

# Verkehr für Menschen (VfM)

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

[www.vfm-os.de](http://www.vfm-os.de) | [mail@vfm-os.de](mailto:mail@vfm-os.de) | 05401 460 476



## Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in GMHütte

Zur Kommunalwahl legt der VfM einen Vorschlags- und Fragenkatalog vor, um die Positionen der kandidierenden Parteien und Personen zu erfragen. Die Parteien werden gebeten, sich zu den einzelnen Vorschlägen in den ja / nein Spalten für die nächste Legislatur zu positionieren.

### 1. Allgemeine Ziele

	Inhalt	ja	nein
1.	Verkehr, Verkehrswege und Verkehrssicherheit sind Teil der Daseinsvorsorge und müssen dem Gemeinwohl dienen.	X	
2.	<p>Auch für GMHütte ist die Verkehrswende notwendig: Priorisierung des ÖPNV-Ausbaus, Bau von Radwegen, Neuverteilung der Verkehrsflächen zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten des Rad- und Fussverkehrs (Privilegierung des Umweltverbunds).</p> <p>Eine Verkehrswende hin zur klimafreundlichen Mobilität, für mehr Teilhabe und Verkehrssicherheit ist ein zentraler Baustein der Stadtentwicklung in den nächsten Jahren – mit einem starken ÖPNV und Radwegenetz, flexiblen Angeboten wie On-Demand-Verkehren und Carsharing, gut ausgebauten Fußwegen und neuen Lösungen in der Mikromobilität. Gleichzeitig sind elektromobile, künftig autonom fahrende Pkw wichtig für die klimaschonende, flächendeckende Erschließung der vorstädtischen und ländlichen Gebiete in Georgsmarienhütte und Umgebung.</p>		
3.	<p>Attraktiviere Verkehrswege für ÖPNV, Fuss- und Radverkehr („Per Bus und Bahn, zu Fuss und per Rad bewegen attraktiv machen“ – „Autofahren weniger attraktiv machen“)</p> <p>Ja, es braucht Push- und Pull-Elemente. Ziel muss es sein, dass ein vernetzter öffentlicher Verkehr als echte Alternative zum privaten Pkw wahrgenommen wird (echte Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl).</p>		
4.	<p>Die tatsächlichen ökologischen und finanziellen Kosten des MIV müssen künftig auch lokal ermittelt und veröffentlicht werden und Grundlage von Entscheidungen werden.</p> <p>Interessanter Gedanke. Zu diskutieren wäre die Ausgestaltung im Detail: Welche ökologischen und finanziellen Kosten sind zu berücksichtigen? Wo sollen sie sichtbar gemacht werden? Für welche konkreten Entscheidungen können sie die Grundlage bilden?</p>		
5.	Verkehrslenkende und verkehrssichernde Maßnahmen erfolgen nicht mehr aufgrund von Zählungen, Unfallhäufigkeiten u. ä., sondern mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs systematisch, strukturell und privilegiert in der Stadt massiv zu erhöhen.		

	Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist im Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr gleichermaßen wichtig. Einschätzungen von Bürgerinnen und Bürgern (Bürgerdialoge, Mängel- und Ideenkarten) sind dafür besonders hilfreich und können durch Zählungen und Unfallanalysen sinnvoll ergänzt werden. Der Landkreis hat zu diesem Zweck im Juli mit einer umfassenden Datenerhebung und Bürgerbeteiligung begonnen.		
6.	Gemeinsame Verkehrsplanung bzgl. ÖPNV und Radwegesystem mit den Nachbargemeinden Bad Iburg, Hagen, Hilter und Osnabrück. Unbedingt!	X	
7.	Kein Flächenverbrauch und keine Flächenversiegelung mehr durch neue Verkehrsflächen. Die gesamten Verkehrsflächen sind kontinuierlich jährlich um z. B. 0,5% zu reduzieren. Sollten neue Verkehrsflächen unvermeidbar sein, sind eins zu eins Ausgleichsflächen zu entsiegeln. Statt neuer Verkehrsflächen sollte zunächst die Ertüchtigung bestehender Infrastruktur im Vordergrund stehen, insbesondere der Radwege (s. CDU-Anträge Mobilitätskonzept und Radwegekonzept). Inwieweit eine Reduzierung ohne Einbußen an Mobilität und Verkehrsfluss möglich ist, ist zu diskutieren. Ausgleichsflächen sind mit Blick auf die Klimafolgenanpassung wichtiger denn je.		
8.	Platz für Kinder, für den Aufenthalt im öffentlichen Raum, für persönliche Kommunikation schaffen statt Platz fürs Parken. Platz für Kinder, Aufenthalt, Kommunikation unbedingt! Hierdurch entsteht z. T. aber auch ein Bedarf an Parkplätzen (wie beim neuen Krippenhaus in Kloster Oesede), solange ein feinerschließendes öffentliches Verkehrsnetz als echte Pkw-Alternative noch nicht vorhanden ist.		
9.	Unterstützung der Forderung nach einem Verkehrs-Planungsgremium für die gesamte Verkehrsentwicklung in der Region Osnabrück mit Stadt- und Landkreis Osnabrück, den Umlandgemeinden, den Verkehrsgemeinschaften und den Verkehrsverbänden. Interessanter Ansatz, da es bisher an einer gemeinschaftlichen Entscheidungsebene fehlt. Hier geht die Kreisverwaltung bereits erste Schritte, insbesondere im Bereich Radverkehr (gemeinsame Planungsgruppe mit allen Kommunen). Entscheidend für ein solches Gremium ist seine Legitimation.		

## 2. ÖPNV

	Inhalt	ja	nein
1.	Unterstützung und Aktivitäten zur Schaffung eines öffentlich-rechtlichen Verkehrsunternehmens im Landkreis Osnabrück (analog der Stadtwerke). Alternativ bzw. auf Dauer Schaffung eines gemeinsamen Verkehrsunternehmens für Stadt und Landkreis. Gerade der Busverkehr im Landkreis ist durch regional verwurzelte, eigenwirtschaftliche Unternehmen im Zusammenschluss der VOS geprägt. Diese dezentrale Struktur soll erhalten werden und entspricht dem gesetzlichen Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre vor gemeinwirtschaftlich finanzierten Verkehrsleistungen (§ 8 IV 1 PBefG). Durch die PlaNOS als gemeinsame Planungsgesellschaft von Landkreis und Stadt Osnabrück sowie die Kooperation in der VOS findet eine gemeinsame Angebots- und Betriebsplanung statt.		

