Stadt Osnabrück

P r o t o k o l l

über die öffentliche Sitzung

des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel (29)

am Mittwoch, 13. Dezember 2017 Dauer: 19:30 Uhr bis 22:05 Uhr
Ort: Grundschule Haste (Aula), Saßnitzer Straße 31

Teilnehmer/-innen

Sitzungsleitung:	Herr Oberbürgermeister Griesert
von der Verwaltung:	Herr Obermeyer, Fachbereich Bürger und Ordnung – FD Straßenverkehr
	Herr Schmidt, Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen – FD Verkehrsanlagen
von der Stadtwerke Osnabrück AG:	Herr Hermle, Stadtwerke Osnabrück AG / Leiter Bäder
Protokollführung:	Herr Gödecke, Referat Strategische Steuerung und Rat

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

TOP	Betreff
1	Bericht aus der letzten Sitzung
2	Von Bürgern etc. angemeldete Tagesordnungspunkte
	a) Verkehrslenkung Am Krümpel, Im Hofort, Clemensstraße
	b) Geschwindigkeitsüberschreitungen in den Spielstraßen Haster Berg, Haster Esch und Am Krummen Kamp
	c) Fahrradfreundlichkeit Ampel Haster Mühle/Fahrradführung stadteinwärts Bramstraße-Bramscher Straße
	d) Parkplatzmangel an Nettebad und Nettedrom
	e) Koordination der Straßenbaustellen
	f) Abbiegeverkehr Hardinghausstraße-Auf dem Klee-Wilhelm-von-Euch-Straße resp. Blumenmorgen
	g) Bustaktung Linie 5
	h) Zufahrt Knollstraße zum Waldfriedhof Dodesheide
	i) Straßencharakter Theanolte-Bähnisch-Hof
	j) Sachstand Bramscher Straße
	k) Sachstand Fahrradwerkstatt für Flüchtlinge lim-bike
	l) Heinrich-Mann-Straße - massive Geschwindigkeitsüberschreitungen
	m) Sachstand Grünverbindung Landwehr/fehlende Beleuchtung
	n) Sanierung Vehrter Landstraße
	o) Elektro-Bus Teststrecke
	p) Einrichtung Halteverbot an der Knollstraße stadteinwärts zwischen Hesselkamp und Am Tannenkamp
	q) Bauliche Schutzmaßnahmen gegen Parken auf dem Fahrradweg am Haster Weg vor der Bäckerei Wieking
	r) Kasernengelände Limberg Lärm und Abgase durch parkende LKW
	s) Proberäume am Limberg
	t) Mittelinsel an der Kornstraße
	u) Radwegeverbindungen aus den Stadtteilen in die Innenstadt
	v) Zunehmende Kriminalität und Sachbeschädigungen im Bereich Dodesheide-Ost
	w) Finanzielle Unterstützung Sportvereine
	x) Beleuchtung Anhalter Weg
	y) Sachstand Entwicklung Winkelhausenkaserne
3	Stadtentwicklung im Dialog
4	Anregungen und Wünsche (aus der Sitzung)
	a) Erneuerung Scheiben Wartehäuschen in der Wilhelm-von-Euch-Straße
	b) Erweiterung der Linie 34 bis zum Hauptbahnhof

Herr Griesert begrüßt ca. 75 Bürgerinnen und Bürger sowie die weiteren anwesenden Ratsmitglieder - Frau Brandes-Steggewentz, Frau Kämmerling und Frau Kunze-Beermann - und stellt die Verwaltungsvertreter vor.

1. Bericht aus der letzten Sitzung (TOP 1)

Herr Griesert verliest den Bericht aus der letzten Sitzung am 14.06.2017 mit den Stellungnahmen der Fachdienststellen zu den Anfragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger (siehe Anlage). Der Bericht wurde vor Sitzungsbeginn für die Besucher ausgelegt.

2. Von Bürgern etc. angemeldete Tagesordnungspunkte (TOP 2)

2 a) Verkehrslenkung Am Krümpel, Im Hofort, Clemensstraße

1.) Frau Mandler weist auf verschiedene Probleme in Bezug auf die Verkehrsführung in den o.g. Straßen hin und regt die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Straße Am Krümpel in Richtung Blumenmorgen und die Anordnung schräger Parkbuchten an.

2.) Herr Uppenkamp weist auf eine deutliche Zunahme des Verkehrs und regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Clemensstraße hin. Er regt die Aufbringung von Fahrbahnerhöhungen und Schwellen auf der Fahrbahn an.

3.) Herr Uppenkamp weist auf fehlende/verschwundene Halteverbotsschilder in der Clemensstraße hin.

Herr Obermeyer erläutert die Stellungnahme der Verwaltung zu den Fragen und Anregungen:

zu 1.):
Vorschlag zur Einrichtung einer Einbahnstraße in der Straße am Krümpel in Richtung Blumenmorgen und Einrichtung schräg angeordneter Parkbuchten:

Die Einrichtung einer Einbahnstraße unter Anordnung des Schrägparkens am nördlichen Straßenrand ist in der Straße Am Krümpel aufgrund der zu geringen Straßenbreite leider nicht möglich. Laut geltendem Regelwerk sind hierfür mindestens 7,85m Breite erforderlich. Hierfür entfallen drei Meter auf die Fahrbahn, um das Einparken zu ermöglichen sowie 4,85m für die Tiefe des Parkstandes bei einem Aufstellwinkel von 45 Grad. In den angesprochenen Abschnitten sind jedoch maximal rund 7,40m Breite zwischen dem Bord des Gehweges und der Grundstücksgrenze der Hochschule vorhanden.

Eine Bürgerin berichtet, dass die überhöhten Geschwindigkeiten insbesondere im Bereich ab der Ampel an der Bramscher Straße festgestellt würden.

Herr Obermeyer erklärt auf Nachfrage einer Bürgerin, dass nach der Einrichtung von Einbahnstraßen oftmals schnellere Durchschnittsgeschwindigkeiten festgestellt würden.

Herr Griesert führt ergänzend aus, dass Einbahnstraßen unterschiedliche Auswirkungen hätten. Zum einen würden Mehrverkehre durch dann notwendige Umwegfahrten erzeugt und zum anderen würden zum Teil höhere Geschwindigkeiten festgestellt, weil PKW-Fahrer keine Rücksicht mehr auf Gegenverkehr nehmen müssten.

Ein Bürger merkt an, dass man in der Clemensstraße aufgrund der örtlichen Begebenheiten gar nicht schneller als 30 km/h fahren könne.

zu 2.):
Zunahme des Verkehrs und regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Clemensstraße. Anregung zur Aufbringung von Fahrbahnerhöhungen und Schwellen auf der Fahrbahn:

Eine im April 2017 durchgeführte Geschwindigkeitserhebung in der Clemensstraße zwischen der Bramscher Straße und Im Hofort ergab eine Verkehrsmenge von ca. 400 Kfz/Tag. Die V85, das heißt, die Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge unterschritten wurde, lag bei 37 km/h. Sowohl die Verkehrsmenge als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten wurden weder von der Polizei noch von der Straßenverkehrsbehörde als kritisch angesehen. Die Verwaltung sieht hier keinen Handlungsbedarf.

Aus der Clemensstraße sowie Im Hofort liegen der Verwaltung aktuell keine Messergebnisse vor. Diese Erhebungen können erst nach Abschluss der Bauarbeiten Am Krümpel durchgeführt werden. Auf Grundlage dieser Messungen und der entsprechenden Ergebnisse wird sodann über etwaige Maßnahmen beraten.

Ein Bürger merkt an, dass Geschwindigkeitsmessungen morgens durchgeführt werden müssten, weil dann die Situation besonders schlimm sei und es zum Teil deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen gebe. Zu dieser Zeit würden erfahrungsgemäß die meisten Studenten und Berufsschüler durch die Straße fahren.

Herr Obermeyer legt dar, dass die von der Verwaltung eingesetzten Seitenradarmessgeräte für einen bestimmten Zeitraum angebracht würden und dann rund um die Uhr messen würden.

zu 3.):
Hinweis auf fehlende/verschwundene Halteverbotsschilder in der Clemensstraße:

Die Stadt wird im Rahmen der nächsten Verkehrsschau die Beschilderung überprüfen und gegebenenfalls die Ergänzung der Schilder veranlassen.

2 b) Geschwindigkeitsüberschreitungen in den Spielstraßen Haster Berg, Haster Esch und Am Krummen Kamp

Frau Kleiner berichtet über Schleichverkehre und überhöhte Geschwindigkeiten in den o.g. Straßen. Sie bittet um Geschwindigkeitskontrollen **(1)** oder alternativ die Aufbringung von Fahrbahnerhöhungen **(2)**.

Herr Obermeyer trägt die Stellungnahmen der Verwaltung zu den Anregungen vor:

zu 1.):
Bitte um Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen:

Grundlage für die Planung und Durchführung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung ist der nds. Erlass „Richtlinie für die Überwachung des fließenden Verkehrs durch Straßenverkehrsbehörden“. Danach sind Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen dort zu konzentrieren, wo sich häufig Unfälle ereignen (Unfallbrennpunkte) oder die Wahrscheinlichkeit besteht, dass sich Unfälle ereignen werden (Gefahrenpunkte).
Neben diesen inhaltlichen Voraussetzungen müssen allerdings auch bestimmte technische/räumliche Anforderungen an einen möglichen Mess-Standort erfüllt sein. Das Messfahrzeug bzw. das Messgerät muss parallel zur Fahrbahn ausgerichtet werden und die Mess-Strecke in Fahrtrichtung des gemessenen Fahrzeuges muss gerade sein. Aufgrund der fehlenden Abstellmöglichkeit für das Messfahrzeug und der nicht ausreichend geraden Mess-Strecke sind Geschwindigkeitsüberwachungen nicht möglich.

