

Verkehr für Menschen e. V. (VfM)

Konzept zur Gründung eines Vereins für ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer und den öffentlichen Raum

Inhalt

1	Einführung.....	2
2	Status quo.....	2
3	Konkrete Beispiele	3
4	Ziele	3
4.1	Allgemeine Ziele.....	3
4.2	ÖPNV.....	4
4.3	Fußläufiger Verkehr.....	5
4.4	Radverkehr	5
4.5	MIV	5
5	Mögliche Vereinsaktivitäten.....	6
6	Informationen	6
6.1	Aktuelle Infos.....	6
6.2	Abkürzungen.....	7

1 Einführung

Der hier vorgelegte Text wirbt für die Unterstützung bei der Gründung eines Vereins (Arbeitstitel: **Verkehr für Menschen - VfM**), der eine völlige Neuorientierung der Verkehrspolitik in GMHütte und in der Region zum Ziel hat. Zugleich soll der Text der *Entwurf* eines Grundsatzzprogramms und eines Konzeptes für die künftige Arbeit sein.

Eine Vereinsgründung wird vorgeschlagen, da angesichts der rückständigen Situation von ÖPNV¹, Fuß- und Radwegeverkehr, Lärmschutz, des öffentlichen Raums und der Stadtentwicklung Verbesserungen nur durch eine intensive, langfristige und organisatorisch effektive Öffentlichkeitsarbeit, öffentlichen Druck und „Bewusstseinsveränderungen“ erreicht werden können. Einzelkämpfer, Leserbriefe, Briefe an Verwaltung und Politik bewirken kaum etwas bzw. laufen ins Leere.

Diese organisatorische Lösung ist auch deshalb notwendig, weil es in GMHütte keine politische Partei, Fraktion oder Teile davon gibt, die kontinuierlich einen alternativen verkehrspolitischen Ansatz vertreten. Im Rat der Stadt Georgsmarienhütte sind ÖPNV, Fußgänger², Radfahrer usw. politischen Leerstellen und werden bei Entscheidungen nie prioritär gesehen bzw. werden deren Belange durchweg zweitrangig nach dem MIV eingestuft.

Angesichts dieser Situation können nur Druck von außen, der Aufbau von Expertise und eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zu Veränderungen führen.

Der VfM wird durch Öffentlichkeitsarbeit, politischen Druck, die Vorlage von Konzepten und Alternativvorschlägen zum ÖPNV, zum Straßen- und Parkplatzrückbau, zum Fußgänger- und Radfahrerschutz und zum pfleglichen Umgang mit dem öffentlichen Raum die folgend beschriebenen Ziele und Maßnahmen zu realisieren versuchen.

2 Status quo

Verkehrskollaps, Lärm- und Schadstoffbelastungen, die soziale Ungerechtigkeit bei der finanziellen Förderung und Subventionierung der verschiedenen Verkehrsträger und die massiven Einschränkungen der Wohnqualität und der Qualität des öffentlichen Raums zwingen zum Planen und Handeln und erfordern eine Neuausrichtung der Verkehrsplanung.

Verkehrs- und Stadtplanung der Bundesrepublik seit 1949 und der Stadt GMHütte seit 1970 sind geprägt und bestimmt von einer fast schon zwanghaften Orientierung am MIV und einer weitgehenden Ignorierung der Belange der übrigen („schwächeren“) Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Kinder, Behinderte, ältere Menschen, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer.

In GMHütte gibt es quasi ein Grundrecht auf einen *kostenlosen* Parkplatz im Zentrum für jeden PKW, gleichgültig wie lange, zu welchem Anlass und mit welchem Flächenbedarf geparkt wird. Das Verursacherprinzip wird bei der Flächenbeschaffung, bei der Erstellung und beim Unterhalt der Parkplätze, bei den Lärm- und Luftbelastungen, bei der massiven Beeinträchtigung der Wohnqualität und bei den Folgekosten seit 1970 ignoriert. Sämtliche Bemühungen, in GMHütte auch nur ansatzweise daran etwas zu ändern, sind bislang gescheitert.

¹ Abkürzungen siehe letzte Seite.

² Ungeachtet der Verwendung männlicher Sprachformen sind im gesamten Text ausdrücklich immer alle Geschlechter gemeint.

