

Meine Antworten auf die Fragen von der NOZ zum Thema Mobilität & ÖPNV – was habe ich als Landrätin seit 2019 im Bereich Mobilität & ÖPNV erreicht!?

Hier finden Sie meine **Antwort auf Fragen** zum Thema **Mobilität** und **ÖPNV**. Diese Fragen stellte mir die Neue Osnabrücker Zeitung und bezog sich auf den Artikel aus November 2019 zu meinem Amtsantritt. In diesem Artikel können Sie meine Aussagen aus November 2019 nachvollziehen, in meinen Antworten was ich in 7 Jahren Amtszeit **angestoßen, erreicht** und auch **umgesetzt** habe.

Ich freue mich darüber, dass Sie Interesse haben meine **Vision**, meinen **Standpunkt** zu dem zukunftsrelevanten Thema **Mobilität** und **ÖPNV** und mich selbst kennenzulernen.

Wenn Sie eine bestimmte Frage haben und auf der Suche nach Antworten sind, können Sie gerne im Inhaltsverzeichnis suchen. Wenn Sie auf eine Frage im Inhaltsverzeichnis klicken, werden Sie zu meiner Antwort geführt.

Natürlich freue ich mich, wenn Sie sich Zeit nehmen und meine ausführlichen Antworten durchlesen.

Am 13.09.2026 freue ich mich über Ihre Stimme!

Auf Augenhöhe. Füreinander erfolgreich!

Eure Anna – Landrätin für alle

Inhalt – Fragen im Überblick

Vorbemerkung:	4
1. Sie hatten 2019 angekündigt, den öffentlichen Nahverkehr im Landkreis grundlegend weiterzuentwickeln. Was ist aus Ihrer Sicht die wichtigste konkrete Verbesserung, die während Ihrer Amtszeit erreicht wurde?	4
2. Das 45-Minuten-Ziel : Ihr Ziel war, dass 80 bis 90 Prozent der Bevölkerung des Landkreises Osnabrück innerhalb von höchstens 45 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln Osnabrück erreichen können. Wie weit ist der Landkreis diesem Ziel heute gekommen? Gibt es aktuelle Daten dazu und möglichst einen Vergleichswert aus dem Jahr 2019?	5
3. Modellregion/MOIN+ : Sie wollten den Landkreis zu einer Modellregion machen, in der Menschen auch im ländlichen Raum mobil sein können, ohne zwingend ein eigenes Auto zu besitzen. In welchem Umfang betrachten Sie dieses Ziel heute als erreicht? Welche Rolle spielte dabei insbesondere MOIN+?	5
4. On-Demand nach MOIN+ : Mit MOIN+ wurden unter anderem die On-Demand-Verkehre „Lütti“ erprobt. Der fünfte Nahverkehrsplan sieht flexible Angebotsmodelle künftig als Ergänzung oder teilweise auch als Ersatz des Linienverkehrs vor. Zugleich soll erst während der Laufzeit des Nahverkehrsplans festgelegt werden, wo solche Angebote tatsächlich zum Einsatz kommen. Was bleibt von den MOIN+-Angeboten dauerhaft bestehen und wie soll der On-Demand-Verkehr über Bramsche und Melle hinaus weiterentwickelt werden?	7
5. Finanzierung des On-Demand-Verkehrs : Sie haben zuletzt davon gesprochen, dass künftig ein vom Landkreis finanziertes Basisangebot vorgesehen sei und Kommunen darüber hinaus zusätzliche Leistungen finanzieren könnten. Der fünfte Nahverkehrsplan legt Umfang, Bediengebiete und Bedienqualität des künftigen „Landkreis-Netzes“ jedoch noch nicht abschließend fest und stellt die konkrete Umsetzung unter Finanzierungsvorbehalt. Was genau verstehen Sie unter diesem Basisangebot? Welche Leistungen und Kostenübernahmen sind bereits politisch beschlossen – und worüber müssen Kreistag und Kommunen in der kommenden Wahlperiode noch entscheiden?	8
6. Haller Willem und Schiene : Sie haben 2019 einen Halbstundentakt für den Haller Willem als wichtiges Ziel genannt und angekündigt, dafür alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die Sie als Landrätin haben. Was haben Sie dafür konkret unternommen und was wurde während Ihrer Amtszeit erreicht?	10
7. Weitere Bahnprojekte : Welche Fortschritte wurden während Ihrer Amtszeit bei weiteren Schienenprojekten wie den Bahnhöfen Vehrte und Alfhausen sowie der Tecklenburger Nordbahn erzielt? Wo lagen dabei die Grenzen Ihres Einflusses als Landrätin?	11
8. Mobilstationen : Auf die Frage, ob alle 34 Kommunen des Landkreises mit Mobilstationen ausgestattet werden sollten, antworteten Sie 2019 ausdrücklich mit „Ja“. Im Rahmen von MOIN+ waren 20 Mobilstationen vorgesehen, davon waren 15 bis November 2025 in Betrieb und die übrigen stehen kurz vor der Fertigstellung. Wie ist der aktuelle Stand? Viele Städte und Gemeinden verfügen inzwischen über überdachte oder abschließbare Fahrradabstellanlagen; Bad Iburg lehnte eine angebotene Mobilstation ab. Wie bewerten Sie vor diesem Hintergrund Ihr damaliges Ziel: Ist es aus Ihrer Sicht im Kern erreicht oder bleibt der Anspruch „Mobilstationen in allen 34 Kommunen“ weiterhin bestehen? Sind Sie mit der Ausstattung der bislang entstandenen Mobilstationen zufrieden – oder hätten Sie sich noch umfassendere Angebote und eine stärkere Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel vorgestellt?	12

