einsatz kleinerer Fahrzeuge geprüft werden. Ergänzend kann das Angebot durch flexible Bedienungsformen erweitert werden. Dabei gilt für alle linienbezogenen Mindeststandards: Bestehende Qualitätsmerkmale dürfen nicht unter das bisher erreichte Niveau fallen.

Merkmale	Fahrtenpaare		
	Netzebene A	Netzebene B	Netzebene C
Mo-Fr Schulzeit	15	8	Keine festen Paare
Mo-Fr Ferien	15	8	3
Samstag	4	Vgl. Samson-Angebot	Kein Betrieb
Sonn- und Feiertags	Vgl. Samson-Angebot	Vgl. Samson-Angebot	Kein Betrieb

Tabelle 11: Fahrtenpaare der Netzebenen

8.1.5 ITF-Knotenpunkte

Auf Grundlage der Netzhierarchie lassen sich acht zentrale Knotenhaltestellen identifizieren. Diese übernehmen eine Schlüsselrolle im Gesamtsystem, da sie einerseits den regelmäßigen Begegnungspunkt der Buslinien darstellen und andererseits – insbesondere in den Städten – eine enge Verknüpfung mit den regionalen und überregionalen Bahnverbindungen schaffen.

Die Knotenpunkte wurden bereits im Rahmen des ITF-Konzeptes festgelegt und gelten in diesem Nahverkehrsplan weiterhin fort:

Papenburg Bahnhof	Werlte
Dörpen Bahnhof	Meppen Bahnhof
Lathen Bahnhof	Haselünne Bahnhof
Sögel	Lingen Bahnhof

Tabelle 12: ITF-Knotenpunkte

8.2 Schülerbeförderung

Der Schülerverkehr bildet, wie in vielen ländlich geprägten Regionen, auch im Landkreis Emsland einen zentralen Schwerpunkt des ÖPNV. Zahlreiche Linien sind in ihrem Angebot speziell darauf abgestimmt.

Nach § 109 NSchG sind die Landkreise verpflichtet, unabhängig von ihrer Rolle als Schulträger, dafür zu sorgen, dass Fahrpläne und Beförderungsleistungen den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler angemessen Rechnung tragen.

Die Grundlage für die konkrete Ausgestaltung bildet die „Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Emsland“. Sie wurde am 4. Juli 2022 vom Kreistag beschlossen und trat am 1. August 2022 in Kraft. Mit ihr wurde die vorherige Fassung aus dem Jahr 2018 abgelöst. Die Satzung definiert die Rahmenbedingungen für alle anspruchsberechtigten Schüler.

Eine zentrale Herausforderung besteht darin, zukünftig die Anforderungen der Schülerbeförderung mit den geplanten Taktverkehren im Rahmen des ITF-Konzepts in Einklang zu bringen. Der Grad der Integration der Schülerbeförderung in ein solches Taktverkehrssystem ist dabei entscheidend: Je besser die Harmonisierung gelingt, desto stärker wirken sich die positiven Effekte auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV aus. Zu den Zeiten der Schülerbeförderung sollen Abweichungen vom Takt und Linienweg erlaubt sein, sofern dadurch neu entwickelte Taktknoten nicht beeinträchtigt werden.

Hierfür ist eine Schulzeitenstaffelung empfehlenswert, die ein gewisses Maß an Flexibilität seitens der Schulen voraussetzt. Erfolgreich umsetzen lässt sich dies nur durch eine enge und konstruktive Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen, Landkreis, Gemeinden und Schulen. Trotz aller Ziele im Sinne eines attraktiven und zeitgemäßen ÖPNV ist jedoch darauf zu achten, das Angebot der Schülerbeförderung nicht zu verschlechtern.

8.3 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und Nutzbarkeit des ÖPNV im Landkreis ist, dass die angebotenen Fahrten zuverlässig stattfinden und pünktlich durchgeführt werden. Gleichwohl lassen sich Abweichungen vom geplanten Betrieb aufgrund externer Einflüsse nicht vollständig ausschließen.

Ziel ist daher die verlässliche Einhaltung der im Fahrplan ausgewiesenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Verspätungen von bis zu drei Minuten – in Ausnahmefällen bis zu zehn Minuten – sind jedoch als unvermeidbar anzusehen, da sie durch gelegentliche oder temporäre Betriebsstörungen entstehen können.

Die Nutzung von Echtzeitdaten sollte dort, wo möglich, ausgebaut werden, um den Fahrgästen verlässliche Informationen zu Fahrzeiten und Anschlüssen in Echtzeit zu bieten.

8.4 Fahrzeuge

Die geplante Angebotsdifferenzierung soll sich auch bei den eingesetzten Fahrzeugen widerspiegeln. Das hochwertige Fahrplanangebot mit Taktung und Vernetzung wird durch Fahrzeuge mit einem angemessenen Qualitätsstandard unterstützt. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verfolgen dabei gemeinsam das Ziel, einen modernen und attraktiven ÖPNV bereitzustellen. Dazu zählen ein ausreichendes Platzangebot, Sauberkeit und Komfort, eine hohe Umweltverträglichkeit, barrierefreier Zugang sowie eine zeitgemäße Fahrgastinformation.

In **Anlage 7** sind die Fahrzeugstandards für alle drei Netzebenen dargestellt. Nachfolgend werden die besonderen Anforderungen für die Linien des Hauptnetzes (Netzebene A) sowie für die weiteren Linien erläutert. Die Entscheidung über die konkrete Fahrzeuggröße obliegt den Verkehrsunternehmen.

Für alle Fahrzeuge im ÖPNV gilt ein verbindlicher Mindeststandard:

Außen:

- deutliche Erkennbarkeit als Teil des ÖPNV durch Beschriftung und Farbgestaltung,
- Einsatz in stets sauberem und gepflegtem Zustand,
- Ausstattung mit funktionsfähigen Matrix-Anzeigen an Front und Einstiegsseite,
- Verzicht auf Fensterwerbung, einschließlich Raster- und Lochfolien.

Innen:

- jederzeit sauberer und gepflegter Zustand,
- Fahrgastmonitor und akustische Ansage zur Information über die jeweils nächste Haltestelle,
- Liniennetzplan im Bereich des Kinderwagenplatzes.

Die Linien des Hauptnetzes sollen außerdem als eigenständige Markenprodukte hervorgehoben werden, um sich deutlich vom Standard-ÖPNV abzugrenzen. Dies erfordert ein überdurchschnittliches Maß an Komfort und Bequemlichkeit sowie ein gezieltes Produktmarketing.

Die über die allgemeinen Fahrzeugstandards hinausgehenden Standards für Fahrzeuge im Einsatz auf den Linien der Netzebene A werden wie folgt festgelegt:

- Klimaanlage
- Höchstalter 10 Jahre
- Niederflur, bzw. Low-Entry
- Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS)

Die speziellen über die allgemeinen Fahrzeugstandards hinausgehenden Anforderungen für die Netzebene A sollen in 80 % aller Fahrten umgesetzt werden.

Das Höchstalter der im Neben- und Ergänzungsnetz eingesetzten Busse wird auf 20 Jahre festgelegt; das durchschnittliche Alter der Fahrzeugflotte darf dabei 12 Jahre nicht überschreiten.

Als mittelfristiges Ziel innerhalb der nächsten Konzessionslaufzeit ist vorgesehen, den Fahrzeugbestand so weiterzuentwickeln, dass mindestens 80 % der Fahrzeuge ein Höchstalter von 16 Jahren nicht überschreiten und das durchschnittliche Fahrzeugalter höchstens 10 Jahre beträgt.

Für Verstärkerfahrten im Rahmen der Schülerverkehrsspitzen können Ausnahmen von den festgelegten Fahrzeugstandards zugelassen werden.

8.4.1 Barrierefreiheit Fahrzeuge

Die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV ist im Landkreis Emsland verpflichtend und orientiert sich an § 8 Abs. 3 PBefG. Ziel ist es, allen Menschen – insbesondere mobilitätseingeschränkten Fahrgästen – die Nutzung des öffentlichen Verkehrs eigenständig zu ermöglichen. Dies gelingt, wenn ein stufenfreier Einstieg an mindestens einer Tür vorhanden ist oder technische Hilfen wie Rampen und Hublifte eingesetzt werden. Unterstützend wirken zudem absenkbare Fahrzeuge (Kneeling) sowie der Bau von erhöhten Bordsteinen an Haltestellen, die den Abstand zwischen Fahrzeug und Einstiegsbereich verringern.

Fahrzeuge sollen mindestens einen, möglichst zwei Stellplätze für Rollstühle vorhalten. Diese müssen mit geeigneten Befestigungssystemen ausgestattet sein, um eine sichere Mitfahrt zu gewährleisten. Darüber hinaus unterstützen kontrastreiche Farbgestaltungen an Haltegriffen und Stufen, große Schriftgrößen bei Fahrgastinformationen sowie klare visuelle Leitsysteme die barrierefreie Nutzung.

Bei den Netzebenen wird unterschieden: Für das Haupt- und Nebennetz gilt der Einsatz vollständig barrierefreier Fahrzeuge als verbindlicher Standard. Fahrpläne sollten zudem sowohl digital als auch analog kenntlich machen, welche Fahrten

barrierefrei sind, sodass betroffene Fahrgäste ihre Verbindungen eigenständig planen können.

Abweichungen sind nur im Ausnahmefall zulässig. Insbesondere von den Anforderungen an Niederflurtechnik oder einen stufenlosen Einstieg kann lediglich bei zuvor definierten und mit dem Aufgabenträger abgestimmten Fahrten abgewichen werden.

8.5 Haltestellen

Die Haltestelle ist häufig der erste Berührungspunkt des Fahrgastes mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Entscheidung für die Nutzung von Bus und Bahn hängt daher nicht allein vom räumlichen und zeitlichen Angebot ab, sondern wird ebenso stark durch das Erscheinungsbild und die Gestaltung der Haltestellen beeinflusst.

Beim zukünftigen Ausbau der bestehenden Haltestellen werden folgende Ziele zugrunde gelegt:

- Schaffung der Barrierefreiheit
- Anhebung der Aufenthaltsqualität der Fahrgäste
- Einhaltung eines einheitlichen Erscheinungsbildes
- Verbesserte Informationslage und Orientierung für Gelegenheitsnutzer

Für jede Kategorisierung der Haltestellen sind vorrangig drei Punkte zu beachten:

- Ausstattung
- Fahrgastinformation
- Barrierefreiheit

Diese Punkte werden wiederum nach zwei Bedeutungsklassen differenziert: Umsteigehaltestellen und Knotenpunkte sowie übrige Haltestellen im Stadtgebiet. Maßgeblich für die konkrete Ausstattung ist die Bedeutung und Nutzungsintensität der jeweiligen Haltestelle. Die nachstehende Übersicht verdeutlicht die Ausstattungsstandards:

8.5.1 Haltestellenstandards

Ausstattungsmerkmale	Umsteigehaltestellen und Knoten	Übrige Haltestellen im Stadtgebiet
Haltestellenschild mit Liniennummer und Ziel	!	!
Sitzgelegenheit	!	o
Witterungsschutz	!	o
Fahrradabstellanlagen	!	o
Ausleuchtung/Beleuchtung	!	o
Haltestellenschild einfach (Zeichen StVO 224), Haltestellenname, Linienkennzeichnung, Verbund- und VU-Kennzeichnung	!	!
Fahrplanaushang	!	!
Tarifinformation	!	o
Liniennetzplan	!	o
Umgebungsplan	!	o
Sonstige Information, Hinweis auf Vorverkaufsstellen, WC etc.	!	o
Ausschilderung der Haltestelle /Wegweisung zur Haltestelle	!	!
Barrierefreiheit	!	!
Stufenfreier Zugang zur Haltestelle	!	!
Hochbord aus Formstein und Buskapstein als Regelanwendung	!	!
spalt- und stufenfreier Ein- und Ausstieg in und aus dem Fahrzeug	!	!
Mindesttiefe der Aufstellfläche 3 Meter	!	o
2,5 Meter Standardbreite der Aufstellfläche und Durchgangsbreite 1,5 Meter	!	o
Hindernisfreie Flächen 2,5 Meter x 2,5 Meter und an der hinteren Bustür 2 x 2 Meter	!	!
Taktils Leitsystem	!	o
Hauptinformation im 2-Sinne-System	!	!

