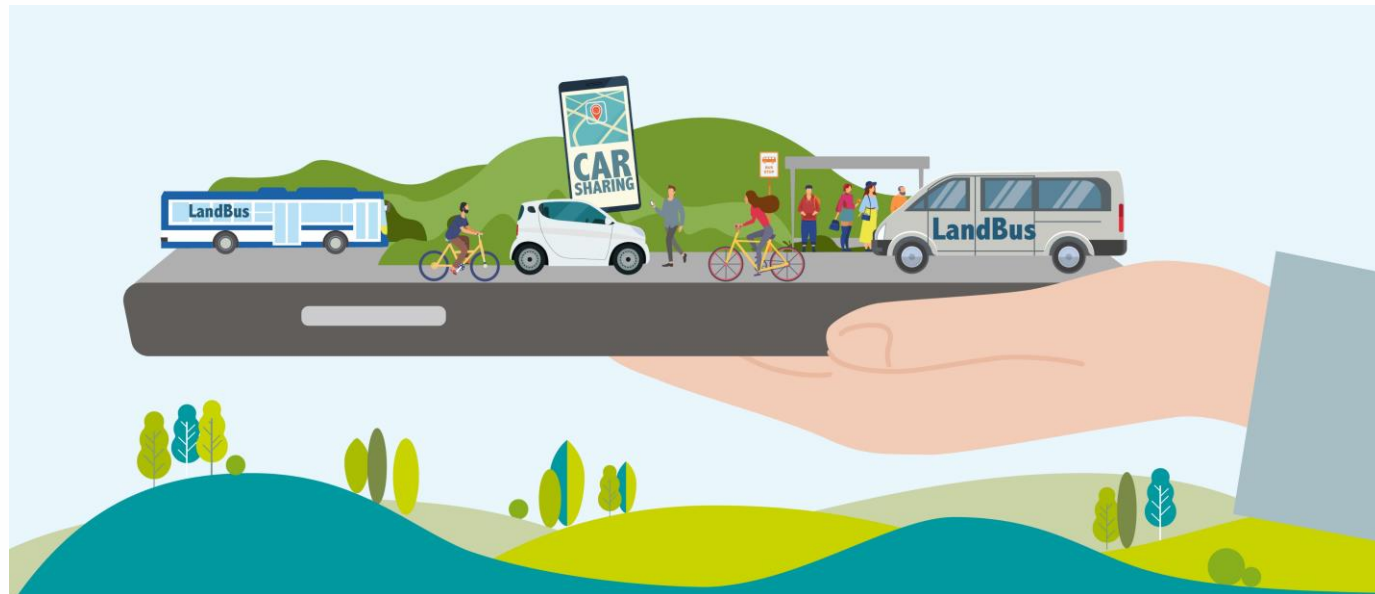


Abschlussveranstaltung

Mobilität im Landkreis Osnabrück



moin.
Mobilität nachgefragt.

- 1 Ziele und Ablauf der Untersuchung**
- 2 Verkehrsaufkommen, Infrastruktur, Mobilitätsangebote**
- 3 Ergebnisse der durchgeführten Befragungen**
- 4 Ergebnisse der Bürgerdialoge**
- 5 Schlussfolgerungen**

- 1 Ziele und Ablauf der Untersuchung**
- 2 Verkehrsaufkommen, Infrastruktur, Mobilitätsangebote
- 3 Ergebnisse der durchgeführten Befragungen
- 4 Ergebnisse der Bürgerdialoge
- 5 Schlussfolgerungen

- **Untersuchung der heutigen Verkehrsbewegungen**
- **Analyse der Transportbedarfe und Wünsche der Nutzer**
- **Identifizierung von Schwachstellen bei Mobilitätsangeboten und in der Infrastruktur**
- **Intensive Beteiligung der (Fach-)Öffentlichkeit**
- **Erarbeitung von Handlungsfeldern**

für ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Verkehrskonzept, welches die individuellen Bedarfe der Menschen, die Vorteile aller Verkehrsmittel und die Interessen der kreisangehörigen Kommunen angemessen berücksichtigt

- **Laufzeit**

Zeitraumen: Juli 2021 – Januar 2023

**Bedarfsanalyse –
Bestandsaufnahme**
Vier Arbeitsmodule

**Erwartungsanalyse –
Öffentlichkeitsarbeit**
Sieben Arbeitsmodule

Synthese
Drei Arbeitsmodule

1 Ziele und Ablauf der Untersuchung, Arbeitsstand

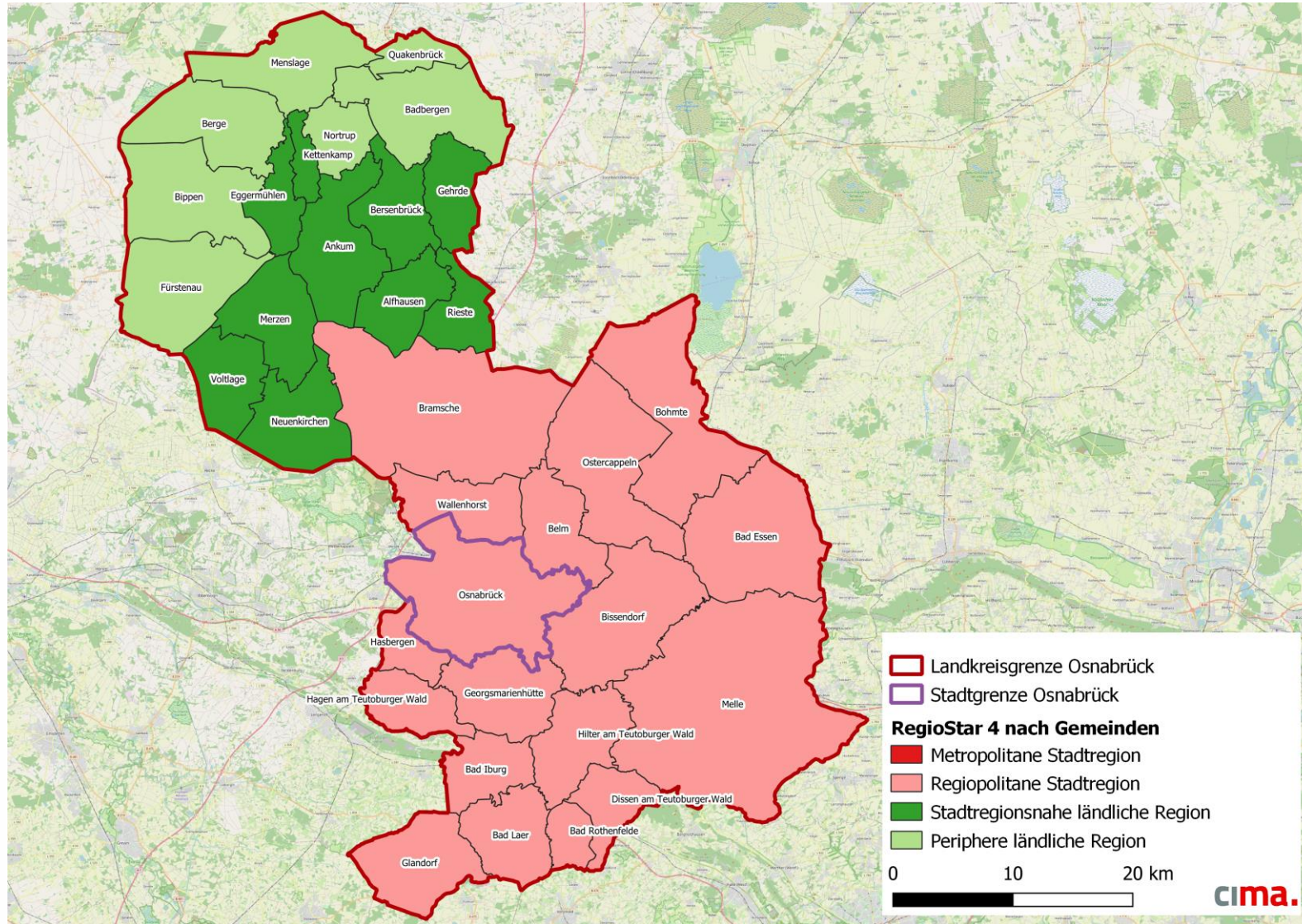
2 Verkehrsaufkommen, Infrastruktur, Mobilitätsangebote

3 Ergebnisse der durchgeführten Befragungen

4 Ergebnisse der Bürgerdialoge

5 Schlussfolgerungen

Osnabrück: ein großer und wirtschaftsstarker Landkreis mit heterogenen Siedlungsstrukturen



Bevölkerungsentwicklung ++

Beschäftigung ++

BIP ++

Einkommen ++

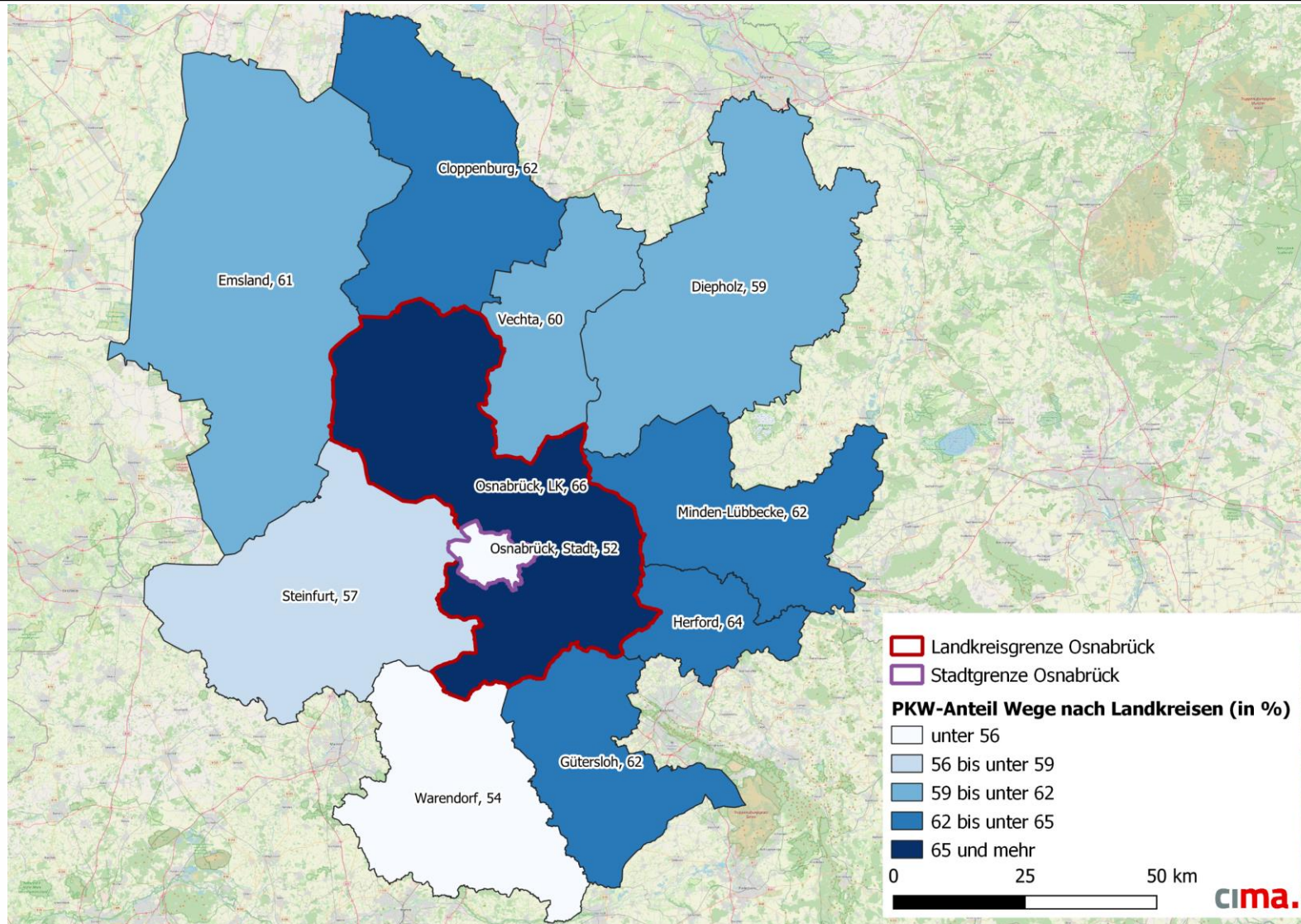
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA 2.0, 2021; © GeoBasis-DE / BKG 2020

Datenbasis: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Regionalstatistische Raumtypologie 11/2020

Bearbeitung: cima 2021

- **mehr Wege am Tag je Einwohner als im Bundesdurchschnitt**
- **mehr Verkehrsleistung pro Tag und je Einwohner als im Bundesdurchschnitt**
- **Anteil der Fußwege am Verkehrsaufkommen gering**
- **Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, gering**
- **Anteil der Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, gering**
- **Anteil der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, knapp 16 % über dem Anteil im Bundesdurchschnitt**

PKW-Anteil an Wegen (Modal Split)



LK Osnabrück	= 66 %
LK Herford	= 64 %
LK Cloppenburg	= 62 %
LK Minden-Lübbecke	= 62%
LK Gütersloh	= 62 %
LK Emsland	= 61 %
LK Vechta	= 60 %
LK Diepholz	= 59 %
LK Steinfurt	= 57 %
LK Warendorf	= 54 %

