

Protokoll

über die öffentliche Sitzung

des Bürgerforums Innenstadt (22)

am Donnerstag, 20. November 2014
Ort: Rathaus, Ratssitzungssaal

Dauer: 19.30 Uhr bis 21.40 Uhr

Teilnehmer/-innen

Sitzungsleitung: Herr Beigeordneter Henning, MdL

von der Verwaltung: Herr Stadtrat Otte, Vorstand für Städtebau, Umwelt/Klimaschutz, Feuerwehr und Ordnung

von der Stadtwerke
Osnabrück AG: Herr Otte, Verkehrsbetrieb/Betriebsmanagement Stadtbus

Protokollführung: Frau Hoffmann, Büro für Ratsangelegenheiten

Tagesordnung

TOP Betreff

- 1 Bericht aus der letzten Sitzung
- 2 Von Bürgern etc. angemeldete Tagesordnungspunkte
 - a) Alkohol- und Drogenszene in der Johannisstraße
 - b) Parkmöglichkeiten für Anwohner und Besucher in der Innenstadt nach Wegfall des OPG-Parkplatzes an der Kommenderiestraße
 - c) Herrichtung „Gesperrter Turm“ am Johannistorwall (Entfernung Graffiti u. a.)
 - d) Aktuelle Beschilderung innerhalb der Fußgängerzone Johannisstraße
 - e) Geschwindigkeit der Busse in der Johannisstraße
 - f) Ampelvorrangschaltung für den Busverkehr
 - g) Vorrang für die Durchfahrt von Nachtbussen
 - h) Bedienungslücken an Sonn- und Feiertagen zwischen Hauptbahnhof und Neumarkt im Stadtbusverkehr
 - i) Einführung einer Anschlussgarantie im Stadtbusverkehr zu allen Tageszeiten
 - j) Verbesserung der Tarife (flexible Zeitkarten für Stadtbusse / zusätzlicher VOS Bahn-Bus-Gemeinschaftstarif)
 - k) Einführung einer regionalen Stadtbahn
 - l) Bahnhof Osnabrück-Altstadt: weitere direkte Zugänge (Ziegelstraße und Nonnenpfad)
 - m) Osnabrücker Hauptbahnhof: weitere Zugangsmöglichkeiten (von der Humboldtbrücke bzw. östlicher Zugang zur Hamburger Straße)
 - n) Osnabrücker Hauptbahnhof: Einrichtung von weiteren IC-Zughalten
- 3 Stadtentwicklung im Dialog
 - a) Allgemeine Mitteilungen der Verwaltung
- 4 Anregungen und Wünsche (aus der Sitzung)
 - a) Antrag der Stadt Osnabrück auf Verlegung der B 68 auf die Autobahnen
 - b) Parkplatz Stresemannplatz
 - c) Nutzung der Busse durch mobilitätseingeschränkte Personen
 - d) Beschilderung der Bushaltestellen Neumarkt / Hinweise auf Buslinien-Abfahrten
 - e) Verkehrsführung Neumarkt

Herr Henning begrüßt ca. 25 Bürgerinnen und Bürger sowie die weiteren anwesenden Ratsmitglieder - Herrn Bertels und Herrn Hus sowie (im weiteren Verlauf der Sitzung) Herrn Sommer - und stellt die Verwaltungsvertreter vor.

1. Bericht aus der letzten Sitzung (TOP 1)

Herr Henning verliest den Bericht aus der letzten Sitzung am 19.06.2014 mit den Stellungnahmen der Fachdienststellen zu den Anfragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger (siehe Anlage). Der Bericht wurde vor Sitzungsbeginn für die Besucher ausgelegt.

Zu TOP 1a „**Gültigkeit des Niedersachsen-Tickets in den Stadtbussen**“ wird gefragt, ob auch die Busse, die aus dem Landkreis in die Stadt fahren, diesen Tarif zum 1.1. anbieten.

Herr Otte teilt mit, dass die Fahrscheindrucker in den Bussen bis zu diesem Termin umgestellt sein werden.

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

2 a) Alkohol- und Drogenszene in der Johannisstraße

Herr Stefan sieht die Situation aus Sicht der Anlieger als nicht mehr zumutbar an.

Herr Otte berichtet, dass die Verwaltung seit langem mit diesem Thema befasst ist und sowohl das OS Team wie auch die Polizei sensibilisiert und immer wieder vor Ort präsent sind.

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung: Da die Ursachen der Problematik vorrangig nicht ordnungsbehördlich gelöst werden können, wurde ein Netzwerk aus Vertretern von Stadt, Polizei, Diakonie, Caritas, AMEOS (in Vertretung der substituierenden Ärzte), Landkreis und Kassenärztlicher Vereinigung Niedersachsen gebildet. Im Ergebnis kann bisher festgehalten werden, dass nur mit einem Bündel von Maßnahmen wie einer strukturellen Veränderung in den Substitutionsangeboten (Dezentralisierung, Angebote im Landkreis schaffen), der Bekämpfung der Betäubungsmittelkriminalität, der Präsenz der Ordnungsbehörden, einer Optimierung des Informationsaustausches und ähnlichem mehr eine Verbesserung der Situation erreicht werden kann. Dieses ist jedoch nicht kurzfristig möglich.

Aus den bisherigen Erfahrungen ist die Erkenntnis zu ziehen, dass eine kurzfristige und für die Anwohner wahrnehmbare Besserung nur zu erreichen ist, wenn sich die Ordnungskräfte dauerhaft vor Ort aufhalten. Durch Dauerpräsenzen konnte bewirkt werden, dass sich die Situation am Salzmarkt beruhigt und regelmäßig feststellbares Fehlverhalten/Ordnungsstörungen weitestgehend verhindert wurden. Längere Einsätze waren aus personellen Gründen sowohl seitens der Polizei als auch des Ordnungsaußendienstes nicht möglich. Seitdem ist der Ordnungsaußendienst je nach täglicher Personalstärke zwischen zwei und sechs Mal vor Ort. Der durchschnittliche zeitliche Aufwand hierfür beträgt vier Stunden. Parallel dazu ist die Polizei – überwiegend verdeckt – im Bereich der Bekämpfung der Betäubungsmittelkriminalität aktiv.

Aktuell werden Gespräche darüber geführt, kurzfristig zwei zusätzliche Kräfte für den Ordnungsaußendienst einzustellen. Ein Gespräch mit Anliegern und Gewerbetreibenden findet am 26.11.2014 statt (19 Uhr, Johannisschule).

Frau Unland ergänzt, dass die Szene sich bei schlechtem Wetter an den „Gespernten Turm“ am Johannistorwall verlagert. Der Gehweg führt dort durch den Durchgang des Bauwerks und die Passanten werden abgeschreckt.

