

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



3. Bericht zu den Maßnahmen im Projekt MOIN+

Osnabrück, den 29.10.2024



Hrsg.: Landkreis Osnabrück & PlaNOS GmbH

Kontakt: moinplus@lkos.de

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	3
1 Einleitung	4
2 Busverkehr im Projekt MOIN+ für die Monate Februar bis September 2024	4
2.1 Hochlauf und allgemeiner Blick auf Monatsebene	5
2.2 Vergleich der Linien im Monat September 2024	7
2.3 Differenzierte Betrachtung Wochentage, Samstage und Sonntage	7
2.4 Tagesverlauf pro Linie pro Richtung am Beispiel der Linie S20 und S40	8
2.5 Ausblick	10
3 On-Demand-Verkehr Lütти im Projekt MOIN+ für die Monate April bis September 2024	11
3.1 Registrierungen	11
3.2 Fahrten	11
3.3 Pooling	11
3.4 Bediengebiete	12
3.5 Tage und Tageszeiten	13
3.6 Tickets	14
3.7 Telefonbuchungen und Stornierungen	16
3.8 Räumliche Verteilung	16
3.9 Ein- und Ausstiege	16
3.10 Verbindungen	17
3.11 Pendlerverkehre und Spätabendverkehre am Wochenende	17
3.12 Fahrgastbefragung	18
3.12.1 Wegezwecke	19
3.12.2 Verlagerungseffekte	19
3.12.3 Kundenzufriedenheit	20
3.13 Ausblick Evaluation On-Demand-Verkehr	21
4 Carsharing im Projekt MOIN+ für die Monate Juli bis September 2024	21
5 Anhang	23
5.1 Ein- und Ausstiege	23
5.2 Verbindungen	26
5.3 Pendlerverkehre und Spätabendverkehre am Wochenende	28

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Linie S20 Gesamtübersicht nach Monaten	5
Abbildung 2: Linie S40 Gesamtübersicht nach Monaten	6
Abbildung 3: Linie 260 Gesamtübersicht nach Monaten	6
Abbildung 4: Linie 452 Gesamtübersicht nach Monaten	6
Abbildung 5: Linie 650 Gesamtübersicht nach Monaten	7
Abbildung 6: Durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt - Gesamt nach Wochentagen.....	8
Abbildung 7: Tagesganglinien S20 differenziert nach Richtung	9
Abbildung 8: Tagesganglinien S40 differenziert nach Richtung	10
Abbildung 9: Poolingquote je Bediengebiet.....	12
Abbildung 10: Anteil der Bediengebiete an den Lütti Buchungen	12
Abbildung 11: Anteil der Buchungen und der Fahrgäste nach Wochentagen.....	13
Abbildung 12: Durchschnittliche Anzahl der Buchungen und der durchschnittlichen Fahrgäste pro Buchung im September 2024	14
Abbildung 13: Anteil der verschiedenen Tickets	15
Abbildung 14: Anteil der verschiedenen Tickets nach Zeitkorridor	16
Abbildung 15: Alter der befragten Kundinnen und Kunden mit mindestens einer abgeschlossenen Fahrt	19
Abbildung 16: Verlagerungseffekte zum Lütti.....	20
Abbildung 17: Anzahl Carsharing Buchungen nach Kommune Juli – September 2024	21
Abbildung 18: Kundenstatus Carsharing-Buchungen nach Kommune Juli - September 2024	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt nach Linien im September	7
---	---

1 Einleitung

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

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

Der vorliegende dritte Bericht umfasst eine Auswertung der Daten aus den automatischen Fahrgastzählsystemen der im Projekt eingeführten und erweiterten Schnell- und Regiobuslinien für die Monate Februar bis September 2024, eine Auswertung der Nutzungsdaten des On-Demand-Verkehrs Lütti der Monate April bis September 2024, sowie eine Auswertung der ersten Betriebsmonate der Carsharing Erweiterung. Besonders hervorzuheben ist, dass die Auswertung der Busfahrgastzahlen optimiert und insbesondere ein Analysewerkzeug aufgebaut wurde, was eine Differenzierung der Fahrgastzahlen nach Tagesverlauf und Fahrtrichtung ermöglicht. Weiterhin wurde auf Nachfrage der Gemeinden und der Kreistagspolitik die Kategorisierung der Nutzungszeiten im On-Demand Verkehr Lütti feiner unterteilt. Außerdem werden bereits die ersten Auswertungen der Lütti-Fahrgastbefragungen präsentiert. Insgesamt zeigt sich, dass im Projekt MOIN+ die Qualität der Evaluation von ÖPNV-Maßnahmen im Landkreis deutlich gesteigert wurde.

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

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

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

Auf allen MOIN+ Linien wurden in einem Teil der Busflotte automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) installiert, über die der Landkreis Osnabrück und die PlaNOS GmbH monatliche Fahrgastzahlen erhalten. Es wurde ein externer Dienstleister beauftragt, um die AFZS-Daten gesamtheitlich aufzubereiten, eine differenzierte Datenanalyse durchzuführen und ein Analysewerkzeug bereitzustellen, mit dem die Daten auch zukünftig verarbeitet werden können. Dieses liegt vor und wird im Laufe des Projektes weiter vertieft und aufbereitet. Dazu zählt unter anderem eine Betrachtung der Fahrgastzahlen differenziert nach Haltestellen.

Da nicht alle Fahrten mit AFZS ausgestatteten Bussen durchgeführt werden, erfolgt eine Hochrechnung der Zählzeiten. Der Anteil der mit AFZS ausgewerteten Fahrten liegt für die S40, S20, 260, 650 und 452

deutlich über dem geforderten Mindestwert von 40%. Bei der Linie 650 ist zu beachten, dass nur die neu eingerichteten MOIN+ Fahrten (Montag – Freitag zusätzlich 18 Uhr – 22 Uhr, Samstag zusätzlich 14 Uhr – 22 Uhr sowie Sonntag neu 8 Uhr – 22 Uhr) gezählt werden. Für die Linie 640 gibt es nur wenig qualitativ nutzbare Daten, wodurch eine Hochrechnung nicht möglich ist. Hauptgrund ist, dass verschiedene Verkehrsunternehmen die Linie bedienen und dadurch aktuell noch unterschiedliche Dateiformate geliefert werden. Die PlaNOS steht im Kontakt mit den verantwortlichen Verkehrsunternehmen, dass die Daten zukünftig im richtigen Format geliefert werden, um die Einhaltung der vereinbarten Zählqualität sicherzustellen.

2.1 Hochlauf und allgemeiner Blick auf Monatsebene

Die Abbildungen 1 - 5 zeigen die hochgerechneten Fahrgastzahlen der einzelnen MOIN+ Linien für die ersten acht Betriebsmonate von Februar bis September 2024. Der Graph zeigt zusätzlich die durchschnittliche Anzahl an Fahrgästen pro Fahrt (Skalierung jeweils auf der rechten y-Achse). Die Monatsübersicht zeigt den Hochlauf der Fahrgastzahlen der bis August deutlich zu sehen ist (mit Ausnahme der üblich saisonbedingt schwächeren Monate Juli sowie zum Teil im Juni). Die Fahrgastzahlen der 650 zeigen (Abbildung 5) anders als die anderen Linien keinen starken Hochlauf. Die Fahrgastzahlen bleiben auf einem gleichbleibenden Niveau mit nur leichten Schwankungen über die Monate verteilt.

Über alle Linien ist zu erkennen, dass nach den saisonbedingt schwächeren Monaten Juni und Juli die Fahrgastzahlen im August und September wieder gestiegen sind. Bei näherer Betrachtung der Linien S20 und der S40 zeigt der August höhere Fahrgastzahlen als der September und liegt auf dem Niveau der Fahrgastzahlen im Mai. Der August war auf der S40 mit **durchschnittlich 21,63 Fahrgästen pro Fahrt** der stärkste Monat seit Inbetriebnahme. Auf den Linien 260 und 452 sind die Monate August und September die stärksten Monate seit Inbetriebnahme.

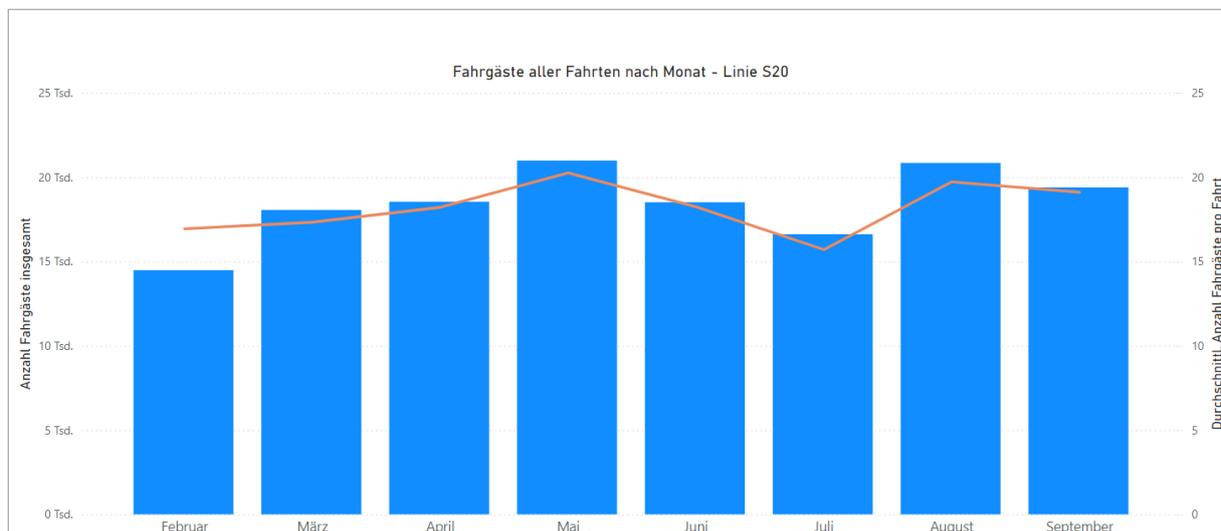


Abbildung 1: Linie S20 Fahrgäste insgesamt (blau) und Fahrgäste pro Fahrt (orange)

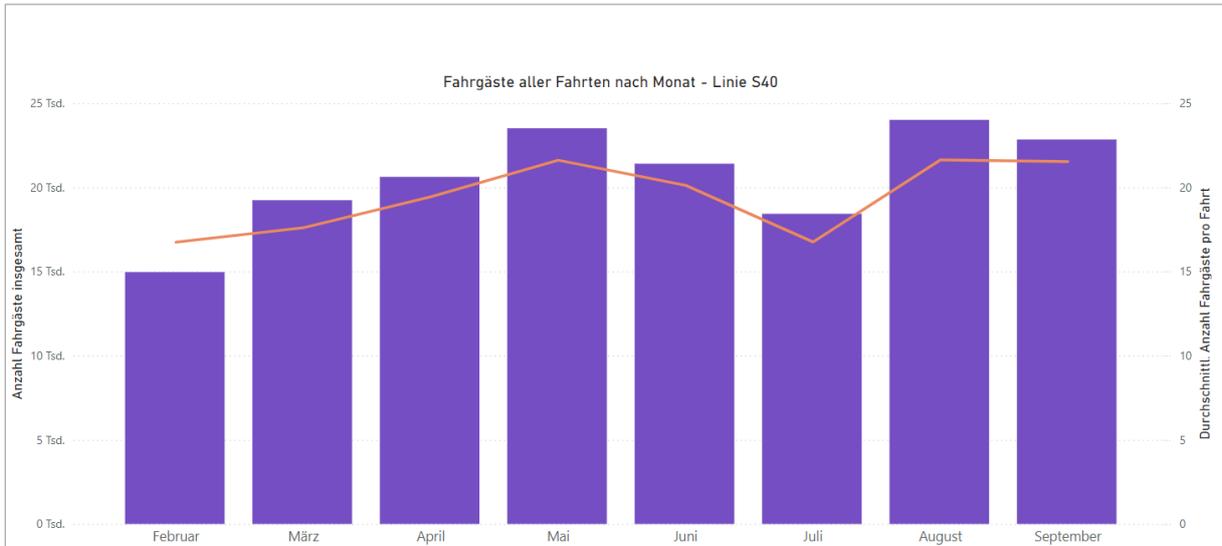


Abbildung 2: Linie S40 Fahrgäste insgesamt (violett) und Fahrgäste pro Fahrt (orange)

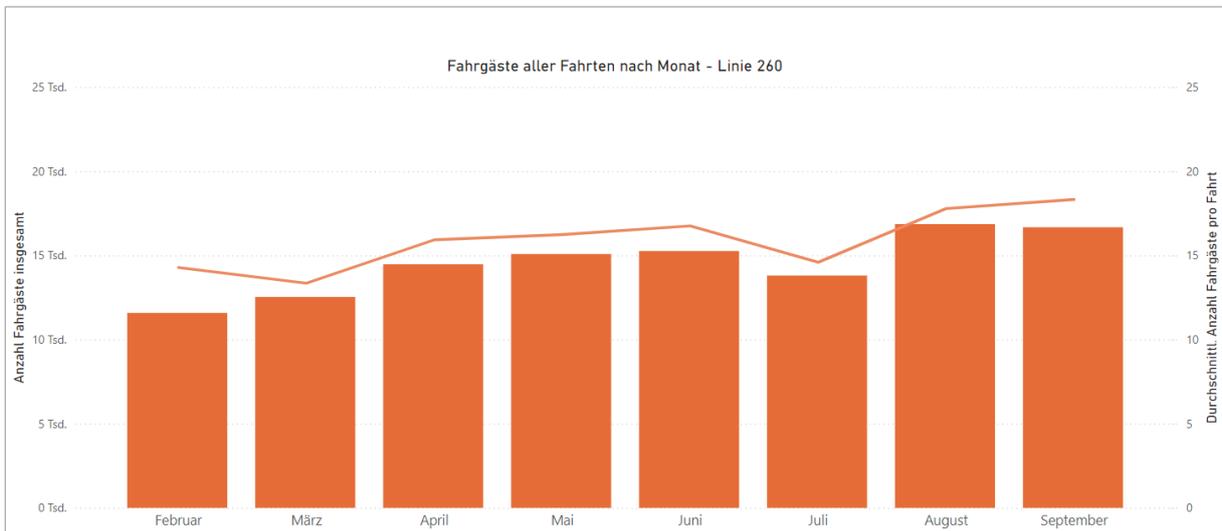


Abbildung 3: Linie 260 Fahrgäste insgesamt (blau) und Fahrgäste pro Fahrt (orange)

