

Wettbewerb „MobilitätsWerkStadt 2025“

„Entwicklung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes für Osnabrück – Strategien zur systemischen Verlagerung des Modal Split auf den Umweltverbund“

Endbericht der Förderphase I vom 01.01.2020 – 31.03.2021

Fördermittelempfänger: Stadt Osnabrück

Förderkennzeichen DLR: 01UV2043

Ansprechpartner:

Fachdienstleitung: Frau Dipl.-Bauing. Heike Stumberg, Fachdienst Verkehrsplanung

Projektleitung: Frau Maxi Hase, Fachdienst Verkehrsplanung

Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 01UV2043 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

I. Kurzfassung des wesentlichen fachlichen Inhalts des Schlussberichtes

Die Analyse der bestehenden Konzepte im Bereich Mobilität zeigte, dass die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilität seit langem erkannt wurde und in sehr vielen Masterplänen und ähnlichen gesamtstädtischen Konzepten bereits aufgegriffen wird. Die einzelnen Konzepte wurden im Laufe der letzten 10 Jahre erstellt und zum Teil als sektorales Planwerk in der Regel für eine Verkehrsart, z.B. Radverkehr oder einen inhaltlichen Schwerpunkt erarbeitet. Deshalb stehen diese Pläne für sich und berücksichtigen nicht die gesamte Themenbreite eines gesamtstädtischen Konzepts zur Veränderung der Mobilität. Darüber hinaus erfolgt nicht in allen konzeptionellen Plänen eine regelmäßige Fortschreibung und Überprüfung der gesetzten Ziele.

Das Projektvorhaben sollte Strategien für die Verlagerung des Modal Split auf den Umweltverbund in einem ersten Schritt entwickeln. Diese Strategien, untermauert durch zielgerichtete Maßnahmen, sollten in einem zweiten Schritt in Teilräumen des Stadtgebietes umgesetzt und evaluiert werden.

Die Analyse der bestehenden Konzepte und Zusammenstellung der mit der Mobilitätswende in Zusammenhang stehenden politischen Beschlüsse ist eine gute Grundlage für eine gesamtstädtische Betrachtung.

Ganzheitliche Betrachtungsweise

Bei einer gesamtstädtischen Diskussion über die zukünftige Entwicklung kann der Modal Split als Kennwert herangezogen werden, sollte jedoch nicht der einzige Indikator sein. Deshalb wurde für die Beschreibung der zukünftigen Entwicklung Osnabrücks im Bereich der Mobilität ein Zielkatalog mit sechs Themenbereichen erarbeitet, denen messbare Indikatoren zugeordnet wurden. Diese Themenbereiche setzen sich mit den Dimensionen Ökologie, Ökonomie und Soziales auseinander und versuchen somit einen ganzheitlichen und nachhaltigen Ansatz zu verfolgen.

Der Ansatz, den Umweltverbund zu stärken und den MIV gleichzeitig zu reduzieren, setzt die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV häufig in Konkurrenz zu einander. Die unterschiedlichen Raumansprüche der einzelnen Verkehrsarten wurden durch Beteiligung der lokalen Akteure deutlich aufgezeigt und miteinander diskutiert.

Der zeitliche Rahmen für diesen Beteiligungsprozess sollte jedoch nicht zu knapp bemessen sein und es sollten möglichst Präsenz-Veranstaltungen gewählt werden, um eine direkte Kommunikation miteinander zu ermöglichen.

Als Ergebnis des Beteiligungsprozesses wurden konkrete Ziele für einen Umsetzungszeitraum bis 2025/30 erarbeitet und abgestimmt, die die Verkehrsmittel des Umweltverbundes wesentlich stärken sollen.

II. Eingehende Darstellung

1. Aufgabenstellung

Im Rahmen des Wettbewerbs „MobilitätsWerkStadt 2025“ sollte, unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen und Trends, die Vorbereitung für ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept für die Stadt Osnabrück entwickelt und wissenschaftlich begleitet werden.

In einem partizipativen Prozess in Form eines Arbeitskreises sollen mit relevanten Stakeholdern und lokalen Akteuren die aus den bestehenden Konzepten und strategischen Plänen resultierenden Problemlagen diskutiert und Strategien zur Stärkung des Umweltverbundes entwickelt werden. Zusätzlich soll durch die in Osnabrück etablierten Mobilitätsforen sowie eine Online-Bürgerbefragung die Stadtbevölkerung in den Entwicklungsprozess eingebunden werden.

Die grundsätzliche Fragestellung lautet: „Wie lässt sich der Anteil städtischer Mobilität zugunsten des Umweltverbundes verlagern und welche Maßnahmen sind dafür nötig?“ Zur Beantwortung dieser Frage sollen kurz-, mittel- und langfristig wirkende Handlungsszenarien entworfen sowie Modal-Split-Zielwerte in Zusammenarbeit mit Politik, Bürgerschaft und dem Arbeitskreis festgelegt werden.