3 Konkrete Beispiele

Einige zufällig ausgewählte Beispiele, die die Situation in GMHütte beschreiben;

- Bei der Grün-Anforderung an der Ampel an der B 51 kann man bis zu 90 Sek. warten, auch wenn man gedrückt hat, wenn der PKW-Verkehr noch Grün hat (= die Fußgänger dürfen eine Ampelphase länger warten).
- Radwege enden im Nichts und ohne Schutzmaßnahmen (z. B. Oeseder Str. nördlich des Osterbergs).
- Südlich des Bahnhofs Oesede gibt es an der Oeseder Str. weder einen Fußgängerübergang noch abgeflachte Bordsteine auf gegenüberliegenden Seiten.
- In Alt-GMHütte ist auf der Karlstr. vor der Schule und Einmündung Bunnenstr. 50 km/h für ca. 80 m, dann Tempo 30 bis hinter die Parkbrücke und dann für ca. 150 m wieder 50 km/h bis zur Kreuzung.
- (Positivbeispiel) In Holzhausen sind auf der Lohstr. jüngst breite rote Streifen als optische „Bremsen“ aufgetragen worden.
- Demgegenüber haben rote Streifen für Rad- und Fußwege an Einmündungen in GMHütte Seltenheitswert (z. B. L 95, Wellendorfer Str.).
- Rad- und Fußwege an überörtlichen Straßen sind in einem desolaten Zustand: Uneben, überstehende Gullydeckel, hochstehende Steine (Beispiel B 51 zwischen Oesede Süd und Autobahn in Nahne).
- Die Raserei auf der B 51 mit Tempo 100 knapp 1m neben einem ungeschützten Radweg (am Harderberg).
- An der **zentralen Bushaltestelle** Gildehaus sind die Anzeigetafeln meistens defekt oder außer Betrieb, die Beleuchtungen in den Wartehäuschen sind völlig unzureichend und häufig defekt, die Glaswende dreckig, verschmiert, beschrieben. Das Umfeld ist ungepflegt und heruntergekommen. Insgesamt wird ein völliges Desinteresse an den Kunden oder potenziellen Kunden signalisiert.

4 Ziele

4.1 Allgemeine Ziele

- a) Schaffung eines Bewusstseins für den **öffentlichen Raum**, dessen Kostbarkeit und Bedeutung für das Zusammenleben und das Gemeinwohl.
- b) Durchsetzung der Erkenntnis, dass ÖPNV, Fuß- und Radwege zur **Daseinsvorsorge** zählen.
- c) Vermittlung der Erkenntnis, dass das Verkehrsdesaster nur gelöst werden kann bei Erschwerung und Verteuerung des MIV.
- d) Konsequente Attraktiverung von ÖPNV, „zu Fuß gehen“, Radfahren und des öffentlichen Raums | Rückbau und De-Attraktivierung des MIV und Rückgewinnung des öffentlichen Raums für die Menschen außerhalb des Autos
- e) Vorrang für den ÖPNV bei allen künftigen Planungen.
- f) Umsetzung des Verursacherprinzips bei der Verkehrsplanung und im alltäglichen Verkehrsbetrieb.
- g) Bevorzugung der Fußgänger-, Radfahrer- und Wohnbevölkerungsinteressen bei allen Verkehrsplanungen.

- h) Lärmschutz in der gesamten Stadt (u.a. auch auf der B 51 südlich vom Harderberg mit Fahrgeschwindigkeiten von 100 km, in Oesede Süd an der B 51, Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen).
- i) Verkehrs-, Wohn- und Lebensqualität in den Altbau-Gebieten: Verkehrsberuhigung, Lärmschutz, Nachholbedarfe für bzgl. Kinder, Fußgänger, Radfahrer usw.
- j) Generelle Senkung der Fahrgeschwindigkeiten: B 51 zwischen Osnabrück und Bad Iburg, zwischen den Ortsteilen Oesede und Dröper, Holzhausen und Alt-GMHütte usw.
- k) Kreisel als Instrumente zur Geschwindigkeitssenkung und Verkehrsverflüssigung – auch anstelle von Ampelanlagen mit langfristigen Kosten (z. B. L 95 / Eschweg).
- l) Häufig zugeparkte Fußwege (z. B. Schoonebeck-Str., auf dem Thie und in den Siedlungen vorzugsweise bei abgeflachten Bürgersteigen).

4.2 ÖPNV

Ausgangslage: Im Gegensatz zur Privilegierung des MIV spielt der ÖPNV weder bei der Planung noch im verkehrlichen Alltag eine relevante Rolle: Ungepflegte, dreckige, heruntergekommene Haltestellen mit defekten Beleuchtungen und Anzeigetafeln, unattraktive, unklare Tarifstrukturen, unterschiedliche Preise und fehlende Übertragbarkeit der Tickets bei Bus und Bahn, keine Abstimmung der Anschlüsse an Knotenpunkten und nur rudimentär vorhandene Fahrgastinformationen sind die Merkmale eines „Systems“, das nur die nutzen, die keine Alternative haben oder sich aus Überzeugung beteiligen.

