

Beschlussvorlage 01/2026/0175

Amt / Fachbereich	Datum
Straßenverkehr und Gewerbe	29.05.2026

Beratungsfolge	voraussichtlicher Sitzungstermin	TOP	Status
Ausschuss für Feuerwehr und Ordnung	16.06.2026		Ö
Verwaltungsausschuss	17.06.2026		N
Rat der Stadt Melle	18.06.2026		Ö

Beteiligung folgender Ämter / Fachbereiche

On-Demand Verkehr in Melle

Beschlussvorschlag:

1. Die Stadt Melle lehnt das vom Landkreis Osnabrück unterbreitete Angebot zur Fortführung des On-Demand-Verkehrs „Lütti“ für das Jahr 2027 auf Grund fehlender haushaltsrechtlicher Ermächtigungsgrundlagen ab (s. Anlage 2, Szenarien 1-3).
2. Der Rat der Stadt Melle fordert die Verwaltung auf, insbesondere bei dem originären Aufgabenträger Landkreis Osnabrück sowie der PlaNOS weiterhin auf eine zeitnahe Entwicklung eines alternativen und wirtschaftlich tragfähigeren Modells zur Weiterführung des On-Demand Verkehrs in Melle unter Einbeziehung der örtlichen Bus- sowie Taxiunternehmen hinzuwirken.
Ein Modell könnte dabei das zum 01.01.2026 im Landkreis Lüneburg an den Start gegangene ÖPNV-Taxi auf Basis einer Sondervereinbarung sein, welche die bislang aufgezeigten rechtlichen Hürden weitgehend ausschließt. Ziel muss auch weiterhin eine zukunftsfähige und langfristig tragbare Lösung sein, die nach Möglichkeit noch zum 01.01.2027, spätestens jedoch zum 01.01.2028 greift und eine angemessene finanzielle Beteiligung des Aufgabenträgers berücksichtigt.
3. Sollte eine wie unter Ziffer 2 beschriebene Lösung aus rechtlichen, organisatorischen oder wirtschaftlichen Gründen vom Aufgabenträger nicht mehr zum 01.01.2027 umsetzbar sein, ermächtigt der Rat der Stadt Melle die Bürgermeisterin, mit dem Landkreis Osnabrück eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung unterschriftsreif zu verhandeln, in welcher die Bedingungen zur Weiterführung des „Lütti“ nach Szenario 5 (s. Anlage 2) für das Jahr 2027 festgelegt sind.
Die tatsächlichen Betriebszeiten sind vorab in einem interfraktionellen Arbeitskreis festzulegen.
Die Ermächtigung steht unter dem Vorbehalt, dass sich der Landkreis Osnabrück verpflichtet, die Differenz der anfallenden Gesamtkosten nach Abzug der Fahrgasteinnahmen zu den veranschlagten Haushaltsmitteln der Stadt Melle für 2027

zu übernehmen (s. Sach- und Rechtslage, Abschnitt D). Der Stadt Melle müssen weiterhin angemessene Rechte zu Änderungen an den betrieblichen Parametern (beispielsweise Grundpreise, Bedienzeiträume) zugestanden werden.

4. Die finale Entscheidung über den konkreten Inhalt der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung wird auf den Verwaltungsausschuss delegiert. Der Abschluss der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung steht unter Vorbehalt eines entsprechenden Beschlusses auf Kreisebene. Sollte eine entsprechende Vereinbarung nicht geschlossen werden, läuft das Projekt „Lütti“ in der bisherigen Form zum 31.12.2026 aus. Für diesen Fall wird die Bürgermeisterin beauftragt, auch weiterhin beim Aufgabenträger auf eine zukunftsfähige und langfristig tragbare Lösung für einen On-Demand-Verkehr unter Einbeziehung der örtlichen Bus- und Taxiunternehmen hinzuwirken. Dabei wird die unter Ziffer 2 skizzierte Lüneburger Lösung favorisiert.