Tabelle 13: Haltestellenstandards

(„!“ = verpflichtend, „o“ = nachrangig / optional)

Bei Neueinrichtung weiterer Haltestellen außerhalb des Kreisgebiets sind zudem die Standards der jeweiligen Gemeinde bzw. Landkreises zu beachten.

8.5.2 Barrierefreiheit Haltestellen

Die wichtigste Herausforderung ist aktuell der weitere Fortschritt der laufenden Bemühungen zur Herstellung der durchgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV.

Für das Haupt- und Nebennetz wird die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen als verbindlich angesehen. Gleichzeitig werden klar definierte Ausnahmen zugelassen, wenn:

- bauliche Gegebenheiten (z. B. enge Straßenräume) den Umbau verhindern,
- keine befestigten Gehwege vorhanden sind,
- ein barrierefreier Zugang dauerhaft nicht herstellbar ist (z. B. aus wirtschaftlichen oder rechtlichen Gründen),
- oder die Nachfrage an bestimmten Haltestellen sehr gering ist.

8.5.3 Haltestellenkataster

Zur Sicherstellung einer verlässlichen Planungsgrundlage im ÖPNV sollte der Landkreis Emsland ein Haltestellenkataster einführen und fortlaufend pflegen.

Es ermöglicht eine systematische Bestandsaufnahme, dient der gezielten Weiterentwicklung der Haltestellenqualität und trägt zu einem einheitlichen Erscheinungsbild bei. Um diese Funktion dauerhaft zu erfüllen, ist eine kontinuierliche Fortschreibung und Aktualisierung des Haltestellenkatasters erforderlich.

8.5.4 Förderung der vernetzten Mobilität

Zur Stärkung des Umweltverbundes und der vernetzten Mobilität sollte die Schaffung attraktiver (z. B. witterungsgeschützter) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Haltestellen konsequent vorangetrieben werden. Damit wird die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV verbessert und ein wesentlicher Beitrag zur nachhaltigen Mobilität geleistet.

8.6 Anforderungen Personal

Aufgrund des direkten Kontakts mit den Fahrgästen nimmt das Fahrpersonal eine zentrale Rolle im ÖPNV-System ein. Die Außenwirksamkeit des Verhaltens, der Hilfsbereitschaft, des Fahrverhaltens etc. sind ähnlich bedeutend einzuschätzen wie die Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge.

Anforderungen an das Fahrpersonal	Anforderungen an die Verkehrsunternehmen
<ul style="list-style-type: none"> • Freundliches und serviceorientiertes Auftreten gegenüber Fahrgästen. • Ordentliche und saubere Kleidung. • Ortskenntnis (Orte, Linien, Netz, Tarife). • Angemessene Beherrschung der deutschen Sprache. • Tragen einer Dienstkleidung mit Namensschild (falls vorgegeben). • Teilnahme an regelmäßigen Schulungen (über gesetzliche Vorgaben hinaus). • Sensibilisierung und Berücksichtigung der Anschlusssicherung • Durchführung händischer Fahrgastzählungen auf Verlangen des Aufgabenträgers (falls keine technischen Lösungen vorliegen). 	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation und Durchführung regelmäßiger Schulungen für Fahrpersonal (Inhalte: Orts-, Linien-, Netz- und Tarifkenntnis, Kundenorientierung, Verhalten in Konfliktsituationen). • Sicherstellung, dass das Personal die Anforderungen an Auftreten, Sprachkenntnisse und Serviceorientierung erfüllt. • Unterstützung bei der Umsetzung der Anschlusssicherung (z. B. durch klare Vorgaben, Betriebsleitstellen, Kommunikation). • Bereitstellung von Verfahren/Strukturen für Fahrgastzählungen (technisch oder händisch durch Personal).

Tabelle 14: Anforderungen Fahrpersonal

8.7 Kundeninformation

Ein durchgängiges, aktuelles und verständliches Fahrgastinformationssystem ist für die Nutzung des ÖPNV zwingend erforderlich. Ziel ist es, allen Fahrgästen – insbesondere Gelegenheitsnutzern – den Zugang zum Angebot so einfach wie möglich zu machen und Hemmschwellen abzubauen.

Die Fahrgastinformationen sollten folgende Anforderungen erfüllen:

Aktualität

- Fahrplanänderungen innerhalb eines Fahrplanjahres auf ein Minimum reduzieren.
- Alle Fahrplandaten (Internet, App, Print) müssen dem aktuellen Stand entsprechen – inkl. geplanter Änderungen und Abweichungen.

Echtzeit

- Bereitstellung von Echtzeitinformationen (z. B. GPS-Ortung) über Internet, mobile Endgeräte und Kundencenter.
- Integration der Echtzeitdaten aller Verkehrsunternehmen in die Auskunftssysteme.

Konsistenz

- Einheitliche und inhaltlich abgestimmte Informationen über alle Kanäle (Webseiten der Verkehrsunternehmen, Tarif, Mobilitätszentrale).
- Einheitliche Darstellung des Gesamtangebots ÖPNV im Emsland (keine unternehmensspezifische Zersplitterung).
- Einheitlichkeit auch bei Printmedien.

Verfügbarkeit

- Informationen sowohl digital als auch in Printform bereitstellen.
- Rechtzeitige Veröffentlichung geplanter Fahrplanänderungen.
- Printmedien (Fahrplanbücher, Liniennetzpläne, Leporellos) mindestens eine Woche vor Fahrplanwechsel aktualisieren und in ausreichender Stückzahl bereitstellen.
- Verfügbarkeit über die gesamte Fahrplanperiode gewährleisten.
- Fortlaufende Datenlieferung an die Datenauskunft

Verständlichkeit und Erkennbarkeit

- Leicht verständliche, barrierearme Darstellung.
- Nutzung von Piktogrammen, Infografiken und visuellen Elementen zur teilweisen Sprachunabhängigkeit.
- Klare optische Abgrenzung von Werbung.

Störungen und Ersatzverkehre

- Abweichungen vom regulären Betrieb stets aktuell und möglichst in Echtzeit veröffentlichen.
- Besondere Hervorhebung in allen elektronischen Auskunftssystemen.

Service- und Beratungsangebote

- Sicherstellung eines Netzes an wohnortnahen Service- und Verkaufsstellen.
- Jede Tarifgemeinschaft bietet eine aktuelle elektronische Fahrplanauskunft auf der Website an. Als gemeinsame Grundlage wird die Nutzung der FahrPlaner-Plattform empfohlen.
- Einheitliche, umfassende Liniennetzpläne des Stadt- und Regionalverkehrs müssen leicht zugänglich sein (z.B. durch Integration des interaktiven Liniennetzplanes „Emsland Mobil“).

8.8 Kundenbefragungen und Beschwerdemanagement

Zur kontinuierlichen Sicherung und Verbesserung der Qualität im ÖPNV sind sowohl systematische Kundenbefragungen als auch ein funktionierendes Beschwerdemanagement unverzichtbar. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage, um das Angebot zielgerichtet weiterzuentwickeln und an die Bedürfnisse sowie Erwartungen der Fahrgäste anzupassen.

Zur Qualitätssicherung soll regelmäßig eine Überprüfung der erbrachten Leistungen, der Servicequalität sowie der Einhaltung der vereinbarten Standards durchgeführt werden. Dies kann beispielsweise durch Kundenbefragungen oder Auswertung von Beschwerden erfolgen.

9 Ziele und Maßnahmenentwicklung

Aus den im Kapitel 7 dargestellten Stärken und Schwächen sowie den definierten Rahmenvorgaben des Verkehrsangebots ergeben sich konkrete Ziele und Aufgaben für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Emsland. Einige dieser Ziele wurden bereits im vergangenen Nahverkehrsplan festgelegt und behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Sie werden erneut aufgegriffen, da sie sowohl durch die aktuellen Analysen als auch teilweise durch die Rückmeldungen aus der Bürger- und Gemeindebeteiligung bestätigt wurden.

Der Landkreis übernimmt dabei eine koordinierende und vernetzende Rolle im Bereich der Mobilität. Einzelmaßnahmen sind daher stets im Gesamtkontext zu betrachten und einzuordnen. Nur so lässt sich eine nachhaltige Entwicklung des ÖPNV erreichen, bei der nicht isolierte Maßnahmen nebeneinanderstehen, sondern die intelligente und flexible Verknüpfung aller Verkehrsarten im Vordergrund steht.

Bei allen nachfolgenden Maßnahmen ist eine Umsetzung nur im Einklang mit den vorhandenen Finanzierungsmöglichkeiten möglich.

9.1 Mit Angebotsverbesserungen den ÖPNV-Anteil erhöhen

Ziel ist es, durch Angebotsverbesserungen und eine Vereinfachung des Zugangs die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen, sodass er für mehr Verkehrsteilnehmer eine komfortable und verlässliche Alternative zum MIV darstellt. Hierbei sollen angebotsseitig sowohl die strukturell unterschiedlichen Räume als auch die verschiedenen Fahrgastansprüche berücksichtigt werden.

9.1.1 Netzstruktur und Angebotsdifferenzierung aufbauen

Im Rahmen des Nahverkehrsplans 2020 wurde ein Integraler Taktfahrplan (ITF) für eine verlässliche und aufeinander abgestimmte Netzstruktur entwickelt. Das Konzept sieht eine klare Differenzierung in Hauptnetz, Nebennetz und Ergänzungsnetz vor. Diese Struktur soll zukünftig weiterverfolgt und umgesetzt werden. Hierdurch sollen Bedienung, Verknüpfung, Verlässlichkeit und Einfachheit des ÖPNV verbessert werden. Insbesondere auf wichtigen Verbindungen – etwa mit hoher Pendlernachfrage oder großem Nachfragepotenzial – soll so die Angebotsqualität deutlich gesteigert und der Fokus stärker als bisher auf den Jedermannverkehr gelegt werden. Erfolgreiche Taktlinien wie die Linien 933 Haselünne-Meppen und 80 Nordhorn-Lingen dienen dabei als gute Beispiele und zeigen bereits heute das vorhandene Potenzial.

Die vollständige Umsetzung des ITF-Konzeptes kann nicht zu einem einzelnen Fahrplanwechsel erfolgen. Der notwendige Paradigmenwechsel bei Netzgestaltung und Planung ist vielmehr als mehrjähriger Entwicklungsprozess zu verstehen, der in Stufen realisiert werden muss. Erste Schritte zu einem stärker differenzierten und integriert geplanten ÖPNV-Netz sind dabei bereits im Rahmen der aktuell gültigen Genehmigungslaufzeiten und im Rahmen der AV möglich.

Ziel soll sein, dass der Landkreis Emsland als Aufgabenträger künftig weiteren Gestaltungsspielraum bei der Entwicklung des Nahverkehrs hat. Dadurch werden Steuerungsmöglichkeiten hinsichtlich Angebot und Kosten gestärkt und eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung ermöglicht. Die weitere Entwicklung soll sich an den Vorgaben der zukünftigen Nahverkehrsplanung orientieren. Dabei werden die innerbetrieblichen Rahmenbedingungen der Verkehrsunternehmen berücksichtigt, ohne die übergeordneten Planungsziele aus dem Blick zu verlieren. Auf diese Weise kann ein leistungsfähiges und zugleich für die Öffentlichkeit bezahlbares Nahverkehrsangebot aufgebaut werden.

