

## Niederschrift

über die öffentliche Sitzung

### **des Bürgerforums Westerberg, Weststadt (14)**

am Donnerstag, 11. November 2010

Dauer: 19.30 Uhr bis 21.55 Uhr

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

---

#### Teilnehmer/-innen

Sitzungsleitung: Herr Beigeordneter Henning

#### von der Verwaltung:

Herr Stadtrat Griesert, Vorstand für Städtebau, Umwelt,  
Feuerwehr und Ordnung  
Herr Hänslar, Leiter Fachbereich Finanzen und Controlling  
Herr Schmidt, Fachbereich Städtebau, Leiter Fachdienst  
Straßenbau

#### von der Stadtwerke Osnabrück AG:

Herr Campe, Leiter Personal und Recht

#### Protokollführung:

Frau Hoffmann, Büro für Ratsangelegenheiten

# Tagesordnung

## TOP Betreff

---

- 1 Bericht aus der letzten Sitzung
- 2 Von Bürgern etc. angemeldete Tagesordnungspunkte
  - a) Bismarckstraße (Parksituation/Beschilderung, Durchfahrgeschwindigkeit, Lärmschutzmaßnahmen)
  - b) Neubau am Ende der Straße An der Muesenburg
  - c) Straßenschäden im Katharinenviertel (Stand der notwendigen Sanierungsmaßnahmen)
  - d) Anwohnerparken im Katharinenviertel (Planungsstand)
  - e) Bebauung des ehemaligen Busdepot-Geländes (Planungsstand)
  - f) Aktualisierung Verkehrskonzept Westerberg
  - g) Heger Friedhof (Entfernen der Grabsteine)\*
  - h) Aufgabe des Regenrückhaltebeckens an der oberen Wilhelmstraße\*
  - i) Hans-Calmeyer-Platz: Ausbau der Grünfläche vor dem Restaurant und dem Blumenhaus\*
  - j) Reinigungszustand Schlossgarten\*
- 3 Stadtentwicklung im Dialog
  - a) Kasernen Sedanstraße - Sachstandsberichte
  - b) Finanzlage der Stadt Osnabrück
- 4 Anregungen und Wünsche

\*Nachmeldungen/Ergänzung der Tagesordnung

Herr Henning begrüßt ca. 80 Bürgerinnen und Bürger sowie die anwesenden Ratsmitglieder (Frau Kuhlmann-Reifurth, Herr Meimberg, Frau Pötter) und stellt die Verwaltungsvertreter vor.

## 1. Bericht aus der letzten Sitzung (TOP 1)

Herr Griesert verliest den Bericht aus der letzten Sitzung am 29.04.2010 mit den Stellungnahmen der Fachdienststellen zu den Anfragen und Anregungen der Bürger (siehe Anlage). Der Bericht wurde vor Sitzungsbeginn für die Besucher ausgelegt.

a) Zu Nr. 1: Geschwindigkeitsüberprüfung in der Albrechtstraße/Caprivistraße - hier: Fußgängerquerung im Bereich Sophie-Charlotte-Straße / Aufstellen eines Geschwindigkeitsdisplays (TOP 2 f des Bürgerforums am 29.04.2010) - teilt eine Bürgerin mit, dass sich die Anwohner für eine Querungshilfe aussprechen und überreicht der Verwaltung eine Unterschriftenliste mit ca. 100 Unterschriften der Anwohner der Sophie-Charlotte-Straße und angrenzender Straßen. Die Unterzeichner weisen hin auf die Verkehrssituation, die sich insbesondere für Kinder als unübersichtlich darstellt. Es wird darum gebeten, die Situation nochmals zu prüfen und die 2008 durchgeführten Verkehrszählungen zu wiederholen, weil diese in den Semesterferien durchgeführt worden seien.

Herr Griesert führt aus, dass neben der eher geringen Fußgängerfrequenz die räumlichen Gegebenheiten die Schaffung einer barrierefreien Querungshilfe verhinderten. Aufgrund der Topografie des Straßenabschnitts (Steigung der Straße, starke Böschung an der östlichen Straßenseite) könne eine Querungshilfe in Höhe des Eingangs des Gebäudes der Hochschule von einem Teil der Bevölkerung nicht genutzt werden. Andere Standorte in diesem Straßenabschnitt seien nicht möglich aufgrund der Straßeneinmündungen und der erst vor kurzer Zeit barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen.

Herr Henning berichtet, dass die Mitglieder des Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt, die über dieses Thema beraten haben, ebenfalls aufgrund der Topografie und der nicht zu realisierenden Barrierefreiheit des Übergangs den Ausführungen der Verwaltung gefolgt seien.

Eine Bürgerin wendet ein, dass man vom Eingang Hochschulgebäudes an der Caprivistraße aus ohnehin die Straße aufgrund der Böschung nicht barrierefrei überqueren könne. Die Fußgänger müssten rechts oder links neben der Böschung die Straße queren. Insbesondere für Schulkinder sei der fehlende Übergang problematisch. Die Einschränkung durch die fehlende Barrierefreiheit sollte hinter der Schaffung einer sicheren Querung zurückstehen.

Ein Bürger weist darauf hin, dass sich die Situation für alle Verkehrsteilnehmer verbessern würde, wenn sich die Kfz an das Tempo-30-Gebot halten würden.

### *Anmerkung der Verwaltung zur Niederschrift:*

Die Zählungen im Jahr 2008 wurden zu folgenden Terminen durchgeführt: Fußgängererhebung am 04.06.2008, Kfz-Zahlen 24-h-Zählung am 06.03.2008 (siehe Anlage). Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt wurde im August 2008 über diese Ergebnisse informiert.

b) Zu Nr. 4: Ausweitung der Einmündung Lieneschweg in die Lotter Straße (TOP 4 b des Bürgerforums am 29.04.2010) berichtet ein Bürger, dass Radfahrer, die nach links in die Lotter Straße einbiegen wollen, schnell in Konflikt mit den rechts- und linksabbiegenden Kfz gerät. Er schlägt vor, dort einen ARAS (aufgeweiteter Rad-Aufstellstreifen) zu markieren.

