Stadt Osnabrück

P r o t o k o l l

über die 35. öffentliche Sitzung

des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel

am Mittwoch, 9. Dezember 2020 Dauer: 19.30 Uhr bis 21.55 Uhr
Die Sitzung findet digital als Videokonferenz statt.

Teilnehmer/-innen

Sitzungsleitung:	Frau Bürgermeisterin Westermann
von der Verwaltung:	Frau Stadträtin Pötter, Vorstand Soziales und Bürgerservice
	Frau Mai, Fachbereich Städtebau Herr Lieder, Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen Frau Kamps, Fachbereich Integration Soziales und Bürgerengagement Frau Herlitzius, Fachbereich Integration Soziales und Bürgerengagement
von der Stadtwerke Osnabrück AG:	Herr Hermle, Abteilung Bäder
Protokollführung/ Chatbegleitung:	Herr Vehring, Referat für Strategie, Digitalisierung und Rat
Technik/IT:	Herr Brockamp, 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)	Planungsstand neuer Kindergarten an der Wakhegge
2.	**Angemeldete Tagesordnungspunkte**
a)	Verkehrsplanung Vehrter Landstraße und Knotenpunkt Am Vogelsang/Im Haseesch
b)	Querung der Straße Im Haseesch vom Radwanderweg in die Johannes-Prassek-Straße
c)	Radverkehr Kreuzung Haster Mühle
d)	Buswartehäuschen Berningstraße und Ruller Weg
e)	Umwidmung von Gartenland an der nördlichen Knollstraße/ Bürgerpark in Bauland
f)	Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Knollstraße
g)	Ladestation für E-Autos am Eberleplatz
h)	Bebauungsplan Nr. 621
i)	Lärmschutz am Fürstenauer Weg
j)	Sachstand Radwegeplan
k)	Beschleunigung des ÖPNV auf der Bramscher Straße
l)	Sachstand Bauvorhaben Walter-Haas-Straße
m)	Bauvorhaben Wakhegge/Knollstraße
n)	Bebauung Marktplatz Lerchenstraße/Boelckeweg
o)	Verbesserung der Wartesituation bei der Bushaltestelle "Auf dem Klee"
p)	Bebauung der ehemaligen Hofstelle Marten in der Bramstraße
3.	**Stadtentwicklung im Dialog**
a)	Das „Nette-Quartier“ - generationengerechter Stadtteil für Alle!
b)	Belegungsbindungen
c)	Freiraumentwicklungskonzept „Urbaner Freiraum im (Klima-)Wandel“
d)	Baustellenmanagement (Informationen zu wichtigen anstehenden Baumaßnahmen)
4.	**Anregungen und Wünsche** (aus der Sitzung)
a)	Baustelle Haster Weg
b)	Geringe Abstände von Bussen zum Radverkehr
c)	Aktuelle Schließung des Nettebads

Frau Westermann begrüßt ca. 70 Bürgerinnen und Bürger, die Bürgermeisterin Frau Strangmann von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sowie die weiteren anwesenden Ratsmitglieder Frau Kämmerling von der CDU-Fraktion, Frau Kunze-Beermann von der SPD-Fraktion sowie Frau Brandes-Steggewentz von der Fraktion Die Linke und stellt die Verwaltungsvertreterinnen und -vertreter vor.

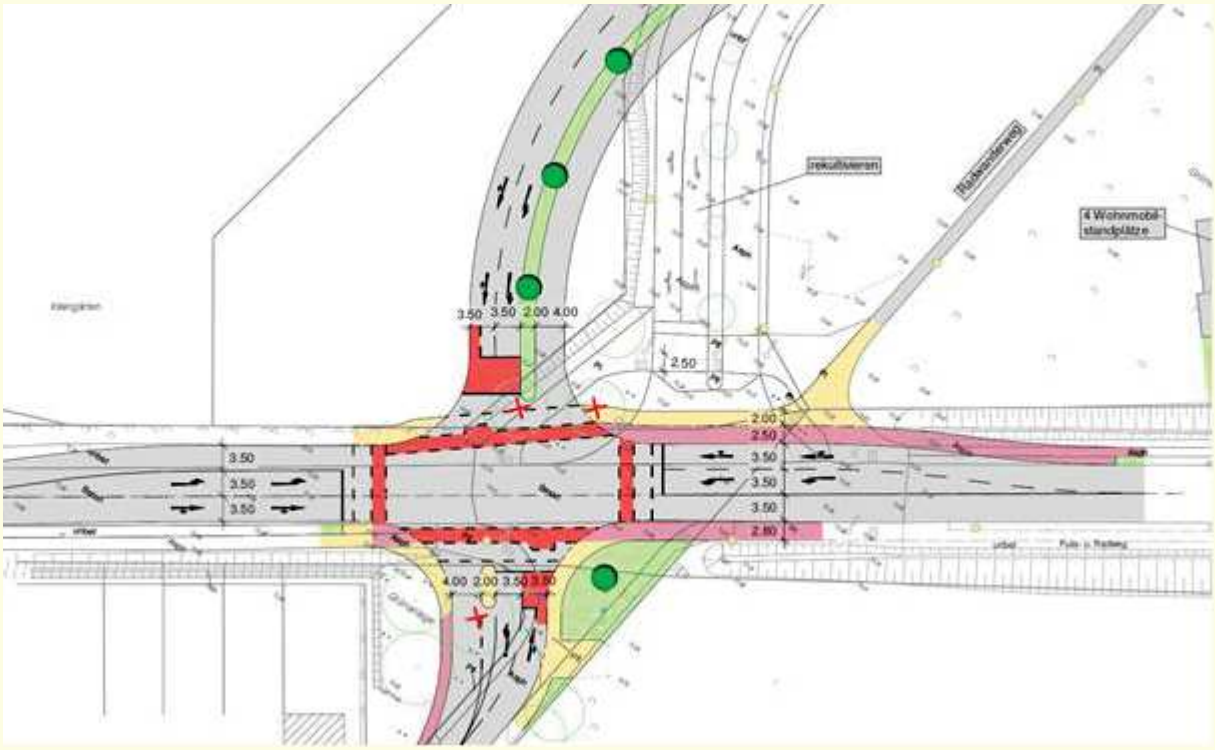
1. Bericht aus der letzten Sitzung (TOP 1)

Frau Westermann verweist auf den Bericht aus der letzten aufgrund der Corona-Krise abgesagten Sitzung am 14.05.2020 mit den Stellungnahmen der Fachdienststellen zu den Anfragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger (siehe Anlage). Der Bericht wurde den virtuellen Teilnehmerinnen und Teilnehmern am Sitzungstag per E-Mail zur Verfügung gestellt. Ein Verlesen wird nicht gewünscht.

2. Angemeldete Tagesordnungspunkte (TOP 2)

2 a) Verkehrsplanung Vehrter Landstraße und Knotenpunkt Am Vogelsang/Im Haseesch

Die Antragstellerin merkt an, dass im Rahmen der Straßenbelagsanierung unbedingt eine Optimierung des Kreuzungsbereichs in der Planung berücksichtigt werden sollte. Da es zum einen keine Linksabbiegerspur in die Straße Am Vogelsang gebe und zum anderen die Straße Am Haseesch versetzt sei, entstünden für abbiegende Fahrzeuge häufig sehr unübersichtliche Situationen. Darüber hinaus bildeten sich oft Rückstaus, die auch querende Fußgänger und Radfahrer gefährden würden. Die Möglichkeit einer baulichen Veränderung des Kreuzungsbereichs sei bereits im Jahr 2014 durch die Stadtwerke Osnabrück untersucht worden. Im Anhang ist ein Ausschnitt aus dem "Masterplan Nettebad Verkehrsuntersuchung" vom 28.05.2014 beigefügt.



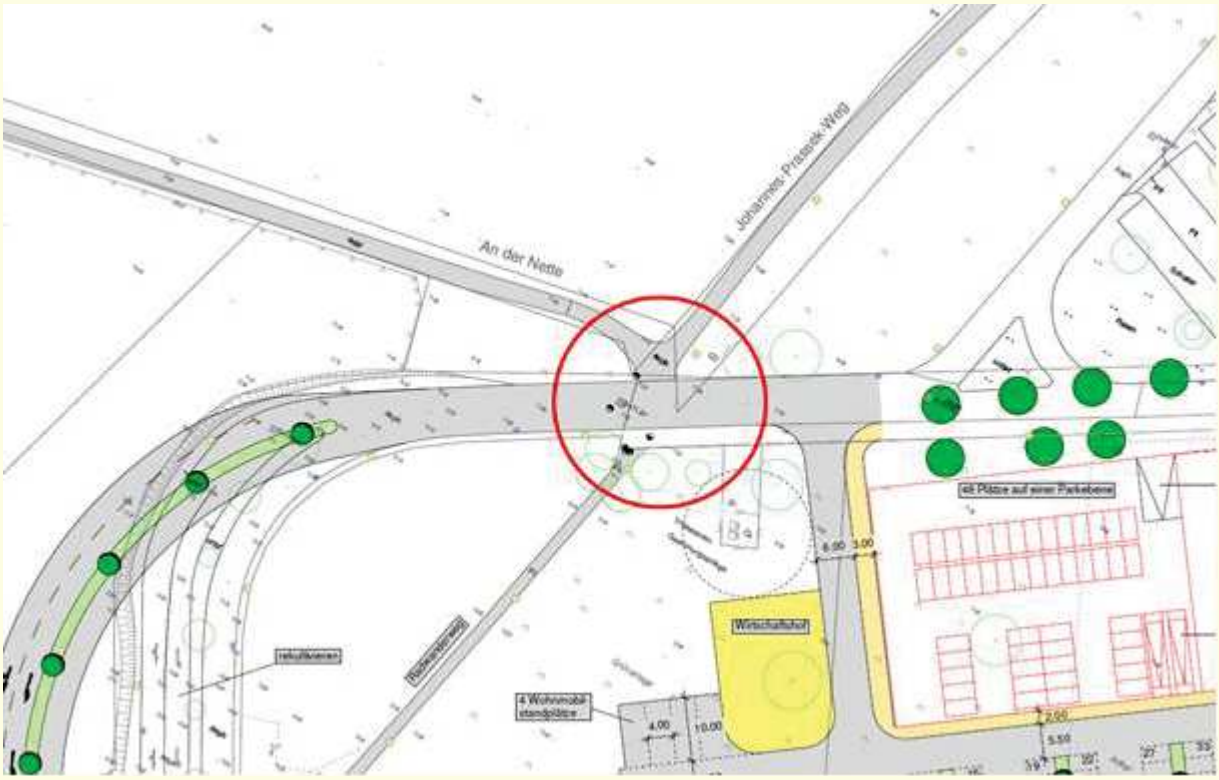
Frau Mai trägt die Stellungnahme des Fachbereiches Städtebau vor:
Die „Vehrter Landstraße“ soll im Streckenabschnitt ab der Brücke über die „Nette“ bis zum Knotenpunkt „Vehrter Landstraße“/“Haster Weg“ überplant und neu ausgebaut werden. Die

Kreuzung Vehrter Landstraße/Am Vogelsang ist Bestandteil der Planung. Die damaligen Überlegungen werden natürlich Berücksichtigung finden. Für die Planung wurde der Zeitraum von 2020 bis 2022 angesetzt. Die Bauarbeiten könnten voraussichtlich 2023 beginnen.