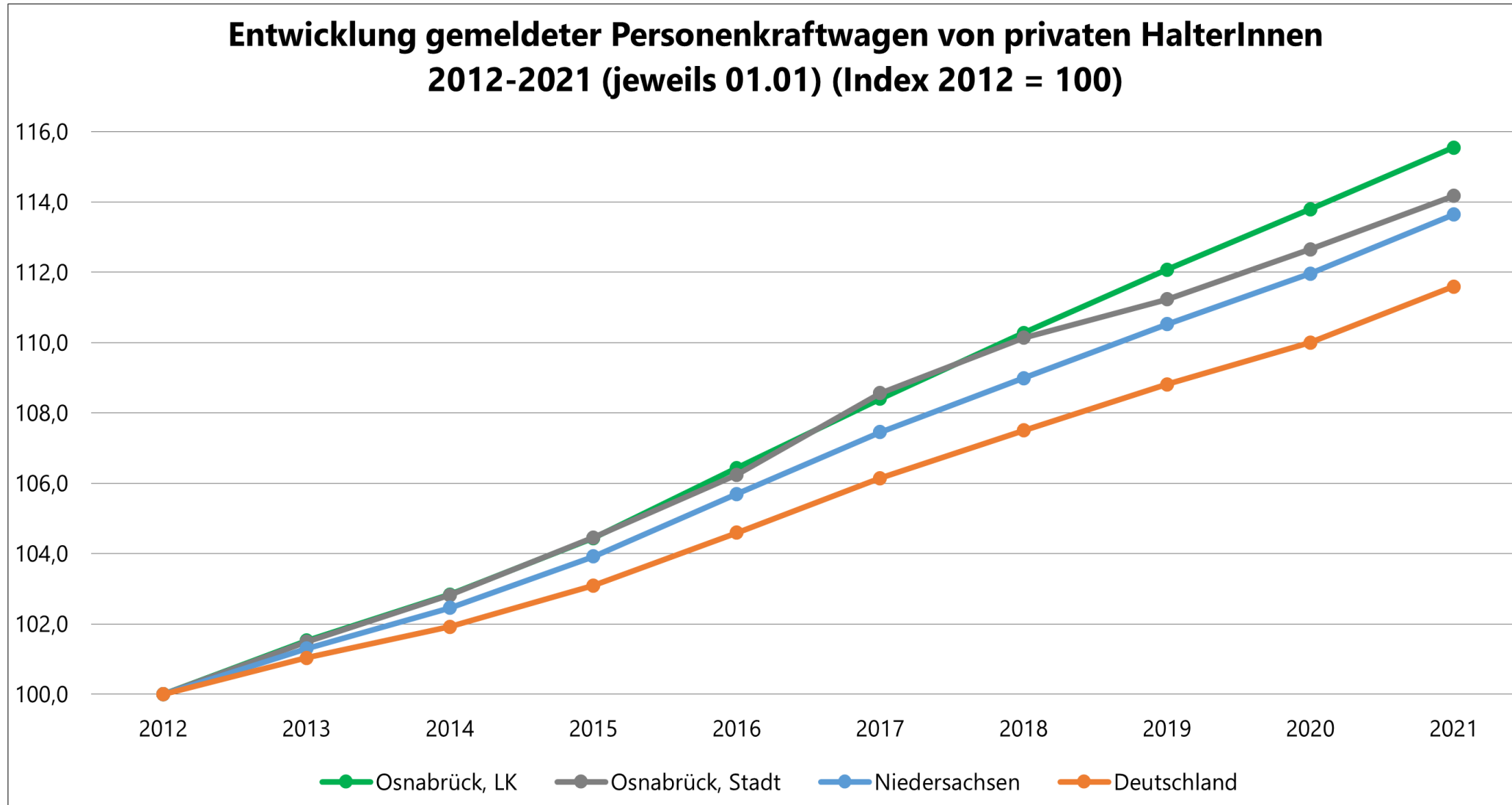
PKW-Anteil an allen zurückgelegten Wegen gemäß MiD 2017 in den angrenzenden Landkreisen

Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende, CC BY-SA 2.0, 2021; © GeoBasis-DE / BKG 2020

Datenbasis: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Studie „Mobilität in Deutschland“ 2017

Bearbeitung: cima 2021

Entwicklung gemeldeter Privat-PKW (Index)



Datenbasis:
Kraftfahrt-Bundesamt
01.01.2021
Bearbeitung: cima 2021

Antriebsarten PKW

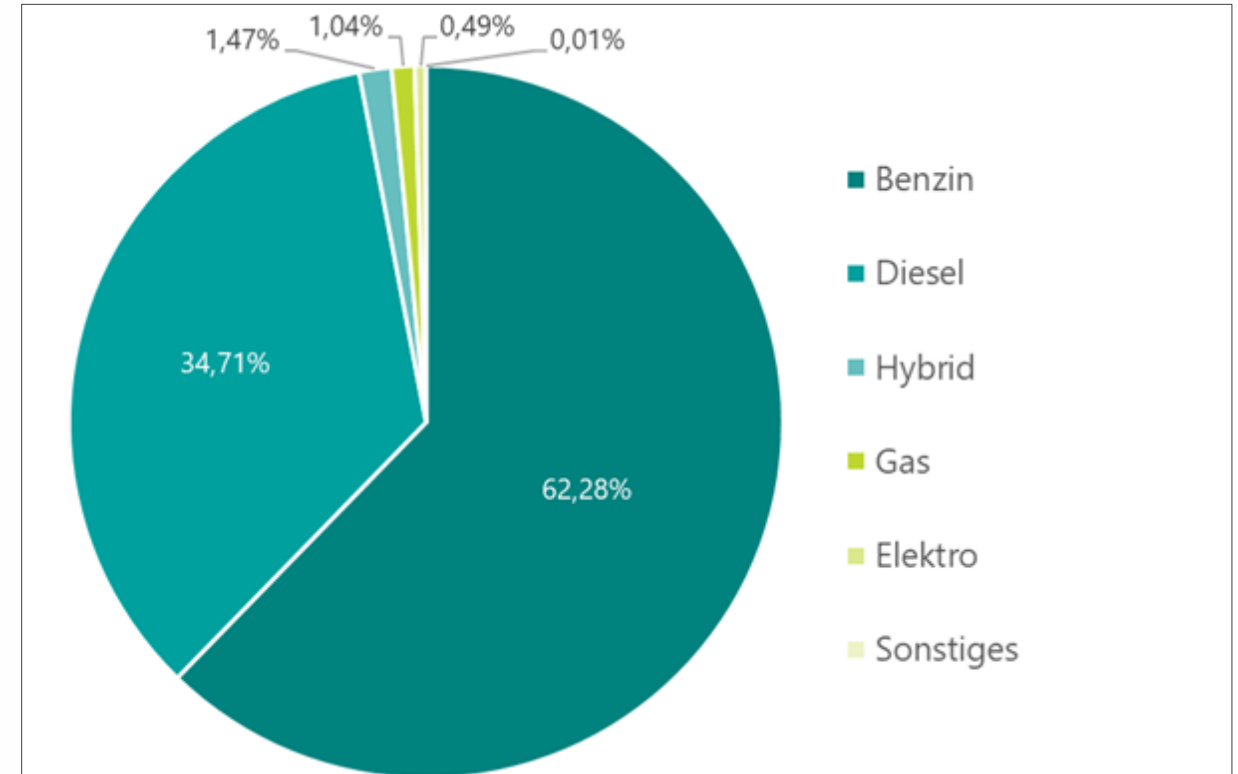
E-Fahrzeuge

2017: 119
2020: 418
2021: 1.154

Hybrid

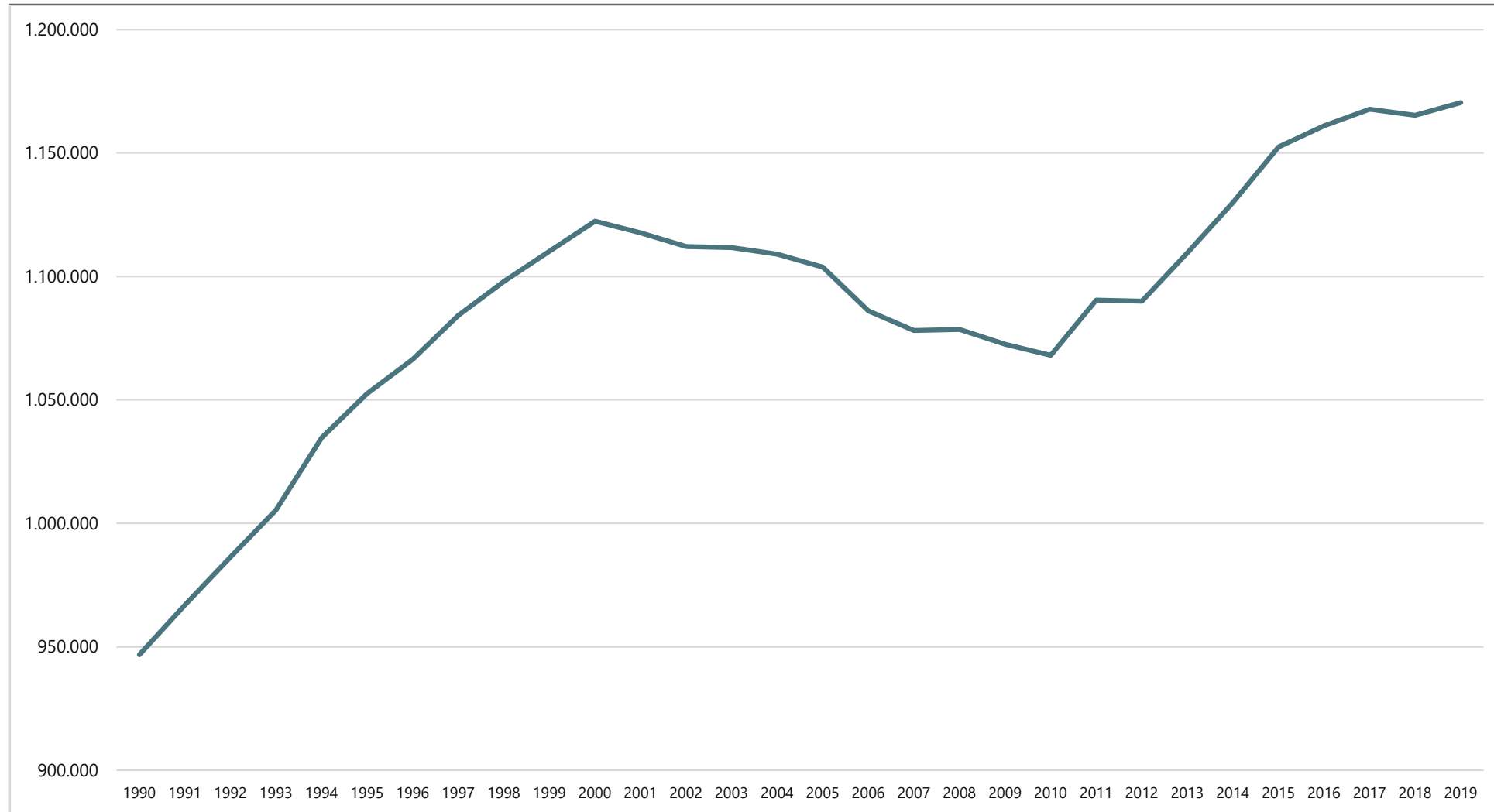
2017: 525
2020: 1.802
2021: 3.428

Zugelassene PKW gesamt 2021: 233.819



Anteile zugelassene PKW 2021 im LK OS nach Antriebsarten in %

CO₂-Emissionen Verkehr in t CO₂-Äquivalenten

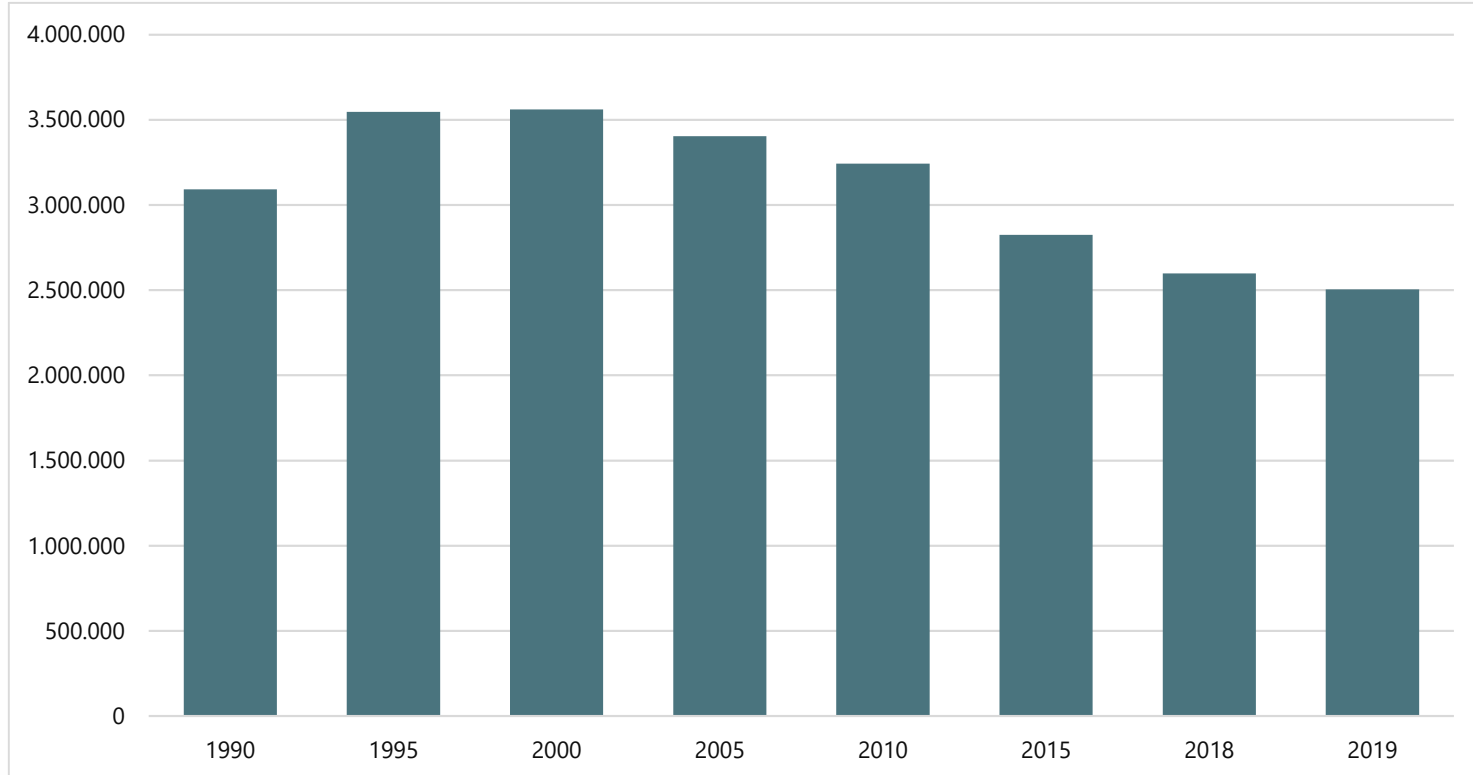


Datenbasis:
Leipziger Institut für
Energie/Landkreis Osnabrück
Bearbeitung: cima 2022

THG-Emissionen im Landkreis Osnabrück

Deutschland verfolgte das Ziel, seine CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990 um **40 % zu senken**