9. **Kostenloser ÖPNV und Tarife:** Langfristig nannten Sie einen kostenlos nutzbaren Nahverkehr als Ziel und sagten damals, während Ihrer Amtszeit die Voraussetzungen dafür so weit schaffen zu wollen, dass der „Sprung“ dorthin anschließend nicht mehr so groß sei. Ist der Landkreis diesem Ziel heute tatsächlich näher als 2019? Welche konkreten Fortschritte sehen Sie insbesondere bei Tarifvereinfachung sowie der Verzahnung von Bus und Bahn? 13
10. **Persönliche Bilanz und Arbeitsweg:** Sie kündigten 2019 auch an, Ihren eigenen Arbeitsweg von Bad Rothenfelde möglichst bald mit E-Bike, Bahn und Fahrrad zurückzulegen. Haben Sie diesen Arbeitsweg tatsächlich genutzt und wenn ja, wie regelmäßig? Wie kommen Sie heute üblicherweise zum Kreishaus? Und abschließend: Welches Ihrer 2019 formulierten Mobilitätsziele betrachten Sie heute als erreicht, welches als nur teilweise erreicht und welches als noch nicht erreicht? 14

Vorbemerkung:

Das Interview von 2019 beschrieb ein langfristiges Zielbild für die Mobilität im Osnabrücker Land. Schon damals habe ich deutlich gemacht, dass meine Aufgabe in der ersten Amtsperiode vor allem darin bestehen sollte, die Grundlagen zu schaffen, neue Lösungen praktisch zu erproben und damit die Voraussetzungen für einen schrittweisen Ausbau über die Amtsperiode hinaus zu schaffen.

1. Sie hatten 2019 angekündigt, den öffentlichen Nahverkehr im Landkreis grundlegend weiterzuentwickeln. Was ist aus Ihrer Sicht die wichtigste konkrete Verbesserung, die während Ihrer Amtszeit erreicht wurde?

Die wichtigste Verbesserung ist für mich, dass wir begonnen haben, ein ÖPNV-System aufzubauen und im Alltag zu verankern, das viel stärker von den täglichen Bedürfnissen der Menschen her gedacht ist. Der Nahverkehr im Landkreis war lange vor allem rund um den Schülerverkehr organisiert. Heute denken wir Mobilität breiter. Wie kommen Menschen verlässlich zur Arbeit und Ausbildung, zum Arzt, zu Familie und Freunden, zum Ehrenamt oder zu Veranstaltungen, auch wenn sie nicht für jeden Weg ein eigenes Auto nutzen können?

Diese Entwicklung ist nicht am Schreibtisch entstanden. Vor MOIN+ haben sich mehr als 5.000 Menschen und rund 700 Unternehmen an Analysen und Befragungen beteiligt. Die Menschen wünschten sich vor allem regelmäßige Verbindungen, direktere Strecken und bessere Verknüpfungen von Bus, Bahn und Fahrrad. 69 Prozent der befragten Unternehmen bewerteten die Mobilität ihrer Mitarbeitenden als sehr wichtig - deutlich mehr als Liefer- oder Kundenverkehre mit jeweils 49 Prozent. Gute Erreichbarkeit ist damit gesellschaftliche Teilhabe und zugleich ein Standortfaktor im Wettbewerb um Arbeits- und Fachkräfte.

Aus diesen Bedarfen haben wir mit MOIN+ neue Bausteine praktisch erprobt. Schnellbusse, On-Demand-Verkehre, Mobilstationen, Carsharing und digitale Services. Die Nutzung bestätigt den Bedarf. S20 und S40 erreichen werktäglich jeweils mehr als 700 Fahrgäste, Lüttich wurde in 20 Monaten rund 170.000-mal genutzt. Entscheidend ist für mich aber der gesellschaftliche Nutzen dahinter. Mehr Selbstständigkeit für junge und ältere Menschen, mehr Teilhabe für Menschen mit Beeinträchtigungen, bessere Erreichbarkeit für Beschäftigte und ein größerer Einzugsbereich für Unternehmen.

Die größte Veränderung ist deshalb nicht eine einzelne Buslinie. Wir haben begonnen, aus einem stark vom Schülerverkehr geprägten Angebot einen ÖPNV für den Alltag zu entwickeln - schneller auf den starken Achsen, flexibler in der Fläche und besser miteinander vernetzt.

2. Das 45-Minuten-Ziel: Ihr Ziel war, dass 80 bis 90 Prozent der Bevölkerung des Landkreises Osnabrück innerhalb von höchstens 45 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln Osnabrück erreichen können. Wie weit ist der Landkreis diesem Ziel heute gekommen? Gibt es aktuelle Daten dazu und möglichst einen Vergleichswert aus dem Jahr 2019?

Auf mehreren wichtigen Achsen ist das Zielbild von 2019 heute Realität. Der ÖPNV ist deutlich schneller geworden und liegt bei der Reisezeit teilweise nur noch wenige Minuten hinter dem Auto. Genau darum ging es mir damals.

Die 45 Minuten habe ich 2019 ausdrücklich nicht absolutistisch verstanden. Für 80 bis 90 Prozent der Bevölkerung sollte die Reisezeit möglichst in dieser Größenordnung liegen. Wo schon die Autofahrt eine Stunde dauert, kann auch der ÖPNV nicht in 45 Minuten am Ziel sein. Er sollte aber keinesfalls anderthalb Stunden oder länger brauchen. Mit Bahn und gut abgestimmten Umstiegen kann der ÖPNV im Idealfall sogar ähnlich schnell sein. Ebenso habe ich damals deutlich gesagt, dass ich in meiner Amtszeit die Voraussetzungen dafür schaffen will und die flächige Umsetzung darüber hinaus Zeit braucht.

