

**Stadt Osnabrück**  
Die Oberbürgermeisterin

**Vorlagennummer:** VO/2026/5489  
**Vorlageart:** Mitteilungsvorlage  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich

**Mobilitätsfahrplan (NUMPOS): Ergebnis des Analyseberichts und weiteres Vorgehen**

**Datum:** 04.05.2026  
**Federführung:** Vorstand für Bauen, Umwelt und Mobilität  
Referat Strategische Mobilitätsplanung

**Beratungsfolge**

Gremium	Datum	Sitzungsart	Top-Nr.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt (Kenntnisnahme)	11.06.2026	Ö	

**Der Inhalt der Vorlage unterstützt folgende/s strategische/s Ziel/e:**

Stadt mit Zukunft - intelligent mobil-nachhaltig-verantwortungsvoll (Ziel 2021-2030)

**Sachverhalt:**

Als städtischer Knoten im transeuropäischen Verkehrsnetz ist die Stadt Osnabrück durch die EU-Verordnung 2024/1679 verpflichtet, einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan (NUMP; engl.: Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) zu erlassen und zu überwachen. Der Aufstellungsprozess erfolgt im Einklang mit den SUMP-Leitlinien der Europäischen Kommission. Die Stadt Osnabrück kommt dieser Verpflichtung nach, indem sie einen neuen SUMP für Osnabrück aufstellt, der nach seiner Fertigstellung den Masterplan Mobilität aus dem Jahr 2010 ablösen wird.

Der Aufstellungsprozess wird vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) im Rahmen des Förderprogramms „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ unterstützt. Die Projektlaufzeit erstreckt sich von Anfang 2025 bis Juni 2027. Das BMV stellt umfassende Informationen zur Aufstellung eines SUMP auf dem Internetportal [nachhaltig-mobil-planen.de](https://nachhaltig-mobil-planen.de) zur Verfügung.

Das Ergebnis des aktuellen Planungsprozesses wird der nachhaltige urbane Mobilitätsplan für die Stadt Osnabrück sein, der bisher unter dem Akronym NUMPOS kommuniziert wurde. Im Zuge der Entwicklung des Beteiligungs- und Kommunikationskonzepts für die Erarbeitung des NUMPOS wurde ein neuer, öffentlichkeitswirksamer Name für das Endprodukt gefunden: Der nachhaltige urbane Mobilitätsplan für die Stadt Osnabrück wird künftig **Mobilitätsfahrplan** heißen.

Außerdem wurde unter der Stadtmarke die wiederkehrende Formulierung „**Osnabrück. Dein Weg.**“ eingeführt, die im gesamten Mobilitätsbereich als inhaltliche Klammer fungieren soll – ebenso wie der Mobilitätsfahrplan alle sektoralen Planungen im Mobilitätsbereich integrieren wird. Unter anderem wurde diese Formulierung bereits in den Bewerbungen zur Auftaktveranstaltung des Mobilitätsfahrplans und zum Fahrrad-Dialog verwendet.

Auf der städtischen Dialog- und Beteiligungsplattform wird kontinuierlich über den Fortschritt des Mobilitätsfahrplans informiert, auf anstehende Veranstaltungen hingewiesen und der Zugang zu den Online-Beteiligungen bereitgestellt, die den verschiedenen Planungsphasen zugeordnet sind. Die Projektseite zum Mobilitätsfahrplan ist erreichbar unter: [dialog.osnabrueck.de/mobilitaetsfahrplan](https://dialog.osnabrueck.de/mobilitaetsfahrplan)

Im Folgenden werden die Ergebnisse des Analyseberichts zum Mobilitätsfahrplan zusammengefasst. Der vollständige Analysebericht ist als Anlage beigefügt.

## **Ziel und Projektstand**

Die Stadt Osnabrück erarbeitet mit dem Mobilitätsfahrplan einen SUMP mit einem Planungshorizont bis 2040, um die Mobilitätswende voranzubringen, die Lebensqualität zu erhöhen und die Klimaneutralität zu erreichen. Der Mobilitätsfahrplan folgt entsprechend der SUMP-Leitlinien dem Paradigmenwechsel hin zu einer integrierten, menschenorientierten Mobilitätsplanung. Alle Verkehrsarten werden gleichrangig betrachtet. Die Grundlage für die weiteren Arbeiten am Leitbild, den Zielen und daraus resultierenden Maßnahmen bildet eine umfassende Analyse des Status quo sowie bestehender Planungen, deren Ergebnisse im Analysebericht dokumentiert sind.

