

Protokoll

über die öffentliche Sitzung

des Bürgerforums Innenstadt (30)

am Dienstag, 27. November 2018
Ort: Rathaus, Ratssitzungssaal

Dauer: 19.30 Uhr bis 22.00 Uhr

Teilnehmer/-innen

Sitzungsleitung: Herr Oberbürgermeister Griesert

von der Verwaltung: Frau Balks-Lehmann, Fachbereich Umwelt und Klimaschutz / Leiterin
Fachdienst Naturschutz und Landschaftsplanung
Herr Dr. Beckord, Referat Strategische Steuerung und Rat / Leiter Stadt-
entwicklung/Statistik
Herr Lieder, Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen / Leiter Fach-
dienst Verkehrsanlagen
Frau Pötter, Fachbereich Städtebau / Fachdienst Bauleitplanung

von der Stadtwerke

Osnabrück AG: Herr Hüls, Vorstand
Herr Schulte, Mobilitätsangebot

Protokollführung: Frau Hoffmann, Referat Strategische Steuerung und Rat

Tagesordnung

TOP Betreff

- 1 Bericht aus der letzten Sitzung
- 2 Von Bürgern etc. angemeldete Tagesordnungspunkte
 - a) Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms am Wallring
 - b) Schaffung von neuem Wohnraum (z. B. Aufstockung von Gebäuden)
 - c) Planungen für das neue Busliniennetz 2019 im Bereich der Innenstadt
 - d) Freihalten des Durchgangs „An der Katharinenkirche“ (nordöstlicher Abschnitt) für Fußgänger und Radfahrer während des Wochenmarktes
 - e) Allgemeine Verkehrssituation: Ampelschaltungen/grüne Welle, Kreisverkehre, Baustellensituation, Schaffung von Mitfahrer-/ Pendlerparkplätzen, grüner Pfeil für Rechtsabbieger, Ausbau der Radwege, Situation am Neumarkt, Mobilitätskonzept
 - f) Allgemeine Situation der städtischen Sporthallen
 - g) Rehmstraße und Heinrichstraße: deutlichere Kennzeichnung der 30-er Zone, Hinweise auf dem Straßenbelag mit Schriftzug „30“, Geschwindigkeitskontrollen
 - h) Dauerbaustelle Johannisstraße
 - i) Räumliche Begrenzung der Baustelle am Johannistorwall (Neubau einer Seniorenwohnanlage)
 - j) Verbesserung der Begehbarkeit des Kopfsteinpflasters auf dem Marktplatz
- 3 Stadtentwicklung im Dialog
 - a) Aktionsplan gegen das Insektensterben: die Osnabrücker Wildblumenmischung wird vorgestellt
 - b) Sachstand Neumarkt
 - c) Ausblick Masterplan Innenstadt
 - d) Berliner Platz
 - e) Sachstand Entwicklung Ledenhof und Schlossgarten
 - f) Allgemeine Mitteilungen der Verwaltung: Änderung der Geschäftsordnung für die Bürgerforen in Osnabrück
 - g) Geplante und laufende Baustellen der SWO Netz GmbH 2018/2019 im Stadtteil Innenstadt
- 4 Anregungen und Wünsche

Herr Oberbürgermeister Griesert begrüßt ca. 35 Bürgerinnen und Bürger sowie die weiteren anwesenden Ratsmitglieder - Frau Schiller, Herrn Schlattermund - und stellt die Verwaltungsvertreter vor.

1. Bericht aus der letzten Sitzung (TOP 1)

Herr Oberbürgermeister Griesert weist hin auf den Bericht aus der letzten Sitzung am 24.05.2018 mit den Stellungnahmen der Fachdienststellen zu den Anfragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger (siehe Anlage). Der Bericht wurde vor Sitzungsbeginn für die Besucher ausgelegt.

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

2 a) Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms am Wallring

Die Antragstellerin teilt mit, dass es auf dem Wall immer lauter wird. Autofahrer stellen ihre Musikanlagen so laut, dass man sie im Wohnzimmer hört, auch nachts. Wenn die Personen angesprochen werden, wird oft nur lauter gestellt, man bekommt freche Sprüche oder Beschimpfungen an den Kopf. Die Motoren sind laut, Lkws fahren immer noch über den Wall. Jetzt wird wieder über eine Sperrung des Neumarktes gesprochen.

Eine weitere Antragstellerin fragt nach dem aktuellen Stand zur Reduzierung des Wall-Lärms hinsichtlich Tempo 30, Flüsterasphalt, Lkw-Verbot, Lärmschutzfenstern oder ähnlichen Maßnahmen. Haben auch Anwohner in zweiter Reihe zum Wall - hier Heinrichstraße - Aussicht auf Lärmschutzfenster? Wie ist das Prozedere, um lärmgedichtete Fenster zu beantragen? Kann die "mobile Geschwindigkeitskontrolle / Blitzgerät" gelegentlich am Schlosswall aufgestellt werden, um frühmorgendlichen Lärm (ca. 4.00 bis 7.00 Uhr) durch Raser zu verhindern? Am Schlosswall dringt aufgrund einer Lücke zwischen den Häusern Nr. 36 und 38 der volle Wall-/B68-Lärm wie durch einen Trichter zum Wohnhaus Heinrichstraße (Parallelstraße zum Wall). Das Gartenstück zwischen Wall und Heinrichstraße ist hier sehr kurz. Verstärkt wird der Lärm zusätzlich aufgrund eines freien großen Platzes zwischen den Häusern Schlosswall Nr. 28 und Nr. 30.

Herr Oberbürgermeister Griesert trägt die *Stellungnahme der Verwaltung* vor: Zum Thema „Passiver Schallschutz am Wallring“ gibt es noch keinen neuen Sachstand, da die juristische Klärung zur Teileinziehung des Neumarktes noch aussteht. Die Frage nach Anspruch auf passiven Schallschutz ist dann in der noch zu beschließenden Förderrichtlinie zu klären.

Die Stadt Osnabrück hat sich beim Land Niedersachsen offiziell für den Modellversuch Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen zur Reduzierung der Lärmbelastungen und Luftschadstoffe unter anderem mit den Wallringabschnitten Schlosswall und Johannistorwall beworben. Mit einer Entscheidung über eine Teilnahme ist laut Auskunft des Niedersächsischen Verkehrsministeriums erst Anfang 2019 zu rechnen. Im Rahmen des Modellversuches ist auch vorgesehen, eine Verkehrsüberwachung durchzuführen. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass sich durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 bei freier Schallausbreitung die Lärmreduzierung auch auf den dahinterliegenden Grundstücken bemerkbar machen kann.

Die Stadt Osnabrück ist gerade dabei, den Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2013 fortzuschreiben. Es ist damit zu rechnen, dass auch wieder einige Abschnitte am Wallring zu den Maßnahmenbereichen zählen werden, für die dann entsprechende Maßnahmenvorschläge zu entwickeln sind. Die Fertigstellung ist für 2019 geplant.

Ein Bürger führt aus, dass eine Sperrung des Neumarktes für den Individualverkehr zu einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens auf dem Wallring führen werde. Seit Jahren versuchten die Anwohner des Wallrings, eine Verbesserung ihrer Wohnsituation zu erreichen.

Herr Oberbürgermeister Griesert bestätigt, dass der Wallring zeit- bzw. abschnittsweise sehr hoch belastet sei. Das Verkehrsaufkommen sei über viele Jahre hinweg angestiegen. Es gebe in solchen Fällen keinen Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Eine andere Situation sei gegeben, wenn sich die Lärmsituation durch einen konkreten, aktiven Eingriff ändere, z. B. durch den Bau einer neuen Straße. Wie oben ausgeführt, müsse die juristische Klärung zur Teileinziehung des Neumarktes abgewartet werden.

Eine Bürgerin führt aus, dass sich die Wall-Anwohner seit dem Jahr 2004 für eine Verbesserung der Situation einsetzen würden. Das Schutzgut Mensch müsse Vorrang haben. Wohnungen am Wallring könne man ohne Lärmschutzfenster nicht vermieten.

Herr Oberbürgermeister Griesert zeigt sein Verständnis für diese Situation. Eine Zahlung von Zuschüssen zu Lärmschutzmaßnahmen auf freiwilliger Basis komme aufgrund der nach wie vor angespannten finanziellen Situation der Stadt nicht in Betracht. Der Lärmaktionsplan zeige an vielen Stellen des Stadtgebietes Handlungsbedarf auf, z. B. an den Ausfallstraßen mit Wohnbebauung.

Ein Bürger spricht das Verkehrskonzept Westerberg an, mit dem u. a. der Durchgangsverkehr verringert werden solle, wodurch sich ein Teil des Verkehrs auf den Wallring verlagern werde. Diese Maßnahme werde daher als ein aktiver Eingriff in den Verkehr gesehen, der zu entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner des Walls führen müsse.

Herr Oberbürgermeister Griesert führt aus, dass hierzu ein konkreter Nachweis erstellt werden müsse, in welchem Umfang eine Verkehrsverlagerung vom Westerberg in die Innenstadt stattgefunden habe. Eine Verkehrserhebung im Rahmen einer Neumarkt-Sperrung habe ergeben, dass nicht der gesamte Verkehr auf den Wallring ausgewichen sei.

Ein weiterer Bürger spricht die Lärmbelästigungen durch die sogenannten „Autoposer“ an, insbesondere in der nächtlichen Ruhezeit von 22.00 bis 06.00 Uhr. Wer diese Personen anspreche, bekomme ungebührliche Antworten. Von der Polizei werde auf fehlendes Personal für Kontrollen verwiesen. Nicht immer könne man als Anwohner die Kfz-Kennzeichen dieser Autos notieren.