2.	<p>Unterstützung der Forderung und der Aktivitäten für eine „Stadtbahn für die Region“.</p> <p>Wir unterstützen die von Stadt und Landkreis beauftragte Machbarkeitsstudie. Sie wird uns eine gute Diskussionsgrundlage zu den Potenzialen einer Stadtbahn für Osnabrück und Umgebung geben.</p>		
3.	<p>Regionaler Taktfahrplan einschl. 30-Minuten-Takt beim Haller Willem.</p>	X	
4.	<p>Reaktivierung einschl. Errichtung einer Bushaltestelle des Haltepunkts Malbergen. Verknüpfung mit den Buslinien via Holzhausen und Malbergen.</p> <p>Ein mögliches Ergebnis der Bedarfs- und Erwartungsanalysen des Landkreises (siehe Mail). Wenn der Bedarf gegeben ist, werden wir uns hierzu beim Landkreis und bei der PlaNOS einsetzen.</p>		
5.	<p>Ein Ticket und ein Fahrpreis für den ÖPNV (Bus und Bahn), eine einheitliche Tarifstruktur für die gesamte Region</p> <p>Ein einheitlicher Tarif für Bus- und Bahnnutzung steht kurz vor der Einführung (Bus-Schiene-Tarif). Weitere Initiativen für einfache, transparente Tarife anstelle des heutigen „Tarifdschungels“ unterstützen wir.</p>	X	
6.	<p>Privilegierung des Bussverkehrs im Straßenraum: Vorrang- und Rufschaltungen für Busse an Ampeln, Busspuren wo möglich (z. B. an der B 51).</p> <p>Wir unterstützen ein intelligentes Verkehrsmanagement-/leitsystem inklusive umweltsensibler Ampelschaltung. Der Straßenraum in Georgsmarienhütte und Umgebung muss verkehrsträgerübergreifend auf flächendeckende Erreichbarkeiten und umweltschonende Verkehrsflüsse einzahlen.</p>		
7.	<p>Realisierung des VfM „ÖPNV-Haltestellen 2020“ Konzepts mit Qualitätsanforderungen und Qualitätsmanagement</p> <p>Guter Ansatz für ein attraktives, einheitliches ÖPNV-Erscheinungsbild. Passend zu den Landkreis-Plänen für flächendeckende Mobilstationen (s. nächste Frage). Könnte mit den Aktivitäten zum barrierefreien Haltestellenausbau der PlaNOS verschnitten werden. Auch ehrenamtliche „Stationspaten“ könnten vor Ort die Qualität der Haltestellen im Blick behalten.</p>		
8.	<p>Errichtung moderner Mobilitätsknotenpunkte am Bahnhof Kloster Oesede, Bahnhof Oesede, Haltestelle Gildehaus (mit Verknüpfung zum Bahnhof), Holzhausen-Mitte, Alt-GMHütte Schulzentrum und Kloster Oesede Zentrum (mit Verknüpfung zum Bahnhof)</p> <p>Mobilstationen sollen flächendeckend im Landkreis entstehen: für schnelle, komfortable Umstiege und als Ankerpunkte für moderne Mobilität. Der Landkreis verspricht Mobilitätsstationen in jeder Kreiskommune.</p>	X	
9.	<p>Sanierung und Modernisierung der zentralen Haltesstelle Gildehaus; Wiederherstellung der elektronischen Anzeigetafeln.</p>	X	
10.	<p>Anbindung der Egge / der Kiewitsheide, z. B.: Teilung der Linie 463/464 aus Hagen bzw. Tannenkamp in Oesede.</p>		

Eine Teillinie fährt OS – Franziskus-Hospital – Harderberg Dorfstr. (!) – Harderberg – Heideweg – Alte Heerstr./Egge – L 95 – Oesede Kirche – Richtung Hagen und umgekehrt.

Die andere Teillinie fährt wie gewohnt Gildehaus -Osnabrück und umgekehrt.

Weiterer interessanter Ansatz zur Diskussion mit der PlaNOS im Zuge der Bedarfs- und Erwartungsanalyse. Entscheidend sind die konkreten Bedarfe der Anwohnerinnen und Anwohner vor Ort, die neben einer Taktlinienerweiterung bspw. auch On-Demand-Verkehre als sinnvolle Option für Egge und Kiewitsheide hervorbringen können.

