

Stadt Osnabrück
Die Oberbürgermeisterin

Vorlagennummer: VO/2026/5526-01
Vorlageart: Mitteilungsvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Busverkehr am Neumarkt und an der Johannisfreiheit - Anfrage der Gruppe FDP/UWG - Antwort der Verwaltung

Datum: 13.05.2026

Federführung: Referat Nachhaltige Stadtentwicklung

Beratungsfolge

| Gremium | Datum | Sitzungsart | Top-Nr. |
|---|------------|-------------|---------|
| Rat der Stadt Osnabrück (Kenntnisnahme) | 19.05.2026 | Ö | |

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

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

Sachverhalt:

Die Anfrage der Gruppe FDP/UWG beantwortet die Verwaltung wie folgt:

- 1. Wie viele Busfahrten finden heute auf der Johannisstraße statt (je Fahrtrichtung und gesamt)?*

Auf der Johannisstraße finden heute ca. 900 Busbewegungen statt.

- 2. Ist ein Rückbau oder eine Betonierung der Johannisfreiheit im Rahmen der Planung vorgesehen, und wenn ja, welche Maßnahmen sollen die Aufenthalts- und Lebensqualität dort trotz des künftigen Busverkehrs sichern?*

Die Gestaltung und der Ausbau der Oberflächen wird im Freiraum- und verkehrsplanerischen Wettbewerb diskutiert werden. Dabei sind sowohl gestalterische wie auch technische Fragestellungen zu berücksichtigen. Bei letzteren sind z.B. Achslasten, Scherkräfte zu beachten aber auch die Auswirkungen unterschiedlicher Oberflächen auf Lärmentwicklung und Erschütterungen. Die Gestaltung und Ausführung von Rad- und Fußwegen unterliegt dabei anderen Voraussetzungen und Möglichkeiten.

- 3. Auf welcher Grundlage geht die Planung davon aus, dass Busverkehr auf der Johannisfreiheit belebend wirkt, während er am Neumarkt als Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität gilt?*

Der Bereich rund um die Johanniskirche weist heute nur eine vergleichsweise geringe Frequenz von Menschen auf, die sich zu Fuß im öffentlichen Raum bewegen. Wissenschaftliche Untersuchungen u.a. aus dem Bereich der Stadtsoziologie und Präventionsforschung zeigen allerdings, dass belebte Stadträume von einer stärkeren informellen sozialen Kontrolle profitieren, was sowohl das subjektive Sicherheitsgefühl als

auch die tatsächliche Sicherheit erhöht. Nach Jane Jacobs (1961) sorgt die bloße Anwesenheit von Menschen für informelle soziale Kontrolle. Wartende Fahrgäste fungieren als „Augen auf der Straße“, was abweichendes Verhalten abschreckt und das Sicherheitsgefühl erhöht. Daher ist davon auszugehen, dass Maßnahmen, die die Passantenfrequenz erhöhen entsprechend positive Auswirkungen auf den Komplex Sicherheit haben werden. Dies kann zudem durch die Gestaltung des öffentlichen Raumes unterstützt werden. Diese Aspekte sollen ebenfalls im Freiraum- und verkehrsplanerischen Wettbewerb Berücksichtigung finden.

Die zusätzliche Frequenz kann zudem Kopplungsgeschäfte fördern. Fahrgäste nutzen z.B. die Wartezeit oder den Weg von/zur Haltestelle für Spontankäufe (Bäcker, Kiosk, Apotheke). Auch eine verbesserte Erreichbarkeit kann positiv auf die lokale Ökonomie wirken. Nicht zuletzt ermöglicht sich auch den Beschäftigten eine bessere Erreichbarkeit ihrer Arbeitsplätze bzw. der Kundinnen und Kunden oder Besuchenden (z.B. Marienhospital, CKO).

Es gibt keine wissenschaftlichen Untersuchungen darüber, wann genau eine Überbelastung von Räumen entsteht. Es muss allerdings konstatiert werden, dass der Neue Graben und der Neumarkt heute von mehr als 1.700 Bussen und mehreren Tausend Fahrzeugen im MIV befahren wird und zu einem der verkehrsreichsten Räume der Stadt gehört. Dies hatte über Jahre hinweg zur Folge, dass Grenzwerte von Schadstoffemissionen überschritten wurden. Auch kommt die Leistungsfähigkeit des Straßenraumes täglich an seine Grenzen. Die Führung des Radverkehrs entspricht nicht den Vorstellungen, wie sie z.B. im Radentscheid gefordert wurden. Demnach kommt es in diesem Raum zu einer multiplen Belastung, die nur durch eine Neuverteilung der heute vorhandenen Verkehre aufgelöst werden kann.

Aus den Beschlüssen zur Herausnahme des MIV auf dieser Achse und der neuen Linienführung des ÖPNV, ergibt sich nun für den Bereich Neumarkt die Möglichkeit dieser partiellen Entlastung, die diesem Raum objektiv mehr Aufenthaltsqualität geben wird. Die sich hieraus ergebenden gestalterischen Chancen greift der Plan zum Umbau des Neumarktes auf. Dennoch verbleibt der gesamte Raum ein Ort, der insgesamt durch seine Funktion im ÖPNV-System geprägt sein wird.

Die Situation an der Johannisfreiheit ist aus hiesiger Sicht anders zu beurteilen, da hier auch im Zuge der Neuplanungen eine deutlich geringere Verkehrsdichte zu erwarten ist als am Neumarkt oder der Johannisstraße. Nach bisherigen Planungen bleiben die Busfrequenzen in der Johannisfreiheit deutlich unter denen in der Johannisstraßen verbleiben. Auch für die nördliche Johannisstraße wird keine deutliche Ausweitung der Busfrequenzen erwartet. Insgesamt werden die prognostizierten Verkehre demnach als verträglich eingeschätzt.

Gez. Dr. Beckord

Anlage/n

Keine