9.1.1.1 Stufenkonzept zur Umsetzung des ITF

Für die Einführung des neuen ÖPNV-Konzeptes wird eine Umsetzung in Stufen vorgesehen:

Kurzfristig:

- Optimierung einzelner Anschlüsse im Gesamtnetz
- Vertaktung ausgewählter Linien
- Ergänzung der Fahrpläne um einzelne Fahrten
- Umsetzung erster Konzeptbausteine bei neu erteilten Liniengenehmigungen

Mittelfristig:

- Umsetzung des Konzeptes im Zuge der Neuerteilung von Liniengenehmigungen in größeren Teilräumen des Landkreises

Langfristig:

- Umsetzung des Konzeptes im Rahmen der vollständigen Neuerteilung der Liniengenehmigungen in den verbleibenden Teilräumen des Landkreises.

9.1.2 Integration des „Samson-Angebots“

Das Angebot „Samson“ stellt ein spezielles Fahrtenangebot an Wochenenden und Feiertagen dar. Es ermöglicht insbesondere Freizeit- und Ausflugsfahrten, ist bislang jedoch nicht in das reguläre ÖPNV-Angebot eingebunden.

Im Zuge der Umsetzung des ITF-Konzepts wird beabsichtigt, das bestehende Wochenend- und Ferienangebot „Samson“ in das ÖPNV-Angebot zu integrieren, sodass ein durchgängiges und abgestimmtes Gesamtkonzept entsteht.

Darüber hinaus wurde beschlossen, das bisherige saisonale Wochenendangebot zunächst für zwei Jahre ganzjährig anzubieten, um den Fahrgästen eine verlässliche und planbare Verbindung über alle Jahreszeiten hinweg zu bieten. Das Angebot startet am 8.11.2025.

9.1.3 Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote auf der Ebene des zukünftigen Ergänzungsnetzes (Bedarfsverkehr/On-Demand)

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV im Emsland zu einem differenzierten Angebot soll auch eine schrittweise Realisierung und Erprobung ergänzender Angebote, die auch den Bereich flexibler ÖPNV-Angebote umfasst, erfolgen.

Der Landkreis Emsland hat bereits im Jahr 2022 wichtige Vorarbeiten für eine zukünftige Einführung von On-Demand-Verkehren geleistet. Mit einer in Auftrag gegebenen Potenzial- und Machbarkeitsstudie zu On-Demand-Verkehren im Landkreis Emsland liegt eine ausführliche Analyse und Konzeption zu potenziellen Einsatzgebieten von On-Demand-Angeboten im Landkreis vor. Darüber hinaus wurde im Jahr 2024 ein Förderantrag für die Umsetzung von vier Pilotprojekten gestellt.

Vorbehaltlich eines positiven Förderbescheids soll die Einführung zunächst als Pilotbetrieb auf den Korridoren Esterwegen–Werlte, Freren–Salzbergen–Emsbüren, Twist–Geeste sowie im Flächenbetrieb in Haselünne erfolgen. Die Laufzeit der Pilotprojekte ist auf drei Jahre begrenzt. Im Anschluss wird der Erfolg der Maßnahmen ausgewertet. Bei einem Beschluss zum Weiterbetrieb kann der On-Demand-Verkehr gegebenenfalls auf weitere Kommunen ausgeweitet werden.

9.1.4 Anbindung der Meyer-Werft/Papenburg Hafen

Der Meyer-Werft kommt mit 3.300 Beschäftigten (Stand: Ende 2024) eine große Bedeutung als Arbeitsstätte zu. Angestrebt wird deshalb eine bessere Anbindung der Meyer-Werft durch den ÖPNV. Das Thema ist zwar nicht neu, bleibt jedoch aktuell. Die Vielzahl der beteiligten Akteure und die damit verbundenen Abstimmungsprozesse haben den bisherigen Fortschritt geprägt. Aufbauend auf den vorliegenden Konzepten zur Einrichtung einer Haltestelle sowie zur Ausweitung des Fahrtenangebots wird eine Umsetzung weiterhin angestrebt.

9.2 Vernetzte Mobilitätsangebote für ein nahtloses Mobilitätserlebnis

Im Emsland soll der ÖPNV schrittweise zu einem integrierten Mobilitätssystem weiterentwickelt werden, in dem verschiedene Verkehrsmittel sinnvoll miteinander verbunden sind. Neben Bus und Bahn nehmen dabei insbesondere der Radverkehr, als stark genutzte Alltags- und Freizeitmobilität sowie Carsharing, als zunehmend gefragte Ergänzung, eine wichtige Rolle ein.

Entscheidend ist, diese Angebote unter einem gemeinsamen Dach zusammenzuführen, damit Auskunft, Planung und Buchung über eine Plattform erfolgen können. Durch eine solche Bündelung wird die Nutzung des ÖPNV einfacher, komfortabler und für mehr Menschen attraktiv. Gleichzeitig entsteht ein starkes, nachhaltiges Gesamtangebot, das die Attraktivität des Mobilitätsverbunds steigert und eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet.

Eine engere Anbindung an die FahrPlaner-Plattform wird deshalb zukünftig angestrebt.

9.2.1 Integration des Carsharing-Angebotes als Ergänzung zum ÖPNV

Der Landkreis baut Carsharing als wichtigen Baustein des Mobilitätsverbunds auf. Durch die Verknüpfung mit dem ÖPNV können neue Fahrgäste gewonnen und die Nutzung des bestehenden Bus- und Bahnangebots gestärkt werden. Die Kombination von Carsharing und ÖPNV schafft eine flexible und attraktive Mobilitätslösung und trägt zur weiteren Attraktivität des Mobilitätsverbunds bei. Zukünftig soll die Abstimmung des Carsharing-Angebots mit dem bestehenden ÖPNV noch weiter intensiviert werden. Besonders die Einrichtung von Carsharing-Stationen an Mobilitätsknoten wie beispielsweise schon in Haselünne Bahnhof, Lingen Halle IV, Meppen Bahnhof und Papenburg Bahnhof erfolgt, gewinnt im Zuge der Umsetzung des ITF-Konzepts an Bedeutung. Darüber hinaus soll perspektivisch auch die Integration in die Fahrgastinformation über die FahrPlaner-Plattform geprüft und umgesetzt werden.

9.2.2 Zusammenarbeit mit Akteuren des Radverkehrs fördern

ÖPNV-Angebote und Fahrradmobilität ergänzen sich optimal. Der ÖPNV ist auf längeren Distanzen schnell und komfortabel, das Fahrrad bietet im Mittel- und Kurzstreckenbereich eine hohe Flexibilität. Der Radverkehr soll deshalb zukünftig stärker als Teil des Mobilitätsverbunds betrachtet werden. Die Stärkung des ÖPNV durch Fahrradnutzer bietet in ländlichen Räumen eine Chance für den Umstieg vom Auto auf die Kombination Nahmobilität/ÖPNV. Ziel ist es, den Einzugsbereich der

ÖPNV-Haltestellen durch den stärkeren Einbezug des Radverkehrs zu vergrößern und so mehr Menschen den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen. Hierfür soll der Bedarf zur Bildung eines starken Netzwerks relevanter Akteure – wie Verkehrsbehörden, Verkehrsbetriebe und Interessenverbände – geprüft werden, um gemeinsam konkrete Maßnahmen für die Integration des Radverkehrs in den ÖPNV zu entwickeln.

9.2.3 Digitale Integration der Mobilitätsangebote vorantreiben

Die Aufgaben einer Mobilitätsplattform bestehen darin, Information, Buchung und Bezahlung über ein einziges Medium zu verbinden und damit die Nutzung sowie die Kombination verschiedener Mobilitätsangebote deutlich zu erleichtern. Zukünftig sollen noch mehr Informationen zu den Mobilitätsangeboten – einschließlich Angaben zur Barrierefreiheit – zentral gebündelt und nutzerfreundlich bereitgestellt werden.

Durch eine stärkere Anbindung an die Plattform FahrPlaner.de soll eine bessere digitale Integration erreicht werden. Dies ermöglicht es, Fahrplan- und Buchungsinformationen umfassender zu vernetzen, Medienbrüche zu reduzieren und den Nutzenden einen komfortableren Zugang zu allen Mobilitätsangeboten zu eröffnen.

9.3 Gleichberechtigter Zugang für alle zum ÖPNV

Ziel ist es, allen Fahrgästen einen gleichberechtigten Zugang zum öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen, ältere Personen oder Eltern mit Kinderwagen schafft die barrierefreie Gestaltung eine deutliche Erleichterung und trägt zu mehr Selbstständigkeit und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bei.

9.3.1 Haltestellen weiter barrierefrei ausbauen

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelleninfrastruktur ist eine fortwährende Aufgabe des Landkreises und der Kommunen. Bushaltestellen sind, sofern sie nicht im NVP begründet davon ausgenommen werden, weiter barrierefrei auszubauen.

Es werden folgende, im NVP 2020 festgelegte, Ausnahmen weiter fortgeführt:

- wenn bauliche Gegebenheiten (z. B. enge Straßenräume) den Umbau verhindern,
- wenn keine befestigten Gehwege vorhanden sind,
- wenn ein barrierefreier Zugang dauerhaft nicht herstellbar ist (z. B. aus wirtschaftlichen oder rechtlichen Gründen),
- oder wenn die Nachfrage an bestimmten Haltestellen sehr gering ist.

9.3.2 Barrierefreie Fahrgastinformation verbessern

Zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV gehört neben der entsprechenden Infrastruktur auch der barrierefreie Zugang zur Fahrgastinformation. Dafür sollen einheitliche, digital zugängliche und leicht verständliche Informationen bereitgestellt werden. Menschen mit Behinderungen, die den ÖPNV nutzen, sind teilweise auf Zusatzinformationen und -leistungen angewiesen. Fahrgastinformationen sollen u.a. in leichter Sprache und für blinde und sehbehinderte Personen zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus ist es wichtig, dass auch der Ausbaustand der Haltestellen transparent und leicht zugänglich kommuniziert wird – beispielsweise über eine öffentliche Haltestellendatenbank, FahrPlaner.de, emsland-mobil.net oder in Form gedruckter Informationsmaterialien.

9.4 Kommunikation und Fahrgastinformation weiterentwickeln

Der Landkreis Emsland möchte durch eine dauerhafte, zielgruppenspezifische Kommunikationsstrategie ein positives und freundliches Image des ÖPNV aufbauen, potenzielle Fahrgäste für die bestehenden Verkehrsangebote sensibilisieren und dadurch die Nutzung des ÖPNV nachhaltig steigern. Dabei soll eine konsistente und wiedererkennbare Kommunikation Vertrauen schaffen und den ÖPNV als attraktive, zuverlässige und zukunftsorientierte Mobilitätslösung positionieren. Um den Zugang weiter zu erleichtern, sollen alle relevanten Informationen für Fahrgäste zentral gebündelt und übersichtlich an einem Ort zur Verfügung gestellt werden.

Zur Verbesserung der Echtzeitinformation für Fahrgäste soll auch die Projektidee der QR-Codes an Haltestellen weiterentwickelt werden. Über diese QR-Codes könnten Fahrgäste direkt auf die Echtzeitdaten der jeweiligen Haltestelle in der Fahrplaner-Plattform zugreifen.

9.4.1 Ganzheitliches Kommunikations-/Marketingkonzept entwickeln

Mit dieser Maßnahme sollen Struktur, Wiedererkennung und Emotionalität in die Kommunikation gebracht werden. Grundlage dafür ist die Entwicklung eines ganzheitlichen Kommunikationskonzepts/Mobilitätsmarketings, in dem klare Ziele definiert, Zielgruppen beschrieben, Kernbotschaften formuliert und geeignete Kanäle für die Ansprache festgelegt werden. Darüber hinaus sollen Standards für einen einheitlichen Außenauftritt (Corporate Identity) entwickelt werden, um die Kommunikation konsistent und wiedererkennbar zu gestalten.