Die Fahrzeitgewinne zeigen sehr konkret, was inzwischen gelungen ist. Von Glandorf sank die ÖPNV-Fahrzeit nach Osnabrück von rund 43 auf 33 Minuten bei etwa 27 Minuten mit dem Pkw, von Bad Iburg von 26 auf 18 Minuten bei rund 15 Minuten mit dem Pkw, von Ostercappeln Krankenhaus von 32 auf 25 Minuten bei etwa 22 Minuten mit dem Pkw und von Wittlage, Burgstraße von rund 56 Minuten auf 43 Minuten bei etwa 30 Minuten mit dem Pkw. Dort wurde die stärkste Zeitreduktion erreicht. Von Bad Laer sind es heute rund 42 statt früher 48 Minuten. Hier bleibt gegenüber etwa 26 Minuten mit dem Pkw noch ein größerer Abstand.

Mein Zielbild von 2019 ist auf ersten wichtigen Achsen heute Realität. Wo Bus und Auto bei der Reisezeit nur noch wenige Minuten auseinanderliegen, wird der ÖPNV zur echten Alternative. Mein Ziel für diese Amtsperiode war, dafür die Grundlagen zu schaffen. Das haben wir erreicht. Mit dem 5. Nahverkehrsplan haben wir nun den Rahmen, diese Erfahrungen entsprechend den tatsächlichen Bedürfnissen der Gemeinden und Ortschaften Schritt für Schritt auf weitere Teile unseres Landkreises zu übertragen.

Wenn Menschen mit Bus und Bahn fast so schnell ans Ziel kommen wie mit dem Auto, wird öffentliche Mobilität zur echten Wahlmöglichkeit. Genau diese Qualität wollen wir jetzt bedarfsgerecht in weitere Teile unseres Landkreises bringen.

3. Modellregion/MOIN+: Sie wollten den Landkreis zu einer Modellregion machen, in der Menschen auch im ländlichen Raum mobil sein können, ohne zwingend ein eigenes Auto zu besitzen. In welchem Umfang betrachten Sie dieses Ziel heute als erreicht? Welche Rolle spielte dabei insbesondere MOIN+?

MOIN+ hat den entscheidenden Nachweis geliefert. Wenn wir Menschen schnellere, verlässliche und flexible Angebote machen, nehmen sie öffentliche Mobilität an und

verändern ihr Verkehrsverhalten. Vor dem Projekt wurden wir immer wieder gefragt, ob das im Flächenlandkreis überhaupt funktioniert, ob neue Schnellbuslinien tatsächlich angenommen werden und ob solche Angebote eine reale Alternative zum zweiten Auto sein können. Heute können wir diese Fragen mit Daten beantworten.

MOIN+ war eines von sieben bundesweit ausgewählten Modellprojekten. Mit einem Projektvolumen von rund 20 Millionen Euro und einer Bundesförderung von rund 16 Millionen Euro konnten wir Schnellbusse, On-Demand-Verkehre, Mobilstationen, Carsharing und digitale Angebote unter realen Bedingungen testen. S20 und S40 werden werktäglich von jeweils rund 700 Menschen genutzt und ihre Fahrgastzahlen sind im Projektverlauf weiter gestiegen. Lütти erreichte im Projektzeitraum rund 180.000 Fahrgäste. Die neuen Angebote haben damit ihre Akzeptanz im Alltag bewiesen.

Die Abschlussbefragung zeigt zugleich, welche unterschiedlichen Aufgaben die Angebote übernehmen. Bei den Schnellbussen hätten ohne das neue Angebot 75 Prozent einen anderen ÖPNV genutzt, 7 Prozent den motorisierten Individualverkehr und 14 Prozent hätten die Fahrt gar nicht unternommen. Beim Lütти hätten nur 9 Prozent einen anderen ÖPNV genutzt, 47 Prozent wären mit dem motorisierten Individualverkehr gefahren und 13 Prozent hätten die Fahrt gar nicht unternommen. Ein Viertel der befragten Lütти-Nutzenden hatte keinen Zugang zu einem Auto. Gerade hier wird sichtbar, dass flexible öffentliche Mobilität selbstständige Wege ermöglicht, die vorher mit dem Auto oder überhaupt nicht stattgefunden hätten.

Eine häufig genannte Zahl möchte ich dabei sauber einordnen. Im Durchschnitt wurden etwa 1,4 Personen je Buchung befördert. Das ist nicht die durchschnittliche Besetzung eines Lütти. Zusätzlich wurden unabhängig voneinander gebuchte Fahrtwünsche zusammengelegt, wenn Menschen zu ähnlichen Zeiten ähnliche Wege hatten. Dieser Pooling-Effekt lag in der letzten detaillierten Auswertung bei rund 40 Prozent. Mehrere Buchungen wurden dann auf gemeinsamen Teilstrecken mit demselben Fahrzeug bedient. Aus 1,4 Personen je Buchung lässt sich deshalb keine durchschnittliche Fahrzeugbesetzung ableiten.

Für mich ist das die entscheidende Bilanz der Modellregion. Die Vorstellung, auch in einem Flächenlandkreis einen schnellen, flexiblen und vernetzten ÖPNV als echte Alternative aufzubauen, ist keine Theorie mehr. Wir wissen heute aus der Praxis, welche Bausteine funktionieren, welche Aufgaben sie erfüllen und nach welchen Kriterien wir sie weiterentwickeln können.

Für die Menschen zählt, ob Mobilität im Alltag wirklich funktioniert. MOIN+ hat gezeigt, dass schnelle Achsen und flexible Angebote angenommen werden und uns heute die Erfahrung geben, diesen Nutzen gezielt weiter auszubauen.

4. On-Demand nach MOIN+: Mit MOIN+ wurden unter anderem die On-Demand-Verkehre „Lütti“ erprobt. Der fünfte Nahverkehrsplan sieht flexible Angebotsmodelle künftig als Ergänzung oder teilweise auch als Ersatz des Linienverkehrs vor. Zugleich soll erst während der Laufzeit des Nahverkehrsplans festgelegt werden, wo solche Angebote tatsächlich zum Einsatz kommen. Was bleibt von den MOIN+-Angeboten dauerhaft bestehen und wie soll der On-Demand-Verkehr über Bramsche und Melle hinaus weiterentwickelt werden?