Strategisches Ziel	<p>2. Wir gestalten den demografischen und gesellschaftlichen Wandel.</p> <p>5. Die Leistungsfähigkeit des städtischen Haushalts und die Vorteile des Standortes werden verfestigt und dauerhaft gesichert.</p> <p>6. Die notwendige Infrastruktur wird stetig und planvoll entsprechend der sich langfristig ergebenden Anforderungen an Standards ausgerichtet.</p>
	<p>2.2 Zielgruppenspezifische Unterstützungsangebote definieren und umsetzen.</p> <p>5.1 Eine ausreichende Finanzkraft unter Berücksichtigung des Schuldenstandes und der Investitionsbedürfnisse sicherstellen.</p>
Handlungsschwerpunkt(e)	<p>6.1 Infrastruktur und ÖPNV nach Prioritäten krisensicher erhalten, entwickeln oder aufgeben und ressourcenschonend und nachhaltig bewirtschaften.</p>
Ergebnisse, Wirkung <i>(Was wollen wir erreichen?)</i>	<p>Versorgung der Bevölkerung mit einem nachhaltigen und wirtschaftlich tragfähigeren Modells zur Bedienung des On-Demand Verkehrs in Melle.</p>
Leistungen, Prozess, angestrebtes Ergebnis <i>(Was müssen wir dafür tun?)</i>	<p>Ausleuchten der Chancen, der rechtlichen Rahmenbedingungen und der Kooperationsmöglichkeiten mit dem Landkreis Osnabrück und anderen kreisangehörigen Städten und Gemeinden.</p>
Ressourceneinsatz, einschl. Folgekostenbetrachtung und Personalressourcen <i>(Was müssen wir einsetzen?)</i>	<p>Für das Jahr 2027 ist ein Betrag i.H.v. 500 T€ für den On-Demand Verkehr im Haushalt vorgesehen. Dieser Betrag soll nicht überschritten werden.</p>

Stellungnahme zur Sach- und Rechtslage

A. Kontakt zum Aufgabenträger Landkreis Osnabrück

Mit Beschluss des Rates der Stadt Melle vom 25.06.2025 wurde die Verwaltung mit der Entwicklung eines alternativen und wirtschaftlich tragfähigeren Modells zur Weiterführung des On-Demand-Verkehrs in Melle ab dem Jahr 2027 beauftragt. Dies sollte insbesondere in Zusammenarbeit mit dem originären Aufgabenträger (Landkreis Osnabrück), der PlaNOS und den örtlichen Bus- sowie Taxiunternehmen erfolgen. Die bestehende Aufgabenkompetenz, gesetzliche Rahmenbedingungen und weitere Interdependenzen bspw. durch Konzessionen und das Vergaberecht ermöglichen keine vom Landkreis Osnabrück unabhängige Lösung in der Frage des On-Demand-Verkehrs.

Den Forderungen zur Weiterentwicklung des On-Demand-Verkehrs in Melle und im Landkreis unter Einbindung der lokalen Bus- und Taxiunternehmen aus dem o.g. Beschluss hat die Bürgermeisterin im Oktober 2025 mit einem direkten Schreiben an den Landkreis Osnabrück Nachdruck verliehen. Parallel wurde immer wieder auf verschiedene funktionierende Modelle (z.B. Flex-Taxi in OWL) hingewiesen. Um eine direkte Einbindung in den Prozess wurde ausdrücklich gebeten. In der Antwort aus dem November 2025 wurde eine Einbindung der Städte und Gemeinden in Aussicht gestellt, sobald sich betrieblich umsetzbare Wege aufzeigten. Eine Arbeitsgruppe des Landkreises und der PlaNOS bestehe bereits.

Nach einer gemeinsamen Videokonferenz im März 2026 wurde dem Landkreis ein Fragenkatalog mit der Bitte um Umgehende Beantwortung übersandt, den die Städte Bramsche und Melle abgestimmt haben. Unter anderen wurde darin erfragt, inwieweit Taxi- und Busunternehmen bisher beteiligt wurden, wie der Stand der Projektplanung zur Weiterführung im Jahr 2027 ist und ob ein On-Demand-Angebot ab dem 01.01.2027 realistisch ist. In einer kurzen Antwort des Landkreises heißt es, es habe sich noch keine unmittelbar realisierbare Lösung ergeben. Für ein landkreisweit tragfähiges, finanzierbares und verkehrlich sinnvolles Modell mit den Taxi- und Verkehrsunternehmen wäre noch kein „substanzielles Ergebnis“ erarbeitet worden. Eine ausführliche schriftliche Antwort auf den Fragenkatalog ist den Städten Bramsche und Melle bisher nicht zugegangen.