Die Handlungsszenarien sollen anschließend auf ihre Auswirkungen auf das Mobilitätssystem bewertet werden, insbesondere auf die zu erwartenden Auswirkungen auf andere Verkehrsmittel und auf die finanziellen Auswirkungen hin. Eine besondere Berücksichtigung sollen neue Mobilitätsformen wie Sharing-Systeme bekommen.

Als Ergebnis sollen passgenaue Handlungs- und Umsetzungsempfehlungen zur Zielerreichung erarbeitet werden, verbunden mit der Frage nach konkreten Maßnahmen zur Zielerreichung der Modal-Split-Zielwerte und einem erfolgreichen Umstieg auf den Umweltverbund. Als Umsetzungsrahmen waren sowohl die Gesamtstadt als auch die Stadtteilebene angestrebt.

Um die verkehrliche Entwicklung mit konkreten Maßnahmen aktiv mitgestalten zu können, wird von der Technischen Universität Hamburg ein räumliches Regressionsmodell über den Pkw-Besitz eingebracht. Dieses Modell soll die Wirkung von Modellversuchen zur konkreten Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund hin erklären und unterstützen.

2. Voraussetzungen, unter denen das Vorhaben durchgeführt wurde

Das Vorhaben wurde von der Stadt Osnabrück, Fachbereich Städtebau, Fachdienst Verkehrsplanung in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Hamburg als Partner für die wissenschaftliche Begleitung und der Stadtwerke Osnabrück AG als Kooperationspartner durchgeführt. Für die Konzeption und Moderation der Arbeitskreissitzungen wurde eine externe Unterstützung hinzugezogen.

Pandemiebedingt verschob sich der Projektbeginn auf Oktober 2020. Aufgrund der bewilligten Projektverlängerung bis zum 31.03.21 stand zur Bearbeitung der Aufgabenstellung ein Zeitraum von nur 6 Monaten anstatt der geplanten 12 Monate zur Verfügung.

Durch den verkürzten Projektzeitraum mussten, in Folge der bestehenden Beschränkungen, einerseits die partizipativen Aktivitäten, als auch die Tiefe der Projektinhalte auf die neue Ausgangssituation angepasst werden.

3. Planung und Ablauf des Vorhabens

Der **ursprüngliche Projektablauf** ist in Abbildung 1 dargestellt und bestand aus 7 Arbeitspaketen. Die Pakete 1 und 7 bestehen aus organisatorischen Projektaufgaben, die Pakete 2 bis 6 gliedern die inhaltliche Projektarbeit.

Das Arbeitspaket 2: „Analyse, Handlungsszenarien und Umsetzungsempfehlungen“ dient zur Zusammenführung bisheriger Konzepte und Planwerke sowie der Aufarbeitung bisheriger Planungsstände, der Definition von Zielvorstellungen und Eckwerten, der Entwicklung und Bewertung von Handlungsszenarien und der Festlegung von Umsetzungsempfehlungen.

In Arbeitspaket 3 soll die wissenschaftliche Begleitforschung konkrete Maßnahmen für die Verlagerung auf den Umweltverbund für ausgewählte Stadtteile entwickeln.

In den Arbeitspakete 4 bis 6 steht der partizipative Beteiligung der Stakeholder und lokalen Akteure sowie der Öffentlichkeit in Mittelpunkt. Sie beinhalten die Erarbeitung und Durchführung der Online-Befragung für Bürger:innen, die Organisation und Durchführung von drei Arbeitskreissitzungen mit relevanten lokalen Akteuren sowie die Durchführung der Mobilitätsforen.