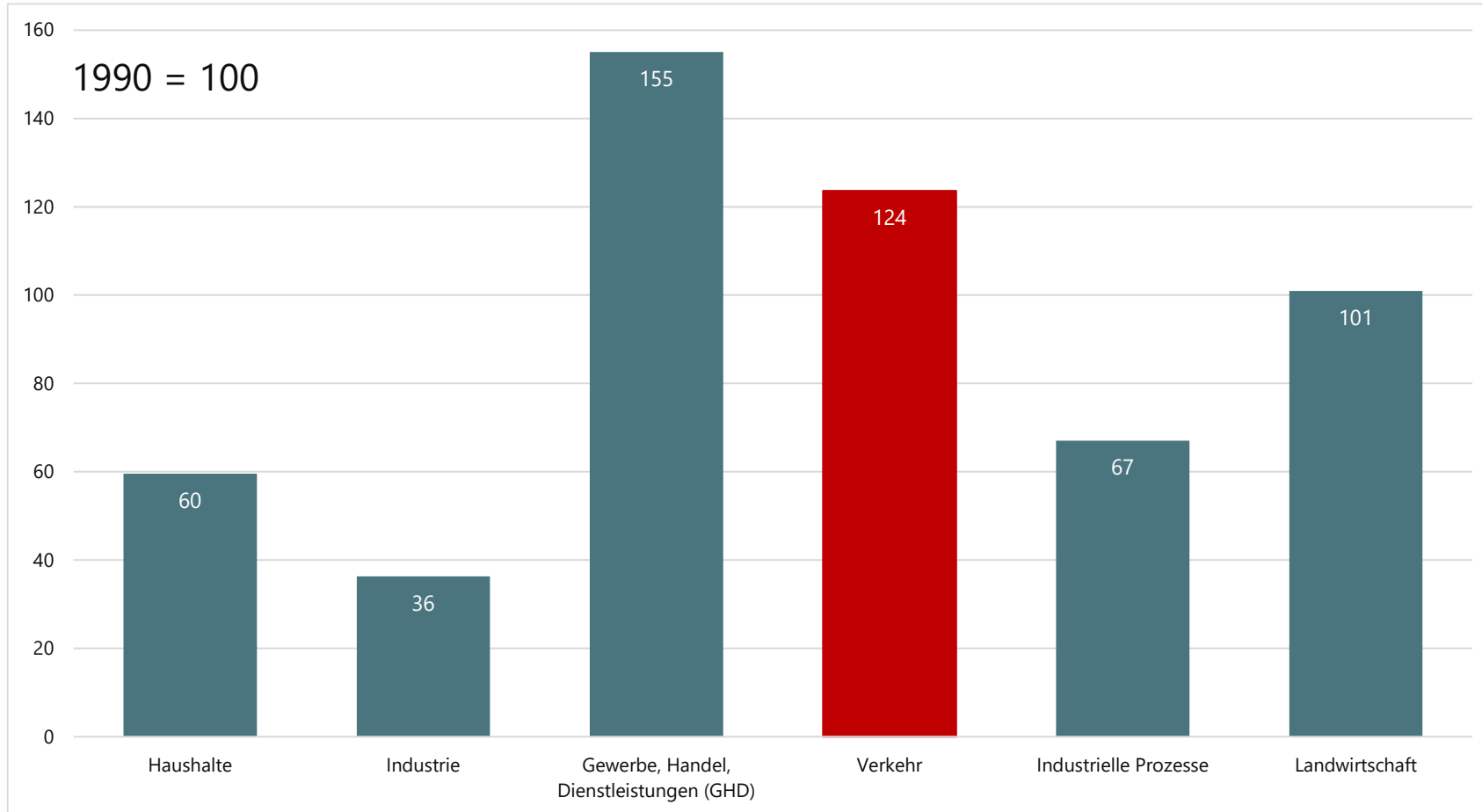
Deutschland hatte dieses **Ziel** bereits im Jahr 2019 **weitgehend erreicht (-36 %)**



Dagegen haben die THG-Emissionen im LK **Osnabrück** in dieser Zeit nur um **18 %** abgenommen

Datenbasis:
Leipziger Institut für
Energie/Landkreis Osnabrück
01.01.2021
Bearbeitung: cima 2022

THG-Emissionen nach Bereichen 2019



Datenbasis:
Leipziger Institut für
Energie/Landkreis Osnabrück
Bearbeitung: cima 2022

Der **Verkehrsbereich** ist im **LK OS** für knapp **50 % aller THG-Emissionen** (lokaler Strommix) verantwortlich. Im **Bundesdurchschnitt** sind dies rund **20 %**.

Verkehrsinfrastruktur: SPNV

größere Teile des Landkreises durch den Schienenverkehr erschlossen

größte Lücke: Nordwesten

Probleme in den anderen Regionen:
Taktung, Bedienzeiten, Zugausfälle, Verspätungen,
lange Fahrzeiten

es bestehen große Entwicklungspotenziale

Elektrifizierung, Zweigleisigkeit, mehr Haltepunkte, Reaktivierung



Fahrgastzahlen Bahn

die meisten Ein- und Aussteiger haben die Bahnhöfe **Bramsche, Melle, Bersenbrück, Quakenbrück, Bohmte und Dissen/Bad Rothenfelde**

1,5 Mio. Fahrgäste p.a.

in den letzten Jahren haben sich die Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt, an manchen Haltepunkten sogar verdreifacht

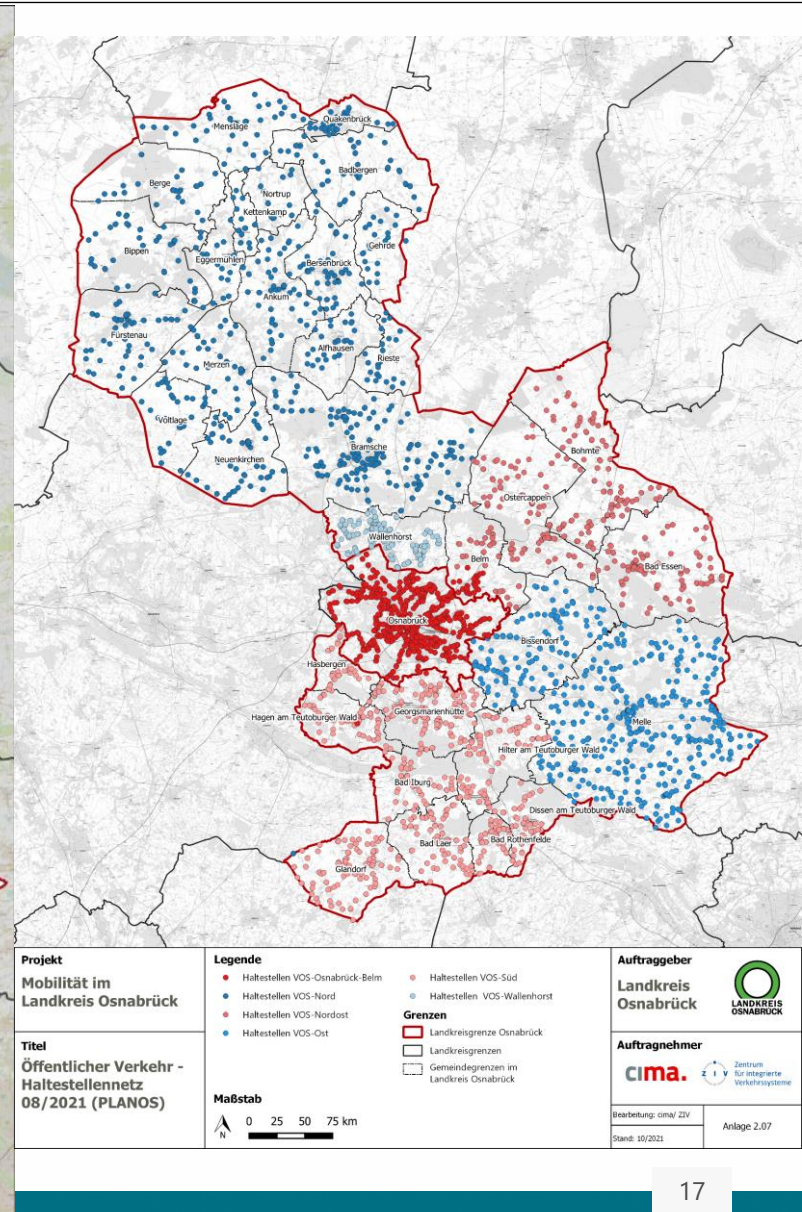
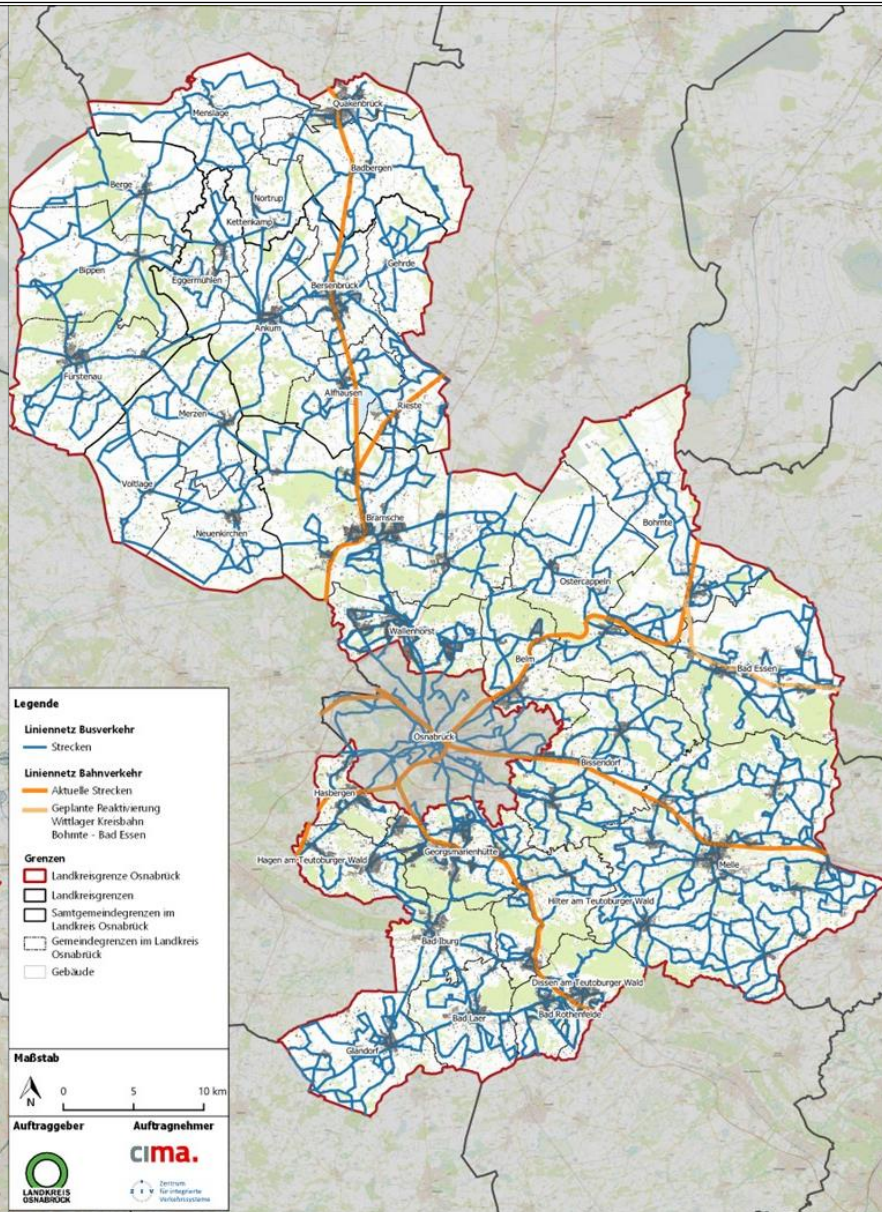
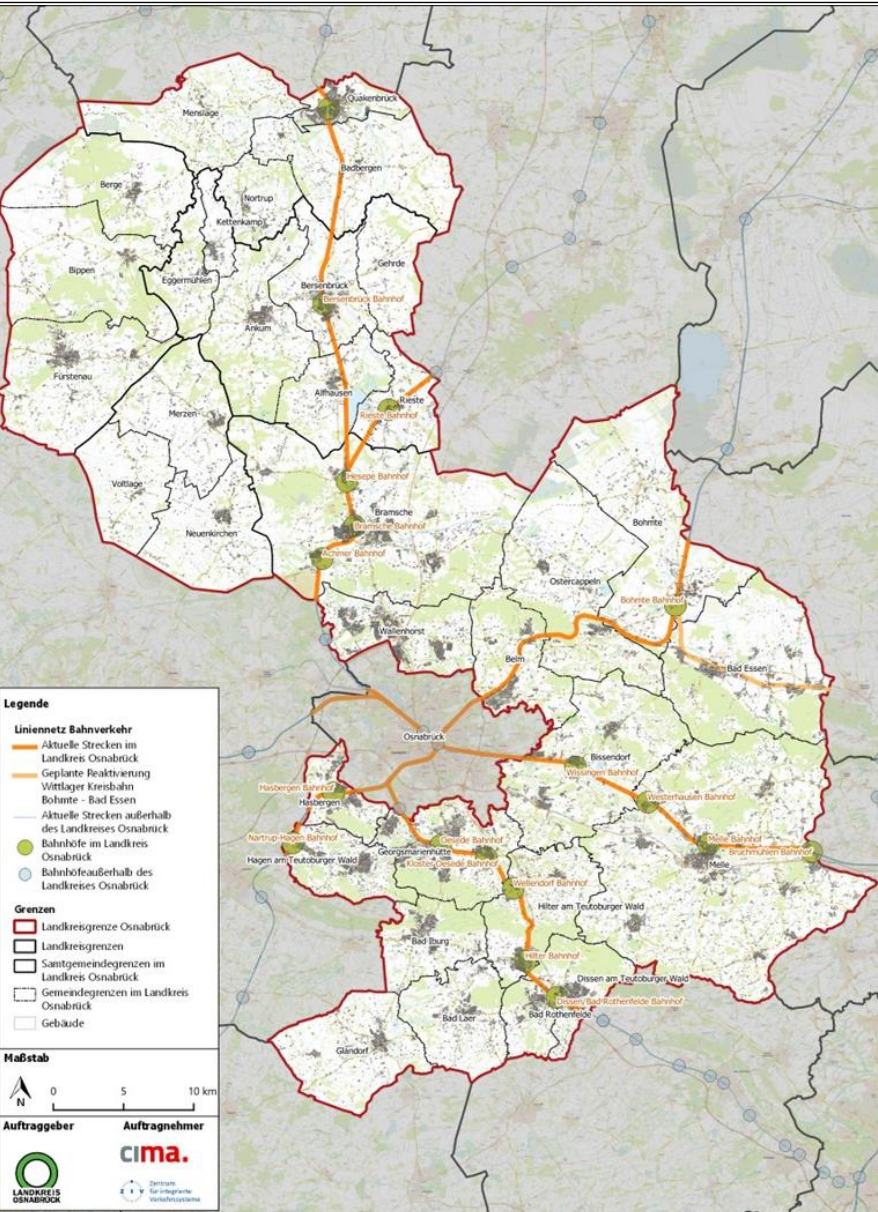
diese Zahlen unterstreichen das Ausbaupotenzial

