

# OSNABRÜCK. MOBILE STADTGÄRTEN. INFORMATIONSVIERANSTALTUNG.



EUROPÄISCHE UNION  
Europäischer Fonds für  
Regionale Entwicklung

Als Teil der Reaktion  
der EU auf die  
COVID-19-Pandemie  
finanziert



**MOBILE** →  
**ZUKUNFT** →  
**OSNABRÜCK** →

# ♥ WAS SIND MOBILE STADTGÄRTEN?

- **modulares und mobiles Straßenmöbelsystem**, das aus Sitz- und Pflanzgefäßen besteht
- werden auf **Parkplätzen installiert**
- sorgen für neugewonnene **Aufenthaltsqualitäten**
- unterstützen bei der **Klimaanpassung** und sorgen für mehr **lokalen Klimakomfort**
- fördern **umweltfreundliche Mobilität**



Bild: SenUMVK / Marc Vorwerk

# 📍 WAS GESCHIEHT MIT DEN PARKPLÄTZEN?



Bild: Vestre Ltd

- Verbleib der **mobilen Stadtgärten für eine Saison** auf den Parkplätzen
- Erstellung eines **Entsiegelungs- und Begrünungskonzepts für die Fläche**
- **Weiterzug der mobilen Stadtgärten** auf weitere Parkplätze
- Wo vorher ein Parkplatz war, ist nun **dauerhafte Aufenthaltsqualität entstanden.**

## WOZU DAS GANZE?

- **entsiegelte Parkplätze** helfen der Stadt Osnabrück sich an die **Herausforderungen des Klimawandels anzupassen**
- entstandene Grünflächen sorgen durch **Verschattung und Entsiegelung** für mehr **Klimakomfort** und einem besseren **lokalen Stadtklima** angesichts von **Extremwetterereignissen**



Bild: Getty Images/Stockphoto/Nikada

# WIE WIRD DAS PROJEKT FINANZIERT?



- Mobile Stadtgärten werden **zu 90% von der EU finanziert**
- **React-EU Initiative:** Aufbauhilfe für den Zusammenhalt und die Gebiete Europas (Gesamtvolumen 55 Mrd.)
- **120 Mio. für Niedersachsen im Sofortprogramm Perspektive Innenstadt** (Ziel: nach Corona Innenstädte zu reattraktivieren, den digitalen und grünen Wandel zu fördern und die Krisenresilienz in den Städten zu stärken)

# WIE IST DAS KONZEPT EINGEBETTET?

- **Projekt ist höchst synergetisch**
  - **Masterplan Innenstadt** (siehe folgende Folien)
  - **Konzept: „Anpassung an die Folgen des Klimawandels“** (siehe folgende Folien)
  - **Mobilitätswerkstadt 2025** (siehe folgende Folien)
  - Städtischer Beitrag zur Förderung „**Grün statt Grau**“



## Hasestraße

### Ausgangslage

- » Bereits in Teilen umgestalteter Straßenraum mit hohem Versiegelungsgrad
- » Ladenzone im Erdgeschoss mit einzelnen Leerständen und untergenutzten Flächen
- » In Stoßzeiten erhöhtes Autoverkehrsaufkommen zur Umfahrung von Verkehrsbehinderungen auf dem Wallring

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Schrittweise Reduzierung des Autoverkehrs und Umwandlung in eine Umweltstraße (ÖPNV/Rad/Fußgänger)
- » Prüfung der Anpassung der Verkehrsführungen in Turmstraße (1), Lohstraße (2) und Vithof (3) zugunsten der Herausnahme des MIV im Knoten Hasestraße – Wallring
- » Aufwertung des Straßenraumes und Qualifizierung als attraktive Einkaufsstraße zwischen Bahnhof Altstadt und Großer Straße
- » Prüfung der Möglichkeit für Entsiegelung und Begrünung zur klimaangepassten Entwicklung des öffentlichen Raums

