

Protokoll

über die öffentliche Sitzung

des Bürgerforums Westerberg, Weststadt (29)

am Donnerstag, 3. Mai 2018

Dauer: 19:30 Uhr bis 20:30 Uhr

Ort: Hochschule Osnabrück (neues Hörsaalgebäude), Raum CN 0001, Caprivistraße 30 a

Teilnehmer/-innen

Sitzungsleitung: Frau Beigeordnete Meyer zu Strohen, MdL

von der Verwaltung: Herr Stadtrat Otte, Vorstand Städtebau, Umwelt, Ordnung

von der Stadtwerke
Osnabrück AG: Herr Hoffmeister, Leiter Unternehmensentwicklung

Protokollführung: Herr Gödecke, Referat Strategische Steuerung und Rat

Tagesordnung

TOP Betreff

- 1 Bericht aus der letzten Sitzung
- 2 Von Bürgern etc. angemeldete Tagesordnungspunkte
 - a) Verkehrssituation in Zusammenhang mit der Baumaßnahme an der Rheiner Landstraße
 - b) Freilaufende Hunde im Landschaftsschutzgebiet
 - c) Einführung von Tempo 30 im vorderen Abschnitt der Lotter Straße
 - d) Querungshilfe Glückstraße/Sedanstraße
- 3 Stadtentwicklung im Dialog
- 4 Anregungen und Wünsche (aus der Sitzung)
 - a) Rote Leuchten auf dem Westerberg

Frau Meyer zu Strohen begrüßt ca. 50 Bürgerinnen und Bürger sowie die weiteren anwesenden Ratsmitglieder - Frau Albrecht, Herrn Dr. Münzer und Herrn Schlatermund - und stellt die Verwaltungsvertreter vor.

1. Bericht aus der letzten Sitzung (TOP 1)

Frau Meyer zu Strohen verliest den Bericht aus der letzten Sitzung am 22.11.2017 mit den Stellungnahmen der Fachdienststellen zu den Anfragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger (siehe Anlage). Der Bericht wurde vor Sitzungsbeginn für die Besucher ausgelegt.

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

2 a) Verkehrssituation in Zusammenhang mit der Baumaßnahme an der Rheiner Landstraße

Herr Bünte bittet um Informationen zur geplanten Verkehrsführung aufgrund der Kanal- und Straßenbaumaßnahmen in der Rheiner Landstraße.

Herr Otte erklärt, dass sich die vorgesehenen Bauabläufe und damit auch die Verkehrsführung während der Baumaßnahme aktuell noch in der verwaltungsinternen Beratung befänden. Aussagen seien für eine geplante Informationsveranstaltung vorgesehen. Klar sei aber jetzt schon, dass der überörtliche Verkehr bereits im Umfeld über entsprechende Hinweistafeln auf Umleitungsstrecken hingewiesen werde.

Er berichtet, dass die Informationsveranstaltung voraussichtlich am 29.05. stattfinden werde. Dies sei jedoch abhängig davon, ob eine geeignete Räumlichkeit zur Verfügung stehe.

Anmerkung der Verwaltung zum Protokoll: Bei der Veranstaltung am 29.05. sollen Informationen zum Ausbau der Straße, den Straßenausbaubeiträgen und den Hintergründen für die Notwendigkeit der Baumaßnahme gegeben werden. Eine gesonderte Informationsveranstaltung zu den einzelnen Bauabschnitten und der Verkehrsführung während der einzelnen Bauphasen ist für Ende 2018 vorgesehen.

Derzeit werde von einer Bauzeit von circa zwei bis zweieinhalb Jahren ausgegangen. Es werde versucht, die Abläufe zu optimieren, jedoch könne derzeit noch keine Aussage darüber gegeben werden, ob und in wie weit eine Verkürzung möglich sei.

Herr Schlatermund legt dar, dass die Verwaltung darum gebeten werde, darauf hinzuwirken, dass die Sperrungen und die Umleitungsstrecken von den Navigationssystemen aufgenommen würden.