Eine Bürgerin unterstützt die Forderung der Antragstellerin zur Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen.

Ein Bürger erklärt, dass seit 15 Jahren wiederholt die Durchführung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung in dem Bereich gefordert würden. Die Straßenverhältnisse würden viele Verkehrsteilnehmer dazu verleiten, zu schnell zu fahren.

Ein Bürger berichtet, dass die Einmündungen Gefahrenpunkte darstellen würden. Dies gelte insbesondere für Kinder.

zu 2.):
Durchführung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung:

Die Verwaltung wird in den betroffenen Straßen zur Ermittlung der gefahrenen Geschwindigkeiten und der angesprochenen Schleichverkehre zweitägige Messungen mit dem sog. Seitenradarmessgerät durchführen. Im nächsten Bürgerforum wird das Ergebnis dieser Messungen mitgeteilt, nachdem dies zuvor in der sog. Verkehrsrunde, unter Beteiligung u.a. der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei, thematisiert wurde.

Herr Oberbürgermeister Griesert legt dar, dass der Verwaltung die Situation nochmals prüfen und versuchen werde. Er hebt hervor, dass alle PKW-Fahrer verpflichtet seien, sich an die geltenden Verkehrsregeln und insbesondere an die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu halten.

2 c) Fahrradfreundlichkeit Ampel Haster Mühle/Fahrradführung stadteinwärts Bramstraße-Bramscher Straße

Herr Uppenkamp macht einige Anregungen zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit an den oben genannten Kreuzungen: **1.** Die Umsetzung des Pfostens mit dem Druckknopf zur „Grünanforderung“ auf die Trennlinie zwischen Radweg und Fußgängerweg.
2. Beidseitiger Bau von Radwegen im Bereich Haster Mühle/Bramscher Straße in Richtung An De Brehen.

Herr Schmidt trägt die Stellungnahme der Verwaltung zu den Anregungen vor:
zu 1.): Eine Grünanforderung für Radfahrer ist nicht erforderlich, da die Grünzeiten bei jedem Umlauf mit geschaltet werden. Die Druckknöpfe an den Signalmasten sind zur Anforderung eines akustischen Signals für Sehbehinderte und Blinde zur Querung der Straße vorgesehen.

zu 2.): Die geschilderte Situation für Radfahrer im Bereich Haster Mühle / Bramscher Str. / An de Brehen ist bekannt und unbefriedigend. Hier erfolgt ein Umbau zum Zweirichtungsradweg im Zuge der Umgestaltung des Knotenpunktes Bramscher Straße/Hansastraße (Knotenpunkt Nord) ab circa Mai 2018. Damit dürfte die Verkehrssituation zwischen Vehrter Landstraße und Einmündung Bramscher Str. dann klar gestaltet sein.

2 d) Parkplatzmangel an Nettebad und Nettedrom

Herr Fricke weist für den Bürgerverein Haste auf eine angespannte Parksituation im Johannes-Prassek-Weg hin.

Herr Hermle erklärt, dass im Bereich des Nettebades/Nettedromes zwischenzeitlich 52 zusätzliche Stellplätze und weiter hinten 20 weitere Stellplätze für die Mitarbeiter eingerichtet worden seien. Insgesamt würden für den Bereich somit 447 Stellplätze bereitstehen. Er weist darauf hin, dass bauordnungsrechtlich lediglich 390 Stellplätze gefordert würden. Nach Wahrnehmung der Stadtwerke habe sich die Parksituation durch die zusätzlichen Stellplätze verbessert.

Herr Fricke berichtet, dass auch in der jüngeren Zeit an Tagen mit höheren Besucherzahlen regelmäßig eine angespannte Parksituation festgestellt werde.

Herr Oberbürgermeister Griesert führt aus, dass die rechtlich geforderte Anzahl an Stellplätzen nicht nach Spitzenzeiten mit den höchsten Besucherzahlen bemessen werde, sondern das Durchschnittsniveau maßgeblich sei. Er weist darauf hin, dass die Stadtwerke bereits mehr Stellplätze zur Verfügung stellen würden, als bauordnungsrechtlich vorgeschrieben sei. Es sei im Interesse der Stadtwerke, dass für die Kunden des Nettebades und des Nettedromes ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen.

2 e) Koordination der Straßenbaustellen

Herr Fricke berichtet für den Bürgerverein Haste, dass in den vergangenen Monaten einige länger andauernde, gleichzeitige Baustellen zu Verkehrsbehinderungen geführt haben. Er führt aus, dass der Anschein bestehe, dass an den einzelnen Baustellen nur wenige Arbeitskräfte eingesetzt würden. Er regt an, darauf zu achten, weniger zeitgleiche Baustellen durchzuführen und an diesen mehr Personal einzusetzen. Er verweist als positives Beispiel auf die vor kurzem abgeschlossene Baustelle an der Bremer Straße.

Herr Schmidt trägt die Stellungnahme der Verwaltung vor: Die Baumaßnahmen im Bereich der städtischen Verkehrsanlagen sind dringend zur Erhaltung und Bestandsicherung der städtischen Infrastruktur erforderlich. Die Infrastrukturnetze und -anlagen werden ständig überwacht und müssen den Anforderungen einer lebendigen und sich stetig verändernden Stadt sicher, bedarfsgerecht und wirtschaftlich für die Bürger der Stadt Osnabrück betrieben werden. Damit einhergehend sind Baustellen für Netzerweiterungen und -verstärkungen sowie Umbau- und Sanierungsmaßnahmen notwendig. Den Baumaßnahmen gehen teilweise lange Planungsphasen und Abstimmungsprozesse voraus, sodass der Terminierung der örtlichen Arbeiten enge Grenzen gesetzt sind.

Die Straßenbaumaßnahmen, Netzerweiterungen, Netzverstärkungen und Umbaumaßnahmen sind auf vielfältige Anforderungen zurückzuführen. Beispiele hierfür sind die Erschließung neuer Baugebiete, Ansiedlung von Gewerbebetrieben, Erhöhung der elektrischen Leistung an Kunden der Stadtwerke Osnabrück, der Bau von Wohn- u. Geschäftshäusern, der Umbau oder die Sanierung einer Straße, der Anschluss größerer Energieerzeugungsanlagen (Fotovoltaik, BHKW) oder der Ausbau der Breitbandversorgung. Abhängig von externen Anforderungen können Baumaßnahmen auch in Folge von Maßnahmen Dritter im weiteren Umfeld (z.B. vom vorgelagerten Netz oder vom Straßenbau) notwendig werden. Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen in den Netzen werden abhängig vom Zustand und der Analyse des Störverhaltens langfristig geplant. Einhergehend mit diesen Planungen werden bekannte und auch mögliche zukünftige Anforderungen an die Leitungsnetze und das Straßennetz berücksichtigt.

Selbstverständlich werden die Baustellen so abgestimmt, dass Behinderungen weitgehend minimiert werden. Dafür werden spezielle Softwaremodule eingesetzt. Zudem werden die bauausführenden Firmen in stark frequentierten Bereichen verpflichtet, die Leistungen in Nachtarbeit oder im Zweischichtsystem zu erbringen um die Bauzeiten zu verkürzen. Dabei ist zu bedenken, dass die Kosten zur Durchführung der Baumaßnahmen mit der Intensität der Vorgaben an die ausführenden Firmen und den damit einhergehenden Einschränkungen steigen. Zudem haben die Auftragnehmer die Leistungen unter eigener Verantwortung zu erbringen. Das heißt, dass die einzelnen Bauabläufe kaum durch den Auftraggeber gesteuert werden können.

Grundsätzlich soll für alle Anlieger die von einer Baumaßnahme betroffen sind, der uneingeschränkte Zugang zum Grundstück, die uneingeschränkte Versorgung mit den Medien Strom/Gas/Wasser sowie eine ordnungsgemäße, funktionstüchtige Entwässerung sichergestellt werden. Dies bedeutet, dass während des Baustellenbetriebes zum Teil sehr

individuelle Lösungen entwickelt und umgesetzt werden müssen, um diese Anforderungen zu erfüllen.

Auch sind die Rahmenbedingungen für die Arbeits- und Verkehrssicherheit für den Baustellenbetrieb zwingend zu beachten. Aus den notwendigen gesetzlichen und genehmigungsrechtlichen Vorgaben ergeben sich zum Teil Restriktionen, die eine beschleunigte Bauabwicklung nicht möglich machen. Dieser Punkt lässt sich auch in Verbindung bringen mit der Forderung nach Sicherstellung der Erreichbarkeit der im Baustellenbereich befindlichen Grundstücke für die Anlieger und Gewerbebetriebe sowie öffentlichen Einrichtungen. Auch die unter Umständen betroffenen Linien des ÖPNV sind in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen. Die daraus resultierenden Maßnahmen wirken sich entsprechend auf die Baustellenabwicklung sowie den Baufortschritt aus.

