

Fragen und Antworten zum Busverkehr

Die Neukonzeption des Busverkehrs in Wallenhorst hat [viele Fragen und Sorgen ausgelöst](#) – das verstehen wir gut. Deshalb haben wir als Freie Demokraten häufig gestellte Fragen gesammelt und möchten hier so transparent wie möglich erklären, wie die Entscheidungen zustande kamen und was sie konkret bedeuten.



Alle Antworten erfolgen nach bestem Wissen und Gewissen auf Basis des aktuellen Planungs- und Kenntnisstands. Wir können jedoch keine Gewähr für die Richtigkeit übernehmen.

Diese Sammlung von Fragen und Antworten wird laufend aktualisiert.

Letztes Update: **21.10.2025**:

- Wir haben Informationen insbesondere zu Schulbussen, Stadtlinien in Osnabrück sowie Nachtbussen nachgetragen.
- Wir haben Informationen zu nicht mehr bedienten Haltestellen vervollständigt.
- Wir haben die finalen Fahrpläne und -routen eingepflegt.
- Wir haben den langen Antworten Kurzanworten vorangestellt.
- Wir haben überholte Informationen zur zwischenzeitlichen Ablehnung der Genehmigung entfernt, die mit dem Widerspruchsbescheid gegenstandslos geworden sind.
- Wir haben einige Rechtschreibfehler korrigiert und Bezeichnungen vereinheitlicht.
- Wir haben doppelte Informationen entfernt und hypothetische Formulierungen abgeändert, die sich als „Was Wäre Wenn“ Beschreibungen durch zwischenzeitliche Ereignisse verändert haben.
- Wir haben die zuvor „nach Eingang“ geordneten Fragen neu gruppiert und teilweise verschoben, um inhaltliche Sprünge zu vermeiden.
- Diese rein formalen Anpassungen haben wir nicht einzeln gekennzeichnet.

Sie haben weitere Fragen oder Anmerkungen zu unseren Antworten? Nutzen Sie [unseren WhatsApp Chat](#), schicken Sie uns eine [Mail](#), nutzen Sie [unser Kontaktformular](#) oder rufen Sie an unter [05407 8091149](#).

Inhalt

A.	Allgemeines zur Änderung der Buslinien.....	3
A.1.	Wie ist der aktuelle Stand der Umstellung der Buslinien?	3
A.2.	Warum ist überhaupt eine Umstellung der Buslinien nötig geworden?.....	4
A.3.	Kann man nicht einfach auf die Ausbringung der aktuell vereinbarten Linien bestehen?	4
A.4.	Die aktuelle Notvergabe funktioniert doch im Prinzip, warum lässt man diese nicht weiterlaufen?.....	5
A.5.	Warum wurden die Bürgerinnen und Bürger nicht vorher über Änderungen beim ÖPNV informiert?.....	5
B.	Geplante Linien.....	5
B.1.	Wie sollen die Linien in Wallenhorst zukünftig aussehen?	5
B.2.	Was ist bei den Nachtbussen geplant?.....	9
B.3.	Wie steht es um die Verbindung zwischen den Ortsteilen?	9

B.4. Wie sind die Fahrgasterhebungen für jede einzelne Haltestelle?	9
B.5. Ist eine optimale Abstimmung der neuen Buslinien auf den Stadtverkehr Osnabrück gegeben?9	
B.6. Hat Wallenhorst einen schlechten ÖPNV?	10
B.7. Warum fahren die Busse im Wallenhorster Zentrum über die Haltestelle Schulzentrum? Das ist doch kaum eine geeigneter zentraler Umstiegspunkt.	10
B.8. Widerspricht die neue Linienführung, insbesondere die Umstellung der Linie 533 zwischen Rule und Osnabrück, nicht dem geltenden Nahverkehrsplan und war insoweit gar nicht genehmigungsfähig?.....	11
B.9. Was bedeutet das X bei den neuen Linien bzw. warum sind die Ein- und Ausstiege in Osnabrück eingeschränkt?	11
B.10. Werden alle Haltestellen weiterhin bedient?	11
C. Busverkehr in Rulle	12
C.1. Werden die Busverbindungen aus Rulle länger und schlechter?	12
C.2. Warum müssen Ruller Bürgerinnen und Bürger zukünftig erst die Schleife über Wallenhorst fahren, um nach Osnabrück zu kommen?	12
C.3. Die Beschleunigung über die B68 nach Osnabrück wird durch die Änderung am Neumarkt hinfällig sein.....	12
C.4. Man kommt bei den zukünftigen Verbindungen mit dem Auto und selbst mit dem Rad schneller von Rulle aus nach Osnabrück.	12
C.5. Wird der Süden von Rulle abgehängt?	12
C.6. Welche Haltestellen in Rulle werden nicht mehr bedient? Wird tatsächlich nur noch eine Haltestelle (Apotheke) angefahren?	13
C.7. Viele Haltestellen in Rulle wurden im Zeitraum der Erhebung baustellenbedingt nicht bedient, das Ergebnis ist dadurch verfälscht.	13
C.8. Was ist mit den schönen neuen Haltestellen? Die sind doch gerade erst ausgebaut worden. Ein Fall für den Bund der Steuerzahler oder den Irrsinn der Woche?.....	13
C.9. Müssen Fördermittel für den Ausbau von Bushaltestellen zurückgezahlt werden?	14
C.10. Was hat es mit der „Auflage“ zur Prüfung der Bedienung weiterer Haltestellen im Süden von Rulle auf sich?	14
C.11. Was schlägt die FDP für den Süden von Rulle vor?	14
C.12. Wie realistisch ist die Anbindung weiterer Haltestellen?	15
C.13. Ist die Linie 533 nicht der Goldstandard und sollte fortgeführt Kern der Neugestaltung sein?	15
C.14. Wie viele Personen haben durch den Entfall von Haltestellen einen längeren Fußweg und wie viele einen kürzeren?	16
C.15. Welche Anmerkungen zur aktuellen Linie 533 werden durch das neue Buskonzept behoben und welche Bedarfe sind aktuell nicht abgedeckt?	16
C.16. Ist die Erreichbarkeit der Schulen in Osnabrück gesichert?	16
C.17. Was ist mit der Schülerbeförderung nach Haste außerhalb der normalen Zeiten im Schulverkehr?	16

C.18. Wie steht es um die Anbindung von Rulle über den Haster Berg?	17
C.19. Wie passt es zusammen, dass derzeit am Stadtweg ein neues Baugebiet entsteht und ein weiteres möglicherweise kommt, wenn ab November die Linie 533 über den Haster Berg nicht mehr zur Verfügung stehen wird?	17
C.20. Warum wurde nicht diskutiert, die Busse von Wallenhorst über Rulle und dann über den Gruthügel nach Osnabrück fahren zu lassen?	18
C.21. Wie soll man zukünftig das Nettebad erreichen?	18
C.22. Waren die Fahrgastzählungen vom März und November 2023 nicht vor dem Entwurf des 5. Nahverkehrsplanes bekannt?	18
C.23. Warum hatten die Fahrgastzählungen mit deutlichem Anstieg der Fahrgäste zwischen März 2023 und November 2023 keinen Einfluss?	19
C.24. Wie viel teurer wäre eine Linienführung über den Haster Berg anstatt des aktuellen Vorschlags? Wie viele unterschiedliche Kostenvoranschläge lagen vor?	19
D. Vergabe und Finanzierung	20
D.1. Gab es eine (europäische) Ausschreibung?	20
D.2. Was wäre geschehen, wenn die Vergabe der Konzession gestoppt worden wäre?	20
D.3. Zahlt Wallenhorst zusätzlich 4,5 Mio. Euro für einen schlechteren Busverkehr?	20
D.4. Kann Wallenhorst die Zahlung nicht einfach verweigern und vom Landkreis Osnabrück als Aufgabenträger verlangen, dass dieser die Verkehrsleistungen ausbringt?	21
D.5. Ist es nicht ein großes Risiko, sich jetzt auf eine Konzession über zehn Jahre einzulassen?	21
D.6. Gerade die FDP steht für einen freien Wettbewerb. Warum hat die FDP nicht darauf gedrängt, mindestens zwei Konzepte von zwei Busunternehmen einzuholen?	22
D.7. Warum hat die FDP einem 10-Jahresvertrag zugestimmt, anstatt technologieoffen in die Zukunft zu schauen? Es ist doch denkbar, dass innerhalb der nächsten 10 Jahre autonom fahrende Busse in Serie eingesetzt werden können.	22

A. Allgemeines zur Änderung der Buslinien

A.1. Wie ist der aktuelle Stand der Umstellung der Buslinien?

Kurzantwort: Das Notvergabemodell endet. Es startet ein neues, eigenwirtschaftliches Angebot am 01.11.2025.

Bis zum 01.11.2025 wurden und werden die Buslinien im Linienbündel Wallenhorst hilfsweise auf Basis einer Notvergabe durch die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH bzw. die VLO Bus (VLO) erbracht. Diese Notvergabe endet nach zwei Jahren Ende Oktober 2025. Mit Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union hat der Landkreis Osnabrück als zuständiger ÖPNV-Aufgabenträger im Juli 2024 eine Regelung für die Fortsetzung des ÖPNV über den Oktober 2025 hinaus gesucht.

Daraufhin wurde ein einziges privates (sog. eigenwirtschaftliches) Angebot durch Busunternehmen Hülsmann Touristik GmbH & Co. KG und P. Hummert Omnibus GmbH vorgelegt, die dafür die Arbeitsgemeinschaft ÖPNV Wallenhorst (ARGE) gegründet haben. Dieses Angebot wurde auf Kreis- und Gemeindeebene intensiv geprüft und beraten, erheblich verändert und nachgebessert und schließlich im Januar 2025 durch den Gemeinderat Wallenhorst [mit deutlicher Mehrheit von 22:6](#)

[Stimmen und Unterstützung aus allen Fraktionen](#) zur Umsetzung empfohlen, nachdem schon [der Kreistag fraktionsübergreifend für das Konzept gestimmt](#) hatte.