Herr Otte erläutert, dass sich die unterschiedlichen Navigationssysteme ihre Informationen aus verschiedenen Quellen erhalten würden. Es bestehe keine Möglichkeit, Sperrungen bei den verschiedenen Anbietern bekannt zu geben. Erfahrungsgemäß würden Sperrungen von den Navigationssystemen erst dann registriert, wenn diese dauerhaft seien und nicht temporär.

Ein Bürger fragt, ob die Rheiner Landstraße komplett gesperrt werde, oder in Teilabschnitten. Er möchte außerdem wissen, für wann genau der Baubeginn vorgesehen sei.

Herr Otte erklärt, dass die Sperrung in einzelnen Teilabschnitten erfolge.

Anmerkung der Verwaltung zum Protokoll: Der Beginn der Baumaßnahme ist für den Sommer 2019 vorgesehen.

Ein Bürger fragt, ob die Festlegung der Umleitungen nach bestimmten Kriterien erfolge. Er weist darauf hin, dass die Umleitungen voraussichtlich durch Wohnstraßen und vorbei an Schulen oder Kindergärten verlaufen werden.

Herr Otte erläutert, dass seitens der Verkehrsplaner versucht werde, die zwangsläufig mit einer derartigen Maßnahme einhergehenden Belastungen zu reduzieren und soweit wie möglich zu verteilen. Er weist darauf hin, dass auch der Busverkehr und die Fahrtrouten der Rettungsdienste möglichst wenig beeinträchtigt werden sollen. Für den überörtlichen Verkehr - beispielsweise aus Richtung der Autobahn - solle möglichst weiträumig auf die Sperrung und die vorhandenen Umleitungsrouten hingewiesen werden.

Eine Bürgerin möchte wissen, wie die Anwohner benachrichtigt werden.

Frau Meyer zu Strohen regt an, auch die Anwohner der voraussichtlichen Umleitungsrouten zu informieren.

Herr Otte erklärt, dass die von der Maßnahme direkt betroffenen Anwohner durch eine Postwurfsendung informiert werden sollen. Der Hinweis auf eine Information für die von den Umleitungsrouten betroffenen Anwohner werde aufgenommen. Er rufe jedoch dazu auf, sich auch eigenständig zu informieren. Auf die vorgesehene Infoveranstaltung werde in der Presse und auf der Homepage der Stadt hingewiesen.

Ein Bürger nimmt auf eine Sperrung der Rheiner Landstraße in der Vergangenheit Bezug. Er berichtet, dass sich seinerzeit die größte Belastung für die Anwohner der Umleitungsrouten durch den Busverkehr und nicht den Pkw-Verkehr dargestellt habe. Er bittet darum soweit möglich leisere Busse für diese Routen einzusetzen. Außerdem sollten die Fahrer dahingehend sensibilisiert werden, die in dem Bereich oftmals geltenden Tempo-30-Geschwindigkeitsbegrenzungen zu beachten. Dies trage zu einer Vermeidung übermäßiger Lärmbelastungen bei.

Frau Meyer zu Strohen erklärt, dass der Hinweis aufgenommen werde.

2 b) Freilaufende Hunde im Landschaftsschutzgebiet

Frau Dohmann berichtet über freilaufende Hunde im Landschaftsschutzgebiet im Bereich des Klinikums, in dem Leinenzwang bestehe. Sie warnt vor negativen Auswirkungen für Wildtiere und bittet um die Durchführung von Kontrollen durch den Ordnungsaußendienst.

Herr Otte erläutert, dass im Bereich des Klinikums vom 01.04. bis 15.07. während der Brut-, Setz- und Aufzugszeiten ein Leinenzwang aufgrund des Niedersächsischen Gesetzes über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldG) gelte. Ein genereller Leinenzwang in Landschaftsschutzgebieten bestehe nicht. Die Straße Trotzenburg liege nur teilweise in dem Bereich des Leinenzwangs während der Brut-, Setz- und Aufzugszeiten.

Der Ordnungsaußendienst konnte im April noch keine Kontrollen durchführen, da durch die Neuorganisation des Teams und die notwendigen Schulungen keine Personalkapazitäten frei waren. Die Kontrollen werden in der 18. KW. aufgenommen.

Er legt dar, dass viele Hundehalter die Mitarbeiter des OS-Teams bei Kontrollen kritisieren würden.