7,20 € für eine Fahrt mit dem Bus und 8,00 € für eine Fahrt mit dem Zug (Mai 2019) von Osnabrück nach Oesede und zurück, 0,00 € für eine Parkplatz in Oesede, Schwarzfahren für 40 bis 60 €, Nichtbenutzung des Radwegs von Radfahrern für 20 € und im Gegensatz Falschparken für 10,- € symbolisieren bei Preisen und Strafen eindrücklich die Prioritäten, die Machtverhältnisse und die Relevanz der Verkehrsträger ÖPNV und MIV in der öffentlichen und politischen Wahrnehmung.

Ziele können sein:

- a) Privilegierung des ÖPNV und Vorfahrt für die Busse in Stadt- und Landkreis (Vorrang-Ampelschaltungen, Busspuren, Verzicht auf Haltestellen-Buchten)
- b) (Langfristig) Kostenloser ÖPNV für alle
- c) (Mittelfristig) Einheitlicher Fahrpreis von 1,- € je Fahrt
- d) (Langfristig) Anschluss von GMHütte an das künftige Stadtbahnssystem in OS
- e) Integriertes und vernetztes System von Bus und Bahn
- f) Einheitlicher Tarif für Bus und Bahn; Niedersachsenticket auch für Busse
- g) Aufeinander abgestimmte Fahrpläne an den Knotenpunkten (HBF, Gildehaus, Bahnhöfe des HW mit Bushaltestellen) unter Einbeziehung des SPNV
- h) Busspuren und Busvorrangschaltungen an Kreuzungampeln; Busspuren an der Iburger Str. von Nahne bis zur Johannisstr., für Hansastr., Bohmter Str., Hannoversche Str.)
- i) Anschluss an das Stadtbussystem (analog Holzhausen)
- j) Gepflegte und funktionale Park and Ride Parkplätze
- k) 30-Min. Takt beim HW
- l) Gepflegte, intakte Haltestellen mit Anzeigetafeln

4.3 Fußläufiger Verkehr

Ausgangslage: Hier nicht beschrieben, da dazu am Beispiel der „City“ eine detaillierte und umfangreiche Beschreibung (Stand Dez. 2018) vorliegt, die mit diesem Konzept gemalt wird.

Ziele können sein:

- a) Zebrastreifen an sämtlichen Fußgängerquerungen und Kreiseln.
- b) Ampelanlagen: Sofort-Grün-Schaltungen bei Anforderungen durch Fußgänger zulasten des MIV
- c) Rote Sicherungstreifen in Wohngebieten.
- d) Konsequenter Schutz der Fußgängerbereiche im Zentrum und an Straßen mit Geschäften u. ä. durch Poller.
- e) Sofortiges Abschleppen von Fahrzeugen, die auf Fuß- und Radwegen parken.

4.4 Radverkehr

Ausgangslage: Radwege in GMHütte werden und wurden nur dort geschaffen, wo neben breiten Spuren für den MIV noch Platz ist. Radwege in GMHütte sind immer **nachrangig**. Die Radwege selbst sind in schlechtem Zustand und werden nicht gepflegt (wellig, mit Löchern, Pflanzenbewuchs, keine Reinigung). Besondere Schutzmaßnahmen z. B. gegenüber abbiegenden LKWs gibt es nicht.

Ziele können sein:

- a) Ausweisung von Radwegen zulasten des MIV.
- b) Rot markierte Radwegquerungen an Kreuzungen und Einmündungen.
- c) Strikte Trennung der Radwege von den Fahrstraßen.
- d) Schaffung eines Radwege-Verbindungsnetzes zwischen allen Stadtteilen
- e) Beteiligung des ADFC an allen Straßen- und Radwegeplanungen
- f) Schaffung von Fahrradständern an allen Bus- und Bahnhaltstellen mit anschließender kontinuierlicher Pflege der Anlagen.
- g) Gradlinige Radwegführungen auch an Einmündungen und Kreuzungen.

4.5 MIV

Ausgangslage: Der MIV dominiert in jeder Beziehung (flächenmäßig, optisch, Lärm...) die gesamte Stadt und genießt bei allen Planungen, Bauvorhaben, Flächenentwicklungen, Innenstadt-Entwicklung absolute Priorität. Ein Bewusstsein für die finanziellen und Umweltkosten des MIV ist in der Politik nicht vorhanden, im Rat gibt es keinerlei Aktivitäten und Perspektiven zur Beschränkung des MIV. Pointiert formuliert: In GMHütte existiert das Grundrecht auf einen kostenlosen Parkplatz, schnelles Durchkommen mit dem Auto und Vorrang vor allen Verkehrsteilnehmern.

