

Antrag	Vorlage-Nr:	VO/2020/5635		
	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich		
Handlungsfähigkeit in der Verkehrspolitik durch ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept zurückgewinnen - SPD-Fraktion				
Beratungsfolge:				
Gremium	Datum	Sitzungsart	Zuständigkeit	TOP-Nr.
Verwaltungsausschuss	07.07.2020	N	Vorberatung	
Rat der Stadt Osnabrück	07.07.2020	Ö	Entscheidung	

Beschluss:

Die Stadt Osnabrück erarbeitet ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept und gewinnt dadurch ihre verkehrspolitische Handlungsfähigkeit zurück, kann LKW-Verkehre und MIV-Transitverkehre durch die Schaffung von attraktiven Alternativen aus der Innenstadt und den Wohnquartieren verdrängen, Räume für Menschen zurückgewinnen und das Stadtklima verbessern.

Wesentlich ist hierbei das Ziel eines sicheren, umweltfreundlichen, bedarfsgerechten und bezahlbaren ÖPNV.

Die Schadstoffgrenzwerte werden unterschritten und die Lärmbelastungen der Anwohner an Hauptverkehrsachsen werden auf ein erträgliches Maß gemindert.

Insbesondere soll die Ost-West-Achse im Zentrum vorrangig dem Umweltverbund gewidmet und der neue Neumarkt als attraktiver Platz mit Aufenthaltsqualität gestaltet werden.

Folgende Schwerpunkte sind durch die Stadt Osnabrück zu setzen:

P+R:

In der Nähe der Autobahnabfahrten werden kostenlose P+R-Mobil-Plätze geschaffen, die den Zugang zu Alternativen des Umweltverbunds ermöglichen.

Schnelle Metrobusse, überregionale Schnellbusse und die Ringbuslinie treffen hier im Idealfall aufeinander. Es bestehen Umsteigemöglichkeiten in kurzer Taktfrequenz.

Es werden geschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Lastenräder angeboten. Auflademöglichkeiten und Schließfächer runden das Angebot ab. Carsharing-Fahrzeuge sowie Fahrräder/Lastenräder können unkompliziert angemietet werden.

Wartezeiten können in wetterfesten Unterständen mit Toilettenanlagen überbrückt werden.

Infrastruktur:

Der ÖPNV wird vorwiegend auf eigenen Trassen am MIV entlanggeführt. Er erhält an Lichtsignalanlagen Vorrang. So gewinnt er an Geschwindigkeit und spart Betriebskosten. ÖPNV und MIV werden nach Möglichkeit getrennt auf Haupt- und Nebenrouten geführt, die in der Regel parallel verlaufen (hierzu bieten sich an: Hannoversche Straße/Meller Straße, HansasträÙe/Bramscher Straße, Pagenstecherstraße/Natruper Straße, Mindener Straße/Belmer Straße, Martini- und Lotter Straße). So können regionale und überregionale Verkehre, MIV und ÖPNV besser nach ihren Bedürfnissen geführt und gesteuert werden.

Der A33-Lückenschluss und der Ausbau der A30 sorgen dafür, dass die Bundesstraßen aus der Innenstadt herausgenommen werden können. So gelingt es, überregionale Verkehre aus der Stadt zu halten. Der Wallring bekommt ein LKW-Durchfahrtsverbot. Dies wird durch ein geeignetes Verfahren überwacht.

Diese alternativen Routen halten unnötige PKW-Transitverkehr aus der Stadt und den Wohnquartieren heraus. Wohnstraßen werden konsequent verkehrsberuhigt und fahrradfreundlich umgestaltet.

Ein umweltsensitives Ampelsteuerungsprogramm sorgt für eine deutliche Schadstoff- und Lärmreduzierung auf Haupttrouten und hilft die Verkehre zu verflüssigen.

Es werden individuelle Quartierskonzepte erstellt, die auf eine Nutzungsverdichtung und –mischung abzielen, damit kürzere Wege zwischen Wohn-, Einkaufs- und Arbeitsstätten ermöglicht werden und zum Zufußgehen einladen.

Flexibilität:

Innerbetriebliche Mobilitätskonzepte, wie u.a. die Förderung von Fahrgemeinschaften, Bereitstellung von E-Mobilität, Nutzung von Carsharing und die Flexibilisierung der Arbeitszeiten, tragen zukünftig zur Entzerrung der Spitzenlastzeiten bei. Schulen, Universitäten und die Verwaltungen tragen ebenfalls durch Flexibilisierung der Arbeits- und Geschäftszeiten und der Verlegung des Schulbeginns positiv hierzu bei und entlasten so auch den Schülerverkehr im ÖPNV, der hierdurch deutlich attraktiver gestaltet werden kann.

ÖPNV:

Die Metrolinien werden mit einem 5- bis 10-Minutentakt betrieben und ausschließlich mit alternativen Antrieben ausgestattet. Quartiere werden zusätzlich mit Stadtteilbussen erschlossen, Shuttle-Fahrzeuge fahren fahrerlos und individuell auf Anforderung. Die Preise sind attraktiv (Ziel: 1 Euro pro Tag). Das Land Niedersachsen finanziert den kostenfreien ÖPNV für Schülerinnen und Schüler sowie für Auszubildende. Ein kostenloses Wifi-Netz ist vorzuhalten. Die digitalen Fahrscheine gelten überregional, es gibt einen attraktiven Bus-Schiene-Tarif. Schnellbusse erschließen das Osnabrücker Umland lückenlos und in abgestimmter Taktfrequenz - auch in den Abendstunden. Die Takte sind mit dem Schienenverkehr abgestimmt.

