

#Wenn das Ziel weniger MIV ist braucht es auch Push-Faktoren. Nur Kommunikation und bessere Angebote funktionieren nicht. Es braucht gerade am Anfang einen "Schubser" in die Veränderung.

Das ist grundsätzlich richtig. In diesem Zusammenhang möchten wir auch auf den Blogg <https://www.zukunft-mobilitaet.net/171460/urbane-mobilitaet/angebotsverbesserungen-ohne-einschraenkungen-push-and-pull-verkehr/> verweisen. Hier führt unser Referent Martin Randelhoff aus, wie komplex das Zusammenspiel von den sogenannten Pull-Faktoren – also Verbesserungen im Mobilitätsangebot – und den Push-Faktoren – Einschränkungen für den Kfz-Verkehr – ist. Die Herausforderung für die Stadt Osnabrück wird sein, in einer Gesamtstrategie/ Agenda diese Wechselwirkungen zu steuern. Mobile Zukunft wird hierzu fachinhaltliche Beiträge liefern können.

#Das eigentliche Problem ist der ruhende Parkverkehr auf der Straße. Wenn der Straßenraum schonmal frei wäre hätte man viel gewonnen. Wie soll das Problem angegangen werden?

Diese Frage ist berechtigt und macht eine wesentliche Stellschraube für den kommunalen Mobilitätswandel deutlich. Die Leitfrage ist hier: Welche Lösungsansätze gibt es, um den ruhenden Verkehr im öffentlichen Raum zu reduzieren und welche Angebote können seitens der Stadt Osnabrück initiiert werden, um den Menschen, die auf ein Auto für ihr Mobilitätsbedürfnis angewiesen sind, dieses weiterhin zu ermöglichen. Das „Warum“ hinter dieser Thematik ist: Mehr Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit für den öffentlichen Raum.

Quartiersgaragen, Ausweitung des Carsharing-Angebotes sowie enge Abstimmungen zwischen der Stadt Osnabrück und der Osnabrücker Parkstättengesellschaft (OPG) sind hier relevante Faktoren. Zudem müsste eine öffentliche Diskussion in der Stadtgesellschaft angeregt werden, um genau diese Themen zu erörtern und ein Verständnis für alle Belange zu entwickeln. Mobile Zukunft kann hierzu konzeptionell auf verschiedenen räumlichen Maßstabebenen arbeiten.

Es handelt sich hier um ein „Mammutthema“, das sicherlich nicht „von heute auf morgen“ fertiggestellt werden kann.

#Viele noch so gute Ansätze scheinen in den diversen Gremien incl. Stadtrat zu scheitern oder an den Vorschriften aus Land und Bund. Wie kann man den Teufelskreis brechen und zu wirklichen Umsetzungen kommen?

Die Umsetzungen von Maßnahmen ist immer abhängig von den Entscheidungen der politischen Gremien – das ist richtig und in einer Demokratie auch wichtig. Mindestens seit der letzten Kommunalwahl ist auch in Osnabrück eine größere gesellschaftliche und somit auch politische Bereitschaft für Veränderungen zu spüren. So wie Initiativen aus der Bevölkerung (z.B. Radentscheid) die Lokalpolitik beeinflussen können, kann auch die Beteiligung der Stadt Osnabrück an bundesweiten Initiativen (z.B. Tempo 30) Einfluss auf die Bundes-/Landesgesetzgebung nehmen.

#Nicht alle Interessenskonflikte lassen sich langfristig lösen. Wie planen Sie damit umzugehen, dass nicht alle Interessen (z.b. Rad und Autoverkehr) umzugehen?