Es erfolgt keine weitere Diskussion.

2 b) Querung der Straße Im Haseesch vom Radwanderweg in die Johannes-Prassek-Straße

Die Antragstellerin möchte auf die Gefährlichkeit der Querung der Straße Im Haseesch vom Radwanderweg in den Johannes-Prassek-Weg (siehe nachstehender Screenshot) hinweisen. Die von links kommenden Fahrzeuge würden auf Grund der schlechten Sichtverhältnisse (scharfe Kurve, Gehölz) gerade von Kindern zu spät wahrgenommen. Diese Querung sei aber ein Teilstück des Radwegs, den die Schulkinder aus der anliegenden Wohnsiedlung auf dem Weg zur Angelaschule / Thomas-Morus-Schule nutzen würden. In diesem Zusammenhang verweist sie auch auf den am 17.03.2020 vom Rat gefassten Beschluss, ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Radwege im Umfeld der Schulen zu erstellen. Maßnahmen, die die Verkehrssituation hier entschärfen könnten, wären z.B. ein Zebrastreifen / eine Verkehrsinsel /eine Aufpflasterung.



Frau Mai trägt die Stellungnahme des Fachbereiches Städtebau vor:
An der beschriebenen Stelle queren im Radverkehrs-Leitsystem Osnabrück (RAVELOS) ausgewiesene Radrouten die Straße Im Haseesch, die nur Zufahrt zum Parkplatz Nettebad / Nettedrom ist. In der Fahrbeziehung Richtung Vehrter Landstraße sind die Sichtverhältnisse sehr gut, hier werden keine Probleme erkannt. In der Fahrbeziehung Richtung Johannes-Prassek-Weg ist die Sicht eingeschränkt durch die anschließende Kurvenlage, freie Sicht ist jedoch auf einer Länge von knapp 50 m vorhanden. Mit einem Verkehrszeichen „Vorsicht Radfahrer“ werden die von der Vehrter Landstraße kommenden Kfz-Fahrer auf die Querung hingewiesen. Die Verwaltung hat sich die Situation bei einer Verkehrsschau im Juni 2019 angesehen und vor Ort ist sowohl für Autofahrer sowie für kreuzende Fußgänger und Radfahrer keine Beeinträchtigung der Sicht zu erkennen. Daher sind keine Maßnahmen erforderlich. Zu den gemachten Vorschlägen: Die Anlage eines Fußgängerüberwegs scheidet aus wegen der Lage nach

der Kurve und der wahrscheinlich zu geringen Fußgänger- und Kfz-Mengen. Ein Aufpflasterung der Querungsstelle würde eine Vorfahrt des Radfahrenden suggerieren, die faktisch nicht vorhanden ist. Der Bau einer Mittelinsel wäre evtl. eine Möglichkeit, die aber erst im Zusammenhang mit einem Umbau der Straße Im Hasesch zu realisieren wäre.

Es erfolgt keine weitere Diskussion.

2 c) Radverkehr Kreuzung Haster Mühle

Herr Joachim Kossow weist 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 erläutert 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 Fuhrt 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 erkundigt sich, um wieviel Zeit es konkret bei dieser Kreuzung gehe.

Herr Lieder erläutert, 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 bemängelt 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 zeigt 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 unterstützt 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 weist 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 bittet Herrn Seliger um Kontaktaufnahme und Austausch der E-Mail-Adressen (die Mailadresse von Herrn Lieder wurde in den Chat eingestellt: lieder@osnabrueck.de).

Ergänzend wird 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.*

2 d) Buswartehäuschen Berningstraße und Ruller Weg

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.

2 e) Umwidmung von Gartenland an der nördlichen Knollstraße/ Bürgerpark in Bauland

Frau Tennstädt weist 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 m² 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 nimmt Bezug auf den passenden Bebauungsplan Nr. 348 (als Anlage beigefügt) 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 nimmt 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 9.100m² 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 stellt klar, dass noch keine Fakten geschaffen wurden. Es handele sich lediglich um einen Entwurf des Bebauungsplanes, zu dem auch noch mehrere Gutachten, unter anderem Umweltverträglichkeitsprüfungen, vorgenommen werden.

Frau Mai ergänzt, 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, schließen sich den Ausführungen von Frau Tennstädt an und bitten 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 ist 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 erklärt 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 hat ein Faktum geschaffen, dass der Wille in Richtung Bebauung gehe.

Frau Brandes-Steggewentz verdeutlicht, 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 hält 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 appelliert eindringlich an die Verantwortlichen der Stadt, diese familienfreundliche Umgebung nicht zu zerstören.

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

Frau Pötter tritt 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 ergänzt, 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.

2 f) Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in der Knollstraße

Der Antragsteller regt 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 Verkehrs-raum 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 konstatiert, 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 trägt 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 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.

Frau Pötter trägt 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 StVO 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 bemerkt 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 kann 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 bemerkt, 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 konstatiert 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.

2 g) Ladestation für E-Autos am Eberleplatz

Der Antragsteller Herr Klaus Brinkmann weist 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 fragt 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 trägt 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 verdeutlicht, dass er sich eine kurzfristige Umsetzung wünsche.

2 h) Bebauungsplan Nr. 621

Der Antragsteller Herr Erhard Fricke bittet um Erläuterung bzw. Vorstellung des Bebauungsplans. Verschiedene Anfragen an den Bürgerverein Haste zu diesem Projekt befassten sich mit der Verträglichkeit dieses Vorhabens zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens in diesem Viertel durch die entstehende KLV-Anlage (Kombinierter Ladeverkehr), mit dem Frischluftkonzept der Stadt und mit dem Parkflächenmangel in diesem Viertel. Deshalb bittet er um eine Vorstellung dieses Bebauungsplans.

Frau Mai trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:
Der Bebauungsplan Nr. 621 – Fürstenrauer Weg/Bramscher Straße – wird als vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt. Ziel ist die Errichtung von Wohngebäuden mit rund 130 Wohneinheiten für verschiedene Zielgruppen.
Vorgesehen ist zum einen eine Riegelbebauung mit bis zu vier Vollgeschossen zzgl. Park- und Staffelgeschossen und vier Punkthäuser im rückwärtigen Bereich. Zwei Riegelgebäude sind als Studentenwohnheim mit rund 40 Wohnungen vorgesehen. In den übrigen vier Riegelgebäuden sollen rund 90 Wohnungen unterschiedlicher Größe entstehen. Die Erschließung erfolgt vom alten Fürstenauer Weg über eine Privatstraße. Die Ausfahrt zum Für stenauer Weg im Norden ist nur für Rettungsfahrzeuge und die Müllabfuhr vorgesehen.
Die o.g. Belange sind im Bauleitplanverfahren geprüft worden. Zusammenfassend kann folgendes gesagt werden:
• Die Entwicklung der KLV-Anlage wird von der Planung nicht eingeschränkt. Die zukünftigen Schallimmissionen innerhalb des Plangebiets liegen im zulässigen Rahmen.
• Die Zufahrtsstraßen können das erhöhte Verkehrsaufkommen aufnehmen und die erforderlichen Pkw-Einstellplätze werden auf dem Baugrundstück selbst untergebracht.
• Die Planung beinhaltet Maßnahmen, um die Auswirkungen auf das kleinräumige Stadtklima zu minimieren. Dazu gehören eine Dach- und Stellplatzbegrünung, die Grundstückseinfriedung mit einer Hecke und Pflanzung von mind. 45 Bäumen.

Frau Mai ergänzt, dass vom 20 Oktober bis zum 20. November 2020 die öffentliche Auslegung erfolgt sei und Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit genutzt hätten, sich zu äußern.

Mit dem im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung angesprochenen Thema der Stellplätze habe sich die Verwaltung ebenfalls ausgiebig beschäftigt: Es seien auf dem Grundstück in der Erdgeschossebene 90 PKW-Stellplätze für die Bewohner vorgesehen und 30 Besucherstellplätze. Es wurde versucht, die Stellplätze auf dem Grundstück anzuordnen und nicht im öffentlichen Straßenraum des Fürstenauer Wegs. Hinzu kämen rund 100 Rad-Stellplätze. Es seien unterschiedliche Wohnungsgrößen für unterschiedliche Nutzergruppen geplant.

Zur KLV-Anlage möchte Herr Fricke wissen, wie sich der Verkehr von und zu der Anlage entwickelt. Er bezweifelt, dass das Fahrzeugaufkommen, wenn sich die KLV-Anlage rechnen soll, sich mit den Daten aus der Lärmuntersuchung decke. Vor einigen Jahren sei im Rahmen der Ansiedlung der Fa. Koch schon festgestellt worden, dass die Werte im Grenzbereich gelegen hätten.

Frau Mai erwidert, dass die verschiedenen Lärmarten untersucht worden seien; dazu zählten der Freizeitlärm, der Gewerbelärm, u.a. durch die KLV-Anlage, und der Verkehrslärm, der auf den prognostizierten Zahlen, ebenfalls unter Berücksichtigung des Zu- und Abfahrtsverkehrs der KLV-Anlage, beruhe. Dies sei auch ein ausschlaggebendes Argument für die Riegelbebauung am Fürstenauer Weg und an der Bramscher Straße. Schutzwürdige Räume seien innerhalb der Gebäude dann auf der gegenüberliegenden Seite der Hauptverkehrsachsen innerhalb der Gebäude eingeplant.

Herr Fricke bemerkt, dass vor Jahren die Entstehung von 160 Kleinstwohnungen für Studentinnen und Studenten geplant gewesen sei mit ca. 80 – 90 Stellplätzen. Dies würde seiner Ansicht nach zu einer erheblichen Parkraumproblematik in dem Wohnumfeld führen, wie z.B. auch die Parkproblematik im Umfeld des Universitätsgeländes in Haste zeige.

Frau Mai verdeutlicht, dass die Planung in der Tat nun von „lediglich“ 40 Studentenwohnungen ausgehe. Dies zeige auch, dass in Planungsprozessen nicht immer das, was zum Einstieg einer Planung vorgesehen ist, am Ende auch so beschlossen und umgesetzt werde. Bei dem Einleitungsbeschluss ist der Planer in der Tat noch von 160 kleineren Wohnungen, überwiegend für Studenten, mit einer bestimmten Stellplatzanzahl ausgegangen. Dies wurde u.a. anhand der Stellplatzsatzung der Stadt geprüft, woraufhin festgestellt wurde, dass hier zu wenige

Plätze eingeplant worden seien und Plananpassungen erforderlich wurden. Darum sei der Anteil der Studentenwohnungen reduziert worden. Nunmehr sei ein besserer Mix unterschiedlicher Wohnungsgrößen zu verzeichnen. Es müssten 111 Stellplätze hergestellt werden. Aktuell würden sogar mit rund 120 Stellplätzen mehr als mindestens vorgeschrieben eingeplant.