### 3. Radverkehr

	Inhalt	ja	nein
1.	Aufbau eines sicheren innerstädtischen Radverkehrssystems. Siehe unsere Anträge zum Mobilitäts- und Radverkehrskonzept.	X	
2.	Aufbau eines Radschnellwegesystems in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden Bad Iburg, Hagen, Hilter und Osnabrück. Auch hier bewegt sich auf Kreisebene einiges: Planung eines Hauptrouthenetzes in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Entwicklung eines ländlichen Radschnellwegstandards, aktualisierte Machbarkeitsstudie für Radschnellwege im Osnabrücker Umland. Hier sollten wir uns gemeinsam mit unseren Nachbargemeinden intensiv einbringen.	X	
3.	Vorrangschaltung an allen Ampelanlagen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Individuell zu prüfen, als Teil intelligenter Verkehrslenkung (s. ÖPNV-Frage 6). Entscheidend ist die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bei gleichzeitigen klima- und umweltschonenden Verkehrsflüssen.		
4.	Schaffung von roten Schutzstreifen an allen Radwegen an Einmündungen (z. B. L 95 zwischen Oesede und Kloster Oesede). In puncto Verkehrssicherheit eine denkbare Handlungsempfehlung des zu beauftragenden Radwegekonzepts für GMHütte (s. unser Antrag).		
5.	Statt Brückenneubau B 51 in Oesede Reduzierung der Bundesstraße auf zwei Spuren und Schaffung eines Radschnellwegs. Sollten wir mit Blick auf sich verändernde Mobilitätsbedarfe und -angebote gründlich prüfen und gleichberechtigt neben weiteren Vorschlägen in die Planungen einbeziehen.		
6.	Keine abknickende Radwegführung an Kreiseln (Beispiel einer guten Radwegführung ist der Kreiseln in Alt-GMHütte an der Kreisstraße bei den Stadtwerken / dem Stahlwerk. Ein ganzheitliches, Anreize setzendes Radverkehrskonzept (wie von uns beantragt) schließt eine Bestandsaufnahme sämtlicher Radwege und deren Instandsetzung bzw. Optimierung ein, inklusive einer sicheren Radwegführung an Kreiseln.		
7.	Freigabe aller Einbahnstraßen für RadfahrerInnen. Bei Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, ausreichender Fahrbahnbreite und übersichtlicher Verkehrsführung eine sinnvolle Option für attraktiven Radverkehr. Sollten wir im Rahmen des Radverkehrskonzepts in den Blick nehmen.		
8.	Sichere Radwege zu und an den Schulen. Unbedingt!	X	
9.	Umwandlung des Thies in Oesede in eine Fahrradstraße.		
10.	Prüfung weiterer Straßen zur Umwandlung in Fahrradstraßen vor Schulen, Kitas, Gemeindezentren u.ä. Jeweils als Teil des Radverkehrskonzepts für gut ausgebaute und sichere Fahrradstrecken zu untersuchen.		

#### 4. Fussverkehr

	Inhalt	ja	nein
1	Zufußgehen als umweltfreundliche Verkehrsform unterstützen, propagieren, privilegieren und schützen.	X	
2	Barrierefreie Wege und Zugänge an Kreuzungen, Einmündungen, Querungen und Haltestellen schaffen.	X	
3	Die massive Benachteiligung von Fuss-/Radverkehr an Einmündungen, Kreuzungen, Ampelanlagen und Autobahnauffahrten sind zu beseitigen. Bestehende Benachteiligungen sollten wir für die jeweiligen Einmündungen, Kreuzungen etc. konkret benennen und beheben.		
4	Keine trichterförmigen Einmündungen mit langen und gefährlichen Umwegen für den Fuß- und Radverkehr mehr. Bei allen künftigen verkehrlichen Planungen müssen wir Gefährdungen ausschließen. Daneben sind wir als Verkehrsteilnehmer alle verantwortlich für besondere Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme.		
5	Priorität bei der Verkehrssicherung für Schulwege und Hauptverkehrsachsen.	X	
6	Vorrangschaltung an allen Ampelanlagen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Siehe Radverkehr-Frage 3.		
7	Aufstellung von Bänken in der Innenstadt und an den zentrumsnahen Fusswegen (siehe Vorschlag unter 6.7) Wichtig für Aufenthaltsqualität und Naherholung im gesamten Stadtgebiet, zum Verweilen für Jung und Alt auf Radtouren, Wanderungen o. Ä.	X	