Eine notwendige Genehmigung der zuständigen Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) [wurde im April 2025 vorerst versagt](#). Im Rahmen eines Widerspruchsverfahrens und nach zusätzlichen Stellungnahmen und Informationen aller Beteiligten wurde die Genehmigung schließlich [mit einigen Auflagen im August 2025 erteilt](#).

Es ist nun vorgesehen, dass der Regelbetrieb pünktlich zum 01.11.2025 aufgenommen wird. Die Beteiligten bitten um Verständnis, dass zum Start ggf. nicht jede Umstellung (z.B. aushängende Fahrpläne) innerhalb eines Tages überall gelingt.

A.2. Warum ist überhaupt eine Umstellung der Buslinien nötig geworden?

Kurzantwort: *Das bisherige System war dauerhaft unterfinanziert und unzuverlässig.*

Viele Bürgerinnen und Bürger fragen sich, warum überhaupt etwas geändert werden muss – wo die bisherigen Linien doch grundsätzlich bekannt und eingespielt sind. Leider hat sich gezeigt, [dass das bisherige System nicht dauerhaft finanzierbar ist](#). Die Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS) Wallenhorst war lange Zeit (unbemerkt) unterfinanziert. Die vereinbarten Linien konnten mit den zur Verfügung stehenden Einnahmen und Zuschüssen nicht kostendeckend bedient werden. Dies mündete in den letzten Jahren in [unzuverlässigen Busverbindungen im gesamten Gemeindegebiet](#). Die bisherigen Konzessionäre haben sich aus diesem Grund zurückgezogen, was zur o.g. Notvergabe führte. Der Landkreis hat kurzfristig mit einer Zahlung von bis zu 750.000 Euro den Busverkehr stabilisiert, diese Notfallunterstützung steht jedoch nicht dauerhaft zur Verfügung. Die bisher gefahrenen Linien können deshalb nicht weitergeführt werden.

UPDATE 20.05.2025: Wir möchten klarstellen, dass es nicht grundsätzlich der Wunsch von Politik und Verwaltung war, die Linienführungen in Wallenhorst zu verändern. Insoweit geht auch niemand aktiv gegen die bisherige Linienführung vor. Die vorgesehene Anpassung ist schlicht Sachzwängen geschuldet. Die unzuverlässige Verkehrsausbringung konnte nicht länger hingenommen werden.

Die Ausführungen zu Zahlungen des Landkreises oben betrafen nur den temporären Zuschuss. Der Landkreis wird auch zukünftig jährlich Millionenbeträge für die Busverkehre in Wallenhorst leisten, die Gemeinde wird jährlich hunderttausende Euro zuschießen. Dies ist ein Bekenntnis zum ÖPNV, das wir anerkennen und unterstützen.

UPDATE 17.09.2025: Auch die LNVG hat festgestellt, dass die bisherige Verkehrserbringung wirtschaftlich nicht darstellbar gewesen ist und insoweit gewisse Einsparungen (insbesondere reduzierte Fahrplankilometer) notwendig sind.

A.3. Kann man nicht einfach auf die Ausbringung der aktuell vereinbarten Linien bestehen?

Kurzantwort: *Dafür bräuchte es Anbieter, die bereit und in der Lage sind, dies zu leisten und eine Finanzierung – das ist aktuell nicht realistisch.*

Niemand ist verpflichtet, den in Wallenhorst beschlossenen Takt auszubringen. Wenn der Landkreis und/oder die Gemeinde Wallenhorst das unbedingt wollten, müssten sie einen oder mehrere Anbieter finden, die zur Erbringung der Fahrleistung bereit und fähig sind und dies in großem Umfang selbst finanzieren. Dies ist in Anbetracht der angespannten Haushaltslage nicht vertretbar. Auch noch höhere Tarife sind den Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV nicht zuzumuten oder gar nicht möglich, da z.B. die Finanzierungsanteile aus dem verbreiteten Deutschlandticket nicht selbst bestimmt werden können.

Hier sollte nicht vergessen werden, dass die ARGE gar kein Interesse daran hat, schlecht oder gering zu leisten, da sie an (zusätzlichen) Fahrgästen im Rahmen eines eigenwirtschaftlichen Angebotes verdient.

A.4. Die aktuelle Notvergabe funktioniert doch im Prinzip, warum lässt man diese nicht weiterlaufen?

Kurzantwort: Die VLO kann und darf das nicht dauerhaft leisten.

Neben dem geschilderten Finanzierungsproblem und rechtlichen Grenzen [funktioniert auch die Bedienung der aktuell ausgebrachten Linien nicht reibungslos](#), da die zwangsweise verpflichtete VLO gar nicht über das entsprechende Fahrpersonal und Fahrzeuge verfügt und die Leistungen an Unterauftragnehmer vergeben muss. [Zwar sind die Zahlen nicht erbrachter Fahrten deutlich zurückgegangen](#), sie sind aber mit einer dreistelligen Zahl von ausfallenden Fahrten pro Monat immer noch viel zu hoch für einen verlässlichen Busverkehr und frustrieren Bürgerinnen und Bürger. Was nützt ein umfangreicherer Fahrplan, auf den sich niemand verlassen kann?

A.5. Warum wurden die Bürgerinnen und Bürger nicht vorher über Änderungen beim ÖPNV informiert?

Kurzantwort: Es wurde mehrfach und in verschiedenen Formaten informiert, u.a. durch Ausschusssitzungen, Bürgerforen und Pressearbeit.

Das Thema ist insgesamt seit Jahren Gegenstand von verschiedenen Ausschusssitzungen und es wurde auf Bürgerforen darüber gesprochen, zuletzt z.B. umfangreich [am 16. Januar 2025 im Gasthaus Witte in Wallenhorst](#). Wir und andere Parteien und Wählergruppen haben im Vorfeld eine überdurchschnittliche Pressearbeit durchgeführt, wie [ein Blick auf das Thema ÖPNV auf Wallenhorster.de](#) zeigt, die CDW hat hier auch mehrere Monate vor einer Entscheidung [eine offene Fraktionssitzung angeboten](#).

[Im Rahmen dieser Diskussionen](#) ist zudem viel bewegt worden und es wurden [zahlreiche Verbesserungen](#) für die Bürgerinnen und Bürger erreicht.

B. Geplante Linien

B.1. Wie sollen die Linien in Wallenhorst zukünftig aussehen?

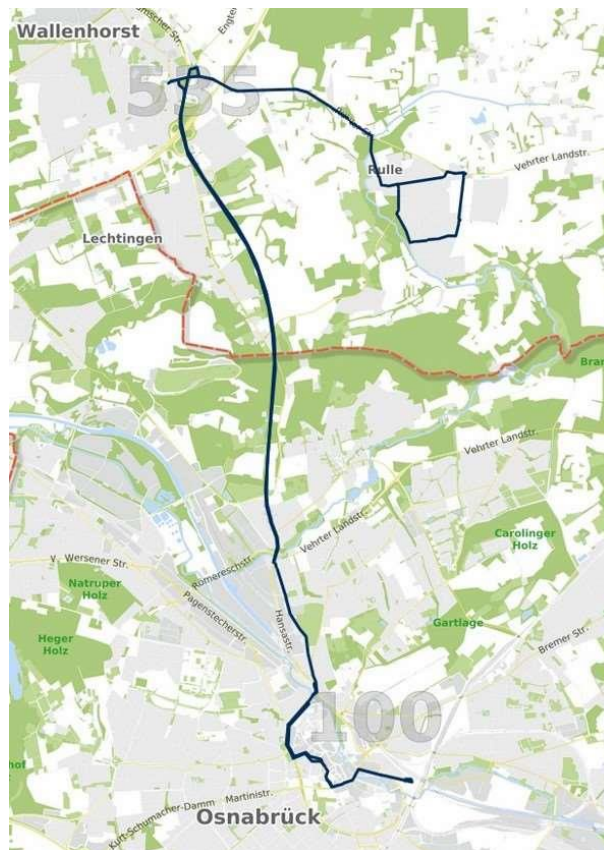
Kurzantwort: Es soll drei Hauptlinien, einen Nachtbus und fortgeführte Schul- und Sonderverkehre geben.

Vorgesehen sind zukünftig **drei Hauptlinien**:

- [X510](#):
 - von **Rulle** über **Wallenhorst** und die B68 schnell nach Osnabrück
 - ersetzt die bisherige Linie 533
 - Innerhalb von Osnabrück fährt die Linie [14](#) ab/bis *Nettebad* weiterhin
- [520](#):
 - vom **Hollager** Gewerbegebiet über **Pye** umsteigefrei mit der städtischen Linie [18](#) verknüpft
 - fährt auf der Route der bisherigen Linie 581 und ersetzt diese sowie die Linie 582

- Während sich der Weg nach Osnabrück unterscheidet (X510 via B68; 520 via Pye/Fürstenauer Weg; X530 via Lechtingen/Osnabrücker Straße), ist der Verlauf der Linien im Stadtgebiet von Osnabrück identisch.