Ziele können sein:

- a) Flächendeckend Tempo 30 auf allen Ortsstraßen mit Wohnbebauung (z. B. Von-Galenstr., Wellendorfer Str., L 95 in Oesede + Kl. Oesede, Hindenburgstr.)
- b) Max. 50 km/ zwischen den Ortsteilen

- c) Kostenloses Parken im Zentrum nur noch bis zu 2 Std.; Dauerparker müssen eine Gebühr zahlen.
- d) Zwischen Bahnlinie, B 51 und Wellendorfer Str. ist flächendeckend Anwohnerparken einzuführen.
- e) Der ruhende Verkehr ist auch in Wohngebieten erheblich stärker bzgl. zugeparkter Fuß- und Radwege zu überwachen; bei zugeparkten Fuß- und Radwegen ist künftig sofort abzuschleppen.
- f) Tempo 70 auf der B 51 zwischen Bad Iburg und Osnabrück

5 Mögliche Vereinsaktivitäten

- Systematische Bestandsaufnahme, Analyse und Beschreibung der Verkehrssituation in GMHütte und der Region
- Erarbeitung eines Konzeptes für die Stadt GMHütte
- Geschwindigkeitsmessungen
- Durchführung von Zählungen
- Förderung und Aufbau koordinierter Lobbyarbeit in der Region (VCD, ADFC, Stadtbahn-Initiative, Pro Bahn, Ein guter Zug für Vehrte)
- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit mit einem aktuellen Blog
- Druck auf die Politik aufbauen (zunächst in GMHütte)
- Öffentliche Veranstaltungen (z. B. zum Nahverkehrsplan)
- Stadtrundfahrten zur Vorführung und Demonstration der desolaten Situation von ÖPNV, Fuß- und Radwegen usw.
- Symbolische Aktionen (z. B. gezieltes Parken zur Verkehrsberuhigung)
- Organisation von Fahrten für Politik und Verwaltung mit dem ÖPNV

6 Informationen

6.1 Aktuelle Infos

Zur Stadt ohne Autos am 20.12.18 in der SZ:

<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/pontvedra-fussgaenger-autos-1.4259542>

Autos passt euch dem Leben an in der SZ am 4.12.18:

<https://www.sueddeutsche.de/kultur/staedtebau-suv-adac-parkplatz-1.4237173>

Zum Parkinfarkt bei Heise online am 4.12.2018:

<https://www.heise.de/autos/artikel/Klartext-Parkinfarkt-4239926.html>

Bericht in der NOZ über die Zunahme des Autoverkehrs am 30.11.18:

<https://www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/1599199/handwerker-verkehr-in-osnabrueck-nervt-und-kostet-geld>

Zahlen und Fakten zum Parkmanagement – Umparken – den öffentlichen Raum gerechter

verteilen, difu 4/2018:

<https://difu.de/publikationen/difu-berichte-42018/den-oeffentlichen-raum-gerechter-verteilen-fakten-zum-thema.html>

Bessere Fußwege in der Stadt stärken Bus und Bahn (Leitfaden VCD):

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/bessere-fusswege-in-der-stadt-staerken-bus-bahn>

Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie:

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch>

Infos beim VCD: <https://www.vcd.org/themen/fussverkehr/zu-fuss-zur-haltestelle/>

Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen:

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

Grüner durch Rot: <https://www.taz.de/!5586907/>

Rad ab: <https://www.taz.de/Verkehrspolitik-am-Beispiel-Aachen/!5578639/>

Für einen Euro pro Tag durch die Stadt: <https://www.taz.de/!5577267/>

Parken ist kein Grundrecht: <https://www.taz.de/!5578725/>

Zeitverlust durch Stau:

<https://www.heise.de/newsticker/meldung/Studie-Zeitverlust-durch-Verkehrsstau-summiert-sich-auf-Tage-im-Jahr-4305179.html>

Freies Fahren mit Bus und Bahn:

<https://www.taz.de/Oeffentlicher-Verkehr-in-Luxemburg/!5563860/>

6.2 Abkürzungen

ADFC	Allgemeiner deutscher Fahrradclub
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
HBF	Hauptbahnhof
HW	Haller Willem
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SPNV	Schienen Personennahverkehr
SZ	Süddeutsche Zeitung
TAZ	Tageszeitung
UBA	Umweltbundesamt
VCD	Verkehrsclub Deutschland