#### 5. MIV

	Inhalt	ja	nein
1	Kontinuierliche jährliche Reduzierung der öffentlichen Parkflächen um 1,0%. Die gewonnen Flächen sind einer dem Gemeinwohl dienenden sinnvollerer Nutzung zuzuführen. Perspektivisch ist eine Reduzierung von öffentlichen Parkflächen denkbar, da sich die Mobilitätsbedarfe verändern. Voraussetzung ist allerdings ein deutlich weiterentwickeltes Angebot im Umweltverbund aus Radverkehr, ÖPNV und Fußwegen, das als echte Alternative zum Pkw wahrgenommen wird und sicherstellt, dass Schulen, Kitas (s. Frage 1.8) Versorger, Betriebe, Sport- und Freizeitangebote im gesamten Stadtgebiet auch ohne eigenen Pkw gut zu erreichen sind. Über neue Nutzungskonzepte im Stadtzentrum und außerhalb werden wir fortlaufend diskutieren.		

2	<p>Einführung von Parkgebühren für Dauerparker auf öffentlichen Flächen; diese orientieren sich an den Kosten für Fahrkarten im ÖPNV: Ein Tag Parken kostet sowohl wie eine Fahrkarte Hin- und Zurück von Osnabrück nach GMHütte.</p> <p>Vor einer Debatte über neue Gebühren schlagen wir vor, zunächst klimaschonende Mobilität zu stärken, indem Anreize zur Nutzung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr gesetzt werden (ausgebaute Infrastruktur, bedarfsgerechtes Angebot, einfacher Zugang). Daneben braucht es Abstell-/Lademöglichkeiten für Elektroautos im öffentlichen Raum und, wo möglich, am Arbeitsplatz. E-Autos werden ein wichtiger Bestandteil der Mobilität im Osnabrücker Land bleiben.</p>		
3	<p>Die Konkurrenz zwischen den Gemeinden um Kunden/innen mittels ausufernder Parkplatzangebote und schneller PKW-Erreichbarkeit ist zu beenden.</p> <p>Welche konkreten Handlungsbedarfe sehen Sie außerhalb des privatwirtschaftlichen Wettbewerbs? Sollten wir im Gespräch vertiefen.</p>		
4	<p>Einführung von Jobtickets für alle ArbeitnehmerInnen in GMH; die Stadt GMH organisiert und bündelt den Bedarf aller Unternehmen, Betriebe und öffentlichen Einrichtungen, um gegenüber dem ÖPNV-Träger als ein Nachfrager aufzutreten.</p> <p>Gute Idee. Der Landkreis hat passend hierzu aktuell Bundesmittel zur Bezuschussung der JobTickets beantragt. Die Bündelung der Bedarfe kann auch durch Kreispersonal erfolgen. Weitere Förderungen der Arbeitnehmermobilität (z. B. Mobilitätsbudgets für Betriebe) sind in Zusammenarbeit mit den Unternehmen denkbar.</p>	X	
5	<p>Einführung des Anwohnerparkens im Zentrum zwischen B 51 – L 95 und Wellendorfer Str., um die dauerparkenden Berufspendler aus den Wohngebieten zu verdrängen.</p> <p>Ein ganzheitliches Konzept, das wir entwickeln möchten, soll Mobilitätslösungen für alle Verkehrsteilnehmer bereithalten. Punktueller Anwohnerparken kann eine Lösung sein, setzt allerdings gleichzeitig intelligente Lösungen für Pendler voraus.</p>		

## 6. Vorschläge und Anträge des VfM 2019 - 2021

Die hier vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sind z. T. oben beantwortet (6.2, 6.4, 6.7). Erkenntnisse zur Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitsanpassung und Zentrumsentwicklung erwarten wir kurzfristig durch die Bedarfs- und Erwartungsanalysen des Landkreises und das von uns beantragte Mobilitätskonzept.

Die daraus gewonnenen Daten und Handlungsempfehlungen geben uns eine neue Diskussionsgrundlage für die Planung konkreter Maßnahmen zur Verkehrsentwicklung in Georgsmarienhütte. Lassen Sie uns gern in die Diskussion einsteigen, gerade auch mit unseren neuen Ratsmitgliedern.