Herr Oberbürgermeister Griesert bestätigt, dass ausschließlich die Polizeikräfte berechtigt seien, den fließenden Verkehr zu kontrollieren, Pkw anzuhalten und zu überprüfen. Einem vorbeifahrenden Pkw mit offenem Verdeck und überlauter Musikanlage sei eine konkrete Lärmbelästigung kaum nachzuweisen. Die Polizei kontrolliere getunte Fahrzeuge, die im Straßenverkehr auffallen würden.

Ein Bürger berichtet, dass die Pkw mit überlauten Motorengeräuschen insbesondere in den Nachtstunden die Anwohner belasten würden, z. B. wenn diese Pkw vor einer Ampel stehen würden. Er fragt, ob entsprechende Beschilderungen aufgestellt werden könnten.

Herr Oberbürgermeister Griesert führt aus, dass es an einigen Stellen Schilder mit „Motor aus“ gebe, die leider nicht immer beachtet würden. Moderne Automodelle würden sich nach kurzer Wartezeit automatisch abschalten.

Ein weiterer Bürger teilt mit, dass im Bereich Dielingerstraße und Nikolaizentrum im letzten und in diesem Jahr die Zunahme von „Autoposern“ auffällig hoch sei. Er bittet darum, die Polizei auf diese Zustände hinzuweisen. In anderen Städten habe die Polizei Kontrollgruppen speziell für diese Personen eingerichtet.

Herr Oberbürgermeister Griesert sagt zu, diese Hinweise weiterzugeben.

2 b) Schaffung von neuem Wohnraum (z. B. Aufstockung von Gebäuden)

Der Antragsteller bittet darum, das Thema nach der Diskussion in der letzten Sitzung am 24.05.2018 nochmals im Bürgerforum Innenstadt zu beraten und den aktuellen Sachstand zum Thema „Schaffung von Wohnraum“ darzustellen.

Frau Pötter teilt mit, dass im Rahmen des Städtebaulichen Masterplans Innenstadt (*siehe TOP 3c*) überprüft werde, an welchen Stellen eine vertikale Verdichtung, d. h. Aufstockung der Gebäude möglich sei, und trägt die *Stellungnahme der Verwaltung* vor: Diese städtebauliche Betrachtung soll in Zukunft untermauert werden durch eine Überprüfung der bestehenden Bebauungspläne hinsichtlich bereits bestehender planungsrechtlicher Möglichkeiten, aufzustocken. Eine erste grobe Stichprobe hat gezeigt, dass bestehendes Planungsrecht an einigen Stellen nicht komplett ausgenutzt wurde bzw. Obergeschosse untergenutzt sind oder leer stehen, es also durchaus noch Entwicklungsmöglichkeiten zur Schaffung von Wohnraum in der Innenstadt gäbe. Dieses erfordert aber eine explizite Betrachtung und genauere Überprüfung der planungsrechtlichen Möglichkeiten und letztlich die Bereitschaft der Eigentümer, in ihre Bestandsimmobilien zu investieren.

Herr Oberbürgermeister Griesert berichtet, dass die Stadt Osnabrück eine Übersicht der freien und bebaubaren Grundstücke im Stadtgebiet erarbeitet und veröffentlicht habe. Das Baulückenkataster ist unter <http://geo.osnabrueck.de> einsehbar.

Ein Bürger gibt zu bedenken, dass bei neuem Wohnraum durch Aufstockungen der Pkw-Bestand entsprechend ansteigen würde. Er führt aus, dass es Städte gebe, die in solchen Fällen vorgeben würden, dass man über keinen eigenen Pkw verfügen dürfe.

Herr Oberbürgermeister Griesert führt aus, dass die Stadt Osnabrück die Pkw-Nutzung nicht verbieten könne.

Ein weiterer Bürger gibt zu bedenken, dass man kaum Wohnungen vermieten könne, wenn man keine Stellplätze zur Verfügung stellen könne. Weiterhin spricht er die Nutzung von Baulücken an. Eine geschlossene Bebauung würde den Luftaustausch verhindern. In diesem Sommer habe es sich erneut gezeigt, dass insbesondere im innerstädtischen, dicht bebauten Bereich die Lufttemperaturen stärker angestiegen seien als in den Außenbereichen. Es sei daher sinnvoller, in den äußeren Bereichen des Stadtgebietes eine Verdichtung der Wohnbebauung vorzunehmen.

Herr Oberbürgermeister Griesert bestätigt, dass auch die Frischluftzufuhr bei der Bebauungsplanung eine Rolle spielen würde. Je stärker eine Fläche versiegelt sei, umso schneller und intensiver erwärme sich die Luft.

Eine Bürgerin fragt, ob leerstehende Gewerbeimmobilien zu Wohnraum umgenutzt werden können.

Herr Oberbürgermeister Griesert führt aus, dass hierzu eine Vielzahl baurechtlicher und planungsrechtlicher Aspekte zu beachten sei. In reinen Gewerbegebieten sei eine Schaffung von Wohnraum nicht möglich.

2 c) Planungen für das neue Busliniennetz 2019 im Bereich der Innenstadt

Der Antragsteller bittet darum, die Planungen für die Innenstadt vorzustellen. Hat sich ggf. bei der Bus-Anbindung der Stadt Osnabrück an den FMO etwas Neues ergeben?

1. Planung Busliniennetz:

Herr Schulte stellt anhand einiger Folien den aktuellen *Sachstand der Stadtwerke Osnabrück AG* vor. Das Busnetz 2019 wird deutliche Mehrleistungen sowie etliche veränderte Verknüpfungen von Linienästen beinhalten.

Eine Einzeldarstellung für die Innenstadt ist insoweit schwierig, da die Innenstadt im Zentrum des Linienverkehrs liegt und somit quasi sämtliche Änderungen im Busnetz Auswirkungen auf den Bereich der Innenstadt haben. Daher erfolgt hier in aller Kürze eine Darstellung der Änderungen im Gesamtnetz – mit besonderem Fokus auf die Innenstadt.

Den Kern des neuen Liniennetzes bilden 5 MetroBus-Linien mit zum Teil begradigten Linienverläufen

- M1 Haste - Düstrup
- M2 Landwehrviertel - Hauptbahnhof
- M3 Schinkel-Ost - Sutthausen - Hagen
- M4 Hellern (Bereich Lengericher Landstraße/Große Schulstraße) - Belm
- M5 Dodesheide - Kreishaus/Zoo

Darüber hinaus bedienen StadtBus-Linien die weiteren auch bislang bekannten Relationen - auch inklusive der Weiterführung wie bisher in die Region. Hinzu kommen ergänzende Linien, die das Industriegebiet West und den Fledder bedienen. Ganz neu werden zwei Anruf-Bus-Linien für Hörne und Voxtrup eingerichtet.

Völlig neu ist zudem eine Ringlinie, die im nördlichen Stadtbereich in der Tat in einem Halbkreis um die Stadt führt (Klinikum - Eversburger Platz - Römereschstraße - Haste - Dodesheide - Schinkel - Fledder) und die unter Einbeziehung der Lotter Straße, des Neumarktes und des Hauptbahnhofs einen kompletten Ring bilden wird.

Diese Ringlinie bietet vielfältige Möglichkeiten zu kurzen Verbindungen zwischen benachbarten Stadtteilen, aber zudem neue Direktverbindungen zwischen Innenstadt und z. B. den Institutionen an der Römereschstraße.

Der Rat der Stadt Osnabrück hat die erwähnten deutlichen Mehrleistungen beauftragt.

Hier sind vor allem zu nennen:

- Der „Tagestakt“ (alle 10 bzw. 20 Minuten) wird schon um 6 Uhr morgens beginnen (anstatt um 7 Uhr) und bis 20 Uhr andauern (heute nur bis 18:30 Uhr). Die weitere Ausdünnung der Takte am späteren Abend erfolgt erst um 22 Uhr (heute um 21 Uhr)
- Die Ringlinie fährt montags bis freitags im 20-Minuten-Takt, samstags im 30-Minuten-Takt
- Die MetroBus-Linie M4 erhält von Beginn an einen 10-Minuten-Takt auf dem kompletten Linienverlauf. Dieses war wegen der aktuellen Nicht-Einbindung der Gemeinde Hasbergen zunächst nicht geplant.
- Darüber hinaus behält der Stadtteil Atter eine umstiegsfreie Verbindung in die Innenstadt. Hörne sowie auch die Haltestelle Gretesch behalten eine Busanbindung.

Bezogen auf die von Bussen befahrenen Straßen wird es für die Innenstadt nur die Neuerung geben, dass die Linie aus Pye (plus Hollage) über den Hasetorwall und Busring führt und damit eine Lücke auf dem Wallring schließt.

Der Neumarkt bleibt auch im neuen Liniennetz der zentrale Verknüpfungspunkt. Dieses ist das Ergebnis eines parallel erarbeiteten Gutachtens durch ein externes Büro im Auftrag der Stadt Osnabrück.

Was bedeutet das für die Innenstadt?

Die Fahrmöglichkeiten verbessern sich - vor allem durch die erweiterten Zeiten des dichten „Tagestaktes“.

Die neue Ringlinie bietet auch der Innenstadt zusätzliche Möglichkeiten.