Stattdessen gab es im April 2026 einen weiteren Termin zwischen dem Landkreis Osnabrück und den Städten Bramsche und Melle. Es wurde erläutert, welche Erkenntnisse und Ergebnisse die AG On-Demand-Verkehr bisher erzielt hat. Die eigenständige Entwicklung von Software zur Fahrplanauskunft und Buchung sei derzeit keine Option. Daher müsse eine entsprechende Software beschafft werden. Ein Hemmnis bei der Weiterentwicklung des On-Demand-Verkehrs im Landkreis bestehe zudem im Konzessionssystem. Der ÖPNV im Landkreis ist über eigenwirtschaftliche Verkehre der Unternehmen der VOS organisiert. Die dabei bedienten Linien sind nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) genehmigt. On-Demand-Verkehre würden hingegen nach § 44 PBefG genehmigt, wofür eine eigene Konzession erforderlich wäre. Nach Auskunft der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) könne ein On-Demand-Verkehr nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden und müsse über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag in einem europaweiten Ausschreibungsverfahren vergeben werden. Eine effiziente Umsetzung eines kombinierten Systems, in dem sich liniengebundene und linienungebundene Verkehre flexibel ergänzen und ersetzen könne rechtlich nur gelingen, wenn zukünftige Konzessionen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen vergeben würden, oder bestehende Konzessionsnehmer optimierten in freiwilliger Abstimmung ihre Linienführung in Kooperation mit dem On-Demand-Anbieter.

Bis ein neues Modell entwickelt und implementiert ist, wurde bei diesem Gesprächstermin vorgeschlagen, das On-Demand-Angebot „Lütti“ für ein weiteres Jahr zu verlängern (s. Anlage 2., Szenarien 1-3). Nach aktuellen Verhandlungen mit dem derzeitigen Betreiber Via Mobility DE GmbH (nachfolgend „Via“) würde sich nach Aussage des Landkreises durch eine Reduzierung der Betriebsstunden eine Kostenreduzierung um etwa 20% erreichen lassen,

sodass ein Betrag von etwa 800 Tsd. € für die Weiterführung im Jahr 2027 einzuplanen wäre. Eine Beschlussvorlage über eine Beteiligung des Landkreises von bis zu 20% würde zudem in den Kreistag eingebracht werden.

Selbst bei einer Kostenbeteiligung in Höhe von 20% von 800 Tsd. € verbleibt ein Eigenanteil von 640 Tsd. € bei der Stadt Melle. Für das Haushaltsjahr 2027 sind nur 500 Tsd. € für den On-Demand-Verkehr eingeplant. Ohne entsprechenden Nachtrag und Deckungsvorschlag ist eine Verlängerung kommunalrechtlich nicht möglich.

Die vorgestellten Ergebnisse des Termins im April 2026 wurden nach mehrfacher Nachfrage hin der Stadt Melle am 20.05.2026 in Form vom „Zwischenbericht der AG On-Demand-Verkehr“ (Anlage 1, am 27.05.2026 im Ausschuss für Planen und Bauen im Kreistag Osnabrück behandelt) übersandt. Hiernach leiste der „Lütti“ einen wichtigen Bestandteil zur Mobilitätswende und zur Daseinsvorsorge im Landkreis Osnabrück und stelle in den Zeitlagen, in denen klassische fahrplanbasierte Angebote häufig nur eingeschränkt tragfähig seien, eine wichtige Ergänzungsfunktion dar (vgl. Anlage 1, S. 2 f.). Eine Einordnung dieser Aussagen mit Blick auf die Grundsätze und Ziele des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) erfolgt nicht (vgl. § 2 Abs. 2 NNVG „Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge“). Dies ist mit Blick auf die Finanzierung zu diskutieren, da diese im Jahr 2026 zu 80% durch die Städte Bramsche und Melle und nicht vom originären Aufgabenträger getragen wird. Die verbleibenden 20% finanzieren sich aus Fördermitteln des Bundes. Diese Lastenverteilung wird im Bericht ebenfalls nicht thematisiert.

Die wesentliche Funktion des On-Demand Verkehrs werde gem. dem Zwischenbericht im 5. Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Osnabrück deutlich. Eine Einbettung in das „Landkreis-Netz“ sei wichtig, On-Demand Angebote sollten jedoch „ortbezogen, differenziert und passgenau auf die jeweiligen Anforderungen in den einzelnen Teilräumen“ zugeschnitten werden. Es wird klar benannt, dass die „Steuerung des Angebots beim Landkreis als Aufgabenträger“ liegen soll (vgl. Anlage 1, S. 4 f.).