Das wichtigste Ergebnis von MOIN+ ist, dass wir heute sowohl konkrete, dauerhaft weitergeführte Angebote als auch einen erprobten Baukasten für den weiteren Mobilitätsausbau im ganzen Landkreis haben. Die Schnellbuslinien S20 und S40 sowie die neue Querverbindung 260 wurden in den Regelbetrieb übernommen. Lütti wird seit Anfang 2026 in Melle und Bramsche weiterbetrieben. Die im Projekt geschaffenen Mobilstationen bleiben den Kommunen erhalten, erfolgreiche Carsharing-Standorte werden weitergeführt und das gemeinsame Mobiportal bündelt die verschiedenen Mobilitätsangebote digital. Gerade bei Lütti ist die Nachfrage in Melle und Bramsche so hoch, dass sie in den Abendstunden und am Wochenende zeitweise das verfügbare Angebot übersteigt.

Für die Weiterentwicklung von On-Demand ist eine Erkenntnis besonders wichtig. Wir sollten Lütti nicht einfach überall identisch kopieren. Melle, Bramsche und die Samtgemeinde Bersenbrück haben gezeigt, dass sich Einwohnerstruktur, Wegebeziehungen und Nachfrage deutlich unterscheiden. In Bramsche beginnt oder endet beispielsweise insgesamt gut jede fünfte Lütti-Fahrt am Bahnhof, an Werktagen am frühen Morgen sind es zeitweise mehr als 40 Prozent. Dort ist On-Demand besonders stark als Zubringer zur Bahn. Andere Teilräume brauchen andere Lösungen.

Ein weiteres großes Potenzial liegt in der stärkeren Einbindung örtlicher Verkehrs- und Mobilitätsanbieter. Bus- und Taxiunternehmen kennen die Bedarfe und betrieblichen Bedingungen vor Ort und können künftig Teil regionaler On-Demand-Lösungen sein. Dafür müssen wir gemeinsam passende Modelle entwickeln und vorhandene Kompetenzen und Kapazitäten sinnvoll nutzen. Entscheidend ist, diese regionalen Potenziale in die digitalen Buchungs-, Dispositions- und Abrechnungsstrukturen des On-Demand-Verkehrs einzubinden. So können bedarfsgerechte Angebote entstehen, die zugleich regionale Anbieter und Wertschöpfung einbeziehen.

Eine grundlegende Neuerung des 5. Nahverkehrsplans ist deshalb die kriterienbasierte Angebotsplanung. Linienkorridore, Angebotsform und perspektivisch auch Taktung werden nicht mehr vor allem aus gewachsenen Strukturen heraus gedacht, sondern anhand nachvollziehbarer Kriterien entwickelt. Dazu gehören tatsächliche Verkehrs- und Fahrgastdaten, Pendler- und Schülerströme, Einwohnerzahlen sowie die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, Bahnhöfen und wichtigen Knotenpunkten. Damit können wir das Angebot viel genauer an den realen Mobilitätsbewegungen ausrichten.

Flexible Bedienformen wie On-Demand sind dabei erstmals systematisch Teil der regulären Angebotsplanung. MOIN+ war das Reallabor, in dem wir die Bausteine unter

Alltagsbedingungen geprüft und ihre unterschiedlichen Funktionen kennengelernt haben. Der 5. Nahverkehrsplan ist nun der Rahmen, um diese Erkenntnisse nach den individuellen Erfordernissen der Gemeinden, Ortschaften und Teilräume bedarfsgerecht in die Fläche zu übertragen. Aus dem Modellprojekt ist damit ein Baukastensystem für den ÖPNV im ganzen Landkreis geworden.

Für die Menschen zählt, dass Mobilität vor Ort funktioniert und zu ihrem Alltag passt. In den MOIN+ Gebieten werden erfolgreiche Angebote fortgeführt. Für das ganze Osnabrücker Land haben wir zugleich einen erprobten Baukasten gewonnen, mit dem wir gemeinsam mit Kommunen und regionalen Verkehrsunternehmen passende Lösungen Schritt für Schritt weiterentwickeln können. So können wir vorhandene Stärken vor Ort nutzen und zusätzliche Mobilität genau dort schaffen, wo sie gebraucht wird.

- 5. Finanzierung des On-Demand-Verkehrs: Sie haben zuletzt davon gesprochen, dass künftig ein vom Landkreis finanziertes Basisangebot vorgesehen sei und Kommunen darüber hinaus zusätzliche Leistungen finanzieren könnten. Der fünfte Nahverkehrsplan legt Umfang, Bedienggebiete und Bedienqualität des künftigen „Landkreis-Netzes“ jedoch noch nicht abschließend fest und stellt die konkrete Umsetzung unter Finanzierungsvorbehalt. Was genau verstehen Sie unter diesem Basisangebot? Welche Leistungen und Kostenübernahmen sind bereits politisch beschlossen – und worüber müssen Kreistag und Kommunen in der kommenden Wahlperiode noch entscheiden?**

Für die künftige Finanzierung brauchen wir zunächst Klarheit darüber, welches Mobilitätsangebot der Landkreis selbst dauerhaft sicherstellen will. Mit dem 5. Nahverkehrsplan haben wir dafür den Rahmen geschaffen. Das vom Landkreis finanzierte Basisangebot soll den Umfang, die Linienführung und die Taktung der ÖPNV-Leistungen beschreiben, die der Landkreis vollständig trägt. Erarbeitet wird es nach dem neuen kriterienbasierten System des Nahverkehrsplans. Grundlage sind tatsächliche Mobilitätsströme, Fahrgastdaten, Einwohnerzahlen, Pendler- und Schülerverkehre sowie die Erreichbarkeit wichtiger Ziele wie Arbeitsplätze, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen.