Dabei sollen möglichst alle Mobilitätsangebote einbezogen werden, um eine umfassende und vernetzte Kommunikation sicherzustellen. Die Umsetzung der

Maßnahmen soll schrittweise und in enger Verzahnung mit der Einführung sowie der kontinuierlichen Weiterentwicklung des ITF-Konzepts erfolgen.

9.5 Organisatorische Weiterentwicklung des ÖPNV

Der Landkreis Emsland sollte künftig stärker an der Weiterentwicklung und Qualitätssicherung des ÖPNV-Angebots mitwirken können. Ziel ist es, langfristige Handlungsmöglichkeiten für eine zukunftsfähige Ausgestaltung des Verkehrsangebots offen zu halten. Besonders im Kontext der Umsetzung des ITF-Konzepts gewinnt dieses Vorhaben an Bedeutung.

9.5.1 Systematische Erhebung der Fahrgastzahlen

Zur Sicherstellung einer hohen verkehrlichen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des ÖPNV soll eine systematische und kontinuierliche Erhebung der Fahrgastzahlen eingeführt werden. Diese Datenerhebungen dienen dazu, die Auslastung einzelner Linien und Angebote transparent darzustellen, Entwicklungstrends zu erkennen und eine belastbare Grundlage für zukünftige Entscheidungen zu schaffen. Auf Basis dieser Erkenntnisse können Anpassungen im Angebot gezielt vorgenommen und die Effizienz des Gesamtsystems nachhaltig gesteigert werden.

9.5.2 Linienbündelung und Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Emsland im Allgemeinen und zur Umsetzung des ITF-Konzepts im Besonderen sollte die Diskussion über eine mögliche Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten im Sinne zukünftiger Netzstrukturen fortgeführt und vertieft werden. Ziel ist es, hierzu eine detaillierte Studie erstellen zu lassen, die eine Abwägung zwischen Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit ermöglicht und den Zuschnitt der einzelnen Linienbündel sowie die möglichen Zeitpunkte der Harmonisierung festlegt.

9.6 Zusammenfassender Maßnahmenplan

Kap.	Ziele	Kap.	Maßnahmen	Umsetzung	NVP
9.1	Mit Angebots- verbesserungen den ÖPNV-Anteil erhöhen	9.1.1	Netzstruktur und Angebotsdifferenzierung aufbauen, ITF-Konzept umsetzen	Vorrangig, hoher Nutzen, als Stufenkonzept	2020, 2025
		9.1.2	Integration des „Samson-Angebots“	Ergänzend zur ITF-Umsetzung (Maßnahme 9.1.1.)	2025
		9.1.3	Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote auf Ebene des zukünftigen Ergänzungsnetzes, Erprobung flexibler Bedienformen	Optional, abhängig von Förderbescheid und/oder zusätzlichen Ressourcen	2025
		9.1.4	Anbindung der Meyer-Werft/Papenburg Hafen	mittelfristig	2025
9.2	Vernetzte Mobilitätsangebote für ein nahtloses Mobilitätserlebnis	9.2.1	Integration des Carsharing-Angebotes als Ergänzung zum ÖPNV	mittelfristig relevant	2025
		9.2.2	Zusammenarbeit mit den Akteuren des Radverkehrs fördern	mittelfristig relevant	2025
		9.2.3	Digitale Integration der Mobilitätsangebote vorantreiben	mittelfristig relevant	2020, 2025
9.3	Gleichberechtigter Zugang zum ÖPNV für alle	9.3.1	Haltestellen weiter barrierefrei ausbauen	Vorrangig, gesetzliche Vorgabe	2020, 2025
		9.3.2	Barrierefreie Fahrgastinformation verbessern	Berücksichtigung bei einer ganzheitlichen Kommunikationsstrategie (Maßnahme 9.4.1)	2025
9.4	Kommunikation und Fahrgastinformation weiterentwickeln	9.4.1	Ganzheitliches Kommunikations-/ Marketingkonzept entwickeln	mittelfristig relevant, ergänzend zur ITF-Umsetzung (Maßnahme 9.1.1)	2020, 2025
9.5	Organisatorische Weiterentwicklung des ÖPNV	9.5.1	Systematische Erhebung der Fahrgastzahlen	Vorrangig, Grundlage für Angebotsplanung, hoher Nutzen	2025
		9.5.1	Linienbündelung und Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten	mittel- und langfristig relevant	2025

Tabelle 15: Zusammenfassender Maßnahmenplan

10 Finanzmittel

Gemäß Art 106a GG steht den Ländern für den ÖPNV ein Beitrag aus dem Steueraufkommen des Bundes zu. Der Beitrag nach Satz 1 bleibt bei der Bemessung der Finanzkraft nach Artikel 107 Abs. 2 unberücksichtigt.

Die beiden wichtigsten Finanzierungsquellen auf Landesebene sind zum einen die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG), aus denen die niedersächsischen Aufgabenträger Zuweisungen des Landes gemäß § 7 NNVG erhalten. Zum anderen stehen seit 2020 Mittel aus der Nachfolgeregelung der Entflechtungsmittel (siehe Kapitel 10.2) zur Verfügung, die über höhere Umsatzsteueranteile an die Länder fließen und zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie für andere investive Maßnahmen eingesetzt werden.

10.1 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Die Bundesländer erhalten nach wie vor zweckgebundene Regionalisierungsmittel (§ 5 Abs. 3 RegG), die primär dem SPNV zugutekommen, aber auch für den ÖPNV eingesetzt werden dürfen. Mit der Novelle des RegG wurde ab dem Jahr 2023 eine jährliche Dynamisierung der Mittel von 3 % festgelegt (statt zuvor 1,8 %) und zusätzlich jeweils 1 Milliarde Euro pro Jahr ab 2022 bereitgestellt.

Für das Land Niedersachsen konkret gilt: Über das Land stehen dem SPNV-Aufgabenträgern derzeit über 800 Millionen Euro bereit. Diese werden überwiegend für den Schienenverkehr eingesetzt, wobei auch Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV in dreistelliger Millionenhöhe profitieren.

Jahr	Regionalisierungsmittel
2017	703.413.568,00 €
2018	718.023.301,34 €
2019	732.939.518,92 €
2020	748.160.080,77 €
2021	763.691.110,45 €
2022	778.488.201,88 €
2023	802.925.018,92 €
2024	828.127.405,61 €
2025	854.109.573,53 €
2026	880.684.887,50 €
2027	908.075.699,73 €
2028	936.317.344,28 €
2029	965.447.169,96 €
2030	995.470.820,47 €
2031	1.025.334.945,09 €

Tabelle 16: Bereitstellung Regionalisierungsmittel Land Niedersachsen (Quelle: Anlage 1 – Regionalisierungsgesetz RegG)

10.1.1 Verteilung Regionalisierungsmittel durch das NNVG

Die kommunalen Aufgabenträger erhalten Finanzhilfen aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes in Höhe von 3,34497 vom Hundert. Die Verteilung erfolgt gemäß § 7 Abs. 5 NNVG nach einem Schlüssel, der sowohl die Einwohnerzahl als auch die Fläche berücksichtigt.

Für die Aufgabenträger ergeben sich daraus folgende Zuweisungen:

Ausgleichszahlungen für den straßengebundenen Ausbildungsverkehr gemäß NNVG § 7a: jährliche Finanzhilfe von **5.856.963 €**.

Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV gemäß NNVG § 7b: jährliche Finanzhilfe von **692.358 €**.

10.1.2 Deutschlandticket

Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 wurde ein bundesweit einheitlicher Tarif geschaffen, der den Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr deutlich erleichtert. Um die Verkehrsunternehmen für die durch den vergünstigten Preis entstehenden Mindereinnahmen zu entschädigen, stellen Bund und Länder gemeinsam jährlich jeweils 1,5 Milliarden Euro zur Verfügung. Diese Mittel dienen als Ausgleichszahlung und sichern die Finanzierung der bestellten Verkehrsleistungen im ÖPNV.

Für die Zukunft ist entscheidend, dass der Mittelfluss dauerhaft und verlässlich gesichert wird. Nur wenn die finanziellen Mittel regelmäßig und planbar bereitgestellt werden, können die Verkehrsunternehmen ihre Angebote stabil halten, den Betrieb zuverlässig organisieren und langfristig Investitionen in Qualität, Personal und Infrastruktur tätigen.

10.2 Nachfolgeregelung Entflechtungsmittel seit 2020

Die Entflechtungsmittel des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden endeten am 31. Dezember 2019 und wurden nicht fortgeführt. Im Zuge der Neuordnung erhalten die Länder ab 2020 mehr Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes, wodurch die Länder keine finanziellen Einbußen haben. Bei der Entflechtungsmittel-Nachfolge sind nun die Länder in der Pflicht, die seit 2020 zur Verfügung stehenden Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen per Landesgesetz weiterhin zweckgebunden für Ausbau und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen.

10.3 Investition in die Zukunft des Nahverkehrs im Landkreis Emsland

Mit der schrittweisen Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes für den Landkreis Emsland wird der öffentliche Personennahverkehr deutlich attraktiver und leistungsfähiger. Regelmäßige Takte, verlässliche Anschlüsse und ausgeweitete Bedienzeiten – auch in den Abendstunden und an Wochenenden – schaffen ein Angebot, das den Menschen im Emsland neue Mobilitätsmöglichkeiten eröffnet und den ÖPNV zu einer echten Alternative zum Auto macht.

Dieses Qualitätsplus führt zwangsläufig zu einem höheren Zuschussbedarf, da die Erlössituation mit der Kostenentwicklung nicht schritthalten kann. Aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist ein solches Qualitätsplus stets unter dem Vorbehalt der Finanzierungsmöglichkeiten zu betrachten. Gleichwohl handelt es sich hierbei nicht um reine Mehrkosten, sondern um eine gezielte Investition in ein effizientes und zukunftsfähiges System. Durch eine verbesserte Umlaufplanung und die Integration der Schülerbeförderung in den Taktverkehr entstehen wirtschaftlichere Abläufe, die den Mitteleinsatz effizient machen und die langfristige Tragfähigkeit sichern.

Je besser es gelingt, die Anforderungen eines integrierten Taktverkehrs mit den Belangen der Schülerbeförderung in Einklang zu bringen, desto größer werden die positiven Effekte auf Wirtschaftlichkeit und Qualität sein. Die Mehraufwendungen sind somit ein bewusster Schritt hin zu einem modernen, effizienten und bürgernahen Nahverkehrssystem, das die Lebensqualität im Landkreis Emsland stärkt und die

Weichen für eine nachhaltige Mobilität stellt. Gleichzeitig wird durch das verbesserte Angebot eine Steigerung der Fahrgastzahlen erwartet, was zusätzliche Einnahmen generiert und die regionale Wirtschaft stärkt. Ein verlässlicher ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für Unternehmen und Familien, die auf gute Mobilität angewiesen sind. So werden nicht nur Verkehrsstrukturen verbessert, sondern auch die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit des gesamten Landkreises erhöht.

11 Fazit

Die vergangenen fünf Jahre waren stark von unerwarteten Entwicklungen geprägt, etwa durch die Corona-Pandemie oder die Einführung des Deutschlandtickets und haben deutlich gemacht, dass die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Emsland eine dauerhafte und kontinuierliche Aufgabe bleibt. Zugleich zeigen die Herausforderungen durch demografische Veränderungen, Klimaschutzanforderungen und neue Mobilitätsangebote, dass der öffentliche Nahverkehr auch künftig aktiv gestaltet werden muss, um seine Rolle als Rückgrat der Alltagsmobilität im ländlichen Raum zu sichern.

Mit diesem Nahverkehrsplan wird die bisherige Arbeit fortgeführt und zugleich konkretisiert. Der integrale Taktfahrplan bleibt dabei ein zentrales Zielbild, an dem sich die weiteren Planungen orientieren. Auch wenn die vollständige Umsetzung bislang nicht erfolgen konnte, gelten die im Konzept verankerten Knotenpunkte und Grundstrukturen fort und bilden die Basis für eine schrittweise Entwicklung zu einem vernetzten, verlässlichen und attraktiven ÖPNV-Angebot.