zwischen 2009 und 2019 stieg das Fahrgastaufkommen in Deutschland

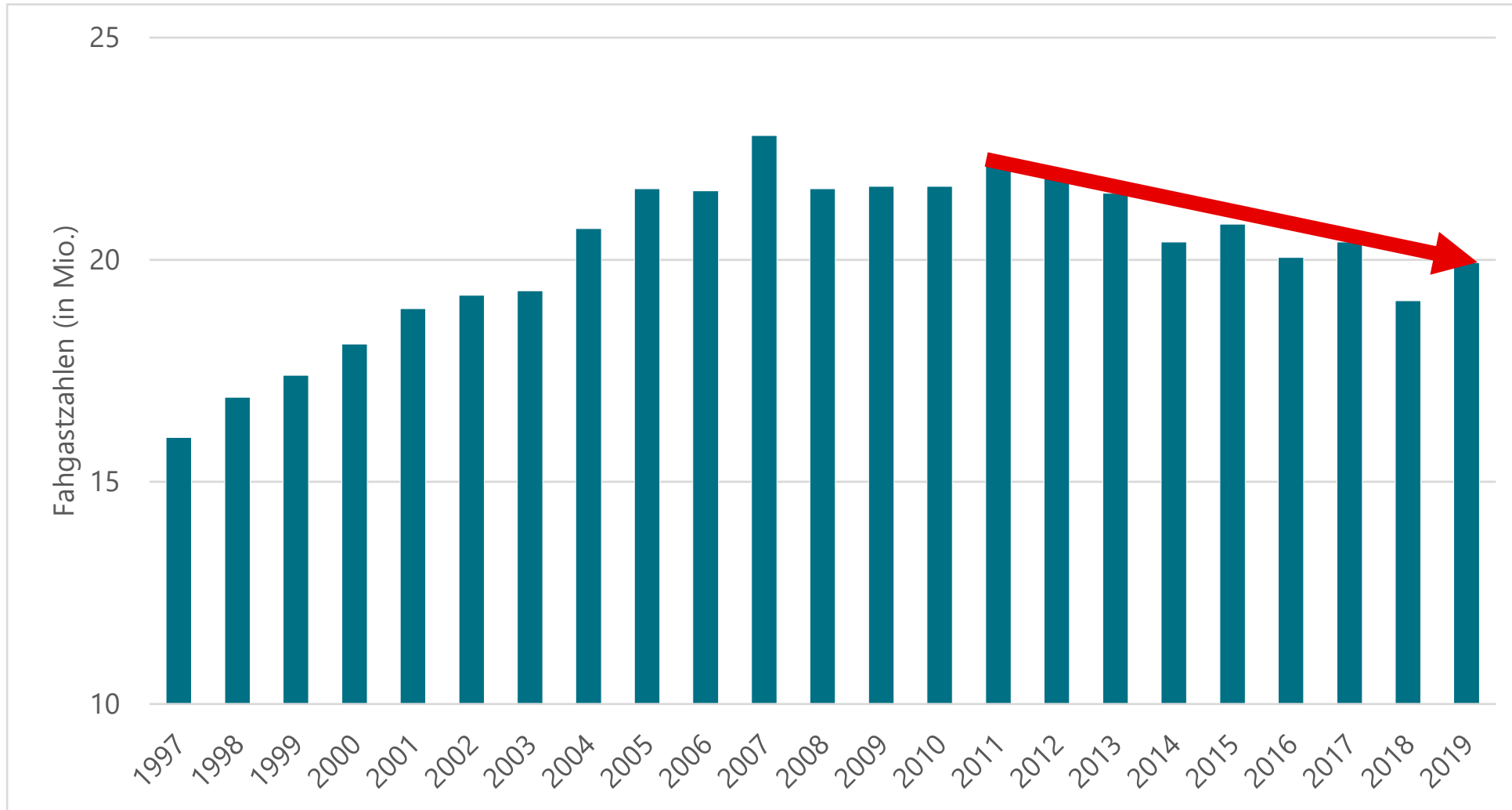
im SPNV	um 29 %
Straßenbahnen, U-Bahnen	um 19 %
im Buslinienverkehr	um 5 %



Das Angebot im SPNV und ÖPNV



Entwicklung der Anzahl der Fahrgäste im ÖPNV



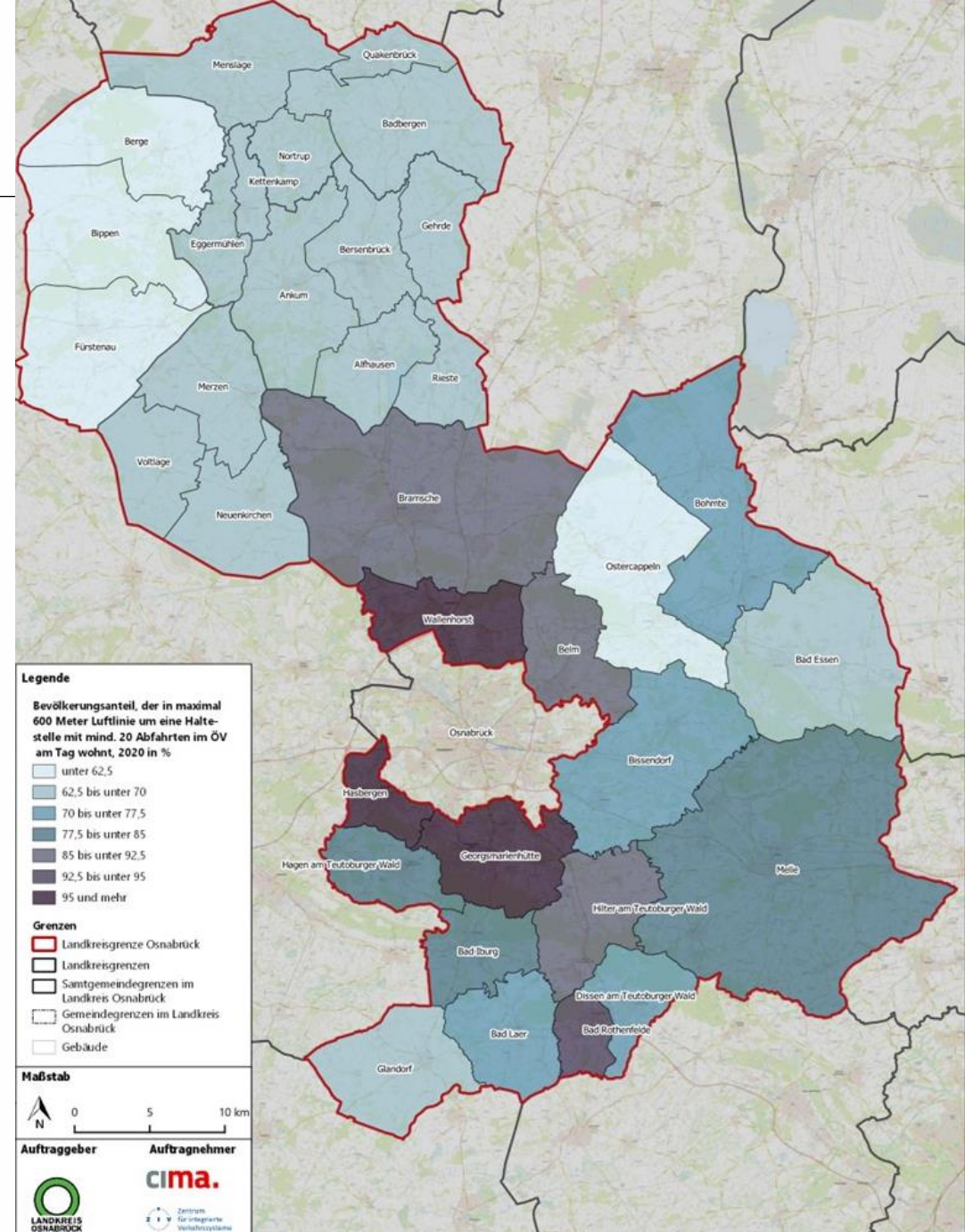
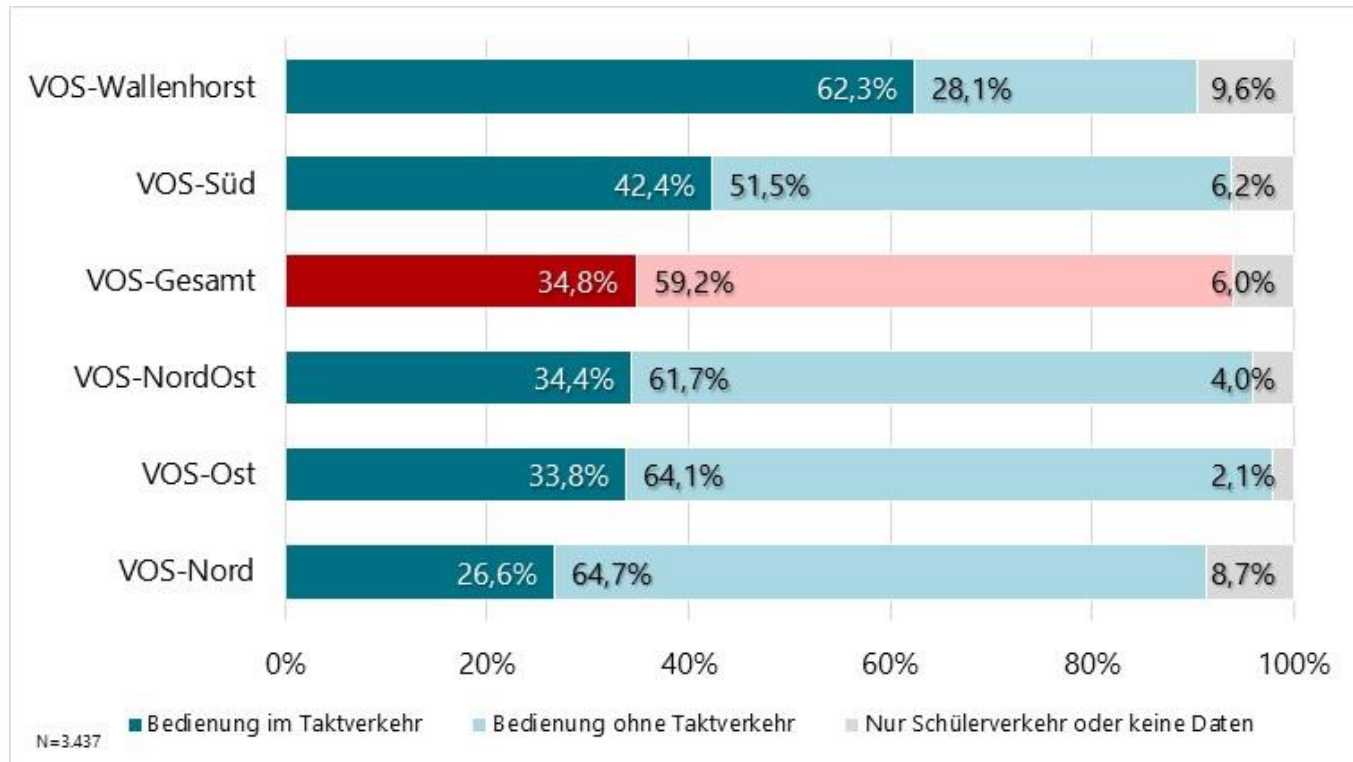
**Entwicklung
2011 bis 2019:
LK OS: - 9,4 %
Bund: + 8,3 %**

Das bisherige Angebot erreicht im LK OS noch nicht die Jedermann-Fahrgäste

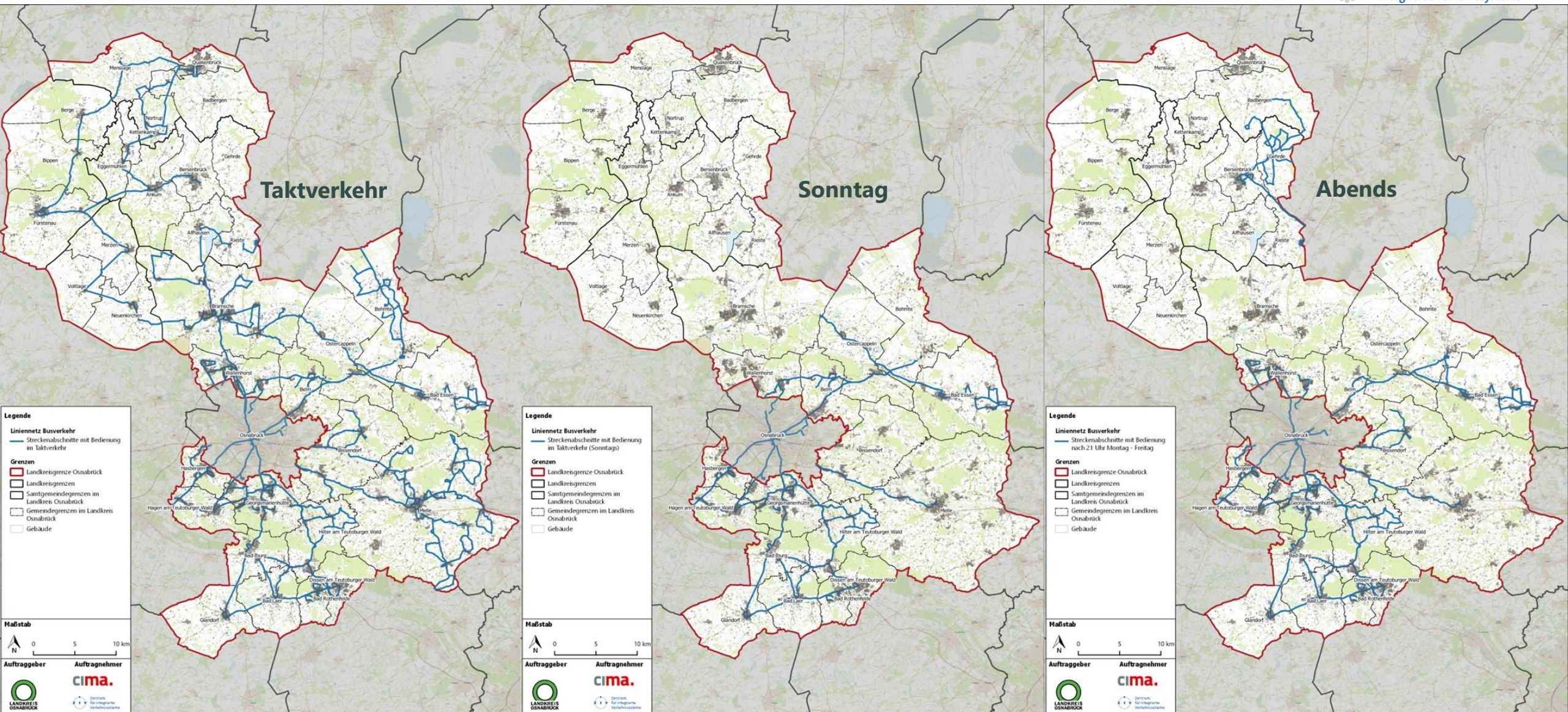
Das Angebot im SPNV und ÖPNV

Erreichbarkeit nächstgelegener Haltestellen im LK Osnabrück

Bedienung der Haltestellen im Taktverkehr



Das Angebot im SPNV und ÖPNV



Anteil ÖPNV am Verkehrsaufkommen (2019)