Ein weiterer Bürger regt an, die Rechts- und Linksabbiegerspur in Richtung Lotter Straße eindeutig mit einer Linie auf dem Asphalt zu trennen. Manche Pkw halten im mittleren Stra-

ßenbereich und blockieren beide Spuren. An der linken Seite sollten zudem kleine Schwellen angebracht werden, damit die Kfz, die von der Rheiner Landstraße in den Lieneschweg einfahren, diese Straßeneinmündung nicht schneiden.

Herr Griesert berichtet, dass für eine Fahrspur eine Mindestbreite vorgeschrieben ist. Daher kann an dieser Stelle keine Markierung zur Trennung der Fahrspuren aufgebracht werden.

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

### 2 a) Bismarckstraße (Parksituation/Beschilderung, Durchfahrgeschwindigkeit, Lärmschutzmaßnahmen)

Frau Scheffczyk-Pörner, Herr Brinkmann, Herr Dr. Finck und Herr Dr. Scheffczyk sprechen nochmals die Verkehrsprobleme in der Bismarckstraße an.

Herr Schmidt stellt die Verkehrssituation an der Bismarckstraße und die bereits in früheren Bürgerforen vorgetragenen Einwendungen der Anwohner, die sich insbesondere auf die Parksituation und eine Geschwindigkeitsreduzierung zur Verminderung der Lärmbelästigungen beziehen. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt hat sich am 30. September 2010 ausführlich mit diesem Thema befasst (siehe Anlage zu TOP 1).

Parken: Auf der Südseite ist das Parken auf der Fahrbahn zulässig. Auf der Nordseite nicht, da hier per Beschilderung die Art der Fahrzeugaufstellung vorgegeben ist. Diese Lösung ist seinerzeit im Rahmen der Anliegerdiskussion erarbeitet worden. Eine Geschwindigkeitsreduzierung durch parkende Fahrzeuge ist insbesondere während der Abend- und Nachtstunden kaum möglich, da dann das dort vorhandene Parkbedürfnis wesentlich geringer ist als während der Tageszeit. Das durch das Parken zerstörte Pflanzbeet wird durch den Osnabrücker ServiceBetrieb neu hergestellt und mit Holzpfehlen gegen ein weiteres Beparken versehen.

Geschwindigkeitsreduzierung: Im Stadtentwicklungsausschuss am 30. September 2010 ist die Problematik Verkehrslärm Bismarckstraße vorgestellt und erörtert worden. Das Grundproblem liegt in dem zu schnellen Fahren, den zum Teil offenen Fugen der Natursteinpflasterung und damit der erhöhten Lärmbelästigung.

Folgender Lösungsvorschlag fand Zustimmung: Im Bereich der vorhandenen Aufpflasterungen sollen provisorische Einengungen mit sogenannten Legosteinen erfolgen, damit nur noch eine einspurige Befahrbarkeit gegeben ist. Ferner wird die vorhandene Pflasterfläche im gesamten Bereich nachgeschlämmt, damit die Fugen wieder ordnungsgemäß verfüllt sind. Diese Maßnahmen sollen ab der 47. Kalenderwoche (ab 22. November 2010) geschehen, da zuvor noch die Fahrbahnflächen vom Laub gereinigt werden müssen. Nach dem Nachschlämmen soll dann das Fegen reduziert werden und ohne Saugwirkung erfolgen, um das Fugenmaterial nicht gleich wieder per Kehrmaschine aufzunehmen.

Ein Bürger begrüßt die Schaffung einer Einengung und hofft, dass sich die Fahrgeschwindigkeiten und -geräusche damit vermindern. Die eingebaute Schwelle habe keinen geschwindigkeitsreduzierenden Effekt, da sie zu niedrig sei. Aufgrund des historischen Pflasters seien solche Maßnahmen erforderlich, um die Lärmemissionen zu reduzieren. Daher wäre ein Tempo-10-Gebot angemessen.

Herr Henning führt aus, dass eine Geschwindigkeitseinschränkung auf weniger als 30 km/h nur in verkehrsberuhigten Zonen („Spielstraße“, Schrittgeschwindigkeit) möglich sei. Das würde einen Umbau der Straße voraussetzen, bei dem wiederum die Anlieger beitragspflichtig seien. Das Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer sei auch durch einen Umbau der Straße nicht zu verhindern.

Eine Anwohnerin der Bismarckstraße schlägt vor, gegenüber der Gebäude Hausnummer 11 und 13 ebenfalls das Parken zu erlauben. Das Schild mit dem Hinweis auf das halbhüftige Parken müsste dann entfernt werden. Dadurch wäre ein versetztes Parken möglich, das eine weitere Fahrbahnverengung mit sich bringen würde. Auch sie begrüßt die probeweise Fahrbahneinengung mit den so genannten „Legosteinen“.

Ein Bürger führt aus, dass unter Gesichtspunkten des Lärmschutzes eine Beschränkung auf 10 km/h möglich sein müsste.

Herr Griesert führt aus, dass eine diesbezügliche Anordnung nach der Straßenverkehrsordnung bei der Ausbauart und der Länge der Straße nicht sachgerecht sei. Darüber hinaus resultierten die Lärmemissionen der Kfz zum einen aus den Abrollgeräuschen auf dem Pflaster, zum anderen aus den Antriebsgeräuschen der Fahrzeuge. Dies müsste bei einer Prüfung geeigneter Lärminderungsmaßnahmen beachtet werden.

Herr Schmidt erläutert, dass ein versetztes Parken theoretisch möglich wäre. Das Parken vor den Grünbeeten ist gemäß der zurzeit vorhandenen Beschilderung nicht möglich. Gemäß der Straßenverkehrsordnung müsste jedes Parkgebot zu Beginn und Ende des Aufstellstreifens ausgeschildert werden, so dass sich die Anzahl der Verkehrsschilder verdoppeln würde.

Herr Schmidt führt weiterhin aus, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h in der relativ übersichtlichen Bismarckstraße erfahrungsgemäß nicht eingehalten werden würde. Eine permanente Überwachung dieser Straße sei von der Verwaltung nicht leistbar.

Ein Bürger berichtet, dass er aufgrund der parkenden Pkw nur schwer aus seiner Grundstückseinfahrt herausfahren könne. Wenn auf der gegenüberliegenden Straßenseite ebenfalls das Parken erlaubt werde, könne er kaum noch vom Grundstück herunterfahren. Auch für Fahrzeuge der Feuerwehr und Rettungswagen könnten tagsüber vermutlich kaum durch die Straße fahren.