Öffentlicher Raum vereint unterschiedliche Interesse und Bedürfnisse in der gleichen Raumeinheit = Kompromissfindung muss das Ziel sein. Der Prozess der Abwägung im demokratischen System ist hier das Mittel der Wahl. Die aktuelle Herausforderung ist einen repräsentativen Querschnitt der Osnabrücker Stadtgesellschaft über Beteiligungsformate zu erreichen. Es zeigt sich, dass Beteiligung zu konkreten Maßnahmen, quasi im unmittelbaren Wohn-und Lebensumfeld eine hohe Resonanz erfährt.

Aus unserer Sicht braucht die übergeordnete Thematik des kommunalen Mobilitätswandels aber auch weiterhin kommunikative Formate, in dem alle Akteurinnen und Akteure so früh wie möglich an einen Tisch gebracht werden. Das bestätigt erneut die Relevanz von Kommunikation in verschiedenen Konstellationen und auf verschiedenen Ebenen.

Wie im Mobilitätsforum dargestellt, möchte Mobile Zukunft auch hier eine aktive Rolle spielen. Eine entsprechende Stelle ist dazu im Stellenplan geschaffen worden; an der Ausschreibung wird aktuell gearbeitet. Zudem soll das Büro Mobile Zukunft, Berliner Platz 1, ein Ort der „Offenen Tür“ für die Stadtgesellschaft werden.

#Der Leidensdruck und die negativen Auswirkungen liegt in der Stadt, wie überzeugen wir die Umlandgemeinden sich massiv an der Mobilitätswende zu beteiligen

Stadt, Landkreis und Region Osnabrück sind räumlich und funktional eng miteinander verflochten. Die Mobilitätsbedürfnisse sind dabei in den genannten Räumen zunächst sehr ähnlich. Allerdings ergeben sich aus verschiedenen Gründen Situationen, in denen zum einen die Kfz-Nutzung das Verkehrsmittel der Wahl ist, zum anderen das Angebot an Verkehrsmitteln für eine nachhaltige Mobilität nicht stimmig ist.

Aktuell wird seitens der Stadt- und Kreisverwaltung daran gearbeitet, wie die Zusammenarbeit zukunftsfähig gestaltet werden kann und wie es gelingt, dass alle Akteure in der Region sich mitgenommen fühlen. Das Thema ist sehr komplex. Die Entscheidungsträgerinnen und –träger sind sich einig, dass es für die Gestaltung des kommunalen Mobilitätswandels unbedingt auch einer Betrachtung der Stadt- Umland-Verkehre bedarf.

#Was halten Sie aktuell für die größte Hürde des Mobilitätswandels?

Die Bereitschaft individuelle Gewohnheiten zu überdenken, Verhaltensweisen zu ändern und über einen langen Zeitraum einen starken tragfähigen politischen und verwaltungsinternen Konsens zu erzielen, so wie es die Grundlage für die Entwicklung in Groningen und Kopenhagen war.

#Wie soll konkret in der nächsten Zeit die Kooperation zwischen Stadt und Umland gestärkt und ausgebaut werden? Wäre es nicht sinnvoll, das nächste Mobilitätsforum einmal gemeinsam mit dem Landkreis auszurichten?

Kooperationen und der Austausch insbesondere mit dem Team Mobilität des Landkreises Osnabrück werden stetig intensiviert. Die Idee ein gemeinsames Mobilitätsforum auszurichten finden wir auch sehr gut und wird auf unsere Agenda gesetzt.

#Wird es intelligente Ampeln geben, die den KFZ/Fahrrad/Fußverkehr wahrnehmen und Bedarfsgerecht zügig analysieren und per KI schalten und mit anderen Ampeln vernetzt sind?

Hier gibt es bereits Ansätze:

1. Im Rahmen des Umweltsensitive Verkehrsmanagement (UVM) werden bereits Ampeln umgerüstet um den Verkehrsfluss in der Stadt je nach Umwelt- und Verkehrsbelastung zu steuern (mehr Infos: <https://geo.osnabrueck.de/uvm/?i=start>)
2. Zur Erfassung (und Anonymisierung) von Rad-/Fuß-/Miv-Verkehren wird im Smart City Projekt unter anderem der Einsatz von optischen Sensoren untersucht.