Aus den vorangegangenen Ausführungen lässt sich ersehen, dass die Maßnahmen unter Berücksichtigung externer Faktoren vorausschauend geplant und umfänglich koordiniert werden. Die beschleunigenden Faktoren „Mehrschichtbetrieb, Nachtarbeit, Wochenendarbeit, Einsatz zusätzlicher Kolonnen“ werden von der Koordinierungsstelle seit Jahren insbesondere bei exponierten Lagen und auf Haupteinfallstraßen gefordert. Sie werden insofern von den Vorhabenträgern bereits bei Planung, Ausschreibung und Vergabe ganz selbstverständlich berücksichtigt.

Information zum „jüngsten Beispiel Bremer Straße“:
Für diese Baumaßnahme war irrtümlicherweise in den Medien ein sehr langer Zeitraum genannt worden. Das hat zu der falschen Wahrnehmung in der Öffentlichkeit geführt, dass Bauzeiträume drastisch verkürzt werden können, nachdem die Maßnahme plangemäß -also lange vor dem angekündigten Zeitraum- abgeschlossen worden war.

Ein Bürger verdeutlicht anhand eines Beispieles, dass man nicht gleichzeitig wichtige Zufahrtsstraßen sanieren dürfe, um die Erreichbarkeit zu gewährleisten. Er kritisiert nachdrücklich die gleichzeitigen Baumaßnahmen in der Bramscher Straße und der Knollstraße, durch welche die Erreichbarkeit des Stadtteiles Dodesheide stark eingeschränkt worden sei.

Herr Oberbürgermeister Griesert legt dar, dass es sich um ein sehr komplexes Thema mit vielen unterschiedlichen Anforderungen handele, die von der Verwaltung abgewogen werden müssten. Er betont, dass alle Anforderungen bei der Koordinierung von Baumaßnahmen genau geprüft würden. Er führt aus, dass für die geplante Einrichtung der Elektrobuslinie die Sanierung der genannten Straßen rechtzeitig abgeschlossen werden müsse.

Vor der Festlegung von Straßenbaumaßnahmen finde eine Abstimmung zwischen den für den Straßenbau relevanten Institutionen statt. Beispielsweise werde geprüft, in welchem Zeitraum Tiefbaumaßnahmen seitens der Versorgungsträger (Strom/Wasser/Gas/Internet) erforderlich werden. Nach der Sanierung von Straßen würden Sperrfristen festgelegt, in denen diese nicht mehr geöffnet werden sollten.

Ein Bürger führt aus, dass bei Straßenbaumaßnahmen im Stadtgebiet anscheinend immer wieder die gleichen Firmen den Zuschlag erhalten würden. Er regt an, bei der Vergabe auch andere Firmen zu berücksichtigen und Vorgaben bezüglich des Personaleinsatzes und der Geschwindigkeit der Fertigstellung zu machen.

Herr Oberbürgermeister Griesert erläutert, dass die Baumaßnahmen öffentlich ausgeschrieben werden müssten. Im Rahmen der Ausschreibungen würden auch die voraussichtlichen Bauzeiten vorgegeben.

2 f) Abbiegeverkehr Hardinghausstraße - Auf dem Klee - Wilhelm-von-Euch-Straße resp. Blumenmorgen

Herr Fricke weist für den Bürgerverein Dodesheide auf Gefährdungen von Fußgängern aufgrund von Abbiegeverkehr hin, der an der o.g. Stelle die Kurve über den Fußweg schneidet.

Herr Obermeyer erklärt, dass die angesprochene Thematik vor Ort in einer sogenannten Verkehrsschau, unter anderem mit Vertretern der Straßenverkehrsbehörde, des Straßenbaulastträgers und der Polizei begutachtet worden sei. Um das Schneiden des Gehweges zukünftig zu verhindern, solle nun ein flexibler Poller gesetzt werden.

2 g) Bustaktung Linie 5

Herr Witte berichtet für den SPD-Ortsverein Nord, dass die Kapazitäten der Linie 5 zu den Stoßzeiten unzureichend seien. Weiterhin komme es wiederholt zu Verspätungen.

Herr Obermeister Griesert trägt die Stellungnahme der Stadtwerke Osnabrück AG vor: Seit Herbst 2016 setzen die Stadtwerke Osnabrück auf den Linien 51/52/53 zum Teil größere Busse ein (18m-Gelenkbusse bzw. 3-achsige 15m-Busse ohne Gelenk), um den Kapazitätsproblemen entgegenzuwirken. Darüber hinaus werden in den morgendlichen Spitzenzeiten zusätzliche Einsatzwagen eingesetzt, um den Schülerverkehr zu bewerkstelligen. Hintergrund ist die stärkere Nachfrage auf den Linien 51/52/53 seit der baustellenbedingten Sperrung der Knollstraße.

Dennoch ist in der Tat zu beobachten, dass Engpässe auftreten. Zunächst bittet die Stadtwerke Osnabrücker AG dafür um Entschuldigung. Aber darüber hinaus arbeitet diese an einer Verbesserung: Aktuell wird im Detail geprüft, zu welchen konkreten Zeiten Engpässe auftreten. Im Weiteren wird geprüft, inwieweit weitere 12m-Busse durch größere Fahrzeuge ersetzt bzw. durch weitere zusätzliche Busse entlastet werden können. Sobald wie möglich wird hier nachgesteuert.

Das insbesondere in den Wintermonaten erhöhte Verkehrsaufkommen in der Stadt wirkt sich leider auch auf die Pünktlichkeit im Busbetrieb aus. Vor diesem Hintergrund kommt es v.a. zu den Hauptverkehrszeiten auch zu Verspätungen im Linienverkehr. Eingeplante Pufferzeiten an den Endhaltestellen sollen gewährleisten, dass zumindest die jeweils nächste Fahrt wieder pünktlich begonnen werden kann. Sollten Busse im Verkehr aber regelrecht stecken bleiben, können sich Verspätungen auch auf die nächste Fahrt auswirken. Die Stadtwerke Osnabrück bedauern das sehr, sind aber abhängig vom Gesamtverkehrsgeschehen.

2 h) Zufahrt Knollstraße zum Waldfriedhof Dodesheide

Herr Armit erläutert, dass die geltende Beschilderung und Wegführung zum Friedhof von vielen Autofahrern missachtet wird.

Herr Obermeyer informiert wie folgt: Die Verwaltung hat sich die Situation nochmals vor Ort angesehen. Die Beschilderung wird grds. als ausreichend angesehen. Dem aufmerksamen Verkehrsteilnehmer wird deutlich gemacht, dass er die Knollstraße nicht geradeaus befahren darf, sondern den Friedhofsparkplatz über die Carla-Woldering-Straße erreichen muss.

Dennoch kommt es derzeit noch zu Falschfahrten. Deshalb wird das Wegweisungsschild um das Parkplatzsymbol (blaues Schild mit weißem P) ergänzt und in Fahrtrichtung an den rechten Fahrbahnrand versetzt.
Zusätzlich wird vorübergehend ein weiteres Hinweisschild hinter der letzten Stichstraße der Carla-Woldering-Straße angebracht.

Wenn festgestellt wird, dass die Wegführung angenommen wird, soll die Beschilderung unter Umständen wieder reduziert werden.

2 i) Straßencharakter Theanolte-Bähnisch-Hof

Herr Armit berichtet über „wildes Parken“ in der oben genannten Straße, wodurch die Einordnung als verkehrsberuhigte Straße verloren gehe. Durch die zum Teil hierdurch hervorgerufene, unübersichtliche Situation, werden außerdem Kinder gefährdet.

Herr Obermeyer erklärt, dass das Verkehrszeichen „Verkehrsberuhigter Bereich“ durch ein Schild in Standardgröße ersetzt und die Höhe optimiert werde.

Der Verkehrsaußendienst kontrolliere diesen Bereich in unregelmäßigen Abständen. Festgestellte Parkverstöße werden entsprechend verfolgt und geahndet.

Her Armit fragt, ob es eine Möglichkeit gebe, die freizuhaltenden Flächen zu blockieren. Möglich seien beispielsweise größere Steine.

Herr Obermeyer erläutert, dass die Anregung aufgenommen werde.

2 j) Sachstand Bramscher Straße

Herr Witte bittet seitens des SPD-Ortsvereins Nord darum, den Sachstand darzustellen.

Herr Schmidt informiert wie folgt: Die Planungen der Knotenpunkte Bramscher Straße Nord und Süd sind weitestgehend abgeschlossen, sodass zurzeit die Ausschreibung der Straßenbauarbeiten für diese Knotenpunkte erstellt wird. Aktuell werden Arbeiten der Ver- und Entsorgung durch die Stadtwerke Osnabrück durchgeführt, die lediglich während der Vorweihnachtszeit unterbrochen wurden. Die Fortsetzung dieser Arbeiten erfolgt ab Anfang 2018 bis Mai 2018. Dann sollen im Anschluss die erforderlichen Straßenbauarbeiten zum Umbau der Knoten beginnen.

Planungen für den Ausbau des Straßenzuges Bramscher Straße liegen noch nicht vor. Ebenfalls ist eine Bauzeit dafür noch nicht terminiert. Es wird aber später im Zusammenhang mit dem noch ausstehenden Planungsprozess eine Anliegerinformation durchgeführt werden in der dann auch Aussagen zum Bauablauf gemacht werden.

Auf Nachfrage eines Bürgers erklärt Herr Schmidt, dass noch kein genauer Zeitpunkt für die Durchführung der Anliegerinformation zum Ausbau der Bramscher Straße genannt werden könne. Geplant sei, dass im Jahr 2019 der E-Bus auf dieser Strecke fahren könne.