Auf Nachfrage eines Bürgers erläutert Herr Otte, dass die Szene sich aus drei Gruppierungen zusammensetzt. Zum einen halten sich dort Patienten der substituierenden Ärzte auf. Diese Personen kommen zum Teil aus dem Landkreis. Daher ist die Verwaltung bemüht, dass auch im Landkreis solche Praxen geschaffen werden. Eine Entscheidung der Ärzte sei allerdings freiwillig. Weiterhin gebe es Personen, die in den Geschäften in der Nähe alkoholische Getränke kaufen und dann sofort konsumieren. Hinsichtlich der Personen, die Drogen konsumieren, werde seitens der Polizei versucht, möglichst oft präsent zu sein. Das wirke abschreckend.

Herr Otte fasst zusammen, dass versucht werde, für diese drei Personengruppen unterschiedliche Lösungen zu finden, obwohl es auch Personen gebe, die man zwei oder drei Gruppierungen zurechnen müsse. In einer Großstadt wie Osnabrück könne eine solche Szene nicht komplett verhindert werden. Viele Beteiligte versuchten gemeinsam, das Problem zu minimieren.

Ein Bürger berichtet, dass auf dem Fußweg zwischen Schlossstraße und Johanniskirche immer wieder Personen beobachtet würden, die sich in Gruppen treffen und andere Personen anpöbeln und sogar verfolgen. Sonntagmittags habe er nahezu 30 Personen mit alkoholischen Getränken beobachtet. Abends im Dunkeln seien solche Situationen noch unangenehmer.

Ein Anwohner der Wassermannstraße berichtet, dass im Bereich Johanniskirche sich Personen aufhalten, die in der Öffentlichkeit urinieren.

Ein Bürger schlägt vor, eine Webcam - ähnlich wie am Neumarkt - zu installieren.

Herr Otte weist hin auf datenschutzrechtliche Aspekte. Die Webcam am Neumarkt musste so eingerichtet werden, dass einzelne Gesichter nicht erkennbar sind. Ob eine solche Kamera im Bereich Johanniskirche ausreichend Abschreckungspotenzial habe, müsse geprüft werden.

Ein Bürger wendet ein, dass hiermit zumindest erkannt werden könne, wenn sich bestimmten Gruppen dort aufhalten würden, so dass ein Hinweis an die Polizei gegeben werden könnte.

Ein Anwohner und Gewerbetreibender von der Johannisstraße führt aus, dass zwar die Bemühungen der Stadtverwaltung erkennbar seien. Dennoch appelliert er an alle Beteiligten, dieses Thema ernst zu nehmen und nicht aus dem Auge zu verlieren. Dieses Problem bestehe schon seit Jahren. Im Bürgerforum wurde oftmals darauf hingewiesen.

2 b) Parkmöglichkeiten für Anwohner und Besucher in der Innenstadt nach Wegfall des OPG-Parkplatzes an der Kommenderiestraße

Frau Kipker berichtet, dass Anwohner und deren Besucher keine Parkplätze in der Nähe mehr finden und die Wege zu den kostenpflichtigen Parkhäusern zu weit sind. Sie fragt, ob es möglich ist, weitere Parkmöglichkeiten zu schaffen.

Herr Otte berichtet, dass in der Innenstadt und einigen Quartieren außerhalb des Wallringes Bewohnerparkgebiete eingeführt wurden, um den Bewohnern des Quartieres bevorzugt Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung zu stellen. Dies ist für Bewohner mit entsprechendem Ausweis zeitlich unbegrenzt und kostenfrei möglich. Für gebietsfremde Anlieger (z. B. Besucher) sind öffentliche Parkflächen grundsätzlich bewirtschaftet und innerhalb des Wallringes kostenpflichtig nutzbar.

Für das Bauvorhaben an der Kommenderiestraße entsteht auf der Fläche des ehemaligen Parkplatzes eine Tiefgarage, die über insgesamt 119 Stellplätze verfügt. Hiervon werden vom Investor 79 für den erforderlichen Stellplatznachweis benötigt. Es ist vorgesehen, 20

Stellplätze vorrangig an Anwohner zu vermieten. Weitere 20 Stellplätze sind öffentliche Stellplätze, die kostenpflichtig genutzt werden können.

Der öffentliche Parkraum steht nur begrenzt zur Verfügung. Erfahrungsgemäß sind auch in den vorhandenen Parkhäusern (z. B. Salzmarkt-Garage) ausreichende Parkmöglichkeiten vorhanden, auf die an dieser Stelle verwiesen wird. Alternativ sind die innerstädtischen Quartiere auch durch den öffentlichen Nahverkehr sehr gut angebunden und erreichbar.

Die Antragstellerin erläutert, dass die Situation für Besucher und insbesondere ältere Personen misslich sei. Besucher müssten bis zur Tiefgarage Salzmarkt laufen, dort halte sich aber die Alkohol- und Drogenszene auf. Weiterhin wird berichtet, dass der Baulärm - z. B. im Sommer von 6.30 bis 22 Uhr - für die Anwohner eine Zumutung sei. Außerdem wird gefragt, warum in der Kommenderiestraße eine Einbahnstraßenregelung eingeführt wurde. Es werde beobachtet, dass viele Pkw dort falsch entlangfahren und dann rangieren müssen. Die abendlichen Kinobesucher würden oft alle Wege zuparken. Eine Anfahrt mit Bussen aus dem Landkreis in die Innenstadt sei unkomfortabel, wenn es abends keine geeigneten Verbindungen mehr gebe.

Herr Otte führt aus, dass Baustellenlärm nicht zu vermeiden sei und die Baustelle zeitlich begrenzt sei. Bei übermäßiger Lärmbelastung solle das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt Osnabrück kontaktiert werden. Jede Baumaßnahme bringe Baulärm mit sich, das gelte auch für die Gebäude, in denen die Anwohner inzwischen wohnen, und die seinerzeit beim Bau ebenfalls zeitlich begrenzte Beeinträchtigungen für die anderen Anwohner mit sich gebracht hätten.

Die Einbahnstraßenregelung dient der Verkehrsberuhigung. Allerdings müsse hier wohl erst der Gewöhnungseffekt eintreten. Wer dort einmal falsch hineingefahren sei, werde dies beim nächsten Mal nicht mehr tun.

Zum Bewohnerparken berichtet Herr Otte, dass der innerstädtische Bereich geprüft bzw. ein Bewohnerparken eingerichtet wurde. Zurzeit werden die Untersuchungen im Bereich vordere Wüste und Katharinenviertel vorgenommen. Es gebe allerdings auch beim Bewohnerparken keine Garantie auf einen freien Parkplatz für Anwohner oder Besucher. Auch hier werde auf die Parkhäuser verwiesen, z. B. Ledenhof und Am Kirchenkamp.

