

## Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) 2019

Die Osnabrücker Klimaallianz nimmt zum NVP-Entwurf wie folgt Stellung:

### A) Sie bekräftigt ausdrücklich:

1. Die Planungen für Stadt und Landkreis müssen abgestimmt sein. (S. 14)
2. Räumliche und zeitliche Erschließungsdefizite sind zu beheben. (S. 14)
3. Siedlungs- und ÖPNV-Planung sind zu verzahnen und abzustimmen. (S. 15 u. 159 f.)
4. Busbeschleunigung hat höchste Priorität! (S. 40) Busbeschleunigung in der Stadt kommt auch dem Verkehr aus dem Umland zugute und erhöht die Umstiegsbereitschaft vom Auto.
5. Schaffung eines Bus-Schiene-Tarifs hat hohe Priorität. (S. 90)
6. Abschnittsweise Zweigleisigkeit zw. Osnabrück und Oldenburg (S. 92) erhöht die Zuverlässigkeit.
7. Reaktivierung von Strecken und Haltepunkten sichern. (S. 90)

### B) Sie regt folgende Änderungen/Ergänzungen an:

1. Der NVP-Entwurf enthält keine Kenn- und Zielzahlen zum *modal split*. Er verweist allerdings auf die Planvorgaben *Masterplan Mobilität* (2010) und den *Masterplan 100 % Klimaschutz* (2014). Letzterer nennt Klimaschutzziele, die ersterer noch nicht berücksichtigt. Der Klimabeirat hat zum NVP 2013 eine Stellungnahme abgegeben, die eine stufenweise Änderung des *modal split* bis 2050 als notwendig erachtet, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor nicht zu verfehlen (vgl. ANLAGE, bes. letzte Spalte und unterste Zeile). Diese Ziele gelten nach wie vor und müssten auch im NVP 2019 festgeschrieben werden.
2. Gemeinsame Standards (S. 61 ff.) – ergänzen: Angebotsplanung: Eine Bedarfsplanung wird keine neuen ÖPNV-Nutzer erzeugen (vgl. Klimaschutzziele), sie birgt eher die Gefahr einer Abwärtsspirale. - Angemessene Bezahlung des Personals: Geringentlohnte haben geringere Motivation; sie sollen aber die Fahrgäste verantwortungsvoll, sicher, zugewandt und freundlich transportieren.
3. Ausstattungsmerkmale (S. 61 f.) – ergänzen: Die Fenster der Busse bleiben frei von Werbung.
4. Bedienungsqualität (S. 73): Sie ist im Landkreis in den NVZ oft nicht vorhanden bzw. überaus dürftig. Während der Takt durchaus ausgedünnt werden kann, braucht es ein Angebot von früh morgens bis ca. Mitternacht, ggf. auch als Bedarfsangebot (Anrufsammeltaxi usw.).
5. S. 78: Berücksichtigung eines Haltepunktes im Bereich Landwehrviertel im Rahmen des OS-Bahn-Konzeptes.
6. Schienenanbindung FMO (S. 78): Der Flugverkehr ist ökologisch allgemein schädlich, ein Regionalflughafen zudem volkswirtschaftlich unsinnig, die Investitionen für eine Schienenanbindung darum unvermeidbar. Wichtiger sind Investitionen in andere Schieneninfrastrukturprojekte, die das Netz insgesamt ertüchtigen.
7. S. 96 ergänzen: Keine Aufpflasterungen im Linienverlauf (vgl. auch Maßnahme Stadt #11, S. 108)
8. S. 111: Maßnahme Stadt #14: P+R am Stadtrand. Davon ist abzuraten. P+R ist möglichst weit im Umland einzurichten. PKW-Kilometer müssen minimiert, Strecken mit dem ÖPNV maximiert werden. Umstieg auf den ÖPNV in der Region bietet größeren Anreiz für den Zulauf mit dem Fahrrad (B+R ist klimaneutraler und spart Fläche gegenüber P+R). Wer bereits die Stadtgrenze erreicht hat und den größten Teil des Gesamtweges zurückgelegt

hat, steigt nur ungern noch um. P+R am Stadtrand verbraucht zudem knappe Stadtfläche für ein flächenfressendes Verkehrsmittel.

9. S. 160 f.: Perspektive Stadtbahn: Der Entwurf 2019 bleibt in seiner Formulierung erheblich hinter dem zurück, was der NVP 2013 zur Option Stadtbahn formuliert hat. Fördermittel, auch nur für Untersuchungen, werden aber erst dann gewährt, wenn der zu fördernde Gegenstand überhaupt im planerischen Horizont der Gebietskörperschaften ausgewiesen ist.