2 i) Lärmschutz am Fürstenauer Weg

Die Antragstellerin Frau Alexandra Fröndhoff richtet folgende Fragen an die Verwaltung:

1.) Wie viele zusätzliche Kraftfahrzeuge sind auf dem Fürstenauer Weg (Abschnitt Bramscher Straße bis An der Netter Heide) aufgrund der Straßenanbindung an die KLV-Anlage (Kombinierter Ladeverkehr) zu erwarten?
2.) Wie viele weitere Fahrzeuge werden den Fürstenauer Weg aufgrund von aktuell bekannten weiteren Ansiedelungen von Unternehmen befahren?
3.) Ist am Fürstenauer Weg (Abschnitt Bramscher Straße bis An der Netter Heide) eine bauliche Lösung (z. B. Schallschutzmauer) oder andere schallhemmende Maßnahmen geplant? Wenn ja, bittet sie um Auskunft für die zeitliche Einordnung der Maßnahme.

Darüber hinaus fügt sie nachstehendes Anschreiben der Anwohnerinnen und Anwohner bzw. Eigentümerinnen und Eigentümer der Grundstücke Fürstenauer Weg 14, 16 und 18 bei:

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Griesert,
sehr geehrte Damen und Herren,
derzeit erfolgen bauliche Maßnahmen zur Anbindung der KLV-Anlage an den Fürstenauer Weg. Für uns Anwohner/Eigentümer der Immobilien des Fürstenauer Wegs 14, 16 und 18 (Sackgasse) mit anliegendem Garten an die sehr stark befahrene Verbindungsstraße Fürstenauer Weg (Abschnitt Bramscher Straße – An der Netter Heide) bedeutet das wieder mehr Kraftverkehr und wieder mehr Lärmbelästigung. Unsere Empfindungen der Lautstärke werden durch Ihre eigenen Angaben bestätigt. Ich verweise auf Ihre „Textliche Festsetzung zum Entwurf“ Bebauungsplan Nr. 621, in dem es heißt:

Zitat
„Teilbereiche mit Festsetzung zum passiven Lärmschutz: Die Orientierungswerte für (WA) der DIN 18005 von 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht werden überschritten. Es werden bis 74 / 68 dB(A) (Tag/Nacht) erreicht.“
Zitatende.

Diese Werte werden für unsere Grundstücke ebenfalls anzubringen sein, da es sich lediglich um ca. 20 Meter Entfernung handelt. Verstehen Sie uns bitte nicht falsch. Es ist gut, Arbeitsplätze zu schaffen und den Standort Osnabrück für Unternehmen attraktiv zu machen. Aber es ist ja nicht so, dass die Interessen der Industrie und der Stadt nicht mit der Wohnqualität und der Gesundheit der Bürger in Einklang zu bringen wären. Wir ersuchen Sie dringendst für unseren Schutz vor dem immer weiter zunehmenden Lärm seitens des Fürstenauer Wegs in Form einer baulichen Maßnahme (Lärmschutzwand) oder einer ähnlich effektiven Lösung zu sorgen. Sollten hinsichtlich der verfügbaren Flächen Bedenken bei Ihnen entstehen, so können wir Ihnen mitteilen, dass zwischen unseren Grundstücken und dem Fürstenauer Weg ein sehr schmales Grundstück existiert, das mutmaßlich für eine bauliche Maßnahme seitens der Stadt erworben werden könnte.

<u>Frau Mai trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:</u>
Der Fürstenauer Weg wird aufgrund des prognostizierten Mehrverkehrs der KLV-Anlage (Kombinierter Ladeverkehr) sowie der Entwicklung weiterer umliegender Gewerbeflächen ausgebaut. Dieser Ausbau stellt nach Bundesimmissionsschutzgesetz eine sog. wesentliche Änderung dar, sodass, bei Erfordernis, Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetztes (16. BImSchV) durchzuführen sind. Hierzu wurden die zukünftig erwarteten Verkehrsmengen sowie der neue Straßenquerschnitt des Fürstenauer Weges zu Grunde gelegt.

Die Fragen können wie folgt beantwortet werden:
Zu 1 und 2): Insgesamt wird der Fürstenauer Weg zwischen Bramscher Straße und An der Netter Heide im Prognosehorizont 2030 bei Betrieb der KLV-Anlage und der potenziellen Entwicklung weiterer umliegender Gewerbeflächen täglich von rund 13.300 Kfz befahren. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei rund 20%. Aktuell liegt die Verkehrsbelastung bei rund 10.900 Kfz pro Tag mit rund 18% Schwerverkehrsanteil.
Zu 3): Sofern Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sowie Anwohnerinnen und Anwohner am Fürstenauer Weg Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen haben, wird die Verwaltung mit ihnen in Kontakt treten und diesbezüglich über das weitere Vorgehen informieren.

Herr Brinkmann hinterfragt, warum nicht für den gesamten Fürstenauer Weg ein Lärmschutzgutachten erstellt worden sei.

Frau Mai erwidert, dass die Verwaltung dies in Betracht gezogen habe, ein gemeinsames Lärmschutzgutachten aber zeitlich zu Schwierigkeiten in einem Verfahren geführt hätte. Die Basiszahlen beider Untersuchungen seien jedoch einheitlich. Zunächst hatte die Verwaltung darauf gehofft, dass für das Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 621 die Untersuchungsergebnisse vom Fürstenauer Weg herangezogen werden können; da die Untersuchungen aber umfangreicher ausfielen, konnte dem Vorhabenträger nicht vermittelt werden, darauf zu warten, so dass er auf Basis der vorliegenden Planzahlen ein eigenes Büro beauftragt habe.

2 j) Sachstand Radwegeplan

Herr Andreas Kunze stellt fest, dass durch aktuelle Ereignisse zwischenzeitlich Maßnahmen zum Radwegebau in der Stadt außerhalb des Radwegeplans durchgeführt worden (Wallring) bzw. in Planung (Pagenstecherstraße) seien. Er erkundigt sich, inwieweit das bisherige Radwegekonzept der Stadt noch aktuell sei und ob es neue Überlegungen auch zu sicheren Radwegeverbindungen aus den Stadtteilen Haste, Dodesheide und Sonnenhügel in das Zentrum gebe. Er möchte wissen, ob Lücken wie z.B. auf der Lerchen-, Süntel- und Bramscher Straße in naher Zukunft geschlossen werden.

<u>Frau Mai trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:</u>
Der Radverkehrsplan 2030 und die dazu beschlossenen Prioritätensetzungen für die Maßnahmenplanung und -umsetzung haben weiterhin Bestand.
Auszug aus der Beschlussvorlage zum Radverkehrsprogramm 2020:

„Der Rat der Stadt Osnabrück hat am 5. September 2017 den Radverkehrsplan 2030 beschlossen. Im dazugehörigen Maßnahmenkatalog sind Maßnahmenvorschläge für identifizierte Mängel enthalten, die planerisch weiterentwickelt und in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Es wurde ebenfalls als Schwerpunktsetzung beschlossen, welche Routen und Bereiche prioritär bearbeitet werden sollen. Dies sind in der Innenstadt der Wallring, bzw. die dazu parallel geführten Fahrradrouten und die folgenden Verbindungen Stadtteile – Innenstadt: entlang der Routenpaare 6 (Innenstadt – Voxtrup), 8 (Innenstadt – Sutthausen) und 9 (Innenstadt – Hellern). Außerdem wurden Planungsstandards für Fahrbahnführungen mit Radfahrstreifen („ERA+“, 2,00m Breite plus Markierung) festgelegt und beschlossen, dass die Realisierung von „protected bike lanes“ planerisch für verkehrlich hochbelastete Bereiche geprüft werden soll.

Mit seinem Beschluss zu der Vorlage „Radverkehr stärken - Infrastruktur ausbauen“ (VO/2019/3967-01) hat der Rat seine Haltung zur Umsetzung des Radverkehrsplans bekräftigt und der Verwaltung weitere Aufgabenfelder als Auftrag gegeben. Als weiteren prioritär zu bearbeitenden Bereich hat der Rat in diesem Jahr Beschlüsse zur radverkehrsfreundlichen Überplanung der Pagenstecher Straße/An der Bornau/Natruper Straße und Wersener Straße gefasst (VO/2020/5249-01).

Diese beschlossenen Vorgaben sind Grundlage des Verwaltungsvorschlags für das Radverkehrsprogramm 2020.“

Die Umsetzung des Radverkehrsplan ist natürlich nicht das einzige Handlungsfeld der Stadt, in dem Verbesserungen für den Radverkehr angegangen werden. Bei jeder anstehenden Straßenbaumaßnahme oder Deckensanierung wird geprüft, ob eine Veränderung der Infrastruktur für einen sicheren und komfortablen Radverkehr möglich ist.

Herr Seliger bittet darum, bei Planungen frühzeitig auf den ADFC zuzukommen.

2 k) Beschleunigung des ÖPNV auf der Bramscher Straße

Zur Beschleunigung des ÖPNV auf der Bramscher Straße durch die durchgeführten baulichen Veränderungen an den beiden Einmündungen zur Hansastraße möchte der Antragsteller Herr Andreas Kunze wissen, ob es zur Zeit gesicherte Erkenntnisse über den Einfluss der Baumaßnahmen Bramscher Straße auf den Fluss des ÖPNV und die Einhaltung der Fahrpläne gebe. Er fragt, ob ggfls. Korrekturen an den Linienführungen denkbar seien, um einen negativen Einfluss umzukehren.

Herr Hermle bemerkt, dass die Verkehrsplaner der Stadtwerke Osnabrück ständig bemüht sind, Beschleunigungsmaßnahmen zu identifizieren und wenn möglich, umzusetzen, weil es sich um ein Qualitätsmerkmal des ÖPNV und zugleich um einen Kostenfaktor handele, wenn es darum gehe, wie schnell die Busse der Stadtwerke durch die Stadt kommen.

Dann trägt Herr Hermle die Stellungnahme der Stadtwerke Osnabrück vor:
Die Buslinienführung durch die Bramscher Straße erfolgt insbesondere vor dem Hintergrund der Erschließung von Wohn- und Geschäftsbereichen im Bereich der Bramscher Straße und der anliegenden Straßen. Darüber hinaus sind bei entsprechender Einstellung der Lichtsignalanlagen in den Knotenbereichen Haster Mühle und Hasetor deutliche Beschleunigungseffekte wahrnehmbar. Insbesondere zu den Stoßzeiten und den damit verbundenen Rückstauproblemen auf der Hansastraße stellt diese Befahrung im Sinne der Busbeschleunigung und Fahrplanverlässlichkeit keine gute Alternative dar. Auch die Implementierung von Haltestellen in der Hansastraße wurde seinerzeit bei einer ähnlich lautenden Anfrage geprüft und als schwierig umsetzbar bewertet. Vor diesen Hintergründen werden die Stadtwerke auch weiterhin die Buslinien über die Bramscher Straße führen.