Herr Otte bestätigt, dass die Situation am Salzmarkt (siehe TOP 2a) unbedingt verbessert werden müsse und auch in den Abendstunden kontrolliert werden solle.

Zum ÖPNV erläutert Herr Otte, dass man sich vorrangig an der Nachfrage orientieren müsse. Daher würden die Stadtwerke Osnabrück regelmäßig Fahrgastzählungen durchführen. Wenn z. B. abends oder auf bestimmten Linien die Nachfrage höher werde, dann werde versucht, das Angebot anzupassen.

Ein Bürger schlägt vor, dass das Personal von der Baustelle die Salzmarkttiefgarage nutzt und nicht die ohnehin knappen Parkplätze rund um die Baustelle in Anspruch nimmt.

Herr Otte sagt zu, dass der Hinweis an das Bauunternehmen weitergegeben wird. Evtl. könnte von dort aus bei der OPG ein Sondertarif für die Baustellendauer vereinbart werden.

Frau Möller weist hin auf den Bericht eines örtlichen TV-Senders, wonach Kinonutzer der UFA-Passage mit ihrem Ticket auch die Tiefgarage nutzen können. Evtl. könnte diese Möglichkeit dem Baustellenpersonal angeboten werden oder auch den Anwohnern, sobald die Baustelle nicht mehr komplett umfahren werden kann.

2 c) Herrichtung „Gesperrter Turm“ am Johannistorwall (Entfernung Graffiti u. a.)

Frau Geuting regt an, den Teil des Bauwerkes, durch den der Fußgängerweg geführt wird, neu zu streichen und ggf. durch ein mittelalterliches Motiv o. ä. zu verschönern.

Herr Otte berichtet, dass das Graffiti im Durchgangsbereich vom Eigenbetrieb Immobilien- und Gebäudemanagement entfernt wird. Mit der Denkmalschutzbehörde soll dann abgestimmt werden, ob anschließend ein Anstrich in der gewünschten Form erlaubt würde. Weiterhin werden zurzeit Gespräche geführt mit Nachbarn, ob dort Interesse besteht, die kleine Grünfläche herzurichten und zu pflegen. Sie würde dann mit einem Gitter versehen und wäre nur den Pächtern zugänglich.

Frau Unland berichtet, dass die Beleuchtung am Durchgang nicht funktioniert und Kabel herausgerissen wurden.

2 d) Aktuelle Beschilderung innerhalb der Fußgängerzone Johannisstraße

Frau Geuting stellt eine Frage zur Beschilderung „Durchfahrt verboten“, die Anfang November in Höhe der Einmündung Seminarstraße stadtauswärts angebracht war.

Herr Otte erläutert, dass die Beschilderung mit Verkehrszeichen „Verbot der Einfahrt“ und „Fahrradfahrer frei“ in der Zeit vom 22.07.2014 bis zum 11.11.2014 baustellenbedingt an der genannten Stelle im Fußgängerbereich Johannisstraße aufgestellt worden sind. Durch die Baustelle in der Johannisstraße war nur eine einspurige Verkehrsführung für Kraftfahrzeuge in Richtung Neumarkt möglich, die Gegenrichtung musste für Kraftfahrzeuge gesperrt werden. Radfahrer konnten aber in beiden Richtungen den Bereich der Johannisstraße befahren, dafür reichte der Platz trotz Baustelle. Selbstverständlich durften auch Fußgänger diesen Teil der Johannisstraße in beiden Richtungen gehen.

Herr Meinert berichtet über eine fehlerhafte Beschilderung der Holtstraße, die dazu führt, dass die Radfahrer in falscher Richtung fahren.

Herr Otte sagt zu, dass die Beschilderung schnellstmöglich angepasst werden soll.

2 e) Geschwindigkeit der Busse in der Johannisstraße

Herr Meinert fragt, inwieweit z. B. durch technische Maßnahmen die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten der Busse (insbesondere in Fußgängerzonen) gewährleistet werden kann und verweist auf einen Vorfall am 18.10.2014 mit einem zu schnell fahrenden Bus.

Herr Otte teilt mit, dass die Stadtwerke Osnabrück den vom Antragsteller geschilderten Vorfall außerordentlich bedauern. Der Fahrer wurde auf sein Fehlverhalten aufmerksam gemacht und ist sich bewusst, nicht richtig gehandelt zu haben. Die Kolleginnen und Kollegen des Fahrdienstes der Stadtwerke Osnabrück sowie der Auftrags- und Partnerunternehmen werden in regelmäßigen Schulungen auf die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, gerade in sensiblen Bereichen wie der Johannisstraße, hingewiesen.

Seitens der Stadtwerke Osnabrück werde immer wieder im Bereich der Fußgängerzone die Geschwindigkeit gemessen, aber auch Radfahrer würden sich nicht an die dort vorgeschriebene Geschwindigkeit halten. Eine technische Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit ist mit den derzeit bei den Stadtwerken Osnabrück eingesetzten Systemen nicht möglich. Eine Einschätzung der Kosten, die durch den Einbau eines solchen Systems in allen Bussen entstehen würden, kann derzeit nicht getroffen werden. Die Stadtwerke Osnabrück setzen vielmehr auf gegenseitige Rücksichtnahme und werden den geschilderten Vorfall zum Anlass nehmen, das Thema in Schulungen erneut zu behandeln.

Herr Meinert bedauert, dass das Buspersonal immer wieder daran erinnert werden müsse. Dass in der Johannisstraße die Busse mit angemessener Geschwindigkeit fahren, sei insbesondere deswegen wichtig, um die Akzeptanz der Busse zu ermöglichen. Es gebe immer wieder Diskussionen, ob in diesem Straßenabschnitt die Buslinien verlagert werden können.

Herr Otte betont nochmals, dass zurzeit in den Bussen keine automatische Geschwindigkeitsbegrenzung installiert ist.

Ein Bürger spricht den mehrfach geäußerten Wunsch an, im Abschnitt der Fußgängerzone Johannisstraße die Busse umzuleiten. Er fragt, welche Erfahrungen im Rahmen der Baustellen-Umleitung gemacht wurden.

Herr Otte erläutert, dass zusätzliche Belastungen entstanden sind. Die Buskunden sollen dorthin gebracht werden, wo sie auch hinwollen. Der Neumarkt ist ein Zielpunkt, aber auch die Johannisstraße mit den Geschäften. Alle Umwege brächten Nachteile für die Buskunden mit sich.

