

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



Bestandsaufnahme Verkehr in der Region Osnabrück

1 Einführung

Die Region Osnabrück ist ein Verkehrsraum, in dem Planungen, Maßnahmen, Konzepte, die in Teilbereichen erstellt/realisiert werden, Auswirkungen auf die übrigen Teilbereiche haben.

Zum Verkehrsraum gehören bzw. Teil der Verkehrsplanung sind ÖPNV¹, SPNV und der Radverkehr – implizit immer auch der MIV. Bei sämtlichen Aktivitäten für die Verkehrswende wäre es ein strategischer Fehler, wenn die derzeitige und mittelfristige Bedeutung des MIV für die Mobilität im LK ignoriert würde. Mittelfristig ist Mobilität im LK, insbesondere im Nordkreis, ohne den MIV kaum möglich – allerdings ist eine erhebliche Reduzierung bei entsprechenden Alternativen nicht unrealistisch.

Der Verkehr insgesamt, insbesondere der ÖPNV bzw. die Verkehrsangebote für einkommensschwache und „unterprivilegierte“ Menschen sind Teil der Daseinsvorsorge und haben sich am Gemeinwohl zu orientieren.²

Konkret bedeutet dies:

- Fahrzeiten dürfen mit dem ÖPNV nicht länger und umständlicher als mit dem MIV sein: Fahrten mit dem ÖPNV sollen zeitlich nicht mehr als 125% gegenüber dem MIV betragen³.
- Die Kosten müssen für den ÖPNV relativ günstiger als für den MIV sein; die Folgekosten des MIV sind einzupreisen⁴.
- Der ÖPNV muss deutlich positiv markiert sein und aus der Nische „Restverkehr“ herausgeholt werden; Stichwörter dazu: Hell, freundlich, klar, zuverlässig, einheitlich, sauber (!), gepflegt, bequem.

Bei sämtlichen Diskussionen, Zieldefinitionen, Aktionen usw. sind die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals einzubeziehen. Ein zukunftsfähiger ÖPNV und die Verkehrswende sind nur zu erreichen, wenn die Arbeits- und Einkommensbedingungen erheblich verbessert werden. Das erforderliche Personal wird nur zu gewinnen sein, wenn „deutliche Investitionen für das Personal“ (Verdi) erfolgen.

¹ Abkürzungen siehe am Ende des Textes

² Inwieweit die Gemeinwohlorientierung mit der „Eigenwirtschaftlichkeit“ der privaten Busunternehmen kollidiert bzw. kompatibel sein kann. Das GG spricht im Artikel 72 von der „Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“.

³ Dazu hat die neue Landrätin interessante Überlegungen bzgl. „Mobilitätsgarantie“ angestellt.

⁴ So kostet bspw. eine Tageskarte OS – GMHütte für den Bus 6,70 €; das Dauerparken in GMHütte ist kostenlos – die Forderung muss somit sein, dass das Dauerparken mindestens so viel kostet wie eine Tages-, Wochen- oder Monatskarte für den Bus.

2 Ausgangslage

2.1 Basisdaten

	Stadt OS	LK OS	Lotte/West	Gesamt
Fläche qkm	120	2.122	124	2.366
Einwohner	170.000	360.000	25.000	555.000
Einwohner/qkm	1.416	170	202	235
Zahl Gemeinden	1	34 ⁵	2	37
Parkplätze				
Haltepunkte SPNV	3	21	0	24
West		0		
Süd		8		
Ost		4		
Nord		9		
Qm Einzugsgebiet pro Haltepunkt	40	101		99
Einwohner pro Haltepunkt (Gebiet ⁶)	56.700	17.100		23.125
Gemeinden ohne Bahnanschluss		24	2	26
Modal Split				
Fußgänger	24 ⁷	1 ⁸	3% ⁹	
Fahrrad	20	3	11%	
ÖPNV	8	3	11%	
PKW/Mitfahrer	48	18	75%	
PKW absolut 1.1.2019		226.466		
Kfz-Dichte pro 1.000 Einw. / PKW 1.1.19	586 / 506	783 / 629		
Einpendler ¹⁰	58.200	42.300		
Auspendler	24.900	65.400		

2.2 Zugang zum Zentrum Osnabrück

	Bahn	Busspur	P & R	Radschnellweg
West		z. T.		
Süd	Oesede, Kloster Oesede, Wellendorf, Hilter	nein		
Ost	Melle, Westerhausen, Wissingen	nein		
Nord	Halen, Bramsche, Bersenbrück, Quakenbrück	nein		

2.3 Erreichbarkeit Zentrum Osnabrück

Für die weitere Diskussion eine Erfassung der Zeitaufwände je Verkehrsträger erforderlich.