Eine Bürgerin teilt mit, dass aufgrund des Kopfsteinpflasters die Radfahrer oft auf dem Bürgersteig fahren.

Herr Schmidt erläutert, dass bei einem ordnungsgemäßen Parken die Durchfahrt in 3,5 m Straßenbreite möglich sei. Aber auch das Parken in dieser Straße könne nicht ständig von der Verwaltung überwacht werden. Rettungsfahrzeuge seien berechtigt, bei Notfalleinsätzen Fahrzeuge zu entfernen, die den Einsatz behinderten.

Ein Bürger erläutert, dass auch in anderen Stadtteilen Überschreitungen der Geschwindigkeitsbegrenzungen in Tempo-30-Zonen gemessen wurden (z. B. am Freiheitsweg im Widukindland). Dort würden keine weiteren verkehrsberuhigenden Maßnahmen vorgenommen. Er plädiere für eine Gleichbehandlung der Stadtteile.

Herr Griesert berichtet, dass in der Bismarckstraße darüber hinaus nachts Geschwindigkeiten von über 40 km/h gemessen wurden und durch den Straßenbelag (Kopfsteinpflaster) eine spezielle Situation gegeben sei. Aus diesem Grunde habe die Verwaltung mögliche Verbesserungsmaßnahmen geprüft und dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt in der Sitzung am 30.09.2010 vorgestellt.

Herr Henning bittet die Anwohner eine gewisse Zeit abzuwarten, inwieweit sich die Verkehrssituation durch die von der Verwaltung angekündigten Maßnahmen verbessert.

## **2 b) Neubau am Ende der Straße An der Muesenburg**

---

Herr Brune stellt mehrere Fragen zum Bauvorhaben.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um ein Einfamilienwohnhaus. Das Vorhaben entspricht in allen Punkten den Vorschriften des öffentlichen Baurechts. Für das Wohnhaus wurde ein Baugenehmigungsverfahren durchgeführt und eine ordnungsgemäße Baugenehmigung erteilt. Die Erschließung erfolgt über die Straße An der Muesenburg. Die Baustraße durch die Grünfläche bleibt voraussichtlich bis März 2011 bestehen. Die Kosten für Herstellung und Rückbau der Baustraße einschließlich der Wiederherstellung der Grünfläche trägt der Bauherr.

Ein Bürger fragt, ob die Anlage Muesenburg unter Denkmalschutz steht und ob bzw. welchen Einfluss die Verwaltung auf die Gestaltung von Neubauten in der Nähe solcher Anlagen hat.

Herr Griesert führt aus, dass bei Denkmalschutzaspekten in erster Linie das Objekt selber zu betrachten sei und darüber hinaus ggf. städtebauliche Gesichtspunkte.

Ein Bürger bedauert, dass der Hügel im kommenden Winter nicht zum Rodeln genutzt werden kann. Wenn das Bauvorhaben frühzeitig beendet wäre, sollte die Baustraße umgehend entfernt werden.

Herr Griesert berichtet, dass die Verwaltung mit dem Nutzer einen so genannten Gestattungsvertrag abgeschlossen hat, der eine zeitliche Festsetzung zur Errichtung der Baustraße beinhaltet.

### *Anmerkung der Verwaltung zur Niederschrift:*

Die Gutsanlage Muesenburg ist in das Verzeichnis der Baudenkmale aufgenommen worden. Unter Schutz steht somit die gesamte Anlage (Inspektorenwohnhaus, Kuhstall, Pferdestall, Torhaus). Bei Neubauten in der Umgebung von Baudenkmalen ist zu prüfen, ob die Neubauten das Erscheinungsbild des Baudenkmales beeinträchtigen. Da es sich bei dem vorliegenden Bauvorhaben jedoch um ein Gebäude am Ende der Stichstraße handelt, ist die Entfernung zum Baudenkmal so groß, dass der Umgebungsbereich des Baudenkmales nicht betroffen ist.

## **2 c) Straßenschäden im Katharinenviertel (Stand der notwendigen Sanierungsmaßnahmen)**

---

Herr Prof. Dr. Haubrock bittet um Information über die geplanten Sanierungsmaßnahmen.

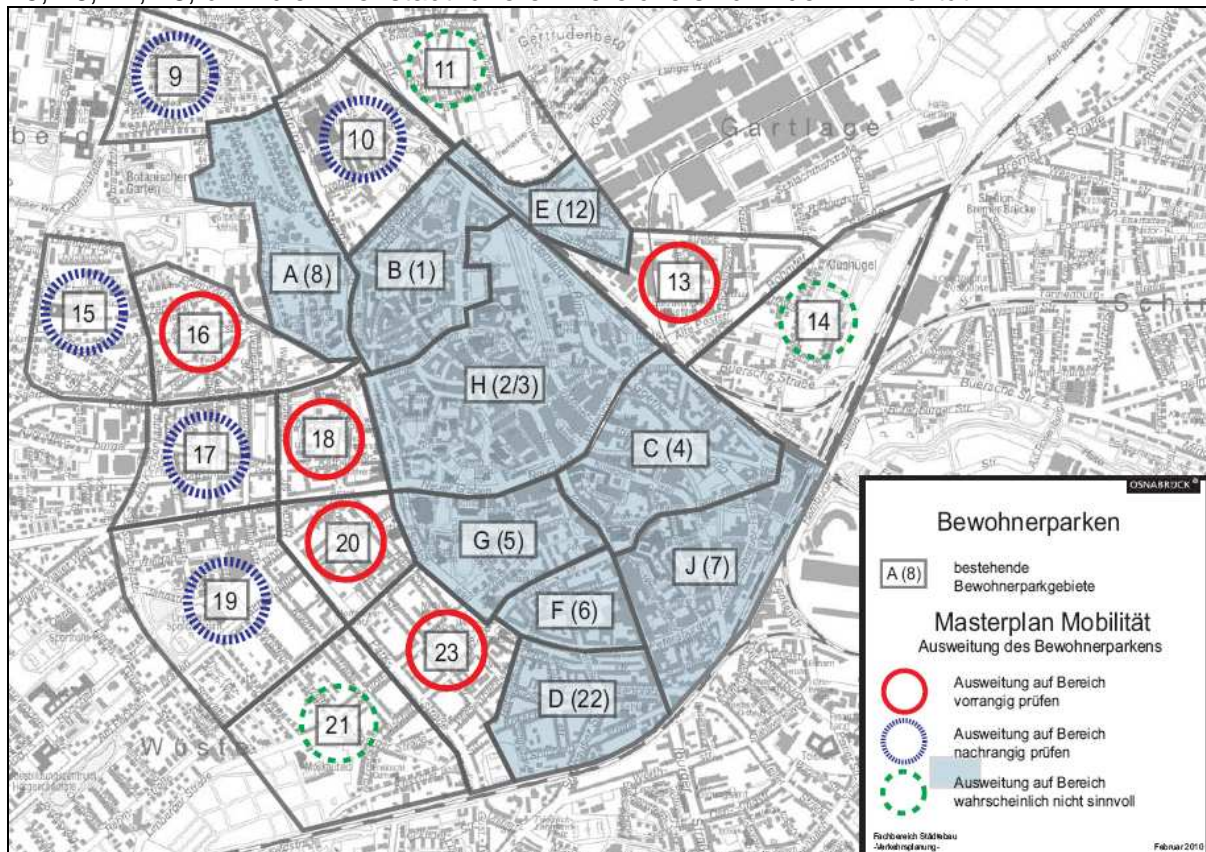
Herr Schmidt berichtet, dass es sich bei den genannten Straßenschäden um Abschnitte der Arndtstraße und der Alten-Synagogen-Straße handelt. Diese Schäden sind im vergangenen Winter aufgetreten. Die damalige Baufirma ist zur Mängelbeseitigung aufgefordert worden. Zurzeit wird versucht, die dadurch entstehende Kostenfrage außergerichtlich zu klären. Eine Erneuerung des Belages kann daher erst frühestens in 2011 erfolgen. Um für die Übergangszeit in den kommenden Wintermonaten die Befahrbarkeit sicherzustellen, sollen die Schadensbereiche Anfang Dezember provisorisch mit Asphalt überbaut werden.