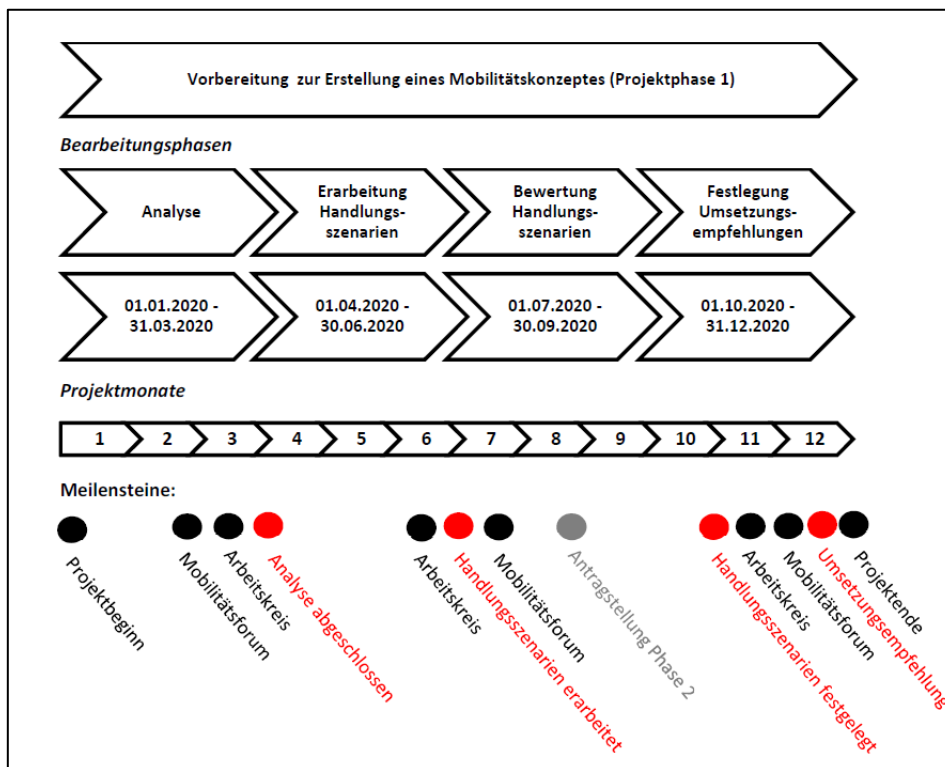


Abbildung 1: geplanter Projektablauf

Entgegen der ursprünglichen Planung standen für den **tatsächlichen Projektablauf** der in Abbildung 1 dargestellten Bearbeitungsphasen nur 6 Monate zur Verfügung.

Die Analyse der bestehenden Konzepte, Planungsansätze und Planwerke sowie die Zusammenstellung der bestehenden Planungsstände (Arbeitspaket 2) erfolgte direkt nach Projektstart zeitlich konzentriert. Gleichzeitig fand die Abstimmung der wissenschaftlichen Begleitforschung mit der Technische Universität Hamburg statt. Anfang November 2020 wurde eine Online-Befragung der Bürger:innen zum Thema Verkehrswende auf der Internetseite der Stadt Osnabrück veröffentlicht (Arbeitspaket 4). Auf diesem Wege sollte die Bevölkerung und ihr Meinungsbild frühzeitig in den Prozess eingebunden werden.

Die Schwerpunkte bei der Befragung lagen auf der grundsätzlichen Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel, den Voraussetzungen zur Nutzung bzw. die Hemmnisse zum Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie auf den aktuellen Veränderungen durch die Corona-Pandemie. Die Ergebnisse wurden auf der zweiten Arbeitskreissitzung vorgestellt sowie auf der Internetseite der Stadt Osnabrück veröffentlicht (www.osnabrueck.de/mobilitaetswerkstadt2025).

Da die Mobilitätsforen seit dem Frühjahr 2020 nicht mehr stattfanden, konnten diese als öffentliche Veranstaltung zur Information und Beteiligung der Bürger:innen zum Förderprojekt nicht genutzt werden.

Parallel zur Bürgerbefragung fand die erste von drei Arbeitskreissitzungen unter Beteiligung von relevanten Stakeholdern als Online-Veranstaltung am 16. November 2020 mit einer professionellen externen Moderation statt. Die Durchführung des Arbeitskreises als Online-Veranstaltung führte auch hier zu einer zeitlichen Straffung der Inhalte sowie zu einer veränderten Diskussionskultur.

Im ersten Arbeitskreis wurde das Projekt mit seinen Zielen vorgestellt sowie ein umfassender Überblick über die bestehenden Konzepte und Planungen sowie die bestehenden politischen Beschlüsse der Stadt Osnabrück gegeben. In der Diskussion mit den Teilnehmer:innen kristallisierte sich die Aufhebung des grundsätzlichen Umsetzungsdefizits als eine Hauptanforderung an das Mobilitätskonzept heraus. In der Diskussion der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in Osnabrück und einer ersten Betrachtung von möglichen Modal-Split-Zielen konnte zunächst kein Konsens erreicht werden. Als Herausforderung wurde die Langsamkeit der (politischen) Veränderungen im Verkehrssektor, die Notwendigkeit einer neuen, fairen Verteilung des Straßenraums sowie weitreichender Push-Maßnahmen zur Reduzierung des MIV genannt.

In der zweiten Online-Arbeitskreissitzung am 10. Februar 2021 wurden erste Zieldiskussionen geführt. Da Modal Split Veränderungen nicht als alleiniger Maßstab die Messbarkeit von Veränderungen im Mobilitätsverhalten darstellen, wurde gemeinsam mit der wissenschaftlichen Begleitung der Ansatz erarbeitet, die Zieldiskussion um die Punkte Verkehrssicherheit, Umwelt-/ Klimaschutz, nähräumliche Aufenthaltsqualität, gesamtstädtische Erreichbarkeit, Wirtschaftsverkehr sowie Verlagerung auf den Umweltverbund zu ergänzen und zu diskutieren. Die hier formulierten Ziele sollten sich auf einen Zeitraum bis 2025/30 beziehen und sowohl als „vorsichtige“ Ziele als auch als „ambitionierte“ Ziele formuliert werden. Der mit diesen Vorgaben im Arbeitskreis geführte Diskurs sollte keine Festlegung, sondern die Erarbeitung einer möglichen Bandbreite an Zielformulierungen fördern und erleichtern.