Landkreis gesamt alle Personen 4,64 %
Landkreis gesamt (ohne Schülerverkehr) 1,81 %

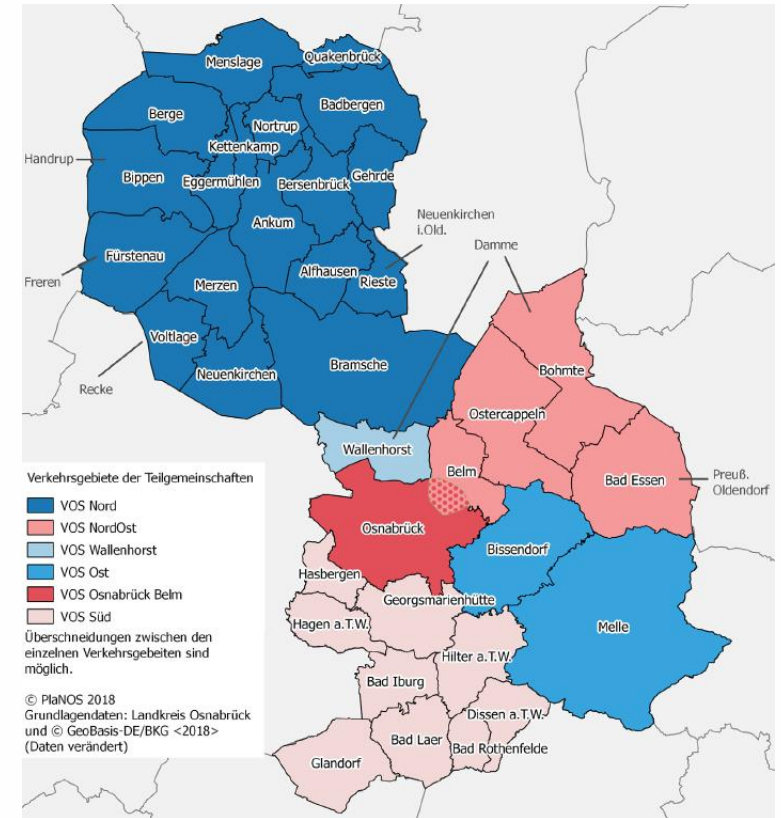
VOS-Nord alle Personen 4,42 %
VOS-Nord (ohne Schülerverkehr) 0,65 %

VOS-NordOst alle Personen 4,28 %
VOS-NordOst (ohne Schülerverkehr) 0,79 %

VOS-Ost alle Personen 4,86 %
VOS-Ost (ohne Schülerverkehr) 0,83 %

VOS Wallenhorst alle Personen 3,56 %
VOS Wallenhorst (ohne Schülerverkehr) 1,96 %

VOS-Süd alle Personen 5,13 %
VOS-Süd (ohne Schülerverkehr) 1,91 %



Bundesdurchschnitt 7 %
Vglb. Regionen 5 %

Fahrzeiten- und Fahrtkostenvergleiche

neben dem Fehlen von Angeboten ist beim öffentlichen Verkehr insbesondere das Reisezeitverhältnis beim Vergleich mit dem Individualverkehr häufig sehr nachteilig

selbst bei kurzen Strecken und Direktverbindung ist der ÖV gegenüber dem MIV zeitlich meist unterlegen

vor allem gilt dies bei längeren Verbindungen und solchen, die einen Umstieg erfordern

Kostenvorteile bestehen nur bei längeren Strecken und regelmäßigem Nutzen

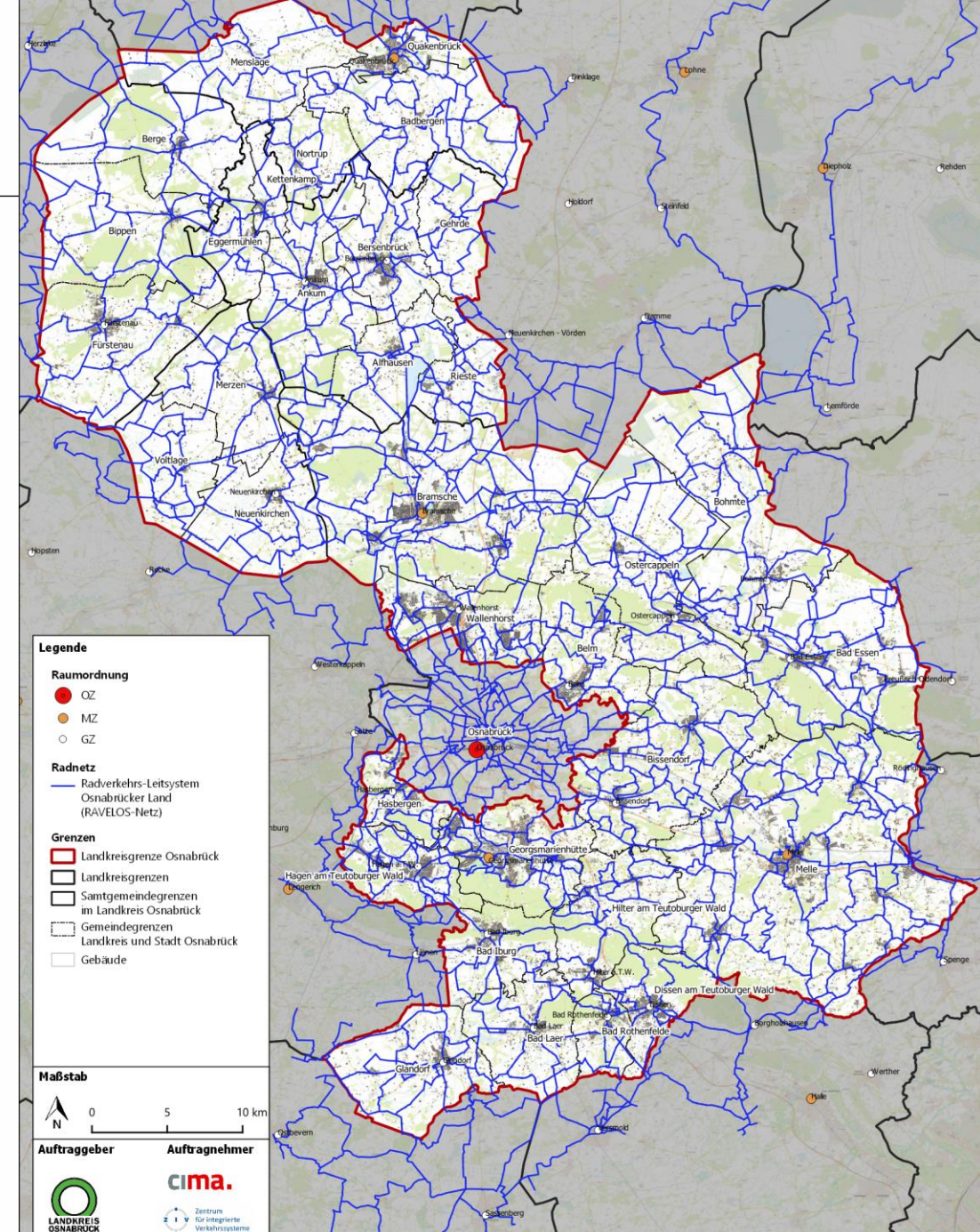


Radwege im Landkreis: 2 Netze

Netz 1: Radverkehrs-Leitsystem Osnabrücker Land RAVELOS (2.300 Netzkilometer) inkl. Wegweisung

- Naturnahe Streckenführung (Führung auf landwirtschaftlichen Wegen)
- Hohe Anforderungen an die Verkehrssicherheit
- erlebnisreiche Landschaft (Naherholungsgebiete)
- Übersichtliche und klar erkennbare Wegweisung
- Ausgelegt auf attraktive Strecken, nicht auf die kürzesten Verbindungen

Schwerpunkt Freizeitverkehr



Radwege im Landkreis: 2 Netze

Netz 2:

Radwege an klassifizierten Straßen:

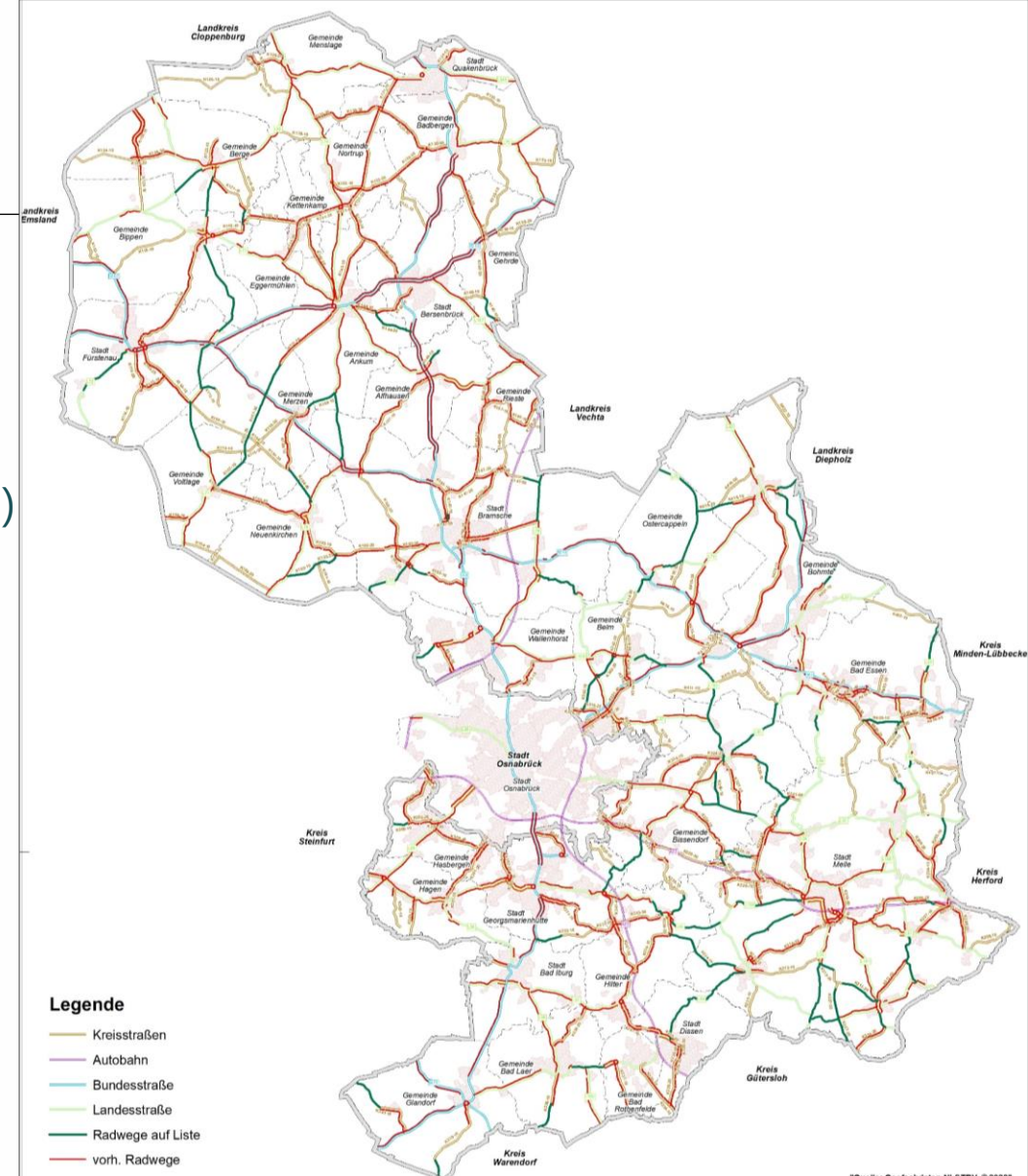
Bund: Radwege an Bundesstraßen überwiegend vorhanden, wenige fehlende Teilstücke (z.B. B 51, Problem: Ortsdurchfahrten)

Landesstraßen: es **fehlen Radwege** an fast der Hälfte aller Landesstraßen; fast kein Ausbau in den letzten Jahren

Kreisstraßen: es **fehlen Radwege** an 45 % der Kreisstraßen

Landes- und Kreisstraßen in der Regel aber für die Nahmobilität entscheidend

Zudem ist die Qualität der Radwege meist unzureichend, auch dies gilt besonders in den Nahverbindungen und auf Strecken für die Alltagsmobilität



Und in den Gemeinden sieht es häufig nicht besser aus

Radwege fehlen auch innerorts oder sie sind, wenn vorhanden, nicht breit genug und entsprechen oft nicht einmal den Vorgaben der StVO
Radwege enden plötzlich an der Ortseinfahrt oder an unübersichtlichen Stellen
sichere Querungen fehlen besonders häufig
Bordsteine sind nicht ausreichend abgesenkt

Dies sind die Folgen der heutigen Situation in Zahlen:

Jahr	Unfälle mit Radfahrbeteiligung			Jahressumme
	Unfall Kat. 1	Unfall Kat. 2	Unfall Kat. 3	
2017	1	52	216	269
2018	3	56	255	255
2019	5	75	299	374

Die Unfälle mit Radfahrbeteiligung haben im Landkreis um ein Drittel zugenommen!