2 l) Sachstand Bauvorhaben Walter-Haas-Straße

Der Antragsteller Herr Andreas Kunze möchte wissen, wie der Sachstand hinsichtlich des Bauvorhabens an der Walter-Haas-Straße ist.

Frau Mai trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

Die Niedersächsische Landgesellschaft mbH (NLG) als Vorhabenträgerin hat bereits Bauanträge für die geplante Wohnbebauung auf der heutigen Grünfläche zwischen dem Ickerweg und der Walter-Haas-Straße bei der Stadt eingereicht. Im Frühjahr 2021 soll der Abbruch der dort befindlichen alten Hofstelle erfolgen. Die Erschließungsarbeiten sollen Mitte 2021 beginnen.

2 m) Bauvorhaben Wakhegge/Knollstraße

Der Antragsteller Herr Andreas Kunze möchte wissen, in welcher Größenordnung die Bauvorhaben zum Kindergarten an der Wakhegge und der Wohnungsbau in den rückwärtigen Gärten an der Knollstraße erfolgen sollen, welchen Einfluss diese Baumaßnahmen gegebenenfalls auf die vorhandenen Regenrückhaltebecken haben und welche Maßnahmen für die verkehrliche Anbindung vorgesehen sind.

Frau Pötter trägt die Stellungnahme des Eigenbetriebs Immobilien- und Gebäudemanagement zum Bauvorhaben „Kindergarten *An der Wakhegge*“:

Am Standort An der Wakhegge 3 entsteht eine Kindertagesstätte mit zwei Krippen- sowie drei Kindergartengruppen für insgesamt bis zu 105 Kinder. Der zweigeschossige Neubau hat eine bebaute Fläche von etwa 550 m², eine Bruttogrundfläche von ca.1.115 m² und eine Gesamtnutzfläche von ungefähr 950 m². Die Gebäudeabmessungen betragen ca. 38,80 m x 17,60 m, die Gebäudehöhe liegt bei etwa 6,90 m über Gelände.

Die Kindertagesstätte wird erschlossen über die Straße An der Wakhegge. Geplant ist es, die Straße bis zu dem Baugrundstück unter Berücksichtigung der an den Weg angrenzenden privaten Hecken zu verbreitern. Dabei soll neben einer Fahrspur auch ein gesicherter Fuß- und Radweg angelegt werden. Auf dem Baugrundstück wird eine Wendemöglichkeit mit Kurzzeitparkplätzen für mögliche Hol- und Bringfahrten zusätzlich zu den nach der „Satzung der Stadt Osnabrück über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen“ erforderlichen Stellplätzen vorgesehen. Das vorhandene Regenrückhaltebecken wird von der Baumaßnahme nicht berührt und es befindet sich zudem weder im Eigentum der Stadt noch im Eigentum eines Investors.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau zu Tagesordnungspunkt 2e) verwiesen.

2 n) Bebauung Marktplatz Lerchenstraße/Boelckeweg

Herr Andreas Kunze bittet um Mitteilung des Sachstands zur Bebauung auf dem Marktplatz Lerchenstraße/Boelckeweg. Nach der im Dezember 2019/ Anfang 2020 vorgestellten Planung sei vorgesehen, dass am Boelckeweg in drei viergeschossigen Gebäuden 30 Wohnungen entstehen sollen. Herr Kunze stellt hierzu folgende Fragen:
1. Wie viele von diesen Wohnungen sind als Sozialwohnungen vorgesehen?
2. Wie viele Wohnungen sind als Eigentumswohnungen vorgesehen?
3. Entstehen dort kleine Wohnungen mit einem alternativen Wohnkonzept für behinderte und ältere Menschen mit einer Möglichkeit zur Selbsthilfe oder Nutzung professioneller Hilfe?
4. Wieviel Stellplätze sind vorgesehen und an welcher Stelle?
5. Erfolgt in diesem Zusammenhang eine Überbauung des vorhandenen Spielplatzes und der für ein Regenrückhaltebecken vorgehaltenen Grünfläche?
6. Bleibt für die bisher dort gewerbetreibenden Marktkaufleute eine gleichgroße Verkaufsfläche erhalten?
7. Wie und von welcher Seite ist die verkehrliche Anbindung für die Marktkaufleute vorgesehen?
8. Welche Alternativen sind oder werden geprüft, z.B. eine mögliche Überbauung des bestehenden Sparkassengebäudes oder weniger Wohnungen in zwei kleiner geschossigen Wohnungen an der Lerchenstraße oder auf dem Bereich Spielplatz und angrenzende Grünfläche?

Frau Mai trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

zu Frage 1 bis 5:

Bislang liegt lediglich ein politischer Beschluss zur Durchführung eines ergebnisoffenen Bauleitplanverfahrens vor. Konkrete Hochbauplanungen existieren nicht.

zu Frage 6:

Die heutige Marktplatzfläche wird sich vermutlich etwas verkleinern, zumindest etwas verlagern, wenn es zu einer weiteren Bebauung des Platzes kommen sollte.

zu Frage 7:

Zu einer möglichen zukünftigen Marktplatzbeschickung können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Angaben gemacht werden.

Zu Frage 8:

Im Rahmen einer städtebaulichen Planung werden grundsätzlich Alternativplanungen angestellt. Dabei wurden bislang auch Gespräche mit der Sparkasse geführt. Die Ergebnisse der weiteren Bauleitplanung bleiben abzuwarten. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung zu den konkreteren städtebaulichen Planungen steht noch aus.

2 o) Verbesserung der Wartesituation bei der Bushaltestelle "Auf dem Klee"

Der Antragsteller weist darauf hin, dass die Haltestelle „Auf dem Klee“ für die Fahrtrichtung stadteinwärts als Haltestellenbucht ausgeführt sei. Der Wartebereich sei entsprechend von der Fahrbahn abgerückt und sehr schwach ausgeleuchtet. Dies führe in den dunklen Tageszeiten wiederholt dazu, dass Fährgäste nicht gesehen würden und Busse vorbeiführen. In der Dunkelheit sei zusätzlich die direkte Führung des Radwegs durch den Wartebereich kritisch. Ein Vorziehen der Haltestelle an den Fahrbahnrand (wie es analog auch in der Gegenrichtung ausgeführt ist) sowie eine hellere Beleuchtung würden die Situation hier deutlich verbessern.

Herr Hermle trägt die Stellungnahme der Stadtwerke Osnabrück vor:
Nach Aussage der Stadtverwaltung ist die Haltestelle Auf dem Klee in stadteinwärtiger Richtung im Jahr 2010 barrierefrei ausgebaut worden. Zum damaligen Zeitpunkt wurden vorhandene Busbuchten außerhalb von geschlossenen Ortschaften häufig beibehalten. Ein erneuter Ausbau ist derzeit nicht in der Planung. Mit einem solchen erneuten Ausbau könnte die Haltestelle an den Straßenrand verlegt werden und damit Platz für eine andere Radwegeführung entstehen.

Aufgrund der Vielzahl an Haltestellen im Stadtgebiet sehen die Verwaltung und die Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück GbR (PlaNOS) jedoch an anderen Stellen höheren Handlungsbedarf als an der Haltestelle Auf dem Klee.

Im Außenbereich wird in der Regel keine Straßenbeleuchtung installiert. Im Zuge des Radwegeausbaus wurde jedoch die Entscheidung getroffen, entlang der östlichen Straßenseite – vor allem für den Radweg – Beleuchtung zu installieren.

Für eine Ergänzung der Straßenbeleuchtung auf der westlichen Straßenseite müssten entsprechende Leitungen gelegt werden.

Eine Bewertung der Situation und des weiteren Vorgehens wird an die Verkehrsbesprechung zwischen der Stadtverwaltung und den Stadtwerken Osnabrück weitergeleitet.

2 p) Bebauung der ehemaligen Hofstelle Marten in der Bramstraße

Der Antragsteller Herr Fricke bemerkt, dass dem Bürgerverein Haste mehrere Anfragen zur Neubebauung der ehemaligen Hofstelle Marten vorliegen. Diese bezögen sich auf den Umfang der geplanten Bebauung im Vergleich zum Umfang der inzwischen abgerissenen Baukörper und der Anpassung an die Besonderheiten des Geländes, weiter auf den Umfang der erwarteten Bewohneranzahl sowie auf die Verkehrsregelung für die Zuwegung über die derzeitige "Kinderstraße" am St. Antonius-Kindergarten. Er bittet um Erläuterung der Planung zur Bebauung.

Frau Mai trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:
Es ist die städtebauliche Grundidee, den Hofcharakter der Anlage zu erhalten. Das Hauptgebäude soll durch den Neubau eines 2-geschossigen Mehrfamilienhauses mit Staffelgeschoss mit 13 Wohneinheiten ersetzt werden. Die geplanten Stellplätze für die Bewohner befinden sich unter dem Gebäude in einer Tiefgarage. Um das Hauptgebäude platziert finden sich fünf Doppelhäuser mit eigenem kleinem Garten. Mit einer 1-geschossigen Bauweise plus Staffelgeschoss ordnen sie sich dem Hauptgebäude unter und erinnern somit an die einst den Hof umgebenden (Neben-)Gebäude. Auch hier befinden sich die zugehörigen Stellplätze innerhalb der Gebäude. Insgesamt entstehen 23 neue Wohneinheiten. Eine verlässliche Bewohnerzahl kann daraus leider nicht abgeleitet werden.

Der alte Baumbestand wird weitestgehend erhalten. Die vorhandene alte Eibe auf dem Grundstück wird in einen kleinen Quartiersplatz integriert. Die Eibe sowie weitere alte Hofbäume und die Allee sind im Bebauungsplan als zu erhalten festgesetzt.

Die vorhandene Zufahrt zum Vorhabengebiet wird zukünftig als verkehrsberuhigte Erschließungsstraße mit Wendeanlage ausgebaut.

Die Planung der neuen Erschließungsstraße sieht im Nahbereich des Kindergartens keine Parkplätze vor, um Eltern nicht dazu zu verleiten, ihre Kinder über die neue Erschließungsstraße direkt bis vor den Kindergarten zu bringen. Dies würde unnötige Verkehrskonflikte hervorrufen. Auch weiterhin soll von den Eltern die vorhandene Stellplatzanlage an der Bramstraße genutzt werden.

Der Satzungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 613 – östlich Johannes-Prassek-Weg/nördlich Regenrückhaltebecken – wurde am 30.11.2020 durch den Rat der Stadt Osnabrück gefasst. Als nächster Schritt ist die Erschließung des Gebiets geplant. Danach kann der Hochbau beginnen.