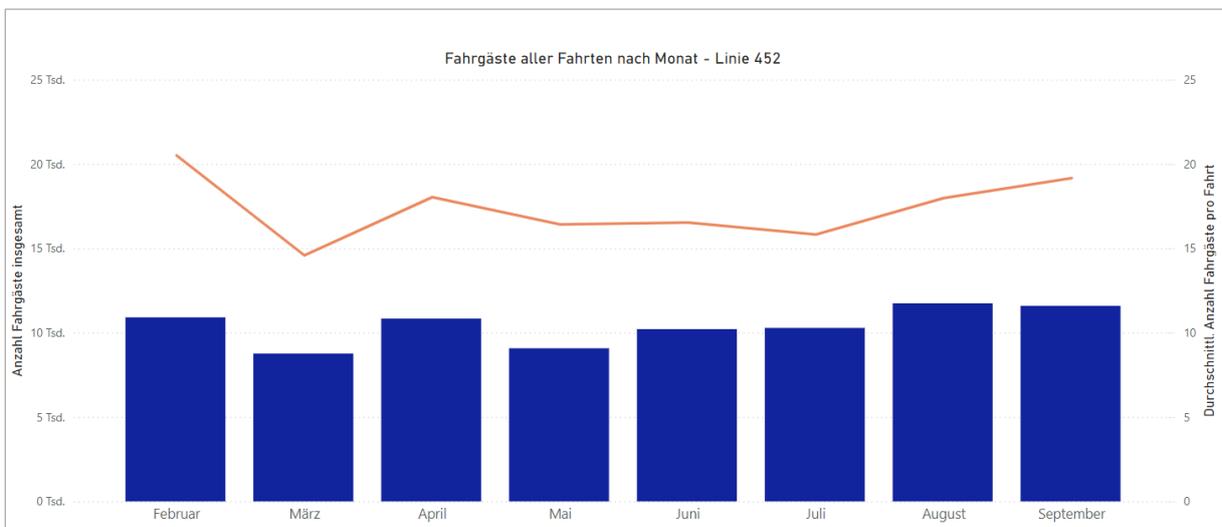


Abbildung 4: Linie 452 Fahrgäste insgesamt (blau) und Fahrgäste pro Fahrt (orange)

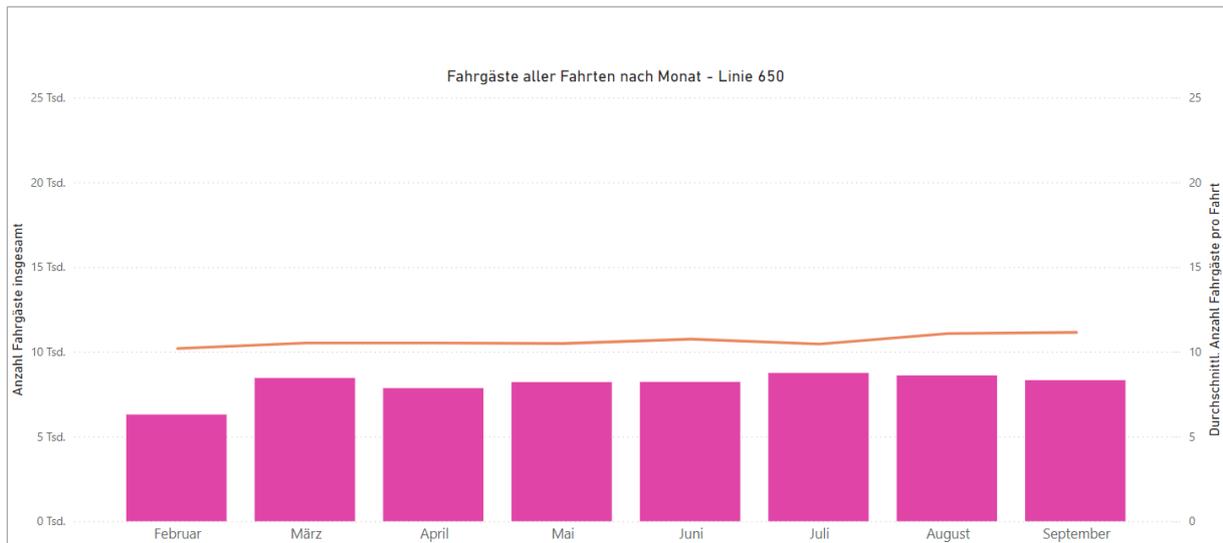


Abbildung 5: Linie 650 Fahrgäste insgesamt (rosa) und Fahrgäste pro Fahrt (orange) (Hinweis: Darstellung nur der ergänzenden Fahrten durch MOIN+ Montag – Freitag zusätzlich 18 Uhr – 22 Uhr, Samstag zusätzlich 14 Uhr – 22 Uhr sowie Sonntag neu 8 Uhr – 22 Uhr)

2.2 Vergleich der Linien im Monat September 2024

Die Tabelle 1 zeigt die durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste pro Fahrt für die eingeführten Linien im September. Daraus ist zu erkennen, dass die **durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste pro Fahrt über alle fünf Linien bei 18,17 Fahrgästen** liegt. Zu diesem Durchschnitt trägt die Linie S40 mit 21,53 Fahrgästen pro Fahrt wesentlich bei. Im Gegensatz dazu ist die durchschnittliche Anzahl an Fahrgästen pro Fahrt der Linie 650 bei nur 11,15 Fahrgästen. Es ist davon auszugehen, dass die relativ hohe Differenz der Linie 650 zu den anderen Linien u.a. damit zu erklären ist, dass nur die neuen zusätzlichen Fahrten in die Evaluation einfließen. Die i.d.R. höher frequentierten Fahrten in den Morgen- und Mittagsstunden montags bis freitags sind hier nicht berücksichtigt.

Tabelle 1: Übersicht durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt nach Linien im September

Linie	Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Fahrt	Anzahl Fahrgäste insgesamt	Anzahl Fahrten
260	18,32	16.673	910
452	19,16	11.594	605
650	11,15	8.328	747
S20	19,11	19.393	1.015
S40	21,53	22.841	1.061
Gesamt	18,17	78.829	4.338

2.3 Differenzierte Betrachtung Wochentage, Samstage und Sonntage

In einer Gesamtbetrachtung über alle Linien hinweg ist mit durchschnittlich **16,60 Fahrgästen pro Fahrt an Wochentagen** ein nahezu gleich großes Aufkommen wie an Samstagen, an denen es durchschnittlich **16,00 Fahrgäste pro Fahrt** sind, zu verzeichnen. **Sonntage** zeigen im Vergleich mit durchschnittlich **13,22 Fahrgästen pro Fahrt** eine geringere Auslastung.

Die detaillierte Betrachtung der Linien zeigt, dass die nachfragestärksten Tage auf der Linie S40 donnerstags – samstags sind (siehe Abb. 6). Die Linien S20 (durchschnittlich 19,72 Fahrgäste pro Fahrt)

und 260 (durchschnittlich 16,16 Fahrgäste pro Fahrt) haben im Wochenverlauf freitags den höchsten Durchschnittswert an Fahrgästen pro Fahrt. Am Samstag fällt die Nachfrage auf den Linien S20, 650, 452 und 260 ab und sinkt zum Sonntag noch weiter. Die Linie 452 weist im Wochenverlauf mit 18,82 durchschnittlichen Fahrgästen pro Fahrt am Montag die höchste Nachfrage auf. Die Nachfrage auf der Linie sinkt im Laufe der Woche nach und nach bis zum Samstag auf einen durchschnittlichen Wert an Fahrgästen von 13,71.

Die Linie 650 zeigt über den gesamten Wochenverlauf die geringsten durchschnittlichen Fahrgastzahlen pro Fahrt. Die Nachfrage liegt montags sowie donnerstags und freitags am höchsten. In der Auswertung sind nur die zusätzlichen Fahrten durch MOIN+ ausgewiesen. Wie bereits zuvor erläutert sind hier nur die zusätzlichen Abendfahrten bis 22 Uhr sowie die neuen Sonntagsverkehre berücksichtigt.

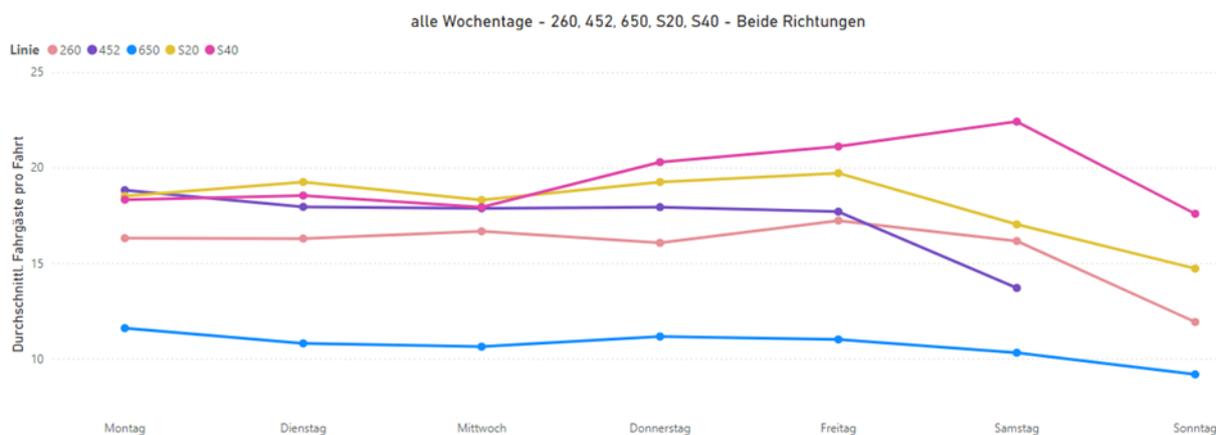


Abbildung 6: Durchschnittliche Fahrgäste pro Fahrt - Gesamt nach Wochentagen (Hinweis zur Linie 650: Darstellung nur der ergänzenden Fahrten durch MOIN+, d.h. Montag – Freitag zusätzlich 18 Uhr – 22 Uhr, Samstag zusätzlich 14 Uhr – 22 Uhr, Sonntag neu 8 Uhr – 22 Uhr)

2.4 Tagesverlauf pro Linie pro Richtung am Beispiel der Linie S20 und S40

In den Abbildungen 7 und 8 sind die Tagesganglinien pro Richtung für die beiden Schnellbuslinien S20 und S40 aufgeführt. Es wird differenziert zwischen Wochentagen, Samstagen und Sonntagen sowie nach der jeweiligen Richtung.

Die S20 Richtung Osnabrück: Unter der Woche sind hohe Fahrgastzahlen in den Morgenstunden (7 Uhr – 9 Uhr) sowie in der 13 Uhr-Lage zu verzeichnen. Dies deutet auf Fahrten von Schülern und Pendelnden hin. Dieses gilt es weiter zu untersuchen. Auffällig ist die hohe Anzahl an Fahrgästen um 13 Uhr, welche auch am Samstag und Sonntag deutlich heraussticht. Die festgestellte höhere Nutzung zur Mittagszeit in Richtung Osnabrück passt zu den erhöhten Fahrgastzahlen am Nachmittag in die Gegenrichtung.

Die S20 Richtung Wittlage: Über alle Wochentage hinweg zeigt sich in den Morgenstunden im Vergleich eine geringe Nachfrage (351 – 581 durchschnittlicher Fahrgäste pro Abfahrtszeit zwischen 6 Uhr und 11 Uhr). Ein deutlicher Anstieg der Fahrgastzahlen ist ab 12 Uhr zu verzeichnen, mit 1.278 Fahrgästen ist dieser unter der Woche besonders groß. Unter der Woche schwächt die Nachfrage ab 19 Uhr ab. Am Samstag hingegen bleibt die Nachfrage bis in die Abendstunden nahezu gleichbleibend. Über den Sonntag schwankt die Nachfrage leicht im Tagesverlauf bis zu einer erneuten leichten Steigerung zum Betriebsschluss.

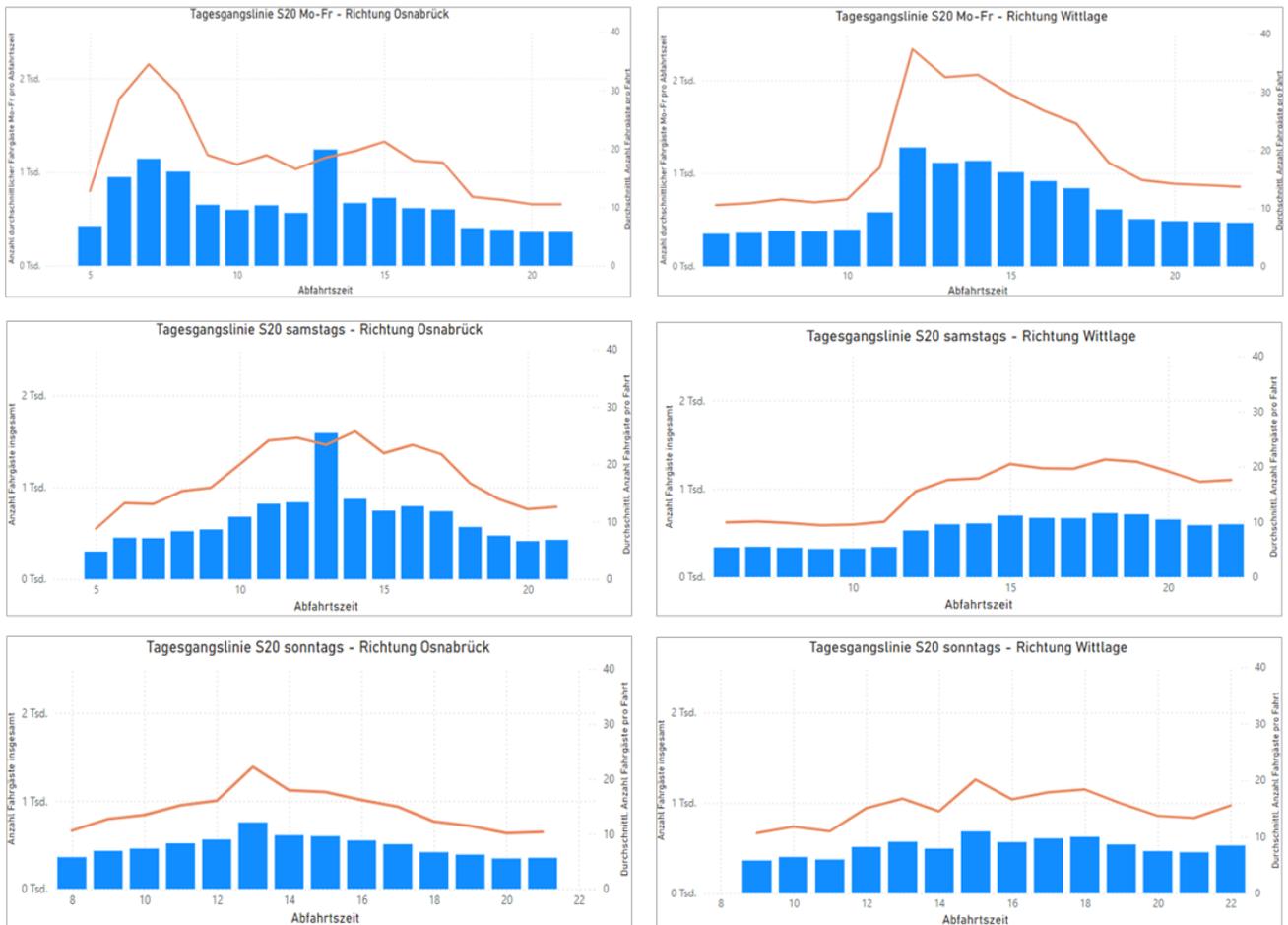


Abbildung 7: Tagesganglinien S20 differenziert nach Richtung (Linke y-Achse: Anzahl Fahrgäste gesamt bis Sept. 2024, rechte y-Achse Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Fahrt)

Die S40 Richtung Osnabrück: Unter der Woche zeigen sich hohe Fahrgastzahlen in den Morgenstunden, insbesondere ist ein deutlicher Peak um 7 Uhr sowie um 9 Uhr ersichtlich. Ab 18 Uhr schwächt die Nachfrage ab, man erkennt weiterhin eine gute Nachfrage bis Betriebschluss. An Samstagen ist die Nachfrage im Zeitraum zwischen 12 Uhr und 18 Uhr am größten. In den Morgen- und Abendstunden sind im Durchschnitt mindestens 500 Fahrgäste auf der Linie S40 unterwegs gewesen.