- 1 Ziele und Ablauf der Untersuchung
- 2 Verkehrsaufkommen, Infrastruktur, Mobilitätsangebote
- 3 Ergebnisse der durchgeführten Befragungen**
- 4 Ergebnisse der Bürgerdialoge
- 5 Schlussfolgerungen

In einer repräsentativen Befragung der Bürgerinnen und Bürger im Landkreis Osnabrück wurden per Zufallsstichprobe **31.915 Personen** postalisch angeschrieben und gebeten, an einer **Online-Befragung** teilzunehmen.

Alternativ konnte ein **Papierfragebogen** postalisch angefordert werden.

Der Rücklauf über alle angeschriebenen Personen in den Gemeinden hinweg betrug **16 %** bzw. **5.232 Personen**.

Die Befragung ist damit repräsentativ für den Landkreis und die Gemeinden.

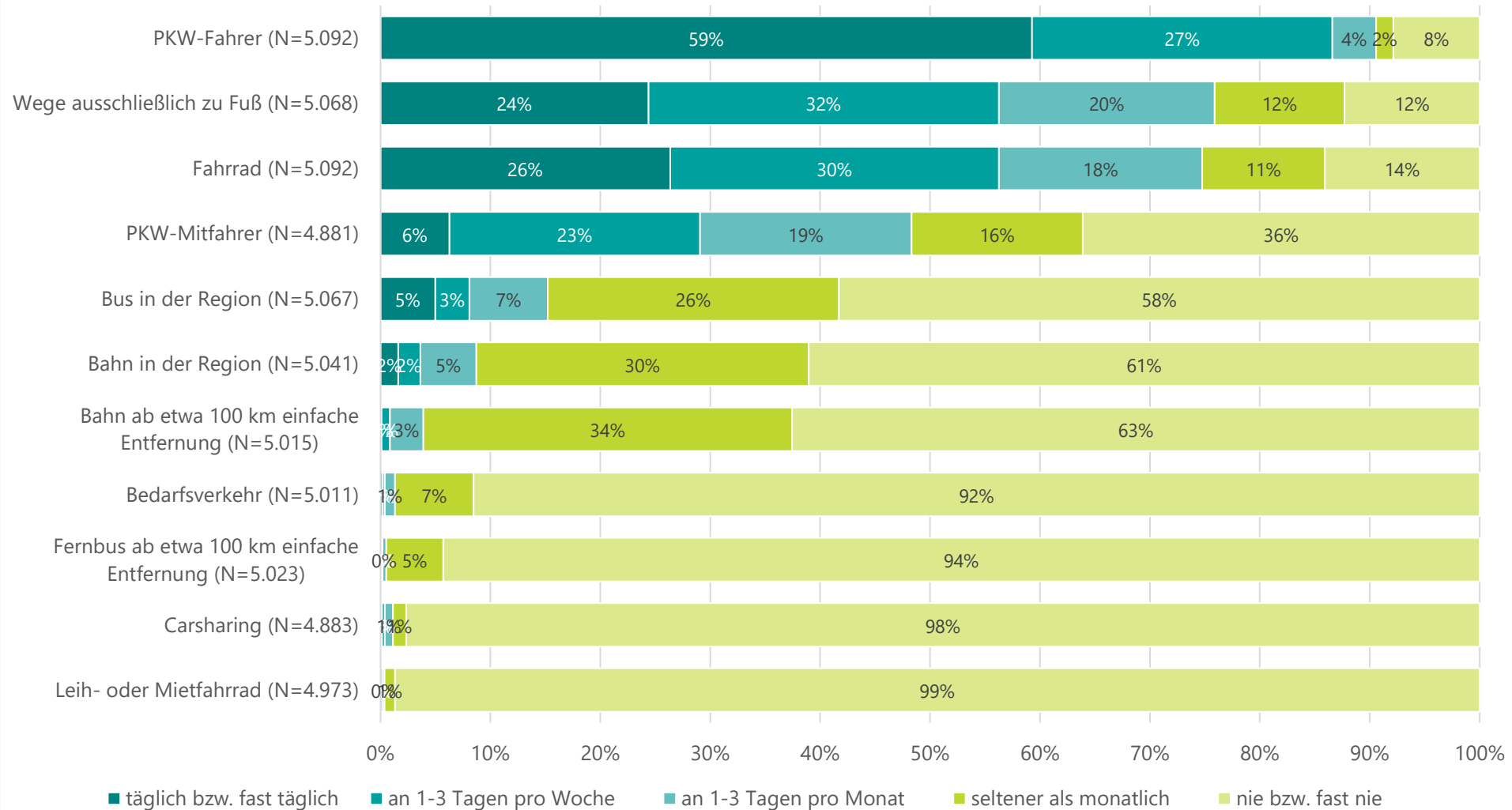
Verkehrsmittelwahl im Landkreis heute

Das **dominierende Verkehrsmittel** im Landkreis heute ist der **PKW**

Nahezu **60 %** aller Befragten nutzen den PKW täglich bzw. fast täglich als Fahrer

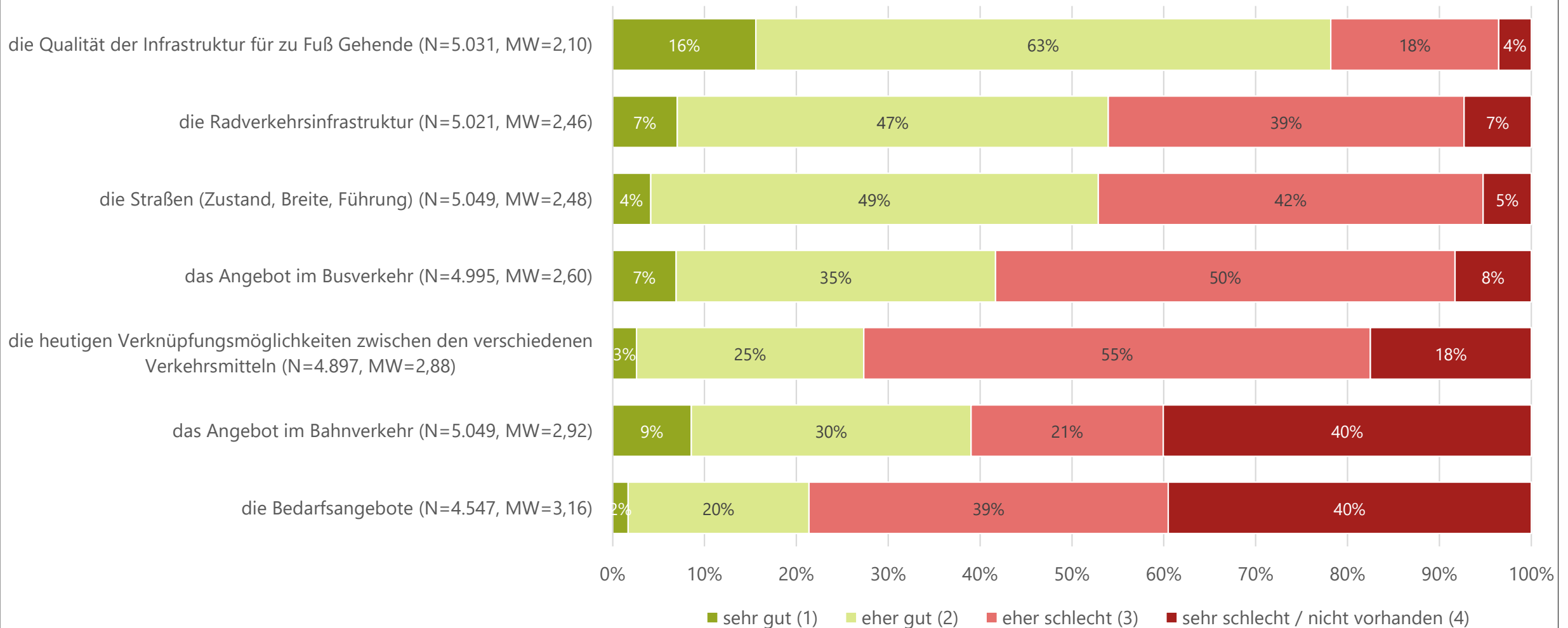
Kein anderes Verkehrsmittel hat auch nur annähernd eine ähnlich große Bedeutung

Wie oft nutzen Sie derzeit die folgenden Verkehrsmittel?

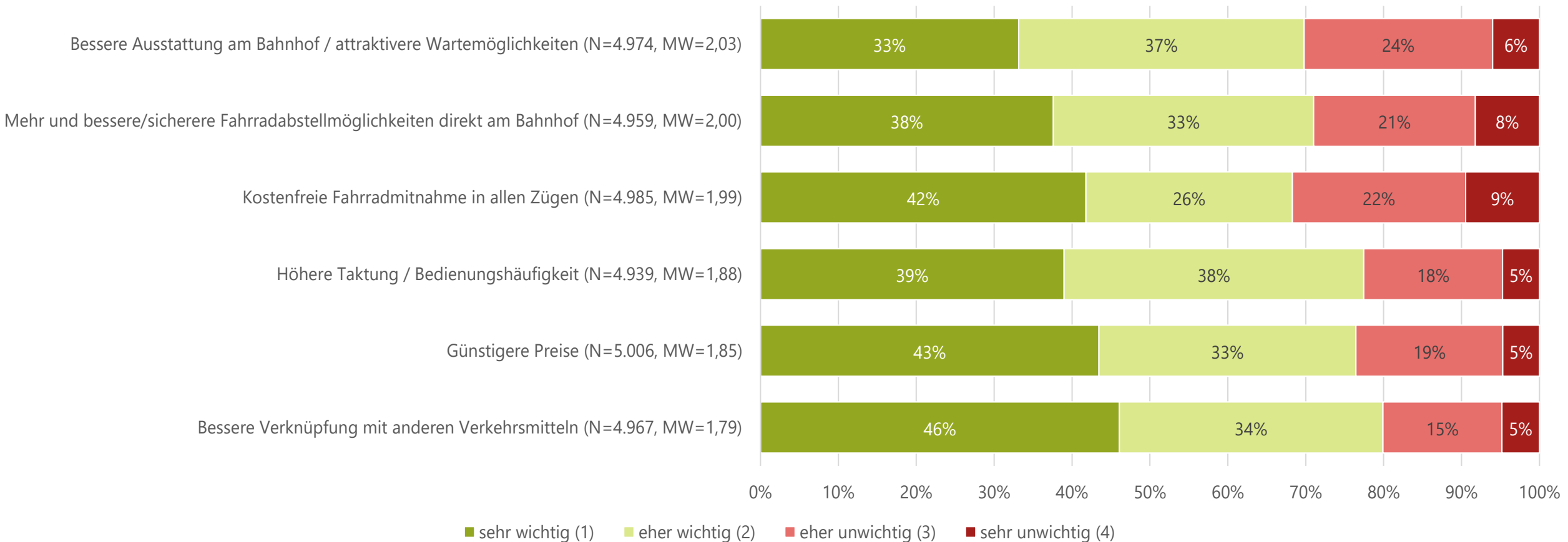


Bewertung der verkehrlichen Infrastruktur

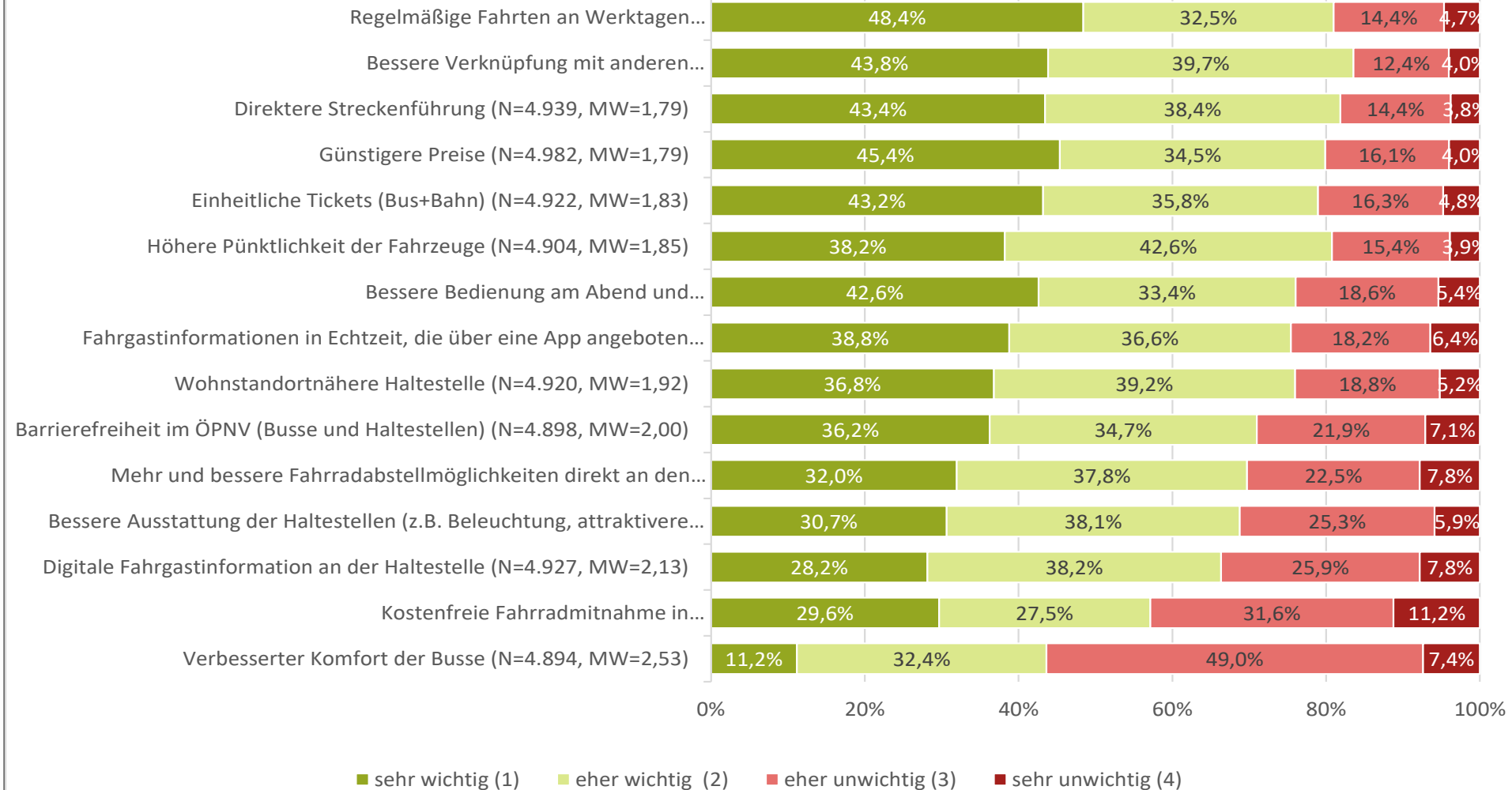
Wie bewerten Sie Ihre Wohnortgemeinde in Bezug auf...?