Frau Meyer zu Strohen bestätigt auf Nachfrage eines Bürgers, dass es keinen generellen und dauerhaften Leinenzwang im Stadtgebiet gebe. In den festgelegten Bereichen gelte der Leinenzwang während der Brut- und Setzzeiten. Es gebe lediglich einzelne Ausnahmen für Bereiche mit einem dauerhaften Leinenzwang.

Herr Otte betont, dass den Hundehaltern die geltenden Vorschriften bekannt seien. Informationen hierzu könnten auf der Homepage der Stadt abgerufen werden, außerdem informiere die Stadt Hundehalter regelmäßig über Flyer.

2 c) Einführung von Tempo 30 im vorderen Abschnitt der Lotter Straße

Herr Watermann schlägt die Einrichtung einer Tempo-30-Geschwindigkeitsbegrenzung für den Bereich der Lotterstraße zwischen Hans-Calmeyer-Platz und Heger Tor vor. Er nennt folgende Argumente:

- Enge Verkehrssituation insbesondere für Radfahrer/Pkw
- Mehr Sicherheit der Fahrradfahrer und Fußgänger
- Vermeidung, dass Fahrradfahrer den Gehweg benutzen
- Schule/Schulkinder im Bereich Emma-Theater
- Emissionsminderung (Lärmreduzierung) der Pkw
- Der Zeitverlust für die Pkw-Fahrer dürfte auf diesem Abschnitt nur minimal sein.

Herr Otte legt dar, dass die Stadt Osnabrück nicht frei und ungebunden über die Einrichtung von Temporeduzierungen, zum Beispiel auf 30 km/h, entscheiden könne. Sie sei vielmehr an rechtliche Rahmenbedingungen gebunden.

Die Lotter Straße sei aufgrund ihrer Maße eine Hauptverkehrsstraße, in der es einen Mischverkehr mit Radfahrern gebe. Aufgrund des begrenzten zur Verfügung stehenden Raumes gebe es keine Möglichkeit zur Einrichtung separater Radwege.

Derzeit werde in Zusammenarbeit mit der Universität Dresden eine Untersuchung der in der Lotter Straße aufgebrachten Sharrows durchgeführt. Mit der Bekanntgabe des Ergebnisses werde im kommenden Jahr gerechnet. Auf Nachfrage eines Bürgers erklärt er, dass die Fördermittelgeber der Untersuchung zunächst das Gesamtergebnis auswerten wollten und keine Zwischeninformationen bekanntgeben würden.

Herr Otte trägt die Stellungnahme der Verwaltung vor: Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht sieht die Stadtverwaltung keine Möglichkeit Tempo 30 auszusprechen.

Für Tempo-30-Zonen heißt es in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO): „außerhalb des Vorfahrtsstraßennetzes muss jederzeit mit Tempo 30-Zonen gerechnet werden.“ Die Lotter Straße ist allerdings eine Vorfahrtstraße und erfüllt als solche wichtige Verkehrsfunktionen. Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone kommt deshalb nicht in Betracht.

Darüber hinaus besteht für die Verkehrsbehörde die Möglichkeit, ein Streckengebot 30 km/h anzuordnen, wenn sich an einem Straßenabschnitt eine Gefahr ergibt, die deutlich über das allgemeine Risiko des Straßenverkehrs hinausgeht. Das kann zum Beispiel im Umfeld von Schulen der Fall sein, wenn damit der Schulzugang unmittelbar gesichert werden soll. Die Lotter Straße ist allerdings vor einigen Jahren als Hauptverkehrsstraße mit dem heute vorhandenen Querschnitt ausgebaut worden. Dabei ist entschieden worden, dass Radfahrer und Kraftfahrzeuge im Mischverkehr die Fahrbahn nutzen sollen. Diese Art der Verkehrsführung ist durchaus üblich und löst in der Regel keine Gefahren aus, die über das allgemeine Risiko im Straßenverkehr hinausgehen. Von den Verkehrsteilnehmern muss vielmehr erwartet werden, dass man sich gegenseitig auf die gemeinsame Nutzung der Verkehrsfläche einstellt und dabei mit besonderer Rücksicht für den jeweils anderen Verkehrsteilnehmer agiert. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen dabei nicht gefährdet werden. Für Radfahrer gilt dabei auch, dass man nicht auf den Gehweg ausweicht, der für die Fußgänger reserviert ist. Es muss von allen Verkehrsteilnehmern erwartet werden, dass sie den § 1 der Straßenverkehrs-Ordnung beachten in dem es heißt: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht. Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar,

behindert oder belästigt wird.“ Werden diese Grundsätze beachtet, entstehen an der Lotter Straße keine erhöhten Verkehrsrisiken.