### Gestalterische Ziele

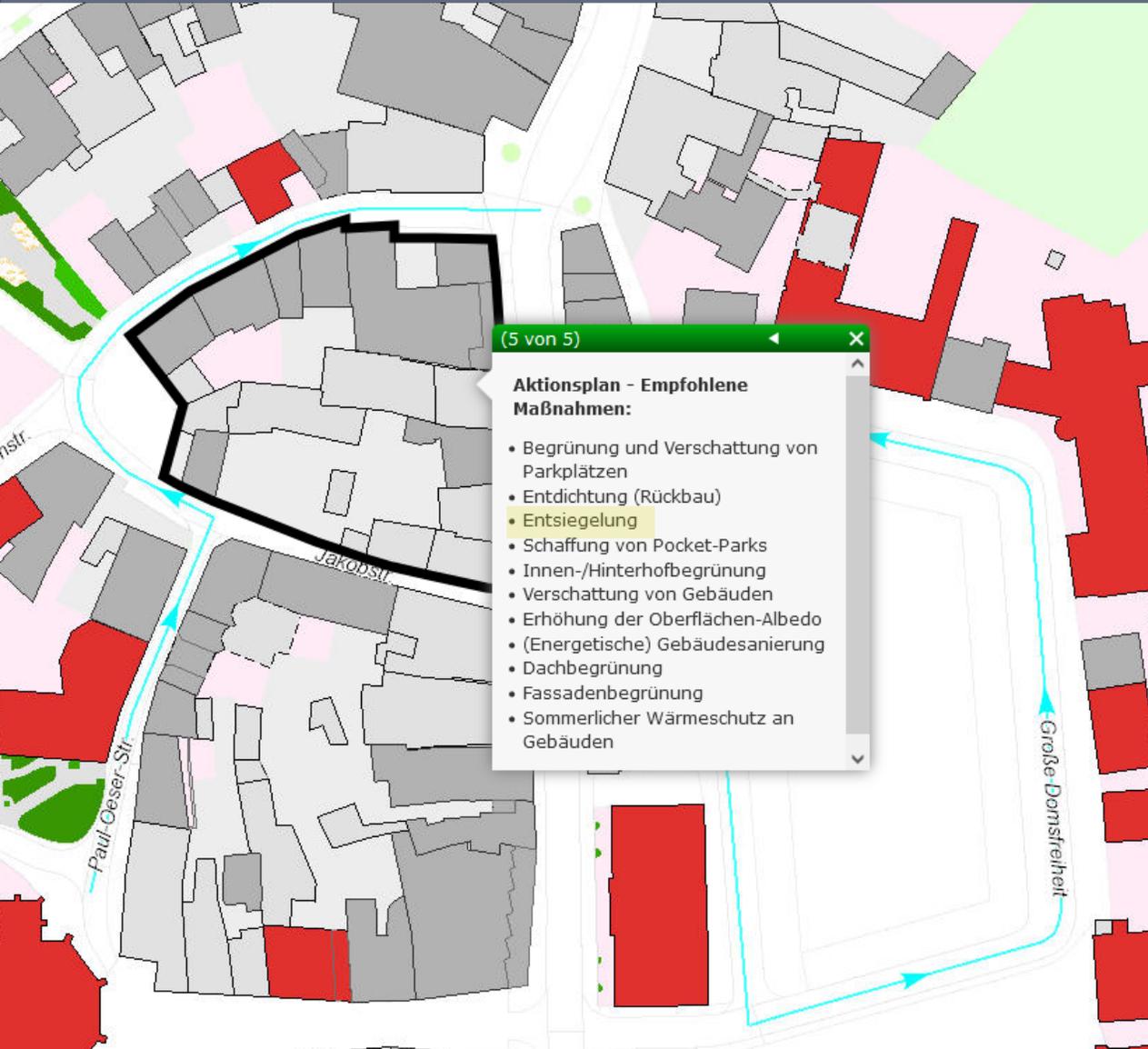
- » Ausformulierung einer ablesbaren Verbindung vom Bahnhof Altstadt in die Hasestraße
- » Intuitive Gliederung des Straßenraums für langsame und schnellere Verkehrsteilnehmer (Busse/Fahrräder/Fußgänger)
- » Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch eine ansprechende Gestaltung
- » Einheitliche Belagsfindung als Schnittstelle zwischen Altstadt und Domquartier
- » Überarbeitung der Möblierung und Ausstattung (Papierkörbe, Bänke, Lampen)
- » Integration von grünen Freiraumelementen und zusätzlichen Baumstandorten