Im vierten Abschnitt des Berichts der AG On-Demand-Verkehr („Verstetigungsperspektive“) werden unterschiedliche Aspekte beleuchtet, die es zu bedenken gebe. Gemäß dem letzten Abschnitt („Fazit“) müsse ein tragfähiges integriertes System entwickelt werden, bei dem ein optimaler Einsatz von begrenzten Finanzmitteln gegenüber Bedienungsalternativen gewährleistet werden könne (vgl. Anlage 1, S. 10). In den letzten beiden Abschnitten des Zwischenberichts wird allerdings keine klare Handlungsalternative benannt oder ein Zeitplan aufgezeigt.

Unter Berücksichtigung aller vorhergenannten Aspekte lässt sich zusammenfassend festhalten, dass durch den originären Aufgabenträger keine Alternative zum bisherigen On-Demand-Modell zum 01.01.2027 vorgebracht wurde. Hindernisse hierfür wurden aufgezeigt, insbesondere bzgl. des Vergaberechts, der eigenwirtschaftlichen Organisation des ÖPVN und der damit verbundenen Konzessionen. Daneben müsste eine zusätzliche Plattform zur Buchung von Fahrten beschafft werden. Ein eigenständiges Modell, das durch die Stadt Melle entwickelt und betrieben wird, ist aufgrund dieser Umstände, Zuständigkeiten und Verflechtungen derzeit nicht realisierbar. Durch die Beschaffung und den Betrieb einer eigenen Buchungsplattform verblieben zudem nur geringe Mittel für den eigentlichen Fahrbetrieb.

B. Angebot zur Verlängerung für „Lütti“ 2027

Die Verhandlungen über eine Weiterführung des „Lütti“ fanden maßgeblich zwischen dem Landkreis Osnabrück als Aufgabenträger und Via als Leistungserbringer statt. Eine direkte Beteiligung der Städte ist zunächst nicht erfolgt. Relevante Parameter wurden im Vorfeld bei den Städten nicht abgefragt. Die nachfolgenden Szenarien 1-3 wurden als Ergebnis der Verhandlungen den Städte Bramsche und Melle vorgelegt.

	Aktueller Verkehr gem. Vertrag	Szenario 1 "Minimale Versorgung"	Szenario 2 "S1+Abendverkehr"	Szenario 3 "S1+S2+Nachverkehr"
Betriebszeiten	Mo-Do: 07 - 23 Uhr Fr: 07 - 02 Uhr Sa: 09 - 02 Uhr So: 09 - 23 Uhr	Mo-Do: 07 - 20 Uhr Fr: 07 - 22 Uhr Sa: 09 - 22 Uhr So: 09 - 20 Uhr	Mo-Do: 07 - 23 Uhr Fr: 07 - 00 Uhr Sa: 09 - 00 Uhr So: 09 - 23 Uhr	Mo-Do: 07 - 23 Uhr Fr: 07 - 02 Uhr Sa: 09 - 02 Uhr So: 09 - 23 Uhr
Betriebsstunden / Jahr	26880	22083	25305	25980
Anzahl Fahrzeuge	10	7	7	8
Fahrgäste / Jahr	81 Tsd.	62 Tsd.	78 Tsd.	81 Tsd.
Fahrgasteinnahmen	220 Tsd. €	136 Tsd. €	212 Tsd. €	220 Tsd. €
Kosten pro Jahr (vor Fahrgasteinnahmen)	1,89 Mio. €	1,49 Mio. €	1,64 Mio. €	1,75 Mio. €
Kosten pro Jahr (nach Fahrgasteinnahmen)	1,67 Mio. €	1,35 Mio. €	1,43 Mio. €	1,53 Mio. €
Einsparungen ggü. aktuell	-	- 317 Tds. € / - 19 %	- 240 Tds. € / - 14 %	- 138 Tds. € / - 8 %