Herr Haubrock berichtet, dass auch an der Herderstraße die wellenartige Struktur der Straßenoberfläche zu sehen sei. Im Übrigen begrüßten die dortigen Anwohner die Gestaltung mit dem Kopfsteinpflaster.

## 2 d) Anwohnerparken im Katharinviertel (Planungsstand)

Herr Prof. Dr. Haubrock bittet um Information zum Anwohnerparken.

Herr Griesert teilt mit, dass im Masterplan Mobilität im Handlungskonzept „Ruhender Verkehr“ die Weiterführung des Bewohnerparkens vorgeschlagen wird. Die Ausdehnung und Abgrenzung potenzieller Gebiete orientiert sich an den Empfehlungen des alten Verkehrsentwicklungsplans, wobei der Masterplan Mobilität eine Prioritätenreihung vornimmt. Mit der Prüfung für neue Bewohnerparkgebiete soll vorrangig in den Gebieten 13, 16, 18, 20, 23 begonnen werden. Die potenziellen Bewohnerparkgebiete im Katharinviertel haben die Nr. 15, 16, 17, 18, d. h. die innenstadtnäheren Bereiche sind in der 1. Priorität.



In der geltenden Straßenverkehrsordnung und in der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) sind die Rahmenbedingungen und die Ausgestaltung von Bewohnerparkgebieten definiert.

Kriterien für die Einführung des Bewohnerparkens sind:

- Städtisches Wohnquartier
- Mangel an privaten Stellflächen und erheblicher allgemeiner Parkdruck

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass in innenstadtnahen Lagen mit geschlossener Bebauung und hoher Einwohnerdichte das Angebot an privaten Stellplätzen nicht ausreichend ist. Um den erhöhten Parkdruck nachzuweisen, wird die Verwaltung Parkraumerhebungen durchführen. Dabei werden an einem Werktag zu den Zählzeiten 04:30, 10:00, 15:00 und 21:00 die Auslastung der im Straßenraum vorhandenen Stellplätze ermittelt.

Aus den Ergebnissen lassen sich Rückschlüsse zu den o. g. Kriterien ziehen: Eine insgesamt hohe Auslastung belegt den allgemeinen Parkdruck, eine hohe Auslastung in den Abend- und Nachtstunden zeigt den Mangel an privaten Parkraum auf. Wenn die Parkraumerhebungen in den Abend- und Nachtstunden eine geringe Auslastung zeigen, müssen eventuell weitere Untersuchungen zum Bestand an privaten Stellflächen erfolgen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt hat am 16.09.2010 als Vorgehen zur Festlegung der Reihenfolge der Bearbeitung folgendes Vorgehen beschlossen.

Da die komplette Erhebung der Parksituation in den vorrangig zu prüfenden Bereichen nicht zu leisten ist, sollen als Kriterien zur Festlegung der Reihenfolge der Bearbeitung herangezogen werden.

- Städtebauliche Struktur (Blockrandbebauung / offene Bebauung)
- Einwohnerdichte
- Kfz-Bestand (gemeldete Kfz-Halter)
- Bewohnerbeschwerden
- Konsequenzen der Einführung auf benachbarte Wohngebiete

Die Untersuchungen zu den ersten drei Punkten sollen bis Ende des Jahres durchgeführt werden, danach wird die Verwaltung dem Ausschuss eine Rangfolge für die Bearbeitung der in der ersten Priorität vorgesehenen Gebiete vorschlagen.

Ein Bürger erinnert daran, dass im Jahr 2005 eine Befragung der Anwohner zum Bewohnerparken stattfand. Bei einer Rücklaufquote von 22 % gab es eine Zustimmung von 57%. Dennoch wurde das Anwohnerparken nicht eingeführt.

Herr Henning führt aus, dass die geplanten Untersuchungen zum Thema Bewohnerparken auf Basis des neuen Masterplans Mobilität erfolgen, der dieses Thema nun als einen der Schwerpunkte beinhaltet. Die Befragung der Anwohner werde zusammen mit der fachlichen Bewertung der Verwaltung dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt vorgelegt, der dann den Beschluss fassen werde.

Ein Bürger weist darauf hin, dass der Bereich Nr. 17 der Kernbereich des Katharinenviertels sei und zusammen mit dem Bereich Nr. 18 untersucht werden müsste.

Herr Griesert führt aus, dass die Prüfung bzw. die Einrichtung vorrangig die Gebiete betrifft, die an die Innenstadt angrenzen. Daher werde der östliche Teil des Katharinenviertels vorrangig untersucht.