	MIV	Bus	Bahn
Südkreis			
Bad Iburg	X	X	
Bad Laer	X	X	
Bad Rothenfelde	X	X	X
Dissen	X	X	X

⁵ 17 Einheitsgemeinden und 4 Samtgemeinden (SG) mit insgesamt 17 Mitgliedsgemeinden

⁶ Bezogen auf die jeweilige gesamte Fläche

⁷ Nach Nutzung

⁸ KM pro Person pro Tag

⁹ Verteilung nach Verkehrsleistung

¹⁰ Lt. Nahverkehrsplan 2019/2020

	MIV	Bus	Bahn
Georgsmarienhütte	X	X	X (z. T.)
Glandorf	X	X	
Hagen	X	X	
Hasbergen	X	X	
Hilter	X	X	X
Nordkreis ¹¹			
Artland (SG)	X	X	X (Quakenbrück)
Bersenbrück (SG)	X	X	X
Bramsche	X	X	X
Fürstenau (SG)	X	X	
Neuenkirchen (SG)	X	X	
Wallenhorst	X	X	
Ostkreis			
Bad Essen	X	X	
Belm	X	X	
Bissendorf	X	X	X (Wissingen)
Bohmte	X	X	X
Melle	X	X	X
Ostercappeln	X	X	

2.4 Zuständigkeiten

		OS	LK	Region
SPNV	PlaNos DB NWB WB EB	X	X	X
ÖPNV	PlaNos	X	X	X
	STW	X		
	VGO	X	X	X
	WEB		X	
	VLO		X	
Hinzu kommen ca. ein Dutzend Busbetriebe sowie diverse Landesverkehrsgesellschaften in NDS und NW				

2.5 Kommentar (beispielhaft)

- Das ab Febr. 2020 neue Busstrecken-System **in** der Stadt Osnabrück macht die Überland-Strecken relativ unattraktiver, weil sie nicht optimiert wurden – der „gute“ Busverkehr endet an der Stadtgrenze. Ausnahmen sind Holzhausen und Belm, was das Gesamtsystem noch ungleichgewichtiger macht.
- Umgekehrt erhöht ein attraktives Bussystem **in** der Stadt nicht den Reiz, P & R an der Stadtgrenze zu wählen, wenn die Busse weiterhin derartig lange bis ins Zentrum brauchen.
- P & R-Konzepte müssen regional gedacht werden: In welchem Abstand zur Stadtgrenze sollte P & R angeboten werden und wie sinnvoll sind P & R-Angebote an der Stadtgrenze?
- Tarife für ÖPNV + SPNV sind nur attraktiv und funktional, wenn sie für die gesamte Region einheitlich, transparent, verständlich sind und für alle öffentlichen Verkehrsträger gelten.
- Organisations- und Finanzierungsstruktur müssen regional ausgerichtet sein: Busspuren, Parkplätze, Attraktivität des ÖPNV haben bei Maßnahmen in einer Kommune Auswirkungen auf andere (dort erhöhte oder verminderte Kosten).

¹¹ Bei den SGen ist jeweils nur ein verschwindend geringer Teil bezogen auf die Fläche mit Bahnanschluss.

3 Arbeitsbedingungen im regionalen ÖPNV¹²

Einen wichtigen Stellenwert haben die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals angesichts der Entfernungen und Fahrzeiten insbesondere im regionalen ÖPNV, z. B. folgende Probleme:

- Fahrzeiten und Ruhezeiten
- Druck zur Einhaltung des Fahrplans bei gleichzeitiger busfeindlicher Infrastruktur
- Fehlende Toiletten, Sozialräume und Ruhepunkte
- Unterschiedliche Tarifverträge, Einkommen und Arbeitsplatzsicherheit

Ein zukunftssträchtiger ÖPNV ist nur mit ausreichender Personalausstattung, Reduzierung der Arbeitsverdichtung und -belastungen, attraktiven Arbeitsbedingungen, Tarifbindung und einheitlichen Tarifverträgen möglich.