Hasestraße an der Einmündung Turmstraße



# WELCHE ANSATZPUNKTE HAT DER MASTERPLAN INNENSTADT?



# WELCHE MAßNAHMEN ZUR KLIMAAANPASSUNG SIND VORGEGEHEN

Screenshot aus dem Geodatenportal:  
Themenkarte Stadtklima



# WELCHE ZIELE SIND IN DER MOBILITÄTWERK- STADT 2025 DEFINIERT?

Screenshot aus dem vom Rat beschlossenen  
Zielkatalog Mobilitätswerkstadt 2025

Nahräumliche Aufenthaltsqualität + Erreichbarkeit		
Thema	Ziele	Indikatoren
Flächenverbrauch durch MIV verringern	➤ Bewirtschaftung von Parkraum wird ausgeweitet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anteil der durch Parkraumbewirtschaftung abgedeckten Flächen</li> <li>• Anzahl der umverteilten Verkehrsflächen</li> <li>• Flächenverbrauch von Verkehrsflächen</li> <li>• Verringerung des Pkw-Bestandes je 1.000 EW</li> </ul>
	➤ Flächen zum Parken werden um 20% in der Innenstadt reduziert.	
	➤ Vorhandener Verkehrsraum für den fließenden MIV-Verkehr wird verringert oder zugunsten des Umweltverbundes umverteilt.	
Attraktive Umnutzung der gewonnenen Flächen	➤ Auf den umgewidmeten Flächen werden attraktive Nutzungen für Quartiersbewohnerinnen und -bewohner geschaffen.	• Anzahl/Größe der umgewidmeten Flächen
Grün in der Stadt erweitern	➤ Grünanteil in den Straßen, auf den Plätzen wird erhöht.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menge entsiegelter, begrünter Flächen</li> <li>• Durchschnittliche Straßenbaumanteil je 100 m Straße</li> </ul>
Nahräumliche Erreichbarkeit	➤ Einrichtungen der Daseinsvorsorge sind zu Fuß innerhalb von 15-Minuten erreichbar.	• Prozentanteil der Bewohnenden, die Nahversorgungseinrichtungen innerhalb von 500 m zu Fuß erreichen können.