Die Bündelung der MetroBus-Linien, die nach und nach auf Elektrobusse umgestellt werden, bringt für zentrale und zugleich sensible Achsen wie Hasestraße oder Johannisstraße, aber auch z. B. für den Busing, eine deutliche Entlastung bei Emissionen wie CO₂, NO_x oder Lärm.

Herr Oberbürgermeister Griesert fragt, ab wann konkrete Informationen bzw. Fahrpläne zum Fahrplanwechsel Oktober 2019 für die Buskunden verfügbar sein werden.

Herr Schulte berichtet, dass bereits jetzt Informationen auf der Internetseite der Stadtwerke verfügbar seien. Für die Veröffentlichung der Fahrpläne gebe es noch keinen konkreten Termin, sie solle möglichst frühzeitig erfolgen.

Eine Bürgerin fragt, ob durch die Hasestraße zukünftig mehr Busse fahren würden.

Herr Schulte erläutert, dass auch bisher zwei Linien durch die Straße geführt werden. Die jetzige Buslinie 41 werde ab Frühjahr 2019 auf den Elektrobusbetrieb umgestellt. Weiterhin sei man noch in Gesprächen, die Regionallinie von der Hasestraße auf den östlichen Ast des Wallrings Hasetor bis Berliner Platz (zu verlagern). Änderungen hinsichtlich der Frequenz würden sich durch die zeitliche Ausweitung des „Tagestaktes“ ergeben.

Herr Möller spricht die Buslinien in der Johannisstraße an und fragt, ob die Sanierungsarbeiten bis zum Fahrplanwechsel Oktober 2019 fertiggestellt sein würden. Weiterhin fragt er, ob die Fahrpreise nicht gesenkt werden müssten, um eine höhere Zahl an Nutzern zu erreichen. Insbesondere der Einzelfahrschein sei teuer, in anderen Städten seien die Fahrscheine um bis zu 40 % günstiger.

Herr Oberbürgermeister Griesert berichtet, dass man das Ziel habe, durch ein attraktiveres Angebot mehr Nutzer zum Umstieg auf den Bus zu animieren. Der Busbetrieb der Stadtwerke werde mit fast 15.000.000 Euro pro Jahr aus Steuergeldern bezuschusst. Eine Reduzierung der Fahrpreise würde zu einem Anstieg des Zuschusses führen und dieser wiederum zu Einsparungen an anderer Stelle der Verwaltung.

Herr Hüls führt aus, dass man das Thema differenziert betrachten müsse. Es gebe immer wieder Beschwerden, dass die Fahrpreise zu hoch seien. Für Osnabrück müsse das Angebot an dem Bedarf ausgerichtet sein, z. B. auch für Schüler und Personen mit geringerem Einkommen. Man müsse überlegen, wo die Schwerpunkte gesetzt werden sollen. Eine Halbierung der Fahrpreise würde nicht automatisch zu einer doppelten Anzahl an Buskunden führen. In Städten, die einen kostenlosen ÖPNV angeboten hätten, habe man oft die Erfahrung gemacht, dass es nicht funktioniere oder der angestrebte Erfolg nicht erreicht wurde.

Herr Hüls teilt weiterhin mit, dass dringender Bedarf an Fahrpersonal bestehe und Interessenten sich gerne bewerben sollten.

Ein Anwohner der Dielingerstraße berichtet, dass bereits mehrere Buslinien durch diese Straße geführt würden. Die Linie aus Pye vom Reißmüllerplatz in Richtung Kamp-Promenade würde in Zukunft statt durch die Hasestraße über den westlichen Abschnitt der Dielingerstraße auf den Busing geführt. Man dürfe nicht nach dem „St.-Florians-Prinzip“ das Busverkehrsaufkommen aufgrund von Anwohnerbeschwerden in eine andere Straße, ebenfalls mit Wohnbebauung, verlagern. In der Dielingerstraße gebe es inzwischen ein so hohes Verkehrsaufkommen, wie es in den 70er Jahren mit der geplanten Verschwenkung der Lotter Straße in Richtung Theater avisiert worden sei.

Herr Schulte führt aus, dass in der Innenstadt eine Verdichtung des Liniennetzes bestehe. Wichtig sei die Attraktivität des Angebotes für die Buskunden. Mit der Verlagerung der Buslinie Pye würde eine - bisher nicht bestehende - Verbindung zwischen Hasetor und Reißmüllerplatz (und weiter in Richtung Busing) geschaffen. Die Verlagerung aus der Hasestraße geschehe nicht, um andere Straßen zu belasten.

Herr Oberbürgermeister Griesert teilt mit, dass die Stadtwerke Osnabrück planen, das Busliniennetz 2019 in den Sitzungen der Bürgerforen vorzustellen. Daher werde im nächsten Jahr ausführlich informiert.

2. Buslinie X150 zum FMO (Flughafen Münster-Osnabrück):

Herr Oberbürgermeister Griesert trägt die *Stellungnahme der Stadtwerke Osnabrück AG* vor: Nach etlichen weiteren Abstimmungsgesprächen zwischen Stadt Osnabrück, Stadtwerken Osnabrück, Kreis Steinfurt, FMO, Gemeinde Ladbergen sowie Regionalverkehr Münsterland wird die Linie X150 derzeit wie bisher fortgeführt, und zwar bis Ende Februar 2019.

Danach wird der Verkehr vom Regionalverkehr Münsterland (RVM) übernommen. Derzeit erarbeitet der RVM ein Konzept für die Linie X150, auch inklusive der erforderlichen Finanzierung. Es wird also weiterhin eine Busverbindung zwischen Osnabrück und dem FMO geben. Der Umfang des Fahrtenangebotes ist für die Stadtwerke aktuell nicht abzusehen.

Herr Oberbürgermeister Griesert ergänzt, dass eine finanzielle Beteiligung der Stadt Osnabrück mit bis zu 100.000 Euro/Jahr geplant sei. Die Buslinie sei bisher mit über 250.000 Euro/Jahr defizitär gewesen. Er appelliert an die Nutzer des FMO, diese Busverbindung zu nutzen. In letzter Zeit sei am FMO das Angebot an Flugrouten und auch die Nutzerzahlen angestiegen.

2 d) Freihalten des Durchgangs „An der Katharinenkirche“ (nordöstlicher Abschnitt) für Fußgänger und Radfahrer während des Wochenmarktes

Der Antragsteller spricht den Wochenmarkt an Donnerstagen an der Katharinenkirche an. Das Begehen zu Fuß und Durchfahren mit Fahrrad ist in dieser Zeit folglich behindert. Er schlägt vor, dass zwischen den Bäumen und der nördlichen Gebäudemauer der schmale Durchgang freigehalten wird. Das wäre problemlos möglich, zumal sehr oft viele Stände nicht vertreten sind. Einzig die Zugmaschine des 40 to-Lasters eines Gemüsehändlers müsste anders geparkt werden; das war bis vor einigen Monaten auch noch möglich.

Der Antragsteller ist nicht anwesend.

Herr Oberbürgermeister Griesert trägt die *Stellungnahme der Verwaltung* vor: Das Befahren des Wochenmarktgeländes - auch mit Fahrrädern - ist während des Wochenmarktes durch Beschilderung untersagt. Die im Einfahrbereich aufgestellten Sperrböcke sind mit entsprechenden Verkehrszeichen versehen. Daher stellt sich nicht die Notwendigkeit, eine Gasse für Radfahrer freizuhalten.

Gegen diesen Lösungsansatz spricht auch, dass etliche der Verkaufswagen und -stände einen rückwärtigen Ausgang besitzen. Das Verlassen der Stände und Verkaufswagen würde mit Gefahren für Fahrradfahrer und für die Händler verbunden sein. Ein auch unter Sicherheitsaspekten ausreichend breiter Weg für Radfahrer und Fußgänger ließe sich unter Beibehaltung der dortigen Stände nicht darstellen.

2 e) Allgemeine Verkehrssituation: Ampelschaltungen/grüne Welle, Kreisverkehre, Baustellensituation, Schaffung von Mitfahrer-/ Pendlerparkplätzen, grüner Pfeil für Rechtsabbieger, Ausbau der Radwege, Situation am Neumarkt, Mobilitätskonzept

Der Antragsteller stellt mehrere Anfragen zur Verkehrssituation (siehe unten).

Herr Oberbürgermeister Griesert trägt die Anfragen und die Stellungnahme der Verwaltung vor.

Der Antragsteller ist nicht anwesend.

1. Ampelschaltungen/grüne Welle:

Anfrage: Auf den Hauptverkehrsstraßen ist die grüne Welle die Ausnahme, nicht die Regel. Sind Sie schon einmal von Hellern über den Kurt-Schumacher-Damm und die Martinstraße bis in die Innenstadt gefahren? Sind Sie schon einmal über den Ring vom Altstadt-Bahnhof bis zur Agentur für Arbeit gefahren? Dies sind lediglich exemplarische Strecken für eine unterirdische Ampelschaltung. Die jeweils nächste grünzeigende Ampel ist vermutlich nur mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit zu passieren. Vielleicht auch gewollt, um per Radarmessung so Geld einzunehmen. Ich kenne es so, dass die Hauptverkehrsstraßen vorrangig geschaltet sind.

Stellungnahme der Verwaltung: An den Ampeln auf den Hauptverkehrsstraßen werden im Laufe des Tages unterschiedliche Programme geschaltet, die sich an den verschiedenen Belastungen orientieren. Bei den Spitzenprogrammen, das ist am Morgen und am Abend, wird die jeweilige Richtung bevorzugt koordiniert, die das größte Fahrzeugaufkommen hat.