Die S40 Richtung Bad Laer: Vormittags ist die Nachfrage unter der Woche sowie an Samstagen mit um rund 500 Fahrgästen etwas geringer. Aber ab 13 Uhr ist eine deutlich höhere Nachfrage zu verzeichnen und die Anzahl der Fahrgäste verdoppelt sich. Die Nachfrage bleibt bis zum Betriebschluss hoch. Es ist auffällig, dass die Nachfrage stündlich schwankt, diese Schwankung ist auch am Sonntag sichtbar.

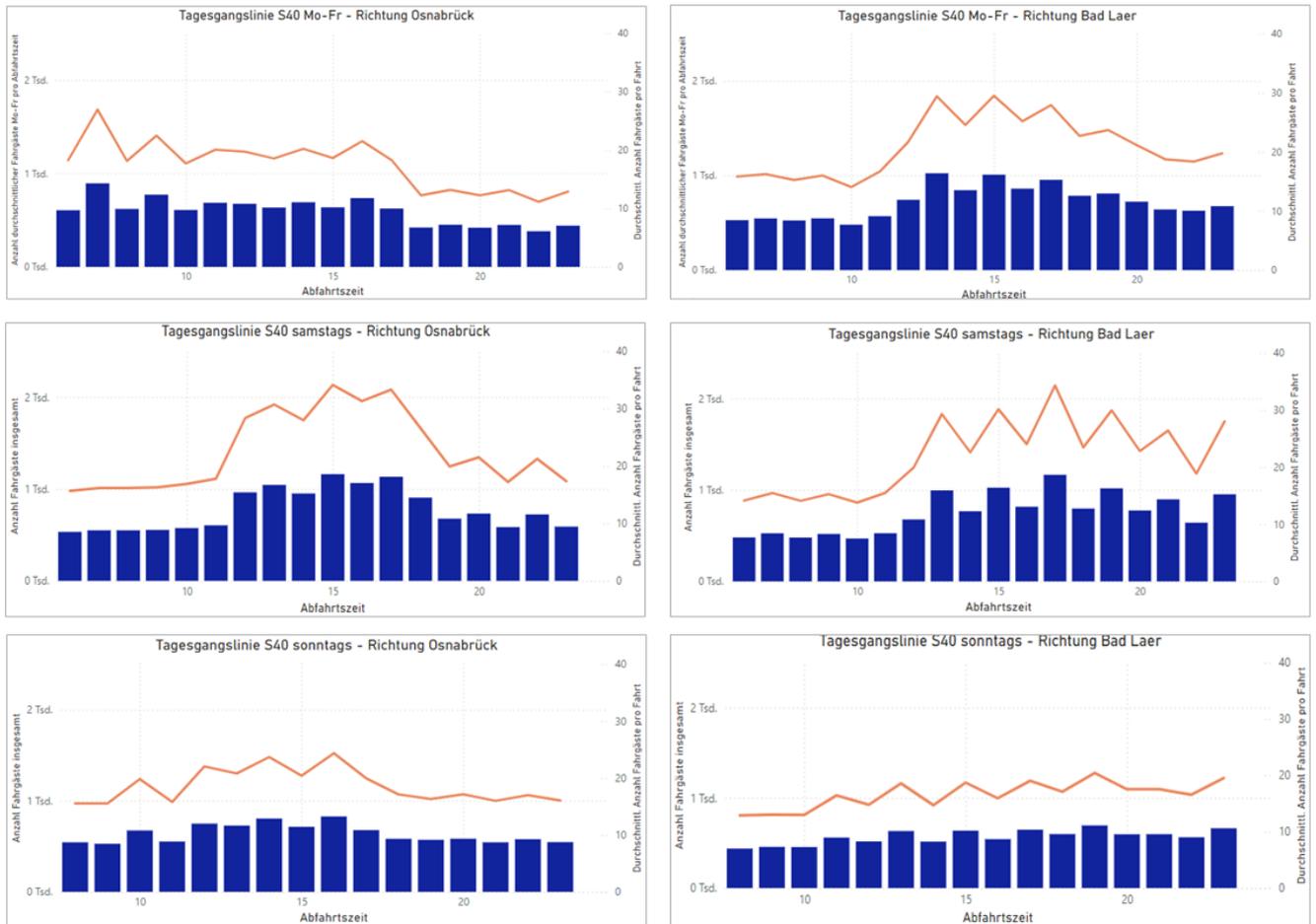


Abbildung 8: Tagesganglinien S40 differenziert nach Richtung (Linke y-Achse: Anzahl Fahrgäste gesamt bis Sept. 2024, rechte y-Achse Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro Fahrt)

2.5 Ausblick

Die Evaluation der Fahrgastzahlen im Busverkehr konnte in den letzten Wochen deutlich optimiert werden. Aktuell wird an der Auswertung der Fahrgastzahlen differenziert nach Haltestellen gearbeitet, so dass künftige Berichte weitere Details aufzeigen können. Außerdem steht die Auswertung der Fahrgastbefragung aktuell noch aus.

3 On-Demand-Verkehr Lütти im Projekt MOIN+ für die Monate April bis September 2024

3.1 Registrierungen

In den ersten sechs Monaten seit Betriebsbeginn haben sich insgesamt **15.925 Nutzerinnen und Nutzer für den Service registriert**. Das entspricht etwa 14,5 % der ca. 110.000 Einwohner der drei Bedienggebiete. Die Zahl der wöchentlichen neuen Registrierungen hat dabei im Laufe des Projekts stetig abgenommen. Ausnahmen hierbei bilden Wochen in denen spezielle Werbeaktionen für den Lütти durchgeführt wurden, wie beispielsweise die KW32 im August in der durch die Freifahrtkampagne ebenfalls die Zahl der Registrierungen deutlich gestiegen ist. Im September lag die Zahl der wöchentlichen Registrierungen zwischen 250 und 400, so dass trotz des Rückgangs im Wachstum im September immer noch 1.456 neue Kunden zum On-Demand-Verkehr hinzugekommen sind.

3.2 Fahrten

Von den insgesamt 15.925 registrierten Nutzerinnen und Nutzern haben 4.914 bereits selbst mindestens eine Fahrt gebucht und erfolgreich durchgeführt. Dies entspricht 30,9 % aller registrierten Nutzerinnen und Nutzer.

Insgesamt wurden in den sechs Monaten **25.877 Fahrten gebucht und durchgeführt**. Eine Buchung kann dabei für bis zu 6 Personen gleichzeitig vorgenommen werden. Im Schnitt wurden etwa **1,51 Personen pro Buchung** befördert. In Summe wurden mit den 25.877 gebuchten und durchgeführten Fahrten **39.080 Fahrgäste transportiert**.

3.3 Pooling

Wenn Fahrten gebucht werden, die zu einer ähnlichen Zeit stattfinden und einen ähnlichen Start- und Zielpunkt haben, werden diese zusammengelegt. Durch dieses sogenannte Pooling können dabei kleinere Umwege für Fahrgäste entstehen, für den Lütти-Betrieb insgesamt werden allerdings Fahrkilometer eingespart. Die Pooling-Quote ist dabei parallel zu den Fahrgastzahlen gestiegen und hatte im Monat August bis dato ihren Höhepunkt. Je mehr Fahrten durchgeführt werden, desto höher ist auch die Wahrscheinlichkeit, dass unterschiedliche Buchungen einen ähnlichen Start- und Zielpunkt haben. Die Pooling-Quote beschreibt den Anteil der gebuchten und durchgeführten Fahrten, bei denen es zu einem Pooling mit mindestens einer weiteren anderen Buchung kam. Für die hier angegebene Quote ist dabei zunächst unerheblich wie lang die gemeinsame Fahrt ist, wichtig ist nur, dass es zu einem Pooling gekommen ist. **Im August lag die Pooling-Quote bei 34,59 %, im September ist sie mit dem Rückgang der Fahrgastzahlen auf 31,77 % zurückgegangen**. Am stärksten ist das Pooling dabei sowohl im August als auch im September in Melle, am schwächsten in der Samtgemeinde Bersenbrück. Die untenstehende Abbildung 9 zeigt den Verlauf der Pooling-Quote im Verlaufe des Projektes.

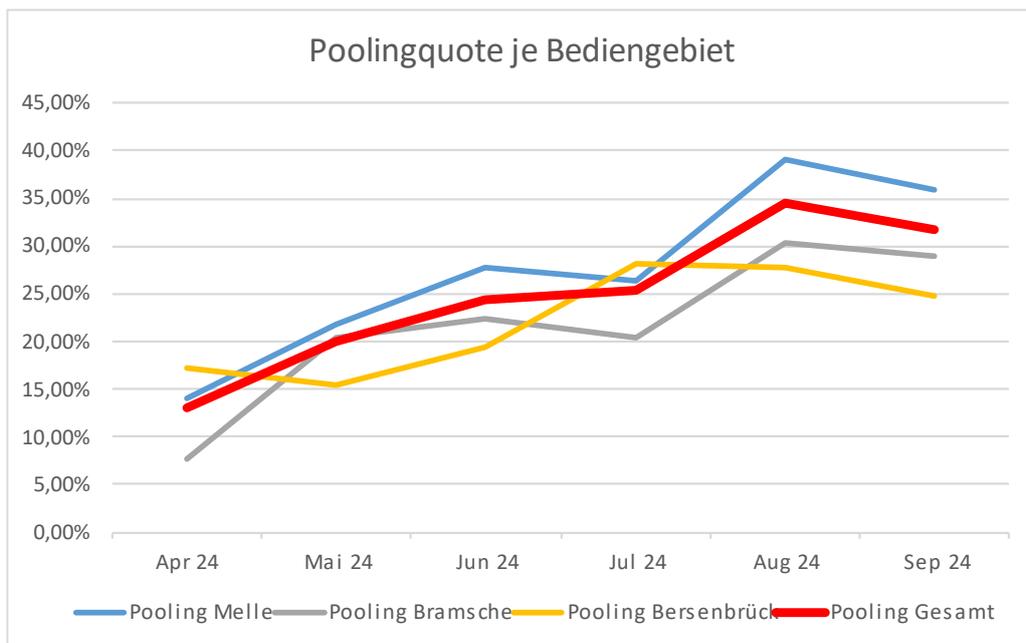


Abbildung 9: Poolingquote je Bediengebiet

3.4 Bediengebiete

Mit 13.510 Fahrten wurden etwas mehr als die Hälfte der 25.877 durchgeführten Fahrten in Melle durchgeführt. Melle ist die einwohnerstärkste Kommune und hat mit einer Anzahl von fünf die meisten Fahrzeuge im Einsatz. In Bramsche wurden 6.454 Fahrten und in der Samtgemeinde Bersenbrück 5.918 Fahrten, also jeweils knapp ein Viertel aller Fahrten, durchgeführt. In beiden Bediengebieten sind jeweils drei Fahrzeuge im Einsatz.

Im September fanden **52,5 %** aller durchgeführten Fahrten in Melle statt. Damit ist der Anteil der Fahrten in Melle im Vergleich zum Vormonat August leicht gesunken. In Bramsche und der Samtgemeinde Bersenbrück sind die Anteile im Vergleich zum August leicht gestiegen. Die untenstehende Abbildung 10 zeigt die Veränderung der Anteile der Bediengebiete an den Gesamtfahrten.

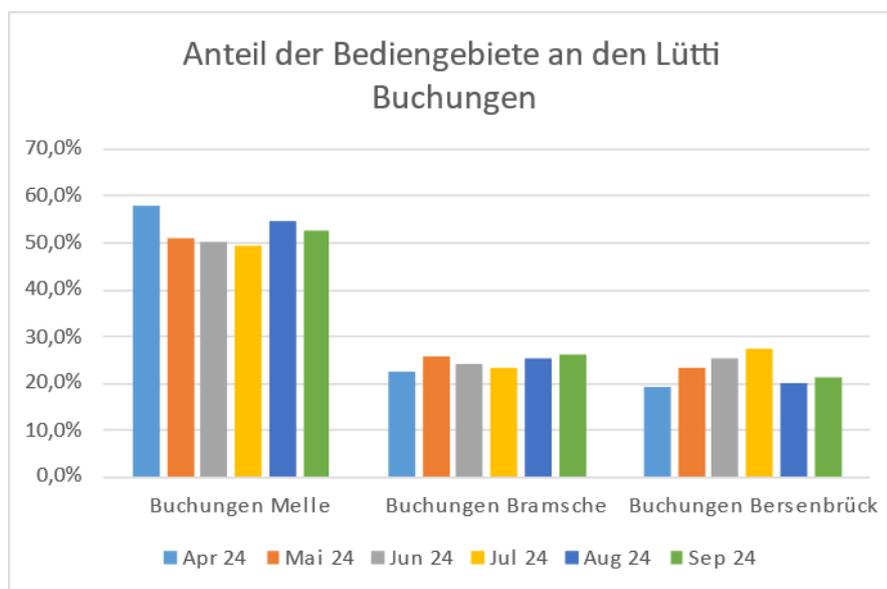


Abbildung 10: Anteil der Bediengebiete an den Lütti Buchungen

3.5 Tage und Tageszeiten

Die fahrtenstärksten Tage sind Freitag, Samstag und Sonntag. Das gilt sowohl für die Anzahl der absoluten Buchungen als auch die Anzahl der absoluten Fahrgäste. Über den gesamten Projektzeitraum haben Samstage mit 21,83 % aller Buchungen knapp doppelt so viele Buchungen wie Montage verzeichnet, die mit 11,17 % den geringsten Anteil der durchgeführten Fahrten beigesteuert haben. Bei den beförderten Fahrgästen ist die Diskrepanz noch einmal deutlich größer. An Samstagen wurden mit 26,49 % mehr als ein Viertel aller knapp 40.000 Lütti Fahrgäste befördert, während es an Montagen nur 9,93 % waren. Der Unterschied zwischen dem Anteil der Buchungen und dem Anteil der Fahrgäste zeigt, dass an Wochenenden die durchschnittliche Personenzahl pro Buchung höher ist. Im September wurden samstags pro Buchung 1,82 Personen befördert, während es montags pro Buchung 1,25 Personen waren. Lütti wird an Werktagen also hauptsächlich von Einzelpersonen genutzt, während an Wochenenden vermehrt Gruppen mit dem Lütti unterwegs sind. Die untenstehende Abbildung 11 zeigt den Anteil der Buchungen und der Fahrgäste nach Wochentagen. Die Abbildung verdeutlicht dabei zum einen die Bedeutung der Wochenenden und zeigt zum anderen auch den Unterschied zwischen dem Anteil der Buchungen und dem Anteil der Fahrgäste.