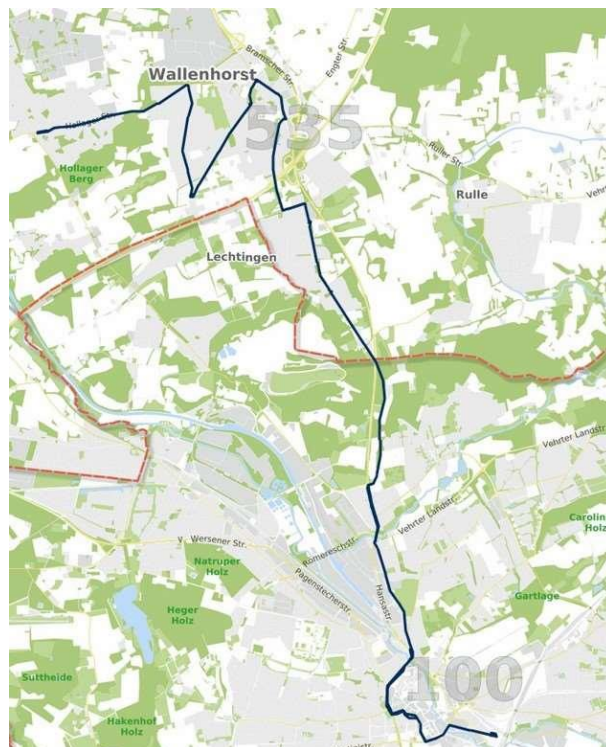
- Rulle – Wallenhorst – Osnabrück (X510)



- Hollage – Pye – Osnabrück (520)



- Wallenhorst – Lechtingen – Osnabrück (X530)



Alle Ortsteile sind so in der Kernzeit mit einem 30 Minuten-Takt umsteigefrei sowohl an Wallenhorst als auch an Osnabrück angebunden. Zwischen Wallenhorst und Osnabrück verkehren bis zu fünf Fahrten pro Stunde und Richtung.

Die Linie [580](#) verbindet weiterhin Wallenhorst mit *Bramsche*. Zukünftig wird auch das *Gewerbegebiet Schwarzer See* angefahren.

Linie **583** (Wallenhorst – Lechtingen – Osnabrück) wird mit leicht angepasstem Angebot weiterhin gefahren.

Die überregionalen Linien **X275** (Osnabrück – Vehrte – Rulle – Ostercappeln – Venne), **X585** (Damme – Wallenhorst – Osnabrück) und **586** (Icker – Wallenhorst – Rulle – Lechtingen – Osnabrück) werden fortgesetzt.

Im **Schulverkehr** bleiben die Linien

- **168** (Hollage – Osnabrück),
- **511** (Hollage – Wallenhorst),
- **512** (Hollage – Wallenhorst – Lechtingen – Rulle – Evinghausen – Osnabrück),
- **513** (Wallenhorst – Lechtingen – Rulle – Icker) sowie
- **514** (Bramsche – Wallenhorst)

unverändert bestehen.

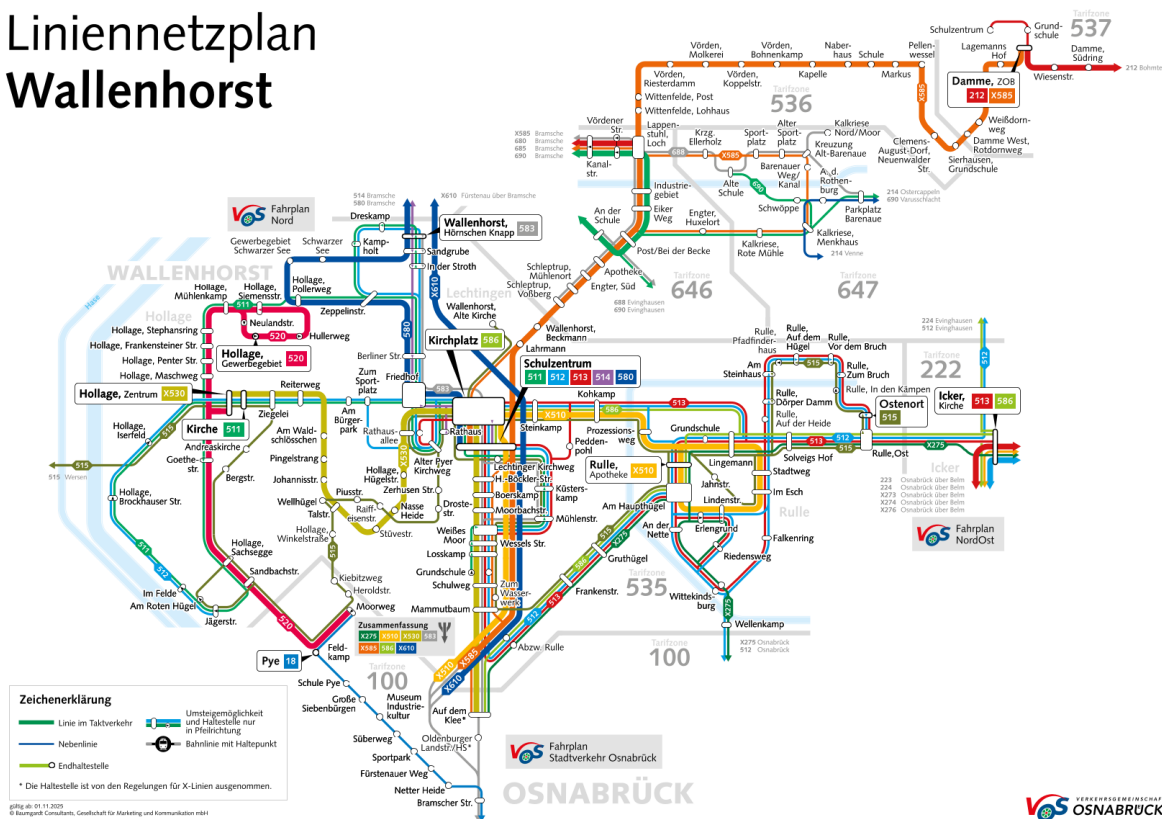
Auch die **BürgerBus-Linien**

- **515** (Rulle – Wallenhorst – Hollage – Wersen) und
- **516** (Lechtingen – Wallenhorst – Hollage – Wersen)

sind von der Umstellung des Linienbündels nicht betroffen.

Die bisherigen Linien 533, 581, 582 sowie X584 werden am 31. Oktober 2025 eingestellt.

Linienetzplan Wallenhorst



Der aktuelle Streckennetzplan und die wesentlichen Fahrpläne sind inzwischen auch gedruckt verfügbar und wurden an alle Wallenhorster Haushalte mit dem Bürger-Echo vom 22. Oktober 2025 verteilt.

B.2. Was ist bei den Nachtbussen geplant?

Kurzantwort: *Bei den Nachtbussen bleibt vorerst alles beim Alten.*

Es ist grundsätzlich vorgesehen, die Nachtbusse zu einer Linie **N500** zusammenzufassen, die durch alle Wallenhorster Ortsteile fährt. Hier steht jedoch noch eine Abstimmung von Details aus und es ist unklar, ob die Linie genehmigt wird.

Während zum 01. November 2025 die tagsüber gefahrenen Linien an den Start gehen und wir für diese die finalen Fahrpläne von der Seite der VOS verlinkt haben, können wir im Folgenden nur den Fahrplan-**Entwurf** für die Linie N500 (Stand Januar 2025) zum Download anbieten, der sich noch verändern kann und vorerst nicht gilt.

[N500 Nachtbus Fahrplan ENTWURF](#) (Stand Januar 2025)

Da diese Linie bis auf Weiteres nicht in die Umsetzung geht, gilt für Wallenhorst auch ab November 2025 weiterhin, dass die Nachtbuslinien

- **N1** (Osnabrück – Rulle) und
- **N18** (Osnabrück – Lechtingen – Wallenhorst – Hollage)

im Gemeindegebiet fahren.

B.3. Wie steht es um die Verbindung zwischen den Ortsteilen?

Kurzantwort: *Die Verbindung zwischen den Ortsteilen verbessert sich, insbesondere werden die Linien abends länger bedient.*

UPDATE 08.10.2025: Im neuen Linienbündel fungiert *Wallenhorst Schulzentrum* als zentraler Hub für die Verbindung der Ortsteile (*siehe Frage B.7.*). Die Linie X530 fährt von dort einmal nach Lechtingen und gegenläufig nach Hollage. Die Linie X510 verbindet Wallenhorst mit Rulle und stellt in der Gegenrichtung eine Schnellbusverbindung nach Osnabrück (*siehe Frage C.3.*). Die Ortsteile werden an Werktagen deutlich länger angefahren als bislang:

- letzte Abfahrt nach Hollage: 0:08 Uhr
- letzte Abfahrt nach Lechtingen: 22:52 Uhr
- letzte Abfahrt nach Rulle: 0:23 Uhr

B.4. Wie sind die Fahrgasterhebungen für jede einzelne Haltestelle?

Die folgende Präsentation aus dem März 2025 stellt die Fahrgastzahlen sowie die Quelle-Ziel-Beziehungen dar.

[Quelle-Ziel-Erhebung März 2025](#)

B.5. Ist eine optimale Abstimmung der neuen Buslinien auf den Stadtverkehr Osnabrück gegeben?

Kurzantwort: *Die Abstimmung läuft und wird mit Fahrplanwechseln weiter verbessert.*

Das Wichtigste für uns als Entscheiderinnen und Entscheider in Wallenhorst ist ein verlässlicher Takt und eine zuverlässige Bedienung der Haltestellen. Die ARGE kann und will das nur gewährleisten,

wenn sie die Strecken vollständig und unabhängig bedient, schließlich will sie nicht für Zubringer und nicht selbst ausgesuchte Partner den sprichwörtlichen Kopf hinhalten. Dies verstehen und respektieren wir.

Eine konsequente Einbeziehung der Stadt Osnabrück scheitert auch aktuell daran, dass die Stadt Osnabrück ihren Busverkehr gerade neu aufstellt und dort das Angebot [reduziert statt ausgebaut](#) wird. Dabei ist wichtig zu wissen, dass die Stadt Osnabrück zukünftig [keinesfalls mit einer üppigen Ausweitung](#) des Angebotes plant. Auch dort führen Umstellungen und [Kürzungen zu mühseligeren Verbindungen](#). Das ist weder unser Vorbild noch unser Anspruch oder eine Entschuldigung. Aber es ist eben nicht so, als sei Wallenhorst hier auf dem Holzweg.