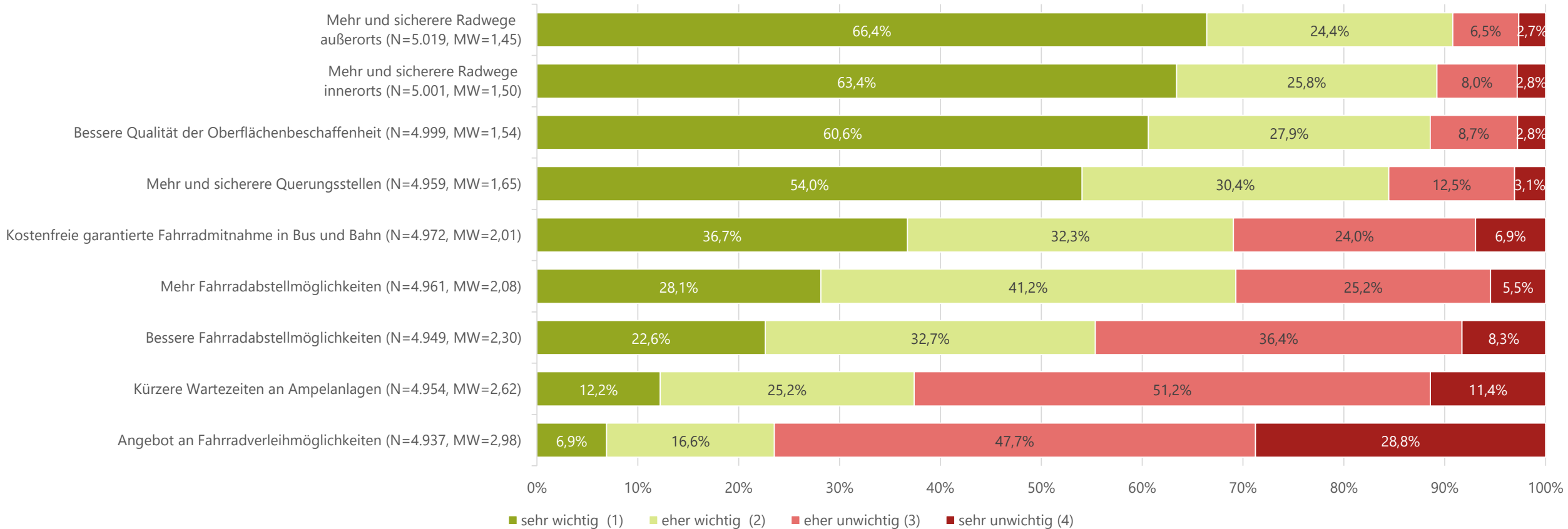
Wie wichtig wären für Sie die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung des Bahn-Angebotes in der Region Osnabrück?



Wie wichtig wären für Sie die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung des Bus-Angebotes im Landkreis Osnabrück?



Wie wichtig wären für Sie die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Radwege und Fahrradinfrastruktur im Landkreis Osnabrück?

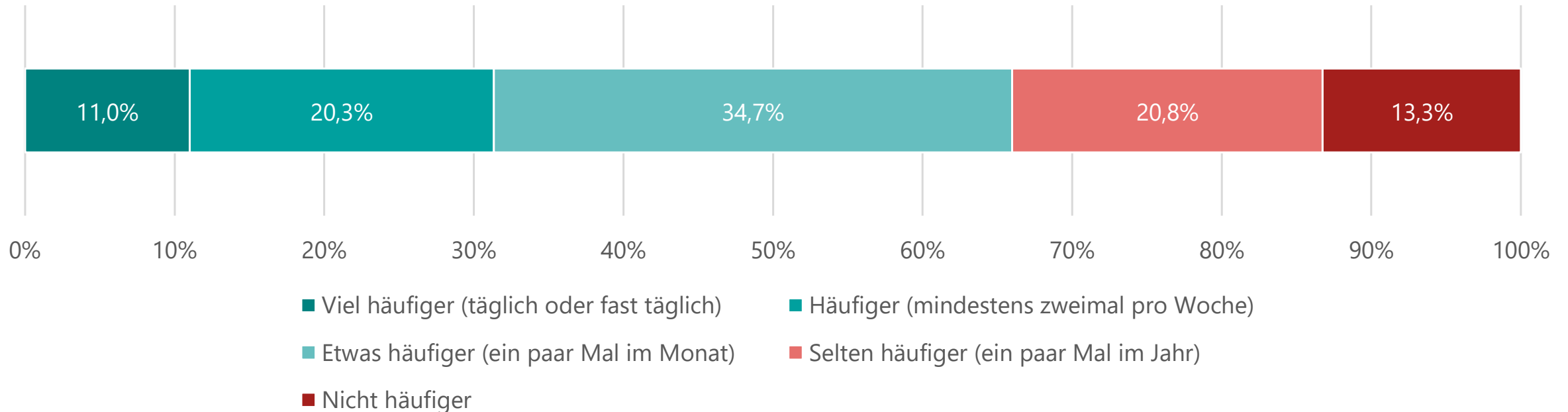


Dagegen geht es beim **Radverkehr** vor allem um mehr und bessere **Radwege** (inkl. **Querungen**), danach folgt in der Bedeutung die **Fahrradmitnahme**

Potenziale beim Bahnverkehr

N=5.010

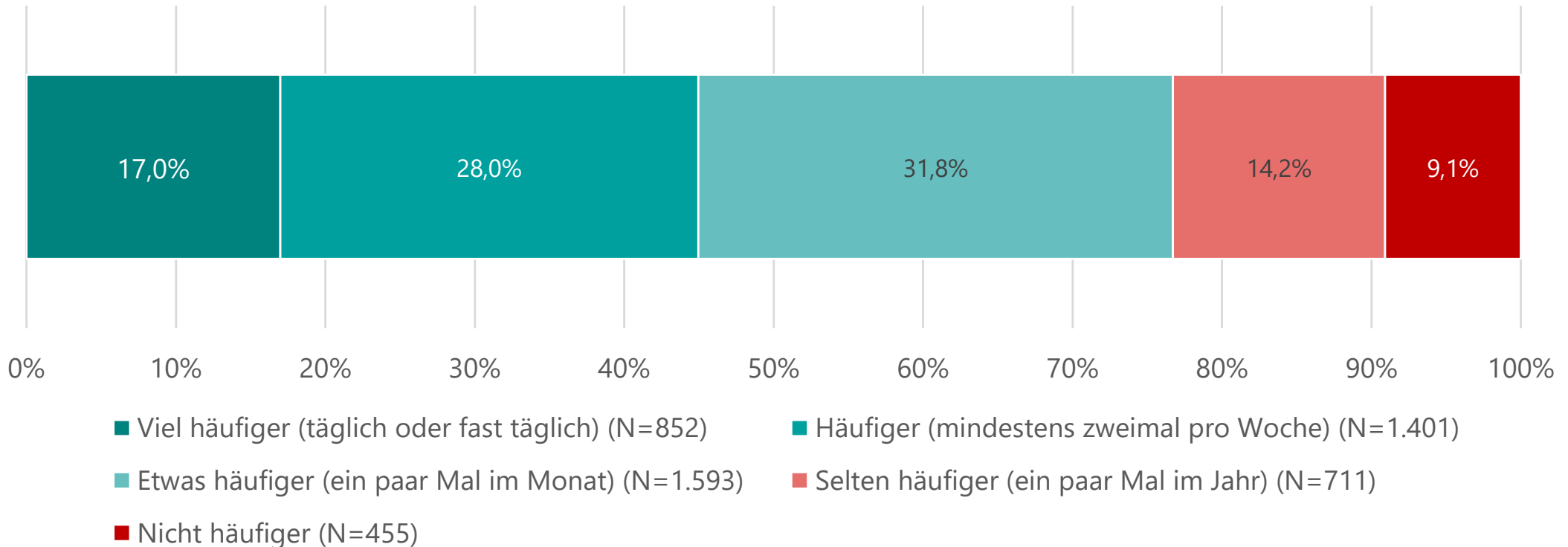
Stellen Sie sich vor, die Maßnahmen, die Sie als sehr wichtig oder eher wichtig angekreuzt haben, wären umgesetzt: Wie viel häufiger würden Sie dann die Bahn für einen Ihrer verschiedenen Wege nutzen?



Die Bereitschaft, die **Bahn** bei einem attraktiveren Angebot, häufiger zu nutzen, ist bei **vielen Menschen** vorhanden. Allerdings wird dieses Potenzial durch den Umstand begrenzt, dass viele Gemeinden heute über keinen Bahnanschluss verfügen

N=5.011

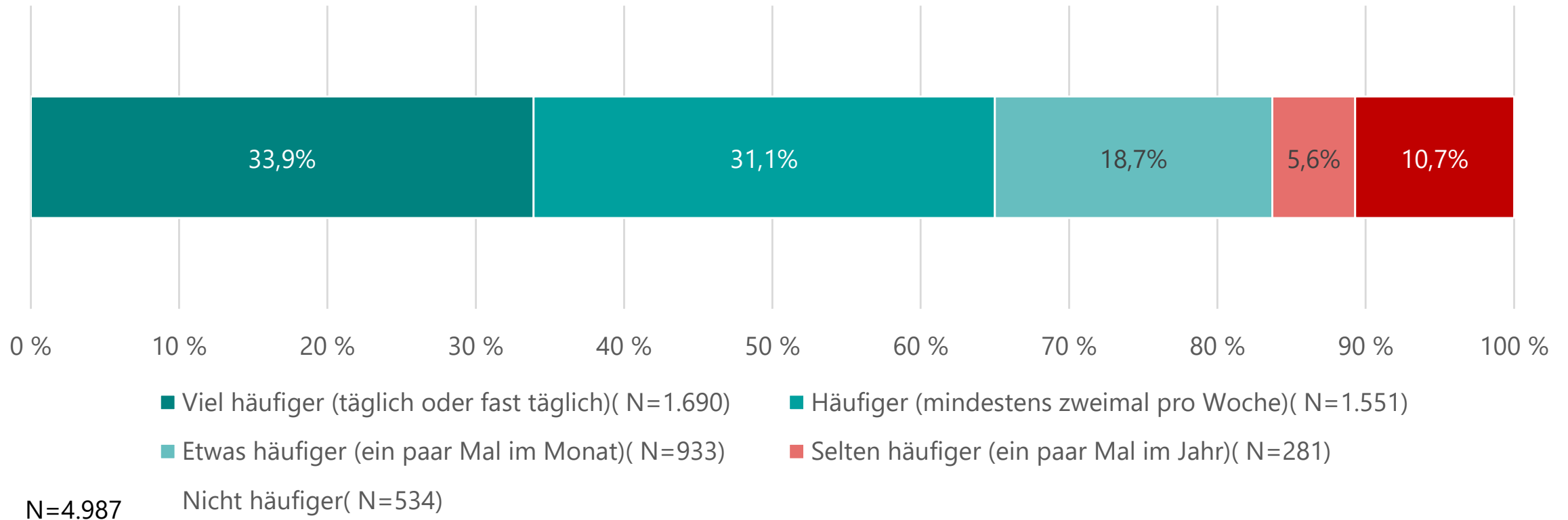
Stellen Sie sich vor, die Maßnahmen, die Sie als sehr wichtig oder eher wichtig angekreuzt haben, wären umgesetzt: Wie viel häufiger würden Sie dann den Bus für einen Ihrer verschiedenen Wege nutzen?



Die Bereitschaft, den **Bus** bei einem attraktiveren Angebot, häufiger zu nutzen, ist noch einmal deutlich größer, da es hier diese Begrenzung nicht gibt

Potenziale beim Radverkehr

Stellen Sie sich vor, die Maßnahmen, die Sie als sehr wichtig oder eher wichtig angekreuzt haben, wären umgesetzt: Wie viel häufiger würden Sie dann das Fahrrad für einen Ihrer verschiedenen Wege nutzen?



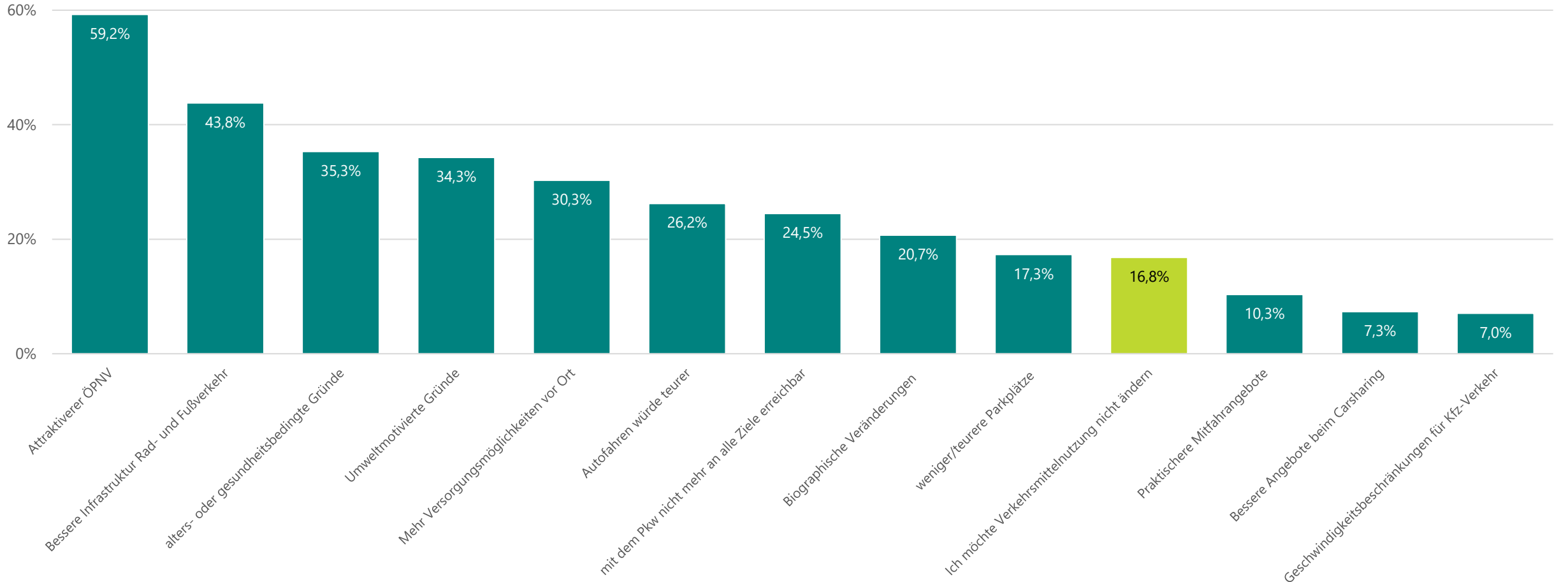
Am größten ist die Bereitschaft, das **Rad** bei einem attraktiveren Angebot häufiger zu nutzen

Potenziale für eine neue Mobilität insgesamt

N=5.057

Was könnte Sie veranlassen, in Zukunft häufiger andere Verkehrsmittel als Ihren Pkw zu nutzen?