Das führt unweigerlich aufgrund der ungünstigen Knotenpunktabstände und Knotengeometrien zu einer Benachteiligung der anderen Richtung, die dann gegebenenfalls an verschiedenen Kreuzungen halten muss. Da dies in der Regel die geringere Fahrzeugmenge ist, ist diese Einschränkung vertretbar.

Ungeachtet der technischen, geometrischen und rechtlichen Rahmenbedingungen muss zwingend das Verkehrsaufkommen beachtet werden. Dies hat sich gegenüber früher extrem erhöht und führt letztendlich zu den zu beobachtenden Schwierigkeiten.

2. Kreisverkehre:

Anfrage: Gerne wüsste ich auch, warum es in Osnabrück so wenige Verkehrskreisel gibt. Viele andere Städte partizipieren von dieser Methode, sorgen für Verkehrsfluss und sparen viel Geld für Wartungsarbeiten an Ampelanlagen.

Aus meiner Sicht bietet auch die große Kreuzung am Altstadt-Bahnhof der B68 entlang wunderbar Platz für einen Kreisel.

Verringert wird auch die Umweltbelastung durch anfahrende und stehende Fahrzeuge mit eingeschaltetem Motor. Beim Vergleich von Kreiseln und Ampeln ist die Standzeit und der CO₂-Ausstoß beim Anfahren bei Kreiseln deutlich geringer.

Stellungnahme der Verwaltung: Die Planung von Kreisverkehren gehört in der Verkehrsplanung zu den wohl anspruchsvollsten Aufgaben. Die wichtigsten zu berücksichtigenden Parameter sind :

- die Anzahl der Fahrspuren
- die sich darauf zu unterschiedlichen Tageszeiten befindenden Verkehrsströme
- die Anzahl und die Geometrie der einmündenden Straßen
- die Führung von weiteren Verkehrsteilnehmer wie z. B. Fußgängern oder Fahrradfahrern
- der Abstand zum nächsten Knotenpunkt
- der vorhandene Platz im Straßenquerschnitt
- die tatsächliche Geschwindigkeit der Fahrzeuge
- der Lkw- und PKW-Anteil

- das Vorhandensein einer Buslinienstrecke und vieles mehr

Ganz allgemein ist zu sagen, dass in stark frequentierten Innenstadtlagen mit häufigen Knotenpunkten die Leistungsfähigkeit von Kreisverkehren stark absinkt und zugleich die Anzahl der Unfälle steigt.

Für Osnabrück bedeutet dies, dass die Verwaltung lediglich in den weiter von der Innenstadt entfernten Bereichen die Möglichkeit hat, Kreisverkehre zu planen. Dort geschieht dies auch, wie z. B. an der Knollstraße/Haster Weg, Lerchenstraße/Haster Weg, Sedanstraße/Barbarastraße. Im Jahr 2015 wurde ein Kreisverkehr am Knotenpunkt Wersener Landstraße/Leyer Straße/Landwehrstraße gebaut.

3. Baustellen:

Anfrage: Es ist immer lobenswert, wenn durch Baumaßnahmen investiert wird. Allerdings sollten diese Baustellen auch auf einander abgestimmt sein. Aktuell ist Osnabrück eine Großbaustelle. Ist dies nicht besser koordinierbar?

Stellungnahme der Verwaltung: Die Koordination der Baustellen im Stadtgebiet erfolgt in wöchentlichen Abstimmungsgesprächen mit allen am Bau beteiligten Stellen. Hauptakteure sind hier die SWO-Netz GmbH und der Fachdienst Verkehrsanlagen der Stadt. Auch die Polizei, Feuerwehr und das Ordnungsamt werden einbezogen.

In diesen Runden werden die unterschiedlichen Baumaßnahmen in Hinblick auf ihre verkehrlichen Auswirkungen beurteilt. Es soll möglichst vermieden werden, dass mehrere Baustellen gleichzeitig in ihrem Zusammenwirken zu unüberwindbaren Verkehrsproblemen führen.

Diese Koordination der Baustellen im Stadtgebiet ist jedoch leider nur begrenzt möglich.

Probleme entstehen in erster Linie, wenn

- Maßnahmen aus technischen oder rechtlichen Gründen nicht zeitlich entzerrt werden können
- unvorhergesehene Störungen zu Veränderungen in der Bauzeit von Baumaßnahmen führen
- nicht planbare Maßnahmen erforderlich werden (z. B. private Hausanschlüsse oder Schäden an vorhandenen Leitungen)
- Maßnahmen/Unfälle auf den Autobahnen geschehen

Aufgrund der Zunahme des Verkehrs in den letzten Jahrzehnten wirken sich oftmals eigentliche kleine Störungen im Straßenraum erheblich auf den Verkehrsfluss im Straßennetz aus.

Aufgrund der sich ergebenden Verkehrsprobleme entsteht bei den Bürgern durchaus nachvollziehbar der Eindruck, es würde gar nicht koordiniert. Für die Zukunft ist es daher ein erklärtes Ziel der Stadt, durch verbesserte Informationen an die Bevölkerung mehr Transparenz und Verständnis zu erzeugen.

4. Mitfahrer-/Pendlerparkplätze:

Anfrage: Viele Bürger nutzen Fahrgemeinschaften um die Arbeitsplatz zu erreichen, was natürlich ein vorbildliches Handeln zeigt. Welchen Beitrag jedoch gibt es von der Stadt Osnabrück? Es sollten viel mehr Pendlerparkplätze geschaffen und beibehalten werden!

Stellungnahme der Verwaltung: Im Rahmen des Projektes „Mobile Zukunft - Osnabrück geht vor“ hat die Stadtverwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken Osnabrück AG ein Park and Ride-Konzept für das Osnabrücker Stadtgebiet entwickelt. Demnach sollen die bestehenden Park and Ride-Plätze an den Bahnhaltedpunkten in der Region um vier potenzielle Standorte an Einfallstraßen in das Stadtzentrum ergänzt werden. Neben dem Umstieg auf den dicht

frequentierten ÖPNV soll auch der Umstieg auf das Fahrrad zur Fahrt in die Innenstadt gefördert werden. Hierzu sollen sichere Fahrradabstellanlagen an den Park and Ride-Standorten installiert werden. Weitere Ausstattungselemente wie Paketstationen etc. sind denkbar. Derzeit befindet sich die Verwaltung in der Konkretisierung der Planung und legt Grundsätze fest.

Ein Bürger hält es für sinnvoll, an den BAB-Anschlussstellen Parkmöglichkeiten für Pendler bereitzustellen, die sich dort treffen, um dann zusammen in einem Fahrzeug weiterzufahren.

Herr Oberbürgermeister Griesert bestätigt, dass dieser Bedarf vorhanden sei. Allerdings müsse man für die Ausweisung von Parkflächen über entsprechende Grundstücke verfügen. An einigen BAB-Anschlussstellen sei zu beobachten, dass Pkw-Fahrer die nahegelegenen Parkplätze der Verbrauchermärkte entsprechend nutzen würden.

5. Grünpfeil:

Anfrage: Ist das Potential dieser Möglichkeit, die Wartezeit für Rechtsabbieger zu verkürzen, in Osnabrück gut genutzt? Beispielsweise von der A30 auf die Sutthäuser Straße in Richtung Innenstadt würde sich so ein Pfeil gut machen.

Stellungnahme der Verwaltung: An der beschriebenen Kreuzung ist ein Rechtsabbiegegrünpfeil eingerichtet. Zurzeit ist dieser allerdings noch abgedeckt. Von der BAB-Abfahrt kommend, gibt es die Spuraufteilung geradeaus/rechts und links. Diese Aufteilung muss erst in rechts und geradeaus/links geändert werden, bevor das Signal freigemacht werden kann. Die erforderliche Änderung der Markierung soll je nach Witterung baldmöglichst erfolgen.

Generell werden dort, wo es möglich und sinnvoll ist, Grünpfeilregelungen eingesetzt.

Der Rat der Stadt Osnabrück hat in seiner Sitzung am 12.06.2018 die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob ein Grünpfeil speziell für Fahrradfahrer eingeführt werden könne.

6. Fahrradwege:

Anfrage: Zwar gibt es Fahrradwege, allerdings sollten diese auch gekennzeichnet und stetig ausgebaut und verbessert werden. Der neue (viel zu breite) Radweg am Heger-Tor-Wall ist mir bekannt und ist sicherlich als erster Schritt zu verstehen. Wäre es nicht eine schöne Maßnahme, viel mehr Radwege in der bekannten roten Farbe zu färben und so ein *Pro Fahrrad* zum Ausdruck zu bringen? Mit Sicherheit würden so mehr Leute Vertrauen in die Fahrt mit dem Rad bekommen. Mitunter werden Fahrradfahrer so besser von Autos und Lkw wahrgenommen, denn der Radweg ist permanent und überall sichtbar und präsent.

Stellungnahme der Verwaltung: Mit dem neuen Radverkehrsplan (RVP 2030) sind auch für die Innenstadt sehr viele Maßnahmen definiert, mit denen die Radverkehrssituation verbessert werden soll. Als Teil des Ratsbeschlusses zum RVP 2030 ist festgelegt, dass Radfahrstreifen in Zukunft mit 2,25 m Breite (inkl. Markierung) deutlich breiter als im Bestand hergestellt werden sollen. Außerdem soll die Realisierung von „protected bike lanes“ an den höchstbelasteten Hauptverkehrsstraßen geprüft werden. Am Heger-Tor-Wall ist ein erster Abschnitt erstellt worden.