Ein Bürger möchte wissen, ob die Anwohner in das Verfahren eingebunden werden.

Herr Schmidt legt dar, dass es sich um ein mehrstufiges Verfahren handelt, bei dem in einem begrenzten Rahmen auch eine Bürgerbeteiligung vorgesehen ist. In jedem Fall müssen alle Einwände und Anregungen, die in das Bürgerbeteiligungsverfahren eingebracht werden, seitens der Verwaltung und der Politik abgewogen werden. Er erläutert, dass es in Bezug auf den Ausbau der Bramscher Straße noch verschiedene Überlegungen gebe. Diese Modelle müssten zunächst geprüft werden. In Bezug auf den Ausbau der Knotenpunkte habe es aufgrund der bestehenden, festen Vorgaben kaum Spielräume gegeben. Beispielsweise müsse ein reibungsloser Betrieb des ÖPNV gewährleistet werden.

Ein Bürger kritisiert, dass durch den geplanten Ausbau der Knotenpunkte auch der restliche Ausbau der Bramscher Straße sehr stark vorgegeben sei.

Herr Oberbürgermeister Griesert legt dar, dass die es die klare politische Zielsetzung des Rates der Stadt gewesen sei, dass die Knotenpunkte so ausgebaut werden sollen, dass der ÖPNV möglichst reibungslos und schnell fahren könne.

Ein Bürger weist darauf hin, dass der Zustand der Bramscher Straße schlecht ist. Er regt an, die Höchstgeschwindigkeit bis zum Ausbau der Straße auf Tempo-30 zu reduzieren.
Ein Bürger kritisiert die vorgesehenen Planungen. Die Bramscher Straße sei zu eng, als das zwei Busse reibungslos aneinander vorbeifahren könnten. Die Straße sei eigentlich gut geeignet für Fahrradfahrer. Allerdings sei die Situation für diese zu gefährlich, da der Querschnitt für den Begegnungsverkehr nicht ausreichend sei und Radfahrer Gefahr liefen, abgedrängt zu werden.

Herr Oberbürgermeister Griesert erläutert, dass es Vorschriften für die einzuhaltenden Mindestmaße gebe und die zuständigen Verkehrsplaner die Planungen genau prüfen würden. Er regt an, bei Interesse direkt den zuständigen Fachbereich Städtebau anzusprechen und sich die Planungen erläutern zu lassen. Hierzu sollte ein Termin vereinbart werden.

2 k) Sachstand Fahrradwerkstatt für Flüchtlinge lim-bike

Herr Seeber berichtet über die bisherigen Aktivitäten und die Entwicklung der ehrenamtlich organisierten Fahrradwerkstatt für Flüchtlinge am Limberg (lim-bike). Das Projekt sei gut angelaufen und erlebe regen Zuspruch. Die Einrichtung und Ausstattung seien mittlerweile gut und es würden laufend Verbesserungen stattfinden.

Er legt dar, dass er nochmals über das Projekt informieren und um die Unterstützung weiterer Helfer mit Fahrradkenntnissen werben wolle.

2 l) Heinrich-Mann-Straße - massive Geschwindigkeitsüberschreitungen

Frau Schulhof berichtet, dass sich die Situation auch nach der Behandlung im letzten Bürgerforum am 14.06.2017 nicht gebessert habe. Sie regt die Umsetzung des Schildes „Verkehrsberuhigter Bereich“ an, da dieses anscheinend nicht hinreichend wahrgenommen werde.

Herr Obermeyer informiert wie folgt: Die Verwaltung hat bereits im letzten Bürgerforum am 14.06.2017 umfassend über die aktuelle Situation, die Rechtslage und die Möglichkeiten der Kontrolle informiert (siehe Protokoll[1]).

Es ist der Verwaltung durchaus bekannt, dass Verkehrsteilnehmer (insbesondere in verkehrsberuhigten Bereichen) zu schnell fahren. Verkehrsteilnehmer müssen aber die Regeln der Straßenverkehrsordnung kennen, wenn sie am Straßenverkehr teilnehmen wollen. Das gilt auch für die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Verkehrsberuhigten Bereich. Deshalb kann die Ausrede „die zulässige Höchstgeschwindigkeit habe ich nicht gekannt“ nicht gelten.

Beratungen, die sich an fahrende Verkehrsteilnehmer richten, kann die Verwaltung nicht durchführen, weil in Niedersachsen ausschließlich die Polizei berechtigt ist, Fahrzeuge anzuhalten.

Für Geschwindigkeitsmessungen durch die Stadt (*die bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit zu einer Erhebung von Bußgeldern führen)* müssen auch technische Voraussetzungen gegeben sein. Deshalb ist es in der Regel nicht möglich, die Messfahrzeuge so zu platzieren, dass sie nicht gesehen werden. Die Stadt Osnabrück führt ohnehin keine „verdeckten“ Kontrollen durch, sondern setzt die Messfahrzeuge sichtbar und transparent ein.

[1] die Protokolle der Osnabrücker Bürgerforen sind veröffentlicht unter www.osnabrueck.de/buergerforen

Zur Erhebung der gefahrenen Geschwindigkeiten in der Heinrich-Mann-Straße hat die Verwaltung zwei Geschwindigkeitsmessungen mit dem sog. Seitenradarmessgerät durchgeführt. Die Messung in Höhe der Hausnummer 5 ergab eine Verkehrsmenge von ca. 940 Kfz. Die V85-Geschwindigkeit an dieser Stelle (die Geschwindigkeit, die von 85% der Verkehrsteilnehmer unterschritten wurde) betrug 28 km/h. Die zweite Messung wurde in Höhe der Hausnummer 13 durchgeführt. Hier betrug die Verkehrsmenge nur noch 550 Kfz. Die V85-Geschwindigkeit lag bei 23 km/h.

Die hier gemessenen Geschwindigkeiten befinden sich in jenem Rahmen, die auch in anderen verkehrsberuhigten Bereichen im Stadtgebiet gemessen werden.

Er legt dar, dass die Verwaltung den Standort des Schildes „Beginn des Verkehrsberuhigten Bereichs“ an der Heinrich-Mann-Straße überprüft habe. Das Schild stehe richtig und könne von aufmerksamen Verkehrsteilnehmern auch zweifelsfrei gut erkannt werden.
Eher Straßenquerschnitt, der den Eindruck mache, dass dieser nicht verkehrsberuhigt ist, sei ursächlich. Der Bereich Verkehrsplanung werde die Situation perspektivisch prüfen.

Meist seien es die Anwohner selbst, die hier die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten. Hier könne unter Umständen ein klärendes Gespräch unter Nachbarn helfen.

Eine Bürgerin merkt an, dass das beschriebene Problem bereits seit circa 30 Jahren bestehe.

2 m) Sachstand Grünverbindung Landwehr/fehlende Beleuchtung

Frau Schulhof und Herr Brinkmann bitten um eine Rückmeldung zum weiteren Ausbau der Grünverbindung „Landwehr“ **(1)**. Außerdem wird um die Aufstellung von Beleuchtungsanlagen gebeten **(2)**.

Herr Oberbürgermeister Griesert trägt die Stellungnahme der Verwaltung vor:
zu **1.)**: Bezüglich des noch fehlenden Wegeabschnittes zwischen Hesselkamp und Lerchenstraße gibt es noch keinen neuen Sachstand. Die Verwaltung wird immer wieder versuchen, die für eine Komplettierung der Wegeverbindung benötigten Grundstücke in das städtische Eigentum zu überführen.

zu **2.)**: Eine Beleuchtung des jüngst hergestellten Wegeabschnittes zwischen Knollstraße und Hesselkamp ist nicht vorgesehen.

Herr Brinkmann kritisiert, dass die Fertigstellung der Grünverbindung zu langsam fortgeführt werde. Er fordert die Verwaltung dazu auf, sich mit Nachdruck dafür einzusetzen. Er verweist auch auf einen Schwarzbau im Bereich der Grünverbindung, welcher auf Anordnung der Stadt abgerissen werden musste.

Herr Oberbürgermeister Griesert legt dar, dass die Grünverbindung bereits seit Jahrzehnten im geltenden Bebauungsplan festgehalten sei. Die Stadtverwaltung habe Interesse, den Eigentümern die entsprechenden, erforderlichen Grundstücke abzukaufen. Allerdings sei dies nur mit der Zustimmung der Eigentümer möglich.

Herr Brinkmann hinterfragt diese Erklärung.

Herr Oberbürgermeister Griesert erklärt, dass dies die Faktenlage sei. Wenn Interesse bestehe, sich die Sachlage erläutern zu lassen, könne die Verwaltung kontaktiert werden. Zuständig ist der Eigenbetrieb Immobilien- und Gebäudemanagement.

Ein Bürger bittet um die Aufstellung einer Hundestation (mit Hundekotbeuteln). Dies sei zugesagt worden, wurde allerdings noch nicht umgesetzt.

2 n) Sanierung Vehrter Landstraße

Guido Gottwald von der Siedlergemeinschaft Heidekämpen fordert die Sanierung der Vehrter Landstraße, die seitens der Politik im Zusammenhang mit der Errichtung der E-Kartbahn angekündigt wurde.

Herr Oberbürgermeister Griesert informiert wie folgt: Eine Sanierung der Vehrter Landstraße ist vorgesehen und finanziert, kann aber aufgrund der verkehrlichen Abhängigkeiten erst nach Fertigstellung der Baumaßnahme Knollstraße durchgeführt werden. Bis dahin werden die erforderlichen Planungen erarbeitet.