Ein Bürger bittet darum, die geplante Bebauung des Geländes des ehemaligen Busdepots bei der Stellplatzsituation mit zu berücksichtigen. Schon jetzt gebe es Parkprobleme an der Augustenburger Straße.

Herr Griesert erläutert, dass erst seit Ende der 60-er Jahre des vergangenen Jahrhunderts bei Neubauvorhaben gemäß den Vorschriften der Bauordnung die Ausweisung einer bestimmten Anzahl von Stellplätzen auf dem Grundstück zu erfolgen habe. Für das Busdepot-Gelände gebe es darüber hinaus für den Investor die Vorgabe, weitere 50 öffentlich zugängliche Stellplätze zu schaffen.

Ein Bürger führt aus, dass tagsüber Auswärtige im Katharinenviertel parkten und ab dem Nachmittag die Stellplätze frei würden für die Anwohner. Wenn abends die Straßen zugeparkt seien, gebe es durch eine Zone für Bewohnerparken keinen zusätzlichen Stellplatz. Das Problem des fehlenden Parkraums könne nicht durch Bewohnerparken gelöst werden, sondern müsse im Zusammenhang mit der Wohnstruktur (alter Gebäudebestand) gesehen werden.

Herr Henning legt dar, dass die Anwohner Vorteile gegenüber Auswärtigen hätten, da sie die Stellplätze bevorrechtigt nutzen dürften. Einen Rechtsanspruch auf einen Stellplatz gebe es durch das Bewohnerparken allerdings nicht.

Herr Griesert berichtet, dass die Verwaltung ausführlich die Situation vor Ort erfasst und prüft, um festzustellen, welche Vorteile zu welchen Tageszeiten sich für die Bewohner ergeben würden.

Herr Haubrock begrüßt, dass die Verwaltung sich wieder mit dem Thema Bewohnerparken befasst. Er plädiert dafür, das Gebiet Nr. 17 mit in die Prüfung einzubeziehen. Eine Bewohnerpark-Zone im Gebiet Nr. 18 würde sicher zu Verdrängungen des Parksuchverkehrs in die westlichen Bereiche des Katharinenviertels führen.



Eine Bürgerin berichtet, dass in der Augustenburger Straße und Gellertstraße regelmäßig Parksuchverkehr zu beobachten sei, insbesondere von den Beschäftigten und Kunden des Supermarktes, der bis 20 Uhr geöffnet habe.

Ein Bürger führt aus, dass viele Pkw der Studenten montags bis freitags im Umfeld der Hochschulen parken (z. B. östliche Bismarckstraße).

Herr Niemann berichtet, dass die Stellflächen auf dem Gelände des ehemaligen Busdepots nur sehr zurückhaltend angenommen wurden. Zurzeit werde der Parkplatz vorrangig von den Beschäftigten der umliegenden Geschäfte genutzt. Für Kunden der Geschäfte an der Lotter Straße sei dieser Standort zu ungünstig. Dennoch werde in diesem Bereich zusätzlicher Parkraum dringend benötigt.

Herr Griesert erläutert, dass es in älteren Gebieten mit über lange Zeit gewachsenem Wohnraum naturgemäß Engpässe bei der Ausweisung von zusätzlichen Parkplätzen gebe. Dafür hätten die in der Nähe der Innenstadt gelegenen Wohngebiete Vorteile durch die kurzen Wege zu den Angeboten der innerstädtischen Infrastruktur.

## **2 e) Bebauung des ehemaligen Busdepot-Geländes (Planungsstand)**

Herr Prof. Dr. Haubrock bittet um Information zur weiteren Planung für das Gelände.

Herr Griesert teilt mit, dass das Investorenauswahlverfahren für das "Quartier Lotter Straße" noch nicht abgeschlossen ist. Mit einer Entscheidung wird bis Ende des Jahres 2010 gerechnet. Das Ergebnis wird dann entsprechend (über die Presse etc.) veröffentlicht. Anschließend soll ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Die Grundlage hierfür bildet das Konzept des erstplazierten Bieters, der sich auch zur Bebauung des Eckbereiches Lotter Straße/Am Kirchenkamp verpflichten müsse. Zur Vorbereitung der künftigen Entwicklung wird derzeit das Gelände des ehemaligen Busdepots von baulichen Anlagen freigeräumt. In dem Bebauungsplanverfahren können Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung während der 1-monatigen Auslegungsfrist ihre Anregungen zur Planung vortragen, bevor der Satzungsbeschluss durch den Rat der Stadt Osnabrück getroffen wird. Das Gelände ist vorgesehen für eine Wohnnutzung. Weiterhin könne sich Einzelhandel mit einer Geschäftsfläche von bis zu 3.100 qm ansiedeln. Die Höhe der Bauten wird begrenzt. Darüber hinaus sind über die baurechtlich vorgegebene Ausweisung von Stellplätzen weitere 50 Plätze auszuweisen, die öffentlich zugänglich sein müssen.

Herr Haubrock fragt, ob die Ergebnisse des vor einigen Jahren durchgeführten Architektenwettbewerbs in die konkrete Planung eingeflossen sind.

Herr Griesert führt aus, dass es sich damals um einen städtebaulichen Wettbewerb handelte. Die Ergebnisse des Architekturwettbewerbs wurden den interessierten Investoren zur Verfügung gestellt. Für einen Investor sei nicht zuletzt die Wirtschaftlichkeit eines Projektes ausschlaggebend, so dass die Planung neu abgestimmt wurde.

## **2 f) Aktualisierung Verkehrskonzept Westerberg**

Herr Etzel bezieht sich auf den Internetauftritt der Stadt Osnabrück, wonach die Planungen für die Entlastungsstraße West zurückgestellt wurden und das Verkehrskonzept Westerberg von 2002 aktualisiert werden soll. Er bittet hierzu um Informationen.