Im Ergebnis war Wallenhorst häufig wenig selbstbestimmt, sondern musste mit den Verbindungen in und aus der Stadt auf das reagieren, was die Stadt angeboten hat. Die Umstellung von der Linie 541 zur Linie 533 war schließlich kein Anliegen aus Wallenhorst, vielmehr hat die Stadt – ob berechtigt oder nicht – mitgeteilt, dass die elektrifizierten Metrolinien nicht über den Haster Berg werden fahren können, was die Linie 541 als heutige Linie M1 aus dem Angebot genommen hat. Es wurde „nur noch“ die Verlängerung der Stadtbuslinie 14 als Linie 533 angeboten. Ähnlich sieht es in Pye aus, wo die Anbindung über die aus Hollage kommenden Busse gerne angenommen wird, aber auf den Bedarf aus Wallenhorst nicht immer vollumfänglich Rücksicht genommen wird.

Eine optimale Anbindung an das Osnabrücker Netz ist wünschenswert und die ARGE hat schon die Bereitschaft signalisiert, die Taktung mit dem Fahrplanwechsel ggf. zu verschieben, wenn dies zu einer besseren Anbindung führt. Sich aber jetzt erst einmal unabhängig aufzustellen, führt zu einem verlässlichen Angebot und stärkt die Position gegenüber der Stadt, wenn man zeigt, dass es auch anders geht.

UPDATE 27.09.2025: Im Rahmen der Auflagen durch die LNVG gelang bereits eine Einigung mit den Stadtwerken Osnabrück zu den Linien über Osnabrück Pye. Dies zeigt, dass Abstimmungen funktionieren. Wir regen weitere Gespräche und intensive Abstimmungen mit den Planerinnen und Planern der Stadt Osnabrück dringend an und sind zuversichtlich, dass es im Rahmen der [Neuaufstellung der PlaNOS](#) zu einem intensiven Austausch kommt.

B.6. Hat Wallenhorst einen schlechten ÖPNV?

Kurzantwort: *Nein, das Angebot ist im Vergleich zum Landkreis überdurchschnittlich.*

Mit über 150 Busumläufen pro Werktag bleibt Wallenhorst auch künftig außergewöhnlich gut angebunden – deutlich besser, als es in vielen anderen Gemeinden im Landkreis möglich ist. Auch deshalb wird es im Kreistag keine dauerhafte Mehrheit geben, Wallenhorst seine schon sehr gute Versorgung durch weitere Finanzmittel aus der Kreisumlage der übrigen Kommunen noch aufzuwerten.

B.7. Warum fahren die Busse im Wallenhorster Zentrum über die Haltestelle Schulzentrum? Das ist doch kaum eine geeigneter zentraler Umstiegspunkt.

Kurzantwort: *Es handelt sich um eine Übergangslösung bis zur Einrichtung eines Busbahnhofs an der Grünen Wiese.*

Das Schulzentrum ist nicht perfekt gelegen, das wissen wir. Aktuell gibt es jedoch keine Haltestelle, die besser geeignet wäre. Deshalb setzen wir auf eine Zwischenlösung: Mit der geplanten Haltestelle an der Niedersachsenstraße im Rahmen der Bebauung der Grünen Wiese wird es in Zukunft eine zentrale Umstiegsmöglichkeit im Ortskern geben.

Über die zukünftige Linie 530 besteht in einer verdichteten Taktung ergänzend auch eine Umstiegsmöglichkeit von unter 20 Minuten zu weiteren Haltestellen in Wallenhorst, die von der bisherigen Linie 533 nur vereinzelt angefahren worden sind.

B.8. Widerspricht die neue Linienführung, insbesondere die Umstellung der Linie 533 zwischen Rule und Osnabrück, nicht dem geltenden Nahverkehrsplan und war insoweit gar nicht genehmigungsfähig?

Kurzantwort: *Nein, im Nahverkehrsplan aufgeführte Details sind eine Beschreibung des Ist-Zustandes, keine Anforderung.*

Die im Anhang des [4. Nahverkehrsplans](#) dargestellten Liniennetzpläne, auch zur VOS Wallenhorst, stellen den Ist-Zustand und keine Zielsetzung dar. Das Angebot der ARGE steht nach Bewertung der LNVG mit dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan im Einklang.

Die LNVG sieht insbesondere eine Vielzahl von Verbesserungen (höhere Taktung, verlässlichere Linienführung), die auch im Nahverkehrsplan als Ziele formuliert sind.

B.9. Was bedeutet das X bei den neuen Linien bzw. warum sind die Ein- und Ausstiege in Osnabrück eingeschränkt?

Kurzantwort: *Im eXpressBus-Konzept gibt es in Osnabrück stadteinwärts nur den Ausstieg, stadtauswärts nur den Einstieg.*

Die X-Linien sind als schnelle Direktverbindungen zwischen Wallenhorst und Osnabrück gedacht. Damit die Fahrten wirklich zügig bleiben, steigen in Osnabrück nur Fahrgäste zu, die in Richtung Wallenhorst fahren – und umgekehrt. Das sorgt dafür, dass die Busse nicht als Verstärker für den innerstädtischen Verkehr zweckentfremdet werden, sondern wirklich den Bürgerinnen und Bürgern in Wallenhorst zugutekommen. Es hilft auch bei der Beschleunigung des Taktes.

Das ist ferner eine Notwendigkeit, um die Konzessionen der Linienbündel voneinander zu trennen. Sonst würden die Busse des Wallenhorster Linienbündels den innerstädtischen Verkehr mit bedienen. Die Linienrechte für den innerstädtischen Verkehr liegen jedoch nicht bei der ARGE, sondern bei den Stadtwerken Osnabrück.

UPDATE 08.10.2025: Anders als zuerst vorgestellt, wird die Linie 520 keine X-Linie sein, sondern Stadtgebiet in Abstimmung mit den Stadtwerken Osnabrück als Linie 18 gefahren. Diese Verbindung hält in beiden Fahrtrichtungen entlang des Fahrtweges überall zum Ein- und Ausstieg.

B.10. Werden alle Haltestellen weiterhin bedient?

Kurzantwort: *Im Wesentlichen werden alle Haltestellen weiterhin angefahren. Es gibt kleine Verschiebungen und größere Änderungen in Rulle.*

Es wurden bei der Abstimmung der Fahrtwege wesentliche Verbesserungen erreicht, so ist z.B. die zuerst vorgesehene Auslassung der Haltestellen *Pingelstrang* und *Talstraße* vom Tisch. Es kommt neben noch zu diskutierenden Anpassungen in Rulle (*siehe Frage C.6.*) nur zu minimalen Anpassungen. So wird die Haltestelle *Am Bürgerpark* vom Linienverkehr nicht mehr angefahren, allerdings befindet sich die Haltestelle *Am Waldschlösschen* in unmittelbarer Nähe. Außerdem werden bis auf Weiteres die Haltestellen *Wallenhorst Friedhof* sowie *Zum Sportplatz* nicht mehr angefahren, Anpassungen sind hier aber mit der Verlegung des zentralen Umstiegspunktes in Wallenhorst denkbar (*siehe Frage B.7.*).

C. Busverkehr in Rulle

C.1. Werden die Busverbindungen aus Rulle länger und schlechter?

Kurzantwort: Das ist unterschiedlich. Einige Ziele erfordern künftig Umstiege und erfordern mehr Zeit, andere werden direkter und schneller erreicht.

Die Busverbindungen abseits der Schulbusse und Sonderfahrten verändern sich mit dem neuen Linienbündel, werden aber nicht unbedingt länger oder schlechter. Ganz Osnabrück bleibt mit dem Bus erreichbar. Einige Ziele, die bislang von der Linie 533 direkt angefahren wurden, erfordern zukünftig einen Umstieg an der *Bramscher Straße* oder an der *Haster Mühle*. Dafür entfallen Umstiege auf Verbindungen, bei denen diese heute nötig sind, z.B. aus der Innenstadt oder vom Hafen. Zum *Neumarkt* gelangt man ohne Umstieg schneller als heute. Einige Bürgerinnen und Bürger werden das persönlich als Rückschritt empfinden, bestimmte Wegebeziehungen werden umständlicher und länger. Für andere bietet die neue Linienführung Vorteile. Die konkreten Auswirkungen hängen auch davon ab, wie Osnabrück zukünftig die Linien in Haste und der Dodesheide aufstellt.

C.2. Warum müssen Ruller Bürgerinnen und Bürger zukünftig erst die Schleife über Wallenhorst fahren, um nach Osnabrück zu kommen?

Kurzantwort: Nur so wird ein Ringverkehr mit einer „Zusammenlegung“ der Fahrtrichtungen möglich.

Natürlich stimmen wir zu, dass jemand, der von Rulle nach Osnabrück möchte, wenig Interesse hat, über Wallenhorst zu fahren. Es ist aber die zu bedienende Anforderung aus dem aktuellen Nahverkehrsplan, Rulle und Wallenhorst zu verbinden. Bei jeder Linienführung gibt es naturgemäß Wege, die für einige günstiger und für andere ungünstiger sind. Fahrgäste, die zum Hauptbahnhof Osnabrück wollen, haben sich zu Zeiten der Linie 541 an der in Haste gefahrenen Schleife gestört und ärgern sich heute in der Linie 533 sitzend über einen Ausflug durch die Dodesheide.

C.3. Die Beschleunigung über die B68 nach Osnabrück wird durch die Änderung am Neumarkt hinfällig sein.

Etwaige Änderungen am Neumarkt werden sich auf alle Linien auswirken, daher bleiben Vorteile kürzerer Fahrzeit erhalten.

C.4. Man kommt bei den zukünftigen Verbindungen mit dem Auto und selbst mit dem Rad schneller von Rulle aus nach Osnabrück.

Kurzantwort: Der ÖPNV hat nicht den Anspruch, sich mit dem (motorisierten) Individualverkehr zu messen.

Es stimmt: Mit Auto oder Fahrrad ist man auf vielen Strecken schneller. Das lässt sich durch den ÖPNV nie vollständig ändern. Unser Ziel ist deshalb nicht, schneller als das Auto zu sein, sondern eine verlässliche und bequeme Alternative zu bieten – mit festen Takten, ohne Parkplatzsuche und für alle, die kein Auto nutzen können oder wollen.