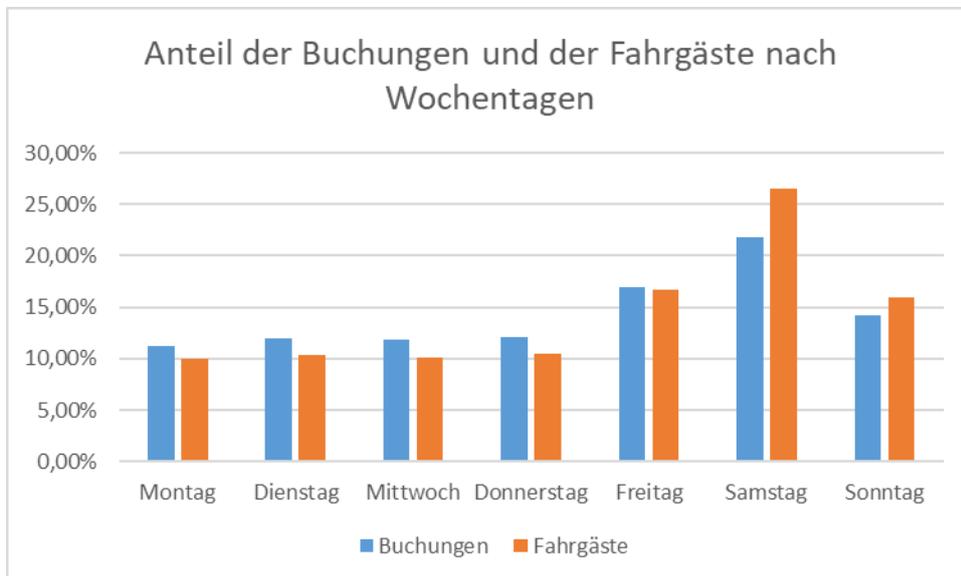


Abbildung 11: Anteil der Buchungen und der Fahrgäste nach Wochentagen

Die unterschiedlichen Wochentage werden unterschiedlich stark frequentiert und genutzt. Für jeden Tag wurden dabei fünf verschiedene Zeitfenster als zeitliche Korridore unterschieden. Das Ziel ist es dadurch das Nutzungsverhalten des On-Demand-Verkehr noch besser verstehen zu können und dabei gleichzeitig die Übersichtlichkeit und Belastbarkeit der Daten für die jeweiligen Zeitfenster beizubehalten. Mit wenigen Ausnahmen sind diese Zeitfenster dabei vier Stunden lang. Jede Woche besteht aus insgesamt 35 Zeitfenstern. Folgende fünf unterschiedlichen Zeitfenster gibt es:

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

Bei Betrachtung der Zeitkorridore zeigt sich, dass insbesondere die Korridore am Abend und in der Nacht an den Wochenenden stark frequentiert sind. 9 % aller Fahrten fanden samstagabends zwischen 21:00 Uhr und Betriebsschluss statt und es wurden 11,98 % aller Fahrgäste in diesem Zeitraum transportiert. Die nächststärksten Korridore sind samstags von 17:00 bis 20:59 Uhr mit 6,69 % aller Buchungen und 8,52 % aller Fahrgäste und sonntags zwischen 21:00 Uhr und Betriebsschluss mit

6,34 % aller Buchungen und 7,8 % aller Fahrgäste. Demgegenüber stehen die frühen Korridore an den Wochenenden als die am wenigsten genutzte Bedienzeiten. Samstagvormittags zwischen Betriebsstart und 08:59 Uhr fanden lediglich 1,05 % aller Buchungen statt und es wurden 0,93 % aller Fahrgäste transportiert. Sonntagvormittags zwischen Betriebsstart und 08:59 Uhr sind diese Werte sogar noch geringer. Hier wurden 0,59 % aller Buchungen durchgeführt und haben 0,54 % aller Fahrgäste transportiert. Es zeigt sich also, dass an den Wochenenden sowohl die am stärksten als auch die am wenigsten nachgefragten Zeiten sind. Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden wird ein großer Teil der Fahrten durchgeführt, der einen noch größeren Teil der Fahrgäste befördert, während es in den Morgenstunden genau umgekehrt ist. Die Schwankungen an den Werktagen fällt dabei deutlich geringer aus und der Service wird über die gesamte Bedienzeit auf einem ähnlichen Niveau wahrgenommen. Die untenstehende Abbildung 12 zeigt dabei noch einmal die Schwankungen der durchschnittlichen Anzahl der Buchungen zwischen den einzelnen Zeitkorridoren im September 2024. Die durchschnittlichen Zahlen der Fahrgäste pro Buchung verdeutlichen dabei, dass insbesondere an den Wochenenden in den Abendstunden besonders viele Fahrgäste pro Buchung fahren. In der Spitze waren das im September samstagsabends zwischen 21:00 Uhr und Betriebsschluss 2 Fahrgäste pro Buchung.

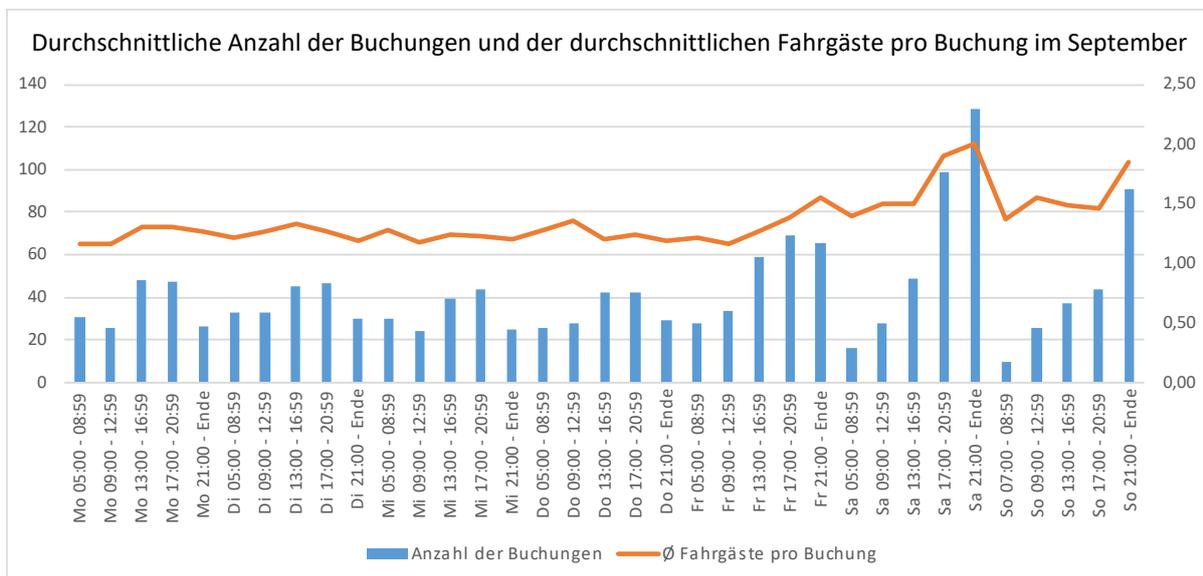


Abbildung 12: Durchschnittliche Anzahl der Buchungen und der durchschnittlichen Fahrgäste pro Buchung im September 2024

3.6 Tickets

Für den On-Demand-Verkehr Lütü werden aktuell fünf verschiedene Ticketkategorien erhoben. Vollpreis-Tickets sind dabei die Tickets, die ein buchender Fahrgast kauft, bei denen keinerlei Rabatt erfolgt. Bei ermäßigten Tickets erfolgt eine Halbierung des Grundpreises von 3,50 € auf 1,75 €. Berechtig für den Erwerb von ermäßigten Tickets sind Menschen, die ein VOS-Abo oder ein Deutschlandticket besitzen, sowie Jugendliche zwischen 6 und 14 Jahren. Die 3. Ticketkategorie sind Menschen mit einer Schwerbehinderungswertmarke. Diese fahren kostenlos. Ebenfalls kostenlos fahren Kinder unter 6 Jahren und bilden die 4. Kategorie. Die letzte Ticketkategorie bilden alle Mitfahrenden, also Menschen, die bei einer anderen Buchung als zusätzlicher Fahrgast gelistet sind, die in keine der anderen Kategorien fallen, also weder eine Wertmarke haben noch unter 6 Jahren alt sind. Für Mitfahrende wird ebenfalls der ermäßigte Fahrpreis erhoben. Im September waren **41,98 %** aller Fahrgäste Vollpreis-Zahler. **20,59 %** sind zum ermäßigten Tarif gefahren und **8,43 %** hatten eine Wertmarke. **4,34 %** waren Kinder unter 6 Jahren und die verbleibenden **24,66 %** waren sonstige Mitfahrende. Der Anteil der Vollpreis-Zahler ist dabei im Vergleich zu den Vormonaten leicht zurückgegangen, ebenso der Anteil der ermäßigten Tickets. Die untenstehende Abbildung 13 zeigt den

Entwicklungsverlauf der jeweiligen Tickets seit Betriebsstart Anfang April. Es zeigt sich, dass der Anteil der ermäßigten Tickets, die verkauft wurden, weiterhin gestiegen ist und mittlerweile rund 1/5 aller verkauften Tickets ausmacht, während der Anteil der Vollpreis Tickets weiter abnimmt.

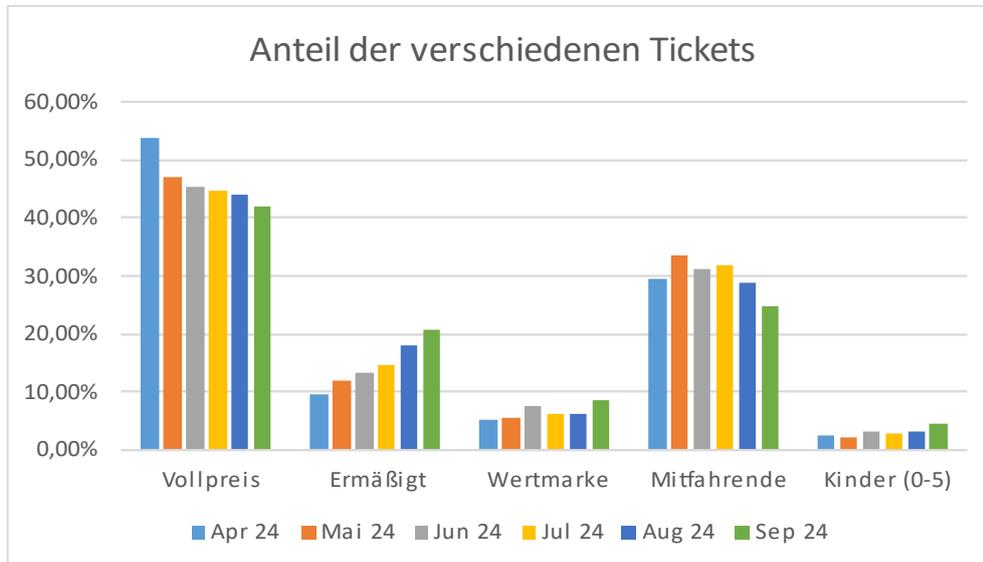


Abbildung 13: Anteil der verschiedenen Tickets

Der Anteil der verkauften Tickets variiert deutlich zwischen den Zeitkorridoren, was einen Aufschluss über die unterschiedlichen Nutzungsgruppen zu verschiedenen Zeiten aufzeigt. Kinder unter 6 Jahren machen beispielsweise im Zeitkorridor zwischen 21:00 Uhr und Betriebsschluss nur zwischen 0,29 % (mittwochs) und maximal 1,88 % (montags) aller Ticketverkäufe innerhalb des Zeitkorridors aus. Dem gegenüber steht der Zeitkorridor zwischen Betriebsstart und 08:59 Uhr, in dem Kinder unter 6 Jahren in der Spitze 9,30 % (mittwochs) aller verkauften Tickets innerhalb des Zeitkorridors ausmachen.

Der Anteil der verkauften Tickets an Mitfahrende auf einer anderen Buchung schwankt zwischen 6,85 % Freitag vormittags im Korridor zwischen Betriebsstart und 08:59 Uhr und 48,78 % samstags zwischen 21:00 Uhr und Betriebsschluss und verdeutlicht so noch einmal die unterschiedlichen Gruppengrößen bei Buchungen, je nach Wochentag und Tageszeit.

Der Verkauf von Tickets an Menschen mit Schwerbehinderung samt Wertmarke nimmt vor allem zwischen 09:00 – 12:59 Uhr einen größeren Anteil an den Ticketverkäufen innerhalb der Korridore ein. In der Spitze machen hier Verkäufe an Menschen mit Wertmarke samstags 13,84 % und montags 13,53 % aller verkauften Tickets aus.

Es zeigt sich also, dass unterschiedliche Ticketarten zu unterschiedlichen Zeiten stärker, bzw. weniger stark nachgefragt werden. Die untenstehende Abbildung 14 zeigt dabei den Anteil der verschiedenen Tickets in jedem Zeitkorridor.

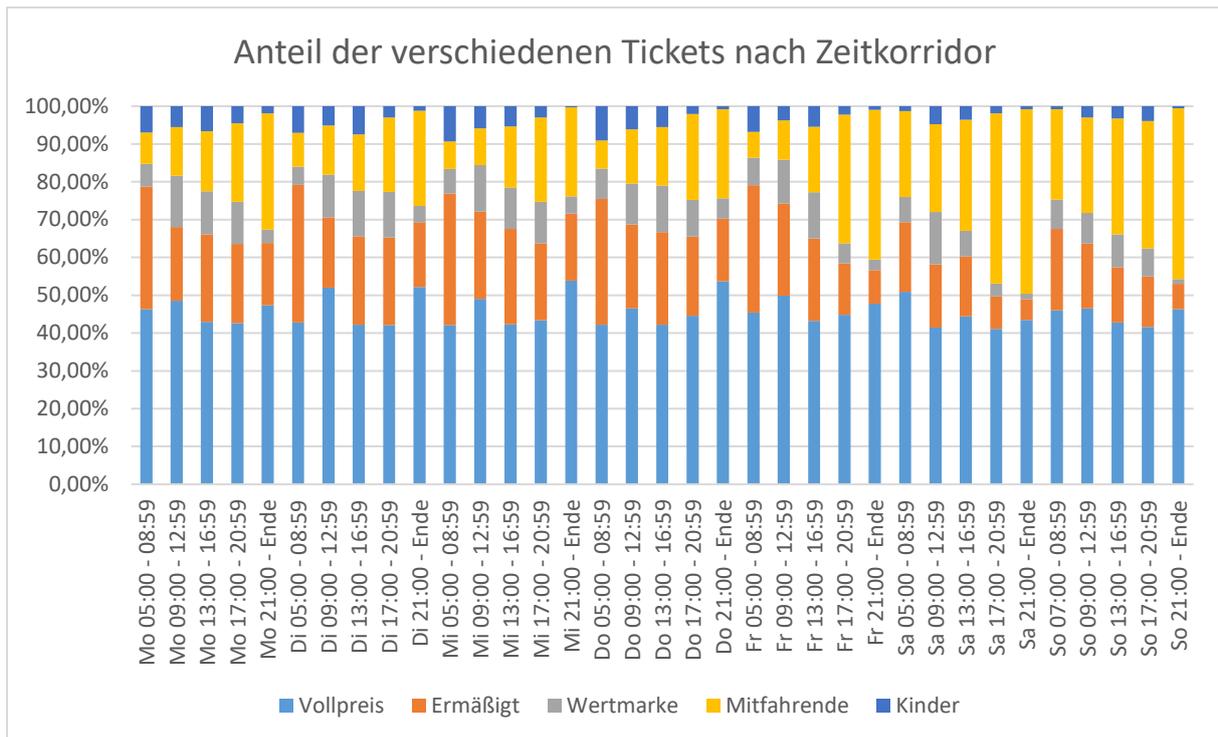


Abbildung 14: Anteil der verschiedenen Tickets nach Zeitkorridor

3.7 Telefonbuchungen und Stornierungen

Der Anteil der Telefonbuchungen an der Gesamtzahl der Buchungen lag im September bei **6,27 %** und ist im Vergleich zum August leicht gestiegen. Der Anteil der stornierten Buchungen an der Gesamtzahl aller Buchungen (durchgeführte Buchungen + stornierte Buchungen + No-Shows) lag im September bei 14,96 % und ist im Vergleich zum Juli 10,89 % und August 14,83 % weiter gestiegen. Der Anteil an No-Shows an der Gesamtzahl aller Buchung lag im September bei 2,29 % und damit minimal geringer als in den Vormonaten Juli und August mit je 2,42 %. Laut dem Betreiber Via sind diese Werte eine normale Ausprägung.