Eine zukünftige Integration der Daten zum Fuß- und Radverkehr in das UVM ist daher naheliegend.

#Wird die Stadt ein städtisches Abschleppunternehmen mit ein oder zwei Abschleppwagen gründen um schneller und individueller mit dem Ordnungsamt/Polizei zusammen zu arbeiten und gefährdendes Parken schnell zu beseitigen?

Nein, denn dies ist aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Aus der Frage ergibt sich der berechtigte Wunsch nach erhöhter Kontrolle hinsichtlich etwaiger Verstöße. Dieses Anliegen ist aus Sicht der Stadt Osnabrück absolut berechtigt. Eine große Herausforderung für den ordnungsbehördlichen Außendienst stellt hier die unzureichende Personalsituation dar. Aktuell stellt sich die Akquise und Findung als große Herausforderung dar.

#Welches der folgenden Beispiele sähen Sie am liebsten in Osnabrück: die 15-Minuten- Stadt (wie in Paris), Superblocks (wie in Barcelona) oder das 365-Euro-Jahresticket (wie in Wien)?

Die Idee der 15-Minuten-Stadt bestimmt schon heute unsere Arbeit – als Ziel. Superblocks, ein 365-Euro-Jahresticket oder eine ganz neue Maßnahme sind eher Instrumente auf dem Weg dorthin. Im Team finden wir beide Ideen spannend. Die Idee der Superblocks fließt zum Beispiel schon in die städtebaulichen Entwürfe des Landwehrviertels, der Johannishöfe und dem Lok-Viertel ein.

#Wird es in dem neuen Fahrradparkhaus eine Einbindung der "MobilCard" der Stadtwerke wie in der alten Radstation geben? Welche Verträge wird es geben um für den Kunden die Nutzung möglichst Attraktiv zu machen?

Die Stadtwerke Osnabrück arbeiten intensiv an einem Mobilitätsportal, das ein viel breiteres Spektrum an Leistungen über einen Klick auf dem Smartphone anbieten wird, als es die jetzige MobilCard kann. Es ist das Ziel aller Beteiligten, dass die neue Radstation in dieses Portal integriert wird. Allerdings sind noch einige Fragen und Schnittstellen mit dem Betreiber der neuen Radstation, der Hundt KG, zu klären. Welche Bedeutung die MobilCard zukünftig sowohl für die Stadtwerke als auch für den neuen Betreiber der Radstation haben wird, können wir aktuell noch nicht abschätzen. Dazu wird der neue Betreiber auch weitere Gespräche mit dem Betreiber der jetzigen Radstation führen.

Sicher ist, dass der neue Betreiber in Absprache mit der Stadt Osnabrück ein großes Interesse an einer guten, auslastenden aber wirtschaftlichen Vermarktung der Radstation haben wird. Letzteres macht aber deutlich, dass die Radstation sich auch über Aufenthaltsqualität und Service - bei einem angemessenen und im Rahmen des vom Fördermittelgeber vorgegebenen Preises - profilieren wird. Die Frage aus dem Chat „Welche Verträge wird es geben, um für den Kunden die Nutzung möglichst

attraktiv zu machen?“ zielt daher hoffentlich nicht nur auf das Thema „Preis“, sondern eben auch auf die Qualität, welche die Attraktivität ausmacht. Aus dieser Kombination wird der neue Betreiber attraktive Verträge anbieten, da sind wir uns sicher. Aber dazu braucht es noch etwas Zeit, bis die Angebote stehen.

#Wird Tempo 30 in den meisten Straßen in OS angestrebt?

Die Kommunen haben noch nicht die Möglichkeit zu entscheiden, wann und wo Geschwindigkeiten flexibel und ortsbezogen angeordnet werden. In der Regel gilt innerorts Tempo 50. In Anbetracht der anhalten Diskussion und positiven Beispielen (z.B. Barcelona, Paris) kann es gut sein, dass das Straßenverkehrsrecht in Richtung Tempo 30 angepasst wird.