Wichtige Grundlagen für diesen Entwicklungsprozess wurden bereits gelegt: Mit der Einführung eines einheitlichen Tarifs und ersten Schritten in Richtung Digitalisierung konnten entscheidende Schritte hin zu mehr Nutzerfreundlichkeit und Transparenz erreicht werden. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, den Zugang zum ÖPNV zu vereinfachen, Anschlussmobilität zu sichern und die Attraktivität des Angebotes für alle Zielgruppen spürbar zu erhöhen.

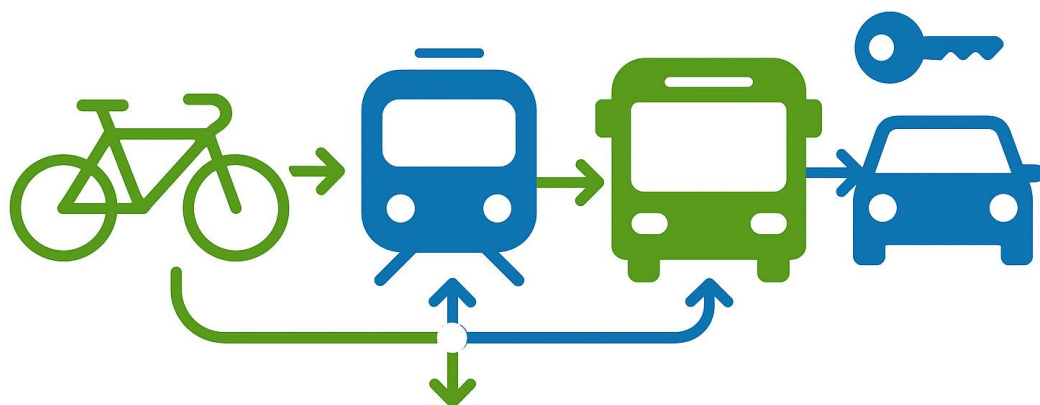
Zukünftig wird es noch stärker darum gehen, den öffentlichen Nahverkehr in ein Gesamtsystem vernetzter Mobilität einzubetten: Inter- und multimodale Angebote – von Bus und Bahn über On-Demand-Verkehre bis hin zu Sharing-Systemen. So entsteht ein Gesamtangebot, das durchgängige Reiseketten ermöglicht, individuelle Bedürfnisse berücksichtigt und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz leistet. Der ÖPNV übernimmt dabei die Rolle des Rückgrats, um das sich weitere Mobilitätsangebote gruppieren und sinnvoll ergänzen lassen.

Die Umsetzung erfordert weiterhin die enge Zusammenarbeit aller Beteiligten – Landkreis, Gemeinden, Verkehrsunternehmen und Schulen. Wenn es gelingt, die Kräfte zu bündeln und gemeinsame Ziele zu verfolgen, kann der ÖPNV im Emsland Schritt für Schritt gestärkt und zukunftsfest aufgestellt werden.



Neuaufstellung Nahverkehrsplan 2025-2030

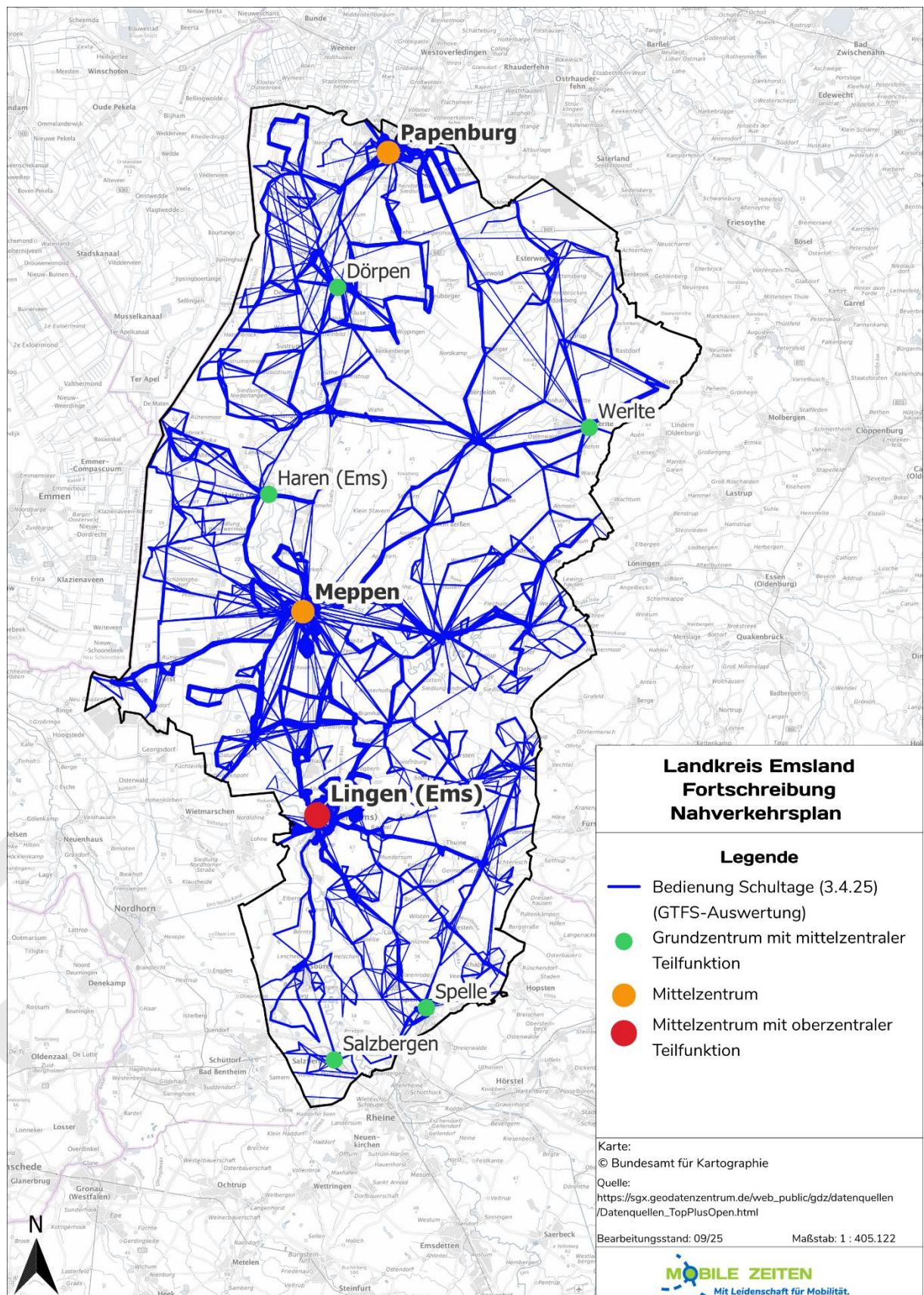
Anlagenband



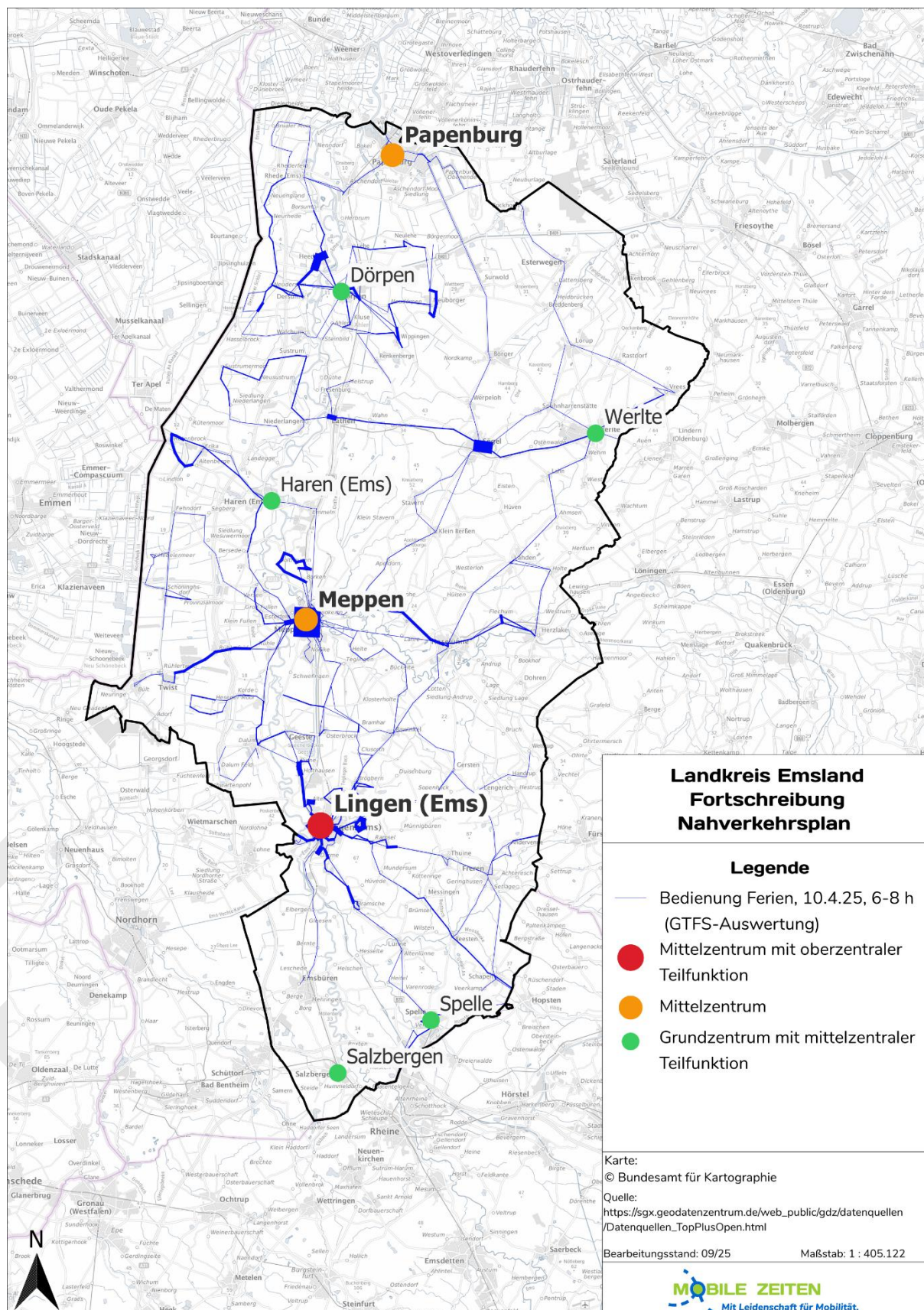
Anlagenverzeichnis

ANLAGE 1.	BEDIENUNG AN SCHULTAGEN, 3.4.25 (GTFS-AUSWERTUNG).....	I
ANLAGE 2.	BEDIENUNG FERIENTAG, 10.4.25, 6:00-8:00 UHR (GTFS-AUSWERTUNG)	II
ANLAGE 3.	BEDIENUNG SAMSTAG, 29.3.25 (GTFS-AUSWERTUNG)*	III
ANLAGE 4.	BEDIENUNG SONNTAG, 30.3.2025 (GTFS-AUSWERTUNG)*	IV
ANLAGE 5.	BESTANDSLINIEN MIT KONZESSIONSLAUFZEITEN (STAND 10/2025)	V
ANLAGE 6.	BARRIEREFREIER AUSBAU HALTESTELLEN (SEIT 2020 UMGESETZT ODER IN PLANUNG) X	
ANLAGE 7.	QUALITÄTSANFORDERUNGEN FAHRZEUGE.....	XIII
ANLAGE 8.	PLANUNG ÖPNV-LINIEN (A-, B, C-BEDIENUNGSEBENEN).....	XIV
ANLAGE 9.	ENTWURF ITF	XV