3.8 Räumliche Verteilung

Um ein übersichtlicheres Bild und so ein besseres Verständnis für die räumliche Ausprägung der Lütü Fahrten zu bekommen, werden die virtuellen Haltestellen jeder Fahrt Gemarkungen zugeordnet. Bei den Gemarkungen handelt es sich um räumlich klar abgegrenzte administrative Einheiten, die in etwa den Ortsteilen der jeweiligen Kommunen entsprechen. Das Ziel dieser Betrachtung ist dabei ein besseres Verständnis für die räumliche Verteilung von Lütü Fahrten zu bekommen.

Eine Zusammenfassung aller Fahrten auf die Gemarkungsebene vereinfacht daher die Analyse von räumlichen Bewegungen zwischen den verschiedenen Teilen der Bedienegebiete. In Kombination mit den Zeitkorridoren lassen sich so außerdem unterschiedliche Bewegungsmuster zu unterschiedlichen Tages- und Wochenzeiten betrachten. Im Anhang 5.1 und 5.2 befinden sich Karten, die die Bewegungen zwischen den Gemarkungen visualisieren und im Folgenden näher beschrieben werden.

3.9 Ein- und Ausstiege

In **Melle** fanden im 3. Quartal die meisten Einstiege in der Gemarkung Melle (entspricht Stadtteil Melle-Mitte) statt. Hier sind zwischen Juli und September 5.146 Fahrgäste in den Lütü eingestiegen und damit über 5-mal so viel wie in Eicken-Bruche, das mit 904 eingestiegenen Fahrgästen, die zweitmeisten aufweisen konnte. Einstiege finden vor allem dort statt, wo viele Menschen wohnen, also vor allem in Melle-Mitte und den anderen größeren Ortsteilen.

Bei den Ausstiegen fanden die meisten ebenfalls in der Gemarkung Melle statt, fallen mit 4.352 aber deutlich geringer als die Einstiege aus. Es sind im 3. Quartal also mehr Menschen aus Melle-Mitte in die umliegenden Ortsteile gefahren als von den umliegenden Ortsteilen nach Melle. Diese Diskrepanz von rund 800 Fahrgästen ist die größte innerhalb des Quartals. In den meisten Gemarkungen halten sich Ein- und Ausstiege die Waage.

In **Bramsche** zeichnet sich ein ähnliches Bild wie in Melle ab. Auch hier gibt es eine klare Konzentration auf das Zentrum der Kommune. Mit 3.636 eingestiegenen Fahrgästen liegt Bramsche deutlich vor Hesepe, das mit 789 die zweitmeisten Einstiege aufweist. Bei den Ausstiegen gibt es auch hier vor allem in Bramsche eine Diskrepanz von knapp 300 Fahrgästen, die in Bramsche weniger ausgestiegen sind als eingestiegen.

In **Bersenbrück** verteilen sich die Ein- und Ausstiege etwas breiter. Durch die Samtgemeinden-Struktur gibt es hier nicht wie in Melle und Bramsche ein klares Zentrum, sondern mehrere kleinere Zentren. Diese sind dabei vor allem der Gemarkung Bersenbrück mit 1.736 Einstiegen und 1.735 Ausstiegen, Ankum mit 1.310 Einstiegen und 1.735 Ausstiegen, sowie Alfhausen mit 815 Einstiegen und 936 Ausstiegen. Es zeigt sich ebenfalls dass der Unterschied zwischen den Ein- und Ausstiegen innerhalb der Gemarkungen weniger stark ausfällt als in Melle und Bramsche.

Detaillierte Karten, die die Einstiege, sowie die Ausstiege der Gemarkungen in den Bedienegebieten darstellen befinden sich im Anhang 5.1.

3.10 Verbindungen

Die im 3. Quartal in **Melle** am häufigsten gefahrene Verbindung auf Gemarkungsebene ist von Melle nach Melle, also Fahrten, die innerhalb der Gemarkung stattgefunden haben. Mit 862 Fahrgästen sind damit fast doppelt so viele Menschen wie auf der nächsthäufigen Verbindung gefahren. Die Zehn häufigsten Verbindungen zwischen Gemarkungen starten oder enden dabei alle in der Gemarkung Melle, sodass die starke Fokussierung von Verkehren auf das Zentrum noch einmal deutlich wird.

In **Bramsche** zeichnet sich für das 3. Quartal ein ähnliches Bild wie in Melle ab. Auch hier sind die häufigsten Verbindungen sehr stark auf das Zentrum ausgerichtet. Fahrten, die innerhalb der Gemarkung Bramsche stattfinden nehmen dabei mit 1393 Fahrgästen eine sehr zentrale Rolle ein. Die nächsthäufige Verbindung zwischen Bramsche und Achmer kommt auf 458 Fahrgäste und damit auf nur rund 1/3 der Fahrgäste innerhalb von Bramsche.

In der **Samtgemeinde Bersenbrück** zeichnet sich im 3. Quartal die Verbindung zwischen Ankum und Bersenbrück als die am häufigsten frequentierte Verbindung ab. Mit 442 Fahrgästen von Ankum nach Bersenbrück und 435 Fahrgästen in entgegengesetzter Richtung liegt diese Verbindung deutlich vor Verbindungen nach Alfhausen, Gehrde oder innerhalb von Bersenbrück. Im Vergleich zu Melle und Bramsche ist die Samtgemeinde weniger stark auf eine einzelne Gemarkung ausgerichtet, obgleich im 3. Quartal Bersenbrück besonders stark frequentiert wurde.

Detaillierte Karten, die die Verbindungen auf Gemarkungsebene darstellen befinden sich im Anhang 5.2.

3.11 Pendlerverkehre und Spätabendverkehre am Wochenende

Um ein besseres Verständnis für die Nutzung des Lütts zu unterschiedlichen Tagen und Tageszeiten zu bekommen wurden zwei Zeitkorridore näher analysiert, um die räumliche Verteilung von Fahrten in diesem Zeitraum besser zu verstehen. Zum einen werden Pendlerfahrten, also Fahrten, die an Werktagen im Zeitkorridor zwischen 05:00 – 08:59 Uhr stattgefunden haben, betrachtet. Zum anderen werden Fahrten die am späten Abend an Wochenenden, also Fahrten am Freitag, Samstag und Sonntag zwischen 21:00 Uhr und Betriebsschluss stattgefunden haben, betrachtet. Für beide

Zeitkorridore wurden alle Fahrgäste, die im 3. Quartal in diesem zeitlichen Korridor gefahren sind, aufsummiert.

In **Melle** sind insbesondere Fahrten aus den umliegenden Gemarkungen nach Melle im Pendelzeitraum von Bedeutung. Die Verbindung von Buer nach Melle ist dabei mit 111 Fahrgästen die am häufigsten gefahrene, gefolgt von Neuenkirchen nach Melle mit 76 Fahrgästen. Fahrten innerhalb von Melle haben eine geringere Bedeutung im Pendelzeitraum als insgesamt durch alle Zeitkorridore hinweg.

Im Spätabendverkehre am Wochenende sind die Verbindungen weiterhin sehr stark auf Melle zentriert, allerdings haben die häufigsten Verbindungen ihren Ursprung in Melle und führen in die umliegenden Gemarkungen. Die Verbindung mit den meisten Fahrgästen ist dabei von Melle nach Gerden mit 113 Fahrgästen, gefolgt von Fahrten innerhalb von Melle die mit 94 Fahrgästen wieder eine größere Rolle eingenommen haben.

In **Bramsche** sind die Verkehre zur Pendelzeit sehr stark auf Bramsche ausgerichtet. Mit 69 Fahrgästen sind Fahrten innerhalb der Gemarkung Bramsche die häufigsten, gefolgt von Fahrten von Epe nach Bramsche mit 48 Fahrgästen. Die Fahrtanzahl von Alfhausen nach Bramsche ist mit 31 Fahrgästen im 3. Quartal auch hervorzuheben, was die Relevanz der Transitzone für gemeindeübergreifende Verkehre zeigt.

Ähnlich wie in Melle ist auch in Bramsche im Bereich der Spätabendverkehre am Wochenende Bramsche als Zentrum vor allem der Ursprung für viele Fahrten in die umliegenden Gemarkungen. Fahrten innerhalb der Gemarkung Bramsche sind mit 238 Fahrgästen die häufigsten und haben fast doppelt so viele Fahrgäste wie Fahrten von Bramsche nach Achmer, die mit 120 Fahrgästen die zweithäufig genutzte Verbindung im 3. Quartal sind.

In der **Samtgemeinde Bersenbrück** sind die Pendlerverkehre sehr stark auf Bersenbrück konzentriert. Fahrten von Ankum nach Bersenbrück spielen eine deutlich größere Rolle als umgekehrt und sind mit 57 Fahrgästen die am stärksten ausgeprägte Verbindung, gefolgt von Fahrten innerhalb der Gemarkung Bersenbrück mit 46 Fahrgästen.

Im Bereich der Spätabendverkehre am Wochenende zeichnet sich in der Samtgemeinde ein sehr stark dezentralisiertes Bild ab. Der Korridor Ankum-Bersenbrück stellt mit 103 Fahrgästen in die eine und 84 Fahrgästen in die andere Richtung wieder die Fahrgaststärkste Verbindung, aber auch die Verbindung zwischen Rieste und Alfhausen ist mit 70 Fahrgästen stark genutzt.

Im Vergleich der Pendlerverkehre und der Spätabendverkehre am Wochenende zeigen sich zwischen den drei Bedienebenen starke Unterschiede. Während die beiden Verkehre sich in Melle in der Anzahl ihrer Fahrgäste in den häufig frequentierten Verbindungen nur geringfügig unterscheiden, sind in Bramsche und der Samtgemeinde Bersenbrück die Fahrgastzahlen für die Spätabendverkehre am Wochenende deutlich höher als für die Pendlerverkehre. Die stärksten Verbindungen in den Pendlerverkehren führen zu den Zentren Melle, Bramsche und Bersenbrück, während die Spätabendverkehre am Wochenende vermehrt von den Zentren ins Umland gehen. Nähere Details finden sich auf den Karten im Anhang 5.3.

3.12 Fahrgastbefragung

Ende August fand eine zweiwöchige Fahrgastbefragung statt. Für den On-Demand-Verkehr gab es insgesamt 554 beantwortete Fragebögen, 438 von Kundinnen und Kunden, die bereits mindestens eine Fahrt mit dem Lütü absolviert haben und 116 von Kundinnen und Kunden, die sich für den Lütü registriert, aber noch keine Fahrt abgeschlossen haben. Intensive Auswertungen, um ein besseres Verständnis für das Nutzungsverhalten des Lütü zu gewinnen laufen derzeit noch, aber erste Ergebnisse stehen bereits fest. Diese ersten Ergebnisse beziehen sich dabei auf die 438 befragten

Kundinnen und Kunden mit mindestens einer abgeschlossenen Fahrt. Von diesen gaben 51,8 % an männlich zu sein, 45 % weiblich, 0,7 % divers und 2,5 % machten keine Angaben dazu. Die untenstehende Abbildung 15 zeigt die Verteilung der Befragten in unterschiedliche Altersklassen. Die größte Gruppe der Befragten mit mindestens einer abgeschlossenen Fahrt waren dabei zwischen 35 – 49 Jahre alt. Die breite Verteilung in unterschiedliche Altersgruppen zeigt, dass ein großer Teil der heterogenen Lütü-Zielgruppe angesprochen wurde.

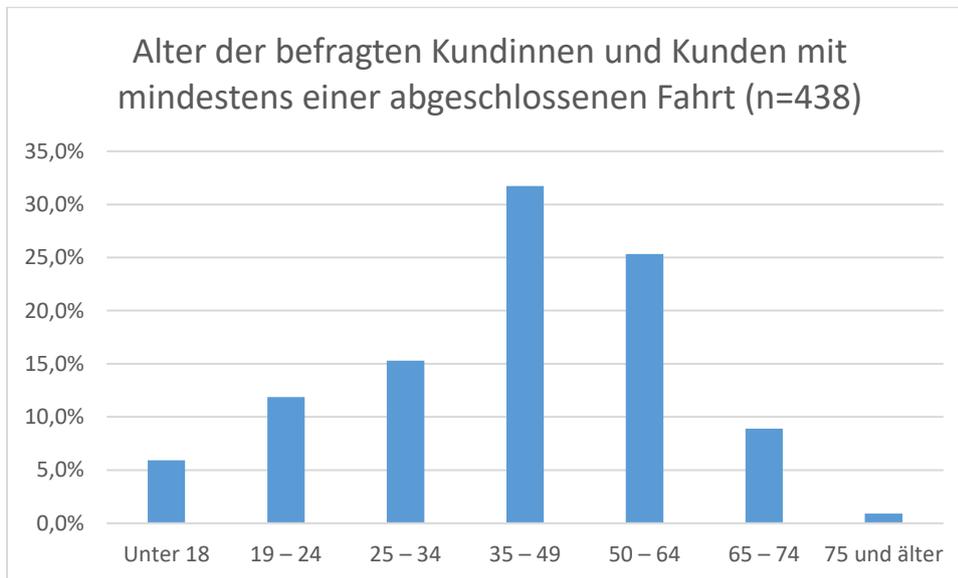


Abbildung 15: Alter der befragten Kundinnen und Kunden mit mindestens einer abgeschlossenen Fahrt (n=438)

3.12.1 Wegezwecke

Um zu ermitteln für welche Zwecke die Befragten den Lütü nutzen, wurden Fragen zu den Wegezwecken gestellt. Frage 9 für Kundinnen und Kunden, die bereits mindestens eine Fahrt absolviert haben, war dabei „Was ist ihr häufigster Grund, um mit dem Lütü zu fahren?“. Die Befragten konnten dabei aus insgesamt 7 vorgegebenen Antworten auswählen oder in einem Textfeld selbst eine Antwort geben. 39 Antworten waren Freitextantworten und wurden entweder den bestehenden Antwortmöglichkeiten zugeordnet oder in einer neuen Kategorie zusammengefasst. Von den vorgegebenen Antwortkategorien wurden „Um zur Arbeit zu gelangen“, „Um zur Schule zu gelangen“ und „Um zur Universität zu gelangen“ für die Auswertung dieser Frage als „Pendeln“ zusammengefasst. Die Antwortkategorien „Zum Einkaufen“ und „Um zum Arzt, zur Bank, oder ähnlichem zu gelangen“ wurden für die Auswertung der Frage als „alltägliche Erledigungen“ zusammengefasst. Die Antwortmöglichkeit „Heimweg“ ist bei den Befragten mit rund 40 % die am meisten vertretene Antwort. Wo der Ursprung dieser Heimfahrten liegt, bedarf weitere Analysen. Die Antwort zeigt allerdings, dass der Hin- und Rückweg einer Reise nicht zwingend mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Freizeitverkehre sind mit rund 36 % die am zweitmeisten vertretene Antwort. Zu Freizeitverkehren zählen beispielweise Fahrten zu Sportvereinen. Pendlerverkehre und alltägliche Erledigungen sind bei jeweils rund 7,5 % der Befragten der häufigste Fahrgrund. Insgesamt sind die ersten Erkenntnisse zu Wegezwecken noch sehr oberflächlich, sodass für ein tiefgreifenderes Verständnis der Fahrtgründe weitere Fragen aus der Befragung miteinbezogen werden müssen. Diese Auswertungen laufen derzeit.