Im der dritten Online-Arbeitskreissitzung am 11. März 2021 wurde ein von der TU Hamburg vorgeschlagener Zielkatalog sehr ausführlich mit den Arbeitskreisteilnehmer:innen diskutiert. Die Priorisierung der zugeordneten, bestehenden Maßnahmen erfolgte im Nachgang der Arbeitskreissitzung durch eine schriftliche Umfrage. Die Umfrageergebnisse wurden anschließend zusammengeführt und dienen zusammen mit den im Arbeitskreis vereinbarten Zielformulierungen für die sechs Themenbereiche als Umsetzungsempfehlung für eine zielgerichtete Verkehrswende in Osnabrück. Dieses Ergebnis wurde als Empfehlung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt am 01. Juli 2021 vorgestellt und beschlossen.

4. Wissenschaftlicher und technischer Stand, an den angeknüpft wurde

Nachfolgend wird der wissenschaftliche und technische Stand, der der Projektdurchführung zu Grunde gelegt wurde, dargestellt. Der Fokus der Stärkung des Umweltverbundes in der gesamten Stadt Osnabrück kann über ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept gelingen, das die zukünftigen Entwicklungspfade und mögliche Ziele für den Verkehr aufzeigt sowie mögliche Maßnahmen skizziert. Der Prozess von

Verkehrsentwicklungsplänen existiert auch im europäischen Kontext. Die EU-Kommission forciert das Ziel einer nachhaltigen Mobilität in urbanen Räumen durch das Planungsframework „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) (vgl. Rupprecht Consult 2019, S. 9f.). In die zweite Auflage des SUMP flossen verstärkt bestehende Planungsrichtlinien und -abläufe europäischer Länder ein, wozu auch der deutsche Verkehrsentwicklungsplan gehört (vgl. Rupprecht Consult 2019, S. 8). Der SUMP kann daher im Prozessablauf und in der eigentlichen Zielsetzung mit dem deutschen Verkehrsentwicklungsplan verglichen sowie einheitliche Prozesse festgestellt werden (vgl. Gerike 2018).

Die angedachte Erstellung eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes in Osnabrück (vgl. Kapitel 1) orientierte sich an dem in der FGSV-Veröffentlichung „Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse“ skizzierten Planungsprozess (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2018, S. 11ff.). Der Prozess setzt sich optimaler Weise aus vier aufeinander aufbauenden Phasen zusammen, die durch die Orientierungsphase, der Problemanalyse, der Maßnahmenuntersuchung und der Umsetzung der Konzepte, als abschließende Phase, geprägt sind (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2018, S. 11ff.). Durch die begrenzte Bearbeitungszeit bei der Projektbearbeitung konnte nicht der gesamte Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung durchlaufen werden. Es wurde daher im Projekt eine stark komprimierte Vorgehensweise gewählt.

Die Phase der Orientierung und der Problemanalyse wurde parallel durchgeführt und durch die initiale Beantragung des Projektes eingeleitet. Der Antrag wurde mit dem Ziel, ein einzelnes Leitdokument für die zukünftige Verkehrsentwicklung von Osnabrück zu erstellen, gestellt. Derzeit bestehen mehrere Dokumente, beispielsweise der „Masterplan 100% Klimaschutz Osnabrück“, der „Radverkehrsplan 2030“ und weitere, die Teilziele und mögliche Maßnahmen der Verkehrsentwicklung beinhalten. Eine Übersicht über den Ist-Zustand wurde in der ersten Arbeitskreissitzung gegeben (vgl. Kapitel 3). Nachfolgend wurde mit der Definition von möglichen Zielen begonnen. Dabei wurden nur die „intern entwickelten Zielvorstellungen“ des Arbeitskreises aufgenommen, die sich allein aus Zielen der beteiligten Personen im Rahmen der Arbeitskreise zusammensetzten (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2018, S. 21). Die Diskussion über die Ziele mündete in der Erstellung eines Zielkatalogs, der für die Priorisierung von möglichen Maßnahmen genutzt wurde. Dabei lagen die Maßnahmen schon aus anderen Rahmenplänen zur zukünftigen Umsetzung vor, sodass auf eine erneute Untersuchung der Maßnahmen verzichtet wurde.

Die Legitimation der Priorisierung von zukünftig umzusetzenden Maßnahmen durch die Politik erfolgte erst nach Projektende, sodass der Planungsprozess zu Projektende als noch nicht abgeschlossen anzusehen ist. Auch ist die Evaluation der Zielerreichungsgraden noch nicht geplant worden, wie es üblicherweise bei Verkehrsplanungsprozessen geschehen sollte.

5. Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Das Förderprojekt ist im Fachdienst Verkehrsplanung im Fachbereich Städtebau der Stadt Osnabrück angesiedelt. Letzterer ist dem Vorstandsbereich 3 für Städtebau, Umwelt und Ordnung zugeordnet. Neben den bestehenden engen Verzahnung innerhalb des Fachbereichs besteht eine enge Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz sowie zum Fachbereich Strategische Stadtentwicklung.

Die Mitglieder des Arbeitskreises deckten ein sehr breites Spektrum an Interessenvertretern in Osnabrück ab: sowohl politische Vertreter:innen, unterschiedliche Verbände, Vertreter:innen aus dem Bereich der Wirtschaft sowie Vertreter:innen großer Institutionen wie der Universität und der Hochschule Osnabrück waren vertreten.