Anlage 1. Bedienung an Schultagen, 3.4.25 (GTFS-Auswertung)

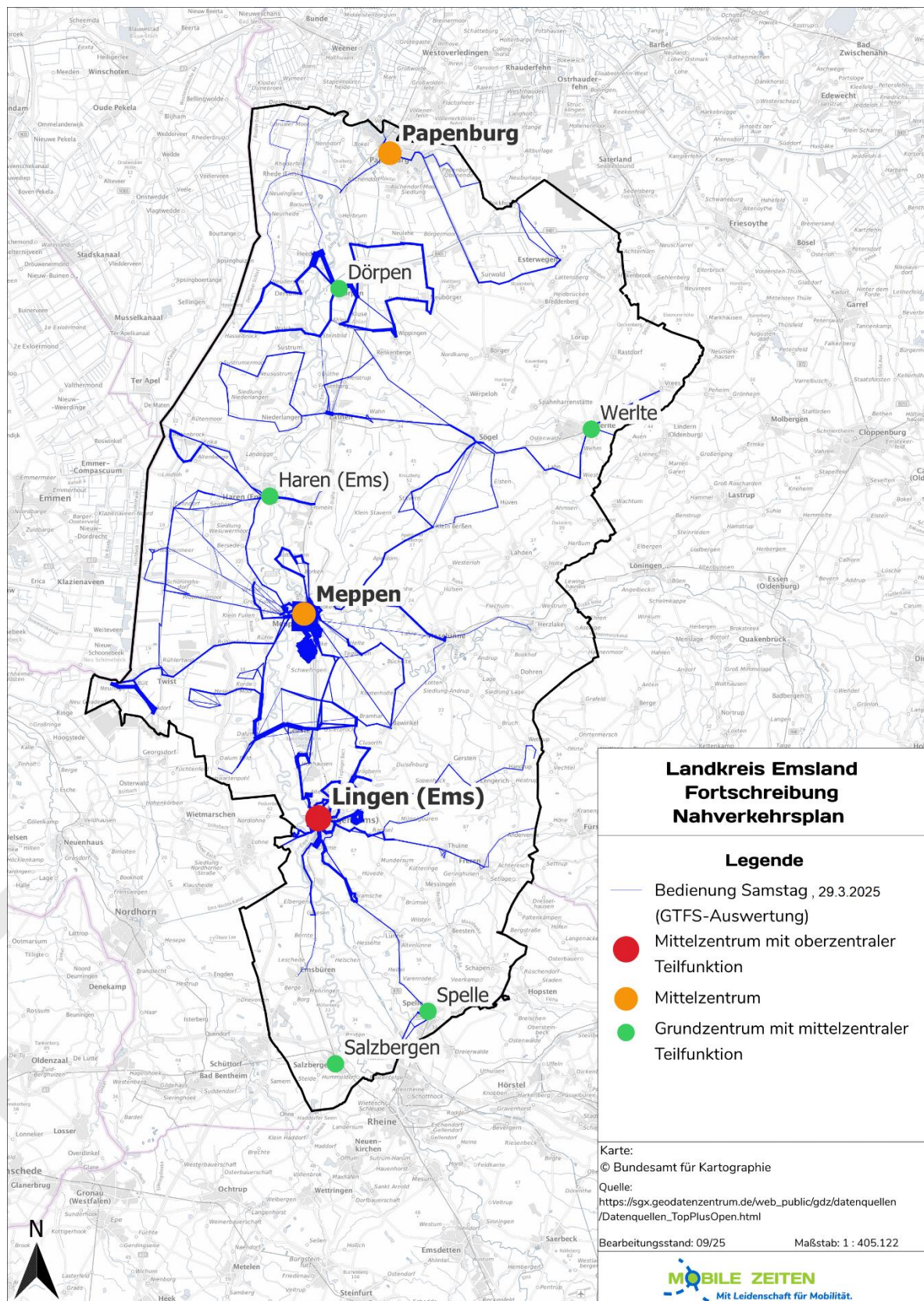


Anlage 2. Bedienung Ferientag, 10.4.25, 6:00-8:00 Uhr (GTFS-Auswertung)



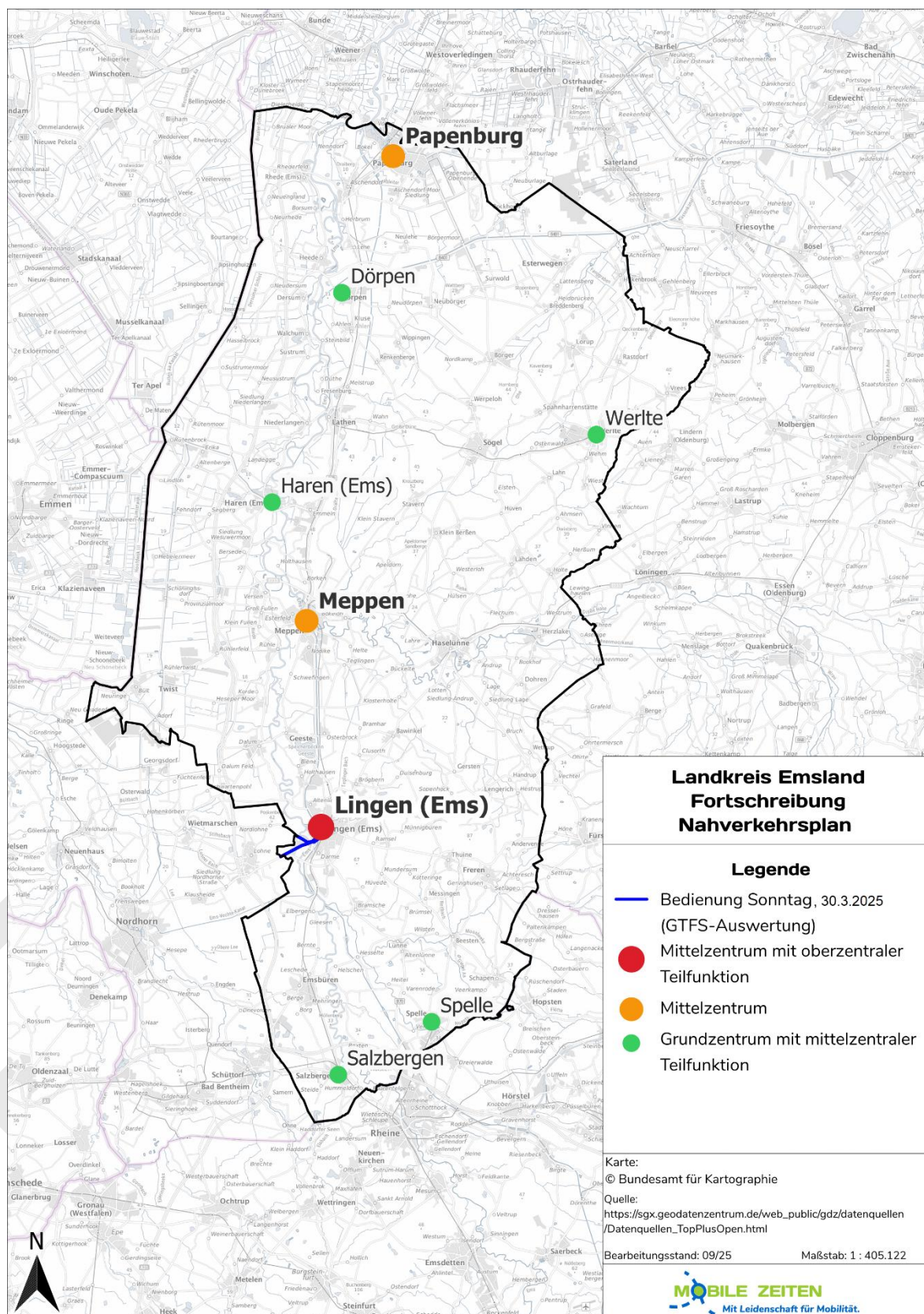
Anlage 3. Bedienung Samstag, 29.3.25 (GTFS-Auswertung)*

*ab dem 5.4.2025 mit Wochenendangebot „Samson“



Anlage 4. Bedienung Sonntag, 30.3.2025 (GTFS-Auswertung)*

*ab dem 5.4.2025 mit Wochenendangebot „Samson“



Anlage 5. Bestandslinien mit Konzessionslaufzeiten (Stand 10/2025)

Ausgangspunkt	Endpunkt	Linien-Nr.	Linienbündel	Genehmigungsbeginn	Genehmigungsende	eigen-/gemeinwirtschaftlich
Niederslangen	Papenburg	952		01.01.2016	31.12.2025	Eigenwirtschaftlich
Lathen	Sustrum Moor	953		01.01.2016	31.12.2025	Eigenwirtschaftlich
Lathen	Renkenberge	954		01.01.2016	31.12.2025	Eigenwirtschaftlich
Lathen	Lathen-Wahn	955		01.01.2016	31.12.2025	Eigenwirtschaftlich
Schwartenberg	Haren	921		18.02.2016	17.02.2026	Eigenwirtschaftlich
Hebelermeer	Twist	928		01.03.2016	28.02.2026	Eigenwirtschaftlich
Werlte	Meppen	930		17.04.2016	16.04.2026	Eigenwirtschaftlich
Papenburg	Werlte	610		01.10.2016	30.09.2026	Eigenwirtschaftlich
Papenburg	Neudersum	611		01.10.2016	30.09.2026	Eigenwirtschaftlich
Papenburg, Erste Wiek	Papenburg, Untenende	612 – Stadtbuslinie 1		01.10.2016	30.09.2026	Eigenwirtschaftlich
Papenburg, Bethlehem	Papenburg, Untenende	612 – Stadtbuslinie 2		01.10.2016	30.09.2026	Eigenwirtschaftlich
Papenburg, Kapitänsiedlung	Papenburg, Untenende	612 – Stadtbuslinie 3		01.10.2016	30.09.2026	Eigenwirtschaftlich
Aschendorf	Papenburg, Untenende	612 – Stadtbuslinie 4		01.10.2016	30.09.2026	Eigenwirtschaftlich
Papenburg, Bokel	Papenburg, Untenende	612 – Stadtbuslinie 6		05.08.2018	30.09.2026	Eigenwirtschaftlich
Brook	Papenburg	612 – Stadtbuslinie 7		05.08.2018	30.09.2026	Eigenwirtschaftlich
Wipplingen	Papenburg	963		17.11.2016	30.09.2026	Eigenwirtschaftlich
Haren	Meppen	911		23.05.2017	22.05.2027	Eigenwirtschaftlich
Löningen/Werlte	Ahlhorn	930		16.08.2022	31.07.2027	Eigenwirtschaftlich
Westrhauderfehn	Papenburg	691		01.11.2017	31.10.2027	Gemeinwirtschaftlich
Haselünne	Lingen	101	Linienbündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigenwirtschaftlich
Lengerich	Bawinkel	102	Linienbündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigenwirtschaftlich
Brögbern	Lingen	111	Linienbündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigenwirtschaftlich

Ausgangs- punkt	Endpunkt	Linien-Nr.	Linienbün- del	Genehmigung sbeginn	Genehmigung sende	eigen-/ gemeinwirt- schaftlich
Wettrup	Lingen	121	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Lengerich	Thuine	122	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Fürstenau	Lingen	131	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Langen	Lingen	132	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Hopsten	Lingen	133	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Baccum	Baccum	134	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	eigenwirtschaftlich
Lingen	Rheine	141	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Emsbüren	Bramsche	143	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Emsbüren	Lingen	151	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Emsbüren	Salzbergen /Rheine	152	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Bad Bentheim	Rheine	153	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Emsbüren	Emsbüren	154	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Lingen, ZOB	Lingen, ZOB	160	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Groß Hesepe	Lingen	171	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Lingen, ZOB	Lingen, ZOB	174	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Hopsten	Lengerich	192	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Lünne	Freren	193	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Lünne	Thuine	194	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Fürstenau	Rheine	195	Linien- bündel	01.08.2017	31.07.2027	Eigen- wirtschaftlich
Lathen	Vrees	931		01.04.2018	31.03.2028	Eigen- wirtschaftlich
Papenburg, Birkenallee	Papenburg, Kreuzweg	612 – Stadt- buslinie 5		05.08.2018	04.08.2028	Eigen- wirtschaftlich
Meppen, Friedhof	Meppen, Windhorst platz	1	SV Meppen	04.09.2019	31.07.2029	Gemein- wirtschaftlich
Meppen, Im Hasenknie	Meppen, Windhorst platz	2	SV Meppen	04.09.2019	31.07.2029	Gemein- wirtschaftlich
Meppen, Sanddornstr	Meppen, Windhorst platz	3	SV Meppen	04.09.2019	31.07.2029	Gemein- wirtschaftlich