Herr Fricke erkundigt sich, ob gegenüber dem früheren bzw. bisherigen Bestand ein größeres Gebäudevolumen geplant sei. Herr Stadtbaurat Otte habe ihm in einem Gespräch zugesichert, dass die Bauvolumina nicht größer würden als im bisherigen Bestand.

Frau Westermann bittet die Verwaltung darum, dies zu Protokoll zu beantworten.

Anmerkung der Verwaltung zu Protokoll:
Der Fachbereich Städtebau meldet hierzu Folgendes zurück: Die Gebäudegrundfläche auf der ehemaligen Hofstelle wird sich von ca. 1.100 m² auf 1.800 m² erhöhen. Diese höhere Grundstücksausnutzung hat sich im Laufe des Planverfahrens als städtebaulich sinnvoll dargestellt. Gleichzeitig orientieren sich die Bauvolumina der zukünftigen Wohnhäuser sehr stark an den ursprünglichen Gebäudekörpern der ehemaligen Hofstelle.

3. Stadtentwicklung im Dialog (TOP 3)

3 a) Das „Nette-Quartier“ - generationengerechter Stadtteil für Alle!

Frau Kamps und Frau Herlitzius stellen anhand einer Präsentation, die in der Anlage beigefügt ist, das Projekt vor.

Es gehe darum, Bürgerbeteiligung zu stärken, die Nachbarschaft mehr in den Vordergrund zu rücken und die sozialen Beziehungen auszubauen.

Die Stadtteile Dodesheide, Haste und Sonnenhügel seien deshalb ausgewählt worden, da sich hier schon sehr viele Menschen hinsichtlich verschiedener Aspekte, z.B. für Soziales oder Nachhaltigkeit engagieren würden. Die Aufgabe von Frau Kamps sei es, die vielen bestehenden Aktivitäten zu koordinieren und Projekte miteinander zu vernetzen. Das „Nette-Quartier“ nehme Wünsche der Bürgerinnen und Bürger auf und werde daraufhin aktiv. Weiterhin sollen u.a. Hilfestellungen für ältere Menschen angeboten werden und das Potential der „Baby-Boomer“ mehr ausgeschöpft werden. Weiterhin sei das Projektbüro eine Anlaufstelle für ehrenamtliches Engagement. Es sei ein Computer- und Technikstammtisch für die Generation 50+ initiiert worden, der zweimal monatlich stattfinde. Es bestehe mit dem Friedensgarten eine Kooperation, im Rahmen derer solche Aktionen wie das Anlegen von Naturgärten durchgeführt worden seien. Es sollen möglichst nachhaltige Strukturen geschaffen werden.

Das Projekt sei gefördert vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz und dem Praxisnetzwerk für soziale Stadtentwicklung. Der Projektzeitraum sei gerade um drei Jahre verlängert worden. Frau Kamps freut sich auf Kontaktaufnahme und Unterstützung des Projektes.

Frau Westermann dankt für den Vortrag und hält das Projekt für eine enorme Bereicherung für das Quartier bzw. die betroffenen Stadtteile.

3 b) Belegungsbindungen

Die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau wird zu Protokoll gegeben:
Das städtische Förderprogramm zum Ankauf von Belegungsbindungen im Mietwohnungsbereich richtet sich an Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohnungen in der Stadt Osnabrück, die an Personen mit niedrigem Einkommen vermieten möchten.

Die Stadt zahlt einen Zuschuss dafür, wenn Wohnraum günstig an Haushalte mit Wohnberechtigungsschein vermietet wird. Dabei muss die Wohnung geeignet sein, ihr Alter ist egal, und es werden grundsätzlich alle Größen gesucht.

Eine Belegungsbindung entsteht durch einen in der Regel zehnjährigen Vertrag zwischen dem Vermietenden und der Stadt. Der Vermieter verpflichtet sich, Wohnraum für maximal 5,80 € pro Quadratmeter an Haushalte mit Wohnberechtigungsschein zu vermieten; aufstockend zahlt die Stadt ergänzende Zuschüsse an den Vermieter, so dass zusammen bis zu 7,43 € pro Quadratmeter zu erzielen sind. Dabei können die geringverdienenden Mieter bereits in der förderfähigen Wohnung leben oder erst in Zukunft einziehen. Die Auswahl eines Mieters mit Wohnberechtigungsschein bleibt dem Vermieter überlassen.

Ausführliche Informationen zum Belegungsbindungsprogramm erhalten Sie bei der Wohnbauförderstelle der Stadt Osnabrück, im Internet unter www.osnabrueck.de/ankauf-belegungsbindung oder telefonisch unter 0541 323-2410.

3 c) Freiraumentwicklungskonzept „Urbaner Freiraum im (Klima-)Wandel“

Die Stellungnahme des Fachbereiches Umwelt und Klimaschutz wird zu Protokoll gegeben:
Als strategische Handlungsgrundlage soll das Freiraumentwicklungskonzept dazu dienen, die Bedeutung, Quantität und die Qualität von Grün- und Freiräumen in Osnabrück zu identifizieren, ins Bewusstsein zu rücken und eine Grundlage zur Sicherung, Pflege und Entwicklung aller nicht bebauten öffentlichen, halböffentlichen und privaten Flächen (Freiraum) zu liefern. Durch den Klimawandel und das weitere Siedlungswachstum gewinnen urbane Freiräume an Bedeutung für die Lebens- und Wohnqualität in der Stadt.

Welche Rolle übernehmen die urbanen Freiräume in Zeiten des Wandels? Was sind zukünftige Herausforderungen? Wie lassen sich die vielfältigen Funktionen urbaner Freiräume stärken? Diesen Fragen widmet sich das Freiraumentwicklungskonzept. Das Freiraumentwicklungskonzept soll als eine der 14 Schlüsselmaßnahmen der Klimaanpassungsstrategie prioritär umgesetzt werden. Es wird bis Ende 2021 bearbeitet.

Am 17. September 2020 fand die erste Online-Bürgerinformationsveranstaltung statt. Ende September und Ende Oktober werden Veranstaltungen mit bestimmten Zielgruppen stattfinden. Anfang 2021 folgen Bürgerwerkstätten.

Weitere Informationen gibt es auf den Internetseiten der Stadt Osnabrück unter: https://www.osnabrueck.de/stadtklima/projekte-und-aktivitaeten/freiraum-im-klima-wandel/.

3 d) Baustellenmanagement (Informationen zu wichtigen anstehenden Baumaßnahmen)

Die Sitzungsleitung verweist auf folgende Informationen zu aktuellen und anstehenden Baustellen, die allen Sitzungsteilnehmenden im Vorfeld per E-Mail zugeschickt wurde. Ein Verlesen wird nicht gewünscht.

Im Bereich der Stadtteile Dodesheide, Haste, Sonnenhügel befinden sich aktuell folgende Baumaßnahmen mit größeren verkehrlichen Auswirkungen:

Ort	Art der Maßnahme	Träger	Auswirkung	Dauer
Ickerweg	Strom, Wasser, Gas	SWO	Abschnittsweise halbseitige Sperrung mit Ampel	Bis ca. 11.12.2020
Reinhold-Tiling-Weg	Gas, Wasser, Kanal	SWO	Vollsperrung	Bis ca. 21.12.2020
Haster Weg	Deckensanierung	FB 62	Vollsperrung zwischen Knollstr. und Lerchenstr.	Bis ca. 22.12.2020
Am Haster Berg	Deckensanierung	FB 62	Abschnittsweise Vollsperrung Am Haster Berg, halbseitige Sperrung mit Ampel am Ruller Weg	Bis ca. 11.12.2020
Sulinger Straße	Deckensanierung	FB 62	Vollsperrung	07.12.2020 bis ca. 23.12.2020

Perspektivisch sind folgende Maßnahmen bekannt:

Ort	Art der Maßnahme	Träger	Auswirkung	Dauer
Am Bürgerpark	Strom	SWO		Ab Frühjahr 2021 ca. 15 Wochen
Dodeshausweg	Strom, Wasser, Gas	SWO		Ab Anfang 2021 ca. 7 Wochen
Walter-Haas-Straße	Strom, Wasser, Kanal	SWO		Abhängig vom Erschließungsträger, Baudauer ca. 10 Wochen
Carla-Woldering-Straße	Strom, Breitbandausbau	SWO		Ab Anfang 2021 ca. 25 Wochen
Julius-Schurig-Straße	Kanal, Deckensanierung	SWO, FB 62	Vollsperrung in Abschnitten	Baustart musste aufgrund von Corona-Quarantäne in der Tiefbaufirma auf Anfang 2021 verschoben werden, dann ca. 25 Wochen
Moorlandstraße	Strom	SWO		Sommer 2021 für ca. 5 Wochen

Ort	Art der Maßnahme	Träger	Auswirkung	Dauer
Süntelstraße	Strom, Wasser, Gas	SWO		Ab 1. Quartal 2021 für ca. 25 Wochen
Vehrter Land-straße	Strom, Wasser, Breitband	SWO	Vollsperrung zwischen Zum Icker Kolk und Stadtgrenze (Belm) – Im weiteren Verlauf Straßenbau unter Vollsperrung durch den Landkreis (zeitgleich)	Ca. Ab März 2021 für ca. 7 Wochen
Haneschstraße	Kanal	SWO		Ca. 2. Quartal 2021 für ca. 20 Wochen

4. Anregungen und Wünsche (TOP 4)

4 a) Baustelle Haster Weg

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.

4 b) Geringe Abstände von Bussen zum Radverkehr

Ein Bürger (Herr Bruns) berichtet, dass er als Radfahrer regelmäßig von Bussen sehr knapp überholt werde und er, als er den Busfahrer in einer solchen Situation an der nächsten Haltestelle zur Rede gestellt habe, als Antwort erhalten habe, dass Radfahrer sich ja auch nicht an alle Regeln halten würden. Dies habe ihn sehr verärgert. Er möchte wissen, ob es da seitens der Stadtwerke eine Sensibilisierung der Busfahrer gebe.

Herr Hermle äußert Verständnis für den Unmut des Bürgers und bittet für das geschilderte Verhalten des Busfahrers um Entschuldigung. Er ermutigt dazu, bei solchen Vorkommnissen die Linie und Uhrzeit in der Zentrale (0541/2002-0, info@swo.de) mitzuteilen, damit die Fahrer direkt von den Vorgesetzten auf ihr Fehlverhalten hingewiesen werden können. Die Fahrer haben klare Ansagen, die Straßenverkehrsordnung und die Abstände einzuhalten. Er bittet bei solchen Situationen um konkrete Darlegung des Sachverhaltes, denn es dürfe auch kein negatives Pauschalurteil über alle 350 Busfahrerinnen und Busfahrer geben, nur weil sich einzelne bedauerlicherweise nicht korrekt verhielten.