Herr Griesert erläutert, dass im Masterplan Mobilität im „Handlungskonzept Straßenverkehr“ beschlossen worden ist, die Planungen für die in ihrer Verkehrswirksamkeit dargestellte Entlastungsstraße West zurückzustellen, da eine Finanzierbarkeit nicht gegeben ist. Das Verkehrskonzept Westerberg soll aktualisiert werden. Das Verkehrskonzept Westerberg von 2002 war eine Untersuchung mit der Zielsetzung, für den Zeitraum bis zu einer möglichen Realisierung der Entlastungsstraße West Maßnahmen zu finden, die zur kurz- und mittelfristigen Verbesserung der Situation im Stadtteil Westerberg beitragen. Damit sollten die städte-

baulichen Qualitäten des Quartiers gesichert und gestärkt werden, der Stadtteil verkehrlich entlastet werden und die Erschließungsverkehre angemessen berücksichtigt werden. Diese Untersuchung wurde nicht beschlossen und daher auch nicht veröffentlicht, da die Ratsfraktionen den zum Teil sehr weitreichenden Vorschlägen nicht gefolgt sind. Die Niederschriften der Beratungen im Stadtentwicklungsausschuss hierzu können in der Verwaltung eingesehen werden. Nach der Diskussion im begleitenden Arbeitskreis und in den Ratsgremien ist ein Maßnahmenbündel entwickelt worden, das sich auf Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung beschränkte und keine gravierenden Eingriffe in das Verkehrssystem vorsah. Ein Teil davon ist in den Folgejahren umgesetzt worden, z. B. ein Fußgängerüberweg an der Sedanstraße und ein „Tropfen“ an der Mozartstraße/Lieneschweg (zurzeit noch markiert). Die Verwaltung beabsichtigt, das Verkehrskonzept Westerberg im Jahr 2011 zu aktualisieren. Finanzmittel dafür sind für den Doppelhaushalt 2011/12 angemeldet. Die erforderlichen Verkehrs- und Prognosedaten liegen mit dem Verkehrsmodell des Masterplans Mobilität vor. Selbstverständlich wird im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes überprüft, ob diese Daten mit neuen Verkehrszählungen und / oder neuen Erkenntnissen zur Verkehrserzeugung des Konversionsgebiete aktualisiert werden müssen.

## **2 g) Heger Friedhof (Entfernen der Grabsteine)**

Herr Sunderdick fragt, warum alle Grabsteine nach Ablauf entfernt werden. Auf dem Hase- und Johannisfriedhof gibt es historische Grabanlagen.

Der Osnabrücker ServiceBetrieb teilt Folgendes mit: Reihengräber werden grundsätzlich für die Ruhefrist von 20 Jahren (nicht zu verlängern) vergeben. Sie können dann durch die Stadt später erneut vergeben werden. Für Wahlgräber werden durch die Stadt Nutzungsrechte eingeräumt, die durch die Nutzungsberechtigten fortlaufend verlängert werden können. Dann kann auch der Grabstein stehen bleiben. Wenn das Nutzungsrecht abläuft, muss auch der Grabstein abgeräumt werden, der Eigentum des Nutzungsberechtigten war. Die Stadt kann dann erneut Nutzungsrechte vergeben. Nur Pflegegräber, Ehrengräber und denkmalgeschützte Gräber können dauerhaft auf Kosten der Stadt erhalten werden. Da Hasefriedhof und Johannisfriedhof als Gesamtanlagen unter Denkmalschutz stehen, werden hier Grabsteine überwiegend erhalten.

Herr Griesert teilt weiterhin mit, dass im Rahmen der Umsetzung des Friedhofsentwicklungskonzeptes geprüft werden solle, ob auf Teilen des Hase- und des Johannisfriedhofs wieder Beisetzungen ermöglicht werden.

## **2 h) Aufgabe des Regenrückhaltebeckens an der oberen Wilhelmstraße**

Herr Sunderdick fragt angesichts der Hochwasserereignisse in Osnabrück Ende August, warum das Regenrückhaltebecken aufgegeben wurde.

Herr Schmidt berichtet, dass die Stadtwerke Osnabrück mitgeteilt haben, dass die seinerzeit vorhandenen Mischwasserkanäle in der Lotter Straße und Wilhelmstraße das anfallende Niederschlagswasser nicht ableiten konnten, so dass ein provisorisches Regenrückhaltebecken (RRB) an der Wilhelmstraße errichtet wurde. Im Rahmen der Umstellung von Misch- auf das Trennsystem wurden die Kapazitäten der Kanalisation (Lotter Straße/Wilhelmstraße) angepasst, so dass der RRB-Standort aufgegeben werden konnte. Eine entsprechende Rückhaltung des Regenwassers wird in dem Wüstensee vorgenommen. Die Anlagen sind entsprechend den technischen Regelwerken bemessen worden.

## **2 i) Hans-Calmeyer-Platz: Ausbau der Grünfläche vor dem Restaurant und dem Blumenhaus**

Herr Sunderdick fragt, wer den Ausbau veranlasst bzw. bezahlt hat.

Herr Griesert teilt mit, dass im Zusammenhang mit dem Straßenbau Lotter Straße auch der Hans-Calmeyer-Platz baulich angepasst werden musste. Insbesondere die höher gelegenen

Bereiche vor der Gaststätte Nil, die sich im Eigentum der Stadt befinden, hätten neue Treppenanlagen oder eine neue Stützmauer erfordert. Um hier weiterhin die Flächen optimal nutzen zu können, ist die Entscheidung zu Gunsten einer Stützmauer erfolgt. Vor dem Blumenhaus Niemann befinden sich ebenfalls Hochbeete, deren Einfassung angepasst werden musste. Daher wurde dort die gleiche Gestaltung angewendet. Die Kosten hierfür seien mit in den Kosten des Gesamtausbaus enthalten.

Herr Brinkmann teilt mit, dass die Gestaltung optisch gelungen sei.

Herr Niemann begrüßt es, dass kein Provisorium mehr besteht und eine Aufwertung des Hans-Callmeyer-Platzes erfolgt sei.

## **2 j) Reinigungszustand Schlossgarten**

Herr Sunderdick berichtet über den unansehnlichen Zustand des Schlossgartens in den Sommermonaten.

Herr Schmidt teilt mit, dass der Osnabrücker ServiceBetrieb in den Sommermonaten den Schlossgarten täglich reinigt. Die Papierkörbe werden geleert und die Müllablagerungen werden von der Rasenfläche entfernt. Zum nächsten Sommer wird die Anzahl der Abfallkörbe noch erhöht. Die Standorte sind aber aus gestalterischen Gründen in der Randzone des Platzes und damit am Wegerand gewählt.