4 Fragestellungen

Es gibt eine Fülle von Fragen/Sachverhalten, die zu klären sind, bspw.:

1. Ausgaben für den ÖPNV in allen Kommunen (investiv, jährlich)?
2. Welchen Ausgaben werden pro Einwohner pro Jahr für den ÖPNV getätigt?
3. Ausgaben für den MIV in allen Kommunen (Bau, Unterhaltung, Sicherheit)?
4. Welche Verkehrsuntersuchungen liegen insbesondere im LK und in den kreisangehörigen Gemeinden vor? Welche Pläne bzw. Konzepte?
5. Wie verteilen sich die Pendlerströme auf die Hauptverkehrsachsen Nord (Hansastr.), Süd (Sutthausen + Iburger Str.), West (Martinistr. + Lotter Str. + Natruper Str.), Ost (Bohmter + Mindener Str.)?
6. Wie verteilen sich Pendler auf den ÖPNV und den MIV nach den o.g. Achsen?
7. Wie sieht der Modal Split außerhalb von Osnabrück aus?
8. Welche Unternehmen und Organisationen in Stadt und Region sind am ÖPNV beteiligt, welche müssen aus rechtlichen Gründen zwingend beteiligt sein?
9. Wie lang sind die durchschnittlichen Fahrzeiten Bus – Bahn – MIV zum Zentrum OS?
10. Wie viele Parkplätze werden jeweils vorgehalten? Welcher Zusammenhang besteht zwischen Parkplatzangebot und MIV-Pendlern?
11. Welche regionalen (radialen bezogen auf die Stadt OS) Radwege sind vorhanden und in welchem Zustand sind diese? Welche (touristischen) Radwege zur Erschließung der Region sind vorhanden.
12. Welche Standards sind in der Region vorhanden: Haltestellenausstattung, Regenschutz, Reinigung, Abstellflächen, Entfernungen zur Wohnbebauung
13. Qualität + Schutzstatus der Fußwege
14. Wie sind die ÖPNV-Haltestellen mit Fuß- und Radwegen, MIV und anderen ÖPNV-Angeboten verknüpft?

...

¹² Die Belastungen und Arbeitsbedingungen in Werkstätten, Instandhaltung, Reinigung und Verwaltung bleiben an dieser Stelle außerhalb der Betrachtung.

5 Material / Quellen

Landkreis kompakt 2019	https://www.landkreis-osnabrueck.de/sites/default/files/pdf-to-image/landkreis_kompakt_2019_version_nach_korrektur.pdf
NVP Stadt und LK Osnabrück	https://www.planos-info.de/
Pendlerportal LK Osnabrück	https://www.landkreis-osnabrueck.de/ordnung-verkehr/pendlerportal
VDV-Statistik 2017	https://www.vdv.de/vdv-statistik-2017.pdf
UBA 2019 zum Modal Split	https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split
Kfz-Dichte in OS	https://kfz-serviceportal.de/osnabrueck/
Verdi	https://verkehr.verdi.de/branchen/busse-und-bahnen

6 Abkürzungen

DB	Deutsche Bahn
EB	Euro-Bahn
LK	Landkreis
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NDS	Niedersachsen
NW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NWB	Nordwest-Bahn (im Besitz von Transdev)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PlaNos	Planungsgemeinschaft Nahverkehr Osnabrück
P & R	Park an Ride
SPNV	Schienenpersonenverkehr
UBA	Umweltbundesamt
SG	Samtgemeinde
STW	Stadtwerke
SV	Schienenverkehr
VDV	Verband der Verkehrsunternehmen
VGO	Verkehrsgemeinschaft Osnabrück
VLO	Verkehrsgemeinschaft LK Osnabrück
VGO	Verkehrsgemeinschaft Osnabrück
UBA	Umweltbundesamt
WB	Westfalen-Bahn
WEB	Weser-Ems-Bus (im Besitz DB)