Die TU Hamburg, Prof. Carsten Gertz, führte die wissenschaftliche Begleitung.

Die Bürgerschaft von Osnabrück wurde in Form eines Online-Fragebogens einbezogen.

6. Verwendung der Zuwendung und des erzielten Ergebnisses im Einzelnen, mit Gegenüberstellung der vorgegebenen Ziele

Erzielte Ergebnisse:

Die im Projektantrag formulierten und angestrebten Ziele konnten erreicht werden, wenn auch nicht in der ursprünglich angedachten Tiefe. Für die Zukunft wird sich zeigen, ob die erarbeiteten Ergebnisse Berücksichtigung für die weitere Gestaltung der Verkehrswende in Osnabrück finden.

Hier in Kürze die erreichten Ziele:

- Es wurden Modal-Split-Zielwerten für die Mobilitätsentwicklung in der Stadt Osnabrück formuliert. Hierfür wurden 3 Varianten zur Abstimmung gestellt.
- Es wurden Handlungsszenarien (Zielformulierungen) entwickelt mit Indikatoren zur Messbarkeit der Zielerreichung in den Themenfeldern Umwelt- und Klimaschutz, Stärkung des Umweltverbundes, Gesamtstädtische Erreichbarkeit, Nahräumliche Erreichbarkeit, Wirtschaftsverkehr und Verkehrssicherheit. Als Zeithorizont für die Erreichung der Ziele wurde eine mittelfristige Zeitspanne bis 2025/30 angenommen.
- Die bestehenden Maßnahmen zu den Handlungsszenarien wurden priorisiert und dienen damit als Umsetzungsempfehlung, die sowohl auf die Gesamtstadt betreffen als auch eine sehr kleinräumige Wirkung entfalten können. Bei den Maßnahmen handelt es sich nicht nur um Maßnahmen zur Verlagerung der Verkehrsarten, sondern auch um solche für eine gerechtere Raumverteilung unter Berücksichtigung vielfältiger Ansprüche. Eine Bewertung und Abschätzung der einzelnen Maßnahmen auf ihre Wirkung hin erfolgte noch nicht.
- Es wurde eine Online-Befragung der Bürger:innen durchgeführt, um die Meinung der Bevölkerung in dem Entwicklungsprozess berücksichtigen zu können. Die Ergebnisse wurden im Arbeitskreis vorgestellt und stehen Interessierten zur Verfügung.

7. Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises Oder besser als Tabelle?

Die Zuwendungen wurden zunächst für die Personalstelle der Projektleitung und Projektbearbeitung verwendet, zum anderen für die Aufträge der wissenschaftlichen Begleitforschung und die externe Moderation der Arbeitskreissitzungen

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung unterstützte die Technische Universität Hamburg bei der Entwicklung der Online-Bürgerumfrage inklusive Auswertung. Darüber hinaus wurde gemeinsam mit der TU Hamburg und dem Moderationsteam ein, auf den zeitlichen Rahmen zugeschnittenes, zielgerichtetes Konzept zur Entwicklung der Handlungs- und Umsetzungsempfehlungen sowie der

Modal-Split-Zielwerte im Rahmen des Arbeitskreises erarbeitet. Die Zusammenfassung der Arbeitskreisergebnisse wurde ebenfalls durch das Moderationsteam erstellt.

Zusätzlich zu den oben genannten Aufträgen wurden zwei Aufträge an eine externe Agentur für die Verfassung der auf der Internetseite der Stadt Osnabrück veröffentlichten Pressemitteilungen zu den Arbeitskreissitzungen vergeben.

8. Die Notwendigkeit und Angemessenheit der Arbeit

Die ursprünglich gesteckten Ziele in einem stark verkürzten Zeitraum zu erreichen, ist schlichtweg unmöglich. Trotzdem erreichte das sehr engagierte Team, bestehend aus der TU Hamburg, dem Moderationsteam sowie der Stadt Osnabrück sehr gute Ziele. In den Online-Arbeitskreissitzungen fanden sehr engagierte Diskussionen zu den einzelnen Themenbereichen statt, die letztendlich in dem Konsens des Zielkatalogs mündete.

Gerade unter der Berücksichtigung, wie viel Zeit die Erarbeitung von Verkehrsentwicklungspläne unter den bisher bekannten Umständen in Anspruch nehmen und nahmen, sind die erreichten Ergebnisse sehr gut. Dies ist auch auf die in Osnabrück bereits seit langem etablierte Einbindung wichtiger Stakeholder in derartige Prozesse zurückzuführen.

Die Projektmitarbeiter der Technischen Universität Hamburg unterstützten die Stadtverwaltung durch ihre wissenschaftliche und neutrale Herangehensweise bei der Entwicklung des gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes sehr gut. Sie unterstützten durch einen Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größenordnung, erstellten einen Entwurf des Zielkataloges für den Arbeitskreis, rundeten die Inhalte des Arbeitskreises durch wissenschaftlichen Input ab und unterstützten sowohl bei der Erstellung der Online-Befragung als auch bei der Erstellung der Projektskizze für die 2. Phase.