In der Stadt Osnabrück werden Radverkehrsanlagen im bundesweiten Vergleich in sehr hohem Maße rot markiert. Grundsätzlich werden alle Stellen, an denen Radfahrerinnen und Radfahrer in Konflikt mit querenden Kfz kommen können, d.h. an allen Einmündungen und bei Radfurten an Kreuzungen, sowie an Stellen, auf die besonders auf Radfahrerinnen und Radfahrer hingewiesen werden soll, wie an den Aufstellflächen an Ampeln (ARAS) rot markiert. Die Rotmarkierung soll eine Signalwirkung haben. Wenn Radfahrstreifen auf der Strecke ebenfalls rot markiert würden, würde diese Wirkung verpuffen.

7. Neumarkt:

Anfrage: Das bisherige Hin und Her inkl. der verursachten Kosten bedarf sicherlich keiner weiteren Zeilen.

Stellungnahme der Verwaltung: siehe TOP 3b der heutigen Sitzung

8. Mobilitätskonzept:

Anfrage: Es ist täglich ein riesengroßes Chaos mit immens viel unnötigem Verkehrsstau. Unter dem Strich tragen all solche Maßnahmen auch zu besserer Luft und mehr Lebensqualität bei. Mir ist absolut nicht klar, welches Konzept - sofern es eines gibt - von der Stadt Osnabrück verfolgt wird. Bisher konnte ich keine Anreize der Stadt für den ÖPNV, für den PKW-Verkehr und auch keine Anreize für Fahrradfahrer erkennen. Was ist die Zukunft, welche Mobilitätsart soll von den Bürgern fokussiert werden? Die Rahmenbedingungen existieren einfach nur - die Bürger regeln es schon von allein oder bringen reichlich Zeit für eine Fahrt durch die Stadt mit. Bedauerlicherweise zahlten auch in diesem Jahr einige Fahrradfahrer die Fahrt mit dem Leben.

Stellungnahme der Verwaltung: Grundsätzlich basiert die städtische Verkehrsplanung auf dem Masterplan Mobilität, der 2010 vom Rat der Stadt Osnabrück beschlossen wurde. Die Stadt Osnabrück verfolgt dabei eine kommunale Strategie der Verkehrsentwicklung, die auf eine Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV unter weitgehendem Erhalt der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ausgerichtet ist. Ziel ist, den Kfz-Anteil am Modal Split (Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an allen Wegen) zu senken und den Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erhöhen.

Im September 2015 hat der Rat der Stadt Osnabrück auch das Stadtziel Nr. 3 „Nachhaltige Mobilität“ beschlossen. Auf der Grundlage des strategischen Stadtzieles Nr. 3

„Nachhaltige Mobilität – Osnabrück ist 2020 auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität, die keine Bevölkerungsgruppe ausschließt und die regionale Verflechtung im Blick hat, sichtbar vorangekommen.“

arbeitet das Projekt MOBIL>E ZUKUNFT, ein gemeinsames Projekt von Stadt und Stadtwerke Osnabrück, an der Stärkung des Umweltverbundes. Nachhaltige Mobilitätskonzepte (wie die Einführung von Park and Ride / Bike and Ride-Plätzen, Planung und Umsetzung von Mobilitätstationen, Einführung eines Citylogistiksystems), Förderung der umweltfreundlichen Nahmobilität, Förderung der E-Mobilität sowie die Stärkung des ÖPNV (sukzessive Elektrifizierung des Nahverkehrs in Osnabrück, Liniennetzstrukturreform, Busbeschleunigung) sind hier die wesentlichen Bausteine.

Das Projekt hat eine Laufzeit von vier Jahren. Mit den sogenannten Patenprojekten wurden zunächst sogenannte Leuchtturmprojekte gestartet, die der Öffentlichkeit deutlich machen, dass der gewünschte Mobilitätswandel sehr facettenreich ist und außerdem langfristig und konsequent zu betrachten ist. Konkret zu nennen sind hier u.a. das Parklet in der Dielingerstraße, die Mobilitätsstationen entlang der ersten elektrifizierten Buslinie Haste – Düstrup, reflektierender Belag auf der Protected Bike Lane, gesichertes Fahrradparken am Kamp. Weitere Informationen sind auf www.mozu-os.info einsehbar.

Zudem veranstaltet das Projekt seit 2016 regelmäßig sogenannte Mobilitätsforen. Diese Veranstaltungen sind öffentlich und frei zugänglich. Themen des Mobilitätswandels werden hier aufgegriffen. Mittlerweile finden die Veranstaltungen im Projektbüro MOBIL>E ZUKUNFT am Berliner Platz 1 statt.

2 f) Allgemeine Situation der städtischen Sporthallen

Der Antragsteller stellt folgende Anfrage: Zunächst einmal möchte ich das relativ große Angebot an städtischen Sporthallen sowie den Neubau der GSG-Halle zum Ausdruck bringen. Durch mein Engagement in einem Osnabrücker Sportverein erfahre ich von unseren Aktiven jedoch einiges an Frust, da die Hallen nicht ausreichen und die verfügbaren Hallen an den Trainingsabenden geteilt werden müssen. Mir ist jedoch auch klar, dass neu geschaffene Sporthallen schnell und reichlich Abnehmer und Interessenten finden würden. Allerdings scheint es akuten Bedarf zu geben. Dieses Thema möchte ich gerne einmal "in den Ring werfen", um seitens der Stadt mögliche Optionen und Potentiale zu überprüfen.

Der Antragsteller ist nicht anwesend.

Herr Oberbürgermeister Griesert trägt die *Stellungnahme der Verwaltung* vor: Aus Sicht der Verwaltung ist momentan trotz der Schließung der Sporthallen von Graf-Stauffenberg-Gymnasium/Bertha-von-Suttner-Realschule und Waldschule Lüstringen keine signifikante Unterversorgung an Hallenzeiten zu verzeichnen. Es gibt schon eine große Nachfrage nach bestimmten Wochentagen und Uhrzeiten (Primetime), die natürlich nicht komplett erfüllt werden kann. Dafür können in Randstunden oftmals noch freie Kapazitäten vermittelt werden. Das setzt dann allerdings auch eine gewisse Flexibilität bei den Nutzern voraus. Sinnvoll ist in diesen Fällen über den jeweiligen Sportverein beim Fachdienst Sport der Stadt Osnabrück freie Zeiten zu erfragen.

2 g) Rehmstraße und Heinrichstraße: deutlichere Kennzeichnung der 30-er Zone, Hinweise auf dem Straßenbelag mit Schriftzug „30“, Geschwindigkeitskontrollen

Frau Ostendorf berichtet, dass sich Autofahrer und Autofahrerinnen in der Heinrichstraße und der der Rehmstraße sehr selten an die Geschwindigkeitsbegrenzung „30“ halten. Das könnte u. a. mit daran liegen, dass dort die „30“er-Zonen minimal ausgewiesen sind. Die Straßen ziehen sich sehr lang hin. Am Anfang eines langen Straßenteilstückes steht ein Straßenschild mit dem Hinweis „30“; danach kommt lange kein weiterer Hinweis. Meiner Meinung nach würden Beschriftungen des Straßenbelages mit einer großen „30“ helfen, die Autofahrer daran zu erinnern. Das Abbiegen aus der Heinrichstraße oder der Langen Straße auf die Rehmstraße oder das Überqueren der Rehmstraße ist entsprechend gefährlich, weil die Geschwindigkeit der dort fahrenden Fahrzeuge unterschätzt wird. Auf der Heinrichstraße stehen viele parkende Autos in zweiter Reihe (erlaubt oder nicht erlaubt). Beim Herausfahren aus Innenhöfen in die Heinrichstraße wird es häufig sehr gefährlich und eng, da aufgrund beparkter Seitenstreifen und Autos in zweiter Reihe die Übersicht sehr begrenzt ist. Die sich nicht an die Tempogrenze „30“ haltenden Autofahrer verschärfen die Unfallgefahr deutlich. Daher sind zusätzliche Hinweise auf die "Tempo-30-Zone" m. E. nach notwendig. Gelegentliche „Blitzeraktionen“ würden sicherlich zudem vom zu schnellen Fahren abhalten.

Herr Oberbürgermeister Griesert trägt die *Stellungnahme der Verwaltung* vor:

Die geschilderte Situation muss für die Rehmstraße und für die Heinrichstraße verschieden beurteilt werden.

Bei der **Heinrichstraße** handelt es sich um eine klassische Wohnstraße ohne übergeordnete Verkehrsfunktion. Deshalb ist diese auch als Tempo-30-Zone eingerichtet und beschildert worden. Um den Charakter der Straße und die damit verbundene Höchstgeschwindigkeit zu unterstreichen, kommt hier durchaus die Markierung von 30er-Piktogrammen in Betracht. Die Verwaltung wird deshalb veranlassen, dass nach der Zufahrt von der Rehmstraße aus, jeweils ein Fahrbahn-piktogramm nachmarkiert wird. Die Markierungsarbeiten können allerdings nicht im Herbst und Winter durchgeführt werden, sodass die Maßnahme noch einige Zeit dauern wird.

Anders sieht es für die **Rehmstraße** aus. Diese ist aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung in das Vorfahrtsstraßennetz der Stadt Osnabrück eingebunden und es ist deshalb nicht zulässig, eine solche Straße zur Tempo-30-Zone zu machen. Deshalb gibt es aufgrund der allgemei-

nen Gefahrenlage an der Rehmstraße ein Streckengebot 30. Dieses wird allerdings nur mit den Verkehrszeichen „zulässig Höchstgeschwindigkeit 30“ beschildert und dieses wird nach jeder Kreuzung oder Einmündung wiederholt. Deshalb kommen zusätzliche Fahrbahnmarkierungen an der Rehmstraße nicht in Betracht.