Auch die Sicherung des Schulumfeldes gibt an der Lotter Straße derzeit keinen Grund dafür, mit einem Streckengebot 30 den Zugang zum Schulgelände zu sichern. Der Hauptschulzugang befindet sich nicht an der Lotter Straße, sondern in der Arndtstraße. Dort ist der Schulzugang durch den verkehrsberuhigten Bereich gesichert. An der Lotter Straße gibt es im Verlauf des Schulweges eine Mittelinsel, um das sichere Queren der Straße für Fußgänger zu gewährleisten.

Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h an der Lotter Straße ist aus Lärmschutzgründen im gültigen Lärmaktionsplan der Stadt Osnabrück nicht als Maßnahmenvorschlag geprüft und empfohlen worden. Grundsätzlich müsste dann gemäß der Lärmschutzrichtlinien der Straßenverkehrsverordnung untersucht werden, ob die Richtwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bei Tempo 50 km/h erreicht werden und durch die Herabsetzung auf 30 km/h eine deutliche Lärmreduzierung von - 3 dB(A) möglich wäre. Diese Prüfung müsste dann durch die Verwaltung erfolgen.

Eine Bürgerin fragt, ob die Aufstellung von Hinweisschildern möglich sei mit der Empfehlung, 30 km/h zu fahren.

Herr Otte erklärt, dass über die StVO sehr genaue Vorgaben bestehen würden, welche Maßnahmen im Straßenverkehrsraum möglich seien. Dies gelte auch für Beschilderungen.

Ein Bürger berichtet über einen Unfall zwischen einem Fahrradfahrer und einem Pkw in Höhe der Weißenburger Straße. Er kritisiert, dass die einzelnen Gruppen der Verkehrsteilnehmer rücksichtslos handelten und jeder darauf bedacht sei, sein subjektives Recht durchzusetzen. Es bedürfe klarer Vorgaben durch die Politik, um verkehrsgefährdendes Verhalten zu unterbinden. Der Zeitgewinn für Pkw-Fahrer durch Tempo 50 im Vergleich zu Tempo 30 sei minimal im Verhältnis zur Gefährdung der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer. Er bezeichnet die Situation als unverantwortlich und bittet um die Umsetzung von Maßnahmen.

Herr Otte erläutert, dass es in anderen Ländern zum Teil ein grundsätzlich anderes Fahrverhalten gebe. Er legt dar, dass es in Deutschland Initiativen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten in Städten gebe. Diese seien bislang jedoch nicht politisch umsetzbar gewesen. Er betont, dass aus Sicht der StVO keine Möglichkeit gesehen werde, Tempo 30 in der Lotter Straße einzurichten. Als Behörde könne die Stadt nicht bewusst rechtswidrige Beschilderungen aufstellen. Hinzu komme, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht geahndet werden könnten, wenn diese nicht rechtsgültig seien. Land und Bund seien gefordert, die rechtlichen Voraussetzungen für geeignete Maßnahmen wie Tempobegrenzungen zu schaffen. Die Bürger könnten Einfluss hierauf nehmen, indem sie die jeweiligen Bundes- und Landtagsabgeordneten auffordern, sich für Gesetzesänderungen einzusetzen.

Ein Bürger erklärt, dass Verkehrsteilnehmer durch Informationskampagnen für ihre Verpflichtung zur gegenseitigen Rücksichtnahme sensibilisiert werden sollten. Er berichtet über Radfahrer, die auf die Bürgersteige ausweichen. Dies führe zu einer Gefährdung der Fußgänger. Er bittet darum, die Polizei darauf hinzuweisen, damit diese Kontrollen in der Lotter Straße durchführe.