Der Osnabrücker Stadtrat hat in seiner Sitzung am 15.03.2022 beschlossen der Städteinitiative „Tempo 30“ des Deutschen Städtetages beizutreten. Außerdem wird schon in diesem Jahr die Geschwindigkeit auf einem Teil der Iburger Straße, im Rahmen eines Modellversuchs des Landes Niedersachsen, temporär auf 30 km/h beschränkt.

#Wird es in OS modale Filter geben um an Parallelstraßen von Einfallstraßen den MIV zu lenken und zu reduzieren?

Modale Filter sind alle verkehrsplanerischen und infrastrukturellen Elemente, die das Ziel haben, unerwünschte Verkehrsarten herauszufiltern, während den erwünschten Verkehrsarten der Durchgang ermöglicht wird. (<https://www.adfc.de/artikel/modale-filter-beruhigen-quartiere-und-schaffen-platz>).

Modale Filter können zur Beschränkung der Durchfahrt oder der Einfahrt in eine Straße genutzt werden. Ein Einfahrtsverbot ist aber ein rechtlich sehr aufwendiges Verfahren, da die gesamte Straße für das herauszufilternde Verkehrsmittel (meist MIV) gesperrt wird. Dass das funktionieren kann, die Umsetzung aber komplex und mit großem Aufwand verbunden ist, zeigt unter anderem die Friedrichstraße in Berlin.

Für (Anlieger-) Straßen die als Abkürzung genutzt werden, können modale Filter als Durchfahrtsbeschränkung genutzt werden. Aber auch dies muss umfassend geprüft werden. Die prominenteste Umsetzung modaler Filter in Osnabrück könnte die (in Prüfung befindliche) Durchfahrtsperrung am Domhof werden.

#Wo sehen Sie für den urbanen Verkehr Entwicklungschancen im Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie?

Im städtischen Verkehr gibt es unzählige und immer neue Ideen zur Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien. Osnabrück beteiligt sich aktuell an zwei Forschungsprojekten für eine stärker nutzerzentrierte Radverkehrsplanung durch Verwendung von Sensorik. Die Stadtwerke bereiten die Veröffentlichung eines neuen Mobilitätsportals zur Bündelung ihres Verkehrsangebots vor. Außerdem freuen wir uns sehr durch das Team des Smart City Projekts bei der Einschätzung von möglichen neuen Projekten unterstützt zu werden.

#Wird die Verwaltung in Zukunft mehr in den Austausch/Diskussion mit Bürgerinnen und Bürgern gehen? Insbesondere bei der Betrachtung von Mobilität in Quartieren?

Ja. Das Thema Kommunikation und Partizipation wird in der Stadtverwaltung zunehmend forciert. Eine tolle Möglichkeit dazu ist das neue Beteiligungsportal für Osnabrück. Dieses kann sich hoffentlich etablieren und wird zukünftig verstärkt auch von uns genutzt.

Auf Quartiersebene steht die Ausarbeitung einer Fußverkehrsstrategie für die vordere Wüste in den Startlöchern. Die frühe Einbindung der Quartiersbewohnenden in die Beteiligung ist in diesem Prozess von entscheidender Bedeutung. Nach erfolgreichem Abschluss soll dieses Konzepts auch auf andere Stadtteile angewendet werden.

Ihre Fragen, Anmerkungen und Ideen zum Thema Mobilität in Osnabrück können Sie uns jederzeit per Mail senden (Mobilezukunft@osnabrueck.de). Außerdem freuen wir uns Sie im Büro am Berliner Platz 1 oder beim nächsten Mobilitätsforum willkommen zu heißen.