Ein Hinweis in Form eines Schildes „Bitte den Schlossgarten sauber halten“ ist grundsätzlich möglich, aber erfahrungsgemäß kaum wirksam, da leider einzelne Personen solches - was selbstverständlich sein sollte - nicht beachten.

## **3. Stadtentwicklung im Dialog (TOP 3)**

### **3 b) Finanzlage der Stadt Osnabrück**

Herr Hänslar berichtet anhand einer Präsentation über die finanzielle Situation der Stadt Osnabrück. Der Rat der Stadt Osnabrück hat sich intensiv mit der Finanzlage der Stadt Osnabrück befasst. In einem Beschluss am 08.12.2009 wurde u. a. festgelegt, dass in den Bürgerforen die Bürgerinnen und Bürger über die Bedrohung der kommunalen Selbstverwaltung durch die dramatisch sinkende Finanzausstattung der Kommunen und die Folgen unterfinanzierter Aufgabenübertragung durch den Gesetzgeber informiert werden sollen.

### **3 a) Kasernen Sedanstraße - Sachstandsberichte**

Herr Griesert berichtet anhand einer Präsentation über den aktuellen Sachstand zur Entwicklung der ehemaligen Kasernenflächen im Bereich Westerberg.

Für Campus der Hochschulen wurde ein Masterplan erstellt und ein Städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Auf dem Gelände werden in den nächsten Jahren insgesamt 70 Mio. Euro für die Weiterentwicklung der Osnabrücker Hochschulen investiert. Der Neubau der Mensa hat bereits begonnen. Die Bibliothek und ein zentrales Hörsaalgebäude werden ebenfalls neu auf dem Gelände der ehemaligen Von-Stein-Kaserne errichtet. Die Fläche der ehemaligen Metzger Kaserne (Sedanstraße, früher britische Schule) wurde an einen Investor veräußert, der das Gelände für einen Wohnpark entwickeln wird, dessen Struktur sich an die bereits vorhandene Bebauung im Umfeld anpassen wird. Für die nächsten ca. zehn Jahre ist in einem Teilbereich eine Zwischennutzung durch die Hochschulen vorgesehen. Das Gelände der ehemaligen Scharnhorstkaserne wird zu einem Wissenschafts- und Wohnpark entwickelt.

Weitere Informationen zur Konversion sind im Internet veröffentlicht unter [www.osnabrueck.de/konversion](http://www.osnabrueck.de/konversion).

#### 4. Anregungen und Wünsche (TOP 4)

##### 4 a) Situation der Radfahrer am Westerberg

Eine Bürgerin berichtet, dass in der Blumenthalstraße Radfahrer in Richtung Innenstadt (abschüssiger Straßenverlauf) auf den Bürgersteigen fahren. Ursache seien die zugeparkten Straßenflächen, der Parksuchverkehr wie auch das Kopfsteinpflaster in dieser Straße.

##### 4 b) Erweiterung Botanischer Garten

Ein Bürger berichtet, dass die Öffnungszeiten der neuen Erweiterungsfläche nicht - wie ursprünglich mitgeteilt - mit denen des vorhandenen Geländes übereinstimmen. Der Tunnel zur Erweiterungsfläche werde frühzeitig geschlossen.

*Anmerkung der Verwaltung zur Niederschrift:* Der Botanische Garten der Universität Osnabrück teilt mit, dass auf dem Erweiterungsgelände noch einige Restarbeiten durchgeführt werden sowie versicherungstechnische Aspekte zu klären sind, um die Sicherheit der Besucher auf dem Gelände zu gewährleisten. Die Fläche ist noch nicht offiziell eröffnet.

##### 4 c) Einsatz Finanzieller Mittel für Straßenumbauten (hier: Busring an der Kamp-Promenade)

Ein Bürger führt aus, dass der weitere Ausbau der Straße an der Kamp-Promenade nicht für erforderlich gehalten werde. Stattdessen sollten die Mittel für die Entlastungsstraße West verwendet werden.

Herr Griesert berichtet, dass die jetzigen Baumaßnahmen Teil des Projektes zur Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt im Bereich des Busrings zwischen Ledenhof und Nikolaicenter seien.

##### 4 d) Verkehrsaufkommen durch Erweiterung Klinikum Finkenhügel

Ein Bürger spricht den für 2011 geplanten Erweiterungsbau des Klinikums am Finkenhügel mit ca. 150 Betten an. Eine solche Erweiterung sei sinnvoll, werde aber das Verkehrsaufkommen und den Parksuchverkehr erhöhen.

Herr Griesert weist darauf hin, dass die Zufahrt zum Gelände des Klinikums einer Art Sackgassen-Situation gleicht und die Anfahrtsmöglichkeit ohne die Entlastungsstraße West nicht nachhaltig verändert werden könne.

##### 4 e) Radverkehrsplanung der Stadt Osnabrück

Herr Brinkmann führt aus, dass mit der Verkehrsplanung eine Vorreiterfunktion für intelligente Verkehrslösungen einhergehen solle.

Herr Griesert berichtet, dass die Verwaltung durchaus zukunftsorientiert agiere und verweist auf den Masterplan Mobilität, der den Orientierungsrahmen für die Verkehrsentwicklungsplanung der nächsten zehn bis 15 Jahre für das Stadtgebiet von Osnabrück darstellt. Der Radverkehr sei ein Schwerpunkt des neuen Masterplans. Die Verwaltung arbeitete bei den Planungen (z. B. Ausweisung von Fahrradstraßen, Aufbringen von ARAS/aufgeweiteten Rad-Aufstellstreifen) eng zusammen mit Verbänden, Institutionen und interessierten Bürgern. Das Fehlverhalten einzelner Teilnehmer im Straßenverkehr könne allerdings nicht verhindert werden.