Das fachlich sehr versierte Moderationsteam ermöglichte eine zielgerichtete und methodisch gut durchdachte Durchführung der Arbeitskreissitzungen. Darüber hinaus brachte es sich mit sehr guten Impulsen und Anregungen in die konkrete Gestaltung des Projektes ein und ergänzte durch seine Erfahrungen und kreativen Ideen das Projektteam sehr gut.

Die Diskussionen zu den inhaltlichen Themenbereichen wurden intensiv durch die Teilnehmer geführt, die aus sehr unterschiedlichen Bereichen der Stadtgesellschaft kamen. Sowohl politische Vertreter und Vertreter von Interessengruppen wie den Bereichen Jugend und Behinderte, aus dem Bereich der Wirtschaft, dem Radverkehr, Vertreter von den beiden Hochschulen und dem regionalen Verkehrsanbieter nahmen genauso teil wie Vertreter der Verwaltung aus den Bereichen Umwelt, Stadtplanung, Verkehrssicherheit und strategische Planung. Aufgrund dieser teilweise grundlegend verschiedenen Sichtweisen war eine umfangreiche Diskussion für die einzelnen Themenbereiche des Zielkatalogs notwendig. Dabei war es nicht selbstverständlich, dass der Zielkatalog einen breiten Konsens erhalten konnte.

Der Bedarf an Auslotung zu den einzelnen Formulierungen des Zielkatalogs und Indikatoren deren Zielerreichung war so groß, dass die Priorisierung der umzusetzenden

Maßnahmen im Nachgang zur letzten Arbeitskreissitzung auf schriftlichem Wege stattfinden musste. Dadurch gab es keinen weiteren Austausch zu den Maßnahmen.

9. Der voraussichtliche Nutzen, insbesondere der Verwertbarkeit des Ergebnisses im Sinne des fortgeschriebenen Verwendungsplans

Der abgestimmte Zielkatalog des Arbeitskreises mit den priorisierten Maßnahmen wurde den politischen Vertretern im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt nach Projektende vorgestellt und dort beschlossen. Die Auswahl der am höchsten priorisierten Maßnahmen, die sich ausschließlich aus bereits bestehenden politischen Beschlüssen ergeben, sollen den politischen Vertretern als Leitlinie für weitere Entscheidungen dienen und eine Umsetzung der Beschlüsse zur Förderung des Umweltverbundes beschleunigen.

10. Der während der Durchführung des Vorhabens bekannt gewordenen Fortschritt auf dem Gebiet des Vorhabens bei anderen Stellen

Die Durchführung der Projektbearbeitung wurde, wie alle gesellschaftlichen Belange, durch die COVID-19-Pandemie beeinflusst. Bei der Bearbeitung stand dabei im Vordergrund, wie der Umweltverbund nachhaltig gestärkt werden kann. Besonders der städtische Verkehr wurde durch die veränderten Mobilitätsmuster, etwa durch regionale Ausgangssperren oder das Entfallen des Pendelns zum Arbeitsplatz - beispielsweise durch verstärktes Homeoffice¹, geprägt (vgl. Nobis et al. 2020, S. 94). Dabei ist derzeit noch nicht absehbar, ob diese veränderten Rahmenbedingungen der Mobilität auch nach dem Ende der Pandemie weiterbestehen oder die alten Muster und Routinen wiederkehren.

Ein besonderer Einfluss der Pandemie konnte beim Öffentlichen Verkehr (ÖV) festgestellt werden, der sich durch den Transport von mehreren Menschen in einem Transportgefäß auszeichnet. Es wurde in Osnabrück im Frühjahr 2020 ein neues Metrobusssystem in Betrieb genommen, das den ÖV stärken sollte. Eine Längsschnitturnfrage von Nobis et al. (2020) zeigt, dass während und auch nach dem Lockdown im Jahr 2020 die mit dem ÖV kombinierten Wege, aber auch monomodale ÖV-Wege, stark sanken. Jedoch ist die Zahl von Personen mit einer Zeitkarte nahezu unverändert geblieben, wenn Zahlen vor der Pandemie zum Vergleich herangezogen werden (vgl. Nobis und Eisenmann 2021, S. 14). Die Absolvierung von Wegen mit dem motorisierten Individualverkehr nahmen dagegen zu (vgl. Nobis et al. 2020, S. 95). Außerdem gewannen auch die Modi des zu Fuß gehen und des Radfahrens an absolvierten Wege hinzu (vgl. Nobis et al. 2020, S. 95).

Die skizzierte Entwicklung wird maßgeblich die zukünftige Gestaltung der städtischen Mobilität prägen. Dabei wird auch Osnabrück von dieser Veränderung beeinflusst werden, sodass nun eine weitere Fokussierung auf Maßnahmen zur Stärkung des

¹ Synonym können auch die Begriffe Telearbeit oder Mobiles Arbeiten verwendet werden

Umweltverbundes wichtig erscheint. Zum Thema Verkehrsentwicklungsplanung sind während der Bearbeitungszeit keine „Neuerungen“ oder Fortschritte bekannt geworden.