Herr Henning führt aus, dass die Situation an der Johannisstraße auch grundsätzliche Probleme in sich berge. Die Buslinienführung durch die Straße sei nicht die alleinige Ursache. Umso wichtiger sei es, einen Anziehungspunkt mit einem sogenannten Frequenzbringer zu schaffen, der dann das Umfeld mit aufwertet. Weiterhin berichtet Herr Henning, dass eine Fahrzeitenverlängerung durch Staus und Umleitungen unweigerlich zu sehr hohen Kostensteigerungen beim Busbetrieb führt, da mehr Kraftstoff verbraucht wird und evtl. zusätzliches Personal benötigt wird.

Dies wird von Herrn Otte bestätigt. Die Umleitungen bringen oft Verspätungen mit sich. Falls das Fahrpersonal nicht die vorgeschriebenen Pausen einhalten kann, ist ggf. ein weiteres Fahrzeug bzw. ein zusätzlicher Fahrer erforderlich.

Ein Bürger merkt an, dass die Johannisstraße im vorderen Teil optisch nicht den Eindruck einer Fußgängerzone mache. Weiterhin wird gefragt, ob die Bus-Haltestellen in der Johannisstraße im Bereich Landgericht bzw. Sinn-Leffers bestehen bleiben.

Herr Otte führt aus, dass der Busverkehr im Bereich des Neumarkts oft diskutiert wurde und gemäß den entsprechenden Beschlüssen bzw. Bebauungsplänen umgesetzt wird.

In Abstimmung mit den Besuchern werden nun die Tagesordnungspunkte 3 und 4 vorgezogen.

3. Stadtentwicklung im Dialog (TOP 3)

3 a) Allgemeine Mitteilungen der Verwaltung

Bereits im letzten Bürgerforum Innenstadt wurde auf die Reihe „Neues Leben zwischen alten Gräbern“ hingewiesen, unter der Kulturveranstaltungen auf den historischen Friedhöfen in Osnabrück durchgeführt werden. Am Samstag, 22. November 2014, in der Zeit von 10 bis 12 Uhr, findet als letzte Veranstaltung in diesem Jahr die Aktion „Blumenzwiebeln setzen am Johannislabyrinth“ statt. Die Flyer sind im Sitzungsraum ausgelegt.

4. Anregungen und Wünsche (TOP 4)

4 a) Antrag der Stadt Osnabrück auf Verlegung der B 68 auf die Autobahnen

Herr Möller berichtet, dass dieser Wunsch schon oft vorgetragen wurde, auch im Bürgerforum. Immer wieder wurde mitgeteilt, dass dies nicht möglich sei. Nun habe die Stadt Osnabrück doch einen Antrag gestellt.

Herr Otte erläutert, dass die Stadt Osnabrück nicht zum ersten Mal beim Bund den Antrag gestellt hat, die Verkehrsführung von der Innenstadt auf den Autobahnring/Lotter Kreuz zu verlagern. Die Antwort müsse nun abgewartet werden. Diese Anfrage steht nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Lkw-Verkehr in der Innenstadt. Eine Verlagerung der B 68 wäre aber Voraussetzung für Maßnahmen zur Verringerung des Lkw-Verkehrs im Stadtgebiet.

Herr Otte berichtet weiterhin, dass die letzten Zählung und Auswertung der Lkw-Verkehre etwa vor fünf bis sechs Jahren durchgeführt wurde. Damals wurde ein Anteil am Durchgangsverkehr in Höhe von etwa 8 bis 11 % ermittelt. Alle anderen Lkw hatten entweder Ziel oder Quelle ihrer Fahrten im Osnabrücker Stadtgebiet. Für das Frühjahr 2015 ist eine erneute Zählung geplant. Es sei aber nicht zu erwarten, dass sich der Anteil am Durchgangsverkehr signifikant geändert habe. Niemand könne es verhindern, wenn z. B. ein Lkw östlich von Osnabrück von der Autobahn abfährt und dann im Westen der Stadt ein Firmengrundstück ansteuert. Eine Kontrolle in Straßen mit „(nur) Anlieger frei“ sei nahezu unmöglich, wenn ein Lkw-Fahrer mitteilt, dass er eine Adresse in dieser Straße als Zielort habe.

Die Verwaltung werde dieses Thema weiterhin bearbeiten. Allerdings müsse zudem nachgewiesen werden, dass durch eine Verdrängung der Lkw-Verkehre andere Straßen nicht weiter belastet werden.

Frau Unland führt aus, dass die Anwohner in der Innenstadt seit vielen Jahren unter dieser Situation litten und diese sich weiter verschlimmere.

Herr Otte bestätigt diese Situation, weist aber nochmals darauf hin, dass der Gesetzgeber bestimmte Voraussetzungen für eine Verlagerung der Lkw-Verkehre fordere, z. B. die Ausweisung einer alternativen Streckenführung. Er gibt nochmals zu bedenken, dass auch mit einem Lkw-Durchfahrverbot eine spürbare Verringerung des Verkehrs nicht erwartet werden könne. Weiterhin wird aufgrund der Fahrradunfälle die Stadtverwaltung die Osnabrücker Logistikunternehmen ansprechen und darum bitten, dass sie ihre Fahrer statt durch die Innenstadt über die BAB fahren lassen, auch wenn diese Strecken dann einige Kilometer länger sind. Dies wäre allerdings eine freiwillige Maßnahme der Unternehmen und könne nicht gefordert werden.

Frau Unland berichtet, dass viele Lkw-Kennzeichen aus dem osteuropäischen Raum stammten. Zumindest ein Nachtfahr- oder Gefahrguttransporterverbot wäre schon hilfreich.

Herr Otte gibt zu bedenken, dass auch diese Fahrzeuge ihr Ziel in Osnabrück haben können. Die Verwaltung versuche dieses Problem zu minimieren, habe aber bislang noch keine Lösung gefunden, da Verbote nur möglich seien, wenn Alternativen bereitgestellt würden.

Ein Bürger fragt, inwieweit sich die Stadt Osnabrück für den Lückenschluss der BAB A 33 einsetzt.

Herr Henning berichtet, dass die Stadt Osnabrück sich für den Lückenschluss ausgesprochen hat. Auch das niedersächsische Wirtschaftsministerium befürworte diesen Lückenschluss. Es handelte sich letztendlich aber um eine Entscheidung des Bundes.

4 b) Parkplatz Stresemannplatz

Frau Billmann berichtet, dass dort z. B. dienstags morgens schon ab 5 Uhr die Laubsauger in Aktion waren.