Szenario 1-3: Verlängerung 2027 in beiden Städten, Gesamtkosten für beide Städte

	Aktueller Verkehr gem. Vertrag	Szenario 1 "Minimale Versorgung"	Szenario 2 "S1+Abendverkehr"	Szenario 3 "S1+S2+Nachverkehr"
Betriebszeiten	Mo-Do: 07 - 23 Uhr Fr: 07 - 02 Uhr Sa: 09 - 02 Uhr So: 09 - 23 Uhr	Mo-Do: 07 - 20 Uhr Fr: 07 - 22 Uhr Sa: 09 - 22 Uhr So: 09 - 20 Uhr	Mo-Do: 07 - 23 Uhr Fr: 07 - 00 Uhr Sa: 09 - 00 Uhr So: 09 - 23 Uhr	Mo-Do: 07 - 23 Uhr Fr: 07 - 02 Uhr Sa: 09 - 02 Uhr So: 09 - 23 Uhr
Betriebsstunden / Jahr	16675	13699	15698	16117
Anzahl Fahrzeuge	6	4	4	4,5
Fahrgäste / Jahr	50 Tsd.	38 Tsd.	49 Tsd.	50 Tsd.
Fahrgasteinnahmen	136 Tsd. €	84 Tsd. €	131 Tsd. €	136 Tsd. €
Kosten pro Jahr (vor Fahrgasteinnahmen)	1,162 Mio. €	0,903 Mio. €	0,998 Mio. €	1,059 Mio. €
Kosten pro Jahr (nach Fahrgasteinnahmen)	1,025 Mio. €	0,819 Mio. €	0,866 Mio. €	0,923 Mio. €
Einsparungen ggü. aktuell	-	- 206 Tds. € / - 19 %	- 159 Tds. € / - 16 %	- 102 Tds. € / - 10 %

Szenario 1-3: Verlängerung 2027 in beiden Städten, Einzelbetrachtung Melle

Sollte sich nur eine der beiden Städte für eine Verlängerung entscheiden, steigen hierdurch die jährlichen Kosten leicht an (für Melle um etwa 50 Tsd. Euro):

	Aktueller Verkehr gem. Vertrag	Szenario 1 "Minimale Versorgung"	Szenario 2 "S1+Abendverkehr"	Szenario 3 "S1+S2+Nachverkehr"
Betriebszeiten	Mo-Do: 07 - 23 Uhr Fr: 07 - 02 Uhr Sa: 09 - 02 Uhr So: 09 - 23 Uhr	Mo-Do: 07 - 20 Uhr Fr: 07 - 22 Uhr Sa: 09 - 22 Uhr So: 09 - 20 Uhr	Mo-Do: 07 - 23 Uhr Fr: 07 - 00 Uhr Sa: 09 - 00 Uhr So: 09 - 23 Uhr	Mo-Do: 07 - 23 Uhr Fr: 07 - 02 Uhr Sa: 09 - 02 Uhr So: 09 - 23 Uhr
Betriebsstunden / Jahr	16675	13699	15698	16117
Anzahl Fahrzeuge	6	4	4	4,5
Fahrgäste / Jahr	50 Tsd.	38 Tsd.	49 Tsd.	50 Tsd.
Fahrgasteinnahmen	136 Tsd. €	84 Tsd. €	131 Tsd. €	136 Tsd. €
Kosten pro Jahr (vor Fahrgasteinnahmen)	1,162 Mio. €	0,953 Mio. €	1,047 Mio. €	1,110 Mio. €
Kosten pro Jahr (nach Fahrgasteinnahmen)	1,025 Mio. €	0,869 Mio. €	0,916 Mio. €	0,974 Mio. €
Einsparungen ggü. aktuell	-	- 156 Tds. € / - 15 %	- 109 Tds. € / - 11 %	- 51 Tds. € / - 5 %

Szenario 1-3, Verlängerung 2027 nur in Melle

C. Direkte Gespräche mit Via Mobility DE GmbH

Da die Szenarien 1-3 weit außerhalb des bisher vorgesehenen finanziellen Rahmens liegen, wurde eine direkte Besprechung zwischen Via, der Stadt Bramsche und dem Landkreis Osnabrück durch die Stadt Melle initiiert. Neben den bisher eingeplanten Haushaltsmitteln waren weitere Parameter die Beteiligung von Bus- und Taxiunternehmen, die Vermeidung von Parallelfahrten zum Linienverkehr und die Ausgestaltung der Bedienzeiten. Durch Via wurden die nachfolgenden Szenarien 4 und 5 vorgestellt.