In der NVP-2013-Synopse hieß es auf S. 21 unter „Stadtbahninitiative. Forderung 6“: „Die Perspektive Stadtbahn wird in den NVP aufgenommen, um (a) langfristig die Klimaziele verkehrspolitisch sichern zu können und um (b) kurzfristig während der Laufzeit des NVP ggf. Fördermittel (u. U. auch nur für die Vorplanung) beanspruchen zu können. – Wird berücksichtigt.“ Im aktuellen Entwurf liest man dagegen nur vage: „Unter der Voraussetzung sehr hoher Fahrgastzahlen und in der Folge zunehmend auftretender Kapazitätsprobleme kann es sinnvoll werden, eine oder mehrere der Trassen der Metrobuslinien zu einem Stadtbahnsystem weiterzuentwickeln. Mit dem Start der Metrobuslinien und mit dem Ausbau der ÖV-Beschleunigung wurden bzw. werden gute Voraussetzungen für diese mögliche Weiterentwicklung geschaffen.“

**Stattdessen sollte präziser und handlungsorientierter formuliert werden: „Die Klimaschutzziele verlangen eine erhebliche Änderung des Modal split zugunsten des Umweltverbundes (vgl. ANLAGE). Die Verlagerung von PKW-Verkehren auf den ÖPNV wird eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen bedeuten und damit Fragen nach der Kapazität der Transportgefäße aufwerfen. Um perspektivisch frühzeitig Klarheit zu haben, wie die Klimaschutzziele verkehrspolitisch gesichert werden können, ist darum schon jetzt eine Untersuchung erforderlich, die eine Systemerweiterung des ÖPNV über eine Stadtbahn für Stadt und Umland prüft. Gleichzeitig sind Planungs- und Bauvorhaben so zu gestalten, dass sie einen späteren Stadtbahnbetrieb nicht verhindern.“**

Der folgende Satz ist zu streichen *„Weitere Voraussetzung dafür sind jedoch enorme ökonomische und zeitliche Investitionen in den Infrastrukturellen Ausbau eines modernen schienengebundenen städtischen ÖPNV-Systems.“* Was hier über ein schienengebundenes ÖPNV-System gesagt wird, ist so zutreffend wie erkenntnisarm. Auch die (notwendige und richtige) Einführung der Elektrobusse war und ist mit „enormen ökonomischen und zeitlichen Investitionen“ verbunden. Warum also Selbstverständlichkeiten erwähnen, die in diesem Kontext die notwendige Prüfung einer Option gleich wieder in Frage stellen? Das kann nicht Sinn und Zweck eines Nahverkehrsplanes sein, der konkrete Handlungsfelder darstellen, aber auch Perspektiven aufzeigen muss.

#### ANLAGE

MODAL SPLIT	Ist 2010 *)		MP Mobilität 2010 Ziel 2025	3. NVP Entw. Ziel 2017 oder 2025?	Klimabeirat Ziel 2030	Klimabeirat Ziel 2040	Klimabeirat Ziel 2050
	ÖPNV	Diesel	ÖPNV Diesel	ÖPNV E-Mobil	ÖPNV E-Mobil	ÖPNV E-Mobil	ÖPNV E-Mobil
Fußgänger	49	neu: 24	15	15	15	15	15
Fahrräder	42	neu: 20	17	17	30	30	35/30
ÖPNV	46	neu: 8	19	19	30	40	40/45
Pkw	44	neu: Σ 48	39	39	15	10	5
Mitfahrer	42		10	10	10	5	5
<b>CO<sub>2</sub>-Reduktion Vgl. zu 2010</b>	--		<b>1 %</b>	<b>21 %</b>	<b>70 %</b>	<b>80 %</b>	<b>90 %</b>

Quelle: Stellungnahme des Masterplanbeirats zum NVP v. 23. 10. 2013

\*) „neu“ = Zahlen aus der SrV-Untersuchung, vgl.:

Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“ Städtevergleich Dresden, im Mai 2015 (aktualisierte Version vom 03.03.2016)

[https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/2013/uebersichtsseite/SrV2013\\_Staedtevergleich.pdf?lang=de](https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/2013/uebersichtsseite/SrV2013_Staedtevergleich.pdf?lang=de)