C.5. Wird der Süden von Rulle abgehängt?

Kurzantwort: Einige Haltestellen werden zunächst nicht bedient. Das ist eine schwierige Abwägung zugunsten eines verlässlichen Gesamtnetzes, ein Prüfauftrag zur Nachsteuerung läuft.

Wir verstehen gut, dass der Wegfall einzelner Haltestellen im Süden von Rulle für manche Bürgerinnen und Bürger eine spürbare Verschlechterung bedeutet. Jeder zusätzliche Fußweg ist im Alltag belastend – gerade für Ältere oder Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Die Fahrgastzahlen zeigen jedoch, dass diese Haltestellen nur selten genutzt wurden. Deshalb war es

notwendig, hier zunächst Abstriche zu machen, um das Gesamtnetz wirtschaftlich betreiben zu können. Dafür haben andere Bürgerinnen und Bürger nun kürzere Wege, da die Haltestelle *Am Haupthügel* wieder regelmäßig angefahren wird. Gleichzeitig gilt: Wir geben den Süden von Rulle nicht auf. Wir setzen uns aktiv dafür ein, dass einzelne Haltestellen – wo es sinnvoll und machbar ist – wieder angefahren werden (*siehe Frage C.11.*).

C.6. Welche Haltestellen in Rulle werden nicht mehr bedient? Wird tatsächlich nur noch eine Haltestelle (Apotheke) angefahren?

Kurzantwort: *Es werden alle bisherigen Haltestellen mit Ausnahme von An der Nette, Wittekindsburg, Wellenkamp und vorübergehend planmäßig Prozessionsweg bedient, zusätzlich neu bzw. wieder Am Haupthügel.*

Selbstverständlich werden in Rulle – zusätzlich zum Schulverkehr – weiterhin fast alle der bisher bedienten Haltestellen angefahren, und zwar zweimal pro Stunde, allerdings nur noch einseitig im Ringverkehr.

Es kommt jedoch nach derzeitiger Planung auch zu Änderungen. Betroffen sind die Haltestellen *Prozessionsweg*, *An der Nette* und *Wittekindsburg* innerhalb der Ortslage von Rulle sowie die Haltestelle *Wellenkamp* außerhalb von Rulle (auf dem Weg nach Haste), die nicht mehr länger vom Linienverkehr angefahren werden.

Für diese Haltestellen entstehen zusätzliche Fußwege zur Haltestelle *Lindenstraße* (*An der Nette* ca. 400 Meter, *Wittekindsburg* ca. 520 Meter und *Wellenkamp* ca. 1.100 Meter) bzw. zur Haltestelle *Apotheke* (*Prozessionsweg* ca. 450 Meter).

Nach den Fahrgastzahlen ist die Bedeutung dieser Haltestellen außerhalb des fortgeführten Schulverkehrs gering, das bestätigt auch die LNVG. Gleichwohl hoffen wir hier auf eine Überarbeitung der Linienführung und setzen uns dafür ein (*siehe Frage C.11.*).

UPDATE 21.10.2025: Derzeit ist die Haltestelle *Prozessionsweg* nicht in den Fahrplänen ausgewiesen, obwohl sie auf dem Fahrtweg liegt. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass in der Ursprungsplanung von der Haltestelle *Stadtweg* über die L109 nach Wallenhorst gefahren werden sollte. Es wurde aber die zusätzliche Aufnahme der Haltestelle *Lingemann* vereinbart, sodass die Linienführung auch wieder die Haltestelle *Prozessionsweg* abfährt. Dies war zum Genehmigungszeitpunkt der Linie noch nicht klar, es wäre auch eine Streckenführung über den St.Bernhardsweg denkbar gewesen. Die ARGE hat bereits angekündigt, die Haltestelle im Rahmen der ersten Nachbesserungen aufzunehmen.

C.7. Viele Haltestellen in Rulle wurden im Zeitraum der Erhebung baustellenbedingt nicht bedient, das Ergebnis ist dadurch verfälscht.

Kurzantwort: *Ersatzhaltestellen wurden berücksichtigt.*

Während der Bauphase waren Ersatzhaltestellen ausgewiesen, die mit erhoben wurden. Somit sind die Zählergebnisse vollständig. Aktuelle Nachfrageauswertungen aus dem Frühjahr 2025 unterstreichen den Eindruck der geringfügigen Fahrgastnachfrage im südlichen Bereich von Rulle. Wir fordern dennoch, eine Änderung intensiv zu prüfen (*siehe Frage C.11.*).

C.8. Was ist mit den schönen neuen Haltestellen? Die sind doch gerade erst ausgebaut worden. Ein Fall für den Bund der Steuerzahler oder den Irrsinn der Woche?

Kurzantwort: *Beim Ausbau war eine Änderung nicht absehbar. Die Haltestellen jetzt nur aus Prinzip weiter anzufahren ist nicht wirtschaftlich. Dennoch werden Anpassungen geprüft.*

Es ist richtig, dass nach jetzigem Planungsstand neu ausgebaute Haltestellen nach kürzester Zeit nicht mehr durch den Linienverkehr angefahren werden, wenn auch weiterhin durch Schulbusse. Wir hoffen, dass sich dies noch teilweise ändert (*siehe Frage C.11.*).

Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass die heutigen Probleme beim Entschluss über den Ausbau der Haltestellen nicht bekannt waren, die Unterfinanzierung der Verkehre wurde vom damaligen Konzessionär nicht erkannt oder querfinanziert.

Entsprechend hat der Rat der Gemeinde Wallenhorst einstimmig (!) sowohl den Ausbau der Haltestelle *Wellenkamp* als auch den Ausbau der Haltestellen am Haupthügel beschlossen, nicht nur wegen erklecklicher Fördermittel, sondern weil von einer weiteren Nutzung ausgegangen wurde.

Am Rande bemerkt: Seit der Umstellung 2018 von der Linie 541 auf die Linie 533 werden die Haltestellen *Falkenring* und *Riedensweg* nicht mehr über die Linie bedient, letztgenannte ist eine der größten und bestausgebautesten Haltestellen in Rulle. Heute zu behaupten, man hätte diese Haltestellen nicht ausbauen dürfen oder sollen, wäre ein Rückschaufehler.

Von dieser Entscheidung zu trennen ist die Überlegung, die Haltestellen nicht länger zu bedienen. Dies ist finanziell derzeit nicht darstellbar und wir wollen in die Zukunft gerichtet planen. Ausgaben der Vergangenheit aus Prinzip zu retten, ist dabei hinderlich („Sunk Cost Fallacy“). Was nützen jedoch schöne Haltestellen, die nicht zuverlässig bedient werden oder deren Bedienung der Gemeindehaushalt auf Dauer nicht tragen kann?

UPDATE 17.09.2025: Obwohl barrierefreie Haltestellen einen wichtigen Beitrag im Bereich der gesellschaftlichen Teilhabe leisten, muss die auskömmliche Finanzierbarkeit des ÖPNV gewährleistet sein. Auch die LNVG akzeptiert und betont, dass nur die Existenz barrierefreier Haltestellen nicht rechtfertigt, ineffiziente Routen zu betreiben, soweit die Kosten für den Betrieb dieser Linien in keinem Verhältnis zur tatsächlichen Nutzung und Nachfrage stehen. Dies wäre ebenso eine (fortgesetzte) ineffiziente Verwendung öffentlicher Gelder, die an anderer Stelle, beispielsweise in der Verbesserung der Barrierefreiheit auf stärker frequentierten und wirtschaftlich tragfähigen Linien, sinnvoller eingesetzt werden könnten.

UPDATE 21.10.2025: Die Betriebshaltestelle an der Buswendeschleife unterhalb der Apotheke in Rulle wird weiterhin genutzt werden. Insbesondere abends entstehen Wartezeiten in Rulle, wenn die Busse stündlich fahren.

[C.9. Müssen Fördermittel für den Ausbau von Bushaltestellen zurückgezahlt werden?](#)

Aktuell ist davon auszugehen, dass Fördermittel nicht zurückzuzahlen sind, da die ausgebauten Bushaltestellen im Rahmen des Schulverkehrs sowie von den Nachtbussen weiterhin angefahren werden.

[C.10. Was hat es mit der „Auflage“ zur Prüfung der Bedienung weiterer Haltestellen im Süden von Rulle auf sich?](#)

Die ARGE soll bis Ende des Jahres 2026 prüfen, inwieweit die nun nicht mehr angefahrenen Haltestellen doch noch bedient werden können. Insbesondere die Anbindung der Kurzzeitpflege im Süden Rulles unterstützen wir ausdrücklich.

[C.11. Was schlägt die FDP für den Süden von Rulle vor?](#)

Kurzantwort: Die Haltestellen <i>Prozessionsweg</i> , <i>Erlengrund</i> , <i>Wittekindsborg</i> und <i>Falkenring</i> sollen wieder angefahren werden.

Wir schlagen vor, für den Fahrtverlauf der neuen Linie 510 den Fahrweg der früheren Linie 541 in Rulle teilweise wieder aufzunehmen.

Unser Vorschlag lautet,

- nach der Haltestelle *Lindenstraße* nach rechts in den Riedensweg abzubiegen,
- am Ende des Riedensweges links abzubiegen, dort die neu angelegte Haltestelle *Wittekindsburg* zu bedienen,
- sodann links in den Stadtweg abzubiegen, um über die Haltestelle *Falkenring* zu fahren und
- Richtung *Im Esch* die vorliegende Linienführung fortzusetzen.

Dies würde den Süden Rulles wieder erschließen und den *Falkenring* anbinden, dessen Wegfall außerhalb des Schulverkehrs bei der Umstellung 2018 von der Linie 541 zur Linie 533 kritisiert wurde. Außerdem würde der Weg von der nicht mehr im Linienverkehr angefahrenen Haltestelle *Wellenkamp* zur nächsten bedienten Haltestelle halbiert. Die Haltestellen sind vorhanden und seit dem Ausbau des Haupthügels ist auch für einen Bus das Abbiegen nach links in den Stadtweg durch den überfahrbaren Fahrbahntrenner problemlos.