Die Ausfallzahlen im ÖPNV sind zu minimieren (Ausfall bedeutet: Eine der beiden Endhaltstellen wird durch ein Fahrzeug nicht erreicht). Ein barrierefreier Ein- und Ausstieg ist an allen Haltstellen möglich. Die Fahrzeugflotte wird um große Busse ergänzt, um Engpässe vor allem im Schülerverkehr und zu Spitzenzeiten zu vermeiden. Das Nachtbusnetz wird weiter ausgebaut, es fahren Busse im halbstunden Takt bis 4 Uhr morgens - auch in den Landkreis Osnabrück. Die Landkreismunicipalitäten beteiligen sich entsprechend der gefahrenen Streckenkilometer an den Kosten.

An zentralen Punkten entstehen Mobilstationen, die einen Umstieg auf alternative Fortbewegungsmittel ermöglichen.

Die Stadt Osnabrück untersucht gemeinsam mit dem Landkreis wie ein schienen- oder routengebundenes ÖPNV-Netz Pendlerströme bündeln und ein Systemwechsel eine sinnvolle Alternative zu dem heutigen Busnetz sein kann. Projekte wie der „Sun Glider“ sind aus diesem Grund zu unterstützen und auf ihre Alltagstauglichkeit zu untersuchen.

Fuß- und Radverkehr:

Der Ausbau des Radwegnetzes hat verschiedene Ausbaustandards.

Für Freizeitverkehre sind Velorouten und Wege abseits der Hauptverkehrsachsen sinnvoll. Für Pendler und schnelle Verbindungen bieten wir sichere und attraktiv ausgebauten Wege an Haupttrouten und auf Radschnellwegen an. So entsteht ein

attraktives Radwegnetz für unterschiedliche Nutzerzwecke, die den Sicherheitsbedürfnissen von Radfahrern und Fußgängern gerecht werden. Fußwege sind barrierefrei auszubauen und auf Hauptachsen mit taktilen Leitsystemen auszustatten.

Fahrradwege auf Haupttrouten sind mindestens zwei Meter breit auszubauen und werden, soweit bautechnisch möglich, getrennt von MIV und LKW-Verkehren geführt. Radtrennstreifen werden vermieden, da sie keinen optimalen Schutz bieten. Hierzu wird die Notwendigkeit geprüft, Parkraum und Spurenaufteilungen neu zu organisieren und zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr neu aufzuteilen.

Konflikte im Straßenraum auf sog. Nebenrouten zwischen PKW- und Fahrradverkehr, etwa in Nebenstraßen und schmalen Wohnstraßen, sollten zugunsten des Radverkehrs entschieden werden (siehe Groningen, Fahrradstraßenkonzept). Der Radverkehr darf auf diesen Straßen nicht durch PKW's überholt werden.

Der in der StVO festgelegte Sicherheitsabstand beim Überholen von Radfahrern von 1,50 Meter innerorts, wird auch durch bauliche Maßnahmen gesichert. Gegen das Halten und Parken auf Geh- und Radwegen sowie in zweiter Reihe wird konsequent vorgegangen.

Die neue Verkehrsregelung „grüner Pfeil“ nur für Fahrradfahrer zum Rechtsabbiegen wird in Osnabrück erprobt.

Zur Vermeidung von Abbiegeunfällen werden Rechtsabbiegeverkehre konsequent von kreuzendem Radverkehr durch Ampelschaltung oder Abbiegeverbote getrennt. In Quartieren und im Zentrum werden diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Ein hoher Ausbaugrad von Fahrradbügelanlagen wird erreicht. Pendler und Anwohner können ihre Fahrräder kostenlos in Fahrradboxen unterstellen bzw. von dort aus auf das Zweirad wechseln.

Parken:

Der knappe Parkraum in Wohnquartieren wird durch Quartiersgaragen ergänzt. So gelingt es, mehr grüne Flächen in die Wohnquartiere zurückzuholen. Die Wohnsituation wird entspannt, Parksuchverkehr verringert, autofreies Wohnen wird attraktiver.

In Innenstadtbereichen wird Parkraum in Wohngebieten nur noch bewirtschaftet angeboten. Je attraktiver die Lage in der Innenstadt, umso höher die Kosten in Stoßzeiten (schrittweise Verknappung des Angebotes). Es wird eine dynamische Preisstaffel eingeführt, die geeignet ist, auf PKW-Ströme Einfluss zu nehmen. Die Preisgestaltung wird mit dem Ausbaugrad und dem Erfolg des Umweltverbundes abgestimmt (folgt als letzter Schritt). So bleibt die Innenstadt für Besucher attraktiv, erreichbar und gewinnt durch höhere Aufenthaltsqualität an Erlebniswert. Die Parkhäuser bieten attraktive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, es werden Carsharing, Lademöglichkeiten und weitere Dienstleistungen angeboten.

Die Stellplatzsatzung wird so angepasst, dass im Innenstadtbereich die Schaffung von privaten und öffentlichen Parkflächen deutlich herabgesetzt werden kann bzw. die Schaffung auf Freiwilligkeit basiert.

Für Lieferverkehre werden tagsüber Parkbuchten freigehalten, um das Halten auf den wichtigen Verkehrsachsen zu verringern. Ein innerstädtisches Lieferkonzept und die dazugehörige Fahrzeugflotte setzen in Zukunft auf alternative Antriebe.

Der Inhalt der Vorlage unterstützt folgende/s strategische/n Stadtziel/e:

Sozial- und umweltgerechte Stadtentwicklung (Ziel 2016 - 2020)

Nachhaltige Mobilität (Ziel 2016 - 2020)

Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen (Ziel 2016 - 2020)

Sachverhalt:

Die Begründung erfolgt mündlich.

gez. Frank Henning