Ausgangs- punkt	Endpunkt	Linien-Nr.	Linienbün- del	Genehmigung sbeginn	Genehmigung sende	eigen-/ gemeinwirt- schaftlich
Meppen, Marktkauf	Meppen, Windhorst platz	4	SV Meppen	04.09.2019	31.07.2029	gemeinwirtsch- aftlich
Meppen, Teglinger Str./Bahn	Meppen, Windhorst platz	5	SV Meppen	04.09.2019	31.07.2029	Gemein- wirtschaftlich
Fullen	Meppen	926		26.11.2019	25.11.2029	Eigen- wirtschaftlich
Schöninghs- dorf	Meppen	927		02.12.2019	01.12.2029	Eigen- wirtschaftlich
Eltern	Börger- moor			01.05.2020	30.04.2030	Eigen- wirtschaftlich
Lathen	Papenburg	950		01.10.2020	30.09.2030	Eigen- wirtschaftlich
Lingen	Emsbüren	151		11.03.2021	16.11.2030	Eigen- wirtschaftlich
Clusorth- Bramhar	Lingen	LiLi10		01.02.2022	31.12.2030	Gemein- wirtschaftlich
Brögbern	Lingen	LiLi11		01.02.2022	31.12.2030	Gemein- wirtschaftlich
Lingen, Am Wachtelring	Lingen, ZOB	LiLi21		01.02.2022	31.12.2030	Gemein- wirtschaftlich
Baccum	Lingen	LiLi31		01.02.2022	31.12.2030	Gemein- wirtschaftlich
Bramsche	Lingen	LiLi41		01.02.2022	31.12.2030	Gemein- wirtschaftlich
Lingen,ZOB	Lingen, ZOB	LiLi60		01.02.2022	31.12.2030	Gemein- wirtschaftlich
Holthausen/ Biene	Lingen	LiLi71		01.02.2022	31.12.2030	Gemein- wirtschaftlich
Lingen,ZOB	Lingen, ZOB	LiLi74		01.02.2022	31.12.2030	Gemein- wirtschaftlich
Nordhorn	Twist	700	Grafschaft Bentheim 2	01.03.2021	28.02.2031	Gemein- wirtschaftlich
Nordhorn	Meppen	701	Grafschaft Bentheim 2	01.03.2021	28.02.2031	Gemein- wirtschaftlich
Nordhorn	Lingen	80	Grafschaft Bentheim 3	01.03.2021	28.02.2031	Gemein- wirtschaftlich
Emsbüren	Quensdorf	822	Grafschaft Bentheim 3	01.03.2021	28.02.2031	Gemein- wirtschaftlich
Füchtenfeld	Lingen	981	Grafschaft Bentheim 3	01.03.2021	28.02.2031	Gemein- wirtschaftlich
Rütenbrock	Meppen	919		11.03.2022	10.03.2032	Eigen- wirtschaftlich
Dalum	Geeste	903		01.07.2022	30.06.2032	Eigen- wirtschaftlich

Ausgangspunkt	Endpunkt	Linien-Nr.	Linienbündel	Genehmigungsbeginn	Genehmigungsende	eigen-/gemeinwirtschaftlich
Varloh	Dalum	904		01.07.2022	30.06.2032	Eigenwirtschaftlich
Cloppenburg	Sögel	003BV		01.11.2023	31.07.2033	Eigenwirtschaftlich
Klein Berßen	Sögel	947		12.04.2024	11.04.2034	Eigenwirtschaftlich
Hemsen	Meppen	910		21.04.2024	20.04.2034	Eigenwirtschaftlich
Haselünne	Dohren	936		18.11.2024	17.11.2034	eigenwirtschaftlich
Papenburg	Leer	622		01.01.2025	31.12.2034	eigenwirtschaftlich
Holthausen/Biene	Meppen	900		01.01.2025	31.12.2034	eigenwirtschaftlich
Klein Hesepe	Geeste	901		01.01.2025	31.12.2034	Eigenwirtschaftlich
Groß Hesepe	Geeste	902		01.01.2025	31.12.2034	Eigenwirtschaftlich
Klein Berßen	Haselünne	932		01.02.2025	31.01.2035	Eigenwirtschaftlich
Berßen	Sögel	946		01.02.2025	31.01.2035	Eigenwirtschaftlich
Meppen	Haselünne	933		01.04.2025	31.03.2035	Eigenwirtschaftlich
Haselünne	Werlte	934		01.04.2025	31.03.2035	Eigenwirtschaftlich
Haselünne	Wachtum	935		01.04.2025	31.03.2035	Eigenwirtschaftlich
Haselünne	Lotten	937		01.04.2025	31.03.2035	Eigenwirtschaftlich
Herzlake	Herzlake	941		01.04.2025	31.03.2035	Eigenwirtschaftlich
Herzlake	Lähden	942		01.04.2025	31.03.2035	Eigenwirtschaftlich
Neuringe	Meppen	929		21.06.2025	20.06.2035	Eigenwirtschaftlich
Leer	Papenburg	600		01.07.2025	30.06.2035	Eigenwirtschaftlich
Rütenmoor	Rütenbrock	921B	Landkreis Emsland	14.08.2025	01.07.2026	Gemeinwirtschaftlich
Dörpen	Dörpen	960		01.08.2025	31.07.2035	Eigenwirtschaftlich
Dörpen	Dörpen	961		01.08.2025	31.07.2035	Eigenwirtschaftlich
Heede	Sögel	951		19.08.2025	18.08.2035	Eigenwirtschaftlich
Löningen	Herzlake	945	Grafschaft Bentheim	01.09.2025	31.08.2035	Gemeinwirtschaftlich
Niederlangen	Papenburg	952		01.01.2025	31.11.2035	Eigenwirtschaftlich
Lathen	Sustrum Moor	953		01.01.2026	31.12.2035	Eigenwirtschaftlich

Ausgangspunkt	Endpunkt	Linien-Nr.	Linienbündel	Genehmigungsbeginn	Genehmigungsende	eigen-/gemeinwirtschaftlich
Lathen	Renkenberge	954		01.01.2026	31.12.2035	Eigenwirtschaftlich
Lathen	Lathen-Wahn	955		01.01.2026	31.12.2035	Eigenwirtschaftlich
Schwartenberg	Haren	921		18.02.2026	17.01.2036	Eigenwirtschaftlich
Hebelermeer	Twist	928		01.03.2026	28.02.2036	Eigenwirtschaftlich
Werlte	Meppen	930		17.04.2026	16.04.2036	Eigenwirtschaftlich
Papenburg	Werlte	610		01.10.2026	30.09.2036	Eigenwirtschaftlich
Papenburg	Neudersum	611		01.10.2026	30.09.2036	Eigenwirtschaftlich
Papenburg, Erste Wiek	Papenburg, Untenende	612 - Stadtbuslinie 1		01.10.2026	30.09.2036	Eigenwirtschaftlich

Anlage 6. Barrierefreier Ausbau Haltestellen (seit 2020 umgesetzt oder in Planung)

Gemeinde/Ort	Maßnahme	
	Haltestelle	Fahrtrichtung
Emsbüren	Zum Fernen Sand	Leschede
Haren	Emmeln / Sparkasse	Haren (Ems)
	Altenberge / Plaatzenweg	Altenberge
	Altenberge / Bonifatiuskirche	Rütenbrock
	Altenberge / Bonifatiuskirche, Friedhofsvorplatz	Altenberge / K225
	Altenberge / Fliesen-Center West	Rütenbrock
	Altenberge / Fliesen-Center Ost	Altenberge / K225
	Stadtkern Haren-Emsbrücke	Emsbrücke
	Stadtkern Haren-Emsbrücke	Emmeln
	Rütenbrock, Billereibrücke	Haren (Ems)
	Rütenbrock, Billereibrücke	NL
	Rütenbrock, Gewerbegebiet	Haren (Ems)
	Rütenbrock, Gewerbegebiet	NL
	Erika, Ampel	Haren (Ems)
	Erika, Kirche	Rütenbrock
	Emmeln, Autohaus Dulle	Emmeln
	Emmeln, Autohaus Dulle	Haren (Ems)
Lathen	Dünfehn Meyer	beide Fahrtrichtungen
	Dünfehn Jansen	beide Fahrtrichtungen
	Kathen Kreisverkehr	Lathen
	Niederlangen Siedlung	Lathen
	Südstraße Niehaus	beide Fahrtrichtungen
	Kirche/Friedhof	beide Fahrtrichtungen
	Grundschule Fresenburg	beide Fahrtrichtungen
	Busbahnhof Lathen	
Gemeinde Handrup	Bushaltestelle an der Dorfstraße	
	Schulte-Südhoff	beidseitig
Lingen	Wilhelm-Berning-Str.	stadteinwärts
	Wilhelm-Berning-Str.	stadtauswärts
	Klaas	stadteinwärts
	Klaas	stadtauswärts
	Reholand	stadteinwärts
	Reholand	stadtauswärts
	Bachstraße	stadtein- und auswärts
	Am Dachsbau	stadteinwärts
	Holthausen-Biene, Zum Feuerwehrhaus	stadteinwärts
	Holthausen-Biene, Zum Feuerwehrhaus	stadtauswärts
	Darme, Famila	stadteinwärts
	Darme, Famila	stadtauswärts
	Lingen, Waldstr.; Am Telgenkamp	stadteinwärts