	Aktueller Verkehr gem. Vertrag	Szenario 4 "Budget 500 Tsd. €"	Szenario 5 "S4 + Optimierung"
Betriebszeiten	Mo-Do: 07 - 23 Uhr Fr: 07 - 02 Uhr Sa: 09 - 02 Uhr So: 09 - 23 Uhr	Mo-Do: 07 - 19 Uhr Fr: 07 - 19 Uhr Sa: - So: -	Mo-Do: 07 - 19 Uhr Fr: 07 - 19 Uhr Sa: 07 - 19 Uhr So: 07 - 19 Uhr
Betriebsstunden / Jahr	16675	6216	10080
Anzahl Fahrzeuge	6	4	4
Fahrgäste / Jahr	50 Tsd.	17 Tsd.	33 Tsd.
Fahrgasteinnahmen	136 Tsd. €	38 Tsd. €	89 Tsd. €
Kosten pro Jahr (vor Fahrgasteinnahmen)	1,162 Mio. €	0,553 Mio. €	0,745 Mio. €
Kosten pro Jahr (nach Fahrgasteinnahmen)	1,025 Mio. €	0,515 Mio. €	0,656 Mio. €
Einsparungen ggü. aktuell	-	- 510 Tds. € / - 49,8 %	- 369 Tds. € / - 36 %

Szenario 4-5: Grundlage der direkten Gespräche mit Via

Es ist zu beachten, dass es sich nicht um finale Angebote handelt, sondern um Kalkulationen auf der Annahme, dass ein Angebot in beiden Städten fortgeführt wird. Die vorgeschlagenen

Servicezeiten konzentrieren sich auf den Tagesbetrieb. Nacht- und Wochenendarbeit würden entsprechende Zuschläge mit sich bringen. Eine „Anti-Kannibalisierungs-Regelung“ besteht bereits im laufenden Betrieb, wonach nur Fahrten angeboten werden, wenn eine Anfrage innerhalb der festgelegten Bedienegebiete und Bedienzeiten liegt und innerhalb der nächsten halben Stunde keine andere direkte ÖPNV-Verbindung mit maximal zulässigen Fußwegen besteht.

Die vorgeschlagenen Servicezeiten sind noch anpassbar und sollten im Rahmen eines interfraktionellen Arbeitskreises festgelegt werden. In den Szenarien wurden die Zeiten am Wochenende in den Abend- und Nachtstunden mit der höchsten Buchungsquote zurückgefahren, auch um die Konkurrenz zu Taxiunternehmen abzumildern. Es bestehe zudem die Möglichkeit, in der Buchungsapp Taxiunternehmen als Alternative anzuzeigen, sofern kein „Lütti“ buchbar ist. Dadurch, dass die Abend- und Nachtstunden nicht bedient werden, sinken jedoch die erwarteten Fahrgastzahlen sowie Fahrgasteinnahmen im Vergleich zu den Szenarien 2 und 3.

Als Fokus wurde ein Zeitfenster vorgeschlagen, das am relevantesten für Arbeitnehmer*innen, Schulen und die Daseinsvorsorge insgesamt erscheint. Letztlich ist aber eine Vorgabe über den Fokus der Bedienzeiten auf politischer Ebene zu treffen. Für die Kosten ist in erster Linie die Anzahl der Betriebsstunden maßgeblich.

Via betont, dass die Weiterführung gem. Szenario 4 die Verfügbarkeit drastisch reduziere und die Investition in den On-Demand-Verkehr der letzten Jahre entwerte. Die Nachfrage sei ungebrochen hoch und „Lütti“ damit ein Pfeiler der regionalen Daseinsvorsorge. Szenario 5 sichere mit fast 4.000 zusätzlichen Betriebsstunden im Vergleich zu Szenario 4 diese Grundversorgung.

D. On-Demand-Verkehr in Melle im Jahr 2027

Sowohl das örtliche Busunternehmen als auch die Taxiunternehmen haben ihre Bereitschaft zum Aufbau und Betrieb eines alternativen On-Demand-Verkehrs in der Stadt Melle mehrfach ausdrücklich bekräftigt. Obwohl die Flexibilität dieser Unternehmen vom Landkreis Osnabrück mehrfach positiv hervorgehoben wurde, lässt sich wie in Abschnitt A. beschrieben, laut Landkreis Osnabrück derzeit kein alternatives Modell zur Bedienung des On-Demand-Verkehrs zum 01.01.2027 realisieren.