2 o) Elektro Bus Teststrecke - Bramscher Straße

Herr Schuhmacher stellt mehrere Fragen zur Einführung der Elektrobus-Strecke in der Bramscher Straße:

Fragen von Herrn Schuhmacher (1):
Welche Kosten sind bisher entstanden und werden noch entstehen für die Teststrecke des Elektrobusses? Hierbei geht es um alle Kosten die entstehen (Bitte konkrete Zahlen:
-Busbeschaffung
-Straßenbauarbeiten (Stromkabelverlegungen)
-Installation der Ladestationen
-Neue Schaltkästen und weitere Elektroinstallationen
-Straßenverbreiterung
-Sonstige Bauarbeiten
-Schulungen (Für die Fahrer und die Wartungsarbeiten)

Mit welchen Unterhalskosten Ist zu rechnen?
Wie sind die Kosten im Vergleich zu einem Dieselbus?
Welche Mehrkosten sind konkret schon vorhanden? Mit welchen ist noch zu rechnen?

Frau Elixmann (2) verweist auf Gespräche mit Vertretern der Stadt und des Rates und äußert nachdrücklich Kritik an den Planungen. Sie weist darauf hin, dass die Anlieger bereits jetzt durch eine hohe Zahl an Busbewegungen belastet seien. Sie hinterfragt die Möglichkeit eines Begegnungsverkehrs aufgrund des Straßenquerschnitts und fordert die Prüfung der Einrichtung von Tempo-30 zumindest in Teilabschnitten.

Herr Oberbürgermeister Griesert trägt die Stellungnahme der Verwaltung vor:
zu **1.):**
Vorweg: Die Elektrifizierung der Linie 41 ist keine „Teststrecke“ sondern Teil der schrittweisen Elektrifizierung des ÖPNV in Osnabrück. Die Stadtwerke Osnabrück AG befindet sich derzeit in der finalen Phase der Ausschreibung für 13 batterieelektrische Gelenkbusse, 5 Schnellladestationen sowie 14 Ladestationen auf dem Busbetriebshof. Die 13 Fahrzeuge werden auf der Linie 41 zwischen Haste und Düstruper eingesetzt, je zwei Schnellladestationen an den Endhaltestellen und 1 auf dem Betriebshof der Stadtwerke Osnabrück AG.

Da die Ausschreibung derzeit noch nicht beendet ist, können konkrete Zahlen zu den Kosten nicht genannt werden. Für den Erwerb der Fahrzeuge liegt der Stadtwerke Osnabrück AG bereits ein Förderbescheid des Ministeriums für Wirtschaft des Landes Niedersachsen über drei Millionen Euro vor, der die Mehrkosten des Systems für die Stadtwerke Osnabrück deutlich reduziert. Weitere Fördermittel sind bereits beantragt.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass ein batterieelektrischer Gelenkbus etwa den doppelten Anschaffungspreis eines Dieselgelenkbusses hat. Aufgrund der geringeren Betriebskosten (Strom vs. Diesel, Wartung, etc.) sind jedoch die Kosten des Gesamtsystems vergleichbar zu denen des Dieselbusses. Gleichzeitig sind Elektrobusse Teil

der Lösung der durch den Verkehr entstehenden Belastungen (Schadstoffe, Lärm), da sie lokal emissionsfrei unterwegs sind.

Mit der Elektrifizierung des ÖPNV setzt die Stadtwerke Osnabrück AG die Ziele des 3. Nahverkehrsplans für Stadt Osnabrück und den Landkreis Osnabrück vom Dezember 2013 um. Im Rahmen der NVP-Aufstellung wurden die Kosten / Nutzen der verschiedenen Systeme (Dieselbus, E-Bus, Stadtbahn) gegenübergestellt. Hier gibt es eine Entscheidung pro E-Busse, die jetzt umgesetzt wird.

Bezüglich der Regionalbusse in der Bramscher Straße befindet sich die Stadtwerke Osnabrück AG derzeit noch in der Prüfung und Abstimmung mit den Partnern der VOS, die die Regionalbuslinie in diesem Bereich betreiben. Eine Entscheidung diesbezüglich steht aktuell noch aus.

zu **2.):**
Zu den von Frau Elixmann angemerkten Kritikpunkten wurde am 8.11.2017 ein Gespräch mit zwei Vertretern der Anliegerinitiative „IBRAS“ unter Beisein von Vertretern des Rates der Stadt Osnabrück geführt. Darin wurden seitens der Verwaltung Planungsanpassungen am Knotenpunkt Süntelstraße und Bramscher Straße Süd vorgestellt, die nun in die weitere Ausführungsplanung einfließen. Die Planungsgesellschaft Nahverkehr (PlaNOS) ist in diesem Gespräch auch noch einmal ausführlich auf die Hintergründe der geplanten Buslinienführung eingegangen.

Ergänzend wurden sämtliche in der Informationsveranstaltung am 6.9.2017 vorgetragenen Anregungen sowie die einzelnen Abwägungsergebnisse der Verwaltung dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt in öffentlicher Sitzung am 16.11.2017 vorgetragen. Die Vorlage und das Protokoll zur Sitzung sind im Ratsinformationssystem einsehbar.

Eine Bürgerin weist darauf hin, dass im Bereich des Östringer Weges von Anwohnern ähnliche Probleme befürchtet werden. Sie regt die Durchführung einer Bürgerinformationsveranstaltung für alle Anwohner an, die von der Anpassung der Linie 41 betroffen sind.

Herr Oberbürgermeister Griesert erklärt, dass es das Ziel sei, die Busse möglichst von den Hauptverkehrsstraßen fernzuhalten, damit es zum einen attraktiv für die Bürger ist, den Bus zu nutzen, weil dieser nah an den Wohnorten erreichbar ist und zum anderen, damit die Busse nicht auf den Hauptverkehrsstraßen in Staus geraten. Er verdeutlicht, dass der Betrieb des ÖPNV schon durch kleinere Verzögerungen bei der Zeitdauer von Buslinien deutlich teurer werde.

Ein Bürger erklärt, dass er die Einführung von Elektrobussen grundsätzlich unterstütze. Er legt jedoch dar, dass die Zunahme der Busbewegungen eine enorme Belastung für die Anwohner darstelle. Daneben handele es sich bei der Bramscher Straße um eine wichtige Einfallstraße für Radfahrer. Nach den bisherigen Erkenntnissen seien keine Radwege für die Bramscher Straße geplant/möglich. Dadurch würde die Situation für Radfahrer deutlich verschlechtert und die Gefährdung nehme zu. Ein weiterer Punkt sei, dass auch mit der Einführung der Elektrobusse voraussichtlich noch über längere Zeit weiter Dieselbusse durch die Straße fahren würden.

Herr Oberbürgermeister Griesert erläutert, dass die Beschaffung von Elektrobussen weiter forciert werden solle. Durch den sogenannten „Dieselfonds“ könnten eventuell zusätzliche Fördermittel für die Beschaffung von Elektrobussen eingeworben werden.

Mehrere Bürger befürchten, dass durch die geplanten Maßnahmen zu mehr Verkehr in der Bramscher Straße führt, dass der Begegnungsverkehr nicht funktioniert und das Radfahrer

gefährdet werden. Außerdem wird nachdrücklich auf entstehende Mehrbelastungen für die Anwohner durch den Busverkehr hingewiesen.

Frau Elixmann regt an, zu prüfen, ob der Autoverkehr aus der Bramscher Straße herausgehalten werden könne und diese als reine Bus- und Fahrradstraße mit Anliegerverkehr zu den Geschäften, aber ohne Durchfahrverkehr auszuweisen.

Herr Oberbürgermeister Griesert legt dar, dass die Planung der Bramscher Straße noch nicht feststehe. Die Einrichtung eines Durchfahrverbotes für den motorisierten Individualverkehrs sei nicht unproblematisch, weil die Erreichbarkeit gewährleistet werden müsse. Er betont, dass wichtig sei, eine transparente Diskussion über die verschiedenen möglichen Alternativen zu führen und die Argumente auszutauschen. Abschließend müsse der Rat der Stadt eine Entscheidung treffen.

2 p) Einrichtung Halteverbot an der Knollstraße stadteinwärts zwischen Hesselkamp und Am Tannenkamp

Herr Seliger fordert die Einrichtung eines Halteverbotes in dem oben genannten Bereich. Er erklärt, dass die Knollstraße in Bezug auf die Verkehrsmengen derzeit besonders belastet sei und es aufgrund der parkenden Autos regelmäßig zu längeren Staubildungen komme.

Herr Obermeyer erläutert, dass dieses Thema bereits wiederholt im Bürgerforum behandelt wurde. Er führt aus, dass die Verwaltung dabei verdeutlicht habe, dass die Notwendigkeit für ein Haltverbot an der Stelle nicht gesehen werde. Auch unter Zugrundelegung der aktuellen Verkehrssituation ändere sich an dieser Entscheidung nichts. Mit dem Umbau der Knollstraße in diesem Bereich werden auch die Park- und Haltemöglichkeiten neu geordnet.

Ein Bürger betont, dass die Situation derzeit verschärft sei.

Herr Obermeyer legt dar, dass im Fall von auftretenden Beeinträchtigungen Ausweichmöglichkeiten bestehen würden. Er bittet darum, den vorgesehenen Ausbau der Knollstraße abzuwarten.