Ein Bürger weist auf die parallel verlaufende Fahrradstraße im Katharinenviertel hin.

Ein weiterer Bürger führt aus, dass es keiner Kontrollen bedürfte, wenn alle Verkehrsteilnehmer angemessen und rücksichtsvoll fahren würden. Er legt dar, dass die Situation beispielsweise in Dresden und Norwegen deutlich besser sei. Dort sei die Politik aktiv geworden und habe Maßnahmen ergriffen, um die Verkehrsteilnehmer zu einem angemessenen Fahr-

verhalten anzuhalten. Er betont, dass derartige Maßnahmen erforderlich seien, um eine Verhaltensänderung zu bewirken.

Herr Otte erklärt, dass die Stadt als Kommune wenig Möglichkeiten hätte, eigenständig tätig zu werden, da sie an die gesetzlichen Vorgaben gebunden sei. Er erklärt, dass die Bitte zur Durchführung von Kontrollen an die Polizei weitergegeben werde.

Ein Bürger berichtet, dass er als Radfahrer Angst hätte, die Fahrbahn in der Lotter Straße zu nutzen und aus diesem Grund zum Teil auf den Bürgersteig ausweichen würde.

Herr Otte erklärt, dass die Befahrung des Bürgersteiges unzulässig und gefährlich sei. Wenn die Straßenfahrbahn genutzt werde, sollte durch Radfahrer ein gewisser Abstand zum Bürgersteig gehalten werden, um die Möglichkeit zu haben, zur Seite auszuweichen, falls ein Autofahrer zu eng überhole.

Ein Bürger regt an, dass Befahren der innerstädtischen Straßen für Autofahrer möglichst unattraktiv zu machen. Eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs in der Innenstadt führe zu einer Erhöhung der Sicherheit und trage zum Umweltschutz bei.

Frau Meyer zu Strohen erläutert, dass viele Ein- und Auspendler auf eine gut funktionierende Straßeninfrastruktur angewiesen seien. Viele Standorte seien nur schwer ohne Autoverkehr zu erreichen. Durch Maßnahmen wie die Suche nach Standorten für P+R-Angebote werde versucht, zusätzliche Alternativen zu schaffen. Weitere Maßnahmen seien die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes und die Reaktivierung von Bahnhaltepunkten.

Herr Otte erläutert, dass ein großer Anteil des innerstädtischen Verkehrs auch mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto bewerkstelligt werden könnte. Es sei klar, dass in absehbarer Zeit nicht komplett auf Fahrten mit dem Pkw verzichtet werden könne. Es werde jedoch versucht, die alternativen Angebote auszubauen, um den Verkehrsteilnehmern Auswahlmöglichkeiten zu bieten. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die aktuell in der Umsetzung befindliche Protected Bike Line.

Eine Bürgerin kritisiert, dass das Parken in den Parkhäusern im Verhältnis zur Nutzung des ÖPNV zu günstig sei.

Herr Otte führt aus, dass die Parkgebühren politisch festgelegt würden. Er weist darauf hin, dass bei einem Vergleich des ÖPNV zur Nutzung des Pkws nicht nur die Parkgebühren eingerechnet werden dürften, sondern unter anderem auch weitere Aspekte wie die Spritkosten.

Frau Meyer zu Strohen erklärt, dass das ÖPNV-Angebot ein jährliches Defizit von circa 8 Millionen Euro aufweise, welches über den Haushalt des Konzerns Stadt Osnabrück finanziert werde. Eigentlich wäre ein kostenloses ÖPNV-Angebot wünschenswert, dies sei jedoch nicht finanzierbar.

2 d) Querungshilfe Glückstraße/Sedanstraße

Herr Bugiel und Frau Birke-Bugiel berichten, dass im Bereich Glückstraße/Sedanstraße eine unübersichtliche Verkehrssituation bestehe. Diese könnte durch Querungshilfen (Minikreisel) entschärft werden. Die Maßnahme sei bereits Bestandteil der Aktualisierung des Verkehrskonzeptes Westerberg gewesen, jedoch bislang nicht umgesetzt worden. Sie heben die Bedeutung der Verbindung als Schulweg und für Radfahrer hervor und bitten um Informationen zum Zeitplan der Umsetzung der Maßnahme.