11. Der erfolgten und geplanten Veröffentlichungen des Ergebnisses

Auf den Internetseiten der Stadt Osnabrück wurden sowohl die arbeitskreisbegleitenden Pressemitteilungen sowie die Online-Bürgerumfrage und deren Ergebnisse veröffentlicht:

- www.osnabrueck.de/mobilitaetswerkstatt2025
- <https://mobile-zukunft-osnabrueck.info/2020/11/27/mobilitaetswerkstatt-2025/>
- <https://mobile-zukunft-osnabrueck.info/2021/03/10/mobilitaetswerkstatt-2025-platz-fuer-miteinander/>

12. Literaturverzeichnis

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2018): Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse. EVP. Ausgabe 2018. Köln: FGSV Verlag GmbH (FGSV R2 - Regelwerke, 116).

Gerike, Regine (2018): Verkehrsentwicklungsplanung. Online verfügbar unter <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/414987/>, zuletzt aktualisiert am 11.07.2018, zuletzt geprüft am 15.06.2021.

Nobis, Claudia; Eisenmann, Christine (2021): Die Folgen der Corona- Pandemie für den ÖPNV. In: Der Nahverkehr (Heft 1+2/2021), S. 10–15.

Nobis, Claudia; Eisenmann, Christine; Kolarova, Viktoriya; Winkler, Christian; Lenz, Barbara (2020): Mobilität in Zeiten der Pandemie. Auswirkungen von Corona auf Einstellungen Auswirkungen von Corona auf Einstellungen und -Mobilitätsverhalten. In: Internationales Verkehrswesen 72 (3), S. 94–97.

Rupprecht Consult (2019): Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Second Edition. Online verfügbar unter https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf, zuletzt geprüft am 17.06.2021.

Zielkatalog Arbeitskreis MobilitätsWerkStadt 2025

Zustimmung zu den Zielen des Umwelt- und Klimaschutzes

Stimme zu: 64 % Stimme teilweise zu: 27 % Stimme nicht zu: 9 %

Umwelt- und Klimaschutz		
Thema	Ziele	Indikatoren
CO ₂ -Emissionen im Verkehrssektor	➤ Ambitionierte CO ₂ Reduktion bis zum Jahr 2030 in einem Korridor von -10% bis -25% zum Ausgangsjahr 1990	<ul style="list-style-type: none"> • Jahresmittelwert von CO₂ Emissionen • Anzahl Fahrzeuge ohne Verbrauch von fossilen Brennstoffen pro 1000 Einwohner*innen
	➤ Reduktion der CO ₂ -Emissionen im Verkehrsbereich in Höhe von -50% zum Ausgangsjahr 1990 bis 2050	
Feinstaubemissionen im Verkehrssektor	➤ Dauerhafte Unterschreitung der geltenden Grenzwerte bei Feinstaub	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der Tage, an denen die Grenzwerte überschritten wurden
Lärmemissionen im Verkehrssektor	➤ Senkung der Lärmbetroffenheit der Bewohnerinnen und Bewohner durch aktiven und passiven Lärmschutz	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der durch grenzwertüberschreitenden Verkehrslärm exponierte Bewohner*innen

Zustimmung zu den Zielen der Gesamtstädtischen Erreichbarkeit

Stimme zu: 73 % Stimme teilweise zu: 27 % Stimme nicht zu: 0 %

Gesamtstädtische Erreichbarkeit		
Thema	Ziele	Indikatoren
Qualitative Verbesserungen der Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund	➤ Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund sollte gegenüber dem MIV verbessert und anschließend im Vergleich besser sein	<ul style="list-style-type: none"> •
	➤ Weitere Forcierung der Hemmnis- und Barrierefreiheit des Umweltverbundes	<ul style="list-style-type: none"> • Zunahme barrierefreier Haltestellen pro Jahr

	➤ Der Zugang zum Umweltverbund soll erleichtert werden	• Steigerung der Nutzer*innen vom VOSpilot
Ökonomische Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund	➤ Die Nutzung des Umweltverbundes ist ökonomisch günstiger als mit dem MIV, ausgelöst durch Parkkosten	• Fahrkartenpreis im ÖPNV in Relation zu Parkkosten in der Innenstadt
Intermodalität für Externe ermöglichen und für alle sicherstellen	➤ Pendler*innen und Besucher*innen der Stadt können sich, je nach Bedürfnis, mit dem gerade geeignetsten klimafreundlichen Verkehrsmodi fortbewegen	• Anteil der intermodalen Wege an den gesamten Wegen