2 q) Bauliche Schutzmaßnahmen gegen Parken auf Fahrradweg am Haster Weg vor der Bäckerei Wieking

Herr Seliger berichtet, dass regelmäßig Autos auf dem Fahrradweg in Höhe der Bäckerei Wieking am Haster Weg parken. Er bittet um die Einrichtung baulicher Maßnahmen zum Schutz der Radfahrer. Als mögliche Beispiele nennt er die Aufstellung von Pollern oder die Erhöhung des Betonbordsteins. Außerdem wird darum gebeten, die Piktogramme des Fahrradweges zu erneuern.

Herr Obermeyer trägt die Stellungnahme der Verwaltung vor: Leider kommt es immer wieder vor, dass Autofahrer auf Rad- und Gehwegen parken, weil sie „mal eben“ in eine Bäckerei oder ähnliches wollen, und damit Radfahrer und Fußgänger behindern.

Dies baulich zu verhindern ist schwierig:
Poller, ob aus Holz oder Metall, müssen mit mind. 50 cm Abstand von der Bordsteinkante gesetzt werden. Wenn sie in einer Reihe aufgestellt würden, wäre der Radweg zu sehr eingeengt, und Radfahrer würden auf den Gehweg ausweichen.

Ein höherer Bordstein würde das Beparken des Radwegs zumindest von Kfz mit geringerer Bodenhöhe verhindern. Um nachträglich eine höhere Bordsteinhöhe zu erreichen, müsste allerdings der komplette Geh-/Radweg umgebaut werden, da sich die gesamte Höhenlage verändern würde.

Für den Bereich am Haster Weg vor der Bäckerei scheiden beide Möglichkeiten aus.

Das Problem des illegalen Parkens auf Rad-/Gehwegen tritt an vielen Stellen in der Stadt auf. Die Verwaltung wird weiter nach anderen baulichen Elementen recherchieren, die dies verhindern, ohne den Radfahrer zu gefährden.

Er legt dar, dass die Bitte zur Erneuerung der Piktogramme an die zuständige Stelle weitergegeben wird. Allerdings sei dies erst bei den erforderlichen Temperaturen möglich.

2 r) Kasernengelände Limberg: Lärm und Abgase durch parkende LKW

Frau Lessnau berichtet über Lärm- und Abgasbelästigungen durch parkende LKWs, die ihre Kühlaggregate laufen lassen, auf dem Kasernengelände am Limberg.

Herr Oberbürgermeister Griesert informiert wie folgt: Frau Lessnau hat am 08.08.2017 Kontakt zum Fachbereich Umwelt und Klimaschutz aufgenommen und die Schallausbreitungen der dieselbetriebenen Kühlaggregate beklagt. Am 15.09.2017 konnte die zuständige Mitarbeiterin in Absprache mit dem Spediteur tagsüber eine Beurteilung vor Ort vornehmen. Nach Ermittlungen der Polizei und der Aussagen des Spediteurs parken die Kühl-LKW am Standort Am Limberg nur am Wochenende. Zur Kühlung der Produkte ist ein dieselbetriebener Kompressor in Betrieb, der ein deutliches, jedoch nicht sehr lautes Brummgeräusch temperaturabhängig in Intervallen emittiert. Eine Lärmmessung konnte wegen vorherrschenden Verkehrslärms nicht durchgeführt werden, es wurde jedoch eine Beurteilung der Schallausbreitung im Abstand von 180 Metern zum LKW an dem Zaun der Grundstücksgrenze zur Straße Am Limberg in Höhe des Hauses Newtonstraße 14 vorgenommen. Das Geräusch des Kompressors war leise wahrnehmbar, eine Richtwertüberschreitung für die Nachtzeit zum westlich angrenzenden reinen Wohngebiet daraus jedoch nicht abzuleiten.

Abgasimmissionen von dieselbetriebenen Geräten fallen wegen ihres geringen Beitrags zur Schadstoffbelastung nicht in den Anwendungsbereich des Bundesimmissionsschutzgesetzes und sind daher grundsätzlich genehmigungsfrei.

2 s) Proberäume am Limberg

Herr Jakob und Herr Kurzawa nehmen Bezug auf die geplanten Baumaßnahmen im Bereich des Limberges, in deren Zusammenhang die dort vorhandenen Wohnbaracken abgerissen werden sollen, die unter anderem von Musikern als Proberäume genutzt werden. Er bittet die Verwaltung um Informationen zu möglichen Alternativen.

Herr Oberbürgermeister Griesert trägt die Stellungnahme der Verwaltung vor: Am 17.11.2017 fand durch Vertreter des Rates eine Bereisung der Kreativstandorte am Güterbahnhof, am Hafen sowie am Limberg statt. Am Limberg sind circa 60 Gruppen von zukünftigen Rückbaumaßnahmen ehemals militärisch genutzter Gebäude betroffen. Dass es sich bei der Nutzung der ehemaligen Kasernenbaracken nur um eine temporäre Zwischenlösung handelt, ist allen Gruppen bei Abschluss der Mietverträge bekannt gewesen.

Im Zuge der geplanten Neuordnung des Kasernenareals und der anstehenden Erschließungsmaßnahmen (Straßenbau, Ver- und Entsorgungsleitungen) ist ein Abriss des größten Teils der vorhandenen Baracken und Gebäude vorgesehen und erforderlich. Ersatzlösungen sind grundsätzlich in allen Gewerbeimmobilien im Stadtgebiet möglich. Sollte die Stadt Osnabrück Eigentümerin der ehemaligen Kaserne am Limberg werden, kann in Zusammenarbeit mit privaten Bauherren geprüft werden, inwieweit auch zukünftig Proberäume und Kreativstandorte am Limberg angeboten werden können.

2 t) Mittelinsel an der Kornstraße

Herr Dinnesen legt dar, dass es aufgrund der in der Kornstraße in Höhe der Hausnummer 35 gebauten Mittelinsel schwierig ist, von den anliegenden Grundstücken zu fahren. Er führt

aus, dass sich viele Autofahrer nicht an die geltende Tempo-30 Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Er bittet die Verwaltung darum, die Situation für die Anwohner zu verbessern.

Herr Obermeyer informiert wie folgt: Die Situation ist vor Ort im Rahmen einer Verkehrsschau begutachtet worden. Folgende pragmatische Lösung wurde bei der Ortsbesichtigung deutlich: Beim Fahren auf das Grundstück aus Richtung Süntelstraße kann durch ein kurzes Halten in der Grundstückszufahrt von Hausnummer 43 der nachfolgende Verkehr passieren, während auch der von der Bramscher Straße kommende Verkehr eingesehen werden kann. Nach dem Abfluss des Verkehrs kann dann problemlos der vorgezogene Seitenbereich passiert, in den Gegenverkehr ausgeholt und auf das Grundstück gefahren werden.

Dem Wunsch, an dieser Stelle einen Fußgängerüberweg (sogenannter „Zebrastreifen“) einzurichten, kann nicht entsprochen werden. Zwar handelt es sich hierbei um eine wichtige fußläufige Verbindung, jedoch werden die Anforderungen der geltenden Regelwerke nicht erfüllt, die eine verkehrsgerechte Querungsart vorsehen, abhängig von der stündlichen Mindestanzahl an querenden Fußgängern und von der Verkehrsstärke. Hier ist der gebaute vorgezogene Seitenbereich aufgrund der durchgeführten Fußgängererhebung das richtige Mittel zur Sicherung der Fußgängerquerung. Hinzu kommt, dass Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen nur in Sonderfällen eingesetzt werden dürfen und in der Straßenverkehrsordnung in diesen Bereichen in der Regel als entbehrlich angesehen werden.

Herr Dinnessen erklärt, dass die Verkehrsinsel aus seiner Sicht eine Fehlplanung darstelle. Die Zu- und Abfahrt zum Grundstück sei sehr schwierig. Dadurch, dass regelmäßig PKW anhalten müssten, würde zur Umweltverschmutzung beigetragen.

2 u) Radwegeverbindungen aus den Stadtteilen in die Innenstadt

Herr Kunze legt dar, dass es aus den Stadtteilen Dodesheide, Haste und Sonnenhügel keine sicheren, durchgängigen Radwegeverbindungen gibt. Er fragt, ob im Rahmen des Radwegekonzeptes in absehbarer Zeit geplant sei, durchgängige Verbindungen an den Straßenzügen a) Ellerstraße, In der Dodesheide, Lerchenstraße, Hügelstraße, Süntelstraße, Bramscher Straße, Hasetor; b) Bramstraße, Bramscher Straße, Hasetor und c) Ellerstraße, Knollstraße, Klosterstraße, Nonnenpfad zu schaffen.

Herr Oberbürgermeister Griesert erläutert die Stellungnahme der Verwaltung: Der Radverkehrsplan 2030 (RVP) wurde am 5.September 2017 vom Rat der Stadt Osnabrück beschlossen (VO/2017/0960). **Die Sitzungsunterlagen und Protokolle zu den Sitzungen des Rates und der Fachausschüsse sind im Ratsinformationssystem der Stadt Osnabrück unter dem folgenden Link abrufbar: www.osnabrueck.de/ris.** Im Radverkehrsnetz als elementaren Bestandteil des RVP sind die für den Radverkehr wichtigen Routen und Strecken definiert, mit dem Ziel, Radfahrerinnen und Radfahrern für alle Fahrten sichere, bequeme und in ihrer Direktheit den jeweiligen Anforderungen entsprechende Wege anzubieten. Das Radverkehrsnetz setzt sich aus Hauptradverbindungen sowie untergeordneten Verbindungen zur Erschließung auf Stadtteil- oder Stadtquartierebene zusammen und wird durch Freizeitverbindungen ergänzt.