Herr Otte berichtet, dass es für die Sicherung der Querungsstelle Glückstraße / Sedanstraße (abknickende Vorfahrt) derzeit noch keine tragfähige Überlegung für eine Umgestaltung gebe. Eine mögliche Umsetzung könne nach heutigem Kenntnisstand daher erst nach Beendi-

gung der geplanten Kanal- und Straßenbaumaßnahme in der Rheiner Landstraße (Baubeginn Sommer 2019) erfolgen.

Er legt dar, dass die Maßnahme auch in Abhängigkeit zu der weiteren Erschließung des Wohn- und Wissenschaftsparks stehe und für einige mögliche Varianten der Gestaltung der Kreuzung zunächst Grundstücke erworben werden müssten.

Ein Bürger kritisiert, die lange Zeitdauer für die Umsetzung der Maßnahme.

Ein weiterer Bürger weist darauf hin, dass das Argument, dass zunächst die Baumaßnahme an der Rheiner Landstraße abgewartet werde solle, vor dem Hintergrund nicht nachvollzogen werden könne, dass in dem Zeitraum in der Gluckstraße Berliner Kissen aufgebracht werden sollen.

Herr Otte erläutert, dass das Aufbringen der Berliner Kissen deutlich weniger zeitaufwändig sei als die Umgestaltung einer Kreuzung. Er führt aus, dass es noch keine abschließende Meinung dazu gebe, wie die Kreuzung ausgebaut werden solle. Ein Kreisverkehr habe zum Beispiel einen vergleichsweise hohen Platzbedarf. Aus diesen Gründen sei eine Realisierung der Umgestaltung der Kreuzung vor der Baumaßnahme im Bereich der Rheiner Landstraße nicht realistisch.

Ein Bürger berichtet, dass die Situation an der Kreuzung bereits seit Jahrzehnten unbefriedigend und gefährlich sei. Er plädiert dafür, zumindest eine Zwischenlösung vor der endgültigen Umgestaltung der Kreuzung umzusetzen. Als mögliches Beispiel nennt er die Einrichtung von Zebrastreifen.

Herr Otte erklärt, dass die Anregung aufgenommen und nochmals geprüft werde, ob die Einrichtung einer Zwischenlösung möglich und verhältnismäßig sei.

Frau Meyer zu Strohen bittet um eine Rückmeldung seitens der Verwaltung zur nächsten Sitzung des Bürgerforums.

Ein Bürger erklärt, dass die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation an der genannten Kreuzung in der Arbeitsgemeinschaft zum Verkehrskonzept Westerberg vereinbart worden sei. Dies sei einer der wenigen Punkte gewesen, bei denen eine Einigkeit über die Notwendigkeit der Durchführung von Maßnahmen bestanden habe. Viele andere Ergebnisse hätten in mühsamen Kompromissen bestanden. Er bittet darum, kurzfristig Maßnahmen zur Verbesserung der Situation umzusetzen.

3. Stadtentwicklung im Dialog (TOP 3)

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

4. Anregungen und Wünsche (TOP 4)

4 a) Rote Laternen auf dem Westerberg

Frau Albrecht berichtet, dass es seit kurzem im Bereich des Fußweges auf dem Westerberg einige Laternen gebe, deren Leuchten rot umrahmt seien. Sie fragt nach dem Grund und dem Urheber dieser Aktion. Sie weist darauf hin, dass die betroffenen Bereiche nicht mehr ausreichend beleuchtet würden und ältere Personen zum Teil hierdurch beeinträchtigt würden.

Anmerkung der Verwaltung zum Protokoll: Auf dem Westerberg im Bereich um den botanischen Garten wurden circa um das erste Maiwochenende herum 23 Lampen mit roter Lackfarbe besprüht. Der Schaden werde seitens der Stadtwerke aufgrund des stark verminderten Leuchteffektes der Lampen kostenaufwändig behoben. Die Stadtwerke haben in diesem Zusammenhang eine Anzeige bei der Polizei gestellt. Störungen oder Vandalismus an der öffentlichen Beleuchtung können telefonisch bei der Netzleitstelle der Stadtwerke unter der folgenden Telefonnummer gemeldet werden: 0541/2002-2010.