Weiterhin schlagen wir vor, zusätzliche Halte am *Prozessionsweg* sowie an der Schulverkehrshaltestelle *Erlengrund* auch im Linienverkehr der neuen Linie X510 einzuplanen, letzteres, um den Weg von der nicht länger bedienten Haltestelle *An der Nette* zur nächsten bedienten Haltestelle zu verkürzen.

C.12. Wie realistisch ist die Anbindung weiterer Haltestellen?

Kurzantwort: Die Prüfung ist aktuell schwierig, Versprechungen wären unredlich.

Uns wurde seitens der ARGE zugesagt, dass unser Vorschlag geprüft wird, und zwar deutlich vor dem Ende des Jahres 2026. Die Umsetzung hängt jedoch von den Erfahrungen und Pufferzeiten in den neuen Abläufen ab, schließlich habe eine pünktliche Bedienung der Linien Priorität. Insbesondere durch die Verzögerungen aus der zuerst versagten Genehmigung ist es nun zeitlich nicht mehr möglich, Anpassungen bereits zum Start der neuen Linien ab dem 01. November 2025 vorzunehmen.

Wir als Freie Demokraten würden eine Festlegung und Umstellung spätestens zum eingeschränkten Fahrplanwechsel Anfang Februar 2026 begrüßen. Misslich ist jedoch, dass derzeit durch die einseitige Sperrung des Stadtweges in Rulle keine verlässlichen Fahrtzeiten ermittelt werden können. Derzeit ist die Baustelle noch bis zum Ende des Jahres 2025 geplant und kann sich witterungsabhängig verlängern.

C.13. Ist die Linie 533 nicht der Goldstandard und sollte fortgeführt Kern der Neugestaltung sein?

Kurzantwort: Die Linie 533 ist insbesondere für Berufspendlerinnen und -pendler nicht perfekt.

Wir wissen, dass die Linie 533 für viele Bürgerinnen und Bürger ein wichtiger Teil des Alltags geworden ist. Gerade deshalb nehmen wir die Sorgen um ihren Wegfall sehr ernst. Gleichzeitig liegen auch zahlreiche kritische Anmerkungen von Nutzerinnen und Nutzern vor, ausdrücklich nicht wegen des Ausfalls von Fahrten, sondern aufgrund einer nicht bedarfsgerechten Linienführung. Wer aus der Innenstadt von Osnabrück oder dem Hafen nach Rulle beruflich pendelt, muss derzeit entweder eine Schleife durch die Dodesheide fahren oder in Haste umsteigen. Der Umstieg dort ist jedoch leider nicht verlässlich. Wer sichergehen will, auf dem Heimweg einen bestimmten Anschluss „zu erwischen“, der muss zehn Minuten früher abfahren. Diese Zeit wartet man dann in Haste logischerweise regelmäßig, wobei keine der fünf (!) parallel bedienten Haltestellen stadtauswärts

einen Unterstand hat. Wer den Bus vor allem nutzt, wenn es zu regnerisch ist, um Fahrrad zu fahren, steht ausgerechnet dann zehn Minuten im Regen. Bei der vorgeschlagenen Neufassung der Linien kann komfortabel von möblierten Haltestellen in den Bus gestiegen werden, der dann unter Berücksichtigung der geschilderten Umstiegsszenarien oft weniger lang fährt, in dem man aber vor allem ohne Umstieg bis zur Zielhaltestelle im Trockenen sitzt.

C.14. Wie viele Personen haben durch den Entfall von Haltestellen einen längeren Fußweg und wie viele einen kürzeren?

Kurzantwort: *Dazu liegen keine objektiven Zahlen vor.*

Eine derartige Aufstellung gibt es nicht. Wir wollen auch gar nicht behaupten, dass die Veränderung der Linienführung für mehr Personen Vorteile als Nachteile bringt. Eine solche objektive Bewertung scheitert schon an den individuellen Umständen der Betroffenen. Es handelt sich um eine allgemeine Feststellung, was der ÖPNV leisten kann und soll. Änderungen wirken sich an einer Stelle positiv und an anderer Stelle negativ aus.

C.15. Welche Anmerkungen zur aktuellen Linie 533 werden durch das neue Buskonzept behoben und welche Bedarfe sind aktuell nicht abgedeckt?

Kurzantwort: *Die Linie 533 bedient Gelegenheitsfahrten anstelle von häufig genutzten Verbindungen.*

Aktuelle und ehemalige Nutzerinnen und Nutzer berichten uns, dass sie seit der Umstellung von der Linie 541 zur Linie 533 den Bus in die Stadt nicht mehr nutzen, sondern mit dem Auto nach Osnabrück fahren und maximal noch bei Veranstaltungen wie der Maiwoche in Haste umsteigen. Die Linie 533 sei einfach am Bedarf vorbei und viel zu umständlich.

Die Nutzerinnen und Nutzer beschreiben die Versorgungssituation in Rulle als gut. Fahrten zum Schwimmbad, zur Kirche und zum Friedhof oder zum Wocheneinkauf zu Aldi und Co. seien Gelegenheitsfahrten, die wenn überhaupt einmal die Woche oder einmal im Monat vorkommen. Wenn diese dann zehn oder zwanzig Minuten länger dauern oder mit Umstiegen verbunden sind, sei das halt so. Dafür bedürfe es keiner Taktung zweimal pro Stunde als Direktverbindung. Bürgerinnen und Bürgern, die uns angesprochen oder die wir befragt haben, hielten es für wichtiger, verlässlich und idealerweise ohne Umstieg in die Innenstadt zu kommen und das leistet die Linie 533 aktuell nicht gut.

Dies ist auch nicht gänzlich neu, schon die Umstellung auf den jetzt vielerorts vehement verteidigten Wallenhorst-Takt war 2018 [von Beschwerden und Befürchtungen begleitet](#). Entweder waren diese Einwände berechtigt, oder sie sind ein Beispiel dafür, dass man neuen Planungen, so auch den vorliegenden, erst einmal eine Chance geben sollte.

C.16. Ist die Erreichbarkeit der Schulen in Osnabrück gesichert?

Ja, die Schulbusse und Sonderfahrten fahren unverändert. Zum Schulzentrum Sonnenhügel (EMA) ist zukünftig ein Umstieg an der *Bramscher Straße* oder im Schulverkehr am *Eberleplatz* bzw. *Saßnitzer Straße* nötig.

C.17. Was ist mit der Schülerbeförderung nach Haste außerhalb der normalen Zeiten im Schulverkehr?

Kurzantwort: *Die Schülerbeförderung im Linienverkehr läuft zukünftig über den Einstieg an der Bramscher Straße.*

Der kommende verlässliche Takt bringt Schülerinnen und Schüler auch abseits der Hauptverkehrszeiten zur Schule und nach Hause. Ruller Schülerinnen und Schüler der Angelaschule

und der TMS z.B. müssen dann zukünftig statt zum *Eberleplatz* zur *Bramscher Straße* laufen oder fahren. Der neue Weg ist um gut 50% kürzer als der alte, mit der Linie M1 oder den Ringbuslinien fährt man eine statt bisher zwei Haltestellen.

Das ist auch heute schon die „normale Haltestelle“ für Schülerinnen und Schüler der Haster Schulen, die in Hollage, Lechtingen und Wallenhorst wohnen. Wir sind sicher, dass die Schülerinnen und Schüler hier gut angebunden werden und das hoffentlich sogar zuverlässiger als heute am *Eberleplatz*.

Eine mögliche Verschlechterung der Schülerbeförderung wird auch seitens der LNVG nicht gesehen. Vielmehr seien die skizzierten Verschiebungen bei den Haltestellen und etwaige Veränderungen bei den Fußwegen im vorliegenden Umfang unkritisch und es käme auch nicht zu unzumutbar langen Fußwegen.

UPDATE 21.10.2025: Im Folgenden bieten wir das Informationsschreiben der ARGE für Eltern und Schulen zum Download an.

[Anschreiben Schulen](#)

[C.18. Wie steht es um die Anbindung von Rulle über den Haster Berg?](#)

Kurzantwort: *Über den Haster Berg wird nicht mehr regulär im Linienverkehr gefahren, aber im Schulverkehr und mit Nachtbussen. Alternativen werden geprüft, Haste bleibt über die Bramscher Straße erschlossen.*

Der Wegfall dieser im wahrsten Sinne des Wortes naheliegenden Verbindung abseits der Schulbusse ist misslich. Hier arbeiten zahlreiche Akteure daran, alternative Lösungen im Rahmen moderner Mobilitätskonzepte zu finden. Zur ganzen Wahrheit gehört jedoch, dass eine Fortsetzung der aktuellen Linie derzeit nicht finanzierbar ist.

UPDATE 15.06.2025: Nur weil etwas geografisch im wahrsten Sinne des Wortes naheliegt, ist es nicht automatisch sinnvoll, einen Linienverkehr einzurichten. Rulle grenzt auch unmittelbar an Lechtingen. Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger nutzen die Geschäfte rund um Edeka und Aldi gerne zum Einkaufen und Kinder besuchen dort im Rahmen überschneidender Schulbezirke die Schule oder nutzen die Sportanlagen. Dennoch besteht keine direkte Busverbindung und wird auch nicht nachgefragt, obwohl der Nutzen unserer Meinung z.B. den einer Erreichbarkeit des Netzebades übertrifft.