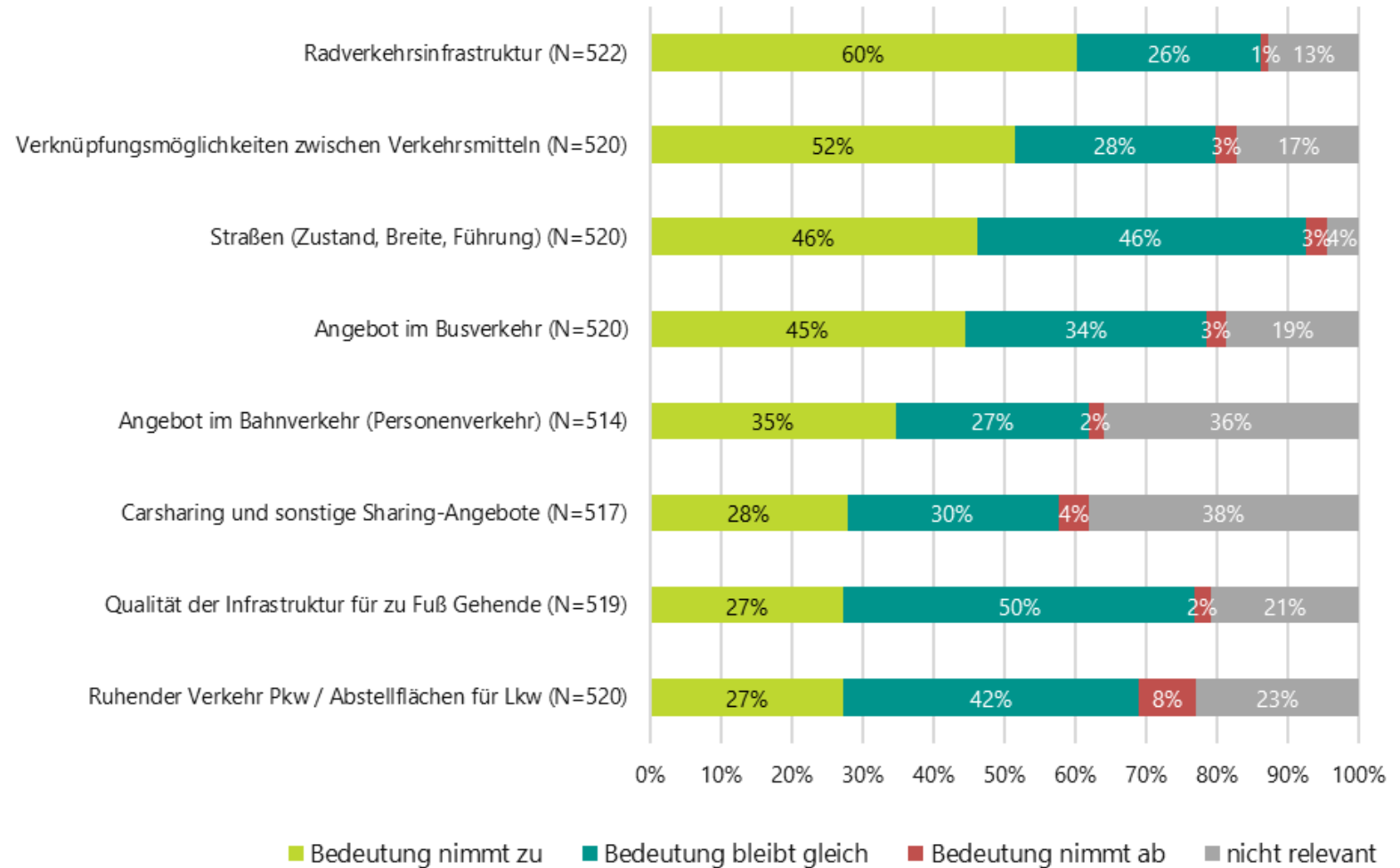
(Mehrfachantworten möglich)



Ausgewählte Ergebnisse:

- **Großes Interesse der Unternehmen: 687 Unternehmen Teilnahme, davon ein Großteil (84 %) auch mit Sitz und/oder Niederlassungen im Landkreis**
- **Verkehre der Mitarbeitenden haben die größte Bedeutung**
- **Besonders schlecht werden die Erreichbarkeit der Standorte durch die Mitarbeitenden mit dem ÖPNV und die unzureichenden Verknüpfungsmöglichkeiten der Verkehrsmittel bewertet**
- **Dies gilt vor allem für Gewerbe- und Mischgebiete**
- **Bereits heute werden neben den Straßen und den Möglichkeiten für den ruhenden Verkehr (PKW, LKW) die Radverkehrsinfrastruktur, die Verknüpfungsmöglichkeiten der Verkehrsmittel und das Angebot des ÖPNV als die wichtigsten Elemente der Verkehrsinfrastruktur angesehen**
- **Diesem wird zudem die am meisten zunehmende Bedeutung beigemessen**

Wie wichtig sind folgende Verkehrsinfrastrukturen und -angebote für Ihr Unternehmen in der Zukunft?



- 1 Ziele und Ablauf der Untersuchung
- 2 Verkehrsaufkommen, Infrastruktur, Mobilitätsangebote
- 3 Ergebnisse der durchgeführten Befragungen
- 4 Ergebnisse der Bürgerdialoge**
- 5 Schlussfolgerungen

Die Bürgerdialoge fanden in Melle, Fürstenau, Bersenbrück, Ostercappeln (Venne) und Georgsmarienhütte statt

Rd. 190 Personen nahmen teil

Ausgewählte Ergebnisse:

- **Die Veranstaltungen wurde von den Teilnehmenden sehr begrüßt**
- **Viele äußerten den Wunsch, sich weiterhin in den Prozess aktiv einbringen zu können**
- **Auch bei einem Großteil der Teilnehmenden ist die Bereitschaft zu einem stärkeren Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds gegeben, wenn die Rahmenbedingungen dafür attraktiver als bisher gestaltet werden**
- **Im Hinblick auf die Bewertung der Infrastruktur für Radfahrende und Fußgänger sowie die Angebote von Bahnen und Bussen in der Region lag der Fokus der Diskussionen auf den Schwächen der heutigen Angebote**



Bürgerdialoge



Bürgerdialoge



Ausgewählte Ergebnisse:

- **viele Vorschläge zur Verbesserung der Situation eingebracht**
- **ein einheitlicheres, wesentlich einfacheres und günstigeres Ticketsystem im ÖPNV ist einer der zentralen Wünsche für einen attraktiven öffentlichen Verkehr in der Region, schnellere, getaktete Verbindungen mit ausreichenden Bedienzeiten sind darüber hinaus entscheidend**
- **Die Sicherheit für den Fuß- und vor allem Radverkehr muss nach Ansicht der Teilnehmenden in allen Gemeinden deutlich erhöht werden**
- **Der Großteil der Teilnehmenden war mit der Qualität der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger in den Gemeinden sehr unzufrieden und wünscht sich zudem bessere Radwegeverbindungen auch zwischen den Orten**

- 1 Ziele und Ablauf der Untersuchung
- 2 Verkehrsaufkommen, Infrastruktur, Mobilitätsangebote
- 3 Ergebnisse der durchgeführten Befragungen
- 4 Ergebnisse der Bürgerdialoge
- 5 Schlussfolgerungen**

Mobilität hat eine wichtige und zukünftig sogar noch wachsende **Bedeutung** für die **Daseinsvorsorge** und die **wirtschaftlichen Perspektiven** der Region

Heute ist die Mobilität im Landkreis Osnabrück vor allem durch das **Auto** bestimmt

Damit gehen hohe und steigende **THG-Emissionen** und ein sehr hoher **Energieverbrauch** einher

Erforderlich ist daher eine erhebliche kurzfristige Veränderung des **Modal Splits** im Verkehrsaufkommen und eine Stärkung der **Elektromobilität**

Anders können die **wirtschaftlichen** und **klimapolitischen Ziele** des Landkreises nicht erreicht werden



moin.
Mobilität nachgefragt.

Es gibt ein **Interesse** bei vielen Menschen, ihr **Verkehrsverhalten** zu **verändern**

Eindeutig wünschen sich die Bewohner des Landkreises eine deutliche **Stärkung** der Verkehrsmittel des **Umweltverbundes**

Am **stärksten** ist die **Bereitschaft** ausgeprägt, das **Fahrrad** viel häufiger als heute zu nutzen

Die wichtigste Voraussetzung dafür sind **durchgängige** und bessere **Radwege** außerorts (an Landes- und Kreisstraßen) und innerorts sowie bessere Querungsmöglichkeiten



moin.
Mobilität nachgefragt.

Es gibt ebenfalls eine **Bereitschaft**, die Verkehrsmittel **Bahn** und **Bus häufiger** zu nutzen

Bei der Bahn setzt dies erhebliche **Investitionen** voraus, um
eine bessere **Taktung**,
kürzere **Fahrzeiten**,
eine höhere **Zuverlässigkeit** und
damit bessere **Verknüpfungsmöglichkeiten** mit dem ÖPNV
zu ermöglichen

Weiterhin ist aus unserer Sicht das Thema **Reaktivierung** von Strecken und Haltepunkten ein wichtiges Thema (neue Verfahrensanleitung für Standardisierte Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV)

moin.
Mobilität nachgefragt.

Der **ÖPNV** in seiner heutigen Ausrichtung und Ausgestaltung scheint **nicht geeignet**, für deutlich **mehr Fahrgäste attraktiv** werden zu können

Der ÖPNV in der Region nur dann eine Chance, wenn vor allem die **Bedienzeiten** deutlich ausgeweitet und die **Fahrzeiten** massiv beschleunigt werden

Dafür könnte sich ein Liniennetz nach dem **Hub and Spoke-Modell** anbieten

In diesem Fall bietet das **Deutschlandticket** dem SPNV und ÖPNV im Landkreis eine große Chance



moin.
Mobilität nachgefragt.

Mehr als die **Hälfte der Befragten** wäre heute bereits bereit, in Zukunft das Auto seltener zu nutzen

Dass solche Entwicklungen **möglich** sind, bestätigen Erfahrungen, die andere Regionen in den vergangenen Jahren bereits bei der Neugestaltung ihrer Mobilität gemacht haben

Es kann sich also lohnen, zu **handeln** und **neue Wege** zu gehen!

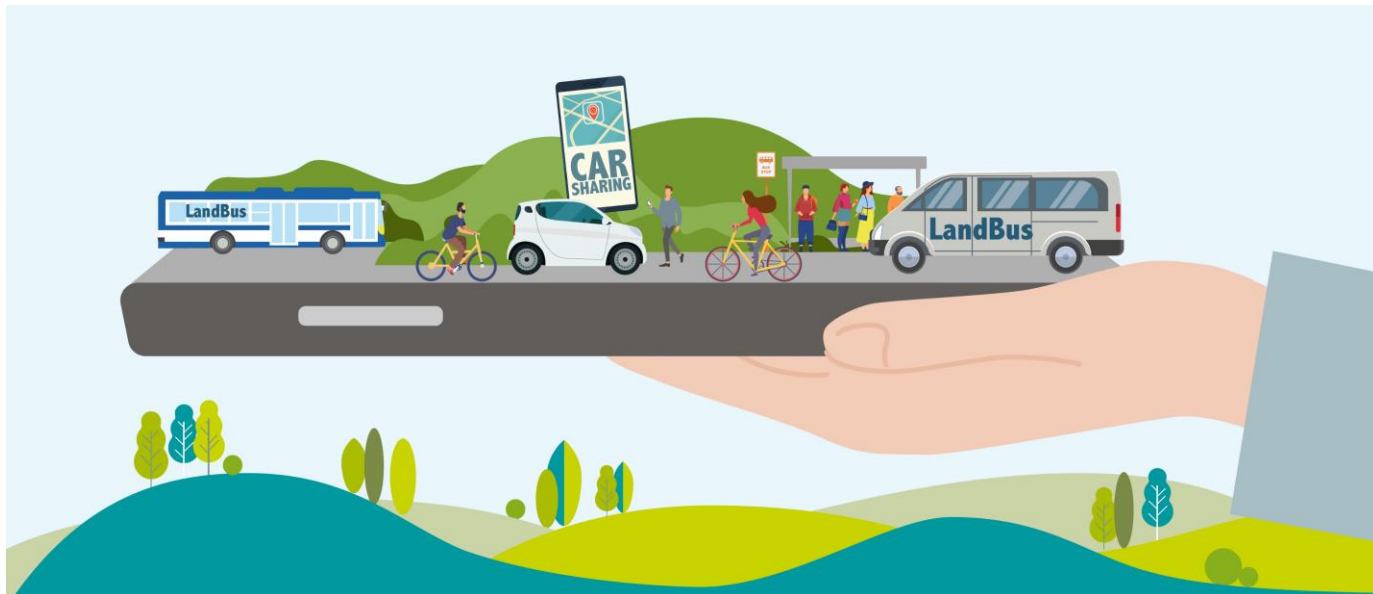
moin.
Mobilität nachgefragt.

Abschlussveranstaltung

Mobilität im Landkreis Osnabrück

Herzlichen Dank für Ihr Interesse.

Wir freuen uns sehr auf die Diskussion.



moin.
Mobilität nachgefragt.