Auf Basis eines von der Stadt Melle mit den örtlichen Taxiunternehmen geführten Gespräches wurde seitens der Verwaltung noch einmal mit dem Landkreis Lüneburg Kontakt aufgenommen, der innerhalb eines recht kurzen Zeitraumes zum 01.01.2026 in Zusammenarbeit mit den im Kreisgebiet ansässigen Taxiunternehmen einen On-Demand-Verkehr „ÖPNV-Taxi“ eingeführt hat. Beim Modell „ÖPNV-Taxi“ übernimmt das Taxi eine ergänzende Rolle im ÖPNV. Es kommt immer dann zum Einsatz, wenn keine geeignete Linien-ÖPNV-Verbindung verfügbar ist. In diesen Fällen wird das Taxi selbst Teil des ÖPNV-Systems und trägt zur Schließung von Angebotslücken bei.

Der kurze zeitliche Vorlauf war laut Landkreis Lüneburg durch den Abschluss einer Sondervereinbarung mit den im Landkreis konzessionierten Taxiunternehmen möglich, wodurch keine Pflicht zur Ausschreibung bestand.

Diese Sondervereinbarung erfüllt zwei zentrale Funktionen. Zum einen ermöglicht sie es den Taxiunternehmen, im Rahmen von ÖPNV-Taxi-Fahrten vom örtlich genehmigten Taxitarif gemäß Tarifverordnung abzuweichen und stattdessen einen reduzierten ÖPNV-Tarif gegenüber dem Fahrgast abzurechnen. Dafür erhalten die Taxiunternehmen einen finanziellen Ausgleich vom Landkreis. Aus diesem Grund stellt die Sondervereinbarung zugleich eine allgemeine Vorschrift im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dar. Sie schafft die rechtliche Grundlage dafür, den Ausgleich beihilfenrechtskonform zu gewähren.

Aus Sicht der Verwaltung böte diese Form des On-Demand-Verkehrs eine recht schnelle Möglichkeit, die hiesigen Taxiunternehmen ohne die Hürden europaweiter Ausschreibungen

künftig von dem On-Demand-Angebot profitieren zu lassen und ihnen eine solide wirtschaftliche Grundlage zu bieten. Inwieweit hier auch die örtlichen Busunternehmen einbezogen werden können und in welcher konkreten Ausgestaltung (Bedienzeiten usw.) so ein Angebot wirtschaftlich darstellbar wäre, müsste entsprechend geprüft werden. Kanibalisierungseffekte zum regulären ÖPNV können durch gezielte Parameter (z.B. Wertezeiten usw.) ausgeschlossen werden.

Da zum aktuellen Zeitpunkt nicht einzuschätzen ist, ob so ein Angebot wirtschaftlich darstellbar oder bis zum 01.01.2027 realisierbar ist, ist gleichzeitig die Entscheidung zu treffen, das On-Demand-Angebot in Melle ab 2027 einzustellen oder den Vertrag mit Via über den Aufgabenträger ein weiteres Jahr zu verlängern. Die Verlängerung gem. der Szenarien 1-5 wird nachfolgend aus Sicht der Verwaltung beurteilt.

Die Kosten der Szenarien 1-3 übersteigen die Haushaltsmittel für 2027 in Höhe von 500 Tsd. € maßgeblich und mit Blick auf die Haushaltslage in kritischer Höhe. Ein Deckungsvorschlag in dieser Höhe ist nicht ersichtlich. Eine Beteiligung des Landkreises in Höhe der Differenz erscheint ebenfalls nicht realistisch.