Grundlage für die Planung und Durchführung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung ist der nds. Erlass „Richtlinie für die Überwachung des fließenden Straßenverkehrs durch Straßenverkehrsbehörden“. Danach sind Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen dort zu konzentrieren, wo sich häufig Unfälle ereignen (Unfallbrennpunkte) oder die Wahrscheinlichkeit besteht, dass sich Unfälle ereignen werden (Gefahrenpunkte).

Neben den auf Grundlage der polizeilichen Unfallanalyse festgestellten Unfallbrennpunkten, stellen Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen im Umfeld von Grundschulen einen besonderen Schwerpunkt dar. Weitere schutzwürdige Bereiche sind die Nahbereiche von Kindertagesstätten, Senioren- und Behinderteneinrichtungen. Weiterhin kommen Streckenabschnitte in Betracht, in denen überdurchschnittlich häufig Verkehrsverstöße gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen festgestellt werden.

Neben diesen inhaltlichen Voraussetzungen müssen auch bestimmte Anforderungen an den Standort des Radarfahrzeuges bzw. des Messgerätes gegeben sein, um ordnungsgemäße und verwertbare Geschwindigkeitsüberwachungen durchführen zu können.

Der Fachbereich Bürger und Ordnung wird diese Voraussetzungen prüfen und ggfls. zunächst statistische Messungen in diesen Bereichen durchführen. Auf Basis dieser Ergebnisse wird dann der Arbeitskreis Kommunale Verkehrsüberwachung, dem Vertreter der Polizeiinspektion Osnabrück und der Straßenverkehrsbehörde angehören, eine abschließende Entscheidung über die Durchführung von Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen treffen.

2 h) Dauerbaustelle Johannisstraße

Frau und Herr Möller fragen, wann für Fußgänger wieder ein normaler Spaziergang auf der Johannisstraße möglich ist. Die Bautätigkeiten könnten durchaus etwas eingeschränkt werden, ohne dass diese übermäßig behindert werden. Es werde gehofft, dass man die Johannisstraße nicht ganz abschreibt.

Herr Hüls trägt die *Stellungnahme der Stadtwerke Osnabrück AG* vor: In der Johannisstraße werden Gas- und Wasserleitungen sowie Schmutz- und Regenwasserhausanschlüsse erneuert. Diese Arbeiten müssen zeitlich aufeinander abgestimmt erfolgen, da ab Juni 2019 die Straßenbauarbeiten beginnen sollen. Aus diesem Grund werden in den verschiedenen Baufeldern zuerst die Versorgungsleitungen neu verlegt und danach die Entwässerungsleitungen erneuert. Da die Schmutz- und Regenwasserhausanschlüsse bis zur Grundstücksgrenze erneuert werden, muss auf einer Seite jeweils der Bürgersteig verengt werden.

Eine weitere Baufeldeinengung ist hinsichtlich des geforderten Baufortschritts sowie aus Gründen des Einsatzes von Baustellenfahrzeugen und der erforderlichen Baustellensicherheit nicht möglich. Die Abgrenzung der Baustellenfelder wurde mit der Stadt abgestimmt und entsprechend genehmigt.

2 i) Räumliche Begrenzung der Baustelle am Johannistorwall (Neubau einer Seniorenwohnanlage)

Frau und Herr Möller berichten, dass diese Baustelle den Fußgängerverkehr in erheblichem Maße behindert. Baustelleneinrichtungen könnten auch innerhalb der Baustelle eingerichtet werden. Anlieferungen wären auch in der Nacht möglich, in diesem Zeitraum wird der zulässige Lärmpegel sowieso überschritten.

Herr Möller teilt mit, dass sich die Anfrage erledigt habe, da die Baustelle in Kürze beendet sein werde.

Anmerkung der Verwaltung zum Protokoll: Aus folgenden Gründen ist bzw. war eine Freigabe des Bereiches vor der Baustelle für den Fußgänger nicht möglich:

- entlang des Gebäudes ist kein Gehweg mehr vorhanden
- Tiefbau entlang des Gebäudes im Gehweg
- Für die Anlieferung mit Schuttgütern durch Lkw ist die Tordurchfahrt zu niedrig. Daher wird die Straßenfläche vor dem Gebäude für Lieferfahrzeuge genutzt.
- Die Anlieferung und das Verladen der Materialien ist aus rechtlichen Gründen (Arbeitszeitgesetz, Lärmschutz, Arbeitsschutzgesetz) nur in Ausnahmefällen und daher nicht regelmäßig zulässig.
- Im Nachgang an den Tiefbau soll die Fassade eingerüstet werden.

Die Baumaßnahme soll Ende Februar 2019 fertiggestellt und die Unannehmlichkeiten für die Fußgänger bis dahin behoben sein.

2 j) Verbesserung der Begehrbarkeit des Kopfsteinpflasters auf dem Marktplatz

Eine Bürgerin berichtet, dass der Marktplatz mit dem Kopfsteinpflaster schwer begehbar ist für Personen mit Rollator, mit Gehstock, mit Kinderwagen. Radfahrer in der anliegenden, ähnlich gepflasterten Turmstraße weichen dort auf den Bürgersteig aus. Sie fragt, ob auf dem Marktplatz weitere durchgehende „glatte“ Flächen angelegt werden können, z. B. mit Steinplatten. Als Beispiel wird der Marktplatz in Wismar genannt.

Die Antragstellerin ist nicht anwesend.

Oberbürgermeister Griesert trägt die *Stellungnahme der Verwaltung* vor: Eine Veränderung der Oberfläche des Marktplatzes hätte erhebliche gestalterische, bauliche und finanzielle Auswirkungen. Die Verwaltung wird die Möglichkeiten und Konsequenzen einer solchen Maßnahme prüfen.

Herr Oberbürgermeister Griesert ergänzt, dass auf dem Marktplatz periodisch die Fugenverfüllung erneuert würde. Weiterhin könne man einen Rollstuhl mit Ballonreifen ausleihen.*

Eine Bürgerin bestätigt, dass das Kopfsteinpflaster mit einem Rollator oder mit einem Kinderwagen schwer begehbar sei. Gleiches gelte für das Gelände Große Domsfreiheit, auf dem samstags der Wochenmarkt stattfindet. Bei geplanten Sanierungsarbeiten, z. B. für die Kleine Domsfreiheit zwischen Theater und L+T, sollte man ebene Flächenabschnitte mit einplanen.

Herr Oberbürgermeister Griesert erläutert, dass dieses Anliegen bei jeder Straßenneubauplanung berücksichtigt werde. Beim Bestand sei es schwierig und kostenaufwändig, Umbauten vorzunehmen. Auch hinsichtlich der Gestaltung mit einer historischen Pflasterstruktur müsse eine Abwägung vorgenommen werden.

*Anmerkung der Verwaltung zum Protokoll: Hierzu sind die u. a. Informationen auf der Internetseite <https://www.osnabrueck.de/barrierefreier-tourismus.html> veröffentlicht.

Die Rollstühle können jederzeit ausgeliehen werden.

Outdoor-Rollstühle

Rollstuhl mit Ballonreifen

Für Rollstuhlfahrer steht in der **Garage in der Neuen Straße** ein Rollstuhl bereit, mit dem sie bei ihrem Besuch auch schwierig zu befahrende Bereiche wie zum Beispiel den Marktplatz problemlos besuchen können. Sie finden die Garage von der Bierstraße kommend auf der rechten Seite gegenüber dem Hintereingang Dominikanerkloster, vom Parkplatz Kunsthalle Dominikanerkirche kommend auf der linken Seite.

Die Garage zum Rollstuhl ist mit einem Schloss gesichert, das mit einem Euroschlüssel geöffnet werden kann. Diesen gibt es zum Ausleihen in der Tourist Information. Ausleihe erfolgt gegen Pfand.

Der eigene Rollstuhl kann für die Zeit der Nutzung in der Garage geparkt werden.

Gegenüber der Garage sind Behindertenparkplätze eingerichtet, auf denen Sie Ihr Fahrzeug (mit entsprechendem EU-Kennzeichen) abstellen können.

Rollstuhl zum Ausleihen in der Tourist Information

In der Tourist Information steht ebenfalls ein Rollstuhl zum Ausleihen bereit: Als Serviceangebot kann dieser während der Öffnungszeiten kostenlos ausgeliehen werden. Ausleihe erfolgt gegen Pfand.

3. Stadtentwicklung im Dialog (TOP 3)

3 a) Aktionsplan gegen das Insektensterben: die Osnabrücker Wildblumenmischung wird vorgestellt

Frau Balks-Lehmann stellt anhand einer Präsentation die Osnabrücker Wildblumenmischung vor. Im Jahr 2013 wurde mit dem Ratsbeschluss zum „Aktionsplan gegen das Bienensterben“ die Verwaltung beauftragt, im Kooperation mit verschiedenen Institutionen Möglichkeiten zu beraten und Maßnahmen zu entwickeln, die geeignet sind, Osnabrück bienenfreundlicher zu gestalten. Das „Osnabrücker BienenBündnis“ besteht aus einer Vielzahl von Akteuren wie z. B. der Hochschule Osnabrück, der Landwirtschaftskammer Niedersachsen, dem BUND Osnabrück, der Gemeinde Wallenhorst, dem Lernstandort Nackte Mühle, dem Imkerverein Osnabrück und dem Osnabrücker ServiceBetrieb. Frau Balks-Lehmann erläutert die Ziele und Aktivitäten des Bündnisses. In Zusammenarbeit mit der Hochschule ist eine Saatgutmischung entstanden, deren Samen aus hiesigen Wildblumen bestehen und in einem für Bienen geeigneten Verhältnis zusammengesetzt ist: die Osnabrücker Mischung, die aus 40 Kräutern und drei Grasarten besteht.