# MOBILE STADTGÄRTEN

in der Stadt Osnabrück im Rahmen des REACT-Förderprogramms



WW

WESTWORLD

© Warner Bros

stadtberater

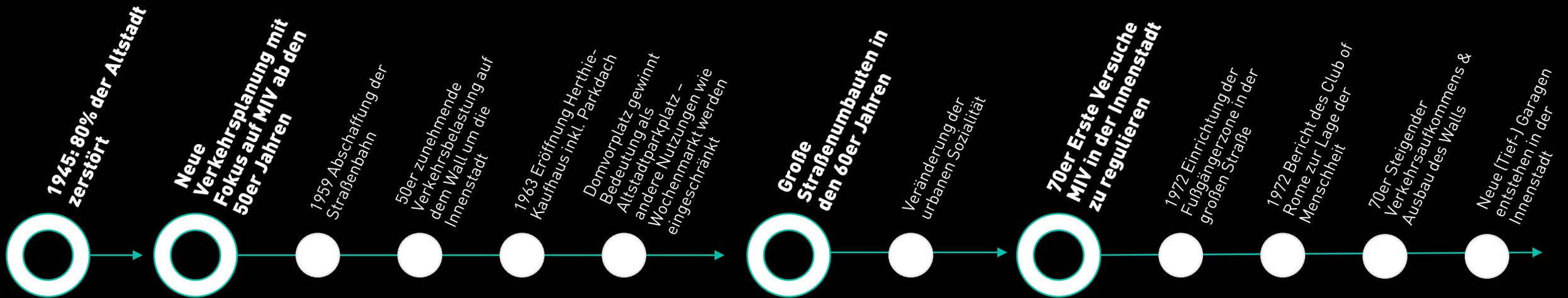
# **MOBILE STADTGÄRTEN**

in der Stadt Osnabrück im Rahmen des REACT-Förderprogramms

# **(UM)NUTZUNG ÖFFENTLICHER PARKPLÄTZE**

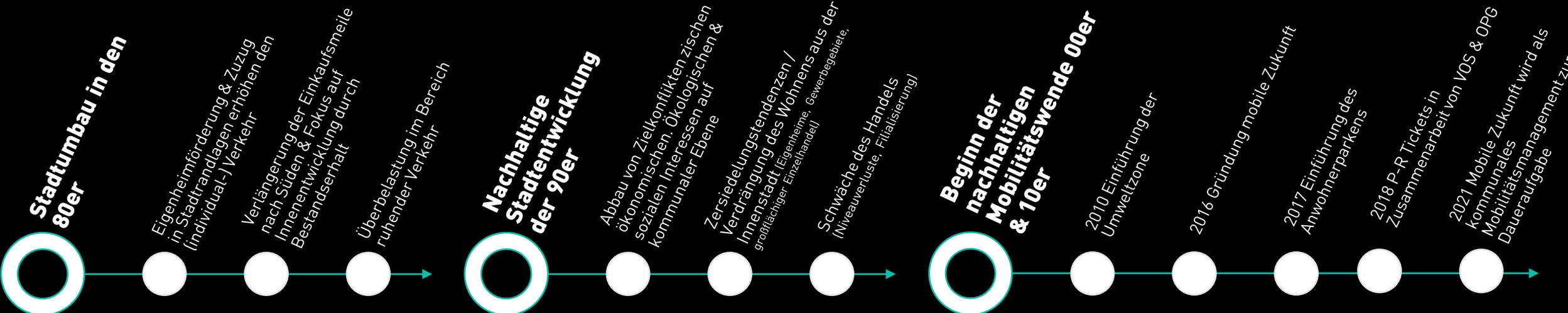
# (UM)NUTZUNG ÖFFENTLICHER PARKPLÄTZE

## Umbau zur Autogerechten Stadt



# (UM)NUTZUNG ÖFFENTLICHER PARKPLÄTZE

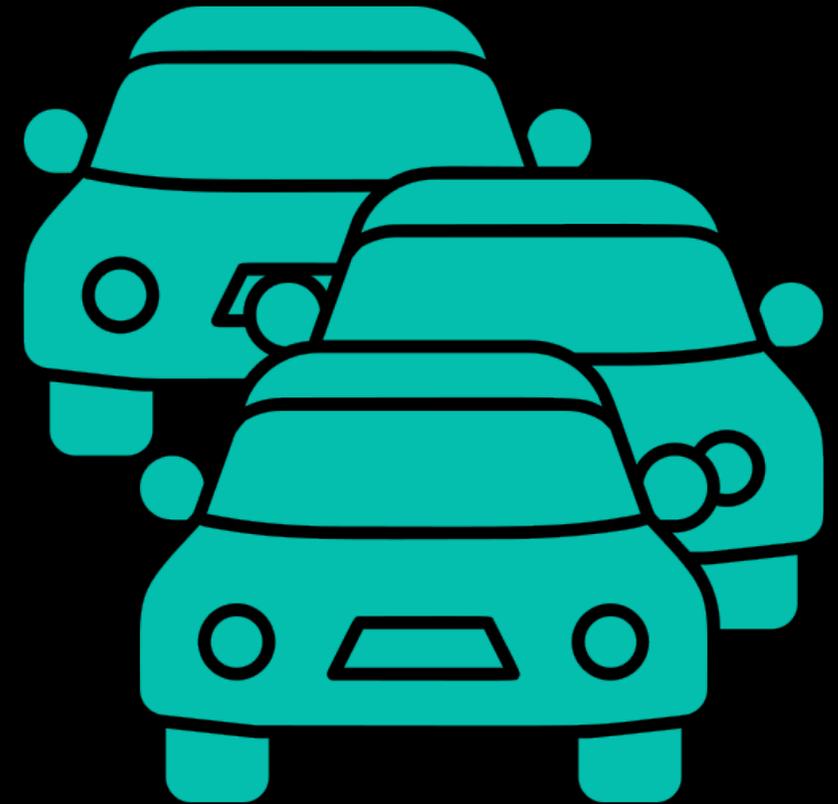
## Wandlung zur nachhaltigen Urbanität



# (UM)NUTZUNG ÖFFENTLICHER PARKPLÄTZE

## MIV als Schwergewicht der Mobilität

- ! „Nur“ **jede(r) Zweite** in Osnabrück **besitzt ein Auto**
- ! Der **PKW Bestand** im Landkreis Osnabrück ist von 2017 bis 2021 **um 6% gestiegen**
- ! Die **höchste PKW-Dichte** im Landkreis Osnabrück hat **Bissendorf**  
(mit 700 PKW auf 1.000 Einwohnende)
- ! Der **errechnete Stellplatzbedarf** des gesamten Stadtgebietes entspricht einer **Fläche 600 mal der Osnabrückhalle**



# (UM)NUTZUNG ÖFFENTLICHER PARKPLÄTZE

## Einfluss des Parkens auf die Stadt



Private Pkw werden durchschnittlich etwa 95 % des Tages, also über 23 Stunden pro Tag, auf Parkflächen abgestellt



Die Verfügbarkeit von Parkplätzen ist auch für die Attraktivität und Nutzung der Verkehrsmittel ein entscheidender Faktor



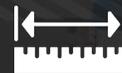
Der öffentliche Raum wird durch parkende Autos oft „übernutzt“ – nahe liegende Parkhäuser oft nicht vollständig ausgelastet