[C.19. Wie passt es zusammen, dass derzeit am Stadtweg ein neues Baugebiet entsteht und ein weiteres möglicherweise kommt, wenn ab November die Linie 533 über den Haster Berg nicht mehr zur Verfügung stehen wird?](#)

Kurzantwort: *Die Haltestellen dort werden weiterhin bedient.*

Auch wenn die Linienführung sich verändern mag, bedeutet das nicht automatisch eine Verschlechterung. Nach der geplanten neuen Linienführung werden die bestehenden Haltestellen *Im Esch* und *Stadtweg* zweimal pro Stunde bedient, allerdings nur noch an der Ostseite. Die Busse fahren dann über Wallenhorst nach Osnabrück. Das kann für konkrete Ziele in Haste eine Verlängerung der Fahrt und ggf. einen Zwang zum Umstieg bedeuten, es bleiben jedoch alle Ziele erreichbar. In die Innenstadt sowie zum Neumarkt und zum Bahnhof kommen Fahrgäste genauso schnell oder schneller als heute und viele Ziele in der Innenstadt erreichen sie dann anders als heute ohne Umstieg.

C.20. Warum wurde nicht diskutiert, die Busse von Wallenhorst über Rulle und dann über den Gruthügel nach Osnabrück fahren zu lassen?

Kurzantwort: Diese Route ermöglicht keine Fahrt über Wallenhorst.

Diskutiert wurden verschiedene Varianten, allerdings ermöglicht eine Linienführung über den Gruthügel ebenso wie eine Linienführung über den Haster Berg gerade keine Fahrten nach Wallenhorst ohne eine gegenläufige Linienbedienung, die den doppelten Aufwand bedeutet. Dass die Linien über Wallenhorst fahren, ist kein Versehen, sondern ermöglicht die im Nahverkehrsplan vorgesehene Verbindung der Ortsteile. Fuhren bislang während der Kernzeiten auf den Verbindungen von Rulle nach Osnabrück sowie von Osnabrück nach Rulle jeweils zwei gegenläufige Verkehre, sind zukünftig innerhalb von Rulle nur noch zwei Umläufe pro Stunde vorgesehen, die den gesamten Bereich abdecken. Das ist insgesamt weniger an Fahrzeugen und Kilometern, eine annähernd gleichbleibende Versorgung kann aber so wirtschaftlich und nicht zuletzt auch klimafreundlicher gewährleistet werden.

Auch wenn die einzelne Verbindung für den konkreten eigenen Bedarf nicht perfekt sein mag, sind doch alle Wegebeziehungen abgedeckt. Keine Frage, dies dauert hier und da mal länger, als es auf anderem Wege sein könnte, oder es erfordert einen Umstieg. Das jedoch im ÖPNV immer so. Wir haben mit begrenzten Mitteln und in Ansehung der früheren Probleme weiterhin eine ÖPNV-Anbindung und -Versorgung im Blick, die deutlich besser ist, als es in vielen anderen Gemeinden im Landkreis möglich ist.

C.21. Wie soll man zukünftig das Nettebad erreichen?

Kurzantwort: Das Nettebad ist durch Aus-/Umstieg an der Bramscher Straße gut erreichbar.

Um zum Nettebad zu kommen, fährt man zukünftig von Rulle zur *Bramscher Straße* und läuft von dort zum Nettebad oder fährt zwei Stationen mit den Linien M1 oder 10/20 zur *Wilhelm-von-Euch-Straße*.

Die direkte Anbindung an ein Schwimmbad ist tatsächlich etwas, was jedenfalls nicht den alltäglichen Bedarf der Bürgerinnen und Bürger abdeckt. Das zeigen die Fahrgastzählungen auf der Linie 533 (siehe Frage C.23.). Das Fehlen einer solchen Verbindung ist seit Jahren, wenn nicht Jahrzehnten, die normale Situation für die Bürgerinnen und Bürger aus Lechtingen und Hollage.

Die Bürgerinnen und Bürger berichten uns übrigens auch, dass sie gar nicht zum Nettebad fahren wollen, sondern lieber ins Hasebad nach Bramsche, wo der Eintritt ungleich günstiger ist. Durch die verbesserte Anbindung des *Schulzentrums* Wallenhorst, von wo stündlich die Linie 580 nach Bramsche fährt, schaffen wir hier mehr Möglichkeiten.

Die Bäderbetriebe bzw. Stadtwerke selbst [zeigen sich entsprechend gelassen](#) im Hinblick auf die geänderte Busverbindung.

C.22. Waren die Fahrgastzählungen vom März und November 2023 nicht vor dem Entwurf des 5. Nahverkehrsplanes bekannt?

Kurzantwort: Die Fahrgastzahlen waren öffentlich.

Die Fahrgastzählungen werden von der PlaNOS regelmäßig auf Ebene des Landkreises im Herbst vorgestellt und zwar in öffentlichen Sitzungen des Ausschusses für Planen und Bauen. Die Werte aus dem März 2023 wurden [am 20.09.2023 vorgestellt](#), die Zählung aus dem November 2023 [am 04.09.2024](#). Die Informationen sind auch [im öffentlichen Informationssystem des Kreistages](#) jederzeit abrufbar, wenn man dort nach „Fahrgastzählung“ sucht. Die Zahlen waren daher der interessierten Öffentlichkeit und der Politik schon während der Beratung bekannt. Auch in Wallenhorst wurden die

Zahlen in einer Sitzung des [Ausschusses für Bürgerservice und Soziales am 25.03.2025](#) vorgestellt und damit deutlich vor dem Entwurf des 5. Nahverkehrsplanes.

C.23. Warum hatten die Fahrgastzählungen mit deutlichem Anstieg der Fahrgäste zwischen März 2023 und November 2023 keinen Einfluss?

Kurzantwort: *Fahrgastzahlen sind ungeeignet, für oder gegen die Linie 533 verwendet zu werden.*

Die Zahlen sind gar nicht für eine konkrete Aussage zur Linie 533 geeignet, besonders nicht für die Anbindung von Rulle, da die Zahlen die Nutzung der gesamten Linie umfassen, also auch den innerstädtischen Verkehr als Linie 14.

Zuerst einmal kann es für die Veränderung zahlreiche Gründe geben. Die Zählung im November fällt nicht nur in die Wintermonate, sondern zwischen März und November wurde im Mai 2023 zudem das Deutschlandticket eingeführt. Die deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen zwischen den beiden Messungen ist dann auch im gesamten Nordkreis zu beobachten und folglich ungeeignet, die Beliebtheit einer einzigen Linie widerzuspiegeln.

Für das Wallenhorster Linienbündel kommt hinzu, dass in der zweiten Hälfte des Jahres 2023 die Ausfälle auf den übrigen Wallenhorster Linien solche Ausmaße angenommen hatten, dass es ggf. nötig war, die noch am zuverlässigsten bediente Linie 533 für Fahrten zwischen Wallenhorst und Osnabrück zu nutzen.

Vor allem sind die Fahrgastzahlen aber ungeeignet, gegen eine Änderung der Linie 533 angeführt zu werden, weil die Fahrgäste gar keine Alternative hatten und haben, um mit dem ÖPNV von Rulle nach Osnabrück bzw. umgekehrt zu kommen. Wir haben einige der Fahrgäste in der Linie 533 dazu befragt. Insbesondere Nutzerinnen und Nutzer, die am *Ruller Weg* oder am *Eberleplatz* umsteigen, haben angegeben, dass sie die Linie „notgedrungen“ fahren, aber eine andere Linienführung begrüßen würden, um ohne Umstieg in die Innenstadt und vor allem auch wieder zurück fahren zu können, selbst wenn dieser Weg länger dauern würde.

Ausdrücklich: Wir wollen nicht behaupten, dass alle Fahrgäste die Linienführung der Linie 533 ändern möchten oder das dies für eine Mehrheit gilt. Es ist jedoch ebenso falsch, die Zahl der Fahrgäste und deren Zunahme als Beleg für die Zustimmung zur aktuellen Linienführung der Linie 533 heranzuziehen, wenn diese gar keine Alternative haben und mindestens einzelne ausdrücklich sagen, dass sie sich eine andere Linie wünschen.

Die Fahrgastzahlen sind daher ungeeignet, konkret die Linie 533 zu unterstützen. Die Fahrgastzahlen sind ein Beleg für die Notwendigkeit und Nutzung einer Busanbindung von Rulle nach Osnabrück, und die wird es mit der Linie X510 weiterhin geben.

Die Fahrgastbefragung (Quelle-Ziel-Erhebung, *siehe Frage B.4.*) hat ergeben, dass die „Ruller Linien“ 533 und 586 die einzigen Linien des bisherigen Wallenhorster Linienbündels sind, die von mehr als 50% der Fahrgäste einmal pro Woche oder weniger genutzt werden, bei den anderen Wallenhorster Linien liegt dieser Wert bei nur gut 20%. Auch ist die Linie 533 die einzige (!) Linie in Wallenhorst, bei welcher der Anteil des Berufs- und Schulverkehrs unter 50% liegt, bei den anderen Linien liegt dieser Wert zwischen 60% und 95%. Das ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass die Linien für Pendlerinnen und Pendler in der derzeitigen Form nicht attraktiv sind, der Eindruck aus unseren Gesprächen wird insoweit unterstützt.

C.24. Wie viel teurer wäre eine Linienführung über den Haster Berg anstatt des aktuellen Vorschlags? Wie viele unterschiedliche Kostenvoranschläge lagen vor?

Kurzantwort: *Dies ist nicht sinnvoll kalkulierbar.*

Im Rahmen des Verfahrens wurde das gesamte Linienbündel ausgeschrieben. Das Angebot erfolgte nicht in Bausteinen. Das Prinzip von Kostenvoranschlägen ist mit einer eigenwirtschaftlichen Verkehrsausbringung nicht vereinbar, da keine Einzelleistungen bestellt werden in dem Sinne, dass der Aufgabenträger Detailvorgaben macht und die Anbieter eine konkrete Leistungserbringung abrechnen. In diesem Fall wäre es gerade kein eigenwirtschaftlicher Betrieb durch die Verkehrsunternehmen, sondern ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag. Einzelne Aspekte anders zu wünschen, würde also die gesamte Kalkulation durcheinanderwerfen. Man kann auch nicht einfach eine Linie über den Haster Berg parallel installieren, weil diese Fahrgäste in der Kalkulation der eigenwirtschaftlichen Bedienung aller Strecken berücksichtigt sind und insoweit „fehlen würden“. Wie teuer die Linienführung statt der aktuell angedachten wäre, ist auch insoweit nicht einfach zu beantworten, da durch diese Linienführung die Anbindung nach Wallenhorst entfallen würde. Überschlänglich würde eine (zusätzliche) Linienführung über den Haster Berg jährliche Mehraufwände von bis zu einer halben Million Euro erzeugen. Eine konkrete Zahl im Sinne eines verbindlichen Angebotes liegt uns hier jedoch nicht vor.