4 c) Aktuelle Schließung des Nettebads

Herr Brinkmann bedauert sehr, dass aufgrund der Corona-Pandemie aktuell neben anderen Bädern auch das Nettebad weiter geschlossen sei. Er erkundigt sich, ob dies mit der Einstufung als Spaßbad zusammenhänge und ob nicht zumindest der Sportbadbereich öffnen dürfte.

Herr Hermle konstatiert, dass aufgrund der aktuell gültigen Niedersächsischen Corona-Verordnung alle Bäder zurzeit geschlossen seien, egal ob Sport- oder Spaßbad. Es gehe leider aktuell aufgrund der Infektionszahlen eher in die Richtung noch schärferer Einschränkungen, als dass Lockerungen zu erwarten seien.

Frau Westermann dankt den Besucherinnen und Besuchern 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 voraussichtlich am 19. Mai 2021, 19.30 Uhr, erneut in digitaler Form statt (Anmeldeschluss für Tagesordnungspunkte: 28. April 2021).

gez. Vehring
Protokollführer

Anlage:
- Bericht aus der letzten Sitzung (zu TOP 1)
- Pläne zum Bebauungsplan 664 (zu TOP 2e)
- Pläne zum Bebauungsplan 621 (zu TOP 2h)
- Pläne zu der Kindertagesstätte „An der Wakhegge“ (zu TOP 2m)
- Präsentation zum Nette-Quartier (zu TOP 3a)
- Flyer zu Belegungsbindungen (zu TOP 3b)
- Anschreiben des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Kreisverband Osnabrück e.V. zum Protokoll des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019 (Eingang im Bereich Bürgerforen: 02.12.2020)

Bericht aus der letzten Sitzung		TOP 1
Bürgerforum	Sitzungstermin	
Dodesheide, Haste, Sonnenhügel	Mittwoch, 09.12.2020	

Die letzte Sitzung des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel, die am 03. Juni 2020 stattfinden sollte, musste aufgrund der Coronavirus-Pandemie ausfallen. Zu einem gleichwohl zur dieser Sitzung angemeldeten Punkt stellt die Verwaltung nachstehend einen neuen Sachstand dar:

a) Planungsstand neuer Kindergarten an der Wakhegge (TOP 2a aus der letzten Sitzung)

Sachverhalt: Herr Axel Mauersberger fragte nach dem Planungsstand des neuen Kindergartens an der Wakhegge, insbesondere den Auswirkungen auf Anwohner und die Verkehrslenkung im Hinblick auf Hol- und Bringfahrten durch die Eltern.

Die Verwaltung hatte dazu wie folgt Stellung genommen:
Auf dem Grundstück „An der Wakhegge“ wird durch die Stadt Osnabrück eine 5-gruppige Kita für maximal 105 Kinder geplant. Die Kita wird erschlossen über die Straße „An der Wakhegge“. Beabsichtigt wird, die Straße bis zu dem Baugrundstück zu verbreitern, so dass sich zwei PKW begegnen können, sowie einen Fuß- und Radweg anzulegen. Auf dem Baugrundstück wird eine Wendemöglichkeit mit Kurzzeitparkplätzen für die Hol- und Bringfahrten zusätzlich zu den nach der „Satzung der Stadt Osnabrück über die Herstellung und Bereithaltung von Einstellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellanlagen“ erforderlichen Stellplätzen vorgesehen. Für die beschriebene Planung ist eine Bauvoranfrage eingereicht.

Zum aktuellen Sachstand wird zunächst auf die Stellungnahme der Verwaltung zu dem Tagesordnungspunkt 2m der aktuellen Sitzung verwiesen.

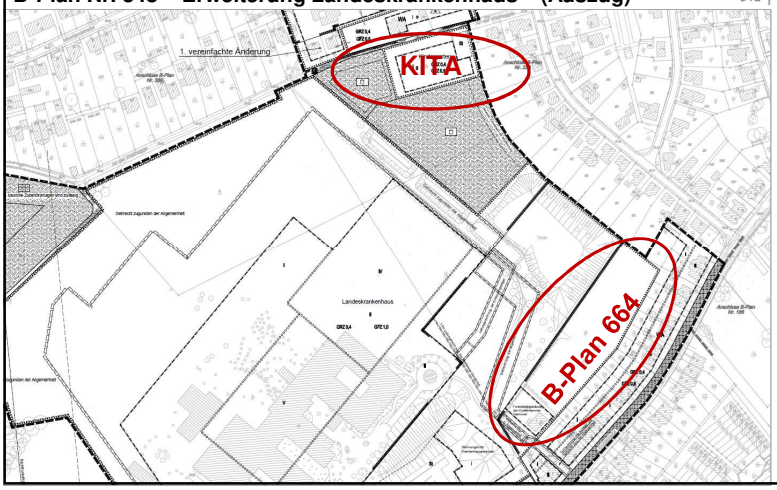
Des Weiteren fand in der Sitzung des Rates am 07.07.2020 unter Tagesordnungspunkt 5.7 eine ausgiebige Diskussion zu diesem Bauvorhaben zu der Beschlussvorlage VO/2020/5543 statt, an deren Ende folgender Beschluss gefasst wurde (siehe auch https://ris.osnabrueck.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1014748 im Ratsinformationssystem der Stadt):

„Die Verwaltung wird beauftragt, zwei neue fünfgruppige, zweigeschossige Kindertagesstätten auf Basis der anliegenden Planung zu errichten. Die Gebäude sollen in Systembauweise über eine Generalunternehmervergabe erstellt werden. Jeweils eine Kindertagesstätte soll An der Wakhegge und am Jeggener Weg entstehen. (…)“

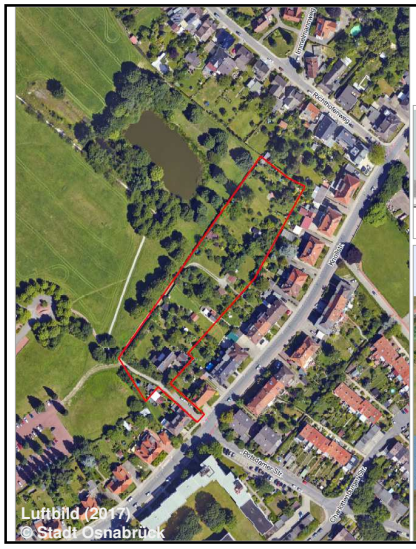
Ein Änderungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der auf die Prüfung der weitgehenden Autofreiheit ausgerichtet war, wurde mehrheitlich abgelehnt (vgl. Ratsinformationssystem der Stadt: https://ris.osnabrueck.de/bi/to020.asp).

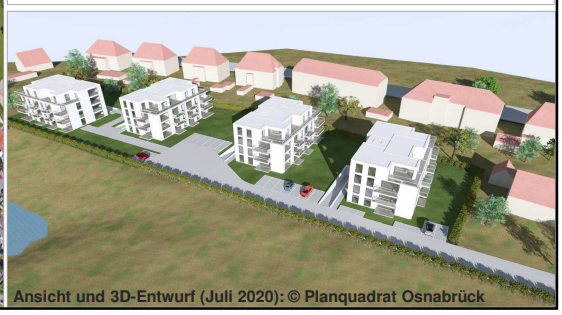
OSNABRÜCK
DIE | FRIEDENSSTADT

B-Plan Nr. 348 – Erweiterung Landeskrankenhaus – (Auszug)

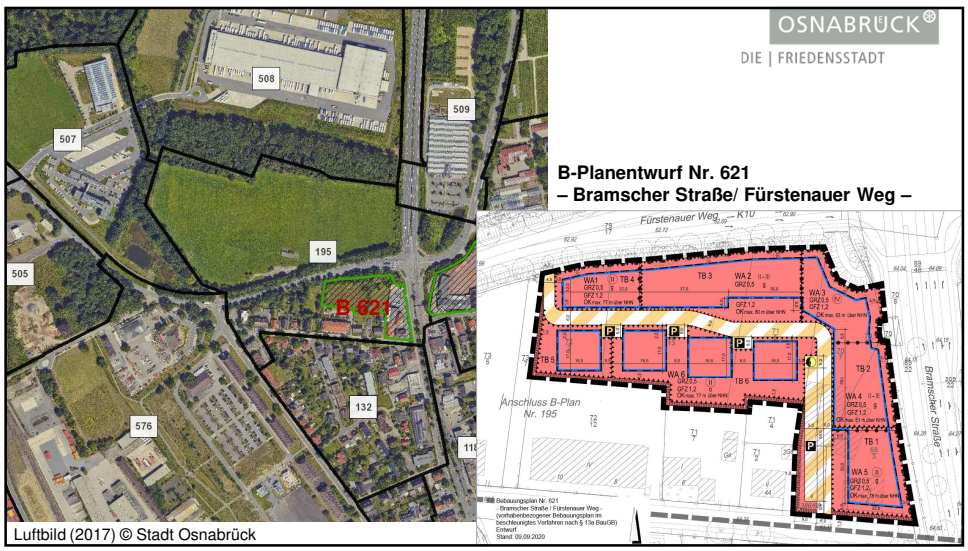


OSNABRÜCK
DIE | FRIEDENSSTADT

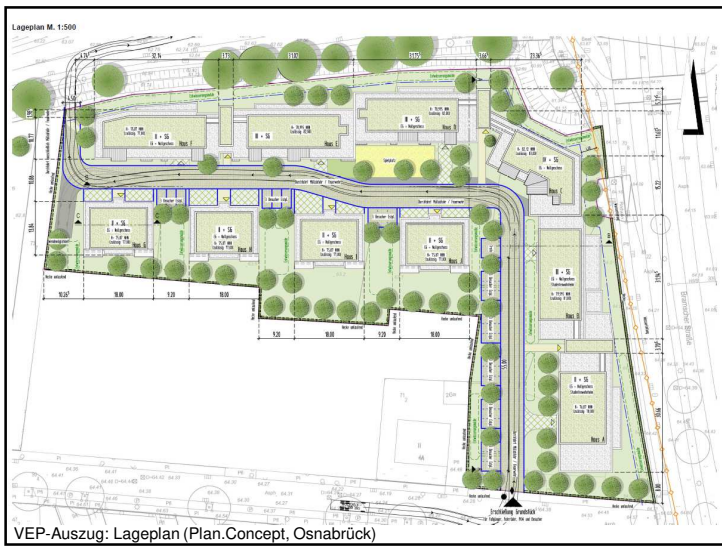




Ansicht und 3D-Entwurf (Juli 2020): © Planquadrat Osnabrück



Luftbild (2017) © Stadt Osnabrück



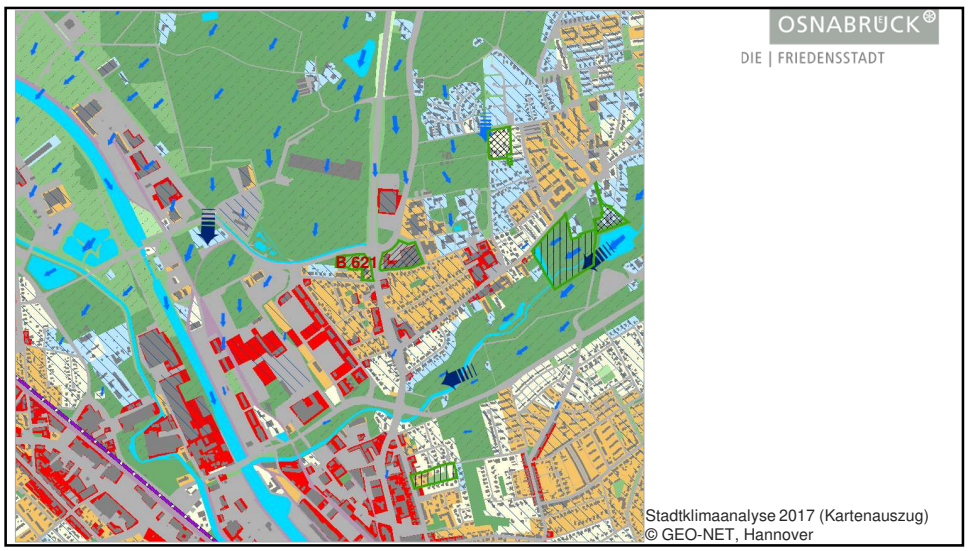
B-Planentwurf
Nr. 621

- 129 Wohneinheiten
  - 41 Studenten-appartments
- 6 Gebäuderiegel
- 4 Punkthäuser
- 90 PKW-Stellplätze
- 30 Besucher-Stpl.
- 100 Rad-Stellplätze
- Erschließung von Süden
- Ausfahrt für Müll-/ Rettungsfahrzeuge