Hoher Stellplatzbedarf hat negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, Qualität und Attraktivität der betroffenen Quartiere



Jeder fünfte Unfall mit einem Radfahrenden wird laut der Studie durch das Parken von Autos verursacht



Für jeden PKW werden drei Stellplätze – etwa 33 qm – eingeplant

FOTO: Benh LIEUSONG / Wikimedia

# (UM)NUTZUNG ÖFFENTLICHER PARKPLÄTZE

## Handlungsdruck durch externe Faktoren

Externe  
Faktoren

### MENSCHENGEMACHTER KLIMAWANDEL

(Globale Erderwärmung, Dürreperioden, Hitze, Unwetter inkl. Starkregenereignissen & Überschwemmungen)

### URBANISIERUNG & GESELLSCHAFTLICHER WANDEL

(Zuzug in urbane Ballungsräume, Gentrifizierung, Entfremdung, Demografischer Wandel, Digitalisierung)



Auswahl

Handlungs-  
möglichkeiten  
der Städte

### KLIMAAANPASSUNGEN

Emissionsarme und (klima-) resiliente Städte

### URBANE TRANSFORMATION

Renaissance der (Innen-)Städte nach menschlichem Maß

#### Entsiegelung

Umwandlung von befestigten zu sicherfähigen Grün- und Wasserflächen

#### Verschattung

Mikroklimatische Kühlwirkung durch Schutz & Ausbau des Baumbestandes nutzen

#### Biodiversität

Stabilisierung und Wachstum der Artenvielfalt bei Flora & Fauna

#### Mobilitätswende

Förderung nachhaltiger und flächeneffizienter Verkehrsträger

#### Multi-Codierte-Räume

Geplante Möglichkeit der Mehrfachnutzung stark frequentierter Räume

#### Begegnungsräume

Errichtung von kommunikationsanregendem, hochwertigem Stadtmobiliar

#### Konsumfreie Orte

Jahreszeitübergreifende & informelle Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum

# (UM)NUTZUNG ÖFFENTLICHER PARKPLÄTZE

## Konkrete Nutzen der Umnutzung



### VERKEHRSWENDE

**Stärkung des Fußverkehrs** unter Berücksichtigung aller Altersgruppen  
(Insb. Senioren & mobilitätseingeschränkte Personen)



### ÖKONOMISCHE VITALITÄT

**Stärkung größten Kundengruppe** (Zu-Fuß-Gehende)  
**Positiven ökonomischen Einfluss der Quartiersaufwertung** auf die umliegenden Geschäfte



### URBANE TRANSFORMATION

**Schaffung von Aufenthaltsqualitäten** sowie Begegnungs- & Kommunikationsorten  
**Steigerung der Lebensqualität** von Anwohnenden  
**Sogwirkung & Strahlkraft** einer attraktiven, lebendigen & grünen Innenstadt



### LOKALE GEMEINSCHAFT

Parklet-Paten / Gieß-Gemeinschaften stärken das **lokale Miteinander**  
Parklets, als partizipativ verwaltete und gestaltete Außenräume, können die **nachbarschaftliche Vernetzung** positiv beeinflussen



### GRÜNE STADT

**Reduzierung der lokalen Temperatur** um bis zu 10°C senken durch Einsatz großer Stadtbäume  
Erhöhung der **Biodiversität**  
Verfolgung einer **langfristigen Entsiegelungsstrategie**

# (UM)NUTZUNG ÖFFENTLICHER PARKPLÄTZE

## Kriterien für einen attraktiven Fußverkehr

### SCHUTZ



#### Schutz vor Verkehr und Unfällen – Sicherheitsgefühl

- Schutz für Fußgänger
- **die Angst vor dem Verkehr nehmen**

#### Schutz vor Verbrechen – Sicherheitsgefühl

- Belebter öffentlicher Raum
- Augen auf zur Straße
- **Überlappende Funktionen zwischen Tag & Nacht**
- Gute Beleuchtung

#### Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen

- Wind / Regen / Schnee / Kälte / Hitze
- Luftverschmutzung
- **Staub, Lärm, blendendes Licht**

### KOMFORT



#### Angebot für Fußgänger\*innen

- Genug Platz zum Gehen, keine Hindernisse
- Gute Bodenbeläge
- **Für alle zugänglich**
- Interessante Fassaden

#### Aufenthaltsgelegenheiten

- **Randeffekt / attraktive Wartezeiten**
- **Stützelemente**

#### Sitzgelegenheiten

- **Spezielle Sitzgelegenheiten**
- **Vorteile Nutzen: Aussicht, Sonne, Menschen**
- **Gute Sitzplätze**
- **Ruhebänke**

#### Sehenswertes

- **Vernünftige Betrachtungsabstände**
- Freie Sichtachsen
- **Interessante Ausblicke**
- Gute Beleuchtung bei Dunkelheit

#### Orte für Kommunikation

- Niedrige Lärmpegel
- **Straßenmöbel als „gesprächsfördernde Sitzlandschaften“**

#### Orte für Spiel & Sport

- **Bauliche Einladung für kreative Aktivitäten, Bewegung, Spiel & Sport**
- **Bei Tag & Nacht**
- **Im Sommer & Winter**

### BEGLÜCKENDES



#### Größenverhältnisse

- **Bauten & Räume nach menschlichem Maß**

#### Angenehme klimatische Verhältnisse

- Sonne / Schatten
- Wärme / Kühlung
- Leichte Brise

#### Positive Sinneseindrücke

- **Gutes Design & gute Details, Gute Materialien**
- **Schöne Aussichten**
- **Bäume, Grünanlagen, Wasser**

Legende: Kriterien durch Parklets erfüllt / gefördert

# (UM)NUTZUNG ÖFFENTLICHER PARKPLÄTZE

## Frage des Wertes von öffentlichen Räumen



Ca.

# 30€

p.a.

**Bewohner\*innen  
Parkausweis**

Ca.

# 300€

p.a.

**Stellplatz im  
Parkhaus**



# 1.320 €

p.a.