## **Bestandsanalyse**

Die Bestandsanalyse beschreibt detailliert den aktuellen Zustand von Mobilität und Verkehr in der Stadt Osnabrück und bildet die fachliche Grundlage für die weitere Strategie- und Maßnahmenentwicklung. Dabei werden fünf Perspektiven untersucht:

- Raumstruktur
- Mobilitätsverhalten
- Mobilitätsangebote
- Umwelt- und Klimawirkungen
- Verkehrssicherheit

Diese bilden gemeinsam das Mobilitätssystem und stellen die Basis für alle weiteren Überlegungen im SUMP-Prozess dar.

Osnabrück weist als Oberzentrum eine kompakte, historisch gewachsene Stadtstruktur mit einer funktional starken Innenstadt, radial angebundenen Stadtteilen und intensiven Stadt-Umland-Verflechtungen auf. Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen sind in den letzten Jahren gestiegen; zugleich nimmt der Anteil älterer Menschen langfristig zu. Die Stadt übernimmt eine zentrale Pendlerfunktion mit hohem Einpendlerüberschuss, was das Verkehrsaufkommen insbesondere im Berufsverkehr prägt.

Das Mobilitätsverhalten ist durch viele kurze Wege und einen hohen Anteil des Binnenverkehrs gekennzeichnet. Der wegebezogene Modal Split zeigt 2023 einen Umweltverbundanteil von rund zwei Dritteln; insbesondere Rad- und Fußverkehr haben seit 2013 deutlich zugenommen, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) rückläufig ist. Bei Stadt-Umland-Verkehren und längeren Wegen dominiert jedoch weiterhin der motorisierte Individualverkehr. Parallel steigt der Pkw-Besitz weiter an, was auf Zielkonflikte zwischen individuellem Mobilitätsverhalten und verkehrs- sowie klimapolitischen Zielsetzungen hinweist.

Infrastrukturell bestehen qualitative Defizite beispielweise bei der Barrierefreiheit, der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten, der Aufenthaltsqualität im Straßenraum sowie bei der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV. Umwelt- und Klimaanalysen zeigen Fortschritte bei der Luftreinhaltung, jedoch weiterhin hohe Belastungen durch Verkehrslärm und einen erheblichen Beitrag des Verkehrs zu den städtischen Treibhausgasemissionen. Die Verkehrssicherheitsanalyse weist stagnierende Unfallzahlen mit erhöhten Risiken für Zufußgehende, Radfahrende und ältere Menschen aus.

## **Beteiligung**

Der Mobilitätsfahrplan wird von einem mehrstufigen Beteiligungsprozess begleitet, der Verwaltung, Politik, Fachakteure, die Öffentlichkeit sowie benachbarte Kommunen einbindet. Ziel ist es, frühzeitig ein gemeinsames Verständnis für Herausforderungen und Lösungsansätze zu entwickeln, lokales Wissen zu nutzen und die Akzeptanz für spätere Maßnahmen zu erhöhen.

Der Beteiligungsprozess startete mit einer öffentlichen Auftaktveranstaltung am 19. März 2026, an die sich eine erste Online-Beteiligung über die städtische Dialog- und Beteiligungsplattform anschloss.

Der Prozess kombiniert analoge und digitale Formate und ist zielgruppenspezifisch diversifiziert. Die Planungsarbeiten werden kontinuierlich mit den Erfahrungen der Menschen in und um Osnabrück, mit Stakeholdern und der Politik abgestimmt. Zudem ist eine transparente und kontinuierliche Kommunikation über den gesamten Planungsprozess hinweg vorgesehen. Aufgrund der starken Pendelverflechtungen werden auch interkommunale Perspektiven berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Beteiligung fließen insbesondere in eine Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse (SWOT-Analyse) ein und dienen als wichtige Ergänzung zur fachlichen Datenauswertung. Der Beteiligungsprozess bildet somit eine zentrale Voraussetzung für eine konsensfähige Leitbild-, Ziel- und Maßnahmenentwicklung im weiteren Verlauf des Mobilitätsfahrplans.