VEP-Auszug: Lageplan (Plan.Concept, Osnabrück)

VEP-Auszug (Plan.Concept, Osnabrück)

VEP-Auszug (Plan.Concept, Osnabrück)



Stadtklimaanalyse 2017 (Kartenauszug)
© GEO-NET, Hannover

Kita „An der Wakhegge“

© Planungsbüro Wehrkamp, Osnabrück (Stand: 30.11.2020)

NETTE-QUARTIER

OSNABRÜCK
DIE | FRIEDENSSTADT

Mitreden Mitmachen Mitgestalten

Akteure vernetzen – Generationen verbinden – Beteiligung stärken
in Dodesheide-Haste-Sonnenhügel!

OSNABRÜCK
DIE | FRIEDENSSTADT

Was ist eigentlich ein Quartier?

Wo meine Schule / mein Kindergarten ist

Mein Zuhause, mein Viertel, meine Wohnumgebung

Wo ich meine Freizeit verbringe und meine Freunde treffe

Wo ich Hilfe und Unterstützung bekomme, wenn ich sie brauche

Ein Quartier kommt in unterschiedlichen Formen und unterschiedliche Verbindungen. Es kann durch die Lage, durch soziale Kontakt oder durch ein Thema verbunden sein.

Wo ich mich ehrenamtlich engagiere

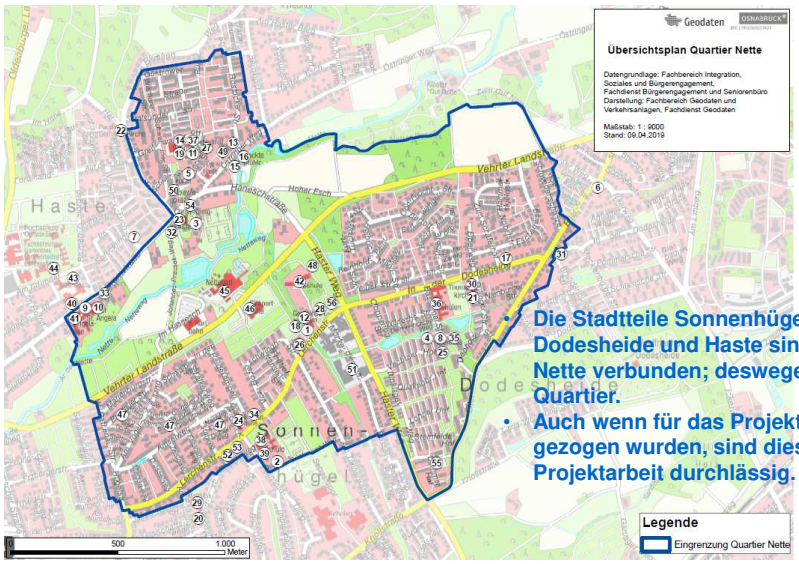
Wo ich meine Nachbarn kenne

Wo ich einkaufe, wo ich zum Bäcker gehe, wo mein Fahrradladen ist

Alles ist schnell / auf kurzem Weg / gut erreichbar

OSNABRÜCK
DIE | FRIEDENSSTADT

Das Projektgebiet



- **Die Stadtteile Sonnenhügel, Dodesheide und Haste sind durch die Nette verbunden; deswegen Nette-Quartier.**
- **Auch wenn für das Projekt Grenzen gezogen wurden, sind diese in der Projektarbeit durchlässig.**

OSNABRÜCK
DIE | FRIEDENSSTADT

Was ist eigentlich Quartiersarbeit?

- Gemeinwesenarbeit (GWA) ist ein Konzept der **Sozialen Arbeit**
- Diese basiert auf den **Wünschen der Bewohner und Bewohnerinnen**!

Einfach gesagt:

- Anlauf- und Vernetzungsstelle vor Ort (Kümmerer)
- Nicht themen- und zielgruppenspezifisch, sondern grundsätzlich sozialräumlich und bereichsübergreifend
- Die Bewohnerinnen und Bewohner stehen im Zentrum

OSNABRÜCK®
DIE | FRIEDENSSTADT

Herausforderung: Stadtteil-Bevölkerung im Umbruch

Anteil der Generationen 60Plus und 80Plus steigt

Zuzug neuer Bewohner*innen

Überalterung der 20 Jahre bestehenden Nachbarschaftshilfe

Babyboomer, Neubürger*innen mit Hintergrund soziale Bewegungen der 80er Jahre

OSNABRÜCK®
DIE | FRIEDENSSTADT

Was ist bisher passiert im Nette-Quartier?

- **Bekanntmachung** im Quartier, bei Bewohnern und Bewohnerinnen, bei Akteuren und Netzwerken
- **Bedarfsanalyse:**

  → Interviews und offene Befragungen zusammen mit Studierenden der Hochschule Osnabrück

- Anlaufstelle für **ehrenamtliches Engagement** und Ideen
  - Zusammenbringen von Netzwerkpartnern für gemeinsame Ziel
  - Beratung und Informationen
- Computer- und Technikstammtisch für die Generation 50+
- Aktion im **Friedensgarten**
- Beteiligung im Koordinierungsstab für ein gesamtstädtisches Konzept für Quartiersarbeit

OSNABRÜCK
DIE | FRIEDENSSTADT

Kontaktdaten

Gefördert durch:

Niedersächsisches Ministerium
für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

PRAXISNETZWERK
FÜR SOZIALE
STADTENTWICKLUNG

Ansprechpartnerin und Quartierskoordinatorin:
Vanessa Kamps
Telefon: 0541 – 323 75 37
Mail: nette-quartier@osnabrueck.de

Das Projektbüro des Nette-Quartiers befindet sich
im GZ Lerchenstraße;
Lerchenstraße 135-137
49088 Osnabrück

Kommen Sie gerne vorbei!

Fachbereich Integration, Soziales und Bürgerengagement,
Fachdienst Bürgerengagement und Seniorenbüro

Was ist ein niedriges Einkommen?

Voraussetzung, um einen Wohnberechtigungsschein zu erhalten, ist ein niedriges Haushaltseinkommen. Wo die Grenze zum niedrigen Einkommen liegt, hängt von mehreren Faktoren ab. Es ist jeweils eine Einzelfallberechnung der zuständigen Stelle.

Stark vereinfacht kann man sich an folgenden Beispielen orientieren:

Für eine vierköpfige Familie mit zwei arbeitenden Elternteilen (auch Teilzeit) und zwei Kindern liegt die Grenze des Haushaltseinkommens bei 35.000 € netto. Dies entspricht einem Brutto von 51.000 €.

Bei einer dreiköpfigen Familie mit einem arbeitenden, alleinerziehenden Elternteil (auch Teilzeit) und zwei Kindern liegt die Grenze des Haushaltseinkommens bei 32.000 €. Dies entspricht einem Brutto von 46.714 €.

Für ein Rentnerehepaar liegt die Grenze des Haushaltseinkommens bei 23.000 €. Dies entspricht einem Brutto von 25.657 €.

Dabei ist es egal, ob der Haushalt bereits in der förderfähigen Wohnung lebt oder erst in Zukunft einziehen wird. Auch eine Anschlussförderung auslaufender Bindungen bei bereits geförderten Wohnungen ist möglich. Nur eine zeitgleiche, zusätzliche öffentliche Förderung schließt den Ankauf von Belegungsbindungen aus.

Ist die Wohnung frei und wurde noch nie mit öffentlichen Mitteln gefördert, kommt auch ein höherer Zuschuss durch die NBank (Land Niedersachsen) in Betracht.

Fragen zu Belegungsbindungen?

Die Grundidee ist einfach – doch manchmal steckt der Teufel im Detail und die Gewährung von Fördermitteln ist immer auch von konkreten Gegebenheiten abhängig. So spielen zum Beispiel Wohnungsgröße und Raumaufteilung eine Rolle. Fragen sind daher naheliegend.

Rufen Sie gern an und informieren Sie sich ganz unverbindlich. Bei Fragen helfen Ihnen gerne:

Wohnbauförderung der Stadt Osnabrück

Reinhard Theurich
Fachbereich Städtebau
Telefon: 0541 323-2410 | theurich@osnabrueck.de
Termine nach Vereinbarung

Wohnberechtigungsscheine

Beate Packeiser
Fachbereich Integration, Soziales und Bürgerengagement
Stadthaus 2, Zimmer: 41
Natruper-Tor-Wall 5 | 49076 Osnabrück
Telefon: 0541 323-2500 | packeiser@osnabrueck.de
Mo., Mi., Fr.: 8.30 bis 12.00 Uhr, Do.: 14.00 bis 17.30 Uhr

Druck: Stadt Osnabrück, Hausdruckerei; Gestaltung: Stadt Osnabrück, FD Geodaten, Fr. Struberg; Pläne: © Stadt Osnabrück, © Titelbilder: iStock, AndreyPapov.jpg, Zocha_K.jpg

OSNABRÜCK
DIE | FRIEDENSSTADT

Belegungsbindungen

Zuschüsse für Vermieter

Kontakt
Stadt Osnabrück
Fachbereich Städtebau
Hasemauer 1
49074 Osnabrück

Herausgeber
Stadt Osnabrück
Der Oberbürgermeister
Postfach 44 60
49034 Osnabrück

Stand: September 2020

Fachbereich Städtebau
Wohnbauförderung

Ankauf von Belegungsbindungen – was ist das?

Gerade Vermieterinnen und Vermieter von älteren Häusern befinden sich oft in einer Zwickmühle. Auf der einen Seite möchten sie ihre Wohnungen zu fairen Preisen anbieten, auf der anderen Seite fallen Kosten für die Renovierung und Instandhaltung an – Tendenz steigend.
Günstige Mieten anzubieten ist daher nicht leicht.

Hier unterstützt die Stadt Osnabrück mit einem Zuschuss, der bezahlbaren Wohnraum fördert.

Wie funktioniert das?

Der Vermieter geht für seine Wohnung eine soziale Bindung für bis zu 10 Jahre ein. Er verpflichtet sich im Wesentlichen zu zwei Dingen:

- Die Miete beträgt maximal 5,80 € / m² kalt.
- Der oder die Mietende besitzt einen „Wohnberechtigungsschein für niedrige Einkommen".

Wichtig:

- Die Auswahl, welcher Mieter mit Wohnberechtigungsschein einzieht, bleibt beim Vermietenden.
- Sollte der oder die Mietende im Laufe der Zeit keinen Anspruch mehr auf einen Wohnberechtigungsschein haben, darf er weiterhin dort wohnen. Die Förderung bleibt unberührt.

Zusammengefasst ganz einfach:

Die Stadt Osnabrück zahlt Ihnen Geld, damit Sie Wohnraum günstig an Personen mit niedrigem Einkommen vermieten.

Wie hoch ist der Zuschuss?

Pro Monat beträgt die Grundförderung 1 € / m² (bei barrierefreien Wohnungen 1,20 € / m²).

Hinzu kommt ein jährlicher Zuschuss von 5 € / m² in den ersten 5 Jahren, für die Jahre 6 bis 10 erhöht sich dieser Betrag auf 10 € / m².

Beispiel:

Für eine 50 m² Wohnung und einer Grundmiete von max. 5,80 € bedeutet das für 10 Jahre:

Grundzuschuss
50 m² x 1 € x 12 Monate x 10 Jahre
= 6.000 €

+ Zuschuss für Jahre 1 bis 5
= 50 m² x 5 € x 5 Jahre
= 1.250 €

+ Zuschuss für Jahre 6 bis 10
= 50 m² x 10 € x 5 Jahre
= 2.500 €

= Zuschuss in 10 Jahren + 9.750 €

Hinzu kommt die ursprüngliche Miete (max. 5,80 €)
50 m² x 5,80 € Miete x 12 Monate x 10 Jahre
= 34.800 € Mieteinnahmen

Die Voraussetzungen auf einen Blick:

- Sie sind Eigentümerin oder Eigentümer einer geeigneten Wohnung in Osnabrück.
- Sie binden sich für bis zu 10 Jahre. In diesem Zeitraum beträgt die Miete maximal 5,80 € / m².
- Sie vermieten an Menschen mit Wohnberechtigungsschein für niedrige Einkommen.
- Die Wohnung muss für den mietenden Haushalt angemessen sein. Die entsprechende Größe und die nötige Aufteilung finden Sie im Wohnberechtigungsschein.
- Es dürfen derzeit keine anderen Fördergelder für die Wohnung fließen oder sonstige Bindungen bestehen.
- Die Richtlinie, Antragsformulare und weitere Beispielberechnungen finden Sie unter:

www.osnabrueck.de/ankauf-belegungsbindung

Osnabrück
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kreisverband Osnabrück e.V.
Gretescher Weg 68
49084 Osnabrück

Tel. 0541-50798744
info@adfc-osnabrueck.de
https://www.adfc-osnabrueck.de/

Arbeitsgruppe Verkehr
Dr.-Ing. Wolfgang Driehaus
2. Vorsitzender, verkehrspolitischer Sprecher
Dipl.-Inf. (FH) Volkmar Seliger

ADFC Osnabrück | Gretescher Weg 68 | 49084 Osnabrück

[Name des Empfängers]
[Straße/Hausnr.]
[PLZ/Ort]
[evtl. Land]

Stellungnahmen des ADFC Osnabrück zum Protokoll des Bürgerforums Dodesheide, Haste, Sonnenhügel vom 10. Dezember 2019

Sehr geehrter Herr Griesert, sehr geehrte Damen und Herren,

zu den im Bürgerforum und im Protokoll aufgeführten Punkten nehmen wir wie folgt Stellung:

Grundsätzlich steht der ADFC Osnabrück gerne für eine möglichst frühe Einbindung in alle Verkehrsplanungen bereit, damit entsprechend des einstimmigen Ratsbeschlusses „Radverkehr stärken - Infrastruktur ausbauen“ vom 28.05.2019 („Osnabrück als TOP5-Fahrradstadt 2030“) und dem Radverkehrsplan 2030 (RVP2030) die Interessen des Fahrradverkehrs immer voll berücksichtigt sind.

Es sollte nur Verkehrsplanungen in Stadt und Land Osnabrück geben, die gemeinsam mit dem ADFC als Interessenvertretung der Radfahrenden entwickelt, geprüft und für gut befunden wurden. Unser Ziel ist es, gemeinsam mit Politik und Verwaltung die Stadt für sicheren, komfortablen und schnellen Fahrradverkehr für alle Radfahrenden im Alter von 8 bis 88 Jahren zu gestalten.

Wir bitten um Kontaktaufnahme durch den Fachdienst Verkehrsplanung (61-4)), um die konstruktiven Abstimmungen zu organisieren.

Zum Punkt **2 e) Vehrter Landstraße**
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 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 ERA+-Standard 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 dem Anschluss an die Kreuzung mit der Hansastraße bereits mit berücksichtigt werden.

Zum Punkt **2 f) Ellerstraße**
Zur kurzfristigen Sanierung des nördl. Abschnitts der Ellerstraße durch den OSB: Hier sind sowohl aktuell als auch im RVP2030 „Schutzstreifen“ für den Fahrradverkehr vorgesehen.

Generelle Stellungnahme des ADFC auf Bundesebene und als Kreisverband zu „Schutzstreifen“:
Der ADFC lehnt „Schutzstreifen“ kategorisch ab. Sie stellen keine sichere und schützende Fahrradinfrastruktur dar.
Sollte physisch kein ausreichender Platz[1] für separierte sichere Fahrradinfrastruktur zur Verfügung stehen, ist der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen, die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen und auf Straßenmarkierungen ganz zu verzichten.

Näheres zur ADFC-Position finden Sie unter https://www.adfc.de/neuigkeit/sicherheit-von-radfahrstreifen-und-schutzstreifen/ mit dem Untersuchungsbericht der Unfallforschung der

1 auch nicht bei Neuverteilung von Parkraum, Abbiegespuren, Grünanlagen und Fahrstreifen im Straßenquerschnitt

Versicherer (UDV) als auch in den Planungsleitlinien des ADFC zur Radverkehrsführung unter 6.2 „Schutzstreifen“.
Entsprechend ist bei der Vorab-Sanierung auf Straßenmarkierungen inkl. „Schutzstreifen“ zu verzichten.

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.

Zum Punkt **2 g) Straße Am Limberg:**
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.

Zum Punkt **2 i) Umsetzung RVP2030 Bramscher Straße/Süntelstraße:**
Der ADFC fordert die Einrichtung der Bramscher Straße als Fahrradstraße.
„Schutzstreifen“ kommen als Maßnahme nach o.g. Position nicht in Frage. Entgegen der gängigen Annahme bieten „Schutzstreifen“ für den ÖPNV keinen Vorteil gegenüber der Fahrradstraße. Die Einhaltung des Sicherheitsabstandes von 1,5 m beim Überholen von Radfahrenden (siehe aktuell beschlossene StVO-Novelle 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, insbesonders ggü. dem motorisierten Individualverkehr (MIV).
Für die Entscheidungsfindung und Verkehrsplanung der beiden Straßen steht der ADFC ebenfalls zur Abstimmung bereit.

Zum Punkt **2 j) Markierung Querung Radfahrer auf der Hansastraße zur Bramscher Straße stadteinwärts**
Wir bitten um zeitnahe Information zur Prüfung und Entscheidung, wann die Beschilderung („Achtung bei Rot hier halten“) zur Freihaltung der Fahrradquerung ergänzt wird.

Zum Punkt **2 k) Wegeführung für Fahrradfahrer von der Bramscher Straße stadteinwärts Richtung Hasestraße/Zentrum**
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 StVO-Novelle bitten wir umgehend die Anordnung eines „Grünpfeils für Radfahrer“ zum Rechtsabbiegen an der Hasestraße zu prüfen.

Zum Punkt **2 l) Fahrradnetz Osnabrück (Fahrradmobilität) – Route Eishalle-Nettebad-Netteweg**
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.

Zum Punkt **2 m) Anbringen von Fahrradbügeln im Theanolte-Bähnisch-Hof – erneute Anfrage**
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 MIV einzuhalten.
Wir bitten um zeitnahe Information zur Prüfung und Entscheidung, wie hier weiter vorgegangen werden soll.

adfc

Zum Punkt **2 n) Knollstraße: Gefahren für Radfahrer auf dem Schutzstreifen (Missachtung Sicherheitsabstand durch Kfz-Verkehr) Der ADFC fordert den Rückbau der „Schutzstreifen“ auf der Knollstraße und die Einrichtung als Fahrradstraße.**
Die Schilderung der BürgerInnen im Forum bestätigen die o.g. Position des ADFC und die Beobachtungen der UDV. 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:
    1. Entfernung der „Schutzstreifen“ auf der gesamten Länge und Einrichtung der Knollstraße und des Nonnenpfades als Fahrradstraße nach neuer Rechtslage
    2. Anordnung eine „Überholverbotes von einspurigen Fahrzeugen“ mit neuem Zeichen 277.1 entlang von durchgezogenen Mittellinien und Mittelinseln/Querungshilfen

Zur Anmerkung der Verwaltung aus der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt am 12.12.2019 zu einem Hinweisschild:
Wir bitten um zeitnahe Information zum Schild und dem Vorgehen sowie zur Einbindung des ADFC, an welchen Stellen Hinweisschilder aufgestellt werden sollen und des Schildinhaltes. Es muss der Hinweis aufgenommen werden, dass ein Überholen verboten ist, wenn der Mindestabstand von 1,5 m nicht eingehalten werden kann.

Zur Anmerkung hinsichtlich der Liebigstraße: 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 Fahrzeugtüren 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.

Zum Punkt **3 c) Baustellenmanagement**
Der ADFC bitte 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 stehen wir gerne für eine Unterstützung bei der Planung bereit.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung und Unterstützung bei der Umsetzung der von uns adressierten Punkte und freuen uns auf den gemeinsamen Dialog.

Dr.-Ing. Wolfgang Driehaus
2. Vorsitzender, verkehrspolitischer Sprecher

Dipl.-Inf. (FH) Volkmar Seliger
Arbeitsgruppe Verkehr