3.12.2 Verlagerungseffekte

Da es sich bei Lütü um eine neue Form des ÖPNV im Landkreis Osnabrück handelt, ist es wichtig zu ermitteln von welchen anderen Verkehrsmitteln die Kundinnen und Kunden zum Lütü wechseln. In Frage 11 wurden die Kundinnen und Kunden gefragt: „Wenn es den Lütü nicht geben würde, wie hätten Sie ihre Fahrten hauptsächlich durchgeführt?“ Für diese Frage wurden 8 mögliche andere

Verkehrsmittel als Antwortmöglichkeit vorgegeben. Für die Auswertung dieser Frage wurden die Antwortoptionen „Mit einem Motorroller oder Motorrad“, „Mit einem Auto als Fahrer/Fahrerin“ und „Mit einem Auto als Mitfahrer/Mitfahrerin“ als „Motorisierter Individualverkehr“ zusammengefasst, da für die reine Betrachtung dieser Frage die Differenzierung nicht notwendig ist. Die untenstehende Abbildung 16 zeigt, dass knapp die Hälfte der Befragten für Fahrten mit dem Lütli auf Fahrten mit motorisiertem Individualverkehr verzichtet haben. Etwa 16,5 % gaben an, dass sie ihre Lütli Fahrten hauptsächlich mit dem Taxi getätigt hätten. Rund 7,5 % der Befragten gaben an, dass sie sonst mit anderen ÖPNV-Mitteln gefahren wären, was einen Hinweis auf eine geringe Kannibalisierung des bestehenden ÖPNV gibt. 10,7 % der Befragten gaben an, dass sie ohne den Lütli ihre Fahrten nicht durchgeführt hätten, sodass der On-Demand-Verkehr auch zusätzliche Mobilität in den Bedienegebieten generiert, wo vorher keine Mobilität stattgefunden hat.

Die Zahlen geben nicht an, wie viele Fahrten mit dem Lütli anstelle eines anderen Verkehrsmittels durchgeführt wurden. Die Auswertung gibt aber eine Näherung der Verlagerungseffekte, die durch den Lütli-Betrieb entstehen.



Abbildung 16: Verlagerungseffekte zum Lütli

3.12.3 Kundenzufriedenheit

Um die Servicequalität und die Kundenbedürfnisse besser verstehen zu können, wurden die Befragten in Frage 20 gebeten für verschiedene Aspekte des On-Demand-Verkehrs Schulnoten zwischen 1 = Sehr gut und 6 = Sehr schlecht zu vergeben. Insgesamt vergeben die 438 befragten Kundinnen und Kunden, die zum Befragungszeitraum bereits mit dem Lütli gefahren sind, dem On-Demand-Verkehr eine 1-. Die Einfachheit der Buchung wurde mit 1- bewertet, die Fahrzeuge mit einer glatten 1, die Barrierefreiheit ebenfalls mit einer glatten 1, die Pünktlichkeit hat ebenfalls eine glatte 1 erhalten und die Verfügbarkeit eine 2+. Insgesamt sind die Kundinnen und Kunden also sehr zufrieden. Bei Frage 21 gaben 99,3 % an, dass sie den Lütli weiterempfehlen würden. In Frage 22 wurde nach Verbesserungsvorschlägen gefragt. Hier konnten die Befragten Freitextantworten geben. Es wurden von 186 Befragten Verbesserungsvorschläge eingereicht. Eine tiefgreifende Analyse dieser Verbesserungswünsche und Vorschläge steht noch aus.

3.13 Ausblick Evaluation On-Demand-Verkehr

Durch die Fahrgastbefragung und die Einteilung der Fahrtdaten in zeitliche und geographische Korridore ist die Datengrundlage für Analysen des On-Demand-Verkehr weiter gewachsen. Aktuell sind die Fahrgastzahlen weiter steigend, haben aber bereits eine kritische Größe erreicht, bei der tiefgreifende Analysen zu Bewegungsmustern sinnvoll durchführbar sind. In den nächsten Analysestufen für den Lütti wird eine tiefgreifendere Analyse der Fahrgastbefragung folgen, um ein noch besseres Verständnis für die Nutzung des Lütti zu bekommen.

4 Carsharing im Projekt MOIN+ für die Monate Juli bis September 2024

Seit dem 01.07.2024 ist die Nutzung von zehn Carsharing Elektro-Fahrzeugen im Landkreis Osnabrück für gewerbliche sowie private Zwecke möglich.

In den Monaten Juli bis September fanden insgesamt **288 Buchungen** statt, mit einer durchschnittlich zurückgelegten Strecke von 51,43 km und einer durchschnittlichen Buchungsdauer von 6,03 Stunden. Im Monat August fanden mit einer Anzahl von insgesamt 105 die meisten Buchungen statt, während es im September mit 86 Ausleihen etwas weniger waren. Die Abbildung 17 zeigt die Verteilung der Buchungen der Monate August und September zwischen den Kommunen. In Belm wurden mit 20 Buchungen im August die bisher meisten Buchungen getätigt. Im Monat September wurden am Standort Neuenkirchen mit 2 und in Fürstenau mit 4 die wenigsten Buchungen verzeichnet.

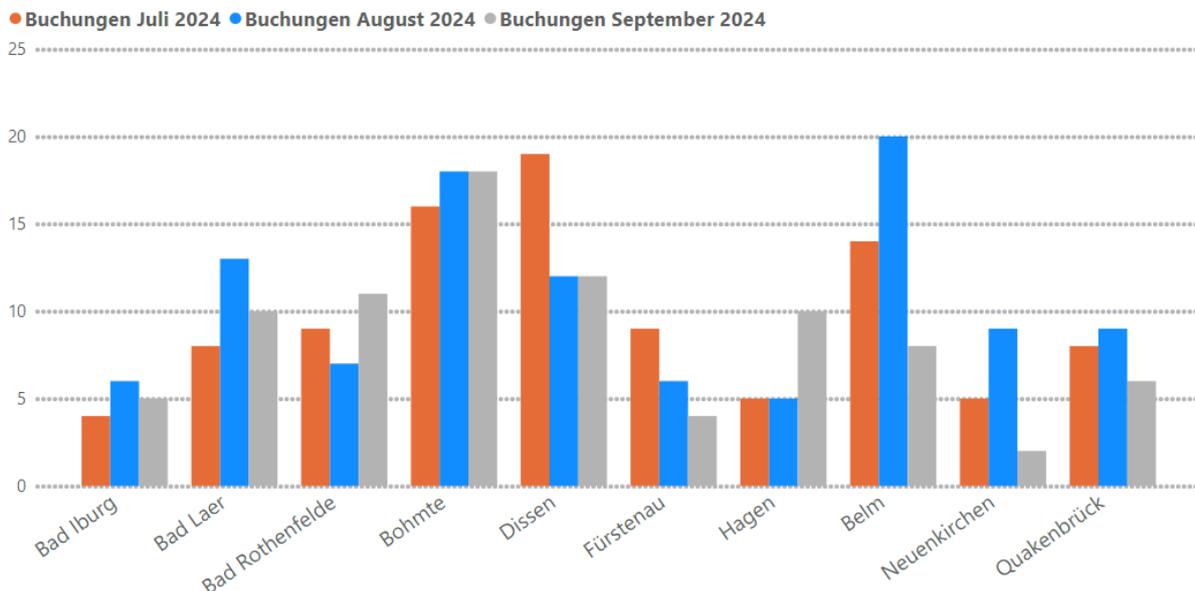


Abbildung 17: Anzahl Carsharing Buchungen nach Kommune Juli – September 2024

In der Abbildung 18 sind auch bei Differenzierung zwischen gewerblichen und privaten Buchungen je nach Kommune Unterschiede zu erkennen. Von insgesamt 52 Buchungen in Bohmte sind 45 Fahrten gewerblich und nur 7 Fahrten privat erfolgt. Dahingegen wurden in Bad Laer bei 31 Ausleihen 30 Fahrten privat getätigt. Insgesamt zeigt sich die Verteilung als nahezu ausgeglichen mit in Summe 147 gewerblicher und 141 privaten Fahrten.

Anzahl Buchungen pro Gemeinde

Kundenstatus ● geschäftlich ● privat

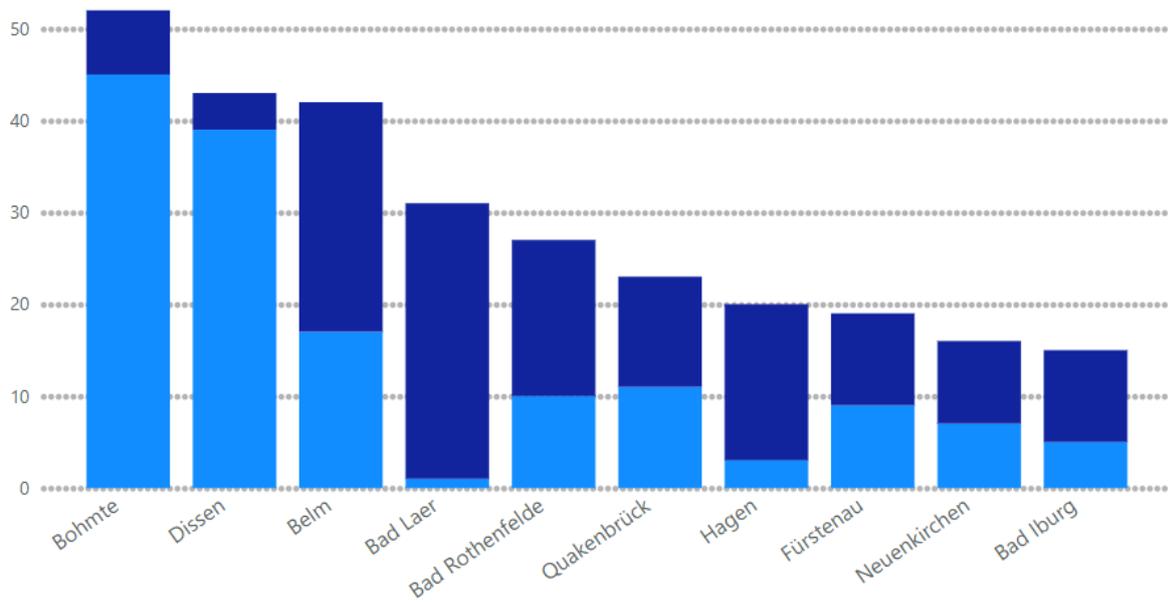
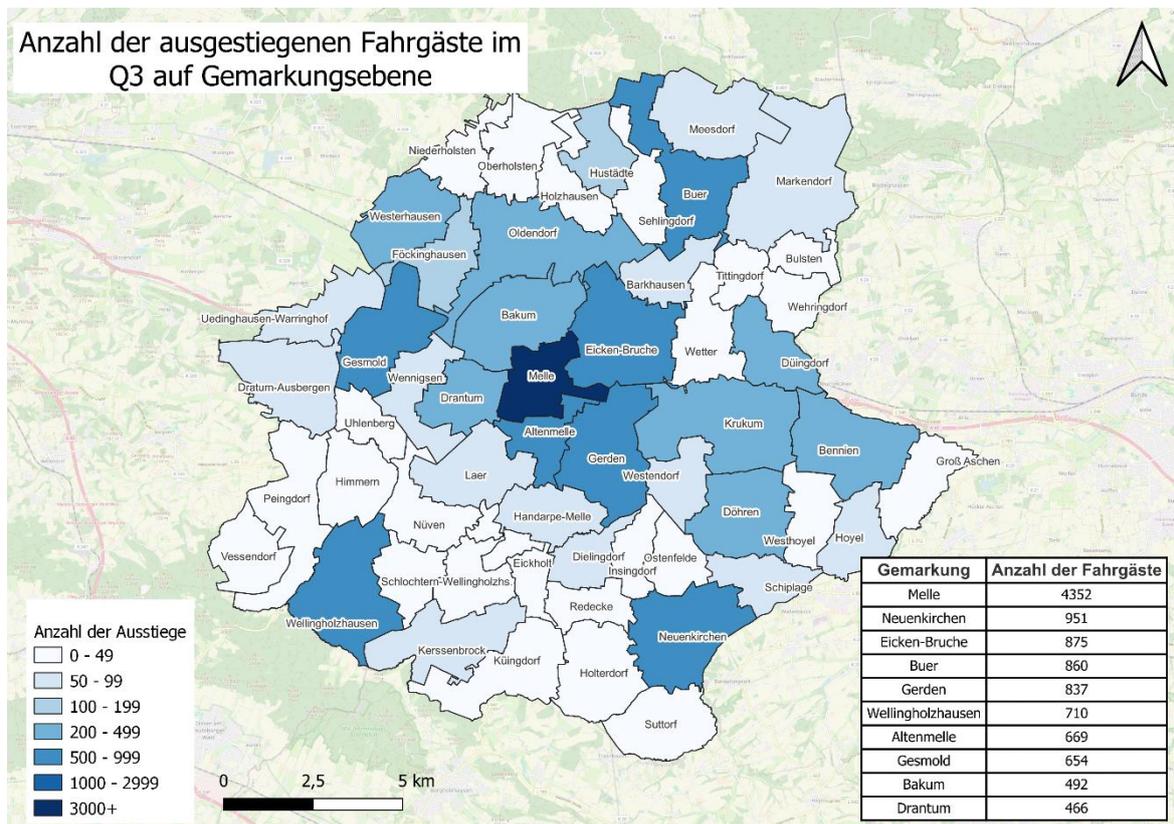
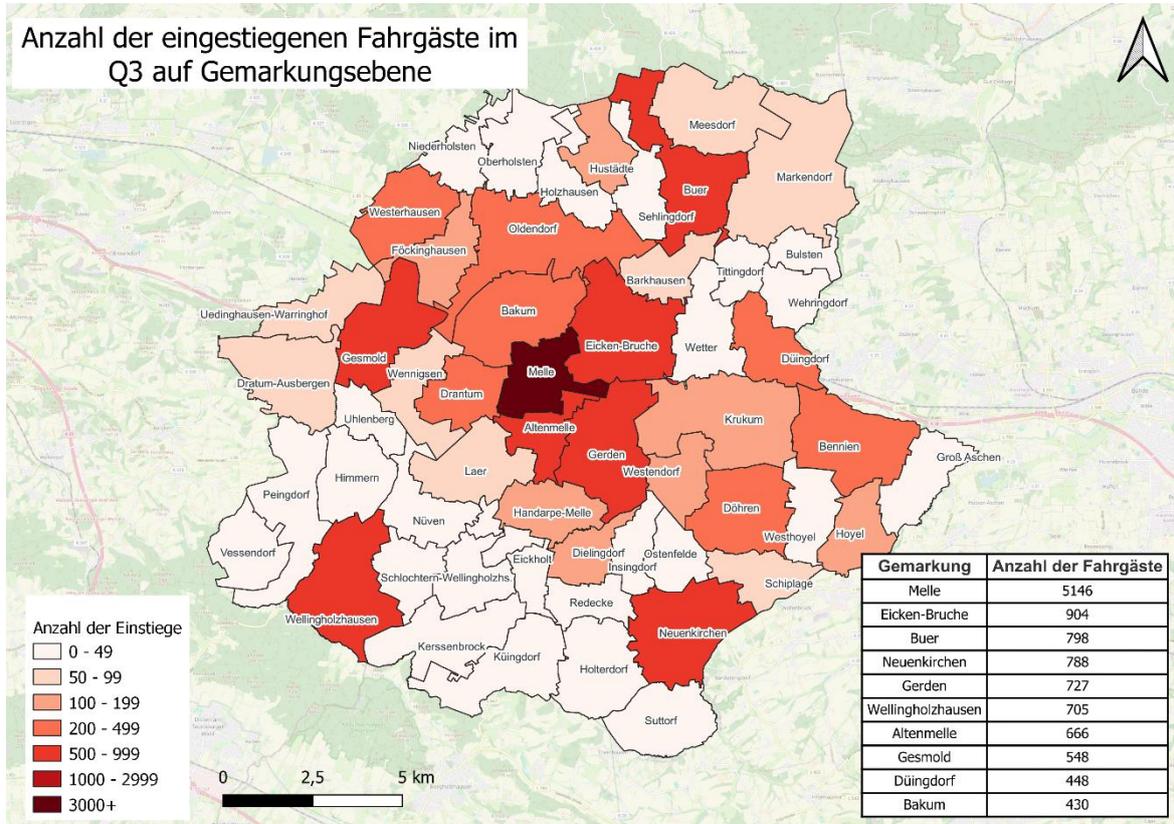