Zustimmung zu den Zielen der Stärkung des Umweltverbundes

Stimme zu: 82 % Stimme teilweise zu: 14 % Stimme nicht zu: 5 %

Stärkung des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, Bus)		
Thema	Ziele	Indikatoren
Modal Split Verlagerung zum Umweltverbund	➤ Anteil des Umweltverbundes am gesamten Modal-Split überschreitet 71 % bis 2030	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil des Umweltverbundes am gesamten Modal-Split • Zunächst kein weiterer Anstieg und später rückläufiger Pkw-Bestand je 1000 Einwohner*innen
Weitere Förderung des Fahrradverkehrs	➤ Anteil des Fahrrades am gesamten Modal-Split überschreitet 35 % bis 2030	• Anteil des Fahrrades am gesamten Modal-Split
	➤ Bau von weiteren sicheren Radverkehrsanlagen	• Kilometeranzahl der neu hergestellten sicheren Radverkehrsanlagen
Ausbau des Busverkehrs	➤ Anteil des ÖV am gesamten Modal-Split überschreitet 15 % bis 2030	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil des ÖV am gesamten Modal-Split • Entwicklung der Fahrgastzahlen im Busverkehr
	➤ Buslinien werden weiter beschleunigt	<ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der beschleunigten Buslinien • Entwicklung der Fahrzeiten je Linien
	➤ Zahl der regelmäßigen Car-Sharing Nutzer*innen erhöhen	• Entwicklung der regelmäßigen Car-Sharing Nutzer*innen

Multimodale Vernetzung erhöhen	➤ Etablierung einer integrierten Mobilitätsplattform	• Entwicklung der Nutzungszahlen der Mobilitätsplattform
--------------------------------	--	--

Zustimmung zu den Zielen des Wirtschaftsverkehrs

Stimme zu: 91 % Stimme teilweise zu: 9 % Stimme nicht zu: 0 %

Wirtschaftsverkehr		
Thema	Ziele	Indikatoren
Vermeidung/ Verhinderung von Durchgangsverkehr	➤ Routen des Wirtschaftsverkehrs führen nicht als Durchgangsverkehr durch Osnabrück	• Erfasste Anzahl des LKW-Durchgangsverkehrs pro Jahr mit einem ANPR-System (automatisches Kennzeichenerfassungssystem)
	➤ Lückenschluss A33 und Abstufung der Bundesstraße	• SV-Anteile auf A33 und ehemaligen Bundesstraße
Ausbau klimafreundlicher Fahrzeugflotten	➤ Flotten der in Osnabrück ansässigen Unternehmen werden auf klimafreundliche Antriebsformen umgestellt	• Anzahl der Fahrzeuge von Logistikunternehmen in Osnabrück mit klimafreundlichem Antrieb
	➤ Einführung einer Stadtweiten Citylogistik	• Anteil von Lieferungen, die durch die Citylogistik verteilt werden.

Zustimmung zu den Zielen der Nahräumlichen Aufenthaltsqualität + Erreichbarkeit

Stimme zu: 67 % Stimme teilweise zu: 29 % Stimme nicht zu: 5 %

Nahräumliche Aufenthaltsqualität + Erreichbarkeit		
Oberziel/Thema	Ziele	Indikatoren
Flächenverbrauch durch ruhenden Verkehr verringern	➤ Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil der durch Parkraumbewirtschaftung abgedeckte Parkfläche • Anteil der Verkehrsflächen an den gesamten Flächen • Anzahl der umverteilten Verkehrsflächen • Flächenverbrauch von Verkehrsflächen • Verringerung des Pkw-Bestandes je 1000 EW
	➤ Reduktion der Flächen zum Parken um 20%	

Attraktive Umnutzung der gewonnenen Flächen	➤ Schaffung von attraktiven Nutzungen für Quartiersbewohnerinnen und Bewohner auf den umgewidmeten Flächen	• Anzahl/Größe umgewidmeter Flächen
Grün in der Stadt erweitern	➤ Grünanteil in den Straßen, auf den Plätzen erhöhen	• Menge entsiegelter, begrünter Flächen • Durchschnittliche Straßenbaumanteile je 100 m Straße
Erreichbarkeit	➤ Derzeit vorhandene Erreichbarkeitssituation sollte gehalten und verbessert werden	• Prozentanteil der Bewohner*innen, die Nahversorgungseinrichtungen innerhalb von 500 Metern zu Fuß erreichen können.

Zustimmung zu den Zielen der Verkehrssicherheit

Stimme zu: 67 % Stimme teilweise zu: 29 % Stimme nicht zu: 5 %

Verkehrssicherheit			
Thema	Ziele	Indikatoren	
Unfallzahlen verringern	➤ Reduktion der Unfälle mit Fahrradeteiligung zunächst um die Hälfte	• Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Fahrradfahrenden	
	➤ Vision Zero für alle Unfälle	• Anzahl aller tödlichen Verkehrsunfälle	
Verkehr verlangsamen	➤ Geschwindigkeit 40 km/h auf allen Hauptstraßen	• Anzahl der Hauptstraßen mit Geschwindigkeit 40 km/h	Nach derzeitigen rechtlichen Erkenntnissen ist die ganzstädtische Reduzierung der Geschwindigkeit auf 40 km/h beziehungsweise 30 km/h nicht durchführbar.
	➤ Geschwindigkeit 30 km/h auf allen restlichen Straßen	• Anzahl Nebenstraßen mit Geschwindigkeit 30 km/h	
	➤ Geschwindigkeit 30 km/h auf Straßen mit schutzwürdigen Einrichtung (z.B. Schulen, Kindergärten)	• Anzahl der Straßen mit anlassbezogener Temporeduzierung	