4 c) Nutzung der Busse durch mobilitätseingeschränkte Personen

Frau Billmann berichtet, dass die Bushaltestelle Stresemannplatz von vielen mobilitätseingeschränkten Personen bzw. Patienten der umliegenden Ärztehäuser genutzt wird. Einige Personen hätten mitgeteilt, dass manchmal ein Bus nicht direkt am Bordstein hält oder den Wagen nicht absenkt, so dass z. B. Personen mit Rollator Schwierigkeiten beim Ein- und Aussteigen hätten.

Herr Otte stellt klar, dass für die Nutzung der Busse durch mobilitätseingeschränkte Personen das Fahrpersonal klare Vorgaben habe. Bei konkreten Vorkommnissen sollte unverzüglich eine Meldung - am besten zusammen mit Uhrzeit und/oder Busliniennummer - direkt an die Stadtwerke gegeben werden unter der Telefonnummer 2002-0.

4 d) Beschilderung der Bushaltestellen Neumarkt / Hinweise auf Buslinien-Abfahrten

Frau Billmann berichtet, dass am Neumarkt viele Fahrgäste nach dem richtigen Bussteig für die Abfahrt der Buslinien suchen. Zeitweise seien die Lotsen der Stadtwerke vor Ort und würden Auskunft geben. Es sei wünschenswert, wenn eine Übersicht mit den Abfahr-Stellen der verschiedenen Buslinien an den jeweiligen Bushaltestellen angebracht werden könnte.

4 e) Verkehrsführung Neumarkt

Frau Billmann fragt, ob die derzeitige Sperrung für den Individualverkehr evtl. eine dauerhafte sein könnte. Wenn im nächsten Jahr für das geplante Einkaufszentrum umfassende Abrissarbeiten vorgenommen werden, würde durch die Baustelle und die Baustellenfahrzeuge sicherlich auf längere Zeit eine Fahrspur blockiert sein werden. Für die Anwohner sei es wichtig, Informationen über den Zeitplan zu bekommen.

Herr Otte teilt mit, dass gemäß des Ratsbeschlusses der Neumarkt zwei Fahrspuren für den Individualverkehr erhalten werde. Zum Bebauungsplan Nr. 525 - Neumarkt - und zum Bebauungsplan Nr. 600 - Einkaufszentrum Neumarkt - gebe es jeweils drei Normenkontrollverfahren. Es werde davon ausgegangen, dass im Frühjahr 2015 darüber entschieden werde, so dass dann der Bauantrag gestellt werden könne und ca. im späten Frühjahr der Baubeginn erfolgen werde.

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

Herr Henning teilt eingangs mit, dass die Stadtwerke Osnabrück dem Antragsteller der folgenden Tagesordnungspunkte anbieten, direkt mit ihm Gespräche zu diesen Anregungen und Vorschlägen zu führen.

2 f) Ampelvorrangschaltung für den Busverkehr

Herr Demircioglu vom VCD Kreisverband Osnabrück stellt zwei Fragen:

1. Wie gut funktioniert die Ampelvorrangschaltung zwischen den Bussen und dem Verkehrsrechner der Stadt? Insbesondere in der Innenstadt ist dies für eine verlässliche Fahrplangestaltung wichtig.
2. Welche Ampeln sind ansteuerbar, welche werden tatsächlich genutzt? Kann es geschehen, dass ein Bus an einer solchen Ampel nachrangig behandelt wird?

Herr Otte erläutert die gemeinsame Stellungnahme von Stadtwerken und Stadt Osnabrück: Es gibt keine direkte Verbindung zwischen dem Betriebsleitsystem (RBL) und dem Verkehrsrechner der Stadt Osnabrück. Dies ist auch nicht erforderlich. Die Busbeeinflussung erfolgt über Datenfunk. Busse setzen an zwischen der Stadt und den Stadtwerken abgesprochenen Meldepunkten Signale ab, die von den Steuergeräten vor Ort empfangen und weiterverarbeitet werden. Sonderzeichen werden nur dort angebracht, wo Busse eigene Fahrspuren haben.

In der Stadt sind auf den von Bussen befahrenen Straßenzügen die Kreuzungsanlagen mit einer Busbeschleunigung ausgerüstet und werden auch entsprechend angesteuert. Die Intensität der örtlichen Beeinflussung richtet sich dabei nach der jeweiligen Fahrtrichtung (stadteinwärts fahrende Busse erhalten eine höhere Priorität als stadtauswärts fahrende) und der Tageszeit.

Bei der Tageszeit sind die Spitzenbelastungen im Gesamtverkehr maßgebend. Es macht z. B. keinen Sinn, einen stadteinwärts fahrenden Bus in der Abendspitze mit einer hundertprozentigen Bevorrechtigung auszustatten und dadurch einen stadtauswärts fahrenden Bus durch den höheren Individualverkehrsanteil zu der Tageszeit extrem zu benachteiligen.

Herr Otte führt weiterhin aus, dass seitens der Stadtwerke eine bessere Beschleunigung der Busse wünschenswert sei. Dennoch dürften der Individualverkehr sowie die Fußgänger nicht außer Acht gelassen werden. Also müssten Kompromisse gesucht werden. Daher werde demnächst eine Arbeitsgruppe von Stadtwerken und Stadt Osnabrück eingerichtet.

Herr Keck bittet um eine Übersicht über die Standorte, wo es technisch möglich sei, den Bussen einen Vorrang einzuräumen, es aber in der Praxis nicht genutzt werde.

Herr Meinert berichtet, dass sich auch die Radfahrer verlässliche Taktzeiten bei den Fahrrad-Ampeln wünschen. Zu langes Warten führe dazu, dass manch ein Radfahrer dann doch bei „rot“ weiterfährt.

2 g) Vorrang für die Durchfahrt von Nachtbussen

Herr Demircioglu fragt, wann die Nachtbuslinien N19 (Osnabrück - Ibbenbüren), N 67 (Osnabrück - Ankum) und N 381 (Osnabrück - Melle) auch an der Bushaltestelle Kamp-Promenade/Adolf-Reichwein-Platz zum Umsteigen halten können. Alle anderen Nachtbuslinien halten dort, nur die drei o.g. Linien halten am Neumarkt.

Herr Otte erläutert, dass nach Aussage des Verkehrsbetriebes die aktuelle Situation als sachgerecht gesehen wird. Durch die Mittelinsel ist die Verkehrssicherheit im Bushaltestellenbereich verbessert. Die Organisation der Nachtbusse erfolgt aus Sicht der Stadtwerke

ebenfalls zufriedenstellend. Eine Veränderung des bisherigen Systems wird von dort nicht vorgeschlagen.

2 h) Bedienungslücken an Sonn- und Feiertagen zwischen Hauptbahnhof und Neumarkt im Stadtbusverkehr

Herr Demircioglu teilt mit, dass zurzeit sonn- und feiertags - insbesondere morgens - einige Lücken im Fahrplan bestehen.