Frau Meyer zu Strohen dankt den Besucherinnen und Besuchern des Bürgerforums Westerberg, Weststadt für die rege Beteiligung und den Vertretern der Verwaltung für die Berichterstattung.

Die nächste Sitzung dieses Bürgerforums findet statt am Mittwoch, 21. November 2018, 19.30 Uhr, Diakonie-Wohnstift am Westerberg (Haus B), Bergstraße 35 a-c.

Gödecke
Protokollführer

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

Bericht aus der letzten Sitzung		TOP 1
Bürgerforum	Sitzungstermin	
Westerberg, Weststadt	Donnerstag, 03.05.2018	

Die letzte Sitzung des Bürgerforums Westerberg, Weststadt fand statt am Mittwoch, 22. November 2017. Die Verwaltung teilt zu den Anfragen und Anregungen Folgendes mit:

1a) Verbreiterung Fuß- und Radweg Ecke Blumenhaller Weg – Schreberstraße – Kurt-Schumacher-Damm (TOP 2f aus der letzten Sitzung)

Unter dem Punkt wurde unter anderem auf regelmäßiges, verkehrswidriges Parken hingewiesen und um Kontrollen seitens der Verwaltung gebeten.

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Schreberstraße liegt im Bereich des Bürgerforums Kalkhügel, Wüste. In der letzten Sitzung dieses Bürgerforums am 25.04.2018 wurde die Thematik nochmals ausführlich behandelt (das Protokoll ist nach Fertigstellung im Ratsinformationssystem der Stadt abrufbar www.osnabrueck.de/ris). Die Verwaltung hat unter anderem auf Grundlage einer Überprüfung festgestellt, dass der in dem Bereich vorhandene Verbrauchermarkt die vorgeschriebene Anzahl an Stellplätzen vorhält.

Der Verkehrsaußendienst der Stadt Osnabrück kontrolliert im Rahmen der personellen Möglichkeiten regelmäßig in diesem Bereich. Verkehrswidriges Parken, insbesondere auch bei zugeparkten Einfahrten, wird dann geahndet.

1b) Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung für die Straße Am Natruper Holz (TOP 4d aus der letzten Sitzung)

In der Sitzung wurde darum gebeten, die Einrichtung einer Einbahnstraße für die Straße Am Natruper Holz zu prüfen. Diese solle in Gegenrichtung zur Einbahnstraßenregelung in der Artilleriestraße geführt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das unter Beteiligung einer Vielzahl von Institutionen und Anliegerinteressenvertretungen erarbeitete Verkehrskonzept Westerberg sieht für die Straße Am Natruper Holz langfristig eine Sperrung für den Durchgangsverkehr vor, so dass dort nur noch reiner Anliegerverkehr stattfinden wird. Diese Sperrung kann jedoch erst erfolgen, wenn die ebenfalls im Verkehrskonzept Westerberg enthaltene parallele Erschließungsstraße für den Wissenschafts- und Wohnpark realisiert wurde. Bis dahin soll die heute bestehende Verkehrsregelung beibehalten werden.

1c) Einrichtung einer Einbahnstraße in der Schreberstraße (TOP 4f aus der letzten Sitzung)

In der Sitzung wurde darum gebeten, die Einrichtung einer Einbahnstraße für die Schreberstraße zu prüfen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Leider geht aus der Protokollierung der letzten Sitzung des Bürgerforums nicht hervor, in welchem Abschnitt der Schreberstraße eine Einbahnstraße eingerichtet werden sollte. Wenn die Anfrage noch aktuell ist, benötigt die Verwaltung hierzu genauere Informationen, um eine Stellungnahme abgeben zu können.

Vorab sei jedoch schon angedeutet, dass die Einrichtung einer Einbahnstraße immer ein gewisses Maß an Umwegfahrten nach sich zieht, die auch zu Erhöhungen der Verkehrsmengen in den umliegenden Straßen führen würden und daher genau zu betrachten wären. Außerdem liegt das Geschwindigkeitsniveau der Kfz in der Regel höher als in Straßen mit Zweirichtungsverkehr.