	Datum	Antrag / Vorschlag	ja	nein
1	5.11.19	Errichtung eines Zebrastreifens auf der Schoonebeek-Str. <a href="https://vfm-os.de/tag/schoonebeekstrasse/">https://vfm-os.de/tag/schoonebeekstrasse/</a>		

2	9.11.19	Freigabe der Einbahnstr. „Auf dem Thie“ für Radfahrer/innen <a href="https://vfm-os.de/2019/11/09/einbahnstrassen-oeffnen/">https://vfm-os.de/2019/11/09/einbahnstrassen-oeffnen/</a> <a href="https://vfm-os.de/2020/02/11/die-verkehrsschau/">https://vfm-os.de/2020/02/11/die-verkehrsschau/</a>
3	6.12.19	Tempo 30 – 50 – 70 in GMHütte <a href="https://vfm-os.de/2019/12/06/30-50-70-in-stadt-und-land/">https://vfm-os.de/2019/12/06/30-50-70-in-stadt-und-land/</a>
4	17.1.20	ÖPNV-Haltestellen 2020: Qualitätsanforderungen und Qualitätsmanagement <a href="https://vfm-os.de/2020/01/22/gmhuetter-verein-fordert-task-force-fuer-saubere-suedkreis-haltestellen/">https://vfm-os.de/2020/01/22/gmhuetter-verein-fordert-task-force-fuer-saubere-suedkreis-haltestellen/</a> <a href="https://vfm-os.de/2020/02/07/haltestellen/">https://vfm-os.de/2020/02/07/haltestellen/</a>
5	9.2.20	Parkraumüberwachung in Georgsmarienhütte <a href="https://vfm-os.de/2020/02/09/parkraumueberwachung/">https://vfm-os.de/2020/02/09/parkraumueberwachung/</a> (Der Antrag wurde abgelehnt)
6	24.5.20	Verkehrsberuhigung in allen geeigneten Wohngebieten <a href="https://vfm-os.de/2020/05/24/verkehrswende-auch-lokal/">https://vfm-os.de/2020/05/24/verkehrswende-auch-lokal/</a> <a href="https://vfm-os.de/wp-content/uploads/2020/05/200524-Verkehrsberuhigte-Zonen.pdf">https://vfm-os.de/wp-content/uploads/2020/05/200524-Verkehrsberuhigte-Zonen.pdf</a>
7	7.6.20	Ruhebänke im Zentrum <a href="https://vfm-os.de/2020/09/19/ruhebaenke-schwierig-das-erfordert-einen-plan/">https://vfm-os.de/2020/09/19/ruhebaenke-schwierig-das-erfordert-einen-plan/</a>
8	19.6.20	Tempo 30 vor Musikschule/Maries Hütte <a href="https://vfm-os.de/2020/06/20/keine-verkehrswende/">https://vfm-os.de/2020/06/20/keine-verkehrswende/</a>
9	12.10.20	Verkehrskonzept Zentrum <a href="https://vfm-os.de/2019/09/28/bestandsaufnahme-der-verkehrssituation-im-zentrum-von-georgsmarienhuette/">https://vfm-os.de/2019/09/28/bestandsaufnahme-der-verkehrssituation-im-zentrum-von-georgsmarienhuette/</a> <a href="https://vfm-os.de/2020/10/14/verkehrswende-im-zentrum/">https://vfm-os.de/2020/10/14/verkehrswende-im-zentrum/</a> <a href="https://vfm-os.de/wp-content/uploads/2020/10/200907-Konzept-Zentrum-GMH.pdf">https://vfm-os.de/wp-content/uploads/2020/10/200907-Konzept-Zentrum-GMH.pdf</a>

Georgsmarienhütte, 25. August 2021