1.Kategorie

Die 1.Kategorie umfasst drei Gruppen von Radrouten und bildet im Radverkehrsnetz die wichtigsten Hauptradverbindungen ab. Sie bietet für die Radfahrenden auf Hauptrouten sowohl direkte Verbindungen entlang der Hauptverkehrsstraße als auch parallel dazu verlaufende Velorouten an. Die Velorouten sollen gegenüber der konfliktreichen Hauptverkehrsstraße eine attraktive Alternative für den Radfahrer darstellen, indem sie abseits von verkehrsreichen Straßen verlaufen und wegen der geringeren Anzahl von Halten in der Regel eine höhere Reisegeschwindigkeit aufweisen. Der Umwegfaktor soll dabei nicht größer als 1,2 sein. Sowohl die Velo-, als auch Hauptrouten können durch Radschnellrouten

überlagert werden, die sich aus der Machbarkeitsstudie Radschnellwege der Stadt Osnabrück ergeben. Auf Radschnellrouten gelten die höchsten Anforderungen an die Infrastruktur, und dort lassen sich die größten Reisegeschwindigkeiten erzielen.

2.Kategorie
Die Nebenrouten ergänzen die Radverkehrsnetze innerhalb der Stadtteile und stellen Stadtteilverbindungen her, die in ihrer Radverkehrsbedeutung niedriger einzustufen sind als die Verbindungen der 1.Kategorie. Nebenrouten verlaufen hauptsächlich durch Wohn- und Erschließungsstraßen in Tempo 30-Zonen, die aber auch grundlegende Anforderungen bezüglich Sicherheit und Komfort erfüllen müssen.

3.Kategorie
Die Freizeitrouten stellen selbständig geführte, überwiegend anbaufrei geführte Stadtteilverbindungen dar, die aufgrund der Streckenlage, der Entfernung und Bedeutung zwischen den Radverkehrszielen eher im Freizeitverkehr und meist nur zu bestimmten Tages- und Jahreszeiten vom Radverkehr benutzt werden.

Bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen liegt ein Schwerpunkt auf dem Netz des Alltagsverkehrs. Dazu hat das beauftragte Planungsbüro Vorschläge entwickelt; nicht für das gesamte Netz, sondern die relevanten Routen. Die Routenpaare setzen sich dabei aus der „Hauptroute“ und der dazugehörigen „Veloroute“ zusammen. Der RVP 2030 beinhaltet 230 Maßnahmenvorschläge auf 22 radialen und zwei tangentialen Maßnahmenrouten sowie auf den wichtigen Straßen der Innenstadt.

Diese Maßnahmenvorschläge stellen keine Planungen mit der Tiefenschärfe einer Vorplanung dar, sondern zeigen Lösungsmöglichkeiten für die ermittelten Problemlagen auf. Sie müssen planerisch weiter entwickelt werden. Eine belastbare Kostenschätzung kann erst nach Vorliegen einer Vorplanung aufgestellt werden.

Als Teil des Ratsbeschlusses zum RVP 2030 ist eine Priorisierung vorgenommen worden. Danach sollen den nächsten 3 – 5 Jahren Maßnahmen in zwei Schwerpunkten umgesetzt werden:
1. Innenstadt: Am Wallring, bzw. in den dazu parallel geführten Velorouten
2. Verbindung Stadtteile – Innenstadt: entlang der Routenpaare 6 (Innenstadt – Voxtrup), 8 (Innenstadt – Sutthausen) und 9 (Innenstadt – Hellern)

Die Maßnahmenvorschläge des RVP 2030 werden bei allen anderen anstehenden Straßen- und sonstigen Planungen in die Planungen einfließen.

Auf Nachfrage von Herrn Kunze erklärt Herr Oberbürgermeister Griesert, dass bei konkreten Nachfragen zum Konzept oder den geplanten Verbindungen Fachbereich Städtebau direkt kontaktiert werden könne.

2 v) Zunehmende Kriminalität – Sachbeschädigung im Bereich Dodesheide – Dodesheide-Ost

Antrag/Anfrage: Es wurden vermehrt Polizeieinsätze im Stadtteil Dodesheide beobachtet. Im Bereich Brandenburger Straße und Waldfriedhof wurden vor einiger Zeit Fahrzeuge in Brand gesteckt. Weiterhin gab es in diesem Jahr mehrere Vorfälle unter dem Oberbegriff „Vandalismus“ (Graffiti, zerkratzte Autos und ähnliches). Außerdem wird eine Zunahme von Einbruchdiebstählen vermutet. Es wird gefragt, ob ein Zusammenhang zu Mitbürgern bulgarischer Herkunft oder den Einwohnern der Flüchtlingsunterkunft besteht.

Herr Oberbürgermeister Griesert informiert wie folgt: Nach Mitteilung der ermittelnden Polizeidienststellen ist im Bereich des Stadtteils Dodesheide kein von vergleichbaren Stadtteilen grundsätzlich abweichendes Kriminalitätsgeschehen feststellbar. Insbesondere

hinsichtlich der hiervon abweichenden Häufung von Brandstiftungen wird mit Hochdruck ermittelt.

Die Einbruchsdiebstähle im Bereich Hof Hanesch scheinen aufgeklärt zu sein. Der vermeintliche Täter wurde ermittelt.

Ein Zusammenhang zwischen den Bewohnern der Flüchtlingsunterkunft am Limberg oder Mitbürgern bulgarischer Herkunft besteht nach Feststellung der Polizei nicht.

2 w) Finanzielle Unterstützung Sportvereine

Antrag/Anfrage: Es wird auf Berichte in der Presse über die Unterstützung von Sportvereinen durch die Stadt Bezug genommen und gefragt, wie kleinere Sportvereine im Stadtgebiet generell unterstützt werden, wenn diese in eine finanzielle Schieflage geraten.

Herr Oberbürgermeister Griesert erläutert die Stellungnahme der Verwaltung wie folgt: Sportvereine, die Mitglied im Stadtsportbund Osnabrück e.V. sind, können grundsätzlich eine Förderung im Rahmen der bestehenden Sportförderrichtlinien erhalten. Neben den konkret genannten Förderungen für Baumaßnahmen, Gerätebeschaffungen und die Pflege und Unterhaltung vereinseigener Sportanlagen besteht auch die Möglichkeit, Zuschüsse in besonderen Fällen zu gewähren. Diese besonderen Fälle treten sehr selten auf, sind individuell zu betrachten, nicht zu verallgemeinern.

2 x) Beleuchtung Anhalter Weg

Antrag/Anfrage: Vor ein bis zwei Jahren wurde im Stadtgebiet großflächig die Straßenbeleuchtung ausgetauscht, ohne das die Anwohner ausreichend beteiligt wurden. Im Bereich Anhalter Weg ist die Beleuchtung unzureichend und sollte verbessert werden. Dies gilt insbesondere für die Verbindungswege zu den Häusern in zweiter Reihe.

Herr Oberbürgermeister Griesert erläutert die Stellungnahme der Verwaltung: In den Wohnwegen/Verbindungswegen „ Anhalter Weg“ wurden 2015 die vorhandenen Leuchten mit Quecksilberdampflampen gegen moderne energieeffiziente LED-Leuchten getauscht. Die Standorte der Lichtpunkte wurden nicht verändert.

Grundsätzlich wurde über die Erneuerung der Beleuchtung in den Bürgerforen informiert und im Vorfeld der Maßnahme erhielten die Anlieger ein Infoschreiben von der Stadt Osnabrück. Die eingesetzten Leuchten sind mit der Stadt Osnabrück über den Masterplan Beleuchtung abgestimmt.

Für die Umbaumaßnahme wurde eine lichttechnische Berechnung erstellt; nach deren Ergebnis entspricht die Beleuchtungsanlage den im Masterplan Beleuchtung vereinbarten Werten und den technischen Richtlinien. Die messtechnische Überprüfung am 6.12.2017 ergab, dass die Beleuchtung, wie auch berechnet, für die Wohnwege ausreichend ist.

Grundsätzlich ist die Höhe der Beleuchtungsstärke von der Straßenart und vom Verkehrsaufkommen abhängig. Die subjektive Wahrnehmung, ob eine Straße zu hell oder zu dunkel ist, wird sehr unterschiedlich beurteilt. (siehe auch Forderung im Bürgerforum 19.6.2014[2], die Beleuchtung nachts abzuschalten).

2 y) Sachstand Entwicklung Winkelhausenkaserne

Anfrage/Antrag: Wie ist der Sachstand zur weiteren Entwicklung der Winkelhausenkaserne. Die Zuwegung Netter Heide wurde im Zusammenhang mit den Maßnahmen in dem Bereich unterbrochen. Es wird um eine Mitteilung darüber gebeten, welche Maßnahmen für die nächsten Jahre in Bezug auf die Entwicklung des Geländes vorgesehen sind.