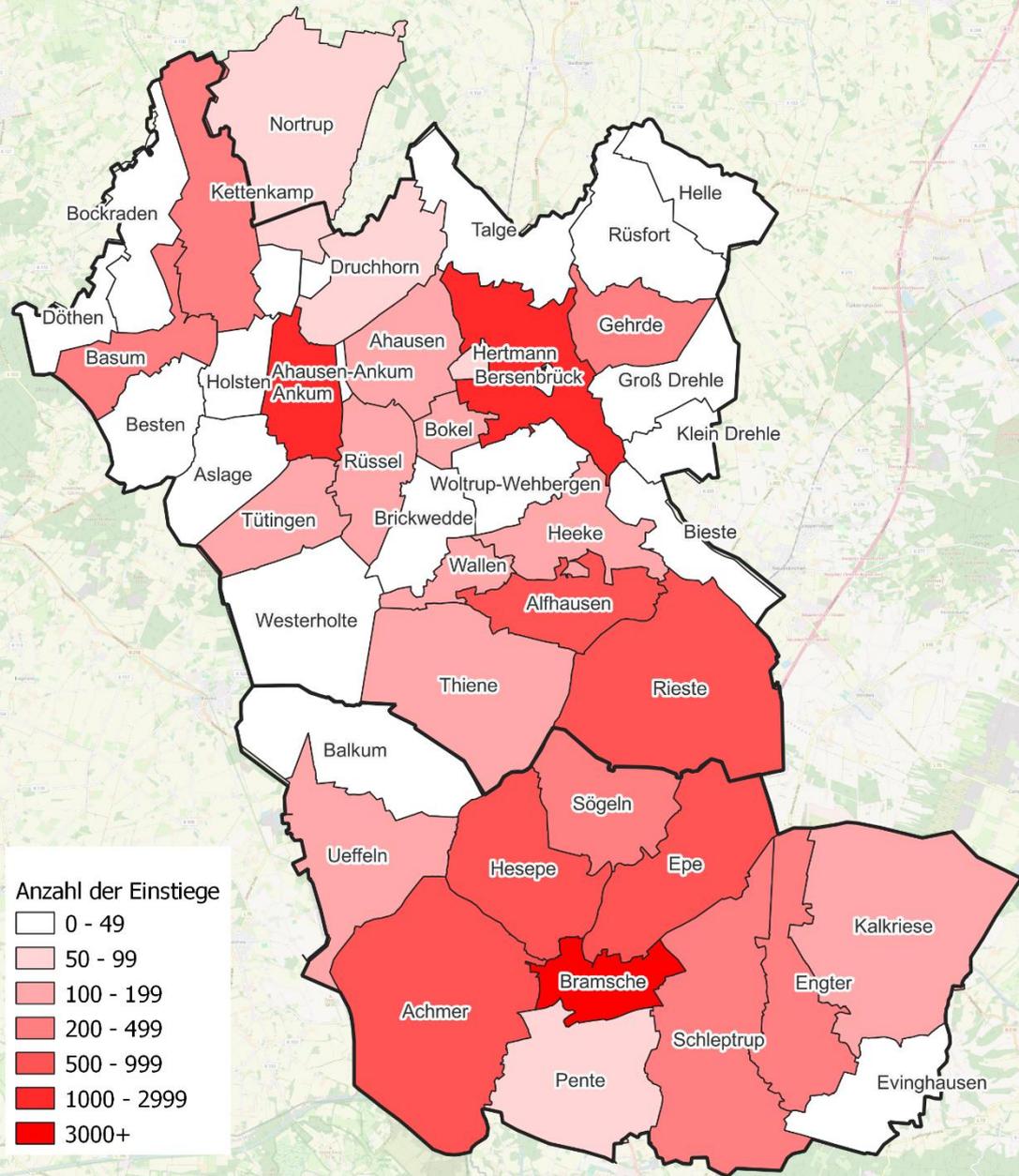
Abbildung 18: Kundenstatus Carsharing-Buchungen nach Kommune Juli - September 2024

5 Anhang

5.1 Ein- und Ausstiege



Anzahl der eingestiegenen Fahrgäste im Q3 auf Gemarkungsebene



Anzahl der Einstiege

- 0 - 49
- 50 - 99
- 100 - 199
- 200 - 499
- 500 - 999
- 1000 - 2999
- 3000+

Samtgemeinde Bersenbrück:

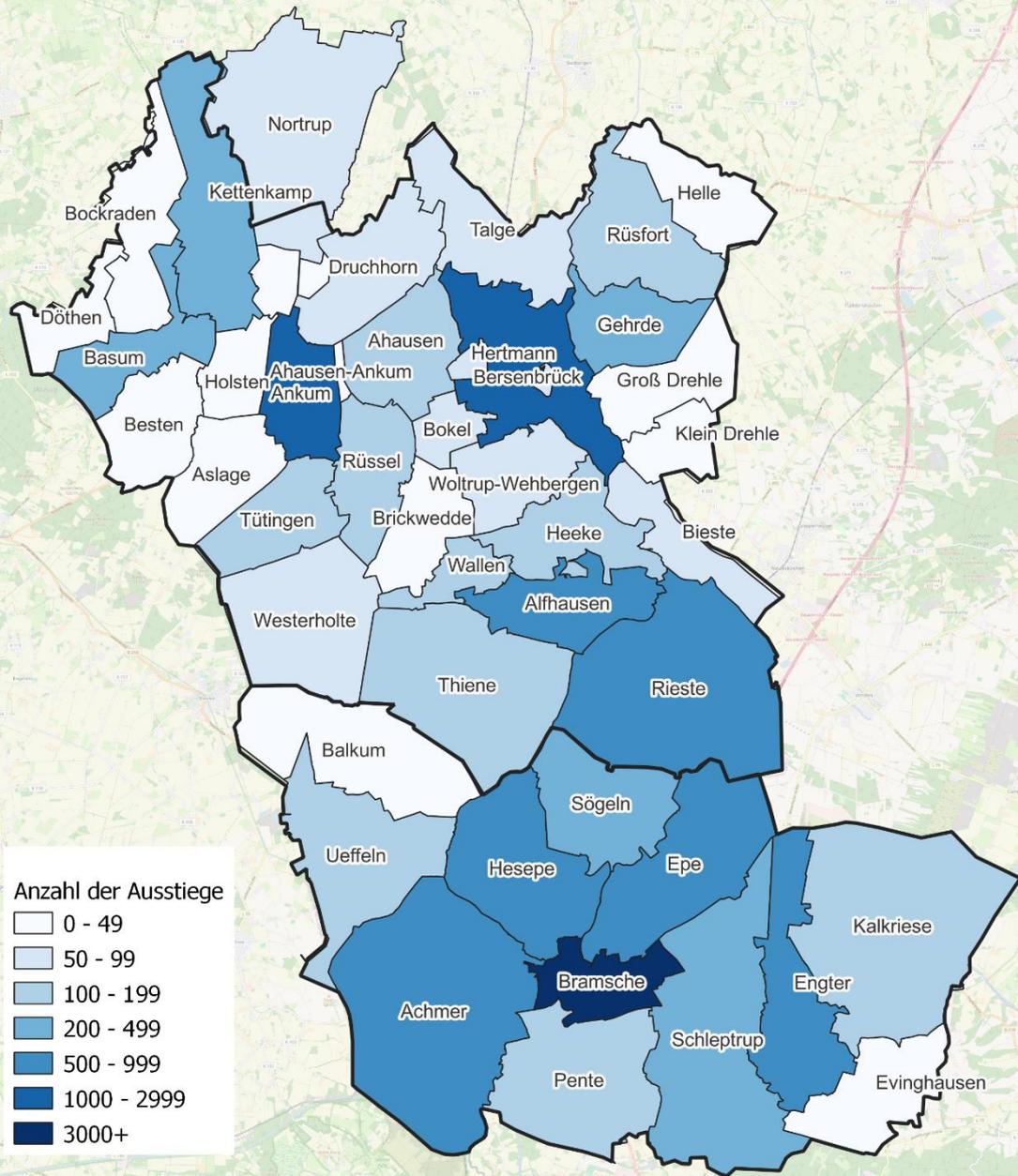
Gemarkung	Anzahl der Fahrgäste
Bersenbrück	1736
Ankum	1310
Alfhausen	815
Rieste	809
Gehrde	343

Stadt Bramsche:

Gemarkung	Anzahl der Fahrgäste
Bramsche	3636
Hesepe	789
Achmer	699
Epe	533
Sögeln	383



Anzahl der ausgestiegenen Fahrgäste im Q3 auf Gemarkungsebene



Anzahl der Ausstiege

- 0 - 49
- 50 - 99
- 100 - 199
- 200 - 499
- 500 - 999
- 1000 - 2999
- 3000+

Samtgemeinde Bersenbrück:

Gemarkung	Anzahl der Fahrgäste
Bersenbrück	1735
Ansum	1260
Alfhausen	936
Rieste	738
Basum	295

Stadt Bramsche:

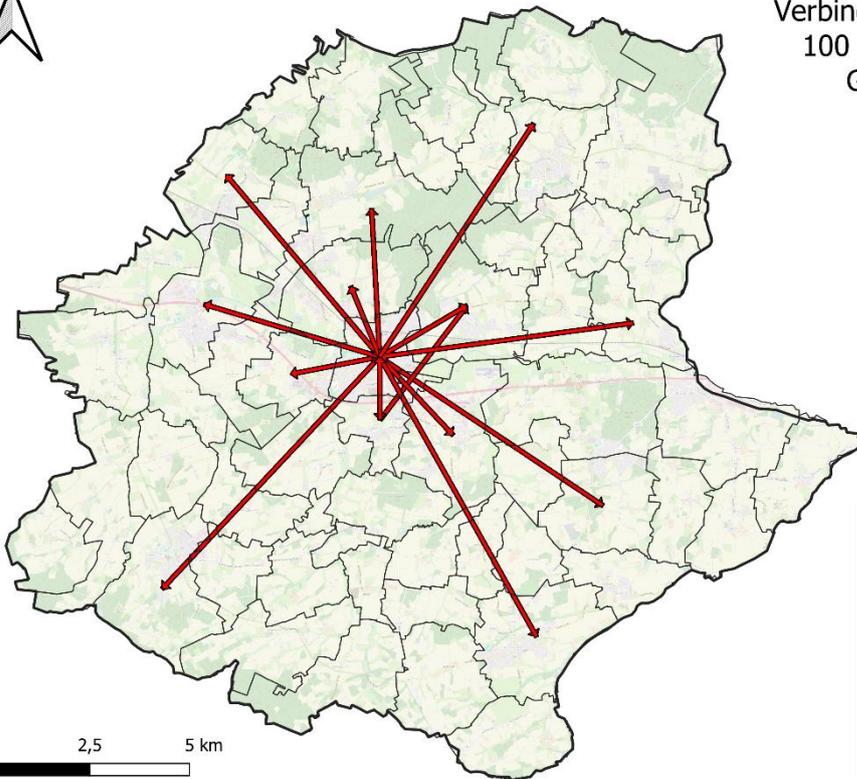
Gemarkung	Anzahl der Fahrgäste
Bramsche	3371
Achmer	723
Hesepe	619
Epe	551
Engter	515



5.2 Verbindungen



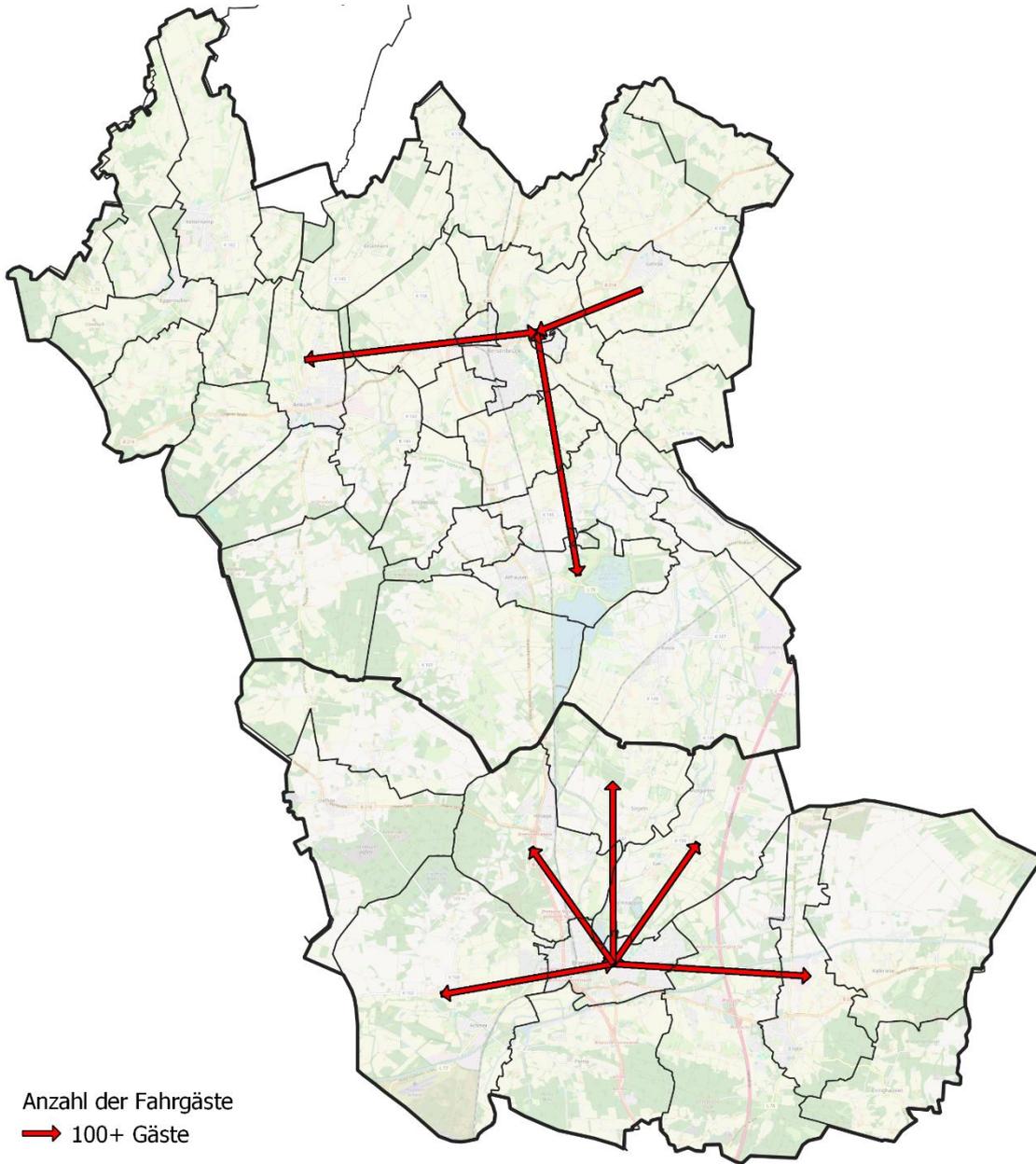
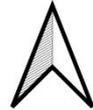
Verbindungen mit mindestens
100 Fahrgästen in Q3 auf
Gemarkungsebene