#Warum dauert die Umsetzung solcher Maßnahmen (Radwege, Park&Ride, etc.) immer so lange? Wo bleibt die große Vision für Osnabrück? Wir verrennen uns immer im Klein-Klein.

Wir können die Ungeduld und Kritik, die sich aus dieser Frage ergibt, durchaus nachvollziehen.

Alle Maßnahmen, die sich im öffentlichen (Verkehrs-) Raum abspielen, unterliegen rechtlich normierten Verfahren. Für die Durchführung dieser Verfahren ist in der Regel die Stadtverwaltung verantwortlich. Konkret müssen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Verfügung stehen und zwar in allen fachlich von der Maßnahme betroffenen Bereichen. Sobald dies nicht der Fall ist, kommt es zu Verzögerungen. Hinzukommt, dass zu jeder Maßnahme im Mobilitäts- und Verkehrsbereich ein Konzept nebst Planung gehört, das durch eigene Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter bzw. externe Planungsbüros zu erbringen ist. Die aktuelle angespannte Lage „Facharbeitskräftemangel“ hat auch die Stadtverwaltung erreicht.

Über die Strategischen Stadtziele und über die Mobilitätswerkstatt 2025 wurde ein Leitbild/ Vision/ Zielgrößen entwickelt, die aber scheinbar noch nicht als Vision in der Stadtgesellschaft angekommen ist. Über den Prozess des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes wird an einem übergreifenden Leitbild gearbeitet, welches dann auch tragend für den Mobilitätswandel sein wird.

#Frau Pötter sagt, dass es nun mehr Angebote braucht, um den Mobilitätswandel in die Umsetzung zu bringen. Wie kann die Finanzierung neuer öffentlicher Mobilitätsangebote (z.B. Sharing-Systeme wie On-Demand-Verkehre, Lastenräder) gelingen?

Die Nutzung dieser Mobilitätsangebote muss auch in Zukunft bepreist werden. Ob dies durch herkömmliche Tarif(-systeme) oder neue Ansätze erfolgt, ist noch offen. Da die Bepreisung z.B. des ÖPNV noch nicht kostendeckend ist, sind auch in Zukunft Förderprogramme (Bund, Land) essentiell für die Einführung neuer Angebote.

Den Kosten für Sharing oder On Demand Angeboten stehen die Kosteneinsparungen durch die Vermeidung externer Kosten des MIV gegenüber. Eine aktuelle Studie beziffert die jährlichen gesellschaftlichen Kosten eines Pkw auf ungefähr 5.000 Euro (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0921800921003943>).

#Verkehrssicherheit kann nur durch eine andere Aufteilung der Infrastrukturen erzielt werden. Hier bedarf es eines Mutes und es wird Widerstände erzeugen. Wann wird es hier Konzepte geben, die wirklich etwas ändern wie in Kopenhagen oder in holländischen Städten?

Dass die Sicherheit von Radfahrenden und von Zufußgehenden durch breitere und baulich getrennte Geh- und Radwege erhöht wird, ist ebenso unstrittig wie, dass für diesen Ausbau Flächen des MIV umgenutzt werden müssen. Für die Umsetzung entsprechender Maßnahmen ist politische und gesellschaftliche Akzeptanz/Legitimation notwendig. Insbesondere seit letztem Jahr sind in Osnabrück diesbezüglich Veränderungen zu erkennen. Zwei Wallkreuzungen wurden bereits umgebaut, alle anderen werden konsequent geprüft/überplant. Darüber hinaus hat die Mobile Zukunft bereits 2020 in Zusammenarbeit mit einem niederländischen Planungsbüro eine Konzeptstudie (<https://www.osnabrueck.de/wohnen/projekte>) zur Zukunft der Osnabrücker Verkehrsinfrastrukturgestaltung erstellt. Die Ergebnisse sollen in den zuvor genannten Planungen berücksichtigt und durch die Durchführung von Verkehrsversuchen erlebbar gemacht werden.