Der Mehrwert der geringen Betriebsstunden im Verhältnis zu den Kosten gem. Szenario 4 ist fraglich. Insbesondere, da die bestehende schlechte Abdeckung des ÖPNV am Wochenende sich in diesem Szenario nicht verbessert. Die Servicezeiten ließen sich zwar noch anpassen, jedoch ist unklar, an welcher Stelle diese sich im Gegenzug für eine Erweiterung am Wochenende noch einkürzen lassen. Hinzu kommt, dass die entstehenden Kosten in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Fahrgastzahlen stehen. Bei dem „Szenario 4“ würde der Zuschuss bei 30,29 EUR pro Fahrgast liegen. Kosten und Nutzen stehen hier in keinem vertretbaren Verhältnis, zumal diese wahrscheinlich nicht weit entfernt von den durchschnittlichen Kosten einer Taxifahrt liegen. Die Kosten in Höhe von 515 Tsd. € übersteigen die derzeit veranschlagten Mittel knapp. Diese geringe Differenz ließe sich allerdings in einer Nachtragshaushaltssatzung abbilden. So liegen die Kosten im Jahr 2026 für den „Lütti“ durch Zuschüsse aus Bundesmitteln beim Landkreis voraussichtlich um etwa 16 Tsd. € niedriger als geplant. An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die Einbringung weiterer Fördermittel nicht absehbar ist.

Eine Weiterführung unter den Rahmenbedingungen von Szenario 5 erscheint in der Abwägung zwischen Kosten und Daseinsvorsorge der Bevölkerung gegenüber den anderen Szenarien präferabel. Allerdings übersteigen die berechneten Kosten die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel um etwa 160 Tsd. €. Mit Blick auf die Aufgabenträgerschaft und den Beschluss des Rates der Stadt Melle vom 25.06.2025 sollte darauf hingewirkt werden, den Landkreis Osnabrück bei einer Weiterführung von „Lütti“ im Jahr 2027 mindestens in Höhe dieser Differenz zu beteiligen. Der große Teil der Kosten verbliebe damit noch bei der Stadt Melle, allerdings würde der Landkreis weiterhin von den Erkenntnissen des Betriebs profitieren, um ein alternatives, kreisweites Modell zu entwickeln. Der Landkreis Osnabrück erhält gem. § 7 b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) Landesmittel, die „insbesondere für die Entwicklung von Angeboten, die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen und besonders auf wechselnde Nachfrage zugeschnitten sind (flexible Bedienformen)“ verwendet werden sollen (s. § 7 b Abs. 2 S. 1 NNVG). Nach der Anlage 2 zu § 7 b NNVG erhält der Landkreis eine jährliche Zuweisung in Höhe von 705 Tsd. €.

Für diese Konstellation wäre eine entsprechende Beschlussfassung auf Ebene des Landkreises notwendig. Für eine Weiterführung wäre zudem eine Vertragsverlängerung zwischen dem Landkreis Osnabrück und Via zu schließen. Wie für Jahr 2026 müsste eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen dem Landkreis Osnabrück und der Stadt Melle über die Kosten des On-Demand-Angebots getroffen werden.

Der dargestellte Beschlussvorschlag schafft die Voraussetzungen zur Weiterführung des „Lütti“ im Jahr 2027 entweder als „ÖPNV-Taxi“ nach dem Lüneburger Modell oder unter den

Bedingungen von Szenario 5. Gleichzeitig muss auch im Hinblick auf die grundsätzlichen Aussagen zu On-Demand-Verkehren im 5. Nahverkehrsplan weiterhin beim originären Aufgabenträger auf ein dauerhaft tragbares Modell zur Bedienung des On-Demand-Bedarfs hingewirkt werden. Hier präferiert die Stadtverwaltung ein Modell in Anlehnung an das Modell aus Lüneburg, da hierüber relativ schnell ein kreisweites On-Demand-System implementiert werden könnte.

Stellungnahme Amt für Finanzen und Liegenschaften

Budgetauswirkungen für den laufenden Haushalt:

Betroffene (s) Produkt(e): 547-01 ÖPNV	
Ordentlicher Ergebnishaushalt:	Produkt 547-01 ÖPNV Ansatz 2027 für diesen Zweck (Fortführung eines On-Demand-Verkehrs): 500.000 € Benötigt nach <u>Szenario 5</u> : 656.000 € Differenz: 156.000 € Um die Differenz auszugleichen, sieht der Beschlussvorschlag unter Nr. 2 vor, dass sich der Landkreis Osnabrück verpflichtet, die Differenz für das Jahr 2027 zu übernehmen.
Außerordentlicher Ergebnishaushalt:	-
Finanzhaushalt:	-
Bemerkungen/Auswirkungen Folgejahre:	In der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung sind bis in das Jahr 2030 ebenfalls jeweils ein Betrag in Höhe von 500.000 € vorgesehen.