Frau Balks-Lehmann erläutert weiterhin die Voraussetzungen für die Anlage von mehrjährigen Blühflächen. Auch auf städtischen Grünflächen sowie auf Grundstücken, die von der Stadt Osnabrück verpachtet werden, werde die Mischung eingesetzt. Zurzeit führe die Verwaltung u. a. Gespräche mit Kleingartenvereinen.

Die Osnabrücker Mischung kann saisonal erworben werden in der Tourist-Information Osnabrück und Osnabrücker Land (Bierstraße 22-23) und im Shop des Museums am Schölerberg Natur und Umwelt. Dort gibt es auch kostenlos das Buch „Wildbienen in der Stadt Osnabrück“, herausgegeben von Janina Voskuhl und Herrn Prof. Herbert Zucchi.

Im Sitzungsraum sind der Flyer „BienenBündnis“ sowie einige Samentütchen ausgelegt. Weitere Informationen gibt es unter www.osnabrueck.de/bienenbuendnis sowie beim Fachbereich Umwelt und Klimaschutz.

Herr Oberbürgermeister Griesert dankt für den Vortrag. Es sei wichtig, dass auch die Stadt Osnabrück auf öffentlichen Flächen entsprechend tätig werde.

3 b) Sachstand Neumarkt

Herr Dr. Beckord informiert über den aktuellen Sachstand:

Baulos 2 (Neubau vor H&M): Die Baugenehmigung wurde erteilt (Geschäfte und Hotelbetrieb), die Baustelle eingerichtet und die Bushaltestelle verlegt.

Ein Bürger fragt, ob der Grundstückseigentümer mit dem Neubau ein unterirdisch gelegenes Teilstück der öffentlichen Fläche in Anspruch nehmen dürfe.

Herr Oberbürgermeister Griesert führt aus, dass gemäß Ratsbeschluss eine räumlich begrenztes Unterbaurecht erteilt wurde. Weiteres wurde in einem Vertrag geregelt.

Neumarkt 3: Für das Gebäude ehem. Sportarena (demnächst Hotel) wurde ein Architektenwettbewerb zur Fassadengestaltung durchgeführt.

Einkaufszentrum (EKZ): Der Bauantrag wurde eingereicht und wird zurzeit bearbeitet.

Justizzentrum: Ein zentraler Eingangsbereich wird neu geschaffen, ebenso die Bebauung im Innenbereich zwischen Land- und Amtsgericht. Der Großbaum an der Straßenecke Kollegenwall bleibt erhalten.

Ein Bürger fragt, ob in dem Zusammenhang die zugemauerten Fenster des Landgerichtsgebäudes geöffnet werden sollen.

Herr Oberbürgermeister Griesert berichtet, dass die Fassade vor einigen Jahren renoviert wurde und Änderungen an dem Gebäude nicht geplant seien.

Anmerkung der Verwaltung zum Protokoll: Eine entsprechende Anfrage wurde zum Protokoll der Sitzung des Bürgerforums Innenstadt am 31.05.2017 wie folgt beantwortet: „Die drei Blindfenster im oberen linken Gebäudeteil stellen ein Gestaltungselement der Fassade dar und entstammen noch der Erbauungszeit. Im rechten Gebäudeteil waren diese Gestaltungselemente ursprünglich ebenfalls geschlossen, sind aber vermutlich nach dem zweiten Weltkrieg geöffnet worden.

Denkmalpflegerisches Ziel ist es, die Fenster als Blindfenster zu erhalten, da sie wesentliche Elemente der Fassadengestaltung darstellen. Welche konkrete Nutzung sich hinter den angesprochenen Bereichen befindet, ist der Verwaltung nicht bekannt, da das Gebäude im Eigentum des Landes ist und denkmalrechtlich nicht von der städtischen Denkmalpflege betreut wird.

Johannisstraße (siehe auch TOP 2h): Die Baumaßnahme wird noch ca. ein Jahr andauern. Die Gestaltung der Straßenoberfläche entspricht der Planung für den Neumarkt und Neuer Graben. Eine Sperrung des Neumarktes für den motorisierten Individualverkehr ist abhängig von den Maßnahmen „EKZ“, „Baulos 2“ und dem Straßenbau. Zurzeit pausiere die Baustelle in Abstimmung mit den Geschäftsleuten vor Ort bis zum 06.01.2019 und ein Großteil der Busse könne die Straße nutzen.

Herr Oberbürgermeister Griesert spricht in diesem Zusammenhang den Text einer Vorlage¹ für die Sitzung des Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt am 29.11.2018 an, in der eine Sperrung „spätestens ab Sommer 2019 aus bautechnischen Gründen für ca. zwei Jahre für den motorisierten Individualverkehr“ angekündigt werde. Dies sei nicht zutreffend, da z. B. der Baubeginn für das EKZ und die Zahl der Bauabschnitte für die Oberflächengestaltung noch offen sei.

¹ Luftreinhalteplan der Stadt Osnabrück 2008 - 2. Aktualisierung, TOP Ö 3.4 der Sitzung; die Sitzungsunterlagen sind einsehbar im Ratsinformationssystem der Stadt Osnabrück unter www.osnabrueck.de/ris

Eine Bürgerin fragt, welchen Bereich der Neumarkt umfasse.

Anmerkung der Verwaltung zum Protokoll: Die Straßenbezeichnung „Neumarkt“ beinhaltet den Bereich östlich der Großen Straße (Fläche vor dem Landgericht) und den Bereich westlich der Großen Straße (Bereich mit den Bushaltestellen). Die Straße „Neuer Graben“ beginnt - stadtauswärts gesehen - in Höhe des VGH-Gebäudes neben diesen Bushaltestellen.

Herr Dr. Beckord berichtet weiterhin, dass eine Machbarkeitsstudie ergeben habe, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt durch den ÖPNV am günstigsten - wie bereits jetzt - über den Neumarkt möglich sei.²

Weitere Informationen zum Neumarkt gibt es unter www.osnabrueck-neumarkt.de. Anlieger können sich dort für einen Newsletter anmelden.

3 c) Ausblick Masterplan Innenstadt

Frau Pötter informiert anhand einer Präsentation über den Sachstand. Im April 2018 wurde die zweite Bürgerwerkstatt durchgeführt. Dort konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger ihre Vorschläge und Anregungen für die Entwicklung der Innenstadt und ihrer Übergänge in die umgebenden Quartiere aktiv einbringen.

Im Zeitraum April bis Oktober 2018 wurde eine Machbarkeitsuntersuchung zur Neuorganisation des Öffentlichen Personennachverkehrs (ÖPNV) in der Osnabrücker Innenstadt durchgeführt. Die Ergebnisse (siehe auch TOP 3b) werden mit dem Masterplan abgestimmt.

Die öffentliche Abschlusspräsentation des Städtebaulichen Masterplans Innenstadt ist vorgesehen für Mittwoch, 13.02.2019, 19.00 Uhr, Rathaus/Ratssitzungssaal.

Danach soll der Masterplan als Handlungsrahmen für die städtebauliche Entwicklung der Osnabrücker Innenstadt vom Rat der Stadt Osnabrück beschlossen werden, um auf dieser Grundlage die kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen für die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt vorzubereiten und umzusetzen.

Weitere Informationen gibt es unter www.osnabrueck.de/masterplan-innenstadt.

3 d) Berliner Platz

Frau Pötter stellt anhand einiger Folien den aktuellen Sachstand dar. Für den Bereich des Berliner Platzes stellt die Stadt zurzeit zwei vorhabenbezogene Bebauungspläne auf.

Der Bebauungsplan Nr. 637 - nördlich Berliner Platz - befindet sich bereits in der Entwurfsauflegung. Hierzu besteht eine Beteiligungsmöglichkeit für die Öffentlichkeit vom 13.11.2018 bis zum 13.12.2018. Die Pläne sind sowohl im Internet als auch im ehemaligen Dominikanerkloster, Hasemauer 1, einzusehen.

Der Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 618 – westlich Wittekindplatz – soll ebenfalls noch in diesem Jahr öffentlich ausgelegt werden. Ein entsprechender Ratsbeschluss wird für den 04.12.2018 erwartet.

Beide Bebauungspläne sollen das Planungsrecht für die Neuerrichtung von ca. 46 Wohneinheiten in zentraler Lage schaffen.