## **Handlungsschwerpunkte für die weitere Planung**

Die SWOT-Analyse verdichtet die Ergebnisse der Bestandsanalyse zu zentralen Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken und leitet daraus die maßgeblichen Handlungsschwerpunkte für die zukünftige Mobilitätsentwicklung ab.

Zu den wesentlichen Stärken zählen die kompakte Stadtstruktur mit kurzen Wegen, der im innerstädtischen Verkehr bereits hohe Umweltverbundanteil sowie ein grundsätzlich breites und multimodales Mobilitätsangebot. Chancen liegen in der weiteren Verstärkung der bereits zu beobachtenden Verlagerungen zugunsten von Fuß- und Radverkehr, aber auch den Verlagerungspotenzialen zum öffentlichen Verkehr, in der Digitalisierung sowie in der stärkeren Verknüpfung von Mobilitäts-, Klima- und Stadtentwicklungszielen.

Demgegenüber zeigen sich zentrale Schwächen und Risiken im weiterhin hohen MIV-Anteil bei Berufspendelnden, im steigenden Pkw-Besitz, in qualitativen Defiziten der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr, in der aktuell begrenzten Attraktivität des ÖPNV sowie in hohen Lärm- und Umweltbelastungen entlang stark befahrener Straßen. Auch Zielkonflikte im Straßenraum, zum Beispiel in Bezug auf Flächenkonkurrenz aber auch der Abwägung zwischen Belangen der Verkehrssicherheit gegenüber der Leistungsfähigkeit erhöhen den Handlungsdruck.

Als **prioritäre Handlungsschwerpunkte** ergeben sich insbesondere:

- die konsequente Stärkung des Umweltverbunds, vor allem im Pendel- und Alltagsverkehr,
- eine qualitative Aufwertung des Rad- und Fußverkehrs (Sicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität),
- eine Leistungs- und Qualitätsoffensive im ÖPNV, auch in Bezug auf Stadt-Umland-Verbindungen
- Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm- und Klimabelastungen,
- sowie eine integrierte Betrachtung von Mobilität, Stadtraum und Verkehrssicherheit.

Diese Schwerpunkte bilden die fachliche Grundlage für die Leitbild-, Ziel- und Maßnahmenentwicklung in den folgenden Projektphasen.

Ein mündlicher Bericht vom Planungsbüro wird weitere Einzelheiten ausführen.

### **Weiteres Vorgehen**

An die Analysephase schließt sich die Phase der Strategieentwicklung an, in der verschiedene Zukunftsbilder untersucht und mit der Stadtbevölkerung diskutiert werden, um im Ergebnis ein gemeinsames Leitbild zu entwickeln. Dazu werden neben einem verwaltungsinternen Arbeitskreis zum Zukunftsbild auch Fachgruppengespräche mit Vertretungen folgender Zielgruppen durchgeführt: Wirtschaft und Arbeitgeber, Jugend und Bildung sowie Initiativen und Verbände mit Mobilitätsbezug.

Außerdem findet am 18.06.2026 ein Workshop mit Bürgerinnen und Bürgern unter der Leitfrage "Wie soll die Mobilität in Osnabrück künftig aussehen?" statt. Interessierte können sich hierfür über die Dialog- und Beteiligungsplattform ([dialog.osnabrueck.de/mobilitaetsfahrplan](https://dialog.osnabrueck.de/mobilitaetsfahrplan)) anmelden. Eine Anmeldung ist erforderlich, da die Teilnehmerzahl auf 60 Personen begrenzt ist.

Anschließend werden die Ergebnisse aus den Beteiligungen im nächsten Runden Tisch der Politik vorgestellt und diskutiert.

Gez. Karl

### **Anlage/n**

1 - Analysebericht Mobilitätsfahrplan Osnabrück Stand Mai 2026 - nur digital (öffentlich)