Nach aktuellem Arbeitsstand soll diese fachliche Konkretisierung im Laufe des ersten Halbjahres 2027 abgeschlossen werden. Welche Leistungen anschließend tatsächlich in die Konzessionsausschreibungen aufgenommen werden, hängt von der fachlichen Planung und der politischen Diskussion ab. Am Ende entscheidet der Kreistag, welchen Umfang an öffentlicher Mobilität er dauerhaft finanzieren will. Kommunen können darüber hinaus zusätzliche Leistungen finanzieren, wenn vor Ort ein weitergehender Bedarf besteht.

Bereits beschlossen ist außerdem die einmalige Anschubfinanzierung des Landkreises für kommunale On-Demand-Angebote in Höhe von 20 Prozent der Kosten, maximal 200.000 Euro je Kommune. Der politische Rahmen steht damit. Die konkrete Ausgestaltung des

künftigen Basisangebotes und seine dauerhafte Finanzierung sind die nächste Entscheidungsebene.

Die Wirkungsfrage ist inzwischen beantwortet. On-Demand schafft nachweislich Mobilität, ersetzt Autofahrten, verbindet Menschen mit Bus und Bahn und ermöglicht Fahrten, die sonst gar nicht stattgefunden hätten. Jetzt geht es darum, diesen Nutzen bedarfsgerecht, effizient und dauerhaft zu organisieren. Dazu gehören passende Bedienggebiete und Zeiten, eine gute Bündelung von Fahrtwünschen, die Verknüpfung mit starken Bus- und Bahnachsen und die Vermeidung von Parallelangeboten.

Für eine weitere Amtszeit werbe ich deshalb dafür, einen Mobilitätsfonds Osnabrücker Land als mögliche freiwillige dritte Säule der ÖPNV-Finanzierung gemeinsam zu prüfen und zu entwickeln. Öffentliche Finanzierung bleibt das Fundament. Fahrgeldeinnahmen bilden eine zweite Säule. Der Fonds soll zusätzliche Möglichkeiten eröffnen, indem wir auch Unternehmen, Stiftungen, Vereine sowie Bürgerinnen und Bürger dafür gewinnen, in gute Mobilität in unserer Region zu investieren.

Mein Ziel ist, einen solchen Fonds gemeinsam mit der Region so zu entwickeln, dass er dauerhaft trägt und breite Akzeptanz findet. Dafür möchte ich Kommunen, Kreispolitik, Wirtschaft, Stiftungen, Vereine und Bürgerschaft von Anfang an zusammenbringen. Gemeinsam soll geklärt werden, welche Ziele der Fonds verfolgt, wie er organisiert wird und welche Projekte unterstützt werden können. Unter seinem Dach könnten unterschiedliche Bausteine zusammenwirken, etwa ein Förderverein, Stiftungslösungen oder transparentes Unternehmenssponsoring. Welche Kombination rechtlich, steuerlich und organisatorisch tragfähig ist, wollen wir gemeinsam entwickeln. Dazu gehören klare Regeln für Finanzierung, Transparenz und Kontrolle. Am Ende soll ein belastbares Modell stehen, über das politisch entschieden werden kann. Die Mittel sollen transparent und zweckgebunden zusätzliche On-Demand-Angebote ermöglichen, dort wo sie besonders gebraucht werden und für die Menschen den größten Nutzen entfalten können.

Dabei geht es um weit mehr als die Finanzierung zusätzlicher Mobilitätsangebote. Gute Mobilität schafft einen konkreten Nutzen für Menschen und Wirtschaft. Eine 2025 veröffentlichte Studie des von der Technischen Universität München geleiteten Zukunftsclusters MCube kommt für Deutschland zu dem Ergebnis, dass einem Euro ÖPNV-Kosten im Mittel eine volkswirtschaftliche Wertschöpfung in einer Größenordnung von rund drei Euro gegenübersteht. Die Studie versteht diese Relation ausdrücklich als Größenordnung und nicht als exakte Kennzahl für jeden zusätzlich investierten Euro.

Was dieser Zusammenhang für unseren Landkreis bedeutet, lässt sich im Alltag sehr konkret beschreiben. Junge Menschen können unabhängiger Ausbildung, Freunde, Sport oder Veranstaltungen erreichen. Ältere Menschen und Menschen mit Beeinträchtigungen gewinnen zusätzliche Selbstständigkeit. Beschäftigte kommen besser zu ihren Arbeitsplätzen. Unternehmen vergrößern ihren Einzugsbereich und verbessern ihre Chancen im Wettbewerb um Arbeits- und Fachkräfte. Wer sich an einem solchen Fonds beteiligt, investiert damit sichtbar in Teilhabe, Lebensqualität und wirtschaftliche Zukunftsfähigkeit des Osnabrücker Landes.

Wie bei der Hochschule für Medizin möchte ich nicht darauf warten, bis andere irgendwann unsere Probleme lösen. Das wird uns niemand abnehmen. Als starke Region können wir selbst Partner zusammenbringen, ein belastbares Modell entwickeln und Schritt für Schritt zusätzliche Handlungsmöglichkeiten schaffen. Das entlässt Bund und

Land nicht aus ihrer Verantwortung. Es macht uns aber selbst handlungsfähiger und eröffnet zusätzliche Möglichkeiten dort, wo Menschen Mobilität tatsächlich brauchen.

Genau deshalb passt der Mobilitätsfonds für mich zum Regionalen Wachstumspakt. Er kann beispielhaft zeigen, wie wir aus einer gemeinsamen Zukunftsaufgabe eine konkrete regionale Lösung entwickeln. Der Landkreis sichert das öffentliche Fundament. Wirtschaft, Kommunen, Vereine, Stiftungen und Bürgerschaft können zusätzliche Kräfte bündeln. Gemeinsam können wir damit mehr Mobilität, mehr gesellschaftliche Teilhabe und eine bessere Erreichbarkeit von Arbeit und Ausbildung ermöglichen.