Wenn ein Stellplatz soviel kosten würde wie ein  
Kinderzimmer (11qm) (Mietspiegel ca. 10€/qm mtl.)

# (UM)NUTZUNG ÖFFENTLICHER PARKPLÄTZE

## Entsiegelung als Antwort auf Klimawandel

DWD:

„Die Wahrscheinlichkeit, dass es zu extremen Regenfällen kommt (...) hat sich durch den Klimawandel (bis zum) **9-Fachen** erhöht.“

Über **85%**

des Bodens im Stadtgebiet Osnabrück sind durch **Siedlung und Verkehr** bereits in Anspruch genommen

Lehm-Sand-Boden kann 12 - 15 l je qm und Stunde aufnehmen, das entspricht der **Hälfte der Wassermengen** von Starkregenereignissen

Ein entsiegelter Stellplatz kann bis zu **180 Liter Regenwasser / Stunde** aufnehmen  
= 1 Badewanne

# (UM)NUTZUNG ÖFFENTLICHER PARKPLÄTZE

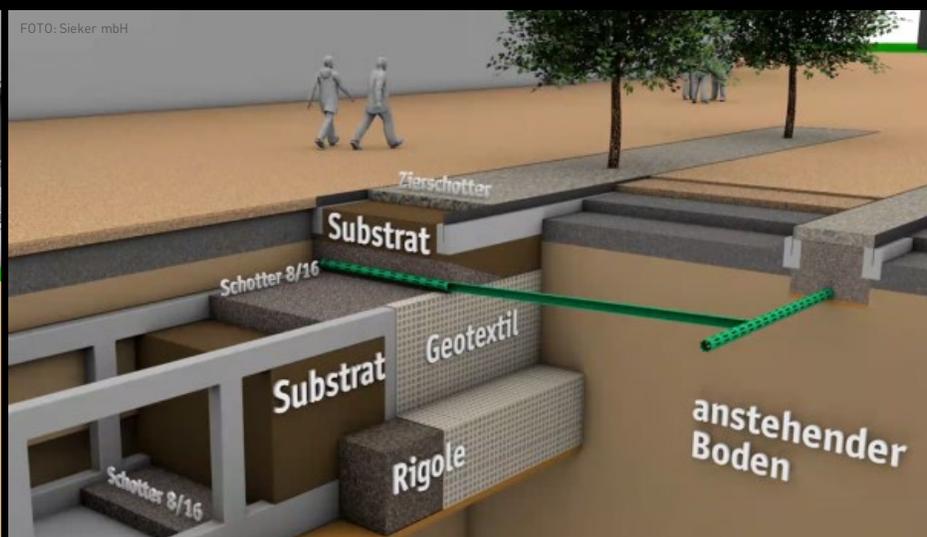
## Baumrigolen | Hintergrund

Rigolen sind Pufferspeicher, um eingeleitetes Regenwasser aufzunehmen und zu versickern

Primärnutzen ist die Reduktion von Oberflächenabfluss bei gleichzeitiger Erhöhung der Verdunstung und Versickerung

Baumrigolen verhindern durch Verschattung, dass sich versiegelte Flächen aufheizen und sie somit zum Heat-Island-Effekt beitragen

Stadtbäume nehmen Schadstoffe, wie Nitrat oder Phosphat aus dem Wasser auf



# (UM)NUTZUNG ÖFFENTLICHER PARKPLÄTZE

## Baumrigolen | Beispiele



FOTO: Bernhard Müller Betonsteinwerk GmbH

Betonfassung für Flächenversickerung und nachhaltige Niederschlagswasserableitung auf (ehem.) versiegelten Flächen



FOTO: Danielzik Leuchter + Partner Landschaftsarchitekten mbB

Rigolen mit grobporigen Substrat als Wasserspeicher bei Baumscheiben in Bochum



FOTO: Danielzik Leuchter + Partner Landschaftsarchitekten mbB



FOTO: Lisa Owens Viani

Mit Bäumen bepflanzte Versickerungsbereiche in Leipzig