

Protokoll

über die 34. öffentliche Sitzung

des Bürgerforums Eversburg, Hafen

am Mittwoch, 16. Dezember 2020

Dauer: 19.30 Uhr bis 21.53 Uhr

Die Sitzung findet digital als Videokonferenz statt.

Teilnehmer/-innen

Sitzungsleitung: Frau Bürgermeisterin Westermann

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

Herr Littwin, Fachbereich Städtebau

Herr Lieder, Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen

Herr Gerds, Fachbereich Umwelt und Klimaschutz

Herr Kreye, Eigenbetrieb Immobilien- und Gebäudemanagement

Frau Güse, Osnabrücker ServiceBetrieb

von der Stadtwerke

Osnabrück AG: Frau Beimes, Abteilung Recht

Protokollführung/ Herr Vehring, Referat für Strategie, Digitalisierung und Rat

Chatbegleitung:

Technik/IT: Herr Plogmann, 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) Erneuerung von Straßenmarkierungen: Kirchstraße, Eversheide, Grüner Weg, Triftstraße, Schwenkestraße
- b) Atterstraße: sichere Querung für Radfahrer als Linksabbieger in Richtung E-Center / Bürener Straße
- c) Zebrastreifen in der Tempo-30-Zone Die Eversburg in Höhe der Liebfrauenkirche
- d) Verbesserung der Situation für den Fahrradverkehr in der Pagenstecherstraße

2. **Angemeldete Tagesordnungspunkte**

- a) Bebauungsplan 661
- b) Bahnunterführung Atterstraße
- c) Verkehrskonzept Rubbenbruchsee
- d) Baugebiet "Barenteich" und Parkplatz
- e) Baugebiet Eversheide
- f) Ruine Barenteich
- g) Landwehrstraße
- h) Straßenschild Föhrenstraße/Ecke Wersener Straße
- i) Blumenwiese In der Masch
- j) Plastikkanister zur Grenzmarkierung auf dem Rubbenbruchsee
- k) Brand im Fledder - Auswirkung auf die Hase
- l) Parkverbot Landwehrstraße zwischen Kreisel Wersener Landstraße und Kreuzung Atterstraße
- m) Ausbau Schmalspurbahn Piesberg – Kosten-Nutzen-Abgleich
- n) Straßenreinigung Atterstraße
- o) Zunahme des Schwerlastverkehrs im Stadtgebiet Osnabrück

3. **Stadtentwicklung im Dialog**

- a) Belegungsbindungen
- b) Freiraumentwicklungskonzept „Urbaner Freiraum im (Klima)Wandel“
- c) Baustellenmanagement (Information zu wichtigen anstehenden Baumaßnahmen)

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

- a) Straßenreinigung im Bereich Barenteich/Sedanstraße
- b) Optimierung der Technik
- c) Fahrradweg Atterstraße/Kreuzung Kirchstraße

Frau Westermann begrüßt ca. 35 Bürgerinnen und Bürger sowie die weiteren anwesenden Ratsmitglieder Herrn Panzer von der SPD-Fraktion sowie Herrn Schoppenhorst von der CDU-Fraktion 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 10.06.2020 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)

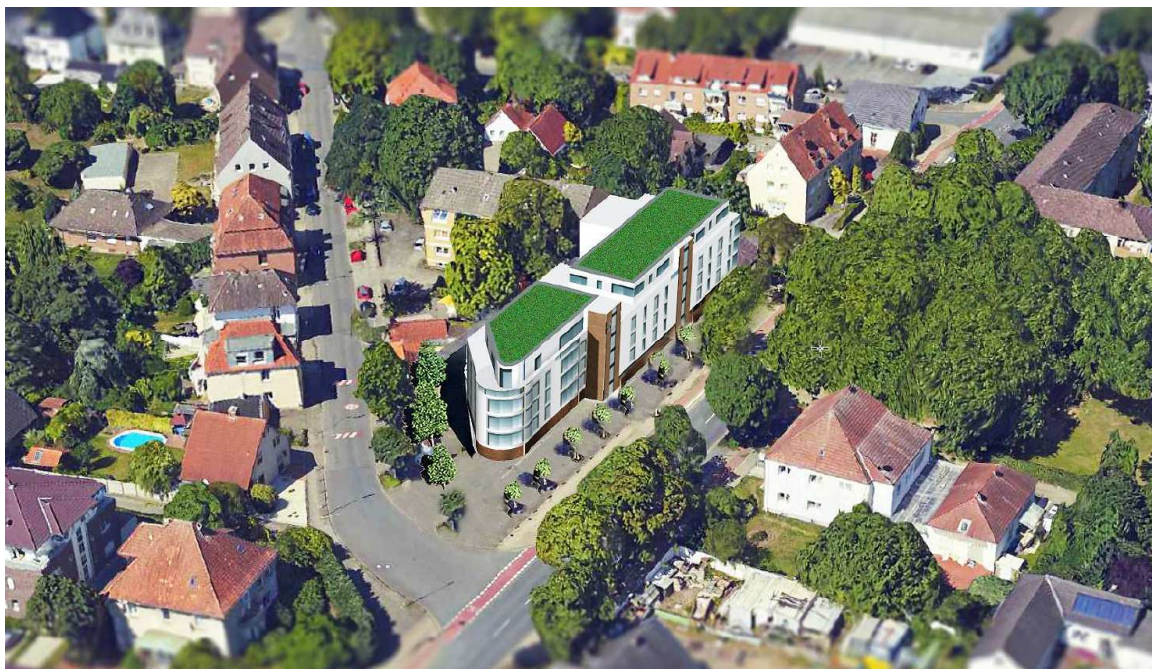
2 a) Bebauungsplan 661

Frau Groskurt, Vorsitzende des Bürgervereins Eversburg e.V., erkundigt sich, ob der Bebauungsplan 661 inzwischen rechtskräftig ist und möchte wissen, welche Planungen es bezüglich der Nutzung des Geländes und Gebäudes der ehemaligen Gaststätte Klatte gebe.

Herr Bielefeld trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 661 – Atterstraße 117 und 119 – befindet sich im Aufstellungsverfahren. Am 21.04.2020 wurde vom Verwaltungsausschuss ein entsprechender Einleitungsbeschluss gefasst.

Die öffentliche Entwurfsauslegung zum Bebauungsplan ist für das 1. Quartal 2021 vorgesehen. Da die eigentliche Hauptnutzung (Kino, Gaststätte) der Gebäude bereits vor längerer Zeit aufgegeben wurde, werden die Gebäude derzeit als Möbellager und zu Wohnzwecken genutzt. Die Eigentümerin plant den Abriss der Bestandsgebäude sowie den Neubau eines zusammenhängenden Geschosswohnungsbaus mit einer besseren baulichen Ausnutzung der Grundstücke. Das vorliegende Konzept sieht dementsprechend die Realisierung eines dreigeschossigen Mehrfamilienwohnhauses mit ca. 30 Wohneinheiten vor.



2 b) Bahnunterführung Atterstraße

Herr Panzer bittet die Verwaltung, einen Sachstandsbericht zum Thema Bahnunterführung Atterstraße zu geben und folgende Fragen zu beantworten:

1. *Wie ist der aktuelle Planungsstand?*
2. *Wie sieht die Umsetzung aus: Gibt es einen konkreten Zeitplan?*
3. *Wie ist die Deutsche Bahn eingebunden? Ist sie dem Vorhaben gegenüber positiv gestimmt?*

Frau Groskurt, Vorsitzende des Bürgervereins Eversburg e.V., bittet ebenfalls darum, den derzeitigen Planungsstand darzulegen.

Eine Bürgerin merkt an, dass das Verkehrsaufkommen zurzeit coronabedingt noch stärker angestiegen sei. Dementsprechend bildeten sich endlos lange Schlangen vor dem Bahnübergang in beide Richtungen. Ebenso verstärkte sich die Anzahl der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer laufend durch die neuen Bewohnerinnen und Bewohner im Landwehrviertel. Außerdem sei es gerade wieder zu Störungen des Öffnens durch technische Probleme gekommen.

Herr Littwin trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

Zu 1.)

Es wurden mehrere Varianten untersucht. Aus verkehrlicher Sicht ergibt sich dabei eine Vorzugsvariante. Diese erfordert jedoch beträchtlichen Grunderwerb. Derzeit befindet sich die Stadt in Gesprächen mit dem Eigentümer der Flächen. Sofern eine Einigung erzielt werden kann, wird die Planung im Zuge eines Bebauungsplanverfahrens veröffentlicht und vertieft.

Zu 2.)

Eine detaillierte Planung erfordert üblicherweise knapp 1,5 Jahre. Diese Planung ist eine von mehreren Bedingungen für die Beantragung einer Sperrpause bei der Deutschen Bahn, die mindestens 3 Jahre im Voraus zu beantragen ist. Ein Baubeginn vor dem Jahr 2025 ist somit kaum zu erwarten.

Zu 3.)

Es finden Routineterminale zwischen der Stadt Osnabrück und der Deutschen Bahn statt. In diesem Rahmen wird die Deutsche Bahn über den Sachstand informiert. Im Gegenzug äußert die Deutsche Bahn Hinweise und Anmerkungen. Seitens der Deutschen Bahn steht man der Beseitigung des Bahnübergangs positiv gegenüber.

Herr Littwin ergänzt, dass verwaltungsintern eine Verständigung auf einen neuen Flächennutzungsplan erfolgt ist. Mit einem Einleitungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren könne im Februar oder März 2021 gerechnet werden.

Herr Panzer erkundigt sich, ob bei dem Eigentümer der Grundstücke, die für die Umsetzung der Planung benötigt werden, eine Verkaufsbereitschaft vorhanden sei. Herr Littwin erläutert, dass der Eigentümer der Planung relativ positiv gegenüberstehe. Ob er die Fläche selbst entwickeln möchte oder die Stadt die Flächen abkaufen und selbst vermarkten soll, werde die Verwaltung zu Protokoll beantworten.

Anmerkung der Verwaltung zu Protokoll:

Der Fachbereich Städtebau informiert darüber, dass noch keine abschließenden Gespräche darüber stattfanden, ob der Eigentümer der Flächen diese selbst vermarkten möchte oder die Stadt die Flächen erwirbt.

2 c) Verkehrskonzept Rubbenbruchsee

Herr Panzer bittet die Verwaltung um einen Sachstandsbericht zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes Rubbenbruchsee und verbindet damit folgende Fragen:

- Wann folgt der Bau des Park&Ride-Parkplatzes am Rubbenbruchsee?
- Wie kann der MetroBus mit seinem attraktiven Takt an den neuen Parkplatz auf kurzen Wegen angebunden werden?
- Wie erfolgt die Sicherung des Radverkehrs am Barenteich?

Herr Littwin trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

Das am 28. November 2019 vom Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt beschlossene Verkehrskonzept für den Rubbenbruchsee beinhaltet verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des näheren Umfeldes des Rubbenbruchsees.

Ein Großteil der Maßnahmen ist am 26. Mai 2020 vom Rat der Stadt Osnabrück im Rahmen des Verkehrsberuhigungsprogrammes beschlossen worden, konnte jedoch kapazitätsbedingt bislang noch nicht umgesetzt werden. Dieses betrifft unter anderem die zur Sicherung des Radverkehrs am Barenteich vorgesehene Aufpflasterung.

Die Planungen für den Parkplatz, die neuen Bushaltestellen für die Metrobuslinie M2 im näheren Umfeld an der Wersener Straße sowie die Anbindung des Rubbenbruchweges mittels Lichtsignalanlage werden derzeit durchgeführt und im Frühjahr 2021 dem Rat der Stadt Osnabrück zum Beschluss vorgelegt. Aufgrund parallel begonnener Überlegungen zur Steigerung der Attraktivität der Wersener Straße für den Umweltverbund konnten diese Planungen nicht so zügig wie ursprünglich vorgesehen durchgeführt werden. Die Umsetzung der im Verkehrskonzept vorgesehenen Maßnahmen soll im Jahr 2021 erfolgen.

2 d) Baugebiet "Barenteich" und Parkplatz

Frau Groskurt, Vorsitzende des Bürgervereins Eversburg e.V., erkundigt sich, wie der Planungsstand für das Baugebiet Barenteich und für den Parkplatz ist.

Zum geplanten Parkplatz am Rubbenbruchweg möchte die Antragstellerin außerdem wissen, ob hier Wohnmobilstellplätze eingeplant seien. Das Naherholungsgebiet Rubbenbruchsee biete sich aus Sicht des Bürgervereins an, hier Wohnmobilstellplätze bei der Anlage und Umgestaltung des Parkplatzes einzuplanen.

Herr Littwin trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

Für das geplante Baugebiet am Rubbenbruchweg wird derzeit ein Umlegungsverfahren durchgeführt, das kurz vor dem Abschluss steht.

Die Planungen für den Parkplatz und die lichtsignalgeregelte Anbindung an die Wersener Straße konnten aufgrund parallel begonnener Überlegungen zur Steigerung der Attraktivität der Wersener Straße für den Umweltverbund nicht so zügig wie ursprünglich vorgesehen durchgeführt werden. Ein Beschluss des Rates zur Parkplatzplanung soll im Frühjahr 2021 erfolgen, die Umsetzung ist ebenfalls für 2021 vorgesehen.

Ein Bürger fragt via Chat im Hinblick auf die Bezeichnung des Tagesordnungspunktes mit „Baugebiet Barenteich“, ob es sich um das Baugebiet am Rubbenbruchweg handle, was seitens der Verwaltung bestätigt wird.

Frau Groskurt bemerkt, dass sie sich im Rahmen ihrer Anfrage nach Wohnmobilstellplätzen auf dem geplanten Parkplatz am Rubbenbruchweg erkundigt habe, weil der Bürgerverein der Auffassung sei, das würde dieses Naherholungsgebiet sehr aufwerten. Sie habe dazu der Antwort bzw. der Stellungnahme der Verwaltung nichts entnehmen können.

Herr Littwin antwortet, dass ihm dieser Teil der Anfrage nicht bekannt sei und sagt zu, dies zu Protokoll zu beantworten. Frau Westermann bietet an, dass der Tagesordnungspunkt sonst nochmals in der nächsten Sitzung erörtert werden könne, wenn sich daraus weitere Rückfragen ergeben. Ein weiterer Bürger begrüßt die Idee, hier Wohnmobilstellplätze einzurichten, da

deren Besitzerinnen und Besitzer der Stadt Kaufkraft brächten und öffentliche Verkehrsmittel für den Weg in die City nützten.

Eine Anwohnerin der Straße „An der Landwehr“ bemerkt, dass gar nicht mehr viel für die Attraktivität des Rubbenbruchsees getan werden müsse. Das Besucheraufkommen sei auch so schon sehr hoch, besonders seit der Corona-Pandemie. Sie hat Zweifel daran, dass Stellplätze für Wohnmobile eine gute Idee seien. Weitere Bürger teilen diese Zweifel und weisen darauf hin, dass Wohnmobile die komplette Infrastruktur lahmlegen würden. Ein anderer Bürger meint, die Einrichtung von Wohnmobilplätzen sei eher am Attersee vorstellbar.

Herr Panzer bemerkt, dass es bisher noch keine Berücksichtigung von Wohnmobilen gab und es sich um eine neue Idee handele.

Ein weiterer Bürger fragt, ob bereits alle Grundstücke vergeben seien.

Im Chat erkundigt sich ein weiterer Bürger, was der Grund für die weitere landwirtschaftliche Nutzung der vorgesehenen Parkplatzfläche sei und bemerkt, dass der Pächter hat noch keine Information über eine anderweitige Nutzung habe.

Auch die vorstehenden offenen Fragen werden zu Protokoll beantwortet.

Anmerkung der Verwaltung zu Protokoll: Bei der Frage nach einem Wohnmobilstellplatz ist es zu einem Übermittlungsfehler innerhalb der Verwaltung gekommen. Es wird darum gebeten, dieses Versehen zu entschuldigen. Die Antwort des Fachbereiches Städtebau wird nachstehend zu Protokoll gegeben:

Die Planung des Parkplatzes am Rubbenbruchweg sieht keine Wohnmobilstellplätze vor. Der Parkplatz ist als Entlastungs- und Park+Ride-Parkplatz geplant. Ein Angebot für Wohnmobile steht somit im Widerspruch zur angedachten Nutzung.

Ein konkreter Baubeginn des Parkplatzes steht noch nicht fest. Die Flächen, auf denen der Parkplatz entstehen soll, können somit vorerst weiter als landwirtschaftliche Fläche genutzt werden.

Die Flächen, die umgelegt werden sollen, sind nicht im städtischen Besitz. Über geplante Veräußerungen von Privatpersonen kann entsprechend keine Auskunft gegeben werden.

2 e) Baugebiet Eversheide

Frau Groskurt, Vorsitzende des Bürgervereins Eversburg e.V., erkundigt sich, wieweit die Planungen für das Baugebiet Eversheide, z. B. Martha-Frickenschmidt-Straße und Wilhelmine-Hunike-Straße, sind.

Herr Kreye trägt die Stellungnahme des Eigenbetriebs Immobilien- und Gebäudemanagement vor:

Der Bebauungsplan für das Baugebiet Große Eversheide ist seit Anfang Juni 2019 rechtsverbindlich. Das Baugebiet gliedert sich in den südlichen und westlichen Bereich (Eversheide) mit Grundstücken für den Geschosswohnungsbau sowie den nördlichen Teil (Martha-Frickenschmidt-Straße und Wilhelmine-Hunike-Straße) mit Grundstücken für den Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern in Form von Doppel-/Reihen- und Kettenhäusern¹.

Die Erschließungsarbeiten für den südlichen und westlichen Teil sollen noch in diesem Winter beginnen. Die Grundstücke südlich der Eversheide werden voraussichtlich an die neu gegründete Osnabrücker Wohnungsgesellschaft Wohnen in Osnabrück (WiO) veräußert, die dort vier

¹ Bei Kettenhäusern handelt sich um gleichartig gestaltete Häuser mit dazwischenliegenden Garagen.

Gebäude mit Mietwohnungen plant. Für ein westlich gelegenes Grundstück befindet sich ein Ausschreibungsverfahren für ein Leuchtturmprojekt „Gemeinschaftliches Wohnen“ im politischen Abstimmungsprozess.

Die Erschließung des nördlichen Teils erfolgt in einer zweiten Stufe. Dazu ist es jedoch erforderlich, den Ausgang des laufenden Umlegungsverfahrens abzuwarten. Zurzeit werden mit allen Beteiligten unter Berücksichtigung des derzeitigen Pandemiegeschehens im Rahmen der Möglichkeiten Erörterungsgespräche geführt. Ein Beteiligter hat einen Antrag auf gerichtliche Entscheidung gemäß § 217 des Baugesetzbuches gegen den Umlegungsbeschluss vom 30.09.2019 beim Landgericht Hannover eingereicht. Über diesen muss noch entschieden werden. Eine verbindliche zeitliche Einschätzung zur Dauer des Umlegungsverfahrens kann nicht abgegeben werden. Insbesondere können Änderungswünsche der Grundstückseigentümer zum Aufteilungsentwurf zu Verzögerungen führen. Entsprechend kann auch der Verkauf von Grundstücken erst dann beginnen, wenn klar ist, welche Grundstücke durch die Neuordnung im Umlegungsverfahren bei der Stadt verbleiben.

Ein Bürger wundert sich, dass der Grünabfallsammelplatz offenbar nicht in den Plänen enthalten ist, obwohl dieser erhalten bleiben sollte.

Herr Kreye informiert, dass der Grünabfallsammelplatz auf einem neuen Betriebshof eingerichtet werde, der sich westlich des jetzigen Friedhofsgeländes befinde und damit künftig direkt neben dem Gemeinschaftlichen Wohnen positioniert sei. Die Verlegung werde dann erfolgen, wenn die Baustraße im südlichen Teil fertig gestellt ist, was für den Sommer bzw. im Herbst im Jahr 2021 geplant sei.

2 f) Ruine Barenteich

Frau Groskurt, Vorsitzende des Bürgervereins Eversburg e.V., erkundigt sich, wie der derzeitige Sachstand bezüglich der weiteren Planung ist.

Herr Littwin trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

Für die Bauruine am Barenteich liegt eine vollziehbare Abrissverfügung vor.

Für das Grundstück existiert kein rechtsverbindlicher Bebauungsplan. Bislang wurde die Verwaltung seitens der Ratsgremien auch noch nicht mit der Erstellung eines Bebauungsplans beauftragt. Eine abgestimmte planerische Zielvorstellung liegt somit noch nicht vor.

Herr Panzer verdeutlicht, dass der Rat der Stadt Osnabrück hier auch aktuell kein Interesse habe, einen Bebauungsplan aufzulegen, weil er nicht wolle, dass dort etwas gebaut werde. Da solle eher das Naherholungsgebiet ausgeweitet werden, insofern sei es gut, dass dort kein Bebauungsplan vorhanden sei. Die Frage sei nur, wann die Abrissverfügung vollzogen und die Bauruine entfernt werde. Er erkundigt sich, wieso das Gebäude noch stehe, wenn eine rechtskräftige, vollziehbare Abrissverfügung vorliege.

Herr Littwin nimmt auf Artikel aus der örtlichen Presse Bezug und bemerkt, dass noch keine Entscheidung getroffen worden sei bei der Frage, ob der Eigentümer den Abriss mit eigenen Mitteln bezahlen muss oder ob das Grundstück und das Haus der Stadt überlassen werden und die Stadt über die Fläche freie Verfügungsgewalt habe.

Frau Groskurt merkt an, dass der Bürgerverein und die Anwohnerschaft nichts dagegen hätten, wenn die Fläche nicht erneut bebaut würde, da große Teile der Allgemeinheit froh seien, wenn dort weniger Verkehr zu verzeichnen sei. Frau Groskurt und weitere Bürger äußern den Wunsch, dass die Bauruine möglichst zeitnah abgerissen werde. Ein Bürger beklagt per Chat, dass bereits seit 10 Jahren Stillstand bestehe und teilt mit, dass die Anwohnerinnen und Anwohner sehr verärgert seien. Er fragt, warum es nicht schneller vorangehe und noch kein runder Tisch hierzu einberufen worden sei.

Frau Westermann erläutert, dass es hier auch Rechtsstreitigkeiten gegeben habe, die zu einer erheblichen Verzögerung der weiteren Gestaltung dieses Areals geführt hätten.

Herr Panzer bemerkt, dass die Situation im Moment sehr klar sei, zumal Rechtsstreitigkeiten nicht mehr anhängig seien. Er appelliert nochmals an die Verwaltung, zeitnah den Abriss zu vollziehen, da sich der Eigentümer ansonsten erneut umentscheiden könnte, was in den letzten Jahren schon häufig vorgekommen sei.

Herr Schoppenhorst äußert seine Einschätzung, dass es nicht mehr allzu lange dauern werde, dass dort Naturfläche vorgefunden werden könne. Es habe in den letzten Wochen noch Gespräche mit dem Eigentümer und der Stadt darüber gegeben, ob das Grundstück nicht der Wohnungsgesellschaft Wohnen in Osnabrück (WiO) angeboten werden solle. Er gehe aber davon aus, dass sich eine Ratsmehrheit dafür aussprechen werde, dass das Gebäude abgerissen und dort Naturraum geschaffen werde.

2 g) Landwehrstraße

Frau Groskurt, Vorsitzende des Bürgervereins Eversburg e.V., merkt an, dass die Stadtwerke ihre Arbeiten zur Ergänzung und Erneuerung der Anschlüsse an der Landwehrstraße abgeschlossen hätten und die Straße jetzt ein reiner Flickenteppich und stellenweise sehr holperig sei. Seit Abschluss der Arbeiten führen auch die Linien M2 und 17 regelmäßig über die Straße. In einer der letzten Sitzungen sei zugesagt worden, dass die Straße 2020 eine neue Teerdecke erhalten sollte. Bisher gebe es keine Anzeichen für diese Arbeiten. Frau Groskurt fragt, wie der aktuelle Stand ist.

Herr Lieder trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Geodaten und Verkehrsanlagen:

Die Sanierung der Landwehrstraße ist nach wie vor fest eingeplant. Aufgrund der negativen Effekte der Corona-Pandemie, der begrenzten Personalkapazitäten und zusätzlicher planerischer Aufgaben (Kanalbau), hat sich die Sanierung der Landwehrstraße etwas verzögert (um ca. drei Monate). Zurzeit läuft das öffentliche Ausschreibungsverfahren für die Sanierung. Die Auftragsvergabe ist für Mitte Dezember 2020 eingeplant.

Die Ablaufplanung sieht einen Baubeginn im Januar 2021 vor. Die Fertigstellung ist für Mai 2021 avisiert. Neben der reinen Sanierung der Fahrbahndecke wird auch ein neuer Kanal verlegt und die vorhandenen Straßenabläufe erneuert. Zusätzlich werden die beiden Bushaltestellen barrierefrei umgebaut.

Herr Lieder erläutert, dass gestern im Vergabebeirat der Beschluss über die Vergabe erfolgt sei, so dass - sobald die Witterung es zulässt - die Straße saniert werde.

Frau Groskurt erkundigt sich, in welchen Straßenabschnitten die Sanierung erfolge. Herr Lieder antwortet, dass dies noch mit der Baufirma besprochen werde, aber die zusammenhängende Sanierung sehr großer Abschnitte wahrscheinlich sei. Es sei nämlich geplant, die Maßnahme im Mai bereits abzuschließen. Alles Weitere könnten Bürgerinnen und Bürger dann später von den Bauleitungen erfahren.

Herr Lieder bestätigt auf Nachfrage von Frau Groskurt, dass vorgesehen sei, die komplette Landwehrstraße zu sanieren.

Herr Schoppenhorst bemerkt, dass der Bahnübergang zeitnah umgebaut werde, weil die Landwehrstraße von Süden aus kommend abgehängt und die Zufahrt aus dem Baugebiet dann über den Bahnübergang laufen werde. Er möchte dazu wissen, wann dort die Baumaßnahmen geplant seien. Dies wird zu Protokoll beantwortet.

Anmerkung der Verwaltung zu Protokoll: *Zu der vorstehenden Frage nimmt der Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen wie folgt Stellung:*

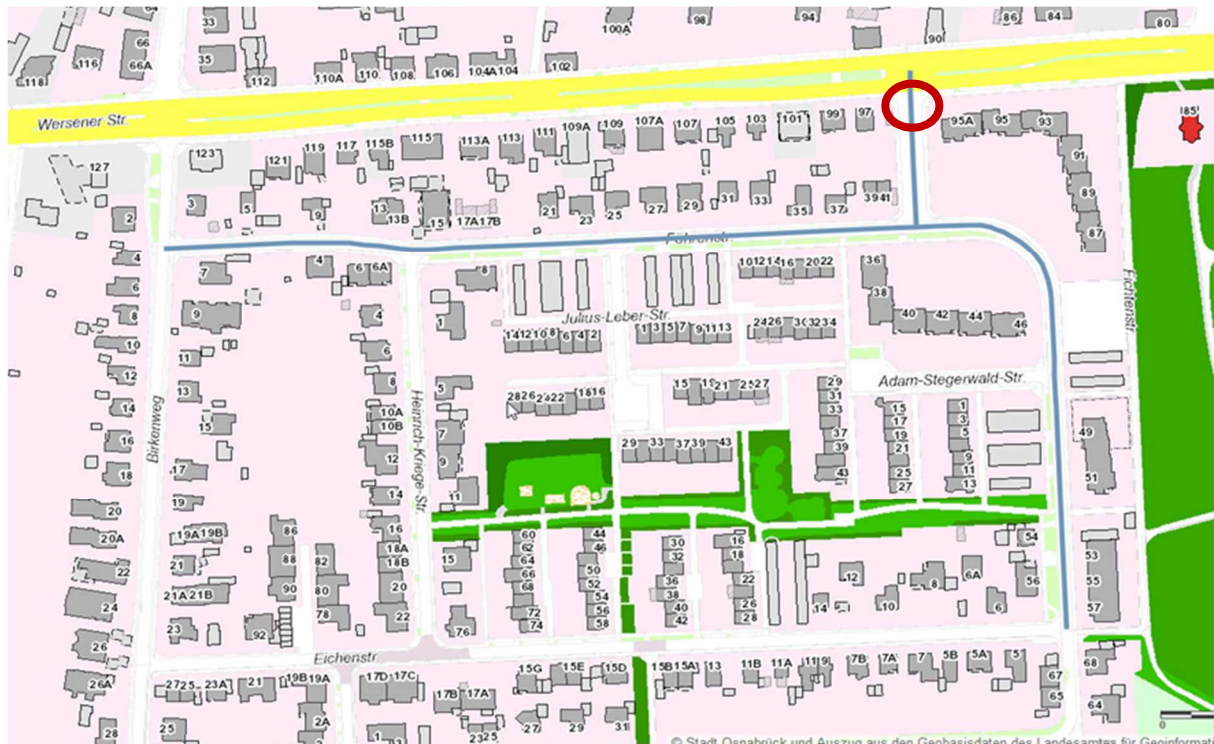
Der Umbau des Bahnübergangs Landwehrstraße steht in zeitlicher Abhängigkeit zum Endausbau der Haupterschließungsstraße / Quebecallee. Dem vorgelagert sind allerdings die weiteren inneren Erschließungsmaßnahmen im Landwehrviertel. Aufgrund der Größe des Gebietes erfolgen die Entwicklungen der einzelnen Teilbereiche schrittweise und sind in Summe sehr zeitintensiv. Der fertige Endausbau der Quebecallee wird dann planmäßig im Nachgang zur „inneren“ Erschließung erfolgen. Dies begründet sich u. a. dadurch, dass der endgültige Trassenverlauf von einer Grundstücksübertragung am südlichen Ende der Straße abhängig ist, welche erst in einigen Jahren erfolgen kann.

Folglich kann in den nächsten Jahren kein Endausbau der Quebecallee - und somit auch kein Umbau des Bahnübergangs Landwehrstraße geplant werden.

2 h) Straßenschild Föhrenstraße/Ecke Wersener Straße

Frau Groskurt, Vorsitzende des Bürgervereins Eversburg e.V., weist daraufhin, dass es hilfreich wäre, an der Wersener Straße ein Hinweisschild zur Föhrenstraße anzubringen, da immer wieder ortsunkundige Personen von der Wersener Straße kommend die Föhrenstraße suchen würden.

Frau Güse dankt für den Hinweis und bemerkt, dass die Schilder inzwischen vom Osnabrücker ServiceBetrieb aufgestellt worden seien.



2 i) Blumenwiese In der Masch

Frau Groskurt, Vorsitzende des Bürgervereins Eversburg e.V., teilt mit, dass der Bürgerverein im Jahr 2019 vom Osnabrücker ServiceBetrieb vor Ort am Rundweg In der Masch eingeladen und informiert wurde, dass dort Blumenwiesen entstehen sollen. Es seien auch bereits mehrere Streifen ausgesät gewesen. In einem Vortrag bei der Hauptversammlung des Bürgervereins im März 2019 sei von einer Lebensdauer von drei Jahren gesprochen worden. In diesem Jahr sei davon gar nichts mehr sichtbar, die Streifen seien gerade vollständig gemäht worden. Frau Groskurt hinterfragt, wieso das in einem Jahr wichtig sei und im nächsten nicht mehr und bezeichnet es als bedauerliche Entwicklung.

Frau Güse trägt die Stellungnahme des Osnabrücker ServiceBetriebs vor:

Aufgrund des starken Wildkrautauflufwachses in den Blütenwiesen ist es leider im ersten Standjahr zu keiner ansprechenden Entwicklung der Saatgutflächen gekommen. Der Osnabrücker

ServiceBetrieb (OSB) hat sich deshalb entschlossen, die Flächen regelmäßig zu mähen, um besonders das Wildkraut wie Brennesseln, Ampfer und Disteln so massiv in der Entwicklung zu stören, dass diese Pflanzen sich innerhalb der Vegetationsperiode soweit verausgaben, dass sie im folgenden Jahr von dem ausgebrachten Saatgut verdrängt werden können. Gemäht wurde mit einer erhöhten Mähereinstellung, wodurch die krautigen Saatgutpflanzen erhalten blieben und ihr Wurzelwachstum fortsetzen konnten. In der folgenden Vegetationsperiode wird das Mähen wieder auf ein- bis zweimal pro Jahr reduziert und eine ansprechende Entwicklung der Flächen erwartet. Sollte der erwünschte Erfolg auch in der folgenden Vegetationsperiode ausbleiben, wird der OSB eine erneute Neuanlage der Flächen anstreben.

2 j) Plastikkanister zur Grenzmarkierung auf dem Rubbenbruchsee

Herr Mikko Feickert bemängelt, dass durch die Plastikkanister der idyllische Blick über den See erheblich beeinträchtigt werde.

Herr Gerds äußert dazu, dass seit Entstehung des Rubbenbruchsees mit dem Betreiber des Bootsverleihs ein Gestattungsvertrag diesbezüglich abgeschlossen worden sei, dass dort Bojen und Holzbalken als Barriere genutzt werden, um zu verhindern, dass der übrige Teil des Sees durch Boote oder ähnliches genutzt wird. Diese Maßgabe sei zuletzt nicht wie vereinbart umgesetzt worden, so dass der Osnabrücker ServiceBetrieb mit dem Fachbereich für Umwelt und Klimaschutz den Betreiber schriftlich aufgefordert habe, zur nächsten Saison Bojen einzusetzen und mit der Stadt die Art der Sperren zwischen den Bojen abzustimmen. Hier werde auf eine Antwort des Betreibers gewartet.

Die Stellungnahme des Osnabrücker ServiceBetriebs wird ergänzend zu Protokoll gegeben:
Die Stadt Osnabrück verpflichtet den Betreiber, durch entsprechende Absperrungen sicherzustellen, dass ein Befahren der empfindlichen Seebereiche verhindert wird. Die dazu aktuell verwendeten Plastikkanister stellen aufgrund der leichten Überfahrbarkeit keine geeignete Absperrung dar und entsprechen auch nicht eins zu eins den Vereinbarungen im Vertrag. Darüber hinaus sind sie in der Tat auch optisch wenig ansprechend. Insofern wird der OSB in Abstimmung mit dem Fachbereich Umwelt und Klimaschutz prüfen, welche Absperrvorrichtungen zukünftig Verwendung finden könnten und dazu Kontakt mit dem Betreiber des Bootsverleihs aufnehmen.

Das Anschreiben an den Betreiber des Tretbootverleihs wurde Anfang Dezember 2020 verschickt.

2 k) Brand im Fledder - Auswirkung auf die Hase

Herr Rechten weist darauf hin, dass die Hase beim Brand im Juli 2020 im Fledder durch Einleitung von kontaminiertem Löschwasser so stark verunreinigt wurde, dass es Jahre dauern werde, bis sich die Natur wieder erhole habe. Hierzu stellt er folgende Fragen:

Wer übernimmt die Verantwortung für diesen Unfall?

Wer übernimmt die Kosten für das Einleiten von Frischwasser in die Hase?

Welche Maßnahmen werden aktuell noch getroffen, um den Schaden zu beheben oder so gering wie möglich zu halten?

Was ganz konkret ist der Lerneffekt aus diesem Unfall?

Wie ist sichergestellt, dass solche Begleitschäden in Zukunft vermieden werden?

Herr Gerds führt aus, dass sich das Unglück im Fledder am 20. Juli 2020 ereignet habe. Insgesamt seien damals 2 Mio. Liter Löschwasser eingesetzt worden, insgesamt 2,7 Mio. Liter kontaminiertes Löschwasser inkl. des im Klärungsbecken abgeschotteten Wassers seien entsorgt und behandelt worden. Bis das Becken geschlossen werden konnte, das nicht der Löschwasserrückhaltung gedient habe, sei leider eine gewisse Menge hochkontaminierten Löschwassers in die Hase eingedrungen und habe für die verheerenden Schäden in diesem Naturraum gesorgt, über die ausführlich in den örtlichen Medien berichtet worden sei. Die Flora der Hase sei im gesamten Stadtgebiet abgetötet worden. Der Fachbereich Umwelt und Klima-

schutz habe ein umfangreiches Gutachten in Auftrag gegeben, in dessen Rahmen eine Analyse vorgenommen werde, wie die Situation sich nach dem Brand dargestellt habe, wie die Hase sich inzwischen in Teilen auch schon erholt habe, wie die Prognose für die nächsten Jahre sei und was die Stadt und andere Beteiligte Akteure bewerkstelligen könnten, um die Erholung der Hase zu verbessern. Es seien Kosten in Millionenhöhe entstanden – sowohl durch Schäden an Gebäuden als auch an der Umwelt.

Herr Gerdts merkt an, dass alle Kosten, die bisher von der Feuerwehr und vom Technischen Hilfswerk in Rechnung gestellt wurden, an die Versicherung weitergegeben wurden. Bisher sehe es danach aus, dass alle Kosten, inklusive der Aufwendungen des Fachbereiches Umwelt und Klimaschutz von der Versicherung der Firmen übernommen würden. Insofern entstünden hier keine Kosten für die öffentliche Hand aus diesem Unglück.

Es sei selbstverständlich geprüft worden, wie solche Unglücke, die sich zum Glück nicht sehr häufig ereigneten, verhindert werden könnten. Die Stadtwerke hätten eine Analyse aller Gewerbegebiete in der Stadt eingeleitet, um zu überprüfen, ob dort zukünftig eine ferngesteuerte Abschottung vorhandener Regenklärbecken umsetzbar sei. Dies sei nicht überall möglich; dort, wo es möglich sei, solle dies zukünftig umgesetzt werden, um in solchen Situationen Zeit zu gewinnen. Bei dem Vorfall im Fledder habe sich gezeigt, dass die eine Stunde, die zur Abdichtung des Beckens benötigt worden sei, ein zu langer Zeitraum gewesen sei, um einen Eintritt von Löschwasser in die Hase zu verhindern. Der Gesetzgeber schreibe solche Löschwasserrückhaltebecken für ganze Gewerbegebiete jedoch nicht vor. Hier bestünden nur Vorschriften für einzelne Betriebsgelände, insofern handele es sich um eine Aufgabe, der sich die Verwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken und der Politik widmen müsse.

Herr Rechten nimmt auf einen Zeitungsartikel Bezug, wonach die Erholung der Hase bis zu sieben Jahre dauern könne. Er habe sich bei den Berichten zu dem Unglück gefragt, was daraus der Lerneffekt für die involvierten Akteure sei.

Herr Gerdts verdeutlicht, dass sich die Stadt mit allen Verantwortlichen von Feuerwehr, Stadtwerken und Gewerbeaufsichtsamt abgesprochen habe, was aus diesem Unfall gelernt werden und was daraufhin auch umsetzbar sein könne. Der Politik solle im Jahr 2021 dann vorgeschlagen werden, wie der Schutz vor derartigen Ereignissen, die sich nie zu 100% verhindern ließen, deutlich verbessert werden könne.

Auch ein Chatteilnehmer hinterfragt, ob die Stadt die Lektion gelernt habe und bemerkt, dass ein solches Unglück jederzeit wieder passieren könne. Er fragt, ob eine Risikoanalyse bzw. eine Fehlermöglichkeits- und Einflussanalyse vorgenommen worden sei. Er regt an, ein langfristiges Konzept zu erstellen.

Ein weiterer Bürger weist darauf hin, dass gemäß der Gefahrstoffverordnung der Betrieb für die Löschwasserrückhaltung sorgen müsse.

Herr Gerdts verdeutlicht, dass eine solche Risikoanalyse vorgenommen worden sei, um zu sehen, welche Risiken an welchen Stellen bestehen. Es sei jedoch für die Stadtverwaltung nicht möglich, Firmen Dinge vorzuschreiben, weil sie als sinnvoll erachtet würden, wenn es an den gesetzlichen Grundlagen fehle. Zur Löschwasserrückhaltung gebe es Vorschriften, wonach bei Lagerung bestimmter Mengen z.B. automatisch schließende Tore, etc. vorgeschrieben seien. Dies werde aber individuell für den jeden Betrieb je nach Größe, Warenmenge und Lage geregelt. Es werde aktuell auch geprüft, wie auch bei kleineren Betrieben, die eine solche Löschwasserrückhaltung wie größere Betriebe nicht haben, vorhandene Regenrückhaltebecken so genutzt werden können, dass kein Austritt in fließende Gewässer erfolgt.

Ein nicht am Einsatz beteiligter Feuerwehrmann der Stadt Osnabrück erläutert, dass die betroffene Firma, um wieder in Betrieb gehen zu können, entsprechende Konzepte vorlegen müsse, in denen die Vorgehensweise bei den Szenarien "Auslaufen" und "Feuer" festgelegt

seien. Diese Alarmpläne müssten mit den Genehmigungsbehörden abgestimmt sein. Grundsätzlich müsse der Betreiber dafür sorgen, dass er sein Gefährdungsrisiko größtmöglich minimiere. Sicherlich sei es seitens der Verwaltung richtig, für die vorhandenen Industriegebiete ein Konzept der Löschwasserrückhaltung und Entsorgung als „Plan B“ zu haben. In der Pflicht sei aber grundsätzlich der Betreiber des Gewerbebetriebes.

Zur Vervollständigung bzw. Ergänzung wird die Stellungnahme des Fachbereichs Umwelt und Klimaschutz zu Protokoll gegeben:

Zu dem Geschehen gab es eine ausführliche Vorlage mit der Vorgangsnummer VO/2020/5759-01, die in öffentlicher Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt am 03.09.2020 beraten wurde. Diese kann im Ratsinformationssystem unter <https://ris.os-nabrueck.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1015035> abgerufen werden.

Zu den Fragen wird wie folgt Stellung genommen:

Wer übernimmt die Verantwortung für diesen Unfall?

Die noch nicht abgeschlossenen polizeilichen und staatsanwaltlichen Ermittlungen gehen von einer Unkrautbeseitigung mittels eines Gasbrenners als Ursache für das Brandgeschehen aus, dies wäre wohl als fahrlässige Brandstiftung zu werten.

Wer übernimmt die Kosten für das Einleiten von Frischwasser in die Hase?

Die Einleitung wurde durch die Untere Wasserbehörde im Fachbereich Umwelt und Klimaschutz veranlasst, ausführende Dienststellen waren die Feuerwehr und das THW. Somit wurden die Kosten zunächst vom Fachbereich Umwelt und Klimaschutz getragen. Die ordnungsbehördlichen Maßnahmen zur Rückforderung von den Verantwortlichen sind aber bereits eingeleitet.

Welche Maßnahmen werden aktuell noch getroffen, um den Schaden zu beheben oder so gering wie möglich zu halten?

Seitens des Fachbereiches Umwelt und Klimaschutz wurde ein Gutachter damit beauftragt, zunächst eine Bestandsaufnahme der ökologischen Schäden der Hase vorzunehmen und auf dieser Basis Vorschläge für eine beschleunigte Wiederbesiedlung der Haseflora und -fauna zu entwickeln.

Was ganz konkret ist der Lerneffekt aus diesem Unfall?

Wie ist sichergestellt, dass solche Begleitschäden in Zukunft vermieden werden?

Seitens der Feuerwehr, der SWO Netz GmbH als Kanalnetzbetreiber und des Fachbereichs Umwelt und Klimaschutz wurden folgende Optimierungsmöglichkeiten vorgeschlagen:

- 1. Die größeren zusammenhängenden Gewerbe- und Industriegebiete werden im Hinblick auf eine Möglichkeit zur Löschwasserrückhaltung untersucht*
- 2. Für vergleichbare Ausnahmesituationen und Notfälle wird die SWO Netz GmbH bei Regenklärbecken die Möglichkeit einer schnellen und automatisierten Verschlussmöglichkeit prüfen*
- 3. Das Krisenmanagement in Bezug auf Alarmierung, Ablauf, Kommunikation und Zusammenspiel der betroffenen Dienststellen bei derartigen Notfällen soll im Nachgang analysiert und bedarfsgerecht auf Basis der Analyse gemeinsam weiterentwickelt werden.*

Während zum 3. Punkt bereits Maßnahmen umgesetzt wurden (u. a. schnellere Alarmierung der Unteren Wasserbehörde durch Ausrüstung mit einem Funkmeldeempfänger der Feuerwehr), ist die Prüfung der deutlich zeitintensiveren Maßnahmen zu 1 und 2 noch nicht abgeschlossen.

Abschließend ist aber auch zu konstatieren, dass Geschehnisse, die wie hier durch ein fehlerhaftes Tun ausgelöst werden, nicht völlig ausgeschlossen werden können, da nicht alle möglichen Handlungen Dritter im Vorfeld berücksichtigt werden können.

2 I) Parkverbot Landwehrstraße zwischen Kreisel Wersener Landstraße und Kreuzung Atterstraße

Aufgrund der starken Zunahme des Verkehrs auf der Landwehrstraße durch Busse der Stadtwerke, Baufahrzeuge für die Bauvorhaben im Landwehrviertel, durch Kunden der inzwischen geöffneten Nahversorger, dem Anwohnerverkehr aus dem Landwehrviertel und dem Wohngebiet in der Masch und dem bereits vorher recht hohen Transitverkehr zwischen der L88 und dem Bereich Atterstraße / „Die Eversburg“ regt Herr Lars Rehtien an, das Parken auf der Straße „Landwehrstraße“ zu verbieten. Zudem sei durch das Parken am Straßenrand schon heute kaum mehr die Nutzung des schmalen Fußweges auf der rechten Fahrbahnseite (Fahrtrichtung Atterstraße) möglich. Kinderwagen und Rollatoren könnten dort nicht mehr passieren und müssten auf die Straße ausweichen. Insgesamt habe sich bereits jetzt die Lage deutlich verschärft, was aber mit Zunahme der Anzahl der Bewohnerinnen und Bewohner des Landwehrviertels und durch die Zunahme der Kunden des Nahversorgers absehbar gewesen sei. Er fragt, ob ein Parkverbot umgesetzt werden könne.

Herr Littwin trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Bürger und Ordnung vor:

Entsprechend der Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) dürfen an den Stellen Haltverbote aufgestellt werden, wo eine über das „normale“ Maß hinausgehende Gefährdung vorliegt. Alleine die Tatsache, dass der Verkehr zugenommen hat, lässt diesen Rückschluss nicht zu. Der angesprochene Gehweg im Seitenraum ist aktuell kein Gehweg, sondern ein befestigter Seitenstreifen, auf dem geparkt werden darf, selbstverständlich aber auch Fußgänger laufen dürfen. Mit dem geplanten Umbau der Landwehrstraße soll es - nach aktuellem Planungsstand - auch einen Gehweg auf der Landwehrstraße geben. Nach dem entsprechenden Umbau wäre die Situation auf der Landwehrstraße dann neu zu beurteilen. Aktuell sind allerdings die Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO nicht erfüllt, um hier ein Haltverbot anordnen zu können.

Eine Chatteilnehmerin ist der Meinung, dass überhöhte Geschwindigkeiten bei einem Haltverbot noch mehr zunehmen würden.

Herr Littwin bestätigt, dass diese Konsequenz häufig bei Anordnung von Halteverboten zu verzeichnen sei.

Herr Lieder spricht sich dafür aus, zunächst die Umbaumaßnahme innerhalb der nächsten ungefähr fünf Monate abzuwarten. Die Verkehrsberuhigung, die sich aus einer beschädigten Fahrbahn von selbst ergebe, falle durch die Sanierung weg, auf der anderen Seite würden dann vernünftige Seitenbereiche und Bordanlagen in einem adäquat abgetrennten Straßenquerschnitt vorhanden sein und dann müsse die Situation komplett neu bewertet werden. Er bietet an, Mitte 2021 nochmals diese Thematik im nächsten Bürgerforum zu erörtern.

Herr Rehtien bemerkt, dass viele Menschen für Kurzeinkäufe oder ähnliches den befestigten Seitenstreifen und nicht den Weg durch das Baugebiet nutzten, um zu dem dort ansässigen Nahversorger fußläufig hinzukommen. Durch parkende Autos hindurch gerate dieser Weg oftmals zu einem „Slalomlauf“. Wenn das erlaubt sei und die Gefährdung für die Einrichtung eines Halteverbotes nicht groß genug sei, sei dies so zu akzeptieren. Er dankt für die Beantwortung.

Frau Westermann bittet Herrn Rehtien, sich nach Abschluss der Baumaßnahme an der Landwehrstraße nochmals an die für die Bürgerforen Verantwortlichen zu wenden, damit das Thema nochmals aufgegriffen werde.

Ein Bürger erkundigt sich, wie die generelle Planung hinsichtlich der Zufahrt für das Landwehrviertel aussehe. Aus der Zeitung habe er entnommen, dass dort 800 Wohneinheiten entstünden, also nach seinen Schätzungen ungefähr 1.600 zusätzliche Autos den Verkehr belasteten. Wenn die Zu- und Abfahrt dieser zusätzlichen Verkehre über die Straße „Die Eversburg“ mit einer in die Jahre gekommenen Bahnschaltanlage verlaufen solle, werde es in diesem Bereich zu langen Rückstaus kommen. Die Verkehrssituation werde sich hier deutlich verschlechtern.

Herr Panzer erwidert, dass die Haupterschließung für das Landwehrviertel über die Quebecallee erfolgen werde. Daraufhin bemerkt ein Chatteilnehmer, dass die Quebecallee auch jeweils auf die Landwehrstraße münde.

Ein Chatteilnehmer erkundigt sich, ob die Landwehrstraße noch langfristig in Richtung Süden zur Sackgasse werden solle.

Herr Schoppenhorst bemerkt hierzu, dass die Quebecallee diagonal über den Bahnübergang geführt werde und die Landwehrstraße in Höhe des letzten Hauses in Richtung Norden zur sog. Sackgasse werde.

Herr Rechten bemerkt zum Zu- und Abgangsverkehr des Landwehrviertels, dass die Anwohnerinnen und Anwohner des Viertels in vergangenen Bürgerforen genau solche Fragen vor ca. 2 Jahren gestellt hätten und das in den Protokollen auch noch nachzulesen sei. Es sei die Aussage gefallen, dass es keine Schwierigkeiten bereite, den zusätzlichen Verkehr zum und vom Landwehrviertel über die vorhandene Straßeninfrastruktur abzubilden. Zudem setzten die Planer auch darauf, durch eine kurzfristige Taktung der Buslinie den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken.

Anmerkung der Verwaltung zu Protokoll: *Zur Verkehrsanbindung des Landwehrviertels gab es im Protokoll der Sitzung des Bürgerforums Stadtteil Atter am Dienstag, 28.04.2015, zu TOP 2c folgende Aussage: Der Hauptzugang für das Landwehrviertel erfolgt über die neue Kreisverkehrsanlage Wersener Landstraße/Leyer Straße/Landwehrstraße. Die Landwehrstraße soll dann für „Anlieger frei“ ausgewiesen werden und am südlichen Ende als Sackgasse enden. Ergänzend dazu gab es im Bürgerforum Eversburg/Hafen am 07.06.2017 unter TOP 2g folgende Aussage von Herrn Stadtbaurat Otte: Für das neue Wohngebiet Landwehrviertel habe es im Vorfeld eine Verkehrsuntersuchung und Prognosen zum Verkehrsaufkommen gegeben. Daher wurde der Ende 2015 fertiggestellte Kreisel entsprechend dimensioniert.*

Ein Chatteilnehmer regt an, nach dem erfolgten Straßenausbau dort auch gleich eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage vorzusehen.

Ein anderer Chatteilnehmer bittet um Berücksichtigung des Themas „Radweg“ auf der Landwehrstraße, woraufhin Herr Vehring bemerkt, dass der Radweg auch ein Bestandteil der nun zur Umsetzung anstehenden Planung sei.

2 m) Ausbau Schmalspurbahn Piesberg – Kosten-Nutzen-Abgleich

Herr Lars Rechten bemerkt, dass auf dem Piesberg unter massiven Eingriff in die Natur vom Schuppen der Dampflockfreunde bis zum Stüveschacht eine Erweiterung der Schmalspurbahn errichtet werde. Als regelmäßiger Besucher der Natur am Piesberg stellt er sich hierzu folgende Fragen und bittet um Beantwortung durch die Verwaltung:

- a) Welche Kosten wird dieses Projekt bis zur endgültigen Fertigstellung und Freigabe verursachen?
- b) Wer genau trägt diese Kosten zu welchen Anteilen? (Stadt / Land / Bund?)
- c) Wie sieht der Mehrwert dieses Projektes für die Bevölkerung aus? Heute ist ein starker Eingriff in die Natur erkennbar. Wunderbare Wanderwege enden plötzlich an einer massiven, meterhohen Mauer. Wer hat hier in der Zukunft welchen Vorteil?
- d) Gibt es für dieses Projekt einen Businessplan bzw. eine Wirtschaftlichkeitsrechnung?
- e) Welche weiteren Plänen zum Ausbau der Bahn am Piesberg gibt es?

Herr Gerdts bemerkt, dass es den Plan zu Verlängerung der Feldbahn am Piesberg schon seit fünf bis sechs Jahren gebe. Schon damals sei ein Antrag auf einen recht hohen Förderanteil beim Land gestellt worden, der seiner Zeit aber nicht bewilligt worden sei, dann bei erneuter Antragstellung 2018 aber schon. Eigentlich sei geplant gewesen, die Feldbahnstrecke bis nach Wallenhorst zu verlängern, aber da die Baukosten enorm gestiegen seien, sei seitens der Politik die Entscheidung getroffen worden, die Verlängerung zunächst nur bis zum Stüveschacht vorzunehmen.

Es werde nun darauf gehofft, dass die verlängerte Trasse Ostern 2021 in Betrieb genommen werden könne. Sie diene der Erschließung des nördlichen Bereiches. Es handele sich um ein umweltfreundliches und barrierefreies Mobilitätsangebot und es würden Umweltbildungsstationen entlang der Strecke gebaut.

Des Weiteren trägt Herr Gerdts folgende Stellungnahme vor:

Seit März 2020 werden am Piesberg die Baumaßnahmen zur Erweiterung der Feldbahn vom Museum Industriekultur bis zum Stüveschachtgebäude durchgeführt. Den Arbeiten ist die Erstellung eines artenschutzrechtlichen Gutachtens vorausgegangen. Die neue 1.250 Meter lange Bahntrasse endet dann an einem Haltepunkt oberhalb des zur begehbaren Ruine sanierten Stüveschachtgebäudes. Der Abschluss der Arbeiten ist für den März 2021 vorgesehen.

Der Ausgabenplan geht von Gesamtausgaben in Höhe von 1.792.000 Euro aus. Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (673.500 Euro), Landesmitteln in (202.050 Euro), des Vereins TERRA.vita (112.500 Euro) und städt. Mitteln (804.047 Euro).

Durch die Erweiterung des Fahrbetriebes sollen die Fahrgastzahlen auf ca. 30.000 pro Jahr verdoppelt werden. Das Vorhaben zielt auf eine Erschließung des nördlichen Bereiches des Landschaftsraums Piesberg durch ein umweltverträgliches und barrierefreies Mobilitätsangebot. Die Umweltbildungseinrichtungen entlang der Strecke thematisieren vor allem, dass die ehemaligen Abbauflächen am Piesberg sich zu einem neuen Lebensraum für geschützte Pflanzen- und Tierarten entwickelt haben.

Einen Businessplan/eine Wirtschaftlichkeitsrechnung gibt es beim diesem Kulturangebot nicht. Es ist allerdings so zwischen dem Verein „Feldbahn Piesberg Osnabrück e.V.“ und der Stadt geregelt, dass die Stadt mit den Fördermittelgebern die Investition tätigt und der Verein vollständig für den Betrieb und die Unterhaltung zuständig seien und über deren Einnahmen refinanziert werde.

In der nächsten EU-Förderperiode von 2021 bis 2027 soll die bereits geplante Fortführung der Strecke gemäß Ratsbeschluss bis zum Grubenweg in Lechtingen auf den Weg gebracht werden.

Herr Gerdts ergänzt, dass die Trasse vor Beginn der Bauarbeiten artenschutzrechtlich (u.a. im Hinblick auf Fledermäuse) untersucht und Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt worden seien.

Herr Rehtien hält die Pläne zwar für eine tolle Idee, aber ihm erschließe sich das Gesamtkonzept nicht. Er halte den Einsatz der 804.000 Euro an städtischen Mitteln für jährlich 16.000 Besucher für vollkommen unverhältnismäßig. Bei einem angenommenen Ticketpreis von 5 Euro wären das 80.000 Euro pro Jahr an Einnahmen. Er verstehe den wirklichen Nutzen dieses Projektes nicht.

Ein Chatteilnehmer bemerkt, dass es sich nicht nur bei den städtischen rd. 800.000 Euro um Steuergelder handele, sondern auch bei den anderen Finanzierungsbestandteilen.

Herr Gerdts verweist darauf, dass auch viele andere freiwillige Angebote, vor allem im Kulturbereich, stark zuschussfinanziert seien. Zur Feldbahn habe die Politik einen klaren, seiner Erinnerung nach sogar einstimmigen Beschluss gefasst, dass dieser Kultur- und Landschaftspark moderat bzw. mit Augenmaß als eine Attraktion für die Stadt, für die Region und darüber hinaus entwickelt werden solle. Solange er bezüglich des Piesbergs in der Verantwortung sei, würden keine Vorschläge unterbreitet, die dafür sorgen würden, dass dort eine Art Massentourismus entstehe. Stattdessen sollten sich die Besucherzahlen in einem vertraglichen Maße für die Natur bewegen. Die Feldbahn sei zwar einer der größeren Einschnitte, aber die Abwägung mit den Belangen des Naturschutzes sei sehr sorgfältig vorgenommen worden und die Feldbahn verlaufe auf bereits vorhandenen Trassen. Sie diene der Attraktivitätssteigerung des Kultur- und Landschaftsparks Piesberg und damit auch allen Einrichtungen, die rings um den Piesberg existierten. Ein Zählgerät auf der Aussichtsplattform auf dem Piesberg belege, dass dort im Jahr 35.000 Besucherinnen und Besucher zu verzeichnen seien. Das zeige, dass dieser Kultur- und Landschaftspark sehr gut angenommen werde.

Frau Westermann bestätigt, dass Einigkeit im Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt geherrscht habe, dass am Piesberg keine größeren Veranstaltungen zugelassen und nicht zu viele Menschen angezogen werden sollten. Herr Gerdts ergänzt, dass für den Standort ein Leitbild entwickelt worden sei. Alle Projekte, die dort geplant seien, würden mit diesem Leitbild abgeglichen, um die Natur dort nicht zu stark zu beanspruchen. Die Feldbahn habe am Piesberg durchaus Tradition, da der Transport von abgebautem Gestein und Kohle vor dem Zeitalter der Lastkraftwagen eben über Jahrzehnte mit Hilfe dieser Feldbahn erfolgt sei.

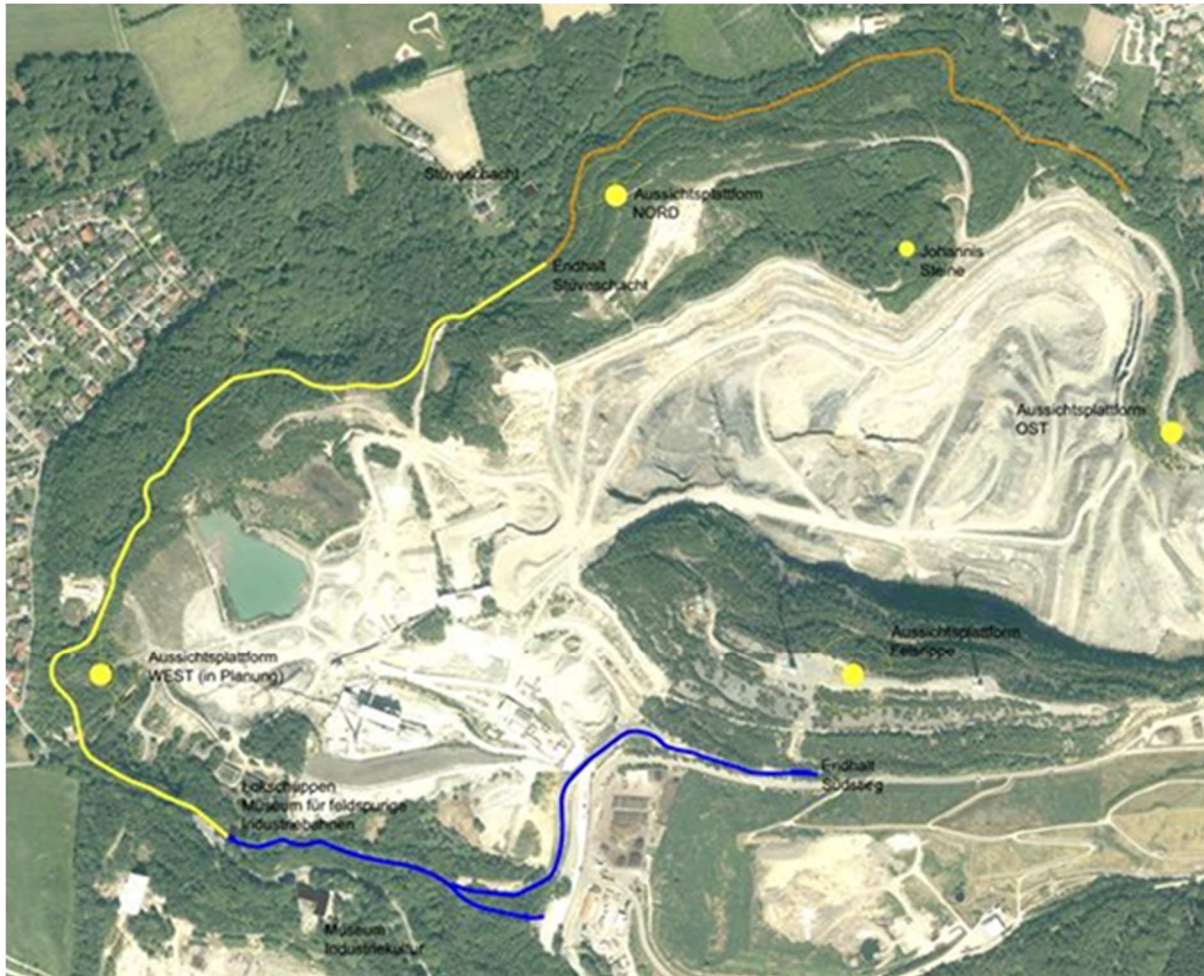
Ein Chatteilnehmer weist darauf hin, dass die aktuellen Bauarbeiten bei der Feldbahn keine Rücksicht auf den ausgeschilderten Rundwanderweg nähmen, sondern Wandernde im Wald an einer Absperrung landeten. Er spricht sich dafür aus, dass zumindest eine Umleitung ausgeschildert werde. Herr Gerdts bittet darum, dass der Bürger ihm eine Karte mit der eingezeichneten Stelle zukommen lässt. Er werde sich dann bei ihm melden. Der Rundwanderweg solle in jeden Fall erhalten bleiben. Es könne sein, dass er zum Teil ein wenig anders geführt werde oder aktuell aufgrund der Bauarbeiten übergangsweise nicht ideal gekennzeichnet sei, aber der Erhalt sei auf jeden Fall fester Bestandteil der Planung.

Anmerkung der Verwaltung zu Protokoll: Der Bürger hat im Nachgang seine Ausführungen gegenüber dem Fachbereich Umwelt und Klimaschutz konkretisiert, worauf ihm Herr Gerdts folgende Rückmeldung hat zukommen lassen:

„Der Rundwanderweg ist auf dem Streckenabschnitt der in Bau befindlichen Feldbahnstrecke zwischen Fürstenauer Weg/Schwarzer Weg und Stüveschacht aus Verkehrssicherheitsgründen für den Zeitraum der Bauarbeiten für die Öffentlichkeit gesperrt. Die Bauarbeiten dauern voraussichtlich noch bis Ende März 2021. Danach wird der Rundwanderweg wieder eröffnet und die Beschilderung wieder hergestellt. Der Rundwanderweg wird dann in Teilen neben den Schienen verlaufen, ähnlich wie dies auch schon am südöstlichen Ende der schon bestehenden Strecke der Fall ist.

Der Verkehrssicherheit ist es geschuldet, dass der Wanderweg während der Bauarbeiten entlang der Lechtinger Str. geführt wird. Die Umleitung ist ausgeschildert, über die Presse wurde die Öffentlichkeit darüber im Mai 2020 informiert. Der Rundwanderweg Piesberg führte bis 2009 im Norden des Berges bereits über eine weite Strecke an der Lechtinger Straße entlang. Der Weg ist hier eher unattraktiv, so dass der Rundwanderweg in das angrenzende Waldstück verlegt wurde.

Es ist für den Fachbereich Umwelt und Klimaschutz völlig außerhalb der Diskussion, dass der Rundwanderweg nach Beendigung der Bauarbeiten wieder von der Straße weg in den Wald verlegt wird und dann teilweise entlang des Schienenstrangs verlaufen wird. Wir hoffen, dass dies Ostern 2021 wieder möglich sein wird. Bis dahin bleibt leider vom Endpunkt Schwarzer Weg bis zum Stüveschacht nur der Weg entlang des Fürstenauer Wegs bzw. der Lechtinger Straße.



Herr Rechten merkt im weiteren Sitzungsverlauf an, dass nur, weil ein Beschluss einstimmig gefasst wurde, dieser nicht unbedingt richtig sein müsse. Er sei nur einer von vielen, die häufig fußläufig in dem Kultur- und Landschaftspark unterwegs seien und die die kostenintensive Verlängerung der Strecke nicht guthießen. Dass es dort das Angebot der Feldbahn gebe, sei sicherlich ein Mehrwert, bloß die Verlängerung der Strecke zum Stüveschacht erschließe sich ihm und vielen anderen nicht, weil dadurch Naturräume zerstört werden. Er bietet Herrn Gerds an, ihm bei einer Ortsbegehung zu erläutern, wo Wanderwege aufgrund der Verlängerung der Feldbahnstrecke auf einmal in der Sackgasse landeten und keine Ausweichalternative erkennbar seien.

Ein weiterer Chatteilnehmer merkt an, dass es für Kinder ein Erlebnis sei, mit der Bahn zu fahren und dann noch die Natur zu betrachten. Für ihn als Großvater sei es eine Freude, den Kindern diesen Einblick zu ermöglichen.

Ein anderer Chatteilnehmer erkundigt sich, ob das Leitbild auch die Feuerwerksveranstaltung inkludiere. Herr Gerds weist darauf hin, dass auch diese Veranstaltung mit dem Leitbild abgeglichen worden und diese Prüfung bestanden habe. Er bietet dem Bürger an, ihm weitere Details mitzuteilen, wenn er sich mit ihm in Verbindung setze.

Anmerkung der Verwaltung zu Protokoll:

Dem Bürger wurden am 04.01.2021 umfangreiche Abwägungsgrundlagen zum Feuerwerk am Piesberg, das zuletzt 2019 stattfand, zugesandt. Hieraus ist zu entnehmen, dass die Feuerwerksverkaufsveranstaltung am Piesberg mit dem „Leitbild zur Entwicklung des Kultur- und Landschaftsparks Piesberg“ korrespondiert.

Ein weiterer Bürger fragt im Chat, wie oft die Bahn fahre. Herr Gerdtts gibt an, dass die Bahn vorerst an jedem zweiten Wochenende fahren solle – so, wie die Feldbahn aktuell auch fahre –, da das Personal der Feldbahnfreunde begrenzt sei und von ihnen neben den Fahrten auf die Pflege und Wartung der Loks in der Freizeit bewerkstelligt werden müsse.

2 n) Straßenreinigung Atterstraße

Frau Groskurt weist im Namen des Bürgervereins Eversburg e.V. darauf hin, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Atterstraße im Bereich Eversburg bitten, die Straßenreinigung während zehn Monaten im Jahr wieder auf einmal pro Woche zu reduzieren. Es werde gebeten, erneut Messungen der Reinigungsqualität durchzuführen, da die Anwohnerinnen und Anwohner überzeugt seien, dass die Reinigungsklasse angepasst werden sollte. Außerhalb der Zeit des Laubabfalls, also für ca. zehn Monate, entspreche die Reinigungsqualität dem Niveau, welches unter Berücksichtigung der qualitativen Ansprüche vorgesehen sei.

Frau Güse trägt die Stellungnahme des Osnabrücker ServiceBetriebs vor:

Die Umstellung des Reinigungsintervalls erfolgte im Jahr 2016 aufgrund von Messungen der Reinigungsqualität und der Bestimmung von Faktoren, die Einfluss auf den Grad der Verschmutzung nehmen.

Als Beispiel besteht in der Atterstraße aufgrund der Anzahl und Größe der Straßenbäume nicht nur während der Blattfallperiode ein erhöhter Reinigungsbedarf, sondern auch während der Blütezeit. Die Reinigung dient somit der Verkehrssicherheit auf der Atterstraße, die als Weg zu den dortigen Schulen auch eine der Hauptein- und -ausfallstraßen für den Bereich Eversburg, Büren und Wersen bildet. Zudem soll die Reinigung dem Verstopfen der Straßenabflüsse entgegenwirken, um Überschwemmungen im Falle der zunehmenden Starkregenereignisse zu verhindern.

Eine Reduzierung des Reinigungsintervalls ist daher auch unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit nicht vorgesehen. Der Osnabrücker ServiceBetrieb wird aber bei zukünftigen Kontrollen überprüfen, ob sich Faktoren geändert haben, die eine Reduzierung des Reinigungsintervalls rechtfertigen.

Frau Güse ergänzt, dass mit Reinigungsintervall einer zweimal pro Woche erfolgenden Reinigung in allen zwölf Monaten auch die erste Winterdienstpriorität verbunden sei. Das sei in dem Bereich aufgrund der dortigen Schulstandorte und wegen des Einfallstraßencharakters auch notwendig.

Frau Groskurt dankt für die Informationen und führt aus, dass die Anwohnerinnen und Anwohner auch deshalb das Reinigungsintervall für teilweise zu engmaschig erachten, weil dies im Zusammenhang mit der Gebührenhöhe stehe. Sie werde die Anwohnerinnen und Anwohner informieren, dass künftig überprüft werde, ob sich Faktoren geändert haben, die eine Reduzierung des Reinigungsintervalls rechtfertigen.

Hierzu macht Frau Güse deutlich, dass eine erneute Prüfung nicht zeitnah stattfinden werde, um eine falsche Erwartungshaltung bei den Bürgerinnen und Bürgern zu vermeiden. Die letzte Prüfung sei gerade erst erfolgt.

2 o) Zunahme des Schwerlastverkehrs im Stadtgebiet Osnabrück

Herr Lars Rechten hat den Tagesordnungspunkt mit folgender Begründung eingereicht:

„Vor knapp zwei Jahren regten die Anwohner des Wippchenmoor in einem Bürgerforum Eversburg an, den Schwerlastverkehr aus dem Hafen über die eigens dafür gebaute Entlastung Brückenstraße - Fürstenauer Weg - Anschluss B68 Haste zu der Autobahn-Anschlussstelle Osnabrück Nord zu leiten und nicht weiterhin über die Klöcknerstraße in das Stadtgebiet der Stadt Osnabrück. Hierzu wurde als Begründung vorgetragen, dass die Lärmbelastung auf der Klöcknerstraße in den frühen Morgen- und in den Abendstunden stark zugenommen habe

und dass durch die Befahrung der nachfolgenden Strecke Piesberger Straße und Wersener Straße stadtauswärts bzw. Pagenstecher- und Natruperstraße stadteinwärts der Schwerlastverkehr auf den Straßen im Stadtgebiet stark zunehmen würde. Im Verlauf der Diskussion in dem Forum, wie auch in den weiteren Diskussionen in den folgenden Foren wurde seitens der Verwaltung immer wieder eine Prüfung z.B. des Straßenbelags der Klöcknerstraße zugesagt. Ferner wollte sich die Verwaltung dazu äußern, welche Maßnahmen unternommen werden, um den Schwerlastverkehr auf der Entlastungsstraße zu behalten. Im Zuge des Güterverteilzentrum (GVZ) im Hafen wird der Schwerverkehr genau in diesem neuralgischen Gebiet weiter erheblich zunehmen. Eine freiwillige Umkehr zur Vernunft und damit eine freiwillige Nutzung der Entlastungsstraßen durch die Logistikunternehmen wie planerisch vorgesehen, ist nicht im Ansatz zu erwarten. Eine weitere Lärmbelastung der Bewohner des Wippchenmoor bis hin zur Unbewohnbarkeit des Gebietes, sowie eine massive Beeinträchtigung der Bewohner der Pagenstecher- und Wersener Straße ist wahrscheinlich, damit einhergehend auch eine weitere Zunahme der Gefahren durch einen mangelhaften Ausbau von Radwegen auf eben diesen Straßen.

Im Bürgerforum Stadtteil Atter vom 29.09.2020 wurde dieser Punkt thematisiert und Herr Bielefeld trug aus einer Stellungnahme der Verwaltung sinngemäß vor, dass "von allen bedauert" würde, dass LKW durch die Innenstadt fahren würde und dass es nicht so sei, dass es "keine Alternativen zur Durchfahrung" gäbe. Außerdem sei man sich in der Verwaltung sicher, dass "kein LKW-Fahrer" gerne den "Weg durch die Innenstadt" wähle. Außerdem steht zu lesen, dass ein LKW Durchfahrtsverbot erst möglich sei, wenn die B68 aus der Stadt herausgelegt werde. Dieses läge aber nicht allein im Ermessen der Stadt Osnabrück. Herr Panzer schlägt in dem Bürgerforum Atter vom 29.09.2020 vor, mit den Speditionen im Dialog zu bleiben und berichtet, dass ein Unternehmen bereits schriftliche Aufforderungen an die Subunternehmer verteilt habe, den direkten Weg zur Autobahn zu nehmen. Außerdem wird zu Protokoll gegeben, dass der Fachbereich Städtebau, Fachdienst Verkehrsplanung für diesen Dialog zuständig sei."

Herr Rechten stellt hierzu folgende Fragen bzw. gibt folgende Anregungen zur Diskussion:

- a) Welche Lösungsvorschläge für das Wippchenmoor gibt es konkret seitens der Verwaltung zu der bereits heute bestehenden Beeinträchtigung und zu wann werden welche Maßnahmen genau umgesetzt?
- b) Schon heute sparen die Logistikunternehmen durch die Fahrten durch die Innenstadt bzw. durch die Verkürzung Klöcknerstraße - Pagenstecherstrasse - Wersener Straße L88 bis Anschlussstelle Osnabrück Hafen pro Jahr mehr als 120.000 Euro Mautkosten ein. Ein Zettel mit einer Bitte, die Autobahn auf direktem Wege anzufahren, wird kaum ausreichen, um die Unternehmen dazu zu bringen, auf dieses Geld zu verzichten. Mit welchen konkreten Forderungen geht die Stadt Osnabrück auf eben diese Unternehmen mit dem Anliegen zu, zukünftig doch auf dieses Geld zu verzichten und stattdessen eine mautpflichtige Straßen zu befahren? Bei Unklarheit kann der Antragsteller gerne erläutern, wie diese 120.000 Euro zu berechnen sind.
- c) Welche Inhalte werden aktuell in den Dialogen zwischen dem Fachbereich Städtebau und den Unternehmen erarbeitet?
- d) Welche fachlichen Kompetenzen kann der Fachbereich vorweisen, um auf Augenhöhe logistische Konzepte und Maßnahmen mit den Logistikunternehmen zur heutigen Lage und bei einer weiteren Zunahme der Belastung ab Start des GVZ zu arbeiten?
- e) Durch den Punkt b ist klar, dass jeder Fahrer gerne die Innenstadt durchfährt. Er spart für sich oder seinen Chef viel Geld. Es ist also ganz anders, als es die Verwaltung heute glaubt zu wissen. Wenn ein Fahrverbot durch die Stadt nicht möglich ist, so lange die B68 durch die Stadt führt, wäre nicht aber ein Fahrverbot auf den innerstädtischen Straßen wie Hannoversche Straße, Pagenstecher- und Wersener Straße oder eine Einschränkung (z.B bei Stau auf der A1, bei Umleitungen etc.) möglich? Der Wallring ist als B68 im Mautatlas beschrieben, nicht aber die anderen Straßen. Jeder Lkw könnte so lange er will auf dem Wall im Kreis fahren und würde letztendlich doch wieder an der Anschlussstelle Osnabrück Nord enden. Ist dies untersucht worden und wenn ja, wie lautet das Ergebnis?

f) Wenn die Verlegung der Bundesstraße 68 nicht alleine im Ermessen der Stadt Osnabrück liegt, in wessen Ermessen liegt eine solche Verlegung noch, wie ist die Ermessensverteilung gegeben und was konkret wurde seitens der Stadt bis heute unternommen, um eben dieses Ziel auch zu erreichen?

Herr Littwin trägt Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

Zu a): Es erfolgt eine Deckensanierung auf der Klöcknerstraße in Höhe der Bahnunterführung. Hier wird die Betonfahrbahn durch Asphalt ersetzt, sodass sich deutliche Lärminderungspotenziale ergeben (vgl. nachstehende Stellungnahme des Fachbereichs Geodaten und Verkehrsanlagen)

Zu b): Seitens der Stadtverwaltung gibt es keine rechtliche Handhabe, die Unternehmen zur Nutzung mautpflichtiger Straßen zu zwingen. Dies bedarf einer gesetzlichen Regelung, die derzeit nicht existent ist und von den Ministerien auf Landes- oder Bundesebene erarbeitet werden müsste. Die lokalen Speditionen haben sich jedoch selbst dazu verpflichtet, Fahrten durch das Stadtgebiet zu vermeiden.

Zu c): Neben der o.g. Selbstverpflichtung zur Vermeidung von Fahrten im Stadtgebiet wurden von zahlreichen lokalen Logistikunternehmen in der Vergangenheit intensive Maßnahmen zur verträglicheren Abwicklung des Schwerverkehrs getroffen. Insbesondere die freiwillige Nachrüstung von Abbiegeassistenten ist hier zu nennen. Weiterhin wurden diverse Informationskampagnen und Workshops durchgeführt, die seitens der Verwaltung unterstützt wurden. Die Verwaltung steht in regelmäßigem Austausch mit ortsansässigen Logistikern, insbesondere bezüglich der Konflikte zwischen Lkws und Fußgängern sowie Radfahrenden.

Zu d): Das Projekt „Mobile Zukunft“ befasst sich innerstädtisch u.a. mit dem Lieferverkehr auf der letzten Meile und untersucht Möglichkeiten, die Logistik insbesondere in der Innenstadt und den verdichteten Wohngebieten verträglicher, z.B. durch Mikrodepots und Auslieferung per Lastenrad, abzuwickeln. Bezüglich des Schwerverkehrs der KLV-Anlage (Kombinierter Ladeverkehr) sind im Zuge der Planfeststellung umfangreiche Untersuchungen durchgeführt worden, die die verkehrs- und lärmtechnischen Auswirkungen dieser zusätzlichen Verkehre untersucht haben. Ebenso verhält es sich mit den umliegenden Speditionsbetrieben.

Zu e): (Stellungnahme des Fachbereiches Bürger und Ordnung): Grundsätzlich stehen die Straßen - und dies umfasst alle Straßen im Stadtgebiet Osnabrück - jedermann, und somit auch Lkws, zum Befahren zur Verfügung. Und es dürfen somit auch alle Straßen von den Lkw-Fahrern befahren werden, es sei denn, sie sind mit einem Lkw-Verbot belegt. Im Stadtgebiet von Osnabrück gibt es entsprechende Straßen, die für den Lkw-Durchgangsverkehr oder sogar insgesamt für den Lkw-Verkehr gesperrt sind. Hierfür liegen dann jedoch auch konkrete Gründe vor, die dieses Lkw-Verbot/ Lkw-Durchfahrtsverbot legitimieren. U.a. ist eine entsprechende Begründung, wenn der Lkw-Verkehr aufgrund der Querschnittssituation der Straße hier nicht fahren sollte (Gefahr des Festfahrens). Einen weiteren Grund stellen ggf. Wohnsammelstraßen dar, wo es alternative Umfahrungsmöglichkeiten gibt (z.B. Parkstraße und als Umfahrungsalternative die Sutthausen Straße/ Iburger Straße). Für die Parkstraße ergibt sich somit eine naheliegende Alternativstrecke.

Bei den o.a. Straßen ergeben sich solche Alternativstrecken im Nahbereich nicht. So möchte sicher niemand die Hannoversche Straße für den Lkw-Verkehr sperren, und dann alle über die Alternativroute - Meller Straße - schicken.

Zudem muss es insbesondere für klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) eine besondere Gefahrenprognose geben, die ein Lkw-Durchfahrtsverbot rechtfertigt. Zu diesen Straßen zählen auch die genannten Straßen. Mit der aktuellen Situation ist eine solche besondere Gefahrenlage für die aufgeführten Straßen nicht zu begründen. Unstrittig stellt die Teilnahme am Straßenverkehr immer ein Risiko dar. Hier müsste jedoch ein deutlich gesteigertes Risiko vorliegen.

Auch mit den neuen Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) u.a. zur Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Lkw, wird es nochmals schwieriger, diese Gefahr zu definieren.

Auch aus Sicht der Stadt Osnabrück wäre sicher eine Verlegung der Bundesstraße 68 aus dem Stadtgebiet heraus auf die Bundesautobahn wünschenswert. Ob das dann jedoch für ein

Lkw-Verbot für die o.g. Straßen ausreicht, müsste rechtlich dann noch einmal intensiv geprüft werden. Aktuell ist dies nicht gegeben.

Zu f): Die Verwaltung ist in der Vergangenheit mehrfach an das zuständige Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung herangetreten. Zuletzt im August 2020 wurde die Verlagerung der Bundesstraße 68 aus dem Osnabrücker Stadtgebiet auf die A30 über das Lotter Kreuz zur A1 seitens des Landes Niedersachsen aufgrund der sehr hohen Verkehrsmengen auf diesen Autobahnen als nicht durchführbar angesehen. Die Möglichkeit der endgültigen Verlegung der Bundesstraße aus dem Osnabrücker Stadtgebiet stellt somit nur die Fertigstellung der A33 Nord dar.

Herr Lieder ergänzt, dass der Belag in der Klöcknerstraße aller Wahrscheinlichkeit nach 2021, spätestens 2022, erneuert wird.

Herr Rehtien dankt für die Informationen, allerdings sei das Thema aus seiner Sicht nicht verstanden worden, da es der Stadt nicht gelinge, den Schwerverkehr aus dem Stadtgebiet herauszuhalten. Es helfe nicht, dass Logistikunternehmen pro forma an ihre Fahrerinnen und Fahrer Handzettel verteilen, weil sich diese nicht daran halten würden, da sie im Sinne ihrer Chefs stets den günstigsten und schnellsten Weg wählen würden. Solange die Stadt dies nicht auf anderem Wege verbiete, werde es nicht gelingen, den Lkw-Verkehr aus der Stadt herauszuhalten. Es werde immer wieder über Lärmbelästigung, Schadstoffausstoß, Fahrrad- und Fußgängerunfälle mit bzw. durch Schwerlastverkehr diskutiert, aber die bestehenden Probleme würden seitens der Stadt nicht mit der notwendigen Konsequenz behoben. Die Brückenstraße sei mit der Begründung gebaut worden, den Schwerlastverkehr aus dem Hafen heraus auf den Fürstenauer Weg und die Bundesstraße 68 in Richtung Osnabrück-Nord zu leiten. Aber dieser vorgesehene Weg werde nicht oder zu wenig genutzt, da die Fahrerinnen und Fahrer vorwiegend das Wippchenmoor und die Klöcknerstraße nutzten, weil sie dort keine Maut bezahlen müssten. Da es auf der Klöcknerstraße eine Deckensanierung geben werde, werde es vermutlich noch attraktiver für den Schwerlastverkehr, dort entlang zu fahren.

Herr Rehtien, der nach seinen Angaben in der Logistikbranche tätig und dort gut vernetzt ist, nimmt Bezug auf einen Zeitungsartikel aus der letzten Woche, in welchem zum Güterverteilzentrum (GVZ) ausgeführt wurde, dass dort pro Jahr mit etwa 150.000 Einheiten gerechnet werde und dass Freude darüber herrsche, dass dieser Warentransport nun über den Schienenverkehr abgewickelt werde. Die Einheiten kämen zwar auf der Schiene im Norden von Osnabrück an, würden dann aber nach seinen Schätzungen zu ca. 80 % mit Lkw im Süden von Osnabrück (Ost-Westfalen, nördliches Münsterland) weiterverteilt. Er nimmt an, dass zu dem, was heute schon auf Osnabrücks Straßen los sei, nochmal jährlich 80.000 – 150.000 Lkw hinzukommen würden. Aktuell würden diese Verkehre idealerweise noch überwiegend Autobahnen nutzen, aber durch die Ansiedlung des GVZ an dem neuen Standort werde sich aus seiner Sicht ein Großteil dieser Verkehre künftig durch die Stadt bewegen. Die Antworten der Verwaltung zeugten davon, dass sie sich nicht oder nur unzureichend mit dieser Problemstellung auseinandergesetzt habe.

Herr Lieder erläutert, dass Fahrverbote für bestimmte Verkehrsteilnehmergruppen ganz schwierig umsetzbar seien. Dies komme einer Teileinziehung der Straße gleich. Es sei zu differenzieren, was die Stadt auf der einen Seite verkehrspolitisch anstrebe und was auf der anderen Seite straßenverkehrsrechtlich zulässig sei. Verhänge die Stadt Lkw-Durchfahrtsverbote, die nicht rechtssicher seien, so würden daraufhin zu erwartende Klagen von Logistikunternehmen schnell für eine Aufhebung vor Gericht sorgen. Er verweist darauf, dass der Verwaltung durch die Rechtslage die Hände gebunden seien. Die Hannoversche Straße biete z.B. keinen Ansatz dafür, dort den Lkw-Verkehr zu verbieten.

Frau Westermann erklärt, dass auch die Politik sich u.a. aufgrund der vielen Unfälle viel und oft mit diesem Thema auseinandersetze, aber die gleichen Antworten von der Verwaltung erhalten habe.

Eine Bürgerin unterstützt die Position von Herrn Rehtien und bemerkt, dass es in anderen Städte auch gelinge den Schwerlastverkehr zu verringern.

Herr Rehtien äußert, dass die Darstellung unrichtig sei, dass die Unternehmen sich im Sinne einer Selbstverpflichtung auferlegen hätten, an der Problematik mitzuarbeiten. Das werde nicht passieren, weil es für die Unternehmen gleichbedeutend mit einem Geldverzicht sei. Bei der Errichtung eines GVZ in Bremen habe die Stadt zum Beispiel dafür gesorgt, dass die Abholer dort tatsächlich direkt auf die Autobahnen führen. Dort habe die Stadt Bremen eine Einfahrt in das Stadtgebiet untersagt. Mit Selbstverpflichtung und gutem Willen sei dies nicht erreichbar.

Frau Westermann konstatiert abschließend, dass niemand glücklich mit der Situation sei, dass sich Schwerlastverkehr zu einem hohen Anteil durch das Stadtgebiet bewege.

Ein Bürger bemerkt, dass sich die Verantwortlichen der Stadt die Frage stellen müssten, warum weitere Industriezugänge im Stadtbereich geschaffen bzw. unterstützt würden und nicht zum Beispiel auf den Landkreis verwiesen würden.

3. Stadtentwicklung im Dialog (TOP 3)

3 a) Belegungsbindungen

Herr Littwin trägt die Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau vor:

*Das städtische Förderprogramm zum Ankauf von Belegungsbindungen im Mietwohnungsbe-
reich 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 Wohnbau-
förderstelle der Stadt Osnabrück, im Internet unter [www.osnabrueck.de/ankauf-belegungsbin-
dung](http://www.osnabrueck.de/ankauf-belegungsbin-
dung) oder telefonisch unter 0541 323-2410.*

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

Herr Gerds trägt die Stellungnahme des Fachbereiches Umwelt und Klimaschutz vor:

*Als strategische Handlungsgrundlage soll das Freiraumentwicklungskonzept dazu dienen, die
Bedeutung, Quantität und die Qualität von Grün- und Freiräumen in Osnabrück zu identifizie-
ren, 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.

2019 wurde eine Online-Bürgerumfrage durchgeführt und am 17. September 2020 fand die erste Bürgerinformationsveranstaltung statt. Im September und Oktober 2020 erfolgte die Beteiligung von bestimmten Zielgruppen, wie z.B. Kinder und Jugendliche, Menschen mit Behinderungen oder Umweltverbände. Dokumentationen hierzu werden in Kürze im Internet veröffentlicht.

Weiter geht es Anfang 2021 mit der ersten von zwei Bürgerwerkstätten. Hier wird mit den Bürgerinnen und Bürgern über die Stärken und Schwächen der Freiräume Osnabrücks diskutiert. Zudem sollen erste Maßnahmenvorschläge gesammelt werden.

Aktuelle Informationen zum Freiraumentwicklungsprojekt finden sich auf der Projekthomepage <https://www.osnabrueck.de/freiraum-im-wandel/> oder sendet der Fachdienst Naturschutz und Landschaftsplanung gerne direkt zu. Bei Interesse Mail an: umwelt@osnabrueck.de

3 c) Baustellenmanagement (Informationen zu wichtigen anstehenden Baumaßnahmen)

Die Sitzungsleitung verweist auf folgende Informationen zu aktuellen und anstehenden Baustellen. Ein Verlesen wird nicht gewünscht.

Im Bereich der Stadtteile Eversburg, Hafen befinden sich aktuell folgende Baumaßnahmen mit größeren verkehrlichen Auswirkungen:

Ort	Art der Maßnahme	Träger	Auswirkung	Dauer
Berghoffstraße	Gas, Wasser, Strom	SWO	Vollsperrung in Abschnitten	Bis ca. Mai 2021
Fürstenauer Weg	Straßenneubau	FB 62	Vollsperrung zwischen B 68 und Brückenstr.	bis ca. März 2021
Schwarzer Weg	Gas	SWO	Vollsperrung, später halbseitige Sperrung auf dem Fürstenauer Weg	Bis ca. Ende März 2021
Die Eversburg (Römerbrücke)	Brückenbau	FB 62	Halbseitige Sperrung	Bis ca. Ende Februar 2021

Perspektivisch sind folgende Maßnahmen bekannt:

Ort	Art der Maßnahme	Träger	Auswirkung	Dauer
Die Eversburg	Strom, Gas	SWO		Ca. 2. Quartal 2021 für ca. 15 Wochen
Eversburg Friedhof (Südlicher Teil: Kirchstraße Bis Schwenkestraße)	Strom, Wasser, Gas, Kanal	SWO		Baustart ist abhängig vom Erschließungsträger, dann ca. 45 Wochen

Ort	Art der Maßnahme	Träger	Auswirkung	Dauer
Hansastraße 81	Strom	SWO		Ca. 1. Quartal 2021 für ca. 8 Wochen
Hansastraße	Wasser	SWO		Ca. Frühjahr 2021 für ca. 28 Wochen
Landwehrstraße (Hausnummer 4b bis 13a); sh. TOP 2g	Deckensanierung, Kanalbau, barrierefreier Umbau von Bushaltestellen, Gehwegausbesserung	FB 62	Vollsperrung (abschnittsweise), Umleitung der Buslinie	Januar bis Ende Mai 2021
Mühlenschweg	Gas, Wasser, Strom, Deckensanierung	SWO, FB 62		Ab ca. Anfang 2021 bis ca. Mitte 2021
Süberweg	Strom, Breitbandausbau	SWO	Sperrungen im Bereich des Geh- und Radwegs an der Kreuzung Fürstenauer Weg/Süberweg	Ab ca. Anfang 2021 für ca. 25 Wochen

Eine Übersicht der Baumaßnahmen wurde am Sitzungstag an die virtuellen Teilnehmerinnen und Teilnehmer verschickt.

Ein Bürger erkundigt sich, wann die Brücke an der Römerbrücke fertiggestellt werde und ob der Fahrradweg zwischen Wachsbleiche und Römereschstraße auch nachts beleuchtet werden könne.

Herr Lieder bemerkt, dass eine Fertigstellung der Römerbrücke im Februar 2021 vorgesehen sei. Die Fragen zur Beleuchtung von Rad- und Nebenwegen würden generell eher restriktiv behandelt, weil die Stadt über sehr viele solcher Wege verfüge und nicht finanziell dafür ausgestattet sei, alle diese Wege mit Beleuchtung zu versehen. Er bittet zur weiteren Erörterung darum, direkt Kontakt mit ihm aufzunehmen (Anmerkung der Verwaltung zu Protokoll: Die Mailadresse lieder@osnabrueck.de wurde in den Chat eingestellt.).

4. Anregungen und Wünsche (TOP 4)

4 a) Straßenreinigung im Bereich Barenteich/Sedanstraße

Ein Bürger berichtet, dass das letzte Stück der Sedanstraße bei der Erstaufnahmeeinrichtung, wo er regelmäßig mit dem Rad entlangfähre, stets stark verschmutzt sei, weil dort das Laub aus dem anliegenden Wald vom Osnabrücker Service Betrieb (OSB) umgeschichtet und abgefahren werde. Dort gebe es auch einen Straßenabschnitt, der mit Pollern abgetrennt sei, welcher möglicherweise schon zum Barenteich gehöre. Auch der Winterdienst werde vom OSB in diesem Bereich selten durchgeführt. Er bittet um Prüfung, ob dort eine häufigere Reinigung möglich sei.

4 b) Optimierung der Technik

Ein Bürger bittet um Optimierung der Technik. Zwischenzeitlich und vor allem zum Ende habe er mehrere Teilnehmer nicht per Video sehen können, sondern es waren nur noch die Initialen zu erkennen. Er bittet um Überprüfung.

Herr Plogmann sagt zu, dies weitergehend zu analysieren, bemerkt aber auch, dass es kein grundsätzliches Problem zu sein scheine, da z.B. bei ihm am Ende von neun Bildern acht angezeigt würden. Von weiteren Teilnehmern wird Herr Plogmann darin bestätigt.

4 c) Fahrradweg Atterstraße /Kreuzung Kirchstraße

Eine Bürgerin bemerkt zum Fahrradweg an der Atterstraße, dass an der Kreuzung zur Kirchstraße auf der stadtaufwärtsliegenden Seite ein einzelnes Haus liege, wovor schon seit einiger Zeit ein Parkplatz eingerichtet sei. Dort sei aber keine Kennzeichnung von Rad. bzw. Fußweg mehr auf dem Asphalt vorhanden, so dass unklar sei, wo Fahrradfahrerinnen und -fahrer dort fahren und Fußgängerinnen und -gänger dort gehen dürften. Auf dem Abschnitt bis zur Bahn herrsche Unklarheit. Zur Hervorhebung sei eine Kennzeichnung des Asphaltes mit roter Farbe gewünscht.

Frau Westermann dankt den Besucherinnen und Besuchern des Bürgerforums Eversburg, Hafen für die rege Beteiligung und den Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung für die Berichterstattung.

Die nächste Sitzung dieses Bürgerforums findet voraussichtlich am Donnerstag, 27. Mai 2021, 19.30 Uhr, erneut in digitaler Form statt (Anmeldeschluss für Tagesordnungspunkte: 06. Mai 2021).

gez. Vehring
Protokollführer

Anlage:

- Bericht aus der letzten Sitzung (zu TOP 1)
- Städtebauliches Konzept inkl. Eigentumsverhältnissen zum Baugebiet Eversheide (TOP 2e)
- Flyer zu Belegungsbindungen (TOP 3a)

Bericht aus der letzten Sitzung		TOP 1
Bürgerforum	Sitzungstermin	
Eversburg, Hafen	Mittwoch, 16.12.2020	

Die letzte Sitzung des Bürgerforums Eversburg, Hafen hätte am 10. Juni 2020 stattfinden sollen, musste allerdings aufgrund der Coronavirus-Pandemie abgesagt werden. Die Verwaltung teilt zu den noch offenen Anfragen, Anregungen und Wünschen Folgendes mit:

1a) Erneuerung von Straßenmarkierungen: Kirchstraße, Eversheide, Grüner Weg, Triftstraße, Schwenkestraße (TOP 1f aus der letzten Sitzung und 2b aus der vorletzten Sitzung)

Sachverhalt:

In der Sitzung am 18.12.2019 wurde auf mehrere fehlende bzw. abgenutzte „Rechtsvor-Links-Markierungen“ in den o.a. Straßen hingewiesen.

Zu abgesagten Sitzung am 10.06.2020 hatte die Verwaltung folgende Stellungnahme abgegeben: *Die Markierungsarbeiten werden an eine Fachfirma vergeben. Für dauerhafte Markierungen auf Straßen wird Heißplastik aufgetragen, dies ist bei kalter Witterung nicht möglich. Die Durchführung erfolgt bereichsweise, also für mehrere nebeneinander liegende Straßen. Der Auftrag für das o.a. Gebiet im Stadtteil Eversburg soll ca. Mitte Juni 2020 vergeben werden.*

Stellungnahme des Osnabrücker ServiceBetriebs:

Die Abteilung Straßenunterhaltung hat mitgeteilt, dass die Markierungsarbeiten, wie zugesichert, erledigt worden sind.

1b) Atterstraße: sichere Querung für Radfahrer als Linksabbieger in Richtung E-Center / Bürener Straße (TOP 2j aus der Sitzung vom 18.12.2019)

Sachverhalt:

In der Sitzung am 18.12.2019 berichtet der Antragsteller über die gefährliche Situation für Radfahrer, die von der Atterstraße nach links in die Bürener Straße einbiegen wollen und fragt nach Maßnahmen, die das Abbiegen sicherer machen können.

In der Sitzung trug Herr Bardenberg vom Fachbereich Städtebau Folgendes vor: Die sichere Führung von linksabbiegenden Radfahrern, die auf einem Hochbordradweg fahren, stellt ein grundsätzliches Problem dar, da sie sich nicht in den fließenden Verkehr einordnen können und dürfen.

Um die Sicherheit für linksabbiegende Radfahrer in diesem Fall zu erhöhen, wird geprüft, ob der leicht erhöhte Bord im Einmündungsbereich ein Hindernis darstellt und dieses Hindernis ggf. durch die Absenkung des Bordes behoben werden kann. Als vorhandene Aufstell- bzw. Wartefläche bietet sich der Zufahrtsbereich vor der Baumscheibe an.

Eine Mittelinsel als Querungshilfe scheidet als Alternative aus, weil die notwendigen Flächen nicht zur Verfügung stehen, die vorhandenen Bäume als zu erhaltende Zwangspunkte zu betrachten sind und sich darüber hinaus in der Bürener Straße kein Gehweg auf östlicher Seite anschließt.

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau:

Die Borde sind im Bereich der Zufahrt auf 0 cm abgesenkt und stellen demnach kein Hindernis dar. Es ist dort ausreichend Platz vorhanden, um auf eine Gelegenheit zur Querung der Atterstraße zu warten.

1c) Zebrastreifen in der Tempo-30-Zone Die Eversburg in Höhe der Liebfrauenkirche (TOP 4a aus der Sitzung vom 18.12.2019)

Sachverhalt:

In der Sitzung am 18.12.2019 berichtet ein Bürger, dass Kinder am Straßenrand warten müssen, da die Pkw nicht anhalten. Ein Zebrastreifen in Höhe der Liebfrauen-Kita und -Kirche werde benötigt. Es gebe mehrere Aufpflasterungen in der Straße, für die Tempo 30 ausgewiesen sei. Eine Aufpflasterung in Höhe der Hausnummer 25 könne ggf. entfernt und stattdessen ein Zebrastreifen angelegt werden. Beim Überfahren der Aufpflasterungen insbesondere durch Fahrzeuge mit Anhänger entstehe eine Lärmbelästigung für die Anwohner, zudem werde Tempo 30 nicht eingehalten.

Herr Bardenberg teilt mit, dass dieses Thema bereits für ein Bürgerforum angemeldet wurde. Die Verkehrszählungen hätten ergeben, dass die Nutzerfrequenz zu gering für die Anlage eines Zebrastreifens war. In Tempo-30-Zonen gebe es generell keine Zebrastreifen, sofern nicht ein besonderer Bedarf bestehe. Viele Kinder würden von den Eltern mit dem Pkw zur Kita gefahren. Die Aufpflasterungen seien erforderlich, um die Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 zu sichern. Ohne diese Aufpflasterungen würden die Kfz schneller fahren. Ein Zebrastreifen sei zudem keine Maßnahme zur Verkehrsberuhigung.

Herr Bardenberg erläutert die Voraussetzungen für die Anlage eines Zebrastreifens. Wenn weniger als 50 Fußgänger pro Stunde die Straße queren würden, seien die Autofahrer nicht mehr aufmerksam genug. An Zebrastreifen hätten Fußgänger das Recht die Straße zu queren, und der Verkehr müsse anhalten. Um dem Sicherheitsbedürfnis der Anwohner zu entsprechen, gebe es in dieser Straße die Ausweisung als Zone Tempo-30, bauliche Aufpflasterungen und Fahrbahneinengungen.

Herr Panzer bittet die Verwaltung zu prüfen, ob an dieser Stelle der Straße eine erneute Verkehrszählung durchgeführt werden könne.

Frau Groskurt fragt, ob diese Mindestzahl an querenden Fußgängern auch für besondere Situationen, z. B. an Schulen gelte. An den Zebrastreifen in Osnabrück seien seit einigen Jahren zusätzlich blau-weiße Reflektoren aufgestellt, um die Aufmerksamkeit der Autofahrer zu erhöhen. Im neuen Baugebiet gebe es viele Kinder.

Eine Bürgerin bittet ebenfalls darum, die Verkehrszählung zu wiederholen, und fragt nach den Zeiten, in denen solche Zählungen durchgeführt würden.

Herr Panzer berichtet, dass grundsätzlich nicht während der Ferienzeiten gezählt werde und an Schulen oder Kitas die Zeiten des Unterrichtsbeginns und -endes berücksichtigt würden, so dass man ein aussagekräftiges Ergebnis erhalte.

Anmerkung der Verwaltung zu Protokoll: In der Sitzung des Bürgerforums Eversburg, Hafen am 09.12.2015 (TOP 2f) wurde Folgendes mitgeteilt:

Die Fußgängerquerungen und die Verkehrsmenge wurden am 11.06.2015 erhoben, zu den Zählzeiten 7.00-9.00 Uhr, 11.30-13.30 Uhr und 15.00-17.00 Uhr. Betrachtet wurde an der Straße Die Eversburg der Abschnitt zwischen Luise-Lütkehoff-Straße und Haus-Nr. 17.

In der morgendlichen Zählzeit querten in diesem Abschnitt 33 Fußgänger die Straße, davon 6 Kinder. In der nachmittäglichen Zählzeit querten 41 Fußgänger, davon 22

Kinder. Mittags querten lediglich 9 Erwachsene. Die Fußgänger überquerten hauptsächlich im Bereich der beiden Zuwegungen zur Kindertagesstätte, in Höhe Haus-Nr. 19 und 23.

In der morgendlichen Spitzenstunde 7.30 – 8.30 Uhr fuhren 368 Kfz in diesem Abschnitt, nachmittags (15-16 Uhr) waren es 292 Kfz.

Stellungnahme des Fachbereichs Städtebau:

Der Sachverhalt ist bereits vor längerer Zeit umfassend untersucht worden, dennoch kann die Stadt natürlich eine neue Zählung veranlassen. Allerdings ist hierfür eine Anpassung an die gegenwärtigen Umstände vorzunehmen, d.h., um ein aussagekräftiges Bild zu haben, sollte das Ende der Coronavirus-Pandemie bzw. zumindest eine wesentliche Lockerung der gegenwärtigen pandemiebedingten Einschränkungen abgewartet werden. Viele Arbeitnehmer befinden sich im Homeoffice und auch der Kita-Betrieb findet zeitweise eingeschränkt statt. Zu gegebener Zeit wird dann eine weitere Erhebung in Höhe der Kindertagesstätte Liebfrauen durchgeführt und über die Ergebnisse in der darauffolgenden Sitzung des Bürgerforums berichtet.

1d) Verbesserung der Situation für den Fahrradverkehr in der Pagenstecherstraße

(TOP 2a aus der abgesagten Sitzung vom 10.06.2020)

Sachverhalt:

Frau Heike Lohmann weist darauf hin, dass das Radfahren an der Pagenstecherstraße extrem gefährlich sei. Bei Dunkelheit sei aber der Haseuferweg keine Alternative. Sie ist der Meinung, dass die Straße radfahrfreundlich umgebaut werden sollte. Ein weiterer Antragsteller bemerkt, dass es im letzten Protokoll keine Stellungnahme zu dem Tagesordnungspunkt aus der Sitzung am 12.06.2019 gegeben habe. Er beantragt daher erneut, diesen Punkt auf die Tagesordnung zum 10.06.2020 zu nehmen, da nach wie vor ein extrem hohes Unfallrisiko für Fahrradfahrer bestehe. Eine weitere Antragstellerin schlägt vor, die Blumenbeete zu entfernen und Fuß und Radweg zu trennen.

Die Verwaltung hatte zu der abgesagten Sitzung die Stellungnahme abgegeben, dass zu der Zeit planerisch untersucht worden sei, wie die Pagenstecherstraße für die Belange von Fahrradfahrern sicherheitstechnisch optimiert werden könne. Aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung sei jedoch eine schnelle Lösung nicht realistisch.

Anmerkung der Verwaltung zur aktuellen Beschlusslage:

Der Rat hat im Rahmen der Beschlussvorlage VO/2020/5582 am 22.09.2020 zu Radialverbindungen in die Stadtteile, im Speziellen u.a. zur Route 11 (Innenstadt – Eversburg) konstatiert, dass der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt in der Sitzung am 07.05.2020 (VO/2020/5249-01) die Verwaltung beauftragt habe, prioritär eine neue Radwegeverbindung entlang der Wersener Straße, Pagenstecher Straße, An der Bornau und im weiteren Verlauf der Natruper Straße zu entwickeln. Für die ersten zu beauftragenden Planungsschritte werden Mittel in Höhe von 40.000 € eingeplant.

Dies ist eine der beschlossenen Vorgaben als Grundlage des Verwaltungsvorschlags für das Radverkehrsprogramm 2020, denen der Rat in der Sitzung am 22.09.2020 zugestimmt hat (vgl. <https://ris.osnabrueck.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1014791> im Ratsinformationssystem der Stadt Osnabrück).

WOHNPAK GROÖE EVERSHEIDE

- Privater Eigentümer, Miteigentumsanteil Stadt
- Privater Eigentümer
- EB 23



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

Belegungsbindungen

Zuschüsse für Vermieter



Druck: Stadt Osnabrück, Hausdruckerei, Gestaltung: Stadt Osnabrück, FD Geodaten, Fr. Struberg, Pläne: © Stadt Osnabrück, © Treibbilder: Stock, AndreyPopov.jpg, Zocher, K.jpg

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

$50 \text{ m}^2 \times 1 \text{ €} \times 12 \text{ Monate} \times 10 \text{ Jahre}$
= 6.000 €

+ Zuschuss für Jahre 1 bis 5

$= 50 \text{ m}^2 \times 5 \text{ €} \times 5 \text{ Jahre}$
= 1.250 €

+ Zuschuss für Jahre 6 bis 10

$= 50 \text{ m}^2 \times 10 \text{ €} \times 5 \text{ Jahre}$
= 2.500 €

= Zuschuss in 10 Jahren + 9.750 €

Hinzu kommt die ursprüngliche Miete (max. 5,80 €)

$50 \text{ m}^2 \times 5,80 \text{ € Miete} \times 12 \text{ Monate} \times 10 \text{ Jahre}$

= 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