D. Vergabe und Finanzierung

D.1. Gab es eine (europäische) Ausschreibung?

Kurzantwort: Ja, und es gab nur ein Angebot.

Die Ankündigung ist im Amtsblatt der Europäischen Union bzw. im elektronischen Anhang zu Ausschreibungen (*tenders electronic daily*) [veröffentlicht worden](#). Diese Vorabbenachrichtigung richtete sich offen an sämtliche Unternehmen. Es wurde ausdrücklich ausgelobt, entweder ein Angebot zur Ausbringung des derzeitigen Linienbündels zu machen oder aber einen eigenwirtschaftlichen Alternativvorschlag vorzulegen. Auf diese Vorabbenachrichtigung hin hat es genau ein Angebot gegeben. Kein Marktteilnehmer hat Interesse bekundet, die derzeitigen Verkehre auszubringen.

D.2. Was wäre geschehen, wenn die Vergabe der Konzession gestoppt worden wäre?

Kurzantwort: Das ist unklar. In jedem Fall bestünden Risiken, ein sicherer Vorteil ist nicht erkennbar.

Fehlende Beschlüsse des Kreistages hätten dazu führen können, dass die LNVG die Inhalte der neuen Nahverkehrsplan-Fortschreibung nicht mehr anerkennt und dringend benötigte Finanzmittel zurückgehalten hätte. Damit stünden dann ganze Linien und die Versorgung vieler Gebiete zur Diskussion.

Konkret für Wallenhorst wäre eine grundlegende europaweite Neuausschreibung wohl die unausweichliche Konsequenz gewesen. Ob sich darüber überhaupt ein Anbieter hätte finden lassen und welches Angebot möglich und finanzierbar gewesen wäre und wie zuverlässig es dann vor Ort erbracht worden wäre, kann nicht seriös prognostiziert werden. Zahlreiche Kommunen müssen derzeit Ausschreibungen wiederholen, da gar kein Anbieter ein Angebot abgibt. Die dafür zurückgewiesenen regionalen Anbieter würden an einer solchen Ausschreibung kaum teilnehmen. Ggf. wäre dann nur noch eine teurere Minimalversorgung aufrechterhalten worden.

D.3. Zahlt Wallenhorst zusätzlich 4,5 Mio. Euro für einen schlechteren Busverkehr?

Kurzantwort: Der Zuschuss bleibt bei unter 420.000 Euro pro Jahr.

Der Zuschuss zum ÖPNV [bleibt unverändert zum bestehenden Modell und beläuft sich derzeit weiterhin auf weniger als 420.000 Euro pro Jahr](#). Das ist viel Geld, gar keine Frage. Dafür sollen aber zukünftig – selbst ohne Einbeziehung von Nacht- und Schulbussen – mehr als 900 Busumläufe pro

Woche ausgebracht werden. Damit wird jede vollständige ca. 50 Minuten dauernde Busfahrt (also nicht etwa pro Fahrgast oder Kilometer, sondern insgesamt) mit ungefähr 8,75 Euro bezuschusst. Das Geld reicht erkennbar weder allein für den Lohn des Fahrpersonals noch für den Treibstoff, geschweige denn für den gesamten Betrieb der Fahrzeuge. Es handelt sich lediglich um einen Zuschuss zur Verbesserung des Gesamtangebotes. Das Preis-Leistungsverhältnis für die Wallenhorster Mittel bleibt gut. Der dauerhafte Einsatz dieser beträchtlichen Mittel zeigt auch, dass der Wallenhorster Politik und der Verwaltung der funktionierende ÖPNV in Wallenhorst viel wert ist.

D.4. Kann Wallenhorst die Zahlung nicht einfach verweigern und vom Landkreis Osnabrück als Aufgabenträger verlangen, dass dieser die Verkehrsleistungen ausbringt?

Kurzantwort: Theoretisch wäre das möglich, praktisch jedoch nicht sinnvoll. Am Ende würde das gleiche oder mehr bezahlt für weniger Leistung oder Mitsprache.

Es ist korrekt, dass die Gemeinde Wallenhorst nicht verpflichtet ist, Gelder für den ÖPNV zuzuschießen. Ebenso ist jedoch auch korrekt, dass der Landkreis als Aufgabenträger mit dem Nahverkehrsplan den Rahmen für die ÖPNV-Ausstattung vor Ort festlegt und zudem die konkrete Ausführung im Detail beschließt. Hier ist der Landkreis auch grundsätzlich zur Gleichbehandlung seiner Mitgliedskommunen verpflichtet. Einer Kommune wie Wallenhorst in unmittelbarer Nähe zum Oberzentrum Osnabrück einen dichteren ÖPNV zuzugestehen als den weiter entfernten Kommunen, wäre ohne unterschiedliche Beteiligungen und Gegenleistungen kaum zu begründen.

Zudem würde eine entsprechende Streichung eines Zuschusses ja „nur“ die fiktive Einnahmeseite des ÖPNVs auf Kreisebene betreffen. Dadurch würde die tatsächliche Leistung nicht günstiger zu erbringen sein, das Geld müsste dann jedoch vollständig vom Landkreis aufgebracht werden, wenn eine Mitgliedskommune nichts dazu gibt. Der Landkreis finanziert seinen – [aktuell defizitären](#) Haushalt – jedoch zum überwiegenden Teil aus der Kreisumlage, welche die Gemeinden zu zahlen haben. Das ist auch die einzige wesentliche Position, deren Höhe der Landkreis selbst festlegen kann. Wenn nun die Gemeinden keinen Anteil an der ÖPNV-Finanzierung übernehmen, dann müsste der Landkreis entsprechend für ein gleichbleibendes Angebot mehr ausgeben und zur Finanzierung wiederum die Kreisumlage erhöhen. Die Mitgliedsgemeinden wie Wallenhorst würden finanziell gar nichts gewinnen, ggf. sogar mehr Geld zahlen müssen, würden aber die Mitsprache und die Steuerungsmöglichkeiten verlieren. Selbst wenn die Position formal korrekt wäre, würde es daher keinen Sinn ergeben, sie zu verfolgen. Am Ende wäre dasselbe Geld nur auf einem anderen Weg zu zahlen – aber Wallenhorst hätte weniger Einfluss darauf, wie es eingesetzt wird. Die gleiche Leistung für weniger Geld wird Wallenhorst so nicht erhalten.

D.5. Ist es nicht ein großes Risiko, sich jetzt auf eine Konzession über zehn Jahre einzulassen?

Kurzantwort: Nur mit Planungssicherheit investieren Anbieter in Fahrzeuge und Personal. Nur so bekommen wir ein Angebot und sichern den ÖPNV für zehn weitere Jahre.

Natürlich ist eine Entscheidung über zehn Jahre eine große Bindung. Gleichzeitig ist sie eine Chance. [44% der Fahrerinnen und Fahrer von Bussen und Straßenbahnen sind 55 Jahre oder älter](#), werden also während der Laufzeit der Konzession in den Ruhestand gehen. Dass es gelungen ist, [eine ÖPNV-Versorgung für die nächsten zehn Jahre zu sichern, ist auch eine Leistung](#). Nur mit einer langfristigen Konzession investieren Unternehmen in neue Fahrzeuge und die Ausbildung von Personal. Kurze Verträge würden kaum Anreize schaffen – dann stünden wir immer noch oder bald wieder ohne zuverlässigen Anbieter da.

D.6. Gerade die FDP steht für einen freien Wettbewerb. Warum hat die FDP nicht darauf gedrängt, mindestens zwei Konzepte von zwei Busunternehmen einzuholen?

Kurzantwort: Wettbewerb kann man im Anbietermarkt nicht erzwingen. Es wurde nur ein Angebot abgegeben, dieses wurde jedoch nachverhandelt und verbessert.

Wir hätten uns gerne ein Dutzend Angebote gewünscht. Die Freiheit gilt jedoch nicht nur positiv, sondern auch negativ. Wir können kein Unternehmen zur Abgabe eines Angebotes zwingen. Wie schon an anderen Stellen betont, handelt es sich um einen Anbietermarkt. Es liegt eben nur das eine eigenwirtschaftliche Angebot vor.

D.7. Warum hat die FDP einem 10-Jahresvertrag zugestimmt, anstatt technologieoffen in die Zukunft zu schauen? Es ist doch denkbar, dass innerhalb der nächsten 10 Jahre autonom fahrende Busse in Serie eingesetzt werden können.

Kurzantwort: Technologieoffenheit bleibt, bei grundlegenden Änderungen wird angepasst. Autonomes Fahren ist perspektivisch interessant (z.B. für Rulle – Haste), aber nicht absehbar praxisreif.

Wir sind sicher, dass bei einschneidenden Änderungen Anpassungen der Konzession und der Versorgung möglich sind. Andersherum gewendet kann man jedoch auch sagen, dass wir uns erst einmal für zehn Jahre den Busverkehr gesichert haben (*siehe Frage D.5*).

Wir [beobachten die Entwicklung autonom fahrender Busse aufmerksam](#), weil sie perspektivisch auch Chancen für Wallenhorst bieten – etwa [für kleine Shuttleverbindungen oder Randzeitenverkehr](#), um ggf. doch noch eine bessere Anbindung von Rulle nach Haste zu ermöglichen. Für den Moment ist das aber sprichwörtlich Zukunftsmusik.