Herr Keck erläutert, dass bei einigen Zugankünften längere Wartezeiten für die Weiterfahrt mit den Bussen entstehen. Daher wird vorgeschlagen, die Busse ab dem Depot an der Alten Poststraße etwas eher abfahren zu lassen und auf dem Weg zum Neumarkt einen „Umweg“ über den Hauptbahnhof fahren zu lassen.

Herr Otte bestätigt diese Bedienungslücken, die zum Teil darauf zurückzuführen sind, dass die Linie 91/92 nicht mehr über den Hauptbahnhof in Richtung Hasepark fahren kann aufgrund der maroden Eisenbahnbrücke bzw. der Sperrung Hamburger Straße. Sonntagvormittags ist das Fahrgastaufkommen im Busverkehr jedoch vergleichsweise gering. Bisher wurden jedoch bei den Stadtwerken weder Anfragen noch Beschwerden geäußert. Um das Fahrtenangebot zu den vom Antragsteller angegebenen Zeiten zu verstärken, wären grundsätzlich jeweils Zusatzfahrten erforderlich, die entsprechend kostenintensiv wären. Allenfalls denkbar wäre es, ausfahrende und neu beginnende Fahrzeugumläufe nicht am Neumarkt, sondern schon am Hauptbahnhof beginnen zu lassen. Auf diese Weise wäre z. B. eine Schließung der Lücke zum 8-Uhr-Anschluss auf der Linie 21 möglich.

2 i) Einführung einer Anschlussgarantie im Stadtbusverkehr zu allen Tageszeiten

Herr Demircioglu schlägt vor, analog zum Modell der Bochum-Gelsenkirchener-Straßenbahn eine Anschlussgarantie zu schaffen. Dort kann z. B. bei verpasstem ÖPNV-Anschluss zur Weiterfahrt ein Taxi auf Kosten der Verkehrsbetriebe bestellt werden.

Herr Keck erläutert, wie diese Anschlussgarantie in einigen Kommunen im Ruhrgebiet eingerichtet ist und durchgeführt wird. Damit könne die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.

Herr Henning stellt einleitend fest, dass ein solches Angebot zwar wünschenswert, aber kostenmäßig nicht zu finanzieren sei.

Herr Otte erläutert, dass z. B. am Neumarkt zu bestimmten Zeiten die Busse im 15-Minuten-Takt abfahren, um dort das Umsteigen in andere Linien zu ermöglichen. Das Thema Anschlussgarantie könne durchaus dazu geeignet sein, ein Unsicherheitsgefühl beim Fahrgast zu beseitigen und werde daher auch in der VOS (Verkehrsgemeinschaft Osnabrück) diskutiert. Derzeit - nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Baustellensituation am Neumarkt - sei eine Umsetzung unrealistisch und würde zu höheren Kosten beim Verkehrsunternehmen führen, die dann über die Fahrkartenpreise wieder auf alle Buskunden umgelegt werden müssten.

2 j) Verbesserung der Tarife (flexible Zeitkarten für Stadtbusse / zusätzlicher VOS Bahn-Bus-Gemeinschaftstarif)

Herr Demircioglu regt einige Verbesserungen an.

Herr Keck erläutert, dass z. B. eine flexible 24-Stunden-Karte von einem zum nächsten Nachmittag sinnvoll sein könnte oder auch flexible Wochenkarten z. B. von donnerstags bis mittwochs.

Hierzu gibt es von den Stadtwerken Osnabrück folgende Stellungnahmen:

Flexible Zeitkarten

Die heute vorhandenen Vertriebssysteme in der VOS (Verkehrsgemeinschaft Osnabrück) stoßen bei der Einrichtung flexibler Zeitkarten an ihre Grenzen. Im Rahmen einer anstehenden, aber noch nicht terminlich feststehenden Neuanschaffung von modernen Vertriebssystemen wird in Zukunft die Möglichkeit bestehen, auch Zeitkarten mit flexibler Geltungsdauer anzubieten.

Allerdings ist unbedingt darauf hinzuweisen, dass das Angebot flexibler Tarifprodukte (die dem Kunden durch geschickte Ausnutzung preisgünstigere Möglichkeiten bieten) auch entsprechende Tarifierhöhungen nach sich ziehen kann, wie in verschiedenen Verkehrsräumen geschehen. Das heißt ganz praktisch: Sollen solche preisgünstigen Möglichkeiten angeboten werden, ist damit zu rechnen, dass alle anderen Fahrpreise entsprechend angehoben werden. Denn die erbrachte Verkehrsleistung muss nun mal bezahlt werden (siehe auch TOP 2i).

Erweiterung des Bus-Schiene-Gemeinschaftstarifs

Dieses Thema ist ein wichtiger Bestandteil im Nahverkehrsplan und wird dort auch entsprechend behandelt:

Kapitel 8.9.4 des NVP: Gemeinsamer Tarif für Bus und Bahn im VOS-Gebiet

Aufgrund der vorhandenen komplexen Tarifstruktur und der begrenzten Tarifübergänge zwischen Bus und Schiene sollen – verknüpft mit dem Niedersachsentarif – die Tarife vor Ort neu strukturiert und hierbei auch zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten für einen Gemeinschaftstarif für Bus und Bahn entwickelt werden. Ein Bus-Schiene-Gemeinschaftstarif bzw. ein Verbundtarif im Großraum Osnabrück kann einen großen Beitrag zur Stärkung und nachhaltigen Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs in der Region leisten. Die Realisierung bzw. Einführung eines Bus-Schiene-Gemeinschaftstarifes soll in der Stadt und dem Landkreis Osnabrück aufgrund der komplexen Raum- und Tarifstrukturen sowie den dafür notwendigen hohen finanziellen Aufwendungen sukzessiv erfolgen.

Auch hierzu ist zu ergänzen, dass der Preisvorteil für den Kunden durch jemanden auszugleichen ist. Genau aus diesem Grund hat das Land Niedersachsen das Thema Bus-Schiene-Tarif bisher nach hinten geschoben. Vor Ort jedoch lässt sich ein solcher Tarif (wie z.B. der VOS PLUS-Tarif) nicht finanzieren.

Herr Möller berichtet, dass man mit sehr günstigen Preisen die Anzahl der Fahrgäste steigern könne, z. B. wie in Schweden. Ansonsten müsse es problemlos möglich sein, ab dem Zeitpunkt des Entwertens eines Fahrscheins die 24-Stunden-Gültigkeit nachzuweisen.