Anzahl der Fahrgäste
→ 100+ Gäste

Einstieg	Ausstieg	Fahrgäste
Melle	Melle	862
Melle	Neuenkirchen	465
Melle	Gerden	461
Eicken-Bruche	Melle	423
Melle	Buer	421
Gerden	Melle	394
Melle	Eicken-Bruche	386
Buer	Melle	367
Neuenkirchen	Melle	359
Melle	Altenmelle	320

Verbindungen mit mindestens 100 Fahrgästen in Q3 auf Gemarkungsebene



Anzahl der Fahrgäste

→ 100+ Gäste

Samtgemeinde Bersenbrück:

Einstieg	Ausstieg	Fahrgäste
Ankum	Bersenbrück	442
Bersenbrück	Ankum	435
Bersenbrück	Alfhausen	278
Bersenbrück	Bersenbrück	238
Gehrde	Bersenbrück	209

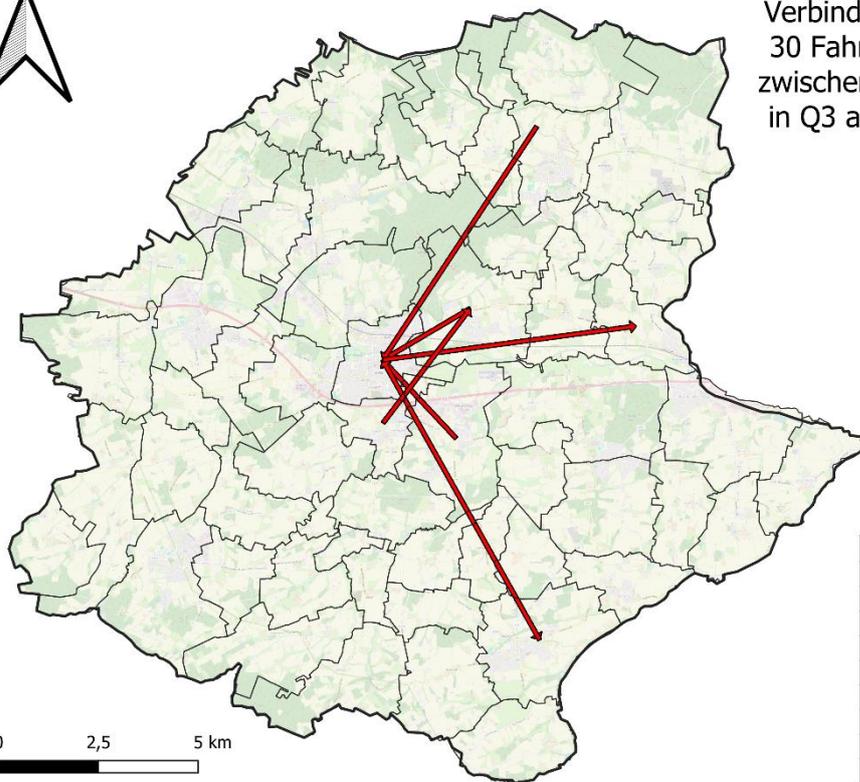
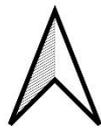
Stadt Bramsche:

Einstieg	Ausstieg	Fahrgäste
Bramsche	Bramsche	1393
Bramsche	Achmer	458
Achmer	Bramsche	427
Epe	Bramsche	302
Bramsche	Epe	284

0 2,5 5 km



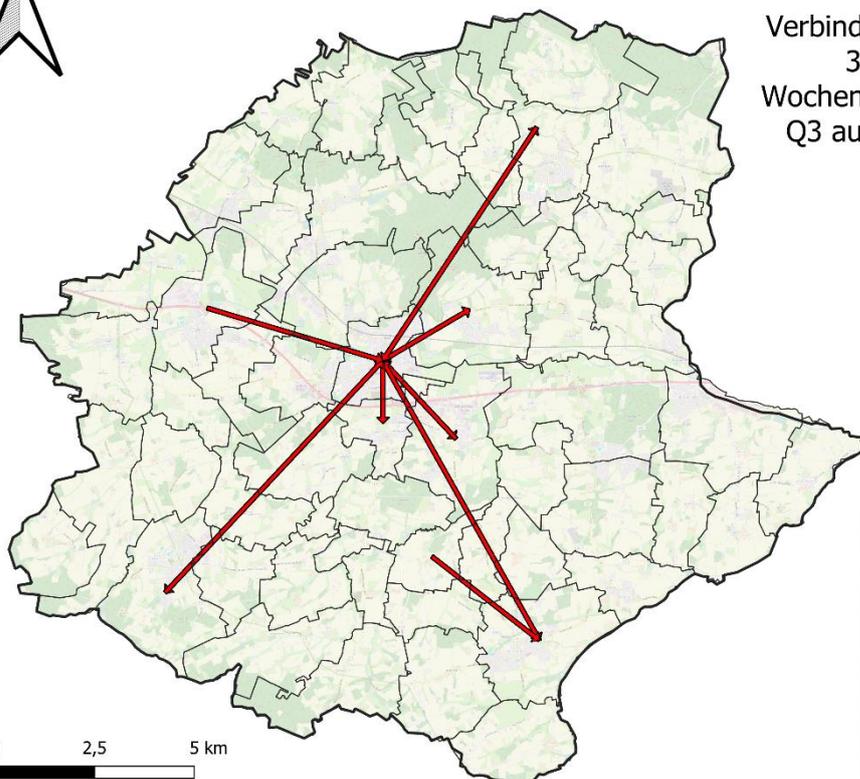
5.3 Pendlerverkehre und Spätabendverkehre am Wochenende



Verbindungen mit mindestens 30 Fahrgästen an Werktagen zwischen 05:00 und 09:00 Uhr in Q3 auf Gemarkungsebene

Anzahl der Fahrgäste
 → 30+ Gäste

Einstieg	Ausstieg	Fahrgäste
Buer	Melle	111
Neuenkirchen	Melle	76
Altenmelle	Eicken-Bruche	66
Melle	Melle	59
Eicken-Bruche	Melle	45
Gerden	Melle	32
Melle	Neuenkirchen	31
Melle	Düingdorf	31
Melle	Gerden	30

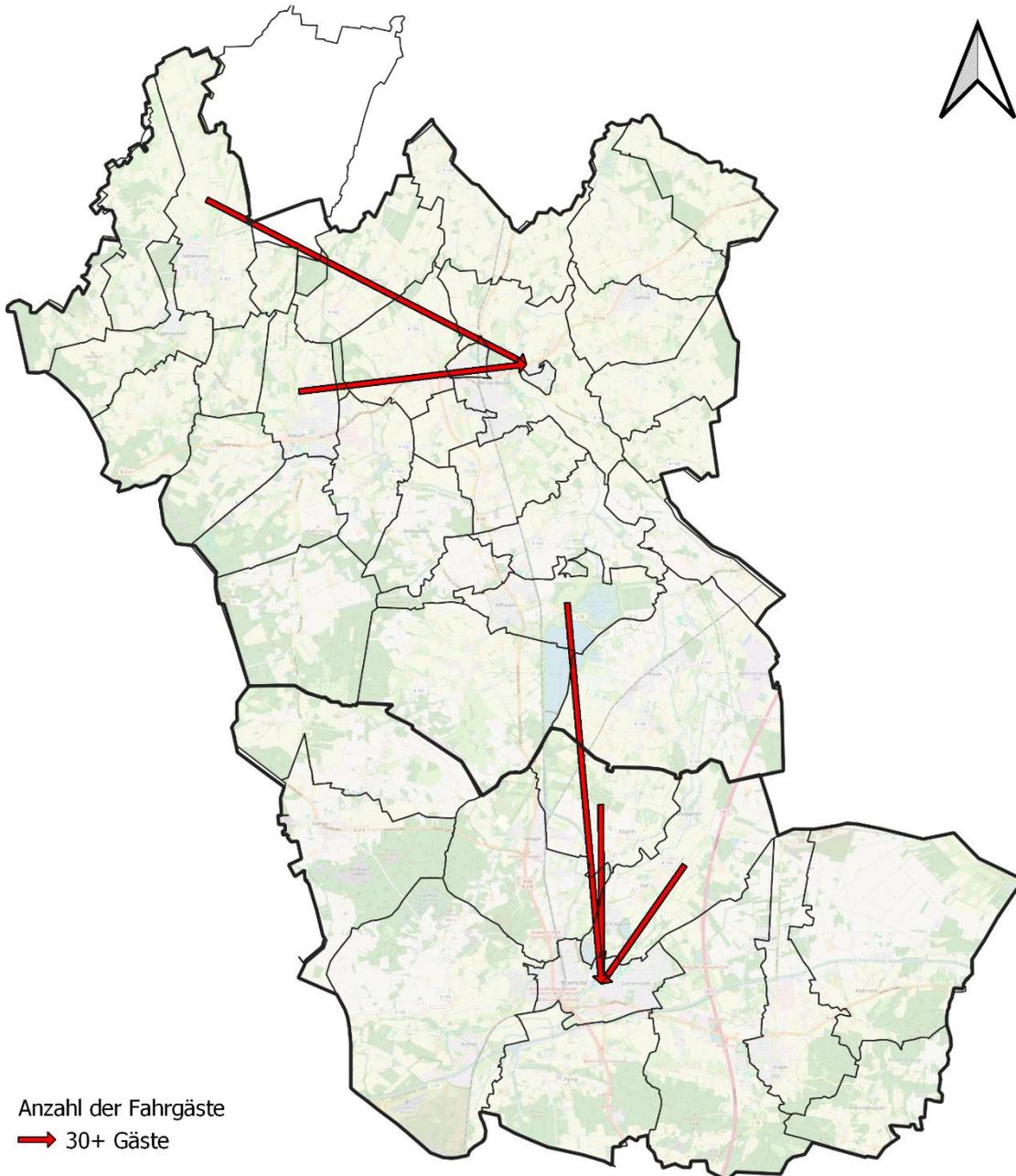


Verbindungen mit mindestens 30 Fahrgästen an Wochenenden ab 21:00 Uhr in Q3 auf Gemarkungsebene

Anzahl der Fahrgäste
 → 30+ Fahrgäste

Einstieg	Ausstieg	Fahrgäste
Melle	Gerden	113
Melle	Melle	94
Melle	Neuenkirchen	66
Melle	Eicken-Bruche	63
Melle	Buer	63
Gerden	Melle	61
Gesmold	Melle	53
Melle	Altenmelle	49
Buer	Melle	46
Melle	Wellingholzhausen	46

Verbindungen mit mindestens 30 Fahrgästen an Werktagen zwischen 05:00 und 09:00 Uhr in Q3 auf Gemarkungsebene



Samtgemeinde Bersenbrück:

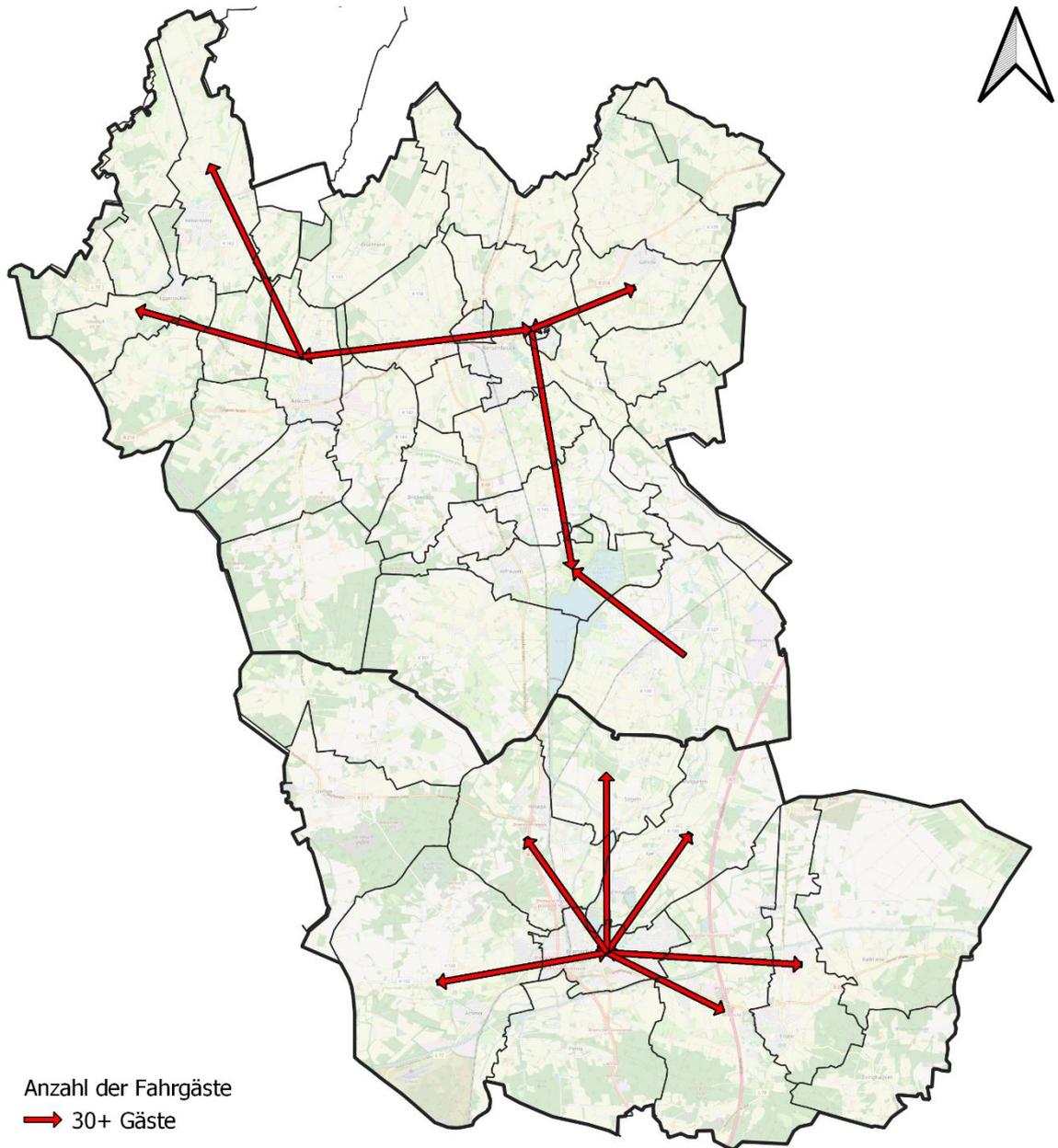
Einstieg	Ausstieg	Fahrgäste
Ankum	Bersenbrück	57
Bersenbrück	Bersenbrück	46
Kettenkamp	Bersenbrück	40
Alfhausen	Bramsche	31

Stadt Bramsche:

Einstieg	Ausstieg	Fahrgäste
Bramsche	Bramsche	69
Epe	Bramsche	48
Sögeln	Bramsche	43

0 2,5 5 km

Verbindungen mit mindestens 30 Fahrgästen an Wochenenden ab 21:00 Uhr in Q3 auf Gemarkungsebene



Samtgemeinde Bersenbrück:

Einstieg	Ausstieg	Fahrgäste
Ankum	Bersenbrück	103
Bersenbrück	Ankum	84
Rieste	Alfhausen	70
Gehrde	Bersenbrück	59
Ankum	Basum	53

Stadt Bramsche:

Einstieg	Ausstieg	Fahrgäste
Bramsche	Bramsche	238
Bramsche	Achmer	120
Bramsche	Engter	93
Achmer	Bramsche	90
Bramsche	Hesepe	78