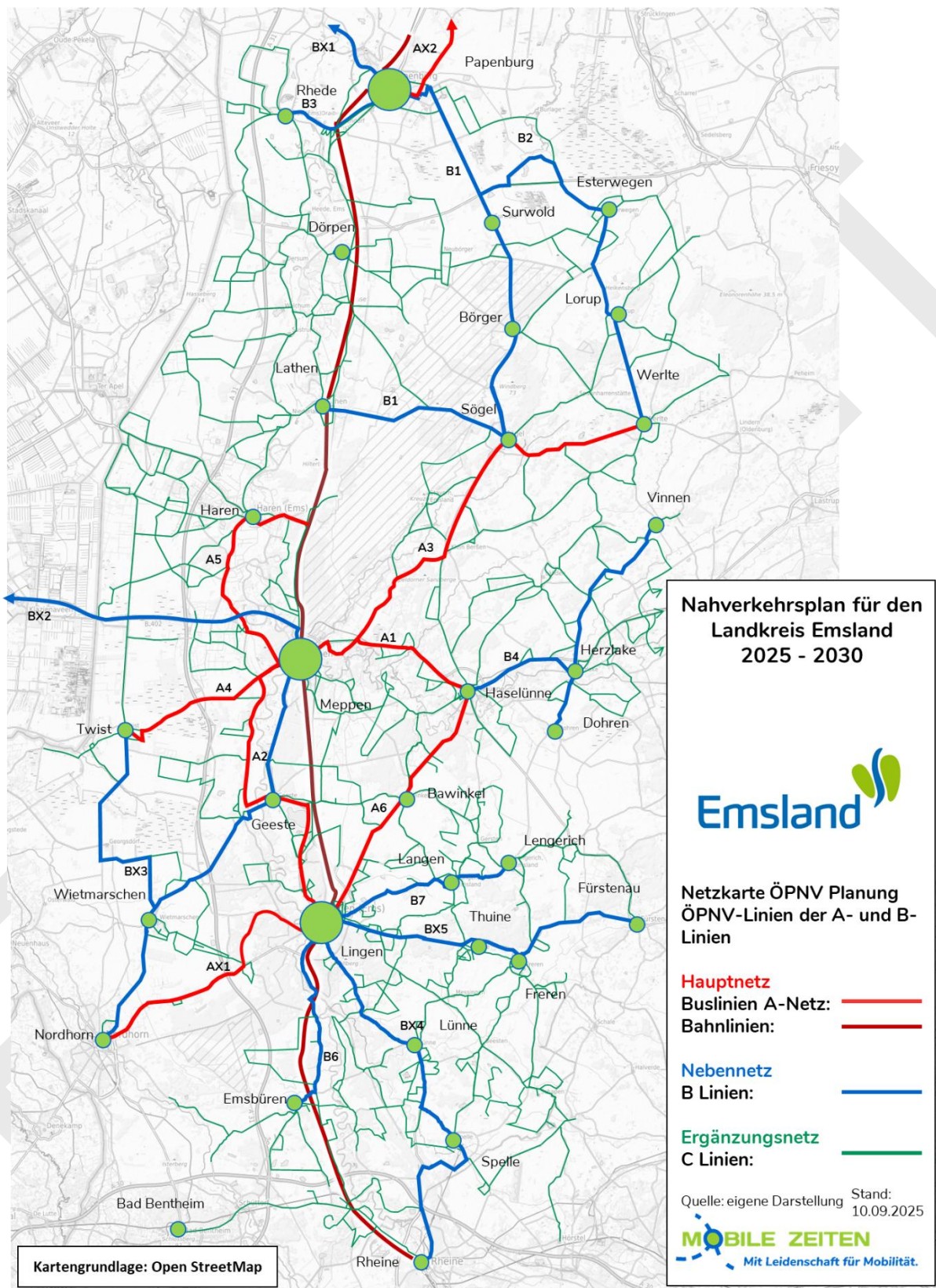
Gemeinde/Ort	Maßnahme	
	Haltestelle	Fahrtrichtung
	Lingen, Hügelweg	stadteinwärts
	Lingen, Filmpalast	stadteinwärts
	Lingen, Filmpalast	stadtauswärts
	Bramsche, Geersstraße	stadtauswärts
	Damaschke, Friedrich-Ebert-Straße	stadteinwärts
	Damaschke, Friedrich-Ebert-Straße	stadtauswärts
	Baccum, Haarweg	stadteinwärts
	Baccum, Haarweg	stadtauswärts
	Damaschke, Im Brooke	stadteinwärts
	Damaschke, Im Brooke	stadtauswärts
	Damaschke, Ärztezentrum	stadtein- und auswärts
	Lingen, Am Kirchblick	stadteinwärts
	Lingen, Am Kirchblick	stadtauswärts
	Lingen, Hedonklinik	stadtein- und auswärts
	Lingen, Nachtigallenstraße	stadteinwärts
	Lingen, Röntgenstraße	stadteinwärts
	Lingen, Rehtränke	stadtein- und auswärts
	Lingen, Birkhuhnstraße	stadteinwärts
	Lingen, Kiesbergstraße	stadtauswärts
	Brögbern, Im Eck	stadteinwärts
	Brögbern, Im Eck	stadtauswärts
	Lingen, EMP	stadtauswärts
	Bramsche, Kopernikusstr.	stadtein- und auswärts
	Holth.-Biene, Am Mühlenberg	stadteinwärts
	Holth.-Biene, Am Mühlenberg	stadtauswärts
	Lingen, Emsufer	stadteinwärts
	Lingen, Herrenkamp	stadtauswärts
	Ramsel, Am Papenbruch	stadteinwärts
	Ramsel, Am Papenbruch	stadtauswärts
	Wohnanlage Darne	stadtauswärts
	Bramsche, Keplerstraße	stadtein- und auswärts
	Lingen, Hügelweg	stadtauswärts
	Lingen, Hedonklinik	stadtein- und auswärts
	Lingen, Sachsenstraße	stadteinwärts
	Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Baccum, Haarweg	
	Marien Apotheke	stadtauswärts
	Marien Apotheke	stadteinwärts
	Kurt-Schumacher-Brücke	stadteinwärts
	Kurt-Schumacher-Brücke	stadtauswärts
	Brögbern, Binnenstraße	stadteinwärts
	Nöldekestraße	stadteinwärts
	Nöldekestraße	stadtauswärts

Gemeinde/Ort	Maßnahme	
	Haltestelle	Fahrtrichtung
	von-Stauffenberg-Straße	stadtauswärts
Stadt Meppen	Hüntel Brücke	(geringfügige Verlegung)
	Holthausen, Grütker	
	Am Alten Bahnhof (Grundschule Bokeloh)	
	Schlaunstraße	Friedhof Esterfeld
	Versener Straße	Versen
	Versener Straße	Stadtmitte
	Georg-Wesener-Straße	Stadion
	Georg-Wesener-Straße	Stadtmitte
	OT Groß Fullen, Schöninghsdorfer Straße	Kamp
	OT holthausen, Osterfeldstraße	Grütker
	Barrierefreier Ausbau Busbahnhof	
	Busbahnhof	Nagelshof
	Kossehof	beidseitig
	Junkerstraße Ost	Fahrtr. Baumschulenweg
	Baumschulenweg	Fahrtr. Industriestr. Süd
	Industriestraße Süd	Fahrtr. Dieselstraße Süd
	Dieselstraße Süd	Fahrtr. Liebigstraße
	Liebigstraße	Fahrtr. Dieselstr. Nord
	Dieselstraße Nord	Fahrtr. Junkerstr. West
Gemeinde Esterwegen	Hinterm Busch West	
	Hinterm Busch Ost	
Gemeinde Rhede	Brualermoor, Mödden	Rhede

Anlage 7. Qualitätsanforderungen Fahrzeuge

Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge	Netzebene A	Netzebene B	Netzebene C
Fahrzeuge verfügen über mindestens 2 Fahrgasttüren, abgesehen von Niederflurkleinbussen, bei Fahrzeugen ab 10 m Länge ist mindestens eine Tür als doppelbreite Tür (mindestens 1.250 mm) auszugestalten	erforderlich	wünschenswert	wünschenswert
Niederflur oder LowEntry Bus, im Schülerverkehr Hochbodenbusse mit Rollstuhlflift möglich	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Manuelle Rampe oder Hublift	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Funktionsfähige Klimaanlage für den Fahrgastinnenraum	erforderlich	wünschenswert	wünschenswert
Fahrzeug nicht älter als acht Jahre	erforderlich	wünschenswert	nicht erforderlich
Durchschnittsalter aller Fahrzeuge der Kategorie nicht älter als sechs Jahre	erforderlich	wünschenswert	nicht erforderlich
Verzicht auf Vollwerbung	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Seiten- und Frontscheiben sind grundsätzlich von Werbung freizuhalten	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Neuanschaffungen genügen mindestens der Euro-VI-Norm	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Im Linienverkehr eingesetzte Fahrzeuge sind technisch schadensfrei; Fahrzeuge mit nicht sicherheitsrelevanten Schäden dürfen maximal 5 Tage nach Entstehung des Schadens im Einsatz bleiben; Fahrzeuge mit sicherheitsrelevanten Mängeln sind unverzüglich aus dem Betrieb zu nehmen	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Ausstattung der Fahrzeuge mit einem einheitlichen digitalen Kommunikationssystem, das die Kommunikation jederzeit ermöglicht: Fahrzeug - Leitstelle, Leitstelle - Fahrzeug; Fahrzeuge im Nahbereich untereinander	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Elektronisches Fahrscheinverkaufsgeschäft, das ein linienfahrten- und fahrtenscharfes Erfassen und Auslesen der Verkaufsdaten (nach Fahrscheinarten) ermöglicht	erforderlich	erforderlich (mobile Geräte akzeptiert)	erforderlich (mobile Geräte akzeptiert)
Die eingesetzten Fahrzeuge sind stets sauber und frei von Schäden. Hierzu sind ggf. engmaschige Reinigungsintervalle einzuhalten (Grobreinigung nach jedem Umlauf, täglich kleine Innenreinigung, monatliche Grundreinigung - bei entsprechender Verschmutzung häufiger); außerordentliche Verschmutzungen sind umgehend zu beseitigen; Fahrzeugschäden sind umgehend zu beseitigen (Schadensfreiheit ist wiederherzustellen nach höchstens 5 Tagen)	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS)	erforderlich	wünschenswert	nicht erforderlich
Innenraumgestaltung und Mehrzweckfläche			
Haltestangen und / oder Haltegriffe ganzseitig	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Ausreichende Anzahl an Haltegriffen und Halteknöpfen inkl. akustischer und optischer Rückmeldung	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Haltegriffe von jedem Sitzplatz für Menschen mit Behinderungen erreichbar.	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Linienplan im Bereich des Kinderwagenplatzes	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Mindestsitzabstand: 68 Zentimeter	erforderlich	wünschenswert	wünschenswert
Mindestens zwei Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Eindeutige Kennzeichnung dieser Sitzplätze entsprechenden Piktogrammen	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen möglichst im Bereich der stufenlos zugänglichen Türen oder im Sichtfeld des Fahrpersonals.	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Stufenlos erreichbare Sondernutzungsfläche (in der Regel bei Tür 2) für mindestens 1 Rollstuhl oder Kinderwagen, Fahrräder oder ähnliches, mit Klappsitzen und sicherheitsrelevant Prallplatten für Rollstuhlfahrer. Bei Neubeschaffung von Fahrzeugen wird eine Mindestlänge der Sondernutzungsfläche von 2,00 Metern oder alternativ von zwei Sondernutzungsflächen gefordert.	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Mehrzweckfläche mit aufklappbaren Sitzplätzen	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Mindestens ein, mit Piktogrammen gesicherter Rollstuhlplatz	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Festhaltevorrichtungen für Rollstuhlfahrer	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Sicherungsvorrichtungen für Rollstuhlfahrer	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Funktionsfähige Klimaanlage für den Fahrgastinnenraum, die Kühlwirkung im Sommer um mindestens 5 Grad unter umgebende Lufttemperatur ermöglicht	erforderlich	wünschenswert	wünschenswert
Funktionsfähige Heizung für den Fahrgastinnenraum	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Visuelle Informationen an der Fahrzeugaußenseite			
Frontmatrix mindestens mit Liniennummer und Fahrziel (freiprogrammierbar und alphanumerisch als elektronische Vollmatrixanzeige)	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Seitenmatrix rechts mindestens mit Liniennummer und Fahrziel, ggf. mit wichtigen Zwischenhalten	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Heckmatrix mindestens mit Liniennummer	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Klare und kontrastreiche Kennzeichnung der Türen mit Einstiegshilfe	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Visuelle und akustische Informationen im Fahrzeug			
Vor der Abfahrt: Liniennummer und Fahrziel	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Nach der Abfahrt: Name der nächsten Haltestelle	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Innenanzeige von jedem Sitz aus einsehbar	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Durchsage von Liniennummer und Fahrziel an der Haltestelle via Außenlautsprecher	wünschenswert	wünschenswert	wünschenswert
Durchsage der nächsten Haltestellen, Verknüpfungsmöglichkeiten, des Fahrzieles.	erforderlich	wünschenswert	wünschenswert
Zeitnahe Information über bevorstehende und laufende Umleitungen aufgrund von Baumaßnahmen	erforderlich	erforderlich	erforderlich
Ansagenankündigung durch akustisches Signal	erforderlich	erforderlich	wünschenswert
Dialektfreie Ansagen	erforderlich	erforderlich	erforderlich

Anlage 8. Planung ÖPNV-Linien (A-, B, C-Bedienungsebenen)



Anlage 9. Entwurf ITF