Wenn es uns gelingt, eine solche gemeinschaftlich getragene Zukunftslösung im Osnabrücker Land auf den Weg zu bringen, stärken wir damit zugleich unsere überregionale Wahrnehmung als innovationsstarke Region, die Herausforderungen selbstbewusst aufgreift und aus eigener Kraft neue Lösungen entwickelt.

Mobilität kostet nicht nur Geld. Mobilität schafft Wert. Sie schafft Teilhabe, macht Arbeit und Ausbildung besser erreichbar und stärkt unsere Region. Deshalb möchte ich gemeinsam mit der Region prüfen, wie wir diesen Nutzen dauerhaft sichern und zusätzliche Mobilität dort ermöglichen können, wo sie gebraucht wird. Ein Mobilitätsfonds kann dafür öffentliche Verantwortung, Wirtschaftskraft und Bürgersinn verbinden und die Finanzierung auf eine breitere Grundlage stellen.

6. Haller Willem und Schiene: Sie haben 2019 einen Halbstundentakt für den Haller Willem als wichtiges Ziel genannt und angekündigt, dafür alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die Sie als Landrätin haben. Was haben Sie dafür konkret unternommen und was wurde während Ihrer Amtszeit erreicht?

Beim Haller Willem haben wir in dieser Amtszeit aus einem über lange Zeit stockenden Vorhaben einen konkret vorbereiteten regionalen Umsetzungspfad gemacht. Wir haben die Verschiebung der Infrastrukturgrenze in Richtung Nordrhein-Westfalen so weit vorbereitet, dass inzwischen auch die Deutsche Bahn Vorteile einer regionaleren Lösung sieht.

Dr. Carsten Hein hat mit weiteren Experten ein Konzept zur Regionalisierung regionaler Bahninfrastruktur entwickelt, das inzwischen auch im Bund auf großes Interesse stößt. Der Haller Willem wird dabei mit der möglichen Verschiebung der Infrastrukturgrenze aktuell als erstes konkretes Umsetzungsbeispiel in den Blick genommen. Die Grundidee ist, regionale Infrastruktur dort stärker in regionale Verantwortung zu geben, weil dort Planung, Erhalt und Ausbau dadurch schneller und effizienter organisiert werden kann.

Parallel hat die VLO die konkrete Planung für den Halbstundentakt bereits 2024 angestoßen. Für die zusätzliche Begegnungsmöglichkeit in Westbarthausen konnten 2025 gemeinsam mit der Stadt Borgholzhausen die benötigten fünf privaten Grundstücke gesichert werden. Im Juni 2026 hat die VLO außerdem den Mietvertrag für die Strecke Dissen-Osnabrück langfristig verlängert. Nach aktuellem VLO-Stand werden für die notwendigen Maßnahmen insgesamt rund 10 Millionen Euro veranschlagt und eine

Umsetzung um 2030 angestrebt. DB InfraGO hatte für eine vergleichbare Lösung rund 31 Millionen Euro und einen deutlich späteren Zeithorizont genannt.

Für mich zeigt der Haller Willem deshalb sehr konkret, was es heißt, die Möglichkeiten einer Landrätin auszuschöpfen. Es bedeutet, nicht auf Planungskapazitäten anderer zu warten, sondern regionale Partner, eigenes Know-how und neue organisatorische Wege zu nutzen, damit ein wichtiges Schienenprojekt tatsächlich vorankommt.

Für die Menschen zählt am Ende, dass die Bahn häufiger, verlässlicher und schneller fährt. Deshalb nutzen wir regionale Stärke und eigenes Know-how, statt auf Entscheidungen anderer zu warten.

7. Weitere Bahnprojekte: Welche Fortschritte wurden während Ihrer Amtszeit bei weiteren Schienenprojekten wie den Bahnhalten Vehrte und Alfhausen sowie der Tecklenburger Nordbahn erzielt? Wo lagen dabei die Grenzen Ihres Einflusses als Landrätin?

Bei den weiteren Schienenprojekten haben wir die Möglichkeiten des Landkreises sehr aktiv genutzt. Wir haben Kommunen unterstützt, Partner zusammengebracht, Studien gemeinsam beauftragt, viele Gespräche geführt, Briefe geschrieben und immer wieder die unterschiedlichen Beteiligten an einen Tisch geholt, um nächste Schritte zu verabreden. Gerade bei langwierigen Bahnprojekten ist das entscheidend, damit Vorhaben trotz Rückschlägen weiterverfolgt und nicht vorschnell aufgegeben werden.

Bei Belm-Mitte und Vehrte sind aus langjährigen Forderungen konkrete Projekte geworden. Beide Haltepunkte sind inzwischen in der niedersächsischen Zielplanung verankert. Die Umsetzung hat sich durch die Planungs- und Bauabläufe der Deutschen Bahn verzögert. Nach heutigem Stand wird mit einer Inbetriebnahme bis spätestens 2033 gerechnet. Auch Alfhausen ist im SPNV-Konzept 2030+/2040+ der LNVG als zu reaktivierender Haltepunkt enthalten. Seine Umsetzung hängt wesentlich mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke Osnabrück-Oldenburg zusammen und liegt deshalb in einem längerfristigen Zeithorizont.

Bei der Tecklenburger Nordbahn ist aus einer jahrzehntelangen Idee ebenfalls ein konkretes länderübergreifendes Reaktivierungsprojekt geworden. Geplant ist eine Verbindung Recke-Osnabrück im Halbstundentakt. Die Standardisierte Bewertung prognostiziert rund 4.800 Fahrgäste je Werktag und etwa 3.400 zusätzliche Fahrten im öffentlichen Verkehr. Mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 1,61 ist das Projekt volkswirtschaftlich positiv bewertet.