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

gez. Hoffmann  
Protokollführerin

Anlagen

Sitzung des Bürgerforums Westerberg, Weststadt am 11.11.2010

## TOP 1: Bericht aus der letzten Sitzung

### 1. Geschwindigkeitsüberprüfung in der Albrechtstraße/Caprivistraße

**hier: Fußgängerquerung im Bereich Sophie-Charlotte-Straße / Aufstellen eines Geschwindigkeitsdisplays** (TOP 2 f des Bürgerforums am 29.04.2010):

Die Fußgängerquerungen über die Caprivistraße im Bereich Sophie-Charlotte-Straße sind bereits 2008 diskutiert worden. Im August Juni 2008 ist eine Zählung durchgeführt worden (werktags 7-10 Uhr und 14 - 19 Uhr), die Schwerpunkte der Querungen waren im Bereich der Bushaltestellen und vor dem FH-Hörsaalgebäude. Die höchste Fußgängerfrequenz wurde mit 50 Fußgängern zwischen 17.00 - 18.00 Uhr festgestellt, in diesem Zeitraum befuhren 584 Kfz die Straße. Nach den „Empfehlungen für Fußgängeranlagen“ als geltendes Regelwerk sind bei der ermittelten Verkehrsbelastung und der Fußgängerfrequenz keine Querungshilfen erforderlich.

Die Verwaltung hat trotzdem in diesem Jahr mögliche Querungshilfen näher untersucht. Die vorhandenen, jüngst ausgebauten Bushaltestellen setzen den Rahmen für deren Standorte.

Die Caprivistraße ist Teil einer Tempo-30-Zone, daher sind Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) nach den Richtlinien grundsätzlich nicht möglich. Auch räumlich wären sie nicht möglich. Die starke Böschung auf der östlichen Straßenseite zwischen Sophie-Charlotte-Straße und FH-Hörsaalgebäude verhindert einen Standort in diesem Bereich, da ein Fußgängerüberweg nicht barrierefrei herzustellen ist. Zwischen den beiden Bushaltestellen käme ein Fußgängerüberweg gleichfalls nicht in Frage, da stadteinwärts haltende Busse auf ihm zu stehen kämen, stadtauswärts haltende Busse würden die Sicht auf wartende Fußgänger versperren.

Im Bereich zwischen Sophie-Charlotte-Straße und FH-Hörsaalgebäude ist der Einbau einer Mittelinsel nicht möglich, auch hier könnte bei dem deutlichen Geländeversprung zwischen Fahrbahnniveau und Gehweg diese nicht barrierefrei hergestellt werden.

Eine Fußgänger-Lichtsignalanlage ist in einer Tempo-30-Zone rechtlich nicht zulässig, wäre wegen dem Höhenunterschied auch nicht barrierefrei einzurichten.

Der Standort einer Querungshilfe nördlich der stadtauswärtigen Bushaltestelle läge soweit aus der Gehrichtung der Fußgänger, dass nur wenige Fußgänger diesen Umweg annehmen würden

Fazit: Aufgrund der vorhandenen räumlichen Situation und der rechtlichen Rahmenbedingungen ist der Einbau einer Querungshilfe nicht möglich. Ein Verlegen der Bushaltestellen wäre aufwändig und schwierig, sie sind erst in den letzten Jahren barrierefrei ausgebaut worden. Aus objektiver Sicht sind nach dem Regelwerk keine Querungshilfen erforderlich.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt wurde am 12. August darüber informiert.

Des Weiteren wurde im Bürgerforum nach dem Einsatz eines Dialog-Displays gefragt. Die Verwaltung hat ein mobiles Dialog-Display angeschafft, das in nächster Zeit für einige Wochen an der Caprivistraße aufgestellt werden soll.

**Caprivistraße  
- Sophie-Charlotte-Str. bis Friedrichstraße**

Fußgängererhebung am 04.06.2008, Kfz-Zahlen 24-h-Zählung am 06.03.2008.

Uhrzeit	Anzahl der Fußgänger
07:00	0
07:15	5
07:30	6
07:45	6
08:00	7
08:15	0
08:30	0
08:45	6
09:00	5
09:15	7
09:30	4
09:45	18

<p>Fußgänger Spitzenstunde 9.00 - 10.00 Uhr</p> <p><b>34 FG / 364 Kfz</b></p>
---

14:00	21
14:15	14
14:30	5
14:45	7
15:00	3
15:15	4
15:30	19
15:45	7
16:00	13
16:15	11
16:30	8
16:45	5
17:00	9
17:15	11
17:30	22
17:45	8

<p>Fußgänger-Spitzenstunde 17.00 - 18.00 Uhr</p> <p><b>50 FG / 584 Kfz</b></p>
--

## **2. Schaffung von behindertengerechten Stellplätzen am Beginn der Lotter Straße** (TOP 4 f des Bürgerforums am 29.04.2010):

Beim vergangenen Bürgerforum wurde darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Umgestaltung der Lotter Straße in Höhe des Geschäfts- und Wohnhauses am Heger Tor keine Stellplätze für Behinderte ausgewiesen wurden.

Die Verwaltung hat die Situation inzwischen geprüft und ist dabei zu folgendem Ergebnis gekommen: Vor dem Umbau der Lotter Straße hat es im Bereich des Wohn- und Geschäftshauses an der Ecke Lotter Straße / Bergstraße keine Behindertenparkplätze gegeben. Da es bislang auch keine Hinweise auf einen zusätzlichen Bedarf dafür gegeben hat, wurden folgerichtig nach dem Umbau auch keine eingerichtet.

Die Verwaltung hält die Einrichtung zusätzlicher Behindertenparkplätze an dieser Stelle auch weiterhin für entbehrlich. Am Ende der Arndtstraße sind öffentliche Behindertenparkplätze vorhanden. Das Wohn- und Geschäftshaus ist von dort auf kurzem Weg, über die neue Querungshilfe hinweg, auch für Behinderte erreichbar. Da die Behindertenparkplätze an der Arndtstraße im Laufe des Tages nur wenig frequentiert sind, kann davon ausgegangen werden, dass der Bedarf in diesem Bereich eher gering ist. Andererseits sind die Kurzzeitparkplätze direkt vor dem Wohn- und Geschäftshaus an der Lotter Straße ganz überwiegend besetzt. Damit wird der Bedarf für Kurzzeitparken unterstrichen. Deshalb sollten hier nicht ohne konkreten Bedarf Veränderungen vorgenommen werden.

## **3. Lärmschutz in der Bismarckstraße** (TOP 2 e des Bürgerforums am 29.04.2010):

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt hat am 30.09.2010 über dieses Thema beraten. Die Mitteilungsvorlage der Verwaltung sowie ein Protokollauszug aus der Sitzung am 30.09.2010 sind als Anlage beigefügt.

► *Der TOP wurde für diese Sitzung erneut angemeldet (siehe TOP 2 a).*

## **4. Ausweitung der Einmündung Lieneschweg in die Lotter Straße** (