² Ergebnisse der Machbarkeitsstudie "Neuorganisation des ÖPNV in der Osnabrücker Innenstadt", TOP Ö 10.2 der Ratssitzung am 30.10.2018; die Sitzungsunterlagen sind einsehbar im Ratsinformationssystem der Stadt Osnabrück unter www.osnabrueck.de/ris

3 e) Sachstand Entwicklung Ledenhof und Schlossgarten

Frau Pötter stellt anhand einer Präsentation die Sachstände vor:

Schlossgarten:

- Die Entwurfsplanung, inkl. Kostenberechnung für den Schlossgarten befindet sich noch in der Erarbeitung. Die Endfassung wird den Ratsgremien voraussichtlich Anfang 2019 zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt. Im Anschluss daran erfolgt die Ausführungsplanung und Vorbereitung der Ausschreibungen in Bauabschnitten. Insgesamt muss die aus dem Förderprogramm „Zukunft Stadtgrün“ geförderte Baumaßnahme bis Ende 2022 abgeschlossen sein.
- Im Winter/Frühjahr 2019 beginnen unter Federführung des Staatlichen Baumanagements die Arbeiten für das Studierendenzentrum in dem Bereich des jetzigen Kinderspielplatzes.
- Der Beginn der Arbeiten zur Herrichtung des neuen Kinderspielplatzes am neuen Standort nahe der OsnabrückHalle ist nach dem Schlossgarten-Open-Air für Spätsommer/Herbst 2019 geplant.

Ledenhof:

- Für die gesamte Platzgestaltung soll eine Neukonzeption vorgenommen werden. Ein -barrierefreier - Umbau soll den Platz attraktiver machen. Grundlage ist ein freiraumplanerischer Wettbewerb mit Beteiligung der Bürger. Der denkmalgeschützte Gebäudekomplex „Ledenhof“ soll saniert werden.
- Zu diesem Vorhaben gehört auch die Gestaltung „Neuer Graben“. Hierzu soll eine Straßenplanung mit hohem gestalterischem und freiraumplanerischem Anspruch die Bereiche Schlossgarten und Ledenhof zusammenführen - auch hierzu ist eine Bürgerbeteiligung vorgesehen.
- Zeitplan: Freiraumplanerischer Wettbewerb Neuer Graben/Ledenhof: Start Februar 2019, Ergebnisse Juni 2019; zwei Veranstaltungen mit Öffentlichkeitsbeteiligung zu Beginn und gegen Ende des Wettbewerbs.

3 f) Allgemeine Mitteilungen der Verwaltung: Änderung der Geschäftsordnung für die Bürgerforen in Osnabrück

Mit Ratsbeschluss vom 12.06.2018 wurde die Geschäftsordnung für die Bürgerforen in Osnabrück angepasst. Unter anderem wurde der Anmeldeschluss für Tagesordnungspunkte von zwei auf drei Wochen verlängert. Damit wird der Verwaltung Gelegenheit gegeben, die zum Teil komplexen Anfragen umfassender zu bearbeiten. Auf den Anmeldeschluss wird auf der Internetseite der Stadt Osnabrück sowie in der Presse hingewiesen. Weiterhin wurde festgelegt, dass in den Protokollen aufgrund der Veröffentlichung im Internet keine Namen von Antragstellern genannt werden - außer es wird ausdrücklich gewünscht.

Termine sowie Tagesordnungen und Protokolle können auch als E-Mail-Abonnement angefordert werden (per E-Mail an buergerforen@osnabrueck.de).

Die Geschäftsordnung liegt im Sitzungsraum aus und ist im Internet einsehbar unter www.osnabrueck.de/ortsrecht.

3 g) Geplante und laufende Baustellen der SWO Netz GmbH 2018/2019 im Stadtteil Innenstadt

Herr Oberbürgermeister Griesert teilt mit, dass ab dem nächsten Jahr in den Sitzungen der Bürgerforen zum Baustellenmanagement informiert werde.

Eine aktuelle Übersicht der Arbeiten der Stadtwerke Osnabrück AG ist als Anlage beigefügt.

Ein Bürger bittet darum, die Anlieger An der Petersburg besser zu informieren, auch hinsichtlich der Umleitungen. Dort wurde aufgrund der Erneuerung der Eisenbahnüberführung bereits zweimal die Verkehrsführung kurzfristig geändert.

Herr Oberbürgermeister Griesert weist darauf hin, dass es sich um eine Baumaßnahme der DB Netz AG handele. Wichtige Baustellen sind auf der Internetseite www.osnabrueck.de/baustellen verzeichnet.

Herr Möller bittet darum, am Neumarkt an den Bushaltestellen Hinweise zu den - aktuell geänderten - Streckenführungen der Buslinien anzubringen.

4. Anregungen und Wünsche (TOP 4)

Keine.

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

Die nächste Sitzung dieses Bürgerforums findet statt am Dienstag, 21. Mai 2019, 19.30 Uhr, Rathaus/Ratssitzungssaal (Anmeldeschluss für Tagesordnungspunkte: Dienstag, 30. April).

gez. Hoffmann

Protokollführerin

Anlage

- Bericht aus der letzten Sitzung (zu TOP 1)
- Übersicht Baustellen (zu TOP 3g)

Bericht aus der letzten Sitzung		TOP 1
Bürgerforum	Sitzungstermin	
Innenstadt	Dienstag, 27.11.2018	

Die letzte Sitzung des Bürgerforums Innenstadt fand statt am 24. Mai 2018. Die Verwaltung teilt zu den Anfragen, Anregungen und Wünschen Folgendes mit:

a) Zugang zum Theater während Großveranstaltungen, z. B. Maiwoche (TOP 4b aus der letzten Sitzung)

Ein Bürger berichtete, dass während der Maiwoche der Eingang zum Theater nur schwer erreichbar war und regte an, den Standplatz vor dem Eingangsbereich zukünftig freizulassen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Bereich des Zuganges zum Theater ist in einem ausreichenden Abstand ein eigener Stand der Städtischen Bühnen (Nr. 64) aufgebaut. Die Sichtachse zum Foyer ist in vollem Umfang gegeben.

Die in diesem Bereich aufgestellten Betonpoller haben lediglich die Durchfahrt verhindert und standen in Verlängerung der Gebäudekante Städtische Bühnen über die Kleine Domsfreiheit.

Eine Erreichbarkeit des Theaters war zu jedem Zeitpunkt gegeben.

b) Anfragen zum Parkhaus Neustadt-Carré an der Kommenderiestraße und zum Bewohnerparken (TOP 2f aus der letzten Sitzung)

Sachverhalt:

Eine Bürgerin hatte im letzten Bürgerforum berichtet, dass Innenstadtbewohner/innen, die auf einen Pkw angewiesen seien, kaum einen Parkplatz finden. Sie regt daher an, dass diese Bewohner mit Parkausweisen an Wochenenden auch die Bewohnerparkgebiete westlich der Innenstadt nutzen können.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Bewohnerparken ist darauf gerichtet, die in der Regel sehr engen Parkverhältnisse in den Wohngebieten der zentralen Innenstadt und der angrenzenden Bereiche für Bewohner dieser Quartiere ein Stück weit auszugleichen. Bei geschlossener Bebauung gibt es oftmals keine oder nur wenige Parkmöglichkeiten auf den privaten Grundstücken. Deshalb sollen die Bewohner dieser Quartiere, wenn im öffentlichen Verkehrsraum hoher Parkdruck herrscht, bei der Parkraumnutzung bevorzugt werden.

Diese „Bevorzugung“ ist jedoch nach der Straßenverkehrsordnung auf den Nahbereich zum Wohnstandort zu beschränken. Aus diesem Grund darf die maximale Ausdehnung eines Bewohnerparkgebietes 1000m nicht überschreiten. Jede Bewohnerin/ jeder Bewohner kann somit nur einen Ausweis für das Gebiet erhalten, in dem sie/er melderechtlich registriert ist.

Eine Erweiterung (auch temporär) auf mehrere Parkgebiete ist somit rechtlich nicht zulässig.

c) Maßnahmen gegen „wildes Plakatieren“ (z. B. Johannisstraße: Durchgang zum Parkhaus Kollegienwall) (TOP 2e aus der letzten Sitzung)

Sachverhalt: In der Sitzung wurde auf die unansehnliche Plakatwand in der Johannisstraße hingewiesen.

Stellungnahme der Verwaltung: Der Eigentümer der Fläche wurde durch den Fachbereich Bürger und Ordnung über die Situation informiert.

Geplante und laufende Baustellen 2018/2019 im Stadtteil Innenstadt

Stand:
20.11.2018

Straße	Sparte*	Bauzeit
An der Humboldtbrücke 7 bis 9	EV	geplanter Baustart: Februar/ März 2019; Baudauer: ca. 5 Wochen
E.-M.-Remarque-Ring 40 bis Nonnenpfad	Kanal	Erstellung eines Druckentwässerungssystems für den Altstadtbahnhof und Außerbetriebnahme eines Schmutzwasserfreigefällekanals; Baustart: offen
Johannisstraße (Neumarkt IX. BA) Neumarkt bis Süsterstraße	G+W+EV+Kanal	läuft bereits seit dem 23.05.2018; geplantes Bauende: Frühjahr/ Sommer 2019
Hasemauer von Reißmüllerplatz bis Stüvestraße	EV	geplanter Baustart: Anfang 2019; Baudauer: ca. 16 Wochen
Kamp von Hakenstraße bis Kamp 78	EV	geplanter Baustart: Anfang 2019; Baudauer: ca. 6 Wochen
Neuer Graben/ Schlossgarten	EV	geplanter Baustart: Frühjahr 2019; Baudauer: ca. 16 Wochen
Nikolaiort	EV	geplanter Baustart: 3. Quartal 2019; Baudauer: ca. 36 Wochen
Rolandsmauer 21 bis 22	Kanal	geplanter Baustart: Frühjahr 2019

***Legende:**

G -> Gasversorgungsleitung; **W** -> Wasserversorgungsleitung;
EV -> Stromversorgungsleitung; **Kanal** -> Kanalentsorgungsleitung