Die endgültigen Entscheidungen liegen bei solchen Projekten nicht allein beim Landkreis. Aber wir haben unseren Einfluss konsequent genutzt, damit Planungen vorankommen, Partner zusammenarbeiten und Projekte in den zuständigen Programmen verankert bleiben. Belm, Vehrte, Alfhausen und die Tecklenburger Nordbahn sind heute planerisch deutlich weiter und belastbarer hinterlegt als 2019.

Für die Menschen zählt, dass neue Haltepunkte und Verbindungen am Ende wirklich kommen. Unsere Aufgabe ist, Partner zusammenzuhalten und Projekte Schritt für Schritt bis zur Umsetzung voranzubringen.

- 8. Mobilstationen: Auf die Frage, ob alle 34 Kommunen des Landkreises mit Mobilstationen ausgestattet werden sollten, antworteten Sie 2019 ausdrücklich mit „Ja“. Im Rahmen von MOIN+ waren 20 Mobilstationen vorgesehen, davon waren 15 bis November 2025 in Betrieb und die übrigen stehen kurz vor der Fertigstellung. Wie ist der aktuelle Stand? Viele Städte und Gemeinden verfügen inzwischen über überdachte oder abschließbare Fahrradabstellanlagen; Bad Iburg lehnte eine angebotene Mobilstation ab. Wie bewerten Sie vor diesem Hintergrund Ihr damaliges Ziel: Ist es aus Ihrer Sicht im Kern erreicht oder bleibt der Anspruch „Mobilstationen in allen 34 Kommunen“ weiterhin bestehen? Sind Sie mit der Ausstattung der bislang entstandenen Mobilstationen zufrieden – oder hätten Sie sich noch umfassendere Angebote und eine stärkere Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel vorgestellt?**

Mit MOIN+ haben wir die Idee der Mobilstationen praktisch umgesetzt und an 20 Standorten entwickelt. Hinzu kommen in vielen Städten und Gemeinden eigene überdachte oder gesicherte Fahrradabstellanlagen und andere Verknüpfungspunkte. Der Kern meines Ziels von 2019 war, in allen Teilen des Landkreises gute Möglichkeiten zu schaffen, Fahrrad, Bus, Bahn, Carsharing und weitere Angebote einfach miteinander zu verbinden.

Die praktische Erfahrung zeigt zugleich, dass nicht jede Kommune dieselbe standardisierte Station braucht. Bad Iburg hat sich beispielsweise gegen die angebotene Mobilstation entschieden, andere Kommunen verfügen bereits über eigene Lösungen. Ich würde heute deshalb nicht an einer identischen Ausstattung in allen 34 Kommunen festhalten, nur um eine Zahl zu erfüllen. Entscheidend ist, dass die Funktion vor Ort stimmt und das Angebot zum tatsächlichen Bedarf passt.

Wo die Stationen den richtigen Bedarf treffen, werden sie sehr gut angenommen. In Bohmte erreichte die gesicherte Fahrradabstellanlage bereits wenige Monate nach der Eröffnung eine tägliche Auslastung von 84 Prozent und später zeitweise bis zu 100 Prozent. Solche Erfahrungen zeigen uns sehr konkret, welche Ausstattung funktioniert und wo andere Lösungen sinnvoller sind.

Der Anspruch bleibt deshalb bestehen. Gute, erkennbare und bedarfsgerechte Umstiegspunkte im gesamten Landkreis. Mit den Erfahrungen aus MOIN+ und der kriterienbasierten Planung des 5. Nahverkehrsplans können wir diesen Anspruch künftig gezielter umsetzen als mit einem einheitlichen Schema für alle 34 Kommunen.

Mein Ziel war, gute Umstiegsmöglichkeiten im ganzen Landkreis zu schaffen. Heute wissen wir aus der Praxis, dass dafür nicht überall dieselbe Mobilstation gebraucht wird. Entscheidend ist der Nutzen vor Ort.

9. Kostenloser ÖPNV und Tarife: Langfristig nannten Sie einen kostenlos nutzbaren Nahverkehr als Ziel und sagten damals, während Ihrer Amtszeit die Voraussetzungen dafür so weit schaffen zu wollen, dass der „Sprung“ dorthin anschließend nicht mehr so groß sei. Ist der Landkreis diesem Ziel heute tatsächlich näher als 2019? Welche konkreten Fortschritte sehen Sie insbesondere bei Tarifvereinfachung sowie der Verzahnung von Bus und Bahn?

Beim Ziel eines einfacheren und besser vernetzten Tarifsystems sind wir heute deutlich weiter als 2019. Ein wichtiger Schritt ist der Bus-Schiene-Tarif, den wir mit großer Beteiligung und intensiver Arbeit auch in einer Arbeitsgruppe des Kreistages vorbereitet haben. Seit 2023 benötigen Fahrgäste für kombinierte Fahrten mit Bus und Bahn nur noch ein Ticket. Gerade für Gelegenheitsfahrgäste ist die Verzahnung von Bus und Schiene damit deutlich einfacher geworden.

Das Deutschlandticket hat bundesweit einen weiteren großen Schritt zur Tarifvereinfachung gebracht. Das ist ausdrücklich kein Erfolg des Landkreises, aber wir haben die neuen Rahmenbedingungen genutzt und Erfahrungen damit gesammelt. Mit dem gemeinsamen Mobiportal, Mobilstationen und den Anschlüssen zwischen On-Demand, Bus und Bahn haben wir zugleich die praktische Vernetzung der Verkehrsmittel deutlich verbessert.