Frau Billmann regt an, ein 72-Stunden-Ticket oder ein 5-Tage-Ticket anzubieten, da dies für Touristen sehr interessant sei. In vielen größeren Städten gibt es diese Angebote, in Osnabrück fehlen sie noch. Solche Angebote könnten dann zusammen mit der Osnabrück Marketing- und Tourismus GmbH beworben werden.

Herr Otte hält diesen Vorschlag auch für sinnvoll, weist aber darauf hin, dass man sich noch in der Beschaffungsphase befinde. In den nächsten Jahren werde es aber Verbesserungen bei den Angeboten geben. Zudem werde geprüft, inwieweit die Tarife der benachbarten Ge-

meinden mit eingebunden werden können. Dennoch dürfe das Tarifsystem nicht unübersichtlich und kompliziert werden, das könne abschreckend wirken.

2 k) Einführung einer regionalen Stadtbahn

Herr Demircioglu fragt nach dem Sachstand.

Herr Henning führt aus, dass dieses Thema schon vor vielen Jahren geprüft wurde. Die technische Machbarkeit sei vorhanden, aber seitens Bund und Land seien keine finanziellen Unterstützungen gegeben. Die Stadt Osnabrück bzw. die Stadtwerke Osnabrück konzentrierten sich daher auf die Förderung der Elektromobilität.

Herr Otte trägt folgende Stellungnahme vor: Das im Gutachten der Verkehrsconsult Karlsruhe aus dem Jahr 1996 vorgeschlagene Stadtbahnkonzept nach dem „Karlsruher Modell“ wurde nach eingehender Prüfung und intensiver Diskussion von der Stadt Osnabrück nicht weiterverfolgt. Stattdessen wurde das sogenannte OS-Bahn-Konzept entwickelt, welches im Nahverkehrsplan 2004 erstmalig dargelegt wurde.

Mit Verabschiedung des aktuell gültigen Nahverkehrsplanes im Jahr 2013 wurde dieses Konzept weiterentwickelt. Es greift die Zielsetzung wie die Erreichbarkeit der Osnabrücker Innenstadt aus der Region, sowie die Erreichbarkeit der Region aus der Osnabrücker Innenstadt, auf. Durch Fahrplanergänzungen, Verknüpfung von Strecken sowie die Wiederinbetriebnahme bzw. Neuerrichtung von Haltepunkten soll dies erreicht werden.

Bei einer Neuerrichtung von Haltepunkten ist zu berücksichtigen, dass bestehende Bahnverkehre nicht beeinträchtigt und dass angemessene Haltepunkt-Abstände eingehalten werden.

Herr Keck verweist auf einige Projekte in Niedersachsen, die mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert wurden. Eine Stadtbahn könne eine Aufwertung der Stadt und einen wirtschaftlichen Aufschwung mit sich bringen. Auch Pendler nutzen gerne die Stadtbahnen. Die Stadt Dresden habe ihre Stadtbahngleise für eine City-Logistik bereit gestellt, mit der die Anzahl der Lkw-Fahrten reduziert werden soll. Zweifellos sei eine Stadtbahn ein Projekt mit großen Dimensionen, sollte aber dennoch nicht in Vergessenheit geraten.

Nachtrag zum Protokoll:

Nach der Sitzung wurde von Herrn Keck auf folgende Informationen zu aktuellen Stadtbahn-Projekten mit finanzieller Förderung hingewiesen:

- Pressebericht „Weserkurier“ (online-Version 02.08.2014) zum Bau einer Straßenbahn in Lilienthal im Landkreis Osterholz (siehe auch www.bsag.de),
- Pressebericht „Hannoversche Allgemeine Zeitung“ (online-Version 14.12.2014): „Misburg hat wieder Bahnanschluss“,
- Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen (Region Hannover).

Herr Möller berichtet, dass die DB AG in den letzten Jahren einige Gleise, z. B. in Richtung Vehrte, abgebaut habe. Die Schienenanlagen seien ausgelastet. Dass der Betrieb einer Stadtbahn mit geringeren Fahrgeschwindigkeiten dort eingebunden werden könne, sei eher unwahrscheinlich.

2 l) Bahnhof Osnabrück-Altstadt: weitere direkte Zugänge (Ziegelstraße und Nonnenpfad)

Herr Demircioglu schlägt weitere Zugänge zum Bahnhof vor.

Herr Otte berichtet, dass weitere Zugänge durchaus wünschenswert seien, insbesondere der Ostzugang am Hauptbahnhof (siehe TOP 2m). Priorität habe vor allem die Schaffung des Haltepunktes am Rosenplatz. Keines dieser Projekte sei aber in der mittelfristigen Finanzplanung bis einschließlich 2017 dotiert.

Ein Bürger fragt nach der Reaktivierung des Bahnhofs Eversburg.

Herr Otte führt aus, dass hier der gleiche Sachstand vorhanden sei. Allerdings gebe es zurzeit in Nordrhein-Westfalen Bestrebungen, die Gleise der Tecklenburger Nordbahn zu reaktivieren. In diesem Fall solle versucht werden, das restliche Teilstück zwischen der Landesgrenze NRW in Lotte-Büren und dem Bahnhof Eversburg mit Zuschüssen des Landes Niedersachsen ebenfalls zu reaktivieren.

Stellungnahme der Verwaltung: Ein Durchstich mit einem Verbindungstunnel zwischen Ziegelstraße und Wall zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofseingangs wird seit Jahren diskutiert. Eine solche Lösung ist zwar prinzipiell möglich, aber mit hohen Kosten verbunden. Angesichts der aktuellen Haushaltslage sind die Aufwendungen für Planung und Bau in den nächsten Jahren nicht finanzierbar.

Ein Zugang zum Bahnsteig vom Nonnenpfad aus ist mit einem Umbau des Brückenwiderlagers verbunden, da die vorhandene Geh-/Radwegbreite nicht ausreicht, um hier Treppenanlagen oder einen Fahrstuhl zu errichten. Ob dies grundsätzlich statisch möglich ist, müsste geprüft werden. Eine Finanzierung ist aber wie bei der Tunnellösung in absehbarer Zeit nicht möglich.

2 m) Osnabrücker Hauptbahnhof: weitere Zugangsmöglichkeiten (von der Humboldtbrücke bzw. östlicher Zugang zur Hamburger Straße)

Herr Demircioglu schlägt weitere Zugänge zum Bahnhof vor.

Im Zusammenhang mit der Planung zur Erneuerung der Humboldtbrücke sind Gespräche mit der DB geführt worden, in denen auch das Thema des direkten Zugangs über Treppen zu den Bahnsteigen 11/12 und 13/14 angesprochen wurde. Diese Zugangsmöglichkeit wurde seitens der Bahn aber abgelehnt. Sobald die Brückenerneuerung konkret wird, wird die Verwaltung das Thema Zugänglichkeit wieder bei der DB ansprechen. Der Einbau von Aufzügen ist angesichts der Haushaltslage ungewiss.

