

## Protokoll

über die 36. öffentliche Sitzung

### **des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel**

am Mittwoch, 19. Mai 2021

Dauer: 19.30 Uhr bis 22:00 Uhr

Die Sitzung fand in digitalem Format als Videokonferenz statt.

---

#### Teilnehmer/-innen

Sitzungsleitung: Frau Bürgermeisterin Strangmann

von der Verwaltung Herr Stadtrat Fillep, Vorstand für Finanzen Infrastruktur und Beteiligungen

Herr Ashoff, Fachbereich Städtebau

von der Stadtwerke  
Osnabrück AG:

Herr Hermle, Leiter des Geschäftsbereichs Bäder

Protokollführung/  
Chatbegleitung:

Herr Vehring, Referat für Strategie, Digitalisierung und Rat

Technik/IT:

Herr Brans, Referat für Strategie, Digitalisierung und Rat

# T a g e s o r d n u n g

## TOP    **Betreff**

---

### **1. Bericht aus der letzten Sitzung** (siehe Anlage)

- a) Radverkehr Kreuzung Haster Mühle
- b) Buswartehäuschen Berningstraße und Ruller Weg“
- c) Umwidmung von Gartenland an der nördlichen Knollstraße/ Bürgerpark in Bauland
- d) Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Knollstraße
- e) Ladestation für E-Autos am Eberleplatz
- f) Baustelle Haster Weg

### **2. Angemeldete Tagesordnungspunkte**

- a) Radverkehr in den Stadtteilen Haste, Dodesheide, und Sonnenhügel – Position des ADFC zum Protokoll des Bürgerforums am 10.12.2019
- b) Kontrollmaßnahmen hinsichtlich der Gefährdung von Radverkehr in der Knollstraße
- c) Bauvorhaben nördliche Knollstraße - Gartengelände der Klosterkammer
- d) Fahrradabstellanlage „rad-bar“ am Eberleplatz
- e) Fahrradverkehr Kreuzung Haster Mühle
- f) Radverkehr auf der Bramstraße vor der Thomas Morus Schule
- g) Sommerbühne an der Lerchenstraße
- h) Nutzung der Strecke Innenstadt - Haste für S-Pedelecs
- i) Linksabbiegerspur der Vehrter Landstraße in Richtung Nettebad
- j) Ausbau der Vehrter Landstraße
- k) Findlinge am Feldweg zwischen Vehrter Landstraße und Erzbergerstraße
- l) Bebauungsplan 621 – Fürstenauer Weg/Bramscher Straße
- m) Bebauungsplan 613 – östlich Johannes-Prassek-Weg/ nördlich Regenrückhaltebecken
- n) Bauvorhaben Walter-Haas-Straße/Streuobstwiese

### **3. Stadtentwicklung im Dialog**

- a) Aktuelle Informationen zur Corona-Pandemie
- b) Aktueller Stand zum Freiraumentwicklungskonzept „Urbaner Freiraum im (Klima-) Wandel“
- c) Baustellenmanagement (Informationen zu wichtigen anstehenden Baumaßnahmen)

### **4. Anregungen und Wünsche** (aus der Sitzung)

- a) Bürgerbeteiligung beim Bauprojekt Sandbachtal/Eiswiesen (Dodesheide)
- b) Push-Meldungen auf Katwarn und NINA bei Änderungen der Corona-Verordnungen
- c) Öffnung der Bäder bzw. des Nettebads
- d) Eingriffe in die Landschaft am Landwehrgraben hinter dem Gemeinschaftszentrum Lerchenstraße
- e) Verhalten und Kontrolle von Radfahrenden im Straßenverkehr
- f) Leerung der Bio-Mülltonnen am Sonnenhügel

Frau Strangmann begrüßt 71 angemeldete Bürger:innen sowie außerdem die angemeldeten Ratsmitglieder Herrn Henning und Herrn Görtemöller von der SPD-Fraktion, Frau Feldkamp und Frau Kämmerling von der CDU-Fraktion sowie Frau Dr. Häs von der Fraktion Bündnis 90 /Die Grünen und stellt die Verwaltungsvertreter:innen vor.

## 1. Bericht aus der letzten Sitzung (TOP 1)

Frau Strangmann verweist auf den Bericht aus der letzten Sitzung am 09.12.2020 mit den Stellungnahmen der Fachdienststellen zu den Anfragen und Anregungen der Bürger:innen (siehe Anlage). Der Bericht wurde den Teilnehmer:innen am Sitzungstag per E-Mail zur Verfügung gestellt. Ein Verlesen wird nicht gewünscht.

## 2. Angemeldete Tagesordnungspunkte (TOP 2)

### 2 a) Radverkehr in den Stadtteilen Haste, Dodesheide, und Sonnenhügel – Position des ADFC zum Protokoll des Bürgerforums am 10.12.2019

Der ADFC Osnabrück hat in einem Schreiben Stellung zum Protokoll des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019 genommen, woraus sich zu den angesprochenen Aspekten weitere Anregungen und Bitten ergeben (*sh. Anlage zum Protokoll der Sitzung vom 09.12.2020*).

Die Stellungnahmen der Verwaltung zu den einzelnen Aspekten werden aufgrund der Abwesenheit des Antragstellers zu Protokoll gegeben.

Zu TOP 2e (Vehrter Landstraße) des Protokolls des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019:

*Bereits im erwähnten frühen Planungsstadium muss ausreichende und sichere Radinfrastruktur im Planungsquerschnitt der Vehrter Landstraße eingeplant werden, da sich mit dem Nettebad/Nettedrom und der Eishalle zwei wichtige Zentren für Freizeit und Schulen an der Straße befinden und es sich um eine Hauptroute des Radverkehrsplans 2030 (RVP2030) für den Schul- und Berufsverkehr handelt. Der ADFC Osnabrück sieht die Notwendigkeit für jeweils eine „Protected Bike Lane“ (PBL) oder alternativ einen baulich getrennten Radweg nach dem ERA+-Standard<sup>1</sup> pro Fahrtrichtung. Für den Teil zwischen Haster Mühle und Am Vogelsang ist alternativ ein 4 m breiter Zweirichtungsradweg nach dem Radschnellwegstandard möglich, dies sollte bei der Planung der Nettebrücke und des Anschlusses an die Kreuzung mit der Hansastrasse bereits mit berücksichtigt werden.*

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau:

*Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt hat am 04.03.2021 beschlossen, dass die Vorplanung sowie die Bürgerinformation zum Ausbau der Vehrter Landstraße im Streckenabschnitt ab der Brücke über die Nette bis zum Landwehrgraben eingeleitet wird.*

*In der Vorplanung sollen als Varianten entwickelt werden:*

*Variante 1 (kombinierter Geh-/Radweg; 0,75m Sicherheitstrennstreifen / 2,50m Geh-/Radweg), beidseits neben der Fahrbahn. Diese Variante kann innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche ohne Grunderwerb hergestellt werden.*

*Bei der favorisierten Variante 2 (getrennter Geh-/Radweg; 0,75m Sicherheitstrennstreifen / 2,00m Radweg / 2,50m Gehweg) würde die öffentliche Verkehrsfläche auf der Nordseite überbaut, wodurch Grunderwerb erforderlich wird.*

<sup>1</sup> ERA steht für Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

*In der weiteren Planung ist die Umsetzbarkeit des Grunderwerbs zu klären. Damit erfolgt dann auch die Entscheidung, welcher Querschnitt realisiert werden kann.*

*Die beiden Querschnittsvarianten werden auch in der Brückenplanung übernommen.*

Zu TOP 2f (Ellerstraße) des Protokolls des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019:

*Zur kurzfristigen Sanierung des nördlichen Abschnitts der Ellerstraße durch den Osnabrücker ServiceBetrieb: Hier sind sowohl aktuell als auch im Radverkehrsplan 2030 (RVP2030) Schutzstreifen für den Fahrradverkehr vorgesehen.*

*Für die intensivere Neuplanung und den Umbau der Ellerstraße ab 2023 gilt ebenfalls:*

*– Bereits im frühen Planungsstadium muss ausreichende und sichere Radinfrastruktur im Planungsquerschnitt der Ellerstraße eingeplant werden, da die Ellerstraße eine Radschnell- und Hauptroute des RVP2030 darstellt. Insbesondere als Schulweg für Niedersachsens größte Grundschule, die Schule in der Dodesheide, und zum Schulzentrum Sonnenhügel mit seinen 4 Schulen besteht hier ein noch größerer Bedarf an sicherer Radinfrastruktur.*

*– Die im RVP2030 für die Ellerstraße aufgeführten Maßnahmen mit „Schutzstreifen“ sind abzulehnen und müssen mit ADFC-Beteiligung neu geplant werden.*

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau:

*Die Ellerstraße ist im Radverkehrsnetz als Hauptroute definiert, jedoch nicht als potenzielle Radschnellverbindung. Die Planungen für den Umbau der Ellerstraße werden sich bezüglich des Radverkehrs an den Empfehlungen des Regelwerks ERA orientieren. Schutzstreifen sind in der ERA eine vorgesehene Führungsform für bestimmte Einsatzbereiche (und werden dies auch in der Aktualisierung der ERA bleiben).*

*Aufgrund der Diskussionen zu Schutzstreifen wird in diesem Sommer an einem Abschnitt der Meller Straße ein Modellversuch stattfinden, bei dem nach einer Deckensanierung nicht erneut Schutzstreifen markiert werden, sondern zuerst die Veränderung der Verkehrssituation mit Führung des Radverkehrs im Mischverkehr und danach mit der Markierung einer „Piktogrammreihe“ mit Fahrradlogos erprobt wird. Die Ergebnisse des Versuchs werden in die Planung der Ellerstraße einbezogen.*

Zu TOP 2g (Am Limberg) des Protokolls des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019:

*Die Umwandlung der Straße in eine Fahrradstraße mit Gehweg und die geänderte Führung des motorisierten Verkehrs auf der neuen Planstraße A durch das Gewerbegebiet begrüßen wir. Diese Planung muss beibehalten werden.*

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau:

*Die jetzige Straße Am Limberg wird zukünftig zu einem Radweg umgestaltet. Der motorisierte Verkehr wird über die neue Straße im Gewerbegebiet geführt.*

Zu TOP 2i (Umsetzung RVP2030 Bramscher Straße/Süntelstraße) des Protokolls des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019:

*Der ADFC fordert die Einrichtung der Bramscher Straße als Fahrradstraße. „Schutzstreifen“ kommen als Maßnahme nach dieser Position nicht in Frage. Entgegen der gängigen Annahme bieten „Schutzstreifen“ für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) keinen Vorteil gegenüber einer Fahrradstraße. Die Einhaltung des Sicherheitsabstandes von 1,5 m beim Überholen von Radfahrenden (siehe aktuell beschlossene Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Bundesrat) durch Busse ist bei beiden Führungsformen zwingend erforderlich. Die*

*Einschränkungen des Überholens bei Gegenverkehr oder fehlender Möglichkeit zum Wiedereinscheren ohne Gefährdung von Radfahrenden ist durch die annähernd gleiche Durchschnittsgeschwindigkeit von Bussen mit Haltestopps und Radfahrenden ebenfalls in beiden Fällen gleich. Somit sind beide Formen für den ÖPNV gleich zu bewerten, die Form der Fahrradstraße bietet für den Radverkehr jedoch entscheidende Vorteile, insbesondere gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Für die Entscheidungsfindung und Verkehrsplanung der beiden Straßen steht der ADFC ebenfalls zur Abstimmung bereit.*

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau:

Die Entscheidung, wie der Radverkehr zukünftig auf der Bramscher Straße geführt wird, wird für den geplanten Ausbau ab 2024 getroffen werden. Die Ausweisung als Fahrradstraße ist eine mögliche in der Planung zu entwickelnde Variante.

Nach der geltenden Verwaltungsvorschrift zur StVO ist die Ausweisung als Fahrradstraße möglich, wenn „der Radverkehr die überwiegende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“. Neben dieser verkehrsrechtlichen Voraussetzung, die ggf. die Reduzierung von Kfz-Verkehren durch verkehrslenkende Maßnahmen erfordert, ist der Zielkonflikt mit der ÖPNV-Beschleunigung ein wichtiges zu diskutierendes Thema.

Zu TOP 2j (Markierung Querung Radfahrer:innen auf der Hansastrasse zur Bramscher Straße stadteinwärts) des Protokolls des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019:

*Wir bitten um zeitnahe Information zur Prüfung und Entscheidung, wann die Beschilderung („Achtung bei Rot hier halten“) zur Freihaltung der Fahrradquerung ergänzt wird.*

Stellungnahme des Fachbereichs Bürger und Ordnung:

Die Verwaltung hat sich die Situation vor Ort angeschaut. An allen im Umfeld befindlichen Signalgebern ist eine ungehinderte Erreichbarkeit gegeben. Barrieren konnten vor Ort nicht festgestellt werden.

Durch das Versetzen der Signalgeber hat sich die ursprüngliche Haltesituation für den Knotenpunkt Hansastrasse/ Bramscher Straße (Nord) geändert. Die Haltelinie befindet sich nunmehr unmittelbar vor dem Signalgeber, was vor dem Umbau des Verkehrsknotens nicht der Fall war. Eine entsprechende Beschilderung „Bei Rot hier Halten“ ist somit aktuell entbehrlich. Für den Bereich der Bramscher Straße (Übergang des Zweirichtungsradweges) ist eine entsprechende Beschilderung auch nicht angezeigt. Hier gilt grundsätzlich ein „Vorrang gewähren“ für den Radverkehr auch bei Verkehrsstau und ein Verständigen unter dem grundsätzlichen Aspekt der gegenseitigen Rücksichtnahme aus § 1 der Straßenverkehrsordnung.

Zu TOP 2k (Wegeführung für Fahrradfahrer:innen von der Bramscher Straße stadteinwärts Richtung Hasestraße/Zentrum) des Protokolls des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019:

*Wir bitten um Prüfung, ob bei Einhaltung der Mindestbreiten für Gehwege in dem angesprochenen Bereich durch Umgestaltung ein baulich getrennter Radweg eingerichtet werden kann, der nicht durch Busse blockiert werden kann. Nach Inkrafttreten der am 14.02.2020 im Bundesrat beschlossenen Novelle der Straßenverkehrsordnung bitten wir umgehend die Anordnung eines „Grünpfeils für Radfahrer“ zum Rechtsabbiegen an der Hasestraße zu prüfen.*

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau:

Die Überplanung des Knotenpunktes E-M-Remarque-Ring / Hasestraße soll als Bestandteil der beabsichtigten Planung des gesamten Wallrings und Umbau der nördlichen Wallring-Hälfte erfolgen, für die ein Förderantrag beim Förderprogramm des Bundesverkehrsministeriums (BMVI) „Innovative Modellvorhaben Radverkehr“ gestellt wurde.

Um das neue Verkehrszeichen „Grünpfeil für Radfahrer“ einsetzen zu können, fehlt es noch an der Aktualisierung der Verwaltungsvorschrift zur StVO, in der die Einsatzbereiche und -bedingungen definiert werden. Die Veröffentlichung ist für Sommer 2021 angekündigt.

Zu TOP 2l (Fahrradnetz Osnabrück (Fahrradmobilität) – Route Eishalle-Nettebad-Netteweg) des Protokolls des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019:

*Der ADFC unterstützt die planerische Festlegung der Landwehr als weiter zu entwickelnde Radachse und die Aufnahme zur Weiterentwicklung in den RVP2030. Bei Bedarf steht der ADFC gerne für eine Einbindung bereit.*

Anmerkung der Verwaltung: Da es sich nur um eine zustimmende Kommentierung der Pläne der Verwaltung handelt, wird eine erneute Stellungnahme nicht für erforderlich gehalten.

Zu TOP 2 m) Anbringen von Fahrradbügeln im Theanolte-Bähnisch-Hof – erneute Anfrage des Protokolls des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019:

*Hier sehen wir ein „Henne-Ei-Problem“: Ohne die Möglichkeit zum sicheren Abstellen von Fahrrädern werden auch keine Fahrräder abseits des direkt einsehbaren Bereiches abgestellt. Die Ablehnung des Anbringens von Fahrradbügeln mit dem bisherigen Fehlen von „frei“ abgestellten Fahrrädern zu begründen ist somit fraglich. Außerdem ist hier der Grundsatz der Gleichbehandlung von Radverkehr und dem motorisierten Individualverkehr einzuhalten. Wir bitten um zeitnahe Information zur Prüfung und Entscheidung, wie hier weiter vorgegangen werden soll.*

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau:

Die Verwaltung ist weiterhin der Meinung, dass nur in (Wohn-)Gebieten mit hohem Diebstahlsrisiko Radbügel genutzt werden, die nicht sehr nah am Ziel des Nutzers / der Nutzerin stehen.

Da bei den Beobachtungen keine Fahrräder gesehen wurden, die nicht in der direkten Nähe der Eingangsbereiche abgestellt waren, ist nicht von einer Akzeptanz von Radbügeln im Umfeld der Mittelinsel auszugehen.

Zu TOP 2n (Knollstraße: Gefahren für Radfahrer:innen auf dem Schutzstreifen [Missachtung Sicherheitsabstand durch Kfz-Verkehr]) des Protokolls des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019:

*Der ADFC fordert den Rückbau der „Schutzstreifen“ auf der Knollstraße und die Einrichtung als Fahrradstraße. Die Schilderung der Bürgerinnen und Bürger im Forum bestätigen die o.g. Position des ADFC und die Beobachtungen der UDV<sup>2</sup>. Um die konkrete Lebensgefährdung von Radfahrenden zu reduzieren, schlagen wir folgende Maßnahmen vor:*

- 1. Sofortige Entfernung der „Schutzstreifen“-Markierung entlang durchgezogener Mittellinien und Mittelinseln/Querungshilfen, da „Schutzstreifen“ an diesen Stellen ohnehin nicht ERA-konform sind*
- 2. Sehr kurzfristige Aufstellung der Hinweisschilder zum erforderlichen Mindestabstand von 1,5 m beim Überholen von Radfahrenden am jeweiligen Beginn der „Schutzstreifen“ an Knollstraße und Nonnenpfad sowie vor jeder Mittelinsel/Querungshilfe*
- 3. Kurzfristig nach Inkrafttreten der StVO-Novelle:*
  - 3.1. Entfernung der „Schutzstreifen“ auf der gesamten Länge und Einrichtung der Knollstraße und des Nonnenpfades als Fahrradstraße nach neuer Rechtslage*
  - 3.2. Anordnung eines „Überholverbotes von einspurigen Fahrzeugen“ mit neuem Verkehrszeichen 277.1 entlang von durchgezogenen Mittellinien und Mittelinseln/Querungshilfen*

<sup>2</sup> UDV steht für Unfallforschung der Versicherer

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau:

*Zu den Hinweisschildern und dem weiteren Vorgehen wird auf Tagesordnungspunkt 2b der Sitzung am 19.05.2021 verwiesen.*

*Zur Ausweisung als Fahrradstraße: Nach der geltenden Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ist die Ausweisung als Fahrradstraße möglich, wenn „der Radverkehr die überwiegende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“. Der Radverkehr ist an der Knollstraße nach der letzten Zählung im November 2020 etwa ¼ so stark wie der motorisierte Individualverkehr (MIV), daher ist eine Fahrradstraße nicht möglich.*

*Neues Verkehrszeichen „Überholverbot von Radfahrenden“: Um das neue Verkehrszeichen einsetzen zu können, fehlt es noch an der Aktualisierung der Verwaltungsvorschrift zur StVO, in der die Einsatzbereiche und -bedingungen definiert werden. Die Veröffentlichung ist für Sommer 2021 angekündigt.*

Zur Anmerkung hinsichtlich der Liebigstraße im Protokoll:

*Der ADFC widerspricht deutlich dem Eindruck, dass auf der Liebigstraße die „Schutzstreifen“ problemfrei funktionieren. Wir stellen fest, dass die „Schutzstreifen“ ERA-widrig ohne Sicherheitsabstand zu den Parkstreifen am Fahrbahnrand angelegt sind und außerdem die in der ERA geforderte Breite von „Schutzstreifen“ unterschreiten. Wenn Radfahrende den in Gerichtsurteilen geforderten Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen einhalten, um sich und Aussteigende bei öffnenden Fahrzeurtüren nicht zu gefährden, befinden sie sich links der „Schutzstreifen“ und werden vom MIV beim Überholen sehr oft mit zu geringem Abstand < 1,5 m überholt und dabei gefährdet oder bedrängt. Auch für die Liebigstraße fordert der ADFC – wie als Maßnahme im RVP2030 festgehalten – die kurzfristige Entfernung der nicht-ERA-konformen „Schutzstreifen“ auf der gesamten Länge und die Einrichtung als Fahrradstraße.*

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau:

*Auch hier gilt die o.g. verkehrsrechtliche Voraussetzung zu Ausweisung einer Fahrradstraße. Eine Verringerung des Kfz-Verkehrs ließe sich nur mit einer Veränderung des Kfz-Verkehrsystems erreichen. Dafür ist eine Verkehrsuntersuchung erforderlich, die deren Auswirkungen überprüft.*

Zu TOP 3 c) Baustellenmanagement des Protokolls des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019:

*Der ADFC bittet bei den aufgeführten Maßnahmen dringend darum, im Bestand ggf. vorhandene „Schutzstreifen“ nach Abschluss von Umbau- und Sanierungsmaßnahmen entsprechend der o.g. Position nicht erneut zu markieren. Für die alternative Einrichtung von sicherer und baulich getrennter Fahrradinfrastruktur steht der ADFC gerne für eine Unterstützung bei der Planung bereit.*

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau:

Nachdem es an der Liebigstraße dazu kam, dass die Nachmarkierung des Schutzstreifens nach alten Maßen erfolgte, was grundsätzlich nicht gewollt ist, erarbeitet die Verwaltung zurzeit einen besseren Workflow zwischen der ausführenden und der planenden Stelle.

**2 b) Kontrollmaßnahmen hinsichtlich der Gefährdung von Radverkehr in der Knollstraße**

Eine Bürgerin bezieht sich auf folgende Passage zu Tagesordnungspunkt 2f („Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Knollstraße“) aus dem Bürgerforum Dodesheide, Haste, Sonnenhügel am 09.12.2020:

*„Aufgrund der Beschwerden über Überholvorgänge und damit einhergehenden beängstigenden Situationen wird die Verwaltung mit einer Kamera an je einer Mittelinsel pro Fahrtrichtung die Situation erfassen. Als erste Maßnahme sollen Informationsschilder zum Mindestabstand aufgestellt und deren Wirkung mit einer weiteren Erhebung geprüft werden.“*

Hierzu stellt sie fest, dass bisher keine Informationsschilder bzgl. der Mittelinseln aufgestellt worden seien. Weiterhin würden knappe Überholmanöver von Kfz durchgeführt bis hin zum "Anhupen" der Fahrradfahrer:innen. Sie möchte wissen, ob eine stichpunktartige Erfassung mittels Kamera durchgeführt worden sei.

Herr Ashoff trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

*Es wurde eine Videoerhebung im November 2020 im Bereich zweier Mittelinseln durchgeführt. Die Aufnahmen wurden für den Zeitraum 10.11.2021, von 7 -18 Uhr, ausgewertet, wobei das Augenmerk auf dem Verhalten der Autofahrenden lag, wenn sie sich dem Bereich der Mittelinseln hinter Radfahrenden nähern.*

*Die Auswertung der Videofilme an den Mittelinseln „Lange Wand“ und „Potsdamer Straße“ zeigen, dass der Fall, dass Kfz und Rad sich dem Bereich der Mittelinsel gemeinsam nähern, relativ selten vorkommt, 79 % (Lange Wand) / 90% (Potsdamer Straße) der Radfahrenden befuhren den Abschnitt der Mittelinseln ohne Kfz-Verkehr in der Annäherung. In den Fällen, in denen Rad und Kfz sich gemeinsam der Mittelinsel näherten, blieb die Mehrheit der Autofahrenden (63% Lange Wand / 61% Potsdamer Straße) hinter dem Rad und verhielt sich regelkonform. Mehr als ein Drittel überholte jedoch im Bereich der Mittelinsel. Bei der Gesamtmenge von 919 Radfahrenden (Lange Wand) / 843 (Potsdamer Straße) ist die absolute Zahl der Fälle, in denen im Bereich der Mittelinsel überholt wurde mit 73 (Lange Wand) und 33 (Potsdamer Straße) nicht hoch. Jedes Überholen in diesen Engstellen ist jedoch nicht zulässig und gefährdet und verunsichert die Menschen, die Rad fahren.*

*Die Infoschilder „Mindestabstand beim Überholen“ sind am 03.05.2021 aufgestellt worden. Nach einer Eingewöhnungszeit werden im Juni / Juli die Videoerhebungen wiederholt.*



Frau Strangmann und die Antragstellerin bestätigen die Gefährlichkeit für den Radverkehr an den Mittelinseln.

Herr Ashoff weist ergänzend darauf hin, dass die neue Straßenverkehrsordnung das neue Verkehrszeichen 277.1 „Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“ beinhaltet. Die Verwaltungsvorschriften zur neuen Straßenverkehrsordnung, welche die Umsetzung regeln, seien jedoch noch nicht veröffentlicht worden. Das Aufstellen der neuen Verkehrszeichen und das Verhängen entsprechender Bußgelder sei erst nach Veröffentlichung der Verwaltungsvorschriften möglich. Solche Schilder sollen in der Knollstraße möglicherweise auch vor den Verkehrsinseln aufgestellt werden.

Wann mit einer Veröffentlichung zu rechnen ist, könne er nicht sagen, aber es sei wahrscheinlich noch ein wenig Geduld gefragt. Die neue Beschilderung könnte aber zu einer deutlichen Verbesserung führen.

Frau Tennstädt verweist erneut auf die Schwierigkeiten bei der Nutzung des dortigen Verkehrsraumes für Rollstuhlfahrer:innen hin. Die Einschätzung, dass ein Drittel sich nicht an die geltenden Verkehrsregeln an dieser Stelle halte, bestätige, dass noch mehr getan werden müsse, als dort die grünen Schilder aufzustellen. Ein Drittel sei bedeutend zu viel.

Ein Bürger vertritt die Auffassung, dass der Schutzstreifen vielleicht früher eine gute Idee gewesen sei, aber nunmehr festzustellen sei, dass er Autofahrer:innen dazu verleite, diesen nicht zu überfahren. Dann sei die Breite der verbleibenden Fahrbahn deutlich zu schmal, um gefahrlos an Radfahrer:innen vorbeizufahren, weil der Gegenverkehr sich zu stark in der Fahrbahnmitte bewege. Ein weiterer Bürger fragt konkret, ob eine Entfernung der Schutzstreifen möglich sei.

Frau Strangmann bemerkt, dass an Meller Straße ein Versuch anstehe, auf die Schutzstreifen zu verzichten und stattdessen eine Piktogrammreihe auf die Straße aufzubringen. Danach werde eine Auswertung und ggf. Ausweitung auf andere Bereiche im Stadtgebiet erfolgen. Herr Ashoff ergänzt, dass gegenwärtig keine Entfernung der Schutzstreifen vorgesehen sei, sondern Verbesserungen über die Beschilderung erreicht werden sollen. Er bestätigt den Eindruck eines Bürgers, dass Verbesserungen hier im Grunde nur mit größerer gegenseitiger Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu erreichen seien. Die Schutzstreifen dürften auch von Kfz befahren werden, wenn es die Verkehrssituation erfordere und dort gerade kein Radverkehr sei. Sei ein Überholen dann nicht möglich, seien die Autofahrer:innen verpflichtet, hinter dem Radverkehr zu verbleiben, wenn ein Überholen mit ausreichend Abstand nicht möglich sei.

Ein weiterer Bürger spricht sich dafür aus, dass der Radverkehr den Schutzstreifen in der ganzen Breite auszunutzen und vor allem im Bereich der Verkehrsinseln links auf dem Schutzstreifen fahren sollte; dann kämen die Autofahrer:innen gar nicht mehr auf die Idee, zu überholen.

Ein anderer Bürger zeigt sich hinsichtlich der Schilderungen zur Ausnutzung des Schutzstreifens irritiert, da seines Wissens ein Rechtsfahrgebot gelte. Das wird grundsätzlich von Herrn Ashoff bestätigt, der noch ergänzt, dass bewusstes Linksfahren auch als Provokation wahrgenommen werden könnte, was im Straßenverkehr grundsätzlich nie ratsam sei.

Der Bürger äußert, dass das Hauptproblem in der Umsetzung der Verkehrsregeln liege. Er spricht sich für eine gemeinsame Kampagne der Kommunen aus, um die neuen Verkehrsregeln der Bevölkerung näher zu bringen, z.B. in Kinos und an anderen geeigneten Orten.

Herr Ashoff äußert, dass es zu begrüßen wäre, wenn das Thema „Neue Verkehrsregeln“ möglichst wiederkehrend auch in den Medien bzw. in der Lokalpresse aufgegriffen werde, z.B. in einer Serie, um diesbezüglich zu informieren und zu sensibilisieren.

Ein Bürger bemerkt, dass ein Rechtsfahrgebot für den Radverkehr nicht bedeuten könne, dass dieser ständig über Regenwasserschächte, Kanaldeckel oder ähnliche Unebenheiten am rechten Rand des Schutzstreifens fahren müsse. Hier müsse es schon gestattet sein, diese links zu umfahren.

Herr Ashoff bemerkt, dass der Radverkehr den Schutzstreifen voll ausnutzen dürfe.

Ein Bürger erläutert, dass der Schutzstreifen im Bereich der Mittelinseln eigentlich überflüssig sei, da hier ohnehin ein Abstandsgebot von 1,5m gelte, was dort einem faktischen Überholverbot gleichkomme. Gleichwohl spricht er sich ebenfalls dafür aus, den Schutzstreifen auch dort aufzuheben, wo keine Mittelinsel ist.

Stellungnahme des Fachbereich Städtebau zu den Anregungen und Vorschlägen zu Protokoll:  
*Die Vermittlung von Verkehrsregeln und die Sensibilisierung für die Belange der anderen Verkehrsteilnehmer:innen ist ein Dauerthema, an dem alle Akteure, wie Polizei, Fahrschulen, Schulen und die Kommunen mitarbeiten, sollten. Dies kann auch im Rahmen städtischer Kampagnen geschehen, wie von 2013 – 2018 in der Kampagne „Osnabrück sattelt auf“. Eine ähnlich große Kampagne ist aktuell nicht geplant, da sie hohe finanzielle und personelle Ressourcen binden würde.*

## **2 c) Bauvorhaben nördliche Knollstraße - Gartengelände der Klosterkammer**

---

Frau Tennstädt weist darauf hin, dass das konkrete Bauvorhaben der Bövingloh Gruppe zwar im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt zurückgewiesen worden sei, trotzdem sei für die Anwohnerinnen und Anwohner und Hauseigentümerinnen und -eigentümer nun ein unerträglicher Schwebezustand entstanden. Die Gartenpachten liefen zum September 2021 aus und es gebe keine Planungsperspektive. Es sei zu befürchten, dass dann die Pflege durch die bisherigen Gartenpächterinnen und -pächter nicht mehr erfolgen dürfe und das Gelände in kurzer Zeit verwahrlose. Auch für den Verkauf und die Vermietung von Wohnungen an der Knollstraße sei dieser Schwebezustand unerträglich. Die Bürgerinitiative Knollstraße/ Bürgerpark setze sich immer noch für die Erhaltung der Gärten als Gartenland ein.

Herr Ashoff trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Bürger und Ordnung vor:  
*Von Seiten der Projektentwicklerin besteht ein Interesse an der Fortführung des Projektes. Anfang Mai wurde eine neue Planungskonzeption vorlegt. Diese wird zurzeit von der Verwaltung geprüft. Ob das Vorhaben weiter zu verfolgen ist und ob ein Bauleitplanverfahren eingeleitet werden soll, ist durch die politischen Gremien der Stadt Osnabrück zu entscheiden. Der Termin hierfür kann aktuell noch nicht genannt werden.*

*Die Verwaltung hat keinen Einfluss auf die Pachtverträge, da es sich hierbei um privatrechtliche Regelungen handelt. Die Optionen der Flächennutzung sollten zwischen den Pächtern und der Eigentümerin der Fläche besprochen werden.*

Frau Strangmann erkundigt sich, ob die Bövingloh-Gruppe die Flächen schon gekauft habe. Die Frage wird zu Protokoll beantwortet.

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau zu Protokoll:  
*Die Klosterkammer Hannover ist Behörde des Landes Niedersachsen und an die für sie und die von ihr verwalteten Stiftungen geltenden Rechtsvorschriften gebunden. Ein Verkauf der Flächen stand nie zur Disposition, vielmehr ist die Bestellung von Erbbaurechten Vorhabengrundlage. Über den genauen Verfahrensstand können mit Rücksicht auf die Interessen der jeweiligen Vertragspartner keine Angaben gemacht werden.*

Frau Tennstädt teilt mit, dass die Bürger:innen hier die Hilfe und Unterstützung der Stadtverwaltung und des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt suchen und benötigen. In dem gegenwärtigen Schwebezustand bestehe keine Möglichkeit der Einflussnahme. Hinsichtlich der klimatischen Aspekte weist sie darauf hin, dass es sich um Gartenland mit Kaltluftentstehung und zugleich um ein naturnahes Erholungsbiet handele. Das Gartenland sei nicht direkt an die Häuser angehängt, welche auf Erbpachtflächen stünden. Beim Bauland lasse die Klosterkammer die Verträge auslaufen, um es lukrativ zu vermarkten. Dass die Stadt das so zugelassen habe, führe nun dazu, dass alle Beteiligten nur zuschauen können. Viele Menschen seien in diesen Gärten aufgewachsen und es sei Teil ihrer Identität. Die Gartenflächen seien für viele das ausschlaggebende Argument gewesen, dort hinzuziehen. Nun würden sehr heftige Einschnitte in die Lebensplanung der Bürger:innen vorgenommen. Sie kündigt den Versuch an, nochmals alle Politiker:innen einzuladen, sich vor Ort ein Bild zu machen.

Die Klosterkammer habe versäumt, das Vorkaufsrecht für das Haus Knollstraße 57a auszuüben und versuche dies nun noch gerichtlich zu erwirken. Die Renovierung des Hauses werde dadurch blockiert und es verkomme zusehends. Außerdem werde die Durchfahrt für den Bau der Häuser durch die Bövingloh-Gruppe benötigt. Die Stadt habe durch ihre Entscheidungen das Bauen durch den Investor unterstützt. Die Interessengruppe fühle sich alleingelassen.

Frau Strangmann verdeutlicht, dass es nicht möglich sei, in Privateigentum einzugreifen. Zuletzt habe es zu diesem Gebiet keine Beratungen oder Entscheidungen im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt gegeben. Außerdem weist sie darauf hin, dass zumindest die heute anwesenden Politiker:innen alle vor Ort waren und die Situation in Augenschein genommen sowie viele Gespräche mit den Anwohner:innen geführt hätten.

Frau Tennstädt merkt an, dass die Firma Bövingloh in Osnabrück für den Bau von Luxuswohnungen bekannt sei und nicht für die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum. Sie hinterfragt, ob es das sei, was die Stadt möchte.

Frau Strangmann merkt an, dass auch diese Firma sich an die festgelegte Sozialquote beim Wohnungsbau halten müsse.

Frau Tennstädt bemerkt am Beispiel des Hauses Knollstraße 57a, dass das Gebiet verwahrloste. Im Haus sei bereits Feuer gelegt worden, Obdachlose übernachteten dort und niemand fühle sich für allgemeine Anliegerpflichten wie Schneeräumen zuständig.

Frau Strangmann bemerkt, dass diese Hinweise an den Fachbereich Bürger und Ordnung weitergegeben und von dort geprüft würden.

#### Stellungnahme des Fachbereiches Bürger und Ordnung zu Protokoll:

*Der Fachdienst Ordnung nimmt bei aktueller Beschwerdelage - bspw. hinsichtlich der Räumlichkeiten - Kontakt zum jeweiligen Grundstückseigentümer auf und setzt die Einhaltung der Vorschriften für die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch. Sofern allerdings Zustände oder Nutzungen auf einem privaten Grundstück bemängelt werden, sind diese der Zuständigkeit des Fachdienstes Ordnung entzogen, solange hiervon nicht Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgehen. Hier ist vorrangig der Grundstückseigentümer für die Pflege und den Schutz seines Eigentums verantwortlich.*

*Soweit der öffentliche Raum um das Grundstück herum betroffen ist und bspw. Räumlichkeiten oder auch Rückschnittpflichten bzgl. Bäumen auf dem Grundstück nicht nachgekommen wird durch den jeweiligen Grundstückseigentümer, kann jederzeit gern Kontakt zum Fachdienst Ordnung aufgenommen werden, der dann die Einhaltung der geltenden Regelungen verfolgt.*

Ein Chatteilnehmer merkt an, dass es sich vielleicht für Gartennutzer noch lohne - falls der Verkauf noch nicht stattgefunden hat -, gemeinsam mit der Klosterkammer darüber zu verhandeln, ob die Gartennutzer als Käufer in Frage kommen.

Frau Tennstädt weist hierzu darauf hin, dass die Klosterkammer die Flächen nicht an die bisherigen Gartennutzer verkaufen dürfe. Es gebe ein Gerichtsurteil des Landesverwaltungsgerichtes, wonach dort nicht in zweiter Reihe gebaut werden dürfe. Sie sei davon ausgegangen, dass die Flächen an die Bövingloh-Gruppe verpachtet würden.

## **2 d) Fahrradabstellanlage „rad-bar“ am Eberleplatz**

---

Herr Uppenkamp bemerkt, dass seine Frage das Fahrrad-Parkhaus am Eberleplatz betrifft. Hier sei wohl mit großem Aufwand eine Fahrradgarage entstanden. Jedes Mal, wenn er vorbeifahre und hineinschaue, sehe er nichts als totale Leere. Daher richtet er die folgenden Fragen an die Verwaltung:

1. Für wen ist diese Einrichtung gedacht?
2. Wie ist die Auslastung und die gedachte Rendite in der Zukunft?

Herr Ashoff trägt die Stellungnahme des Fachbereich Städtebau vor:

*Zu Frage 1:*

*Die Stadt Osnabrück verfolgt an den Mobilitätsstationen mit den Stadtwerken Osnabrück einen für Osnabrück neuen und innovativen Ansatz der vernetzten Mobilität (Rad, Bus, Sharingangebote).*

*Diese Angebotsplanung ist eingebettet in den Transformationsprozess, der auch im Verkehrssektor stattfinden wird. Es ist selbstverständlich, dass Veränderungsprozesse eine langfristige Sicht erfordern. Diese gilt es auch für dieses neue Angebot der gesicherten Radabstellanlagen/Mobilitätsstationen einzunehmen. Es lag hier keine Erwartungshaltung zugrunde, dass das neue Angebot hier sofort rege genutzt wird.*

*Übergeordnetes Ziel ist, die Menschen durch neue und attraktive Angebote zu einem Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf diese Angebote zu bewegen –. Daher richtet sich dieses Angebot an alle Nutzergruppen in Stadt und Region. Die Nutzung ist kostenlos.*

*Zu Frage 2:*

*Neben der Fahrradabstellanlage in Haste wurden in Düstrup, am Sutthausener Bahnhof und am Kamp erstmalig gesicherte Fahrradabstellanlagen eingerichtet. Die Buchungsbilanz (Stand 1. Quartal 2021) zeigt folgendes Ranking: Standort Kamp – mit Abstand die höchste Nachfrage (Abstellplätze und Schließfächer werden stark nachgefragt); das Mittelfeld teilen sich die Standorte Haste und Sutthausen; die schwächste Nachfrage erfährt aktuell der Standort Düstrup.*

*Aktuell ist das Fahrradparken an den genannten Standorten kostenlos. Fragen zur Rendite sind daher nicht zu beantworten. Ob zukünftig der „Ruhende Radverkehr“ unter Renditeaspekten zu betrachten ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab und ist politisch zu diskutieren und zu entscheiden.*

Frau Kämmerling berichtet aus dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt, dass Radstationen dort regelmäßig im Blick seien und es aufgefallen sei, dass die Fahrradabstellanlagen Düstrup und Haste wenig frequentiert seien. Grundsätzlich werde das modulare Angebot der Mobilstationen positiv betrachtet, aber die Standorte müssten evaluiert werden. Gegebenenfalls sei eine Station, die wenig bis gar nicht genutzt werde, auf Dauer an einem anderen Standort anzubieten. Herr Otte habe angekündigt, dass nach dem Ende der Corona-Pandemie nochmals eine genauere Prüfung erfolgen solle.

Ein Bürger bestätigt, dass die gegenwärtige Standortwahl in Haste nicht richtig sei, da dieses Angebot dort kaum genutzt werde. Durch einen Abbau der Fahrradabstellanlage hätte der Platz außerdem noch einen besseren Begegnungscharakter. Aus seiner Sicht handele es sich bei dem Standort um eine Fehlplanung. Herr Uppenkamp stimmt seinem Vorredner zu.

Im Chat wird der Standort Bahnhof Osnabrück Altstadt als Alternative vorgeschlagen.

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau zu Protokoll:

*Aktuell plant die Verwaltung in enger Abstimmung mit den Stadtwerken Osnabrück eine Evaluation, um Interessen der Nachfrageseite des Marktes u.a. zum Thema Akzeptanz zu erfahren. Etwaige bauliche Modifikationen werden in diesem Zusammenhang abgeprüft. Eine Verlagerung an dem in der Sitzung vorgeschlagenen Standort ist heute aber bereits auszuschließen, da für den Standort „Bahnhof Osnabrück Altstadt“ an anderes Konzept zum Thema „Fahrradparken“ geplant ist. Dieses Konzept berücksichtigt Frequenz, Funktionalität und die Nutzungsanforderungen im Umfeld dieses Bahnhofs.*

## 2 e) Fahrradverkehr Kreuzung Haster Mühle

---

Herr Uppenkamp kommentiert zur Stellungnahme der Verwaltung zu TOP 2c aus dem Protokoll der vorherigen Sitzung am 09.12.2020, dass ein neuer Taster mit "Bitte warten" keine Verbesserung für den Radverkehr sei, da er oft zum Taster gehen müsse, um zu sehen, ob der Sensor ihn ermittelt hat. Infolgedessen müssten Radfahrer teilweise auf den Fußgängerüberweg ausweichen. Er fragt, warum nicht zur "Bitte warten"-Leuchte auf dem Mittelstreifen zurückgekehrt werde.

Herr Fillep trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Geodaten und Verkehrsanlagen vor:  
*Die im Bürgerforum am 9. Dezember 2020 angekündigten Verbesserungen für den Radverkehr wurden realisiert.*

*In Bezug auf die Detektion gab es von vielen Bürger:innen bereits eine positive Resonanz. Durch die stetige Verbesserung der Lage der Detektionsfelder ist es heute möglich, jeden Radfahrenden, der sich straßenverkehrsordnungskonform bewegt, sicher zu erfassen. Daher ist es auch nicht problematisch, dass das Aufbringen eines eigens erstellten Piktogramms rechtlich nicht möglich ist, da dies gegen eindeutige Vorgaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sowie der Straßenverkehrsordnung verstößt.*

*Im Zuge der Modernisierung wurde auch an dieser Ampel der in Osnabrück seit einigen Jahren standardmäßig eingesetzte Anforderungstaster verbaut, auf dem deutlich erkennbar blinkend die Anforderung/Detektion eines Radfahrenden quittiert wird. Zur Reduzierung von Energie- und Unterhaltungskosten ist es das Ziel der Stadt, die „Bitte warten“-Hinweise an den Signalgebern zu reduzieren.*

*Auch hierzu gab es positive Rückmeldungen, sodass seitens des Teams Verkehrstechnik die weitere Entwicklung zunächst abgewartet wird. Gegebenenfalls könnte sonst nochmals eine alternative Quittierung geprüft werden.*

Herr Uppenkamp bemerkt, wenn man heranzufahre, könne man vor allem bei einer bestimmten Sonneneinstrahlung nicht sehen, ob der Sensor angeschaltet sei oder nicht. Deshalb müsse er stets noch auf den Fußgängerweg gehen, um zu sehen, ob der Sensor aktiviert ist.

Frau Kämmerling bestätigt, dass das Problem im Blick und nach wie vor nicht optimal gelöst sei. Sie ist aber der Überzeugung, dass es dort auf Dauer eine gute Lösung geben werde. Ein Bürger konkretisiert, dass das System stadteinwärts einwandfrei funktioniere, stadtauswärts funktioniere der Sensor aber nicht wie gewollt.

## 2 f) Radverkehr auf der Bramstraße vor der Thomas Morus Schule

---

Herr Uppenkamp weist darauf hin, dass auf dem Radweg vor der Thomas Morus Schule Radfahrende regelmäßig von PKWs und LKWs überholt werden. Der Mindestabstand von einem Meter zwischen den beiden Verkehrsteilnehmenden könne oft nicht eingehalten werden, was für den Radverkehr gefährlich sei. Viele Autofahrerinnen und Autofahrer blieben hinter den Radfahrenden, bis es wieder möglich sei, zu überholen. Zur Warnung für diejenigen, die dies nicht täten, könne es sinnvoll sein, das neue Zeichen 277.1 zu installieren.



Herr Fillep trägt die Stellungnahme des Fachbereiches Bürger und Ordnung vor:

*Seit dem 28.04.2020 gilt die neue Straßenverkehrsordnung. Diese beinhaltet das neue Verkehrszeichen VZ 277.1 „Überholverbot von 1-spurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kfz und Krafträder mit Beiwagen“. Allerdings wurden die Verwaltungsvorschriften zu der neuen Straßenverkehrsordnung noch nicht veröffentlicht. Diese regeln die Umsetzung der Straßenverkehrsordnung. Das Aufstellen der neuen Verkehrszeichen ist erst nach der Veröffentlichung der Verwaltungsvorschriften möglich. Die Verwaltung wird dann die Aufstellung des VZ 277.1 an der Thomas-Morus-Schule prüfen.*

Frau Feldkamp teilt mit, dass sie es gut fände, wenn bis zur Veröffentlichung der Verwaltungsvorschriften eine Zwischenlösung gefunden werden könne, da viele Schüler:innen dort mit Fahrrad fahren würden und es dort auch nach ihrer Beobachtung sehr gefährlich sei.

Der Fachbereich Bürger und Ordnung wird prüfen, ob und gegebenenfalls, welche Zwischenlösungen möglich sind und darüber zur nächsten Sitzung berichten.

**2 g) Sommerbühne an der Lerchenstraße**

Herr Büker von der Kulturinitiative Lerchenstraße möchte darüber informieren, dass die Sommerbühne auf dem Großspielplatz Lerchenstraße nun fertiggestellt ist, allen Bürgerinnen und Bürgern ab Juni offen steht und die Nutzung zusammen mit dem Gemeinschaftszentrum Lerchenstraße organisiert wird.

Er bemerkt, dass seit drei Jahren Konzerte und auch sonstige kulturelle Veranstaltungen im Bereich des Friedengartens organisiert worden seien. Dann sei die Kulturinitiative Lerchenstraße an den Osnabrücker ServiceBetrieb mit dem Wunsch herangetreten, auf dem Großspielplatz eine Freilichtbühne zu errichten. Er sei sehr dankbar, dass das nunmehr umgesetzt wurde. Sobald die Pandemie es zulasse, werden dort Kulturveranstaltungen möglich sein. Er weist auf die Homepage <https://sommerbuehne-lerchenstrasse.com/> hin.

Die Bühne, die nicht für Großveranstaltungen gedacht sei, könne von Menschen aus dem Stadtteil genutzt werden und Veranstaltungen würden „umsonst und draußen“ angeboten. Die bisherigen Veranstaltungen seien von Mal zu Mal immer besser besucht worden. Von der neuen Bühne erhofft sich die Kulturinitiative einen weiteren Schub.

Um zu gewährleisten, dass sie wirklich kleinen Veranstaltungen vorbehalten ist, sei entschieden worden, dort keinen Stromanschluss zu verbauen. Allerdings sei über den FOKUS e.V. (Forum Osnabrück für Kultur und Soziales) ein Akku angeschafft worden, der genutzt werden könne, aber eine Limitierung der Lautstärke ausweise. Die Buchung der Bühne und die Ausgabe des Akkus erfolgten über das Gemeinschaftszentrum Lerchenstraße.

Mit diesem Angebot solle die Nachbarschaft gefördert und hiesigen Kulturschaffenden eine Bühne geboten werden. Aber auch die Schulen sollten sich von diesem Angebot angesprochen fühlen. Er bittet darum, die Nutzung der Sommerbühne durch Kinder zu fördern.

Er bedankt sich für die Unterstützung der Stadt, insbesondere bei den Auszubildenden des Osnabrücker ServiceBetriebs, die dieses Vorhaben umgesetzt haben. Es sei sehr gelungen.

Frau Strangmann merkt an, dass nicht nur der künstlerische, sondern auch der soziale Aspekt dieses Projektes gewürdigt werden müsse.

Herr Fillep weist darauf hin, dass er den Dank an seine Mitarbeiter:innen weitergebe und die Bühne für ihn eine Herzensangelegenheit sei. Man habe ganz bewusst die Entscheidung getroffen, keine Stromversorgung zu verbauen, damit es für die Anwohner:innen nicht zu laut werde.

Frau Feldkamp erkundigt sich, wie die Schulen und Kindertagesstätten informiert würden.

Frau Strangmann merkt an, dass am 20. Mai der Runde Tisch Dodesheide/Sonnenhügel stattfindet, an welchem alle Kindertagesstätten und Schulen anwesend seien und auf diesem Wege darüber informiert würden.

Herr Büker ergänzt noch, dass die Initiative den neuen Standort wollte, weil die Verbindung zum Großspielplatz da sei. Damit verbunden sei die Zielsetzung, den Integrationscharakter dieses Angebotes in den Mittelpunkt zu rücken und Brücken zu bauen. Kinder seien von Natur aus neugierig und könnten dann auch ihren Eltern Antrieb geben, sich mit anderen im Rahmen der Nutzung der Sommerbühne auszutauschen.

## **2 h) Nutzung der Strecke Innenstadt - Haste für S-Pedelecs**

Herr Erpenbeck bemerkt, dass er Nutzer eines S-Pedelec (Fahrrad mit Motorunterstützung bis 45 km/h und Versicherungskennzeichen) sei. Diese Fahrzeugklasse sei verpflichtet, inner- wie außerorts die Straße zu nutzen. Dies scheine vielen Verkehrsteilnehmenden nicht bekannt zu sein und es komme immer wieder zu Anfeindungen. Für seinen Arbeitsweg (ca. 30 km im Landkreis) nutze er daher gerne Nebenstraßen. In seinem Viertel gebe es leider zwei Stellen, die ihn immer wieder auf die Hauptverkehrsachse Bramscher-/Hansastraße zwingen. Zum einen sehe er kritisch, dass es einem S-Pedelec nicht erlaubt sei, am Ende der Bramscher Straße links abbiegend zum Hasetor zu fahren. Hier wäre eine Erweiterung des Schildes um ein Symbol für S-Pedelecs gut. Zum anderen gebe es die Fahrradroute nach Haste über die Süntelstraße, Hügelstraße, Am Vogelsang und den Johannes Prassek-Weg. Letzterer sei leider für S-Pedelecs nicht befahrbar, daher müsse hier der Weg über die stark befahrene Bramscher Straße mit dem Resultat des oben beschriebenen Unverständnisses der anderen Verkehrsteilnehmenden gewählt werden. Hier bittet er die Verwaltung zu prüfen, ob der Johannes Prassek Weg unter dem Zusatz „max. 25 km/h“, wie für Radwege zulässig, eine Sondernutzungserlaubnis für S-Pedelecs bekommen kann. Landwirtschaftlicher Verkehr sei bereits erlaubt und dieser dürfe bis zu 60 km/h bei einigen Zugmaschinen fahren.

Er sehe allgemein wenig Beachtung für diese Art der Mobilität bei der Stadtplanung, aber eine in den Jahren zunehmende Anzahl von S-Pedelecs, wenn er damit zur Arbeit fahre, die nach Osnabrück hineinfahren. Für Einwohnerinnen und Einwohner der Außenbezirke und der angrenzenden Gemeinden seien sie eine gute Alternative zum Auto, da sie in etwa so schnell seien. Dies funktioniere allerdings nur, wenn die Nebenstrecken in und aus der Stadt nicht für einen "Radschnellweg" auf 30 km/h reduziert werden.

### Herr Fillep trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Bürger und Ordnung vor:

*S-Pedelecs bis 45 km/h dürfen keine Radwege benutzen. Sie gelten als Kleinkraftwagen (Kleinkrafträder) und dürfen ausschließlich auf Straßen gefahren werden. Auf allen anderen Radwegen oder im Wald und Feld dürfen nur zulassungsfreie Pedelecs (bis 25 km/h) genutzt werden. Somit kann eine Freigabe der Radwege für S-Pedelecs aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht in Aussicht gestellt werden.*

Herr Erpenbeck merkt an, dass ihm durchaus bewusst sei, dass S-Pedelecs nicht auf dem Fahrradweg fahren dürfen; es sei für andere Verkehrsteilnehmer:innen jedoch kaum zu erkennen, auf was für einer Art von Zweirad er fahre; er würde es begrüßen, wenn mit S-Pedelecs auf Nebenstrecken ausgewichen werden könnte und die Beschilderung dies dort zulasse.

Herr Fillep dankt für den Hinweis und lässt dies erneut durch die zuständigen Kolleg:innen prüfen.

Herr Ashoff gibt zu bedenken, dass S-Pedelecs am Nummernschild erkennbar sein müssten.

Herr Erpenbeck merkt an, dass es hilfreich sei, wenn für S-Pedelecs das Linksabbiegen am Hasetor gestattet werden würde.

Frau Strangmann bestätigt, dass dort viele Verkehrsteilnehmende – auch Autofahrer:innen – versucht seien, links abzubiegen.

Herr Ashoff sagt zu, dass die Verwaltung dies prüfen werden.

Im Chat merkt ein Bürger an, dass es früher es bereits das Zusatzschild "Mofa frei" gegeben habe, das auf bestimmten Strecken sinnvoll war. Dieser Gedanke könnte für S-Pedelecs wieder aufgenommen werden.

Herr Fillep stellt klar, dass S-Pedelecs keine Mofas bzw. nicht mit ihnen gleichzusetzen seien. Mofas hätten eine Beschränkung auf 25 km/h, S-Pedelecs führen bis zu 45 km/h.

Ein Bürger merkt an, dass S-Pedelecs und E-Bikes seit einiger Zeit eine neue Erscheinung im Straßenverkehr seien. Hier müsse sich noch einiges einspielen.

Herr Fillep stimmt zu, dass sich die Straßenverkehrsordnung noch darauf einstellen müsse.

Anmerkung der Verwaltung zu Protokoll:

*Der Fachbereich Bürger und Ordnung wird die Anregungen prüfen und zur nächsten Sitzung dazu Stellung beziehen.*

**2 i) Linksabbiegerspur der Vehrter Landstraße in Richtung Nettebad**

Herr Erpenbeck bemerkt, dass es zu diesem Thema einen Tagesordnungspunkt in vorherigen Bürgerforen gab, der seiner Meinung nach nicht vollständig beleuchtet worden sei. In der bisherigen Begründung der Verwaltung sei aus seiner Sicht die Gefährdung der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie des Radverkehrs durch Autos, die versuchen, neben den zum Linksabbiegen (stadtauswärts Richtung Nettebad) wartenden Fahrzeugen durchzufahren, zu wenig berücksichtigt worden. Dabei würden diese Fahrzeuge (vor allem schwere LKW) immer wieder auf den Radweg geraten und vor allem die LKW nähmen immer wieder den Bordstein mit und führen einige Meter über den Fuß-/Radweg. Der Fußweg sei dort sehr schmal und es sei eine Frage der Zeit, wann es zu einem Unfall komme. Wenn Fahrzeuge hingegen warteten, komme es auch immer wieder vor, dass diese nach dem Ausfahren der Linksabbieger (wenn die Gegenseite ein Rotsignal habe) noch die Kreuzung verließen. Zu diesem Zeitpunkt habe der querende Fußgänger- und Radverkehr aber schon grünes Licht und es komme zu Beinahe-Kollisionen. Diese Vorfälle seien bei geöffnetem Nettebad und zur Hauptverkehrszeit stadtauswärts (16.00-18.00 Uhr) regelmäßig zu beobachten. Soweit ihm bekannt sei, plane die Stadt hier in den nächsten Jahren eine komplette Neugestaltung. Er bittet auch in Hinblick auf den zur Verfügung stehenden Platz einmal einen Blick in den Kreis Herford zu werfen, wo es sehr viele gelungene Beispiele für ampellose Kreisverkehre gebe, in denen Fußgänger:innen sowie Radfahrende auch den ihnen nach der Straßenverkehrsordnung zustehenden Vorrang genießen. Der Kreisverkehr führe auch immer zu einer allgemeinen Geschwindigkeitsreduzierung.

Herr Ashoff trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

*Die Vehrter Landstraße wird zurzeit beginnend ab dem östlichen Fahrbahnrand der Bramscher Straße / Hansastrasse einschließlich Brückenbauwerk über die Nette bis zum Landwehrgraben überplant. Hierbei wird die Kreuzung Vehrter Landstraße / Im Haseesch / Am Vogelsang neu konzipiert. Dabei wird unter anderem geprüft, ob die Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage oder alternativ als Kreisverkehrsplatz hergestellt werden kann. Hierbei steht neben der Leistungsfähigkeit vor allem auch die Verkehrssicherheit der Varianten im Vordergrund.*

Herr Ashoff bemerkt ergänzend, dass ein Ingenieur-Büro damit beauftragt worden sei, eine Vorplanung zu erarbeiten, die dann vorgestellt werde.

Herr Erpenbeck nimmt an, dass es wahrscheinlich noch ein wenig dauern werde, bis es hier möglicherweise zur Einrichtung eines Kreisverkehrs komme. In der Übergangszeit würde er begrüßen, wenn dort eine einfache weiße Markierung für die Linksabbiegerspur zum Nettebad als Zwischenlösung aufgebracht werden könnte. Viele im Hafen ansässige Speditionen hätten dort ihre Einfallstraße und LKWs führen dort über den Bordstein.

Herr Ashoff sagt zu, dass dies geprüft und zu Protokoll beantwortet werde.

Stellungnahme der Fachbereiche Städtebau und Bürger und Ordnung:

*Für die Markierung einer Linksabbiegerspur fehlt es an der erforderlichen Fahrbahnbreite. Außerdem wird seitens der Verwaltung eine solche vor dem Hintergrund des anstehenden Umbaus für nicht erforderlich erachtet.*

## **2 j) Ausbau der Vehrter Landstraße**

---

Herr Fricke bittet für den Bürgerverein Haste um Vorstellung des Straßenbauvorhabens „Erneuerung der Vehrter Landstraße“, hierzu insbesondere zu Zweck und Ziel der Maßnahme. Er bittet um Vorstellung des Zeitplans und der Verkehrslenkung während der Bauphase.

Mehrfach sei in der Vergangenheit über diese Baumaßnahme öffentlich gesprochen worden. Das Planungsvorhaben in seiner Gesamtheit sei aber noch nicht öffentlich vorgestellt worden. Wegen der Bedeutung dieser Straße innerhalb des Osnabrücker Verkehrsnetzes und auch für die anliegenden Wohngebiete hält der Bürgerverein eine öffentliche Vorstellung des Gesamtprojektes für wichtig.

Herr Ashoff trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

*Die Vehrter Landstraße wird zurzeit beginnend ab dem östlichen Fahrbahnrand der Bramscher Straße / Hansastrasse einschließlich Brückenbauwerk über die Nette bis zum Landwehrgraben überplant. Die Baumaßnahme wird voraussichtlich in 2023 begonnen. Da die Verwaltung sich zurzeit im Stadium der Vorplanung befindet, können noch keine Aussagen über den Zeitplan des Bauablaufs wie auch zur Verkehrslenkung gemacht werden. Die Anlieger:innen im direkten Umfeld des auszubauenden Abschnitts der Vehrter Landstraße werden über das Planungsvorhaben in seiner Gesamtheit in Kenntnis gesetzt.*

Herr Ashoff ergänzt, dass Ende des Jahres 2021 die Vorplanung voraussichtlich abgeschlossen sein werde. Dann sei für 2022 die Entwurfsplanung und landschaftspflegerische Begleitplanung sowie die Artenschutzuntersuchung vorgesehen. Letzteres sei in 2021 nicht mehr möglich, da, die zuständigen Büros in diesem Jahr komplett ausgelastet seien. Die Entwurfsplanung werde dann voraussichtlich Ende 2022 bzw. spätestens Anfang 2023 abgeschlossen werden, woran sich dann die Ausführungsplanung anschließe

Herr Fricke stellt fest, dass man sich noch in einem frühen Verfahrensstadium befinde. Gleichwohl möchte er wissen, ob schon etwas zur Verkehrsführung während der Baustellenzeit gesagt werden könne. Es sei zu berücksichtigen, dass der Verkehr auf der Vehrter Landstraße seit Fertigstellung der Belmer Umgehungsstraße stark zugenommen habe.

Herr Ashoff teilt mit, dass dies zum jetzigen Zeitpunkt noch zu früh komme. Dies werde aber bei den weiteren Planungen berücksichtigt.

## **2 k) Findlinge am Feldweg zwischen Vehrter Landstraße und Erzbergerstraße**

---

Frau Tweetmeyer weist darauf hin, dass am Feldweg zwischen Vehrter Landstraße und Erzbergerstraße die großen Findlinge so nah beieinander seien, dass ältere Menschen Schwierigkeiten hätten, hier mit dem Fahrrad problemlos durchzufahren. Die Gefahr, dass sie auf die

Findlinge stürzen, sei groß. Sie fragt, ob die Möglichkeit bestehe, diese etwas weiter auseinander zu setzen.

Die Stellungnahme des Osnabrücker ServiceBetriebs wird aufgrund der Abwesenheit der Antragstellerin zu Protokoll gegeben.

*Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) empfiehlt eine Mindestdurchfahrtsbreite von 1,30 Meter. Der Osnabrücker ServiceBetrieb hat aufgrund des Hinweises die Durchfahrtsbreite auf 1,60 Meter erweitert. Damit dürfte eine gute und sichere Durchfahrt für Radfahrende und z. B. Kinderwagen und Rollstuhlfahrer gegeben sein.*



## **2 l) Bebauungsplan 621 – Fürstenauer Weg/Bramscher Straße**

Herr Brinkmann weist darauf hin, dass zu diesem Bebauungsplan im Bebauungsplanverfahren und im Bürgerforum am 09.12.2020 Einwände und Anregungen vorgetragen worden seien. Er bittet um Darlegung des aktuellen Planungsstandes und Berücksichtigung dieser Punkte.

Herr Ashoff trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

*Der Planentwurf zum B-Plan Nr. 621 wurde vom 20.10.2020 bis zum 20.11.2020 gemäß § 3 Absatz 2 BauGB öffentlich ausgelegt. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden geprüft und der Bebauungsplan wird voraussichtlich am 13. Juli 2021 dem Rat zum Satzungsbeschluss vorgelegt. Voraussetzung für die Beratung über die Satzung ist die Unterzeichnung des Durchführungsvertrags vom Vorhabenträger. Dieser Beschluss beinhaltet auch die Entscheidung über den Umgang mit den Stellungnahmen. Im Anschluss erhalten die Einwanderheberinnen und Einwanderheber eine Information zu ihrer Stellungnahme.*

## **2 m) Bebauungsplan 613 – östlich Johannes-Prassek-Weg/ nördlich Regenrückhaltebecken**

Herr Brinkmann merkt an, dass im Nachgang zum Bürgerforum am 09.12.2020 mitgeteilt worden sei, dass sich die Gebäudegrundfläche von ca. 1.100 m<sup>2</sup> auf 1.800 m<sup>2</sup> erhöhen werde (+63%). Es wird um Erläuterung / Vorstellung zum Stand der Dinge gebeten. Das Bauvorhaben werde mit großem Interesse von den Haster Bürger:innen verfolgt.

Herr Ashoff trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

*Zurzeit laufen die Erschließungs- und Vorbereitungsarbeiten auf dem Grundstück. Für das Mehrfamilienhaus liegt zudem ein genehmigter Bauantrag vor. Voraussichtlich im Herbst wird die Ampelanlage umgebaut. Die Straßenbezeichnung des Stichwegs ist erfolgt, die Straße heißt nun „Hof Marten“.*

*Es handelt sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Das bedeutet, dass die zukünftigen neuen Gebäude bereits im Planverfahren in ihrer Kubatur, der Geschossigkeit, Höhe und Gestaltung abgestimmt und auch in einem Durchführungsvertrag festgelegt wurden. Dieser Vertrag regelt u.a. auch, dass alle Gebäude zu einem festgelegten Zeitpunkt fertiggestellt werden müssen sowie Details zur Erschließung, zur Gebäudeenergieeffizienz und zum Anteil des erforderlichen preisgebundenen Wohnraums.*

*Die angesprochene höhere Grundstücksausnutzung hat sich im Laufe des Planverfahrens als städtebaulich sinnvoll dargestellt. Die Ausnutzung orientiert sich an der Dichte anderer ähnlicher Baugebiete und stellt einen möglichst effizienten Umgang mit dem knappen Gut Boden in Verbindung mit der Schaffung von zusätzlichem Wohnraum dar. Gleichzeitig orientieren sich die Bauvolumina der zukünftigen Wohnhäuser weiterhin an den ursprünglichen Gebäudekörpern der ehemaligen Hofstelle.*

Herr Brinkmann hebt hervor, dass sich das Bauvorhaben mitten in Haste befinde. Der Informationsfluss gegenüber den Bürger:innen sei allerdings unbefriedigend und die Planungen fänden nach seiner Wahrnehmung im Verborgenen statt.

Ein Chatteilnehmer möchte wissen, zu wann der Bau fertig gestellt wird.

Herr Büker möchte wissen, ob es mehr Wohneinheiten als geplant gibt oder die bisherigen Wohneinheiten größer werden.

Ein Vertreter des Kirchenvorstands der Christus König Pfarrei, die dort einen Kindergarten betreibt, fragt, wie die Zuwegung für den Baustellen- und Anwohnerverkehr angedacht sei. Es sei zu berücksichtigen, dass dort viele kleine Kinder unterwegs seien. Auch er stellt fest, dass die Kommunikation bisher dürrig gewesen sei.

Frau Kämmerling kann zwar keine Auskunft darüber geben, welche Planung in der Bauphase bestehe, aber es werde keine eigene Zuwegung geben. Die Anwohner:innen würden über die so genannte „Kinderstraße“ zu ihren Häusern geführt. Gerade in der Bauphase sei eine sinnvolle Verkehrslenkung wichtig, u.a. weil dort ein Kindergarten und ein Hort vorhanden seien. Außerdem würden die Hortkinder die Flächen vor dem Gemeindehaus als Spielflächen nutzen. Die Kinder querten dort häufig die Straße. Es wäre gut, wenn der Kritikpunkt des Vorredners aufgegriffen würde. Es sollten Gespräche mit der Kindergarten- und Hortleitung, die zu Beginn des Prozesses schon einmal erfolgt seien, fortgeführt werden.

Die offenen Fragen werden zu Protokoll bzw. zur nächsten Sitzung beantwortet.

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau zu Protokoll:

Zum Fertigstellungszeitpunkt: *Gemäß der Vereinbarung mit dem Vorhabenträger soll das gesamte Bauvorhaben spätestens bis Ende 2024 abgeschlossen sein.*

Zur Anzahl bzw. Größe der Wohneinheiten: *Die Planung ist als vorhabenbezogener Bebauungsplan erfolgt, demnach ist das damit beschlossene Konzept verbindlich für die Bauherstellung. Somit werden nicht mehr Wohneinheiten gebaut als geplant.*

Zur Zuwegung: Der Sachverhalt und die Bedenken sind im Vorfeld mit Vertreter:innen der Stadt, des Vorhabenträgers, der Kirche, des Kindergartens und des Horts erörtert worden. Auf die Belange der Kinder ist eingegangen worden. Für die Fertigstellung ist eine verkehrsberuhigte Zone vorgesehen, die sicherstellen soll, dass alle Verkehrsteilnehmer:innen gleichrangig sind und auf einander Rücksicht nehmen. Aus diesen Gründen sind auch keine Parkplätze in der Straße vor den Einrichtungen vorgesehen.

Die Verkehrsfläche befindet sich teilweise im privaten Eigentum, das öffentlich gewidmet ist. Die Kommunikation und Abwicklung des Baustellenverkehrs obliegt dem Vorhabenträger.

## **2 n) Bauvorhaben Walter-Haas-Straße/Streuobstwiese**

---

Frau Lessnau merkt an, dass in der Vergangenheit an der Walter-Haas-Straße eine Streuobstwiese angelegt worden sei. Mittlerweile seien die Bäume abgeholzt worden. Es sei berichtet worden, dass dort. Mehrfamilienhäuser gebaut werden sollten.

Herr Ashoff trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

Für die Fläche wurde der Bebauungsplan Nr. 633 – Ickerweg/Walter-Haas-Straße – aufgestellt, welcher am 30.04.2020 in Kraft getreten ist. Der Bebauungsplan sieht die Errichtung von drei Mehrfamilienhäusern mit einer dazugehörigen Tiefgarage vor. Außerdem sollen eine Hausgruppe mit sechs Wohneinheiten, eine Hausgruppe mit vier Wohneinheiten sowie ein Doppelhaus mit zwei Wohneinheiten errichtet werden.

Die Streuobstwiese war im Vorgängerbebauungsplan Nr. 487 als Kompensationsfläche für das bestehende Baugebiet festgesetzt. Diese Fläche wird funktionsbezogen im Stadtgebiet ersetzt. Dabei wurde darauf geachtet, dass sich die Ersatzfläche innerhalb des gleichen Naturraums befindet.

Die konkrete Ausgestaltung der Ersatzfläche, die die doppelte Größe der heutigen Kompensationsfläche umfassen wird (inklusive Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Aspekte), wurde im Durchführungsvertrag zum Bebauungsplan Nr. 633 mit der Vorhabenträgerin vertraglich vereinbart.

Frau Strangmann fragt, wo genau die Kompensationsfläche für dieses Vorhaben vorgesehen ist.

Frau Schäfferling möchte wissen, ob ein Bauträger das Vorhaben umsetzt bzw. wer dort baut.

Herr Brinkmann merkt an, wenn das Bauvorhaben weit fortgeschritten sei, müsse es dort ein Bauschild geben, aus welchem die erwünschte Information zu entnehmen ist. Sollte das Bauschild dort noch nicht angebracht sein, müsste der Bauherr dazu aufgefordert werden, es anzubringen.

Die offenen Fragen werden zu Protokoll bzw. zu nächsten Sitzung beantwortet.

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau zu Protokoll:

Laut Durchführungsvertrag hat sich die Vorhabenträgerin verpflichtet, spätestens bis zur Fertigstellung des Vorhabens auf dem Flurstück 103/1, Flur 1, Gemarkung Atter (Kuhlbreite) auf einer Fläche von 14.000 m<sup>2</sup> ökologische Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen (sh. orange markierte Fläche).

## Auszug aus dem Geodatenportal der Stadt Osnabrück

Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen  
 Fachdienst Geodaten  
 Dominikanerkloster, Hasemauer 1  
 49074 Osnabrück

Geodaten OSNABRÜCK  
 DIE FRIEDENSTADT

Ausdruck am 04.06.2021  
 Maßstab 1:4000



Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen © 2021



Quelle: Geobasisdaten: Stadt Osnabrück, Fachdienst Geodaten  
 Die hier präsentierten Daten sind dem besonderen Datenschutz unterworfen und dürfen nur für denselben Zweck innerhalb des Konzerns Osnabrück verwendet werden.  
 Aktualität Geobasisdaten: 04.05.2021

Flurstück: 101  
 Flur: 1  
 Gemarkung: Alter

Gemeinde: Osnabrück, Stadt  
 Osnabrück, Stadt

0 40 80 120 Meter

*Für die Mehrfamilienhäuser ist die Baugenehmigung noch nicht erteilt worden. Dies ist aber kurzfristig zu erwarten. Gemäß § 11 Abs. 3 Niedersächsische Bauordnung ist der Bauherr verpflichtet, das Bauschild mit Angaben zum Bauherrn zum Zeitpunkt der Baustelleneinrichtung öffentlich lesbar an der Baustelle anzubringen. Aus Datenschutzgründen kann die Information nicht seitens der Verwaltung erfolgen.*

### 3. Stadtentwicklung im Dialog (TOP 3)

#### 3 a) Aktuelle Informationen zur Corona-Pandemie

Herr Vehring trägt nachstehende Informationen mit Stand vom 19.05.2021 vor:

- 76.730 Osnabrückerinnen und Osnabrücker haben inzwischen ihre Erstimpfung erhalten.
- Die Stadt erhält für das Impfzentrum bis zum 3. Juni lediglich 100 weitere Impfdosen für Erstimpfungen. Unter Vollast werden allein im Impfzentrum derzeit rund 4 500 Menschen wöchentlich geimpft. Hier liegt der Fokus derzeit auf den Zweitimpfungen.
- Inzwischen gibt es mehr als 20 Testzentren in der Stadt.
- Der Testbus steht von dienstags bis samstags an Orten im Stadtgebiet, in denen hohe Infektionszahlen verzeichnet werden. Die Idee dahinter ist, dass sich alle, die möchten, dort kostenlos per Schnelltest testen lassen können.
- Weil Osnabrück heute den fünften Tag in Folge unter einer 7-Tage-Inzidenz von 100 liegt, gilt die Bundes-Notbremse ab Freitag nicht mehr. So fällt unter anderem die Ausgangssperre weg, die Außengastronomie darf wieder öffnen und ein Haushalt darf sich mit 2 Personen eines anderen Haushalts treffen.

Daneben verweist Herr Fillep auf das städtische Unterstützungsangebot der Freiwilligenagentur, bei der Vereinbarung von Impfterminen behilflich zu sein (sh. Flyer in der Anlage):

Die Freiwilligenagentur Osnabrück hat Menschen, die über 80 Jahre alt sind – aber auch jüngere, die mit der Anmeldung Schwierigkeiten haben –, Unterstützung bei der Anmeldung für einen Impftermin angeboten. Sie können sich bei der Hotline 0541 323-4444 melden und bekommen kurzfristig Unterstützung dabei, sich auf die Warteliste für einen Impf-termin setzen zu lassen. Sie können unter der Telefonnummer ihre Kontaktdaten hinterlassen. Um Missbrauch zu verhindern, meldet die Stadt sich dann mit einer städtischen Rufnummer (0541 323-...) zurück. Die Bürgerinnen und Bürger können sich dann entscheiden, ob sie den Termin per E-Mail oder per Brief erhalten wollen. Entsprechende Flyer werden derzeit verteilt. Das Angebot gilt allerdings nur für Menschen aus Osnabrück. Insgesamt wurden über 1.000 Flyer an Apotheken, Sanitätshäuser, Wohlfahrtsverbände sowie evangelische und katholische Kirchengemeinde verteilt. Außerdem wurde dieses Angebot über viele Kanäle, u.a. im NDR durch Frau Pötter, beworben.

### **3 b) Aktueller Stand zum Freiraumentwicklungskonzept „Urbaner Freiraum im (Klima-) Wandel“**

Herr Fillep trägt nachstehende Stellungnahme des Fachbereiches Umwelt und Klimaschutz vor:

Im letzten Bürgerforum wurde bereits über den Tagesordnungspunkt Freiraumentwicklungskonzept „Urbaner Freiraum im (Klima-) Wandel“ informiert, auf den entsprechenden Protokollauszug wird Bezug genommen und nunmehr kurz über den aktuellen Sachstand berichtet.

Im September und Oktober 2020 erfolgte die Beteiligung der Öffentlichkeit und von bestimmten Zielgruppen, wie z.B. Kinder und Jugendliche, Menschen mit Behinderungen oder Umweltverbände. Bereits 2019 wurde eine online-Umfrage zu den Freiräumen Osnabrücks durchgeführt. Der Bericht zu der Umfrage und die Dokumentation der Bürgerinformationsveranstaltung sind im Internet veröffentlicht.

Weiter geht es Anfang Mai mit der ersten von zwei Bürgerwerkstätten. Hier wird mit den Bürgerinnen und Bürgern über die Stärken und Schwächen der Freiräume Osnabrücks diskutiert. Zudem sollen erste Maßnahmenvorschläge gesammelt werden. Die genauen Termine werden in Kürze veröffentlicht.

Aktuelle Informationen zum Freiraumentwicklungsprojekt finden sich auf der Projekthomepage <https://www.osnabrueck.de/freiraum-im-wandel/>. Bei Interesse können Sie sich per Mail für den Verteiler anmelden: [umwelt@osnabrueck.de](mailto:umwelt@osnabrueck.de)

### **3 c) Baustellenmanagement (Informationen zu wichtigen anstehenden Baumaßnahmen)**

Herr Fillep stellt die nachstehenden Baumaßnahmen mit größeren verkehrlichen Auswirkungen im Bereich der Stadtteile Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vor:

Ort	Art der Maßnahme	Träger	Auswirkung	Dauer
An der Wakhegge	Strom + Kanal	SWO	Vollsperrung	Bis voraussichtlich Ende Mai 2021
Carla-Woldering-Straße	Breitband	SWO	Gehwegsperrungen	Bis ca. Ende August 2021
Julius-Schurig-Straße	Kanal	SWO	Vollsperrung	Bis ca. Ende Mai 2021

Ort	Art der Maßnahme	Träger	Auswirkung	Dauer
Süntelstraße	Strom, Wasser, Gas	SWO	Vollsperrung	Bis ca. Mitte Juni 2021
Am Forellenteich/Vehrter Landstr.	Strom, Wasser	SWO	Vollsperrung	Bis ca. Anfang Juni 2021
Johannes-Prassek-Weg (B-Plan 613)	Strom, Wasser, Kanal	SWO	Gehwegsperrung	Ca. Bis Ende Juli 2021

Perspektivisch ist folgende Maßnahme bekannt:

Ort	Art der Maßnahme	Träger	Auswirkung	Dauer
Haneschstraße	Kanal	SWO		Ab Mitte 2021 ca. 20 Wochen

Herr Erpenbeck ist nicht zufrieden mit der Bürgerinformation zur Maßnahme Vehrter Landstraße. Es standen hier schon vor einiger Zeit Schilder, dass die Straße gesperrt werden soll, aber er habe keine Informationen auf den üblichen Portalen von Stadt und Landkreis finden können, welche Abschnitte gesperrt werden. Bei dieser Maßnahme sei dies erst zwei Tage vor Beginn eingestellt worden. Er bittet darum, dies künftig frühzeitiger im Internet zu veröffentlichen.

Herr Fillep äußert, dass gute Erfahrungen mit der rechtzeitigen Beschilderung bei der Maßnahme Rheiner Landstraße gesammelt wurden. Er nimmt diese Anregung mit in die nächste Rücksprache mit den zuständigen Kolleg:innen.

Frau Dr. Häs möchte wissen, ob bei den genannten Baumaßnahmen im Zuge der Verlegung von Strom- und Gasleitungen auch Glasfaserkabel verlegt würden. Im Bereich der Straßen Tilsiter Straße und Stettiner Straße sei von osnatel die Information erfolgt, dass die Straße aufgerissen werde, weil Glasfaserkabel verlegt werden solle.

Herr Fillep bemerkt, dass dort, wo aktuell Breitband verlegt werde, es sich um Glasfaser handelt. Es würden in der Regel keine Kupferkabel mehr verlegt. Grundsätzlich würden überall dort, wo Leitungen verlegt würden zumindest auch Leerrohre für Glasfaserkabel oder direkt Glasfaserhabel verlegt.

#### 4. Anregungen und Wünsche (TOP 4)

##### 4 a) Bürgerbeteiligung beim Bauprojekt Sandbachtal/Eiswiesen (Dodesheide)

Ein Bürger (Herr Kellersmann) erkundigt sich, ob dort eine Bürgerbeteiligung standardmäßig vorgesehen sei.

Herr Fillep äußert, dass es in allen Bebauungsplanverfahren, so auch in diesem, eine gesetzlich vorgeschriebene Bürgerbeteiligung gebe, über welche sich die Bürger:innen informieren und einbringen könnten.

Frau Kämmerling ergänzt, dass bei dem genannten Bebauungsplan Sandbachtal ein Vollverfahren mit einer vollständigen Bürgerbeteiligung durchgeführt werde.

#### **4 b) Push-Meldungen auf Katwarn und NINA bei Änderungen der Corona-Verordnungen**

Herr Erpenbeck berichtet, dass Landkreis Osnabrück und Kreis Herford Push-Meldungen über die Katastrophenschutz Warn-Apps Katwarn und NINA herausgeben, die Stadt Osnabrück hingegen nicht. Er regt an, dass die Stadt Osnabrück dieses Vorgehen übernehme, wodurch Bürger:innen proaktiv mit wichtigen Informationen über diese von vielen Personen genutzten Kanäle versorgt würden.

Frau Strangmann erwidert, dass es über die Homepage der Stadt bzw. über [www.corona-os.de](http://www.corona-os.de) möglich sei, alle wesentlichen Informationen zu erhalten.

Herr Erpenbeck verdeutlicht, dass es ihm um die aktive Information der Bürger:innen über die genannten Apps gehe, ohne dass die Bürger:innen selbstinitiativ nach den relevanten Informationen suchen müssen.

Frau Strangmann dankt für die Anregung.

Herr Vehring schlägt vor, dass der Hinweis zur Prüfung und mit der Bitte um Rückmeldung an den Krisenstab gegeben wird.

#### Stellungnahme des Corona-Krisenstabs zu Protokoll:

*Der Krisenstab dankt für die Anregung und hat darüber auch mit dem Landkreis Osnabrück gesprochen, der die App Katwarn einsetzt. In der Stadt wird lediglich die App NINA, nicht jedoch Katwarn eingesetzt. Im Corona-Kontext hat der Landkreis die Apps äußerst sporadisch zur Information der Bürger:innen eingesetzt. So wird die Stadt es künftig auch handhaben. Da die Apps auf akute Lagen aufmerksam machen sollen, könnten beispielsweise ad hoc veranlasste Ausgangssperren oder große Ausbrüche von stadtweitem Ausmaß solche Fälle sein. Änderungen der Corona-Verordnung fallen nicht darunter.*

#### **4 c) Öffnung der Bäder bzw. des Nettebads**

Herr Brinkmann und ein weiterer Bürger erkundigen sich, ob es schon eine Information dazu gebe, wann das Nettebad wieder öffnen wird. Auch die Öffnung aller anderen Osnabrücker Bäder sei von Interesse.

Herr Brinkmann spricht sich dafür aus, dass der Schwimmunterricht von Schulen und Vereinen so bald wie möglich wieder losgehe und erkundigt sich, wie die Konzepte dafür aussehen. Er verweist auf inzwischen ausgezeichnete Testmöglichkeiten und die voranschreitende Impfkampagne.

Frau Strangmann verweist auf die diesbezügliche ausführliche ganzseitige Information am Samstag, dem 15.05.2021, in der Neuen Osnabrücker Zeitung. Auch morgen, am 20.05.2021, gebe es am Runden Tisch Dodesheide/Sonnenhügel zu diesem Thema einen gesonderten Tagesordnungspunkt, zu welchem Herr Hermle berichten wird.

Herr Hermle freut sich über die Frage, weil diese impliziere, dass viele Menschen in freudiger Erwartung der Wiedereröffnung seien. Er weist auf den Stufenplan des Landes Niedersachsen hin, wo klar definiert sei, wann welche Bäder öffnen dürften, nämlich bei einer dauerhaften 7-Tages-Inzidenz von unter 50 die Freibäder und bei unter 35 die Hallenbäder. Die Bäder seien ab Anfang Juni in der Lage, sofort zu öffnen; entsprechende Vorbereitungen seien getroffen worden.

Des Weiteren weist er darauf hin, dass die Stadt Osnabrück sich weiterhin bemühe, ein Osnabrücker Modellprojekt vom Land genehmigen zu lassen, welches auch die Bäder umfasse. Es sei abzuwarten, wie sich die Landesregierung dazu positioniere.

Die Kolleg:innen in den Bädern seien hoch motiviert für die Osnabrücker:innen wieder die Tore zu öffnen. Aktuell dürften schon der DLRG, die Kaderschwimmer:innen sowie die Auszubildenden im Sportbad Schinkel schwimmen. Zu den Schulen erfolge gerade eine Abfrage durch die Stadtverwaltung, wann sie den Schulbetrieb wieder aufnehmen wollten. Allerdings müsse noch der entsprechende Erlass aus November 2020 vom Land Niedersachsen angepasst werden, weil dort noch explizit ausgeführt sei, dass kein Schulschwimmen erlaubt ist.

Gegenwärtig würden Gespräche mit dem niedersächsischen Kultusministerium und den anderen beteiligten Landesministerien anstehen. Es werde davon ausgegangen, dass es ab Juni wieder möglich sei.

#### **4 d) Eingriffe in die Landschaft am Landwehrgraben hinter dem Gemeinschaftszentrum Lerchenstraße**

---

Ein Chatteilnehmer weist zum Landwehrgraben hinter dem Gemeinschaftszentrum Lerchenstraße darauf hin, dass dort die Landschaft massiv umgestaltet wurde. So wurden Bäume gefällt, z.T. beschädigt und Erde ausgehoben. Eine naturnahe Landschaft sei hier durch schwere Maschinen verdichtet und umgestaltet worden. Er möchte wissen, welchen Zweck der starke Eingriff verfolgt und ob die Veränderung der Landschaft wirklich geplant war.

Es wird um Beantwortung zu Protokoll gebeten.

Stellungnahme der Stadtwerke Osnabrück und des Osnabrücker ServiceBetriebs zu Protokoll:  
*Die Stadtwerke Osnabrück haben den Landwehrgraben von Schlamm befreit. Hierzu wurde mit Baggern im Graben gefahren und dabei wurde Schlamm herausgeholt. Im Nachgang musste der Schlamm mit einem Radlader von zwei Stellen weggefahren werden. Bodenverdichtungen gab es bei der Entschlammung nicht. Leider wurden aufgrund fehlender Baumschutzschalung fünf Bäume ein wenig beschädigt. Die Schäden wurden aber schon fachkundig behoben.*

Die Entfernung von einigen Bäumen in dem angesprochenen Bereich ist eine leicht zeitversetzte, unabhängig von den Sanierungsarbeiten der Stadtwerke etwas früher durchgeführte Maßnahme des Osnabrücker ServiceBetriebs gewesen. Hierbei ging es um die Entfernung von einigen auf Grund von Trockenheit abgestorbenen Bäumen durch die Forstkolonne.

#### **4 e) Verhalten und Kontrolle von Radfahrenden im Straßenverkehr**

---

Ein Bürger stellt fest, dass heute sehr viel über Maßnahmen für den Radverkehr gesprochen worden sei. Er schildert eine Situation, bei welcher ein Radfahrer eine rote Ampel an der Kreuzung Haster Straße/Knollstraße in hoher Geschwindigkeit überfahren habe und möchte anhand dieses Beispiels zum Ausdruck bringen, dass Radfahrer:innen sich mitunter auch nicht immer vorbildlich verhalten. Er spricht sich dafür aus, dass mehr Kontrollen des Radverkehrs stattfinden sollten, wenn sich immer mehr Personen mit dem Fahrrad im Stadtgebiet fortbewegen.

Herr Fillep bemerkt, dass Radfahrende stets stärker vom motorisierten Individualverkehr gefährdet seien als andersherum.

Frau Strangmann bemerkt, dass die Polizei vor ein paar Wochen systematische Kontrollen des Radverkehrs an neuralgischen Punkten durchgeführt habe, dafür aber heftig und zum Teil unsachlich seitens Teilen der Bevölkerung kritisiert worden sei.

Anmerkung der Verwaltung zu Protokoll: Kontrollen des fließenden Verkehrs, so auch des Radverkehrs, fallen in die Zuständigkeit der Polizei.

#### **4 f) Leerung der Bio-Mülltonnen am Sonnenhügel**

---

Ein Bürger berichtet, dass die Leerung seiner Mülltonnen, vor allem der Biotonne, zuletzt mangelhaft gewesen sei. Er habe jedes Mal hinterher telefonieren müssen, obwohl die Tonnen nicht verklebt waren. Es sei gewiss nicht sinnvoll, wenn die Müllabfuhr zweimal anrücken müsse, weil beim ersten Abholversuch keine ordnungsgemäße Leerung stattgefunden habe.

Frau Strangmann weist auf die Meldemöglichkeiten mit Hilfe des EreignisMeldeSystems der Stadt Osnabrück (EMSOS; <https://geo.osnabrueck.de/emsos/?i=start>) hin.

Herr Fillep bittet darum, beim Osnabrücker ServiceBetrieb anzurufen und den Missstand mitzuteilen. Dort seien Kolonnen für ihren Zuständigkeitsbereich selbst verantwortlich. Solche Hinweise seien wichtig, um den Service bei der Müllabfuhr zu verbessern.

Frau Strangmann dankt den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel für die rege Beteiligung und den Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung für die Berichterstattung.

Die nächste Sitzung dieses Bürgerforums findet am Donnerstag, 16. Dezember 2021, 19.30 Uhr, statt. (Anmeldeschluss für Tagesordnungspunkte: 25. November 2021).

gez. Vehring  
Protokollführer

Anlage:

- Bericht aus der letzten Sitzung (zu TOP 1)
- Flyer zu Hilfsgebot der Freiwilligenagentur für Impfwillige (zu TOP 3a)

<b>Bericht aus der letzten Sitzung</b>		<b>TOP 1</b>
Bürgerforum	Sitzungstermin	
Dodesheide, Haste, Sonnenhügel	19.05.2021	

Die letzte Sitzung des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel hat am 09.12.2020 in digitaler Form stattgefunden. Die Verwaltung teilt zu noch offenen Anfragen, Anregungen und Wünschen Folgendes mit:

**1a) Radverkehr Kreuzung Haster Mühle** (TOP 2c der letzten Sitzung vom 09.12.2020)

Sachverhalt:

Herr Joachim Kossow wies zur Sitzung am 09.12.2020 auf Folgendes hin:

*An der Kreuzung Haster Mühle (Bramscher Straße/Vehrter Landstraße/Römereschweg) bekommen Fußgänger und Radfahrer nur auf Anforderung grün bzw. wenn sie sich im Bereich eines Detektors aufhalten. Dies führt dazu, dass man als Radfahrer eigentlich immer anhalten muss und nicht einfach so durchfahren kann. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) erhält auch ohne Anforderung grün. Herr Kossow fragt, warum an dieser Kreuzung nicht bei jedem Umlauf die Ampel für Radfahrer und Fußgänger grün geschaltet werden kann. Das Thema sei seit dem Frühjahr von verschiedenen Bürgerinnen und Bürgern im EMSOS gemeldet worden, passiert ist bislang nichts.*

Herr Lieder erläuterte einleitend, dass grundsätzlich immer zwischen drei verschiedenen Phasen bei Ampelschaltungen unterschieden werde. Dies sei zunächst die Grünphase, dann die Räumphase und dann die Rotphase. Jede Ampelschaltung in der Stadt Osnabrück habe einen vollständigen Umlauf von 90 bis 120 Sekunden. Die Grün- und Räumzeiten, die einem Verkehrsstrom eingeräumt werden, ständen den anderen Verkehrsteilnehmern dann natürlich nicht zur Verfügung. Fußgänger seien naturgemäß die langsamsten Verkehrsteilnehmer. Bei einem Kreuzungsquerschnitt wie an der Haster Mühle kämen für Fußgänger schon hohe Zeitkontingente zustande, die anderen Verkehrsteilnehmenden nicht zu Verfügung stünden, deshalb sei es notwendig, Verkehrsteilnehmende per Detektion zu erfassen, um Stand- und Wartezeiten so gering wie möglich zu halten. Bei Autos sei es kein Problem, diese via Induktionsschleife zu erfassen. Bei Fußgängerinnen und Fußgängern habe sich in den letzten Jahren der typische Fußgängertaster etabliert. Bei Radfahrenden gestalte sich dies jedoch wesentlich schwieriger. So seien auch an dieser Kreuzung Detektoren für Radfahrende installiert worden, die den Radverkehr wahrnehmen sollen und das funktioniere nach einer Nachjustierung inzwischen auch recht gut. Die Radfahrerinnen und Radfahrer, die von der Detektionstechnik wahrgenommen würden, müssten nicht mehr auf den Anforderungsknopf drücken, werden aber mit dem Fußgängerverkehr gleichgeschaltet, weil sie sich die gleiche Fuhr teilen. Der entstandene Eindruck, dass Autos immer ohne Aufforderung Grünphasen erhalten würden, sei so nicht zutreffend. Eine Trennung von Fußgänger- und Radverkehr sei aufgrund der Geometrie des Verkehrsknotens nicht möglich. Wenn dem Fußgängerverkehr bei jedem Umlauf grün gegeben werden, ginge viel Zeit für andere Verkehre in diesem Knotenpunkt verloren.

Herr Bruns erkundigte sich, um wieviel Zeit es konkret bei dieser Kreuzung gehe.

Herr Lieder erläuterte, dass bei den an dieser Kreuzung recht hohen Distanzen, die ein Fußgänger bzw. eine Fußgängerin zum Verlassen der Kreuzung zurücklegen müsse, ungefähr 25 Sekunden eingeplant seien. Das sei mit ungefähr einem Viertel der Gesamtumlaufzeit ein erheblicher Anteil.

Herr Kossow bemängelte die Situation weiterhin. Eigentlich habe der aus der Römereschstraße kommende und geradeaus in die Vehrter Landstraße fahrende Radverkehr eine ideale grüne Welle. Es sei recht frustrierend, dann regelmäßig auf dem Arbeitsweg durch ungünstige Ampelschaltungen „ausgebremst zu werden“.

Herr Lieder zeigte Verständnis für die Haltung des Bürgers. Er habe die Situation lange vor Ort in Augenschein genommen. Es handele sich um ein grundlegendes Problem in der Verkehrsplanung. An vielen Stellen – so wie hier auch – sei es nicht möglich, Fußgängerverkehr und Radverkehr zu differenzieren. Es müsse geprüft werden, ob die Verwaltung gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Kreisverband Osnabrück e.V. (ADFC) andere Lösungen finden könne.

Herr Seliger vom ADFC unterstützte die Position von Herrn Kossow. Für die Fahrradwege solle eine Angleichung an die Grünschaltung der Geradeausbeziehungen vorgenommen werden. Er verweist auf den „Fahrradstadtbeschluss“ des Rates der Stadt Osnabrück vom Mai 2019, wonach Osnabrück 2030 unter den führenden 5 Städten für den Radverkehr sein soll. Das sei eine Maßnahme, die das unterstützen würde. Er bittet darum, dass ggf. für andere Verkehre entstehende Beeinträchtigungen anders bewertet werden. Herr Seliger steht für einen Austausch mit der Verwaltung gerne bereit. Es dürfe aber nicht dabei bleiben, dass nichts für den Radverkehr getan werden könne.

Herr Lieder wies darauf hin, dass die Grünzeit für den Radverkehr in der einen Richtung, obwohl zu bestimmten Zeiten dort keine Radfahrerinnen und Radfahrer die Kreuzung in der Richtung passieren, den Radverkehr in anderer Fahrtrichtung blockiere. Insofern hält er es für besser, über eine Detektion festzustellen, wenn Radfahrerinnen bzw. Radfahrer kommen und sie so schnell wie möglich passieren zu lassen. Er bat Herrn Seliger um Kontaktaufnahme und Austausch der E-Mail-Adressen (die Mailadresse von Herrn Lieder wurde in den Chat eingestellt: [lieder@osnabrueck.de](mailto:lieder@osnabrueck.de)).

Ergänzend wurde die vollständige Stellungnahme des Fachbereichs Geodaten und Verkehrsanlagen zu Protokoll gegeben:

*Der für die Verkehrsabwicklung an einer Kreuzung/Signalanlage kritische Wert ist neben der Verkehrsbelastung vor allem der Zeitraum, den die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer benötigen, um die Kreuzung wieder zu verlassen. Diese „Räumzeit“ für Kfz, Radfahrerinnen und Radfahrer und Fußgängerinnen und Fußgänger ist unterschiedlich lang und ergibt sich aus deren Geschwindigkeit und der zu räumenden Strecke.*

*Die Räumzeit steht den anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern nicht zur Verfügung und die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens insgesamt sinkt.*

*Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer und Kfz der Querrichtung müssten z.B. immer solange warten, bis eine (eventuell gar nicht vorhandene Fußgängerin) bzw. ein (eventuell gar nicht vorhandener) Fußgänger mit ca. 1,2 m/s die Kreuzung „geräumt“ hat.*

*Um zu verhindern, dass lange Zeitfenster vorgehalten werden, obwohl sich keine wartende Radfahrerin/Fußgängerin an bzw. kein wartender Radfahrer/Fußgänger der Signalanlage befindet, ist es unerlässlich, diesen Verkehrsstrom auf Anforderung in das Signalprogramm zu integrieren. Ausgenommen sind hiervon tagsüber die Kreuzungen, an denen quasi immer alle Ströme zu beachten sind, wie z.B. entlang des Wallringes. Für Kfz und Fußgängerinnen und Fußgänger haben sich hierfür bereits seit Jahrzehnten entsprechende Methoden etabliert. Kfz lassen sich über in den Boden eingelassene Induktionsschleifen erkennen und in die Signalsteuerung einpflegen. Dies ist eine automatische Detektion mittels eines Induktionsfeldes. Fußgängerinnen und Fußgänger hingegen drücken den Anforderungsknopf.*

Fahrräder können aufgrund ihrer zu geringen Masse nicht durch Induktionsschleifen erkannt werden. Der Druckknopf wiederum ist eigentlich kaum zumutbar – aber leider zurzeit an vielen Stellen noch unvermeidbar.

Die derzeit einzige technische Lösung ist, den Radverkehr an einem Knotenpunkt visuell (z.B. Real- oder Wärmebild) zu erfassen und die Signalanlage entsprechend zu steuern. Leider ist dies nicht einfach zu realisieren. Nach den Beobachtungen der Stadtverwaltung liegt die tatsächliche „Erfassungsquote“ bei ca. 80%. 20% der Radfahrer fallen also durch das Raster. Das ist auch aus Sicht der Stadt nicht akzeptabel und es werden gemeinsam mit den Herstellern der Detektoren verschiedene Szenarien getestet (bzgl. Standort, Höhe, Ausrichtung, etc.).

Konkret ist geplant, durch folgende Maßnahmen (Kreuzung Haster Mühle) die Situation für den Radverkehr zu verbessern:

1. Die Detektionsfelder für den Radverkehr wurden vor Ort so angepasst, dass eine höhere Erfassungsquote erzielt wird, vorausgesetzt die Radfahrerinnen und Radfahrer verhalten sich entsprechend der Straßenverkehrsordnung.
2. Um die Detektion von Radfahrerinnen und Radfahrer zu verbessern, ist geplant ein besonderes Piktogramm zu entwerfen und aufzubringen. Dadurch sollen die Detektionsbereiche für Radfahrerinnen und Radfahrer vor Ort gekennzeichnet werden, sodass sie auch wissen, wo sie stehen sollten, um erfasst zu werden.
3. Das Signal „Bitte warten“ wird von vielen Radfahrerinnen und Radfahrern nicht wahrgenommen und sie drücken die Anforderung, obwohl sie bereits erfasst worden sind. Der Fachdienst Verkehrsanlagen versucht, im nächsten Jahr den Knoten komplett zu modernisieren. Dabei werden neue Anforderungstaster installiert, die selbst anzeigen, ob bereits eine Anforderung erfolgt ist. Das „Bitte warten“ kann dann entfallen.

#### Sachstandsbericht des Fachbereichs Geodaten und Verkehrsanlagen:

Es wird auf die Stellungnahme zu dem Tagesordnungspunkt 2e der aktuellen Sitzung am 19.05.2021 verwiesen:

Die im Bürgerforum am 9. Dezember 2020 angekündigten Verbesserungen für den Radverkehr wurden realisiert.

In Bezug auf die Detektion gab es von vielen Bürgern bereits eine positive Resonanz. Durch die stetige Verbesserung der Lage der Detektionsfelder ist es heute möglich, jeden Radfahrenden, der sich straßenverkehrskonform bewegt, sicher zu erfassen. Daher ist es auch nicht problematisch, dass das Aufbringen eines eigens erstellten Piktogramms rechtlich nicht möglich ist, da dies gegen eindeutige Vorgaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sowie der Straßenverkehrsordnung (StVO) verstößt.

Im Zuge der Modernisierung wurde auch an dieser Ampel der in Osnabrück seit einigen Jahren standardmäßig eingesetzte Anforderungstaster verbaut, auf dem deutlich erkennbar blinkend die Anforderung/Detektion eines Radfahrenden quittiert wird. Zur Reduzierung von Energie- und Unterhaltungskosten ist es das Ziel der Stadt, die „Bitte warten“-Hinweise an den Signalgebern zu reduzieren.

Auch hierzu gab es positive Rückmeldungen, sodass seitens des Teams Verkehrstechnik die weitere Entwicklung zunächst abgewartet wird. Ggf. könnte sonst nochmals eine alternative Quittierung geprüft werden.

**1b) Buswartehäuschen Berningstraße und Ruller Weg“** (TOP 2d aus der letzten Sitzung am 09.12.2020)

Sachverhalt:

Herr Knuffmann fragt, wieso die Fahrgäste der Linie M1 in der Berningstraße immer noch im Regen stünden. Seit 2015 stehe fest, dass die Linie elektrifiziert werde, 2017 seien Pläne öffentlich, aus denen die Linienführung durch die Berningstraße ersichtlich gewesen sei. Im Mai 2018 habe der Antragsteller auf die Probleme, die dadurch entstehen, hingewiesen (siehe den Bericht in der Neuen Osnabrücker Zeitung (NOZ) vom 30.05.2018), im April 2019 (ebenfalls NOZ - Bericht) sei angekündigt gewesen, dass die Wartehäuschen in Kürze aufgestellt werden sollten, sobald sie lieferbar seien. Im Bürgerforum Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 19.06.2019 habe sei von längeren Lieferzeiten als üblich die Rede gewesen. Das sei mittlerweile wieder siebzehn Monate her. Passiert sei nichts. In dieser Zeit würden Mehrfamilienhäuser erstellt und bezogen. Der Antragsteller fragt, wann die seit ca. zwei Jahren bestellten Häuschen kämen. Ebenfalls ärgerlich sei es, dass es seit dem Wegfall der Linie 541 (jetzt 533) in ganz Haste keine Haltestelle mit Unterstellmöglichkeit für den Bus nach Rulle gebe (die nächstgelegene Haltestelle mit Häuschen ist am Nettebad). Von vielen würden die Haltestellen Ruller Weg oder Güstrower Straße als Umstiegspunkt von der M1 in die Linie 533 genutzt, ebenfalls nützten viele ältere Mitbürger die Linie, um zum Haster Friedhof zu gelangen. Er fragt, ob es nicht möglich sei, eine dieser Haltestellen ebenfalls mit einem Häuschen auszustatten.

Herr Hermle trägt die Stellungnahme der Stadtwerke Osnabrück vor:

*Es ist richtig, dass keine weiteren Wartehallen aufgestellt wurden, da die alten Modelle nicht mehr verfügbar und auch aus Altersgründen defekt sind. Zurzeit finden zwischen den Stadtwerken Osnabrück und der Stadtverwaltung Osnabrück Gespräche darüber statt, welches neue Wartehallenmodell für Osnabrück das richtige ist. Dazu müssen einige Anforderungen (schmale bis breite Seitenwände, welche Vitrinen, aber auch überbreite Wartehalle) berücksichtigt werden. Allerdings konnte aufgrund der Corona-Pandemie nur bedingt an dem Thema gearbeitet werden. Für das Jahr 2021 soll es eine Lösung dazu geben. Dann werden einige der genannten Standorte als erstes dafür vorgesehen.*

Herr Knuffmann merkt an, dass er es nicht nachvollziehen könne, wieso die neuen im April 2019 bestellen Wartehäuschen nun doch nicht zeitnah installiert werden konnten. Er habe mehrfach per Mail nachgefragt, ohne dass darauf reagiert wurde.

Herr Hermle verdeutlicht, dass es nicht so sei, dass gelieferte Wartehäuschen zurückgehalten werden. Die bisher üblicherweise eingesetzten Wartehäuschen seien eben nicht mehr verfügbar. Im Übrigen wäre es unwirtschaftlich, vorhandene zu versetzen. Es sei im Sinne der Stadt und der Stadtwerke, dass hier zeitnah Fakten geschaffen würden, was auch Frau Westermann begrüßen würde.

Ein Bürger bittet darum, künftig stets aufzuzeigen, welche Stelle für welche Angelegenheiten verantwortlich sei.

Sachstandsbericht der Stadtwerke Osnabrück:

*Die Aussagen von Herrn Hermle können in vollem Umfang bestätigt werden. Die Gespräche zwischen Stadt und Stadtwerken wegen neuer Wartehallen laufen – pandemiebedingt mit Unterbrechung. Die Anforderungen an die Wartehallen spielen dabei eine erhebliche Rolle, nämlich eine Modulbauweise für unterschiedliche Größen, die Möglichkeit sie mit verkürzten oder auch ohne Seitenwände aufstellen zu können, Möglichkeiten für Vitrinen und elektronische Fahrgastinformation, Möglichkeiten zur Reinigung etc.*

*Stadt und Stadtwerke arbeiten an einer zeitnahen Lösung, da die Dringlichkeit für einen Wetterschutz an Haltestellen allen Beteiligten sehr bewusst ist – ein Termin kann derzeit leider dennoch nicht genannt werden.*

*Stadt und Stadtwerke informieren gern aktiv, wenn es einen absehbaren Termin für die Aufstellung gibt.*

**1c) Umwidmung von Gartenland an der nördlichen Knollstraße/ Bürgerpark in Bauland** (TOP 2e aus der Sitzung am 09.12.2020)

Frau Tennstädt wies zur Sitzung am 09.12.2020 darauf hin, dass der Rat der Stadt das Gartenland, welches bisher die Klosterkammer verpachtet hat, in Bauland umwidmen will. Es gebe ein vorhabenbezogenes Bauprojekt, das im beschleunigten Verfahren im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt bearbeitet werde. Es drohe die Vernichtung von 9.000 m<sup>2</sup> Kaltluftentstehungsgebiet. Es drohe die Vernichtung von wichtiger Grünfläche. Es drohe die Beeinträchtigung eines Biotopes. Es drohe die Einschränkung von Lebensqualität von Bürgern in den Stadtteilen Sonnenhügel und Dodesheide.

Frau Mai nahm Bezug auf den passenden Bebauungsplan Nr. 348 (als Anlage beige-fügt) und trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

*Der Stadt liegt seit Januar 2020 ein Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens für das o. g. Plangebiet vor. Ziel der städtebaulichen Planung ist die Realisierung von vier Mehrfamilienhäusern mit jeweils drei Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss. Insgesamt ist die Errichtung von 60 Wohneinheiten (15 Wohneinheiten je Gebäude) geplant.*

*Nach mehreren vorangegangenen Gesprächen mit der Vorhabenträgerin hat die Verwaltung den Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt am 03.09.2020 zur Beratung vorgelegt. Der Ausschuss ist dem Antrag nach intensiver Beratung nicht gefolgt.*

*Gleichwohl wurde seitens des Ausschusses die Empfehlung ausgesprochen, eine Änderung des wirksamen Flächennutzungsplans vorzunehmen, um grundsätzlich eine Wohnbauflächenentwicklung im o. g. Plangebiet zu ermöglichen. Wie diese konkret aussehen könnte, steht bislang noch nicht fest.*

Frau Tennstädt nahm Bezug auf die das Gartenland zeigenden Luftbilder. Dafür laufe im September 2021 die Pacht aus. Mehrere Häuser hätten dann keinen oder kaum mehr Garten, wenn hier eine Bebauung erfolge. Aktuell würden sich die Bewohnerinnen und Bewohner die Gärten dieser Häuser teilen. Die Klosterkammer habe die rund 9.100m<sup>2</sup> umfassende Fläche vor vielen Jahren den Eigentümerinnen bzw. Eigentümern der Gebäude als Versorgungsgärten zur Selbstverwaltung angeboten. Auch die Bewohnerinnen und Bewohner aus Hochhäusern hätten dort Gartenfläche gepachtet. Einigen Häusern sei also nur ein recht kleiner Garten angeschlossen. Der Stadtbaurat sei mehrfach eingeladen worden, aber Gespräche seien nicht zustande gekommen. Die Bewohnerinnen und Bewohner des Gebietes seien von den Planungen stark beeinträchtigt. Es sei ein besonders schützenswertes Gebiet, weil dort die Kaltluft entstehe und sich in das abschüssige Wiesengelände absenke. Die Firma KME blocke in dem Stadtteil die Frischluftzufuhr in weiten Teilen ab - das sei auch zu berücksichtigen. Deshalb sei dieses kleine Stückchen umso wichtiger. Ein grünes Dach helfe aus ihrer Sicht kaum. Die in den Gärten lebende Tierwelt (z.B. Fledermäuse, Teichbewohner, Libellen) werde dort vernichtet. Unter klimatischen und Naherholungsgesichtspunkten sei es sehr unglücklich, was dort geplant sei. Außerdem führe zu Unmut, dass bereits Fakten zur Bebauung geschaffen worden seien.

Frau Westermann stellte klar, dass noch keine Fakten geschaffen wurden. Es handle sich lediglich um einen Entwurf des Bebauungsplanes, zu dem auch noch mehrere Gutachten, unter anderem Umweltverträglichkeitsprüfungen, vorgenommen werden.

Frau Mai ergänzte, dass es lediglich um die Einleitung eines Verfahrens gehe, in welchem vielfältige Aspekte zu untersuchen und abzuwägen seien. Beim vorhabenbezogenen Bebauungsplan könne schon mit dem Einleitungsbeschluss erkannt werden, wie die Bebauung dort später aussehen könnte. Es wird ein Vollverfahren mit Umweltbericht und Eingriffsausgleichsbilanzierung erfolgen. Es erfolgt kein beschleunigtes Verfahren. Je nachdem, wie schwerwiegend Einwendungen oder im Rahmen der Gutachten identifizierte Hinderungsgründe seien, könne auch am Ende die Entscheidung getroffen werden, kein Bebauungsplan beschlossen wird, der eine Bebauung in der bisher geplanten Form zulasse.

Weitere Bürger, u.a. Anwohner der Potsdamer Straße, schlossen sich den Ausführungen von Frau Tennstädt an und baten darum, den Grünen Finger Sandbachtal beizubehalten. Viele Menschen gingen dort gerne spazieren und schätzen das Feuchtbiotop u.a. mit 40 Jahre alten Bäumen, das erhalten bleiben sollte.

Frau Tennstädt war nicht zufrieden damit, dass die Bürgerinnen und Bürger aus ihrer Sicht vertröstet werden. Wenn der Flächennutzungsplan geändert werde, sei die Möglichkeit des Bauens für die Klosterkammer vorhanden. Vor mehreren Jahrzehnten habe es das Versprechen gegeben, dass das Gartenland erhalten bleibe. Im Übrigen hinterfragt sie, was ein beschleunigtes Verfahren sei.

Frau Mai erklärte das beschleunigte Verfahren, bei welchem auf die frühzeitige Beteiligung verzichtet werden kann. Außerdem könne auch auf einen separaten Umweltbericht verzichtet werden und die Eingriffsausgleichsbilanzierung falle weg. Aber hier solle ein Vollverfahren und kein beschleunigtes Verfahren durchgeführt werden. Der Flächennutzungsplan sei im Übrigen nur behördenverbindlich und erlaube nicht das Bauen; dafür sei ein Bebauungsplan erforderlich. Auf den Flächennutzungsplan könne sich somit kein Eigentümer beziehen. Gleichwohl habe die Politik ein Faktum geschaffen, dass der Wille in Richtung Bebauung gehe.

Frau Brandes-Steggewentz verdeutlichte, dass es der Politik wichtig sei, dass dort ein Vollverfahren durchgeführt wird. Die Verwaltung wurde beauftragt, mit dem Investor zu sprechen. Es müssten noch genauere Kriterien für die Wohnbebauung entwickelt werden, damit keine größeren Wohnblöcke entstehen.

Ein weiterer Anwohner zu dem Biotop hielt es für ein Unding, dass dort über Bebauung nachgedacht werde. Er erkenne es zwar an, dass es einen Wohnungsmangel gebe, regt aber an, viele leerstehende Häuser für den Wohnungsbau zu nutzen. Er appellierte eindringlich an die Verantwortlichen der Stadt, diese familienfreundliche Umgebung nicht zu zerstören.

Frau Tennstädt hinterfragte, warum die Bürgerinnen und Bürger nicht von Anfang an an der Änderung des Flächennutzungsplans beteiligt worden seien. Die Anwohnerinnen und Anwohner seien von der Klosterkammer vor vollendete Tatsachen gestellt worden. Die Menschen würden sich aufgrund solcher Prozesse von der Politik abwenden. Selbst das Ameos-Klinikum habe nicht über die Entwicklung Bescheid gewusst. Die Gärtnerei des Klinikums pflege das Regenrückhaltebecken. Die Bürgerbeteiligung und die Art des Umgangs seien sehr schlecht.

Frau Westermann merkte an, dass es die gesetzlich vorgeschriebene Bürgerbeteiligung zu jedem Bebauungsplanverfahren gebe, aber sich dieses Vorhaben noch nicht in diesem Verfahrensschritt befinde.

Frau Pötter trat dem geäußerten Verdacht, dass Bürgerinnen und Bürger bewusst nicht einbezogen wurden, entschieden entgegen. Es gebe einen privaten Grundstückseigentümer, der entschieden habe, seine Flächen anderweitig zu nutzen und deshalb die Pachtverträge nicht verlängert habe. Das sei unabhängig vom Baurecht zu sehen. Das Baugesetzbuch schreibe sehr genau vor, wie die Bürgerbeteiligung bei einer Flächennutzungsplanänderung und in einem Bebauungsplanverfahren auszusehen habe und die einschlägigen Vorschriften wurden und werden auch in diesem Fall eingehalten. Würden diese wichtigen Schritte der Bürgerbeteiligung nicht eingehalten, dann wäre es ein vor Gericht angreifbares Verfahren. Das Ansinnen der Klosterkammer sei durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt abgelehnt worden. Die Vertreter der Politik berücksichtigten also sehr wohl die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner. Alle Belange seien genau zu untersuchen. Eine Entscheidung sei noch in keiner Art und Weise gefallen.

Frau Mai ergänzte, dass die private Veranstaltung der Klosterkammer unabhängig von dem offiziellen Verfahren der Stadt gelaufen sei. Die Stadt müsse sich von der Politik stets Arbeitsaufträge zu solchen Vorhaben einholen. Der zweite Schritt sei dann die Bürgerbeteiligung. Auch beim Flächennutzungsplan gebe es zwei Beteiligungsschritte. Wenn ein Plan vom Vorhabenträger vorliege, weise das noch nicht darauf hin, dass ein solcher auch eins zu eins so umgesetzt werde.

Sachstandsbericht des Fachbereichs Städtebau:

*Nachdem Ende November 2020 seitens der interfraktionellen Runde Anforderungen für eine mögliche Bauung auf der Planfläche der Verwaltung mitgeteilt wurden, wurden diese im Januar 2021 mit der Projektentwicklerin und dem von ihr beauftragten Architekturbüro besprochen. Die Projektentwicklerin hatte mitgeteilt, dass sie die Anforderungen prüft und eine neue Planungskonzeption vorlegen wird. Dies war für März anvisiert, bislang liegen jedoch keine neuen Planentwürfe vor. Die Projektentwicklerin hat Anfang Mai eine neue Planungskonzeption vorgelegt. Die Verwaltung wird diese nun prüfen und im Anschluss weitere Schritte veranlassen.*

**1d) Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Knollstraße** (TOP 2f aus der letzten Sitzung vom 09.12.2020)

Sachverhalt:

Der Antragsteller regte zur Sitzung am 09.12.2020 an, die Knollstraße in Osnabrück in eine 30er-Zone umzuwandeln und zwar beginnend ab dem Nonnenpfad und der Klosterstraße bis zur Kreuzung Haster Weg. Beim Nonnenpfad und der Klosterstraße herrsche eine beengte und kurvenreiche Situation mit Querverkehr. Zum einen kreuzen Abbieger in die Gertrudenstraße aus der City kommende Verkehrsteilnehmende. Dann sei ein paar Meter weiter nicht einsehbar, welcher Verkehr von der Knollstraße in die Klosterstraße abbiege und damit den Weg schneide. Für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sei die Situation unbefriedigend. Radfahrerinnen und Radfahrer, die von der Knollstraße bergab und stadteinwärts führen und in die Klosterstraße abbiegen wollten, hätten keinen Abbiegestreifen, und müssten sich also auf dem Fahrstreifen einordnen. Abbiegende müssten hoffen, dass kein Gegenverkehr komme – zu sehen sei dieser schließlich kaum. Gerade hier würde eine Reduzierung auf 30 km/h das gesamte Verkehrsgeschehen entschärfen.

Die Neugestaltung der Knollstraße sei gut gelungen. Doch leider führten die Inseln im Verkehrsraum zu beengten Verhältnissen und Problemen, wenn Fahrzeuge Radfahrer überholen. Dies sei gefährlich. Ein Mindestabstand könne nicht eingehalten werden. Die Reduzierung auf 30 km/h würde Überholvorgänge erschweren. Des Weiteren fänden sich schon abschnittsweise Bereiche von Beschränkungen auf 30 km/h an der

Knollstraße, so beim Karl-Luhmann-Heim und beim Schulzentrum. Die Aufhebung dieser Beschränkungen für eine kurze Strecke mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h sei nicht sinnvoll. Leider müsse auch festgestellt werden, dass bei Schichtwechsel von und zu KME ziemlich oft mehr als 50 km/h schnell gefahren werde. Es fänden sich an der Knollstraße zahlreiche Sozialeinrichtungen, nämlich das AMEOS-Klinikum, das Renate-Fink-Haus, das Karl-Luhmann-Heim, die neue Kindertagesstätte Schatzkiste (80 Plätze), das Alten- und Pflege-Heim Westerfeld, das Schulzentrum Sonnenhügel und das Haus am Hesselkamp. Menschen mit Beeinträchtigungen und Kinder machten ein langsames Fahren erforderlich. Insgesamt sei daher eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h dringend geboten.

Eine weitere Antragstellerin konstatierte, dass sich von der Liebigstraße aus bis zum Ende der Knollstraße mehrfach die Geschwindigkeitsbegrenzung ändere. Es gebe mehrere Abschnitte für einen eingeschränkten Personenkreis (Gehörloseneinrichtung, Schulkomplex, AMEOS-Klinikum), die eine eingeschränkte Wahrnehmung haben. Eine einheitliche Geschwindigkeit von 30 km/h sei daher wünschenswert. Zusätzlich sei durch die neu eingerichteten Verkehrsinseln immer wieder ein Gefahrenpotential für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer durch knappe Überholmanöver durch Kraftfahrzeuge vorhanden.

Frau Mai trug die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau (zum Radverkehr) vor: *Bei der Straßenplanung der Knollstraße wurden die Vorgaben des technischen Regelwerks „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA“ in Bezug auf Maße und Gestaltung der Schutzstreifen umgesetzt. An den Mittelinseln sind die Breiten sogar größer als im Regelwerk vorgesehen. Das Überholen von Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge im Bereich der Mittelinsel ist grundsätzlich rechtlich nicht zulässig, das in der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) klar definierte Mindestmaß von 1,50 m innerorts kann hier nicht eingehalten werden. Damit besteht ein „faktisches Überholverbot“.*

*Aufgrund der Beschwerden über Überholvorgänge und damit einhergehenden bedingstigen Situationen wird die Verwaltung mit einer Kamera an je einer Mittelinsel pro Fahrtrichtung die Situation erfassen. Als erste Maßnahme sollen Informationsschilder zum Mindestabstand aufgestellt und deren Wirkung mit einer weiteren Erhebung geprüft werden.*

Frau Pötter trug die Stellungnahme des Fachbereichs Bürger und Ordnung (zu den Geschwindigkeitsgeboten) vor:

*Grundsätzlich ist nach der Straßenverkehrsordnung zu unterscheiden zwischen einer Tempo-30-Zone und einem Streckengebot „30 km/h“. Für beides ergeben sich verschiedene Anforderungsprofile.*

*Bei der Knollstraße handelt es sich um eine innerörtliche Erschließungsstraße, um die daran angrenzenden Wohngebiete und Wohnstraße zu erreichen. Auf entsprechenden Erschließungsstraßen sieht die Straßenverkehrsordnung grundsätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor. Lediglich in Wohnstraßen ist die Einrichtung von Tempo-30-Zonen zulässig. Eine solche nach den Regeln der Straßenverkehrsordnung vorgesehene Wohnstraße stellt die Knollstraße allerdings nicht dar. Insofern ist die Einrichtung einer Tempo-30-Zone unzulässig. Jedoch sind auf der Knollstraße bei der Gehörloseneinrichtung als auch beim Schulzentrum erhöhte Gefährdungen zu begründen: zum einen die eingeschränkte Wahrnehmung für gehörlose Menschen, die den Verkehr nicht hören können und zum anderen das Schulzentrum Sonnenhügel mit mehreren ansässigen Schulen und somit erheblichem Schüler-/ Kinderaufkommen. Für diese beiden Einrichtungen wurde eine erhöhte Gefährdungslage als üblich prognostiziert und somit die Geschwindigkeit für diese konkreten Abschnitte auf die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.*

*Für alle anderen Bereiche der Knollstraße wurde diese Gefährdung nicht gesehen und zum Glück weisen auch die Unfallzahlen nicht darauf hin.*

Frau Tennstädt bemerkte zur Breite der Radwege, dass ihr Mann, der auf einen elektrischen Rollstuhl angewiesen sei, auf dem Radweg der Straße fahren müsse. An den Inseln werde er von Autos und Lkws regelmäßig überholt, die sich bis auf wenige Zentimeter nähern. Radfahrerinnen oder Radfahrer könnten ggf. nach rechts ausweichen, mit dem Gefährt ihres Mannes sei das nicht möglich. Sie spricht sich dafür aus, den Weg an den Stellen so zu gestalten, dass ein Überholen überhaupt nicht möglich ist.

Ein weiterer Bürger konnte es nicht nachvollziehen, wieso nicht für die komplette Knollstraße eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h festgesetzt werde. Dies wurde bereits in anderen Städten in der ganzen Innenstadt umgesetzt. Als Fahrradfahrer sei es dort sehr gefährlich und als Autofahrer sei es sehr schwierig, an Radfahrerinnen und Radfahrern vorbeizukommen.

Herr Seliger bemerkte, dass die Knollstraße den ADFC sehr stark beschäftige. Enge Überholabstände seien ein Problem, hierzu erreichten den ADFC häufig Videos, Fotos und Berichte. Auch beim Runden Tisch Radverkehr sei dieses Thema auf der Tagesordnung gewesen. Insofern bittet er darum, dass dort Kontrollen mit entsprechender Sanktionierung bei Verstößen stattfinden. Er bittet zu überprüfen, ob die Schutzstreifen im Bereich der Querungshilfen entfernt werden können, da diese Autofahrerinnen und Autofahrern ein falsches Gefühl von dem erforderlichen Abstand vermitteln würden. Z.B. in Bielefeld werden diese Schutzstreifen nicht markiert. Er möchte, dass Unfälle vermieden werden, bevor sie sich überhaupt ereignen. Der Ansatz des ADFC ist es, durchgängig eine Fahrradstraße an der Knollstraße einzurichten, bei der dann ohnehin eine Geschwindigkeit von maximal 30 km/h zulässig ist. Derzeit würden die Fahrradmengen dies nicht hergeben, aber es gebe diese Option, wenn der überwiegende Radverkehr zu erwarten sei. Er bittet die Verwaltung um Prüfung, ob diese Regelung im Rahmen des Ermessens Anwendung finden könnte. Dies sei auch beim Runden Tisch Radverkehr angesprochen worden.

Frau Pötter konstatierte nochmals, dass die Prüfung hinsichtlich der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Knollstraße erfolgt sei und die Möglichkeit in der gesamten Knollstraße nicht bestehe. Der zu geringen Abstände bei den Querungshilfen sei sich die Verwaltung bewusst und prüfe, wie dem entgegengewirkt werden könne. Kontrollen des fließenden Verkehrs könnten nur durch die Polizei erfolgen, aber die Thematik werde in den gemeinsamen Verkehrssicherheitsbesprechungen erörtert. Die Abstandsregelungen hingen im Übrigen stark von dem individuellen Verhalten der Autofahrer ab und würden auch bei einem Tempolimit von 30 km/h nicht gänzlich zu vermeiden sein. Die Anmerkung zur Schutzstreifenentfernung soll zu Protokoll beantwortet werden.

Anmerkung der Verwaltung zu Protokoll:

*Der Fachbereich Städtebau informiert, dass hinsichtlich der Anregung des ADFC, die Schutzstreifen an Querungshilfen zu entfernen, eine umfangreichere Prüfung unter Einbindung verschiedener Beteiligter (Fachbereich Städtebau, Fachbereich Bürger und Ordnung, Polizei) erforderlich sei und diese Thematik in der nächsten Verkehrsbesprechung in diesem Kreis diskutiert werde. Eine Stellungnahme erfolgt dann zur nächsten Sitzung des Bürgerforums.*

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau:

*Zur Entfernung Schutzstreifen im Bereich der Querungshilfen / Sanktionierung bei zu geringen Überholabständen / Ausweisung als Fahrradstraße*

Die Verwaltung hat sich in der Verkehrsbesprechung mit den Vorschlägen befasst und sieht ein mehrstufiges Vorgehen vor. Zunächst wird mit einem Infoschild auf die gesetzliche Regelung hingewiesen, s. TOP 2b der Sitzung am 19.05.2021. Die zweite Stufe könnte dann ggf. der Einsatz des neuen Verkehrszeichens der Straßenverkehrsordnung „Überholverbot von Radfahrenden“ sein. Um das neue Verkehrszeichen einsetzen zu können, fehlt es noch an der Aktualisierung der Verwaltungsvorschrift zur StVO, in der die Einsatzbereiche und –Bedingungen definiert werden. Die Veröffentlichung ist für Sommer 2021 angekündigt.

Auch ohne dieses Schild gilt ein faktisches Überholverbot im Bereich der Mittelinseln. Eine Kontrolle und Sanktionierung von Überholvorgängen ist jedoch rechtssicher erst möglich, wenn die Mängel der Novelle der Straßenverkehrsordnung (Bußgeldkatalog) behoben und diese rechtskräftig ist.

Nach der geltenden Verwaltungsvorschrift zur StVO ist die Ausweisung als Fahrradstraße möglich, wenn „der Radverkehr die überwiegende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“. Der Radverkehr ist an der Knollstraße nach der letzten Zählung im November 2020 etwa  $\frac{1}{4}$  so stark wie der motorisierte Individualverkehr, daher ist eine Ausweisung als Fahrradstraße nicht möglich.

Zum Einsatz von Schutzstreifen findet ab Sommer 2021 an einem Abschnitt der Meller Straße ein Modellversuch statt. Nach der Deckensanierung werden nicht erneut Schutzstreifen markiert, sondern zuerst die Veränderung der Verkehrssituation mit Führung des Radverkehrs im Mischverkehr und danach mit der Markierung einer „Piktogrammreihe“ mit Fahrradlogos erprobt wird. Die Ergebnisse des Versuchs werden in die weitere Diskussion zu den Schutzstreifen in der Knollstraße einbezogen.

#### Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen

Im aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Osnabrück ist die Knollstraße nicht als Maßnahmenbereich definiert. Dies resultiert v.a. daraus, dass diese zum Zeitpunkt der Lärmkartierung im Jahr 2017, die dem Lärmaktionsplan vorgeschaltet ist, aufgrund der Straßenbauarbeiten komplett gesperrt war. Somit war die Erhebung von Verkehrsdaten und die Berechnung der hierdurch verursachten Lärmemissionen nicht möglich. In der nächsten Lärmkartierung im kommenden Jahr wird die Knollstraße dann wieder berücksichtigt. Bei Bedarf werden dann auch Maßnahmen zur Lärmreduzierung vorgeschlagen.

#### Stellungnahme des Fachbereichs Bürger und Ordnung:

Die Regeln der Straßenverkehrsordnung gelten bundesweit. Nach § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m § 45 Abs. 9 StVO sind Beschränkungen lediglich zur Abwehr von konkreten Gefahren für die Sicherheit und Ordnung zu treffen. Eine solche Gefahrenlage liegt aus rechtlicher Sicht nicht vor. Die Verwaltung bittet um die konkrete Benennung der Städte, in denen in der gesamten Innenstadt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h festgesetzt wurde. Wir werden dann überprüfen, ob eine Anwendung auch in Osnabrück rechtlich möglich ist.

### **1e) Ladestation für E-Autos am Eberleplatz** (TOP 2g aus der letzten Sitzung vom 09.12.2020)

#### Sachverhalt:

Der Antragsteller Herr Klaus Brinkmann wies zur Sitzung am 09.12.2020 darauf hin, dass am Eberleplatz in Haste eine "Mobilitätsstation" eingerichtet worden sei. Dort sei auch eine Ladestation für Elektroautos aufgestellt, aber bis heute - nach über einem Jahr - nicht in Betrieb genommen worden. Er fragte an, wann damit zu rechnen sei, ob die Stadtwerke Osnabrück die Betreiber werden und dazu Auskunft geben können. Er fragt weiter, ob es technische Probleme gebe und die Anmeldung bei der Bundesnetzagentur erfolgt sei. "Mehr Ladesäulen" würden von der Politik massiv gefordert und gefördert. Da verwundere die verzögerte Inbetriebnahme dieser Ladesäule doch sehr.

Herr Hermle trug die Stellungnahme der Stadtwerke Osnabrück vor:

*Der Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur und deren Betreuung wird im Konzern Stadt durch die Osnabrücker Parkstätten-Betriebsgesellschaft mbH (OPG) im Verbund mit der Stadtwerke Osnabrück AG geleistet. Die Ladesäule am Eberleplatz wurde noch vor dieser Aufgabenzuordnung durch die Stadt Osnabrück angeschafft. Die OPG konnte die Säule im September 2020 von der Stadt erwerben. Diese Säule ist nicht eichrechtskonform und die geplante Umrüstung mit dem Hersteller gestaltet sich unerwartet schwierig (Stand Mitte November 2020). Sollte nicht schnell eine Lösung gefunden werden, wird die OPG eine neue, eichrechtskonforme Säule aufstellen. Der Standort wird aber in jedem Fall kurzfristig ans Netz genommen.*

Herr Brinkmann verdeutlichte, dass er sich eine kurzfristige Umsetzung wünsche.

Stellungnahme der Stadtwerke Osnabrück:

*Der Hersteller hatte im März 2020 der Osnabrücker Parkstätten-Betriebsgesellschaft mbH (OPG) bei einem Vor-Ort-Termin bestätigt, dass die E-Ladesäule am Eberleplatz sowie eine weitere E-Ladesäule am Sutthausener Bahnhof eichrechtskonform umgerüstet werden können. Die OPG hat nach dem Kauf dieser Säulen von der Stadt im Sommer 2020 den Hersteller um ein konkretes Angebot gebeten. Dieses Angebot ging Mitte September bei der OPG ein und wurde am gleichen Tag von der OPG als Auftrag bestätigt. Im November hat der Hersteller einen Montagetermin nicht vor Ende des 1. Quartals 2021 avisiert, ohne genauer zu werden. Im Februar 2021 wurde dann die Kalenderwoche 14 nach Ostern als Montagetermin genannt. Dieser ist kommentarlos verstrichen. Die OPG hat unzählige Telefonate und Mails in der gesamten Zeit mit dem Hersteller ausgetauscht - ohne Ergebnis. Daher hat die Geschäftsführung der OPG Kontakt zum Vorstand des Herstellers aufgenommen. Diese Termine wurden wiederum alle storniert, aber es kam zu einem Gespräch mit dem Vertriebsleiter Deutschland. Der Hersteller hat sich jetzt schriftlich verpflichtet, die Säulen bis Ende Juni umzurüsten. Sollte das nicht passieren, so wird der Hersteller die Säulen zurückkaufen und die OPG wird neue, eichrechtskonforme Säulen an beiden Standorten installieren. Die OPG hätte einen deutlichen fünfstelligen Betrag aufwenden müssen, um die Säulen auf eigene Rechnung zu tauschen. Die elektrische Installation der Säulen ist heute kein übliches Verfahren mehr und die Säulen sind aufwendig im Abbau und Aufbau. Die OPG hat daher immer versucht, die Umrüstung des Bestandes zu erreichen. Als nicht perfekte aber dennoch denkbare Alternative zum Standort Eberleplatz hat die OPG am Nettebad inzwischen zwei weitere Ladepunkte in Betrieb genommen und bietet dort jetzt 4 Ladepunkte.*

**1f) Baustelle Haster Weg** (TOP 4a aus der letzten Sitzung vom 09.12.2020)Sachverhalt:

Frau Brandes-Steggewentz weist auf die wegen einer Deckensanierung eingerichtete Baustelle am Haster Weg hin. Wenn Bürgerinnen und Bürger mit dem Auto vom Verbrauchermarkt Lidl kämen und zweimal rechts führen, würden sie in einer Sackgasse landen. Sie bittet um Optimierung der Beschilderung. Herr Lieder sagt zu, sich darum zu kümmern.

Stellungnahme des Fachbereichs Geodaten und Verkehrsanlagen:

*Die Baustelle ist inzwischen fertiggestellt worden. Der Verkehr rollt bereits seit Anfang Februar wieder und die Umleitungen wurden komplett zurückgebaut. Die Einschränkungen wurden während der Baumaßnahme für die Anliegerinnen und Anlieger sowie die Verkehrsteilnehmenden auf ein Minimum reduziert. Falls es dennoch zu kleinen Unannehmlichkeiten für die Verkehrsteilnehmenden gekommen sein sollte, so bittet die Verwaltung darum, dies zu entschuldigen.*

**80 Jahre oder älter?**

**IMPF-  
TERMIN?**

**Wir helfen Ihnen!**

# So funktioniert es:

## 1. Melden Sie sich unter:

- ▶ Telefon: 0541 323-4444

**Die Hotline ist zu folgenden Zeiten erreichbar:**

- ▶ Montag und Dienstag 9.00 bis 16.00 Uhr
- ▶ Mittwoch und Freitag 9.00 bis 12.00 Uhr
- ▶ Donnerstag 9.00 bis 17.30 Uhr

## 2. Hinterlassen Sie dort Ihre Kontaktdaten.

## 3. Wir melden uns telefonisch mit einer städtischen Rufnummer (0541 323-...) bei Ihnen zurück.

## 4. Gemeinsam setzen wir Sie dann auf die Warteliste für einen Impftermin.

Stadt Osnabrück  
Fachdienst Bürgerengagement  
und Seniorenbüro  
Freiwilligen-Agentur  
Bierstraße 32a  
49074 Osnabrück