Mein langfristiges Ziel aus 2019 bleibt, die Finanzierung des Nahverkehrs so weiterzuentwickeln, dass die einzelne Fahrt möglichst nicht mehr über einen klassischen Fahrschein bezahlt werden muss. In der nächsten Wahlperiode möchte ich deshalb weiter daran arbeiten, dass das Osnabrücker Land beim Bund Modellregion für ein Umlagemodell werden kann. Die Idee dahinter ist eine solidarisch von den Bürgerinnen und Bürgern mitgetragene Finanzierung des Nahverkehrs. Dafür braucht es allerdings die entsprechenden rechtlichen Rahmenbedingungen und eine breite politische und gesellschaftliche Diskussion.

Für eine solche Initiative war es bisher zu früh. Wir mussten zunächst Erfahrungen mit dem Deutschlandticket sammeln und vor allem ein Angebot schaffen, das im Alltag wirklich attraktiv ist. An der Reihenfolge aus 2019 halte ich fest. Erst das Angebot, dann der Tarif und anschließend das langfristige Finanzierungsmodell. Mit den neuen Mobilitätsangeboten, dem Bus-Schiene-Tarif und dem 5. Nahverkehrsplan sind wir diesem Ziel heute wesentlich näher als damals.

Ein günstiger Tarif allein macht noch keinen guten ÖPNV. Erst wenn das Angebot im Alltag trägt, können wir auch die Finanzierung solidarischer und einfacher weiterentwickeln.

10. Persönliche Bilanz und Arbeitsweg: Sie kündigten 2019 auch an, Ihren eigenen Arbeitsweg von Bad Rothenfelde möglichst bald mit E-Bike, Bahn und Fahrrad zurückzulegen. Haben Sie diesen Arbeitsweg tatsächlich genutzt und wenn ja, wie regelmäßig? Wie kommen Sie heute üblicherweise zum Kreishaus? Und abschließend: Welches Ihrer 2019 formulierten Mobilitätsziele betrachten Sie heute als erreicht, welches als nur teilweise erreicht und welches als noch nicht erreicht?

Ja. Ich fahre sehr regelmäßig mit meinem Pedelec und dem Haller Willem kombiniert ins Kreishaus. Wenn die Zeiten passen, nutze ich zwei bis drei Stationen mit dem Haller Willem. In der Regel bin ich also mit Rad und Bahn unterwegs. Mein Pedelec hat inzwischen den dritten Motor, mehrere Bremsensätze, Reifen und unzählige Ritzel hinter sich - und ich liebe nach wie vor den morgendlichen und abendlichen Weg durch das wunderschöne Osnabrücker Land. Das Auto nutze ich vor allem, wenn mein Tag sehr früh beginnt, erst nach 23 Uhr endet oder die Temperaturen unter null Grad fallen.

Für die politische Bilanz greift eine einfache Liste nach dem Muster 'erreicht, teilweise erreicht, nicht erreicht' aus meiner Sicht zu kurz, weil sie auch meine Aussagen von 2019 verkürzen würde. Ich habe damals Zielbilder beschrieben und zugleich deutlich gesagt, dass meine Aufgabe in dieser Amtsperiode darin besteht, die Grundlagen für ihre schrittweise Umsetzung zu schaffen. Gemessen daran haben wir sehr viel erreicht - in einer Amtszeit, die zugleich von Pandemie, Energiekrise und massiven Kostensteigerungen geprägt war.

Wir verfügen heute über eine breite und verlässliche Datenbasis, neue Planungsstrukturen und mehrere Jahre praktische Erfahrung. Wir wissen wesentlich genauer, welche Mobilitätsangebote in einem Flächenlandkreis funktionieren, wo starke Busachsen sinnvoll sind, wo flexible Verkehre gebraucht werden und wie Bahn, Bus, On-Demand, Fahrrad, Carsharing und digitale Angebote miteinander verknüpft werden können.

Was 2019 noch als Zielbild beschrieben wurde, ist heute in ersten Teilen des Landkreises umsetzbare Realität. Die Schnellbusse und die Linie 260 sind in den Regelbetrieb übernommen, On-Demand ist praktisch erprobt und in Melle und Bramsche verstetigt, Mobilstationen und Carsharing sind aufgebaut und die Erkenntnisse aus MOIN+ sind mit einem objektiven, kriterienbasierten Planungssystem im 5. Nahverkehrsplan verankert. Auch bei den Schienenprojekten sind konkrete Planungs- und Umsetzungswege entstanden.

Die nächsten Schritte sind damit ebenfalls klar. Wir wollen die erfolgreichen Bausteine bedarfsgerecht in weitere Teilräume übertragen, den Halbstundentakt des Haller Willem umsetzen, die Verknüpfung der Verkehrsmittel weiter verbessern und tragfähige Finanzierungsmodelle entwickeln. Das sind keine abstrakten Vorstellungen mehr, sondern Aufgaben, für die wir heute konkrete Daten, Kriterien und praktische Erfahrungen haben.

Der entscheidende Unterschied zu 2019 ist für mich deshalb. Damals hatten wir ein Zielbild. Heute wissen wir, wie es geht. Die Vorstellung, auch im ländlichen Raum einen

schnellen, verlässlichen und vernetzten ÖPNV als echte Alternative zu entwickeln, ist keine Fantasie mehr, sondern nach klaren Kriterien und auf Grundlage konkreter Erfahrungen realisierbar.

Auf das Erreichte können wir stolz sein. Wir haben in diesen sieben Jahren wichtige Mobilitätsangebote geschaffen, neue Lösungen praktisch erprobt und die Grundlagen dafür gelegt, diese Erfahrungen bedarfsgerecht auf weitere Teile des Osnabrücker Landes zu übertragen. Jetzt können wir auf einer belastbaren Erfolgsbilanz aufbauen und die gewonnenen Potenziale in der nächsten Amtsperiode konsequent weiter nutzen.

Für die Menschen ist aus vielen Ideen ein konkreter, erprobter Weg geworden. Heute wissen wir, welche Angebote wo funktionieren, und können die nächste Stufe gemeinsam und bedarfsgerecht gestalten.