Der Zugang zum Bahnhof von der Hamburger Straße aus, der sogenannte Zugang Ost, ist bei den Planungen zum Ersatzneubau der Brücke Hamburger Straße berücksichtigt, allerdings bisher nur für die Querung unter der Hamburger Straße. Die Herstellung erfolgt zunächst nur als Rohbau. Die Realisierung der Maßnahme ist zurzeit offen, da infolge der bestehenden Grunderwerbsproblematik die bisherigen Zugpausen entfallen mussten und damit auch die aktuelle Finanzierung.

2 n) Osnabrücker Hauptbahnhof: Einrichtung von weiteren IC-Zughalten

Herr Demircioglu berichtet, dass zwei IC's im Osnabrücker Hauptbahnhof ohne Halt durchfahren und versucht werden sollte, die Anschlusssituation in Osnabrück zu verbessern:

1. Intercity-Züge IC 2407 freitags gegen 16.45 Uhr und IC 2417 sonntags gegen 16.45 Uhr (in der Relation Flensburg - Hamburg - Münster - Köln),
2. ICE-Züge ICE 1094 (Hamburg-Köln) und ICE 1095 (Köln-Hamburg) in Osnabrück-Hauptbahnhof (beide fahren derzeit montags bis donnerstags morgens gegen 8 Uhr ohne Halt durch Osnabrück)

Herr Henning berichtet, dass diese Anregungen zum Betrieb der Bahn AG an den entsprechenden Bundestags-Ausschuss weitergegeben werden müssten

Herr Keck erläutert, dass die Bahn AG mit zeitlichen Einsparungen argumentiert im Hinblick auf die Bahnhöfe Bremen und Osnabrück. In Bremen werde tatsächlich durch das Umfahren des Stadtgebiets ca. 15 Minuten Fahrtzeit eingespart. In Osnabrück müssten die Züge ohnehin durch den Hauptbahnhof fahren, so dass für einen Halt kaum mehr als zwei bis drei Minuten erforderlich wären. Auch Landtagsabgeordnete aus Stadt und Landkreis Osnabrück

hätten sich für diese zusätzlichen IC-Halte eingesetzt, aber leider von der Bahn AG eine abschlägige Antwort erhalten.

Herr Otte berichtet, dass innerhalb der regionalen Planungsgespräche der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und in zurückliegenden Gesprächen mit DB-Fernverkehr die Pla-NOS (Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück) mehrfach auf die IC-Anschlusssituation (IC-Halte und Anschlüsse) in Osnabrück aufmerksam gemacht hat. Im Schreiben von DB-Fernverkehr vom 19.06.2014 wurde der PlaNOS sinngemäß folgendes mitgeteilt:

Zu 1.: Zwischen Hamburg und Köln werden weitere IC/ICE-Züge am Wochenende eingesetzt, um in den nachfragestarken Zeitlagen die im Stundentakt verkehrenden Züge zu verstärken. Diese Züge fahren außerhalb des Taktverkehrs und sind als zusätzliche Züge sehr schwierig in die engen, noch verfügbaren Zeitfenster auf den dicht belegten Strecken und Bahnknoten einzupassen. Daher müssen, nach Auskunft von DB-Fernverkehr, einzelne wenige dieser zusätzlichen Züge (darunter auch der IC 2407 an Freitagen bzw. IC 2417 an Sonntagen) schnellstmöglich Osnabrück passieren und können dort nicht halten.

Zu 2.: Mit dem Zugpaar ICE 1094/1095 soll, nach Auskunft von DB-Fernverkehr, den Geschäftsreisenden ein schnelles, komfortables Angebot zwischen den Ballungszentren angeboten werden. Ein Halt dieser ICE-Sprinter in Osnabrück würde die kurze Fahrzeit zwischen den Ballungszentren verlängern, wodurch mehr durchfahrende Fahrgäste negativ betroffen wären als Kunden aus Osnabrück davon profitieren würden.

Herr Meinert bittet darum, die Themen, die nicht den Stadtteil direkt betreffen, sondern mehrere Stadtteile bzw. das ganze Stadtgebiet, anderweitig zu diskutieren und nicht auf die Tagesordnung des Bürgerforums zu setzen.

Herr Henning stimmt dem zu und kündigt an, dass ggf. die Geschäftsordnung für die Bürgerforen in Osnabrück geändert werde.

Herr Keck fragt nach einem Bürgerforum für solche gesamtstädtischen Themen.

Herr Henning gibt zu bedenken, dass oft sehr viele verschiedene Akteure angesprochen seien.

Herr Bertels empfiehlt die Bürgerfragestunde bei den Ratssitzungen.

Herr Henning dankt den Besucherinnen und Besuchern des Bürgerforums Innenstadt für die rege Beteiligung und den Vertretern der Verwaltung für die Berichterstattung.

gez. Hoffmann
Protokollführerin

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

| Bericht aus der letzten Sitzung vom 19.06.2014 | | TOP 1 |
|--|------------------------|-------|
| Bürgerforum | Sitzungstermin | |
| Innenstadt | Donnerstag, 20.11.2014 | |

a) Gültigkeit des Niedersachsen-Tickets in den Stadtbussen (TOP 4c aus der vorletzten Sitzung am 19.11.2013)

In der Sitzung vor einem Jahr war gefragt worden, warum mit dem Niedersachsen-Ticket nicht die Busse im Stadtgebiet genutzt werden können.

Die Stadtwerke Osnabrück hatten zwischenzeitlich im Bürgerforum Innenstadt mitgeteilt, dass Gespräche mit der zuständigen Niedersachsentarif-Agentur stattfinden.

Nun gilt ab 1.1.2015 das Niedersachsenticket auch für Bus- und Bahnkunden in Osnabrück und Belm.

b) Unnötiges Laufenlassen von Motoren durch die Touristenbusse am Domhof / Lortzingstraße (TOP 4c aus der letzten Sitzung)

Die Osnabrück Marketing- und Tourismus GmbH (OMT) teilt hierzu mit:

Dieses Anliegen wurde bereits und wird weiterhin kommuniziert. Die Busunternehmen werden schriftlich auf die Regelungen in der Innenstadt (Umweltzone) hingewiesen.

Auch das Sicherheitspersonal vor Ort wird entsprechend informiert.

Auf dem Parkplatz Große Domsfreiheit hängt unter den Parkschildern ein zusätzliches Schild: Motor aus

Zum Weihnachtsmarkt in diesem Jahr wird die OMT nochmals darauf hinweisen.