[2] die Protokolle der Osnabrücker Bürgerforen sind veröffentlicht unter www.osnabrueck.de/buergerforen

Herr Oberbürgermeister Griesert informiert wie folgt: Die Grundstücke entlang der Winkelhausenstraße sind vollständig an verschiedene gewerbliche Unternehmen verkauft. Einige Grundstücke sind inzwischen bebaut beziehungsweise wurde mit der Bebauung begonnen. Durch die Unterbrechung der Straße „An der Netter Heide“ im Einmündungsbereich zur Römereschstraße ist ein weiteres Grundstück entstanden, auf welchem das sogenannte „Winkelhaus“ (www.winkelhaus-os.de) entstehen soll. Gespräche zwischen der Grundstückseigentümerin ESOS – Energieservice Osnabrück GmbH (als hundertprozentige Tochter der Stadtwerke Osnabrück AG) und dem Projektentwickler Hoff & Partner werden derzeit noch geführt.

Der mittlere Teil der Kasernenfläche befindet sich im Eigentum der Ost-Koch-Immobilien GmbH. Die Gebäude im südlichen Grundstücksbereich an der Römereschstraße werden unter anderem durch die Kaffee Partner GmbH und Coffee Perfect genutzt. Die Gebäude auf der weiter nördlich gelegenen Fläche sind weitestgehend vermietet (unter anderem Salt & Pepper Software Solutions).

Im sogenannten Kreativviertel im Südwesten des Kasernengeländes stehen sechs Gebäude, von denen vier denkmalgeschützt sind. Zwei der Gebäude werden von der Hochschule Osnabrück genutzt. Das ehemals durch die britische Militärpolizei genutzte Gebäude wurde an die Deutsche Rockmusik Stiftung verkauft. Die unter Denkmalschutz stehenden Speichergebäude haben noch keinen neuen Nutzer.

Auf der nördlich an das Kreativviertel anschließenden Fläche ist die Herstellung eines sogenannten KV-Terminals geplant (kombinierter Ladungsverkehr Schiene-Straße).

3. Stadtentwicklung im Dialog (TOP 3)

Seitens des Fachbereiches Städtebau und des Fachbereiches Geodaten und Verkehrsanlagen gibt es keine aktuellen Vorhaben.

4. Anregungen und Wünsche (TOP 4)

4 a) Erneuerung Scheiben Wartehäuschen in der Wilhelm-von-Euch-Straße

Herr Fricke erklärt, dass bereits wiederholt um die Erneuerung der Scheiben des Wartehäuschens in der Wilhelm-von-Euch-Straße gebeten wurde. Er fragt, wann eine Umsetzung vorgesehen ist.

Herr Kossow berichtet, dass die Glasscheiben bestellt worden sind. Sie können aufgrund der Witterung bislang noch nicht eingesetzt werden, da es hierfür trocken sein muss. Die Einsetzung erfolgt, sobald die Witterung dies zulässt.

4 b) Erweiterung der Linie 34 bis zum Hauptbahnhof

Frau Brandes-Steggewentz hat folgende Anfrage zum Ende der Sitzung schriftlich eingereicht: Wenn man mit der Linie 34 in Richtung Innenstadt fährt, muss man am Neumarkt umsteigen, wenn man weiter zum Hauptbahnhof fahren möchte. Es wird um eine Erweiterung der Streckenführung der Linie 34 bis zum Hauptbahnhof gebeten. Der Bus steht regelmäßig etwa 10 Minuten am Neumarkt und wartet.

Herr Oberbürgermeister Griesert dankt den Besucherinnen und Besuchern des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel für die rege Beteiligung und den Vertretern der Verwaltung für die Berichterstattung.

Die nächste Sitzung dieses Bürgerforums findet statt am Mittwoch, 6. Juni 2018, 19.30 Uhr, Gemeinschaftszentrum Lerchenstraße, Lerchenstraße 135-137 (Anmeldeschluss für Tagesordnungspunkte: Mittwoch, 23. Mai).

gez.

Gödecke
Protokollführer

Anlage
- Bericht aus der letzten Sitzung (zu TOP 1)

Bericht aus der letzten Sitzung		TOP 1
Bürgerforum	Sitzungstermin	
Dodesheide, Haste, Sonnenhügel	Mittwoch, 13.12.2017	

Die letzte Sitzung des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel fand statt am 14. Juni 2017. Die Verwaltung teilt zu den Anfragen und Anregungen Folgendes mit:

a) Süntelstraße: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (TOP 2d aus der letzten Sitzung)

In der letzten Sitzung wurde über ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen durch die langfristige Sperrung der Knollstraße berichtet sowie über eine Zunahme von „Rasern".

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung hat mit einem Vertreter der Polizei die Situation an der Süntelstraße im Rahmen einer Verkehrsschau erneut betrachtet. Es wurden dabei keine neuen Erkenntnisse festgestellt, die eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h rechtfertigen würden. Besondere Gefahren, die deutlich über das allgemeine Maß der Gefahren im Straßenverkehr hinausgehen, wurden nicht erkannt.

Eine Kindertagesstätte gibt es nach Feststellung der Verwaltung direkt an der Süntelstraße nicht. Lediglich an der Bramscher Straße, nahe der Einmündung Süntelstraße, gibt es eine Kindertagesstätte. Bei der Möglichkeit, mit einem Streckengebot die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren, sollen die Kindertagesstätten geschützt werden, die direkt an einer Hauptverkehrsstraße liegen und einen direkten Ausgang zu dieser Straße haben. Diese Voraussetzungen sind an der Süntelstraße nicht erfüllt.

Maßnahmen aus Lärmschutzgründen sind an der Süntelstraße ebenfalls nicht angezeigt, weil die dafür erforderlichen Lärmwerte nicht erreicht werden.

Die Polizei hat zudem das Unfallgeschehen seit 2011 ausgewertet. Dabei wurde festgestellt, dass es keinen Unfall mit der Begründung „überhöhte Geschwindigkeit" im Zeitraum von 2011 bis jetzt gegeben hat.

b) Straße Am Bürgerpark: zugeparkte Zufahrt von der Lindenstraße in Richtung Norden, Beschilderung der Straße, Hinweisschilder zu Grundstücken (TOP 2k aus der letzten Sitzung)

In der Sitzung wurde über Falschparker in der Zufahrt zum nördlichen Teil der Straße berichtet, die eine Durchfahrt erschweren. Es wurde vorgeschlagen, weitere Hinweisschilder aufzustellen bzw. ein Park-/Halteverbot einzurichten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung hat die Situation vor Ort im Rahmen einer Verkehrsschau aufgenommen. Die Straße „Am Bürgerpark" ist in dem benannten Bereich so schmal, dass keine Haltverbotsschilder erforderlich sind. Jeder Verkehrsteilnehmer muss erkennen, dass es sich dort um enge Stellen handelt und dass das Parken dort deshalb verboten ist. Ergibt sich das Verbot schon aus den Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung, dann ist es rechtlich nicht mehr zulässig, dieses noch mit Schildern zu wiederholen.

Anders sieht es in der Wende am Ende der Lindenstraße aus. Hier hat die Verwaltung veranlasst, dass das Halten und Parken per Beschilderung verboten wird. Zudem soll der Standort für das Verkehrszeichen „Verkehrsberuhigter Bereich" an dieser Stelle optimiert

werden.

Es ist rechtlich durchaus zulässig, in einem Verkehrsberuhigten Bereich auch die Zufahrt auf den Anliegerverkehr zu beschränken. Dafür kommt die Schilderkombination „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ + „Anlieger frei“ in Betracht.

Die Ergänzung der Hausnummern-Beschilderung hatte die Verwaltung bereits in der letzten Sitzung des Bürgerforums zugesagt.

c) Eindeutige Markierung des Geh- und Radweges an der abknickenden Vorfahrtsstraße Ellerstraße/Knollstraße im Bereich vor der Knollstraße (TOP 2j aus der letzten Sitzung)

In der letzten Sitzung wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsführung an der abknickenden Vorfahrt im Bereich Ellerstraße/Knollstraße für Radfahrer gefährlich ist. Die Verwaltung hatte angekündigt, die Situation vor Ort im Rahmen einer Verkehrsschau zu überprüfen.

Als Ergebnis der Verkehrsschau teilt die Verwaltung folgendes mit: Der Radverkehr wird zwischen dem Knotenpunkt Haster Weg und der Einmündung zum Wohngebiet „In der Gartlage“ gemeinsam mit dem Fußverkehr auf einer recht schmalen Bordanlage geführt. Eine Verbreiterung der Anlage wäre nur unter hohem Aufwand möglich. Alternativ wäre eine Radverkehrsanlage auf Fahrbahnniveau sinnvoll. Jedoch ist auch diese nur unter hohem Aufwand herzustellen. Ebenso schwierig gestaltet sich die Überleitung aus dem Knotenpunkt Knollstraße / Haster Weg, wo der Radverkehr über abgerückte Furten den Knoten passiert.

Die Verwaltung wird im kommenden Jahr den Knotenpunkt Knollstraße / Haster Weg sowie den Bereich bis zum Wohngebiet „In der Gartlage“ planerisch überarbeiten. In diesem Zusammenhang soll geprüft werden, ob die bestehende Lichtsignalanlage durch einen Kreisverkehrsplatz ersetzt werden kann und soll. Eine kurzfristige Lösung ist leider nicht möglich, da auch die Ergänzung einer Radfurt in der Einmündung zum Wohngebiet mit einer schwierigen Überleitung auf die Fahrbahn verbunden ist. Für eine Radfurt, die den Radverkehr auf die Ellerstraße überleitet, ist die Fahrbahn nicht ausreichend breit.

Im Protokoll der letzten Sitzung wurde versehentlich ein teilnehmendes Ratsmitglied nicht mit aufgeführt - Frau Kunze-Beermann - das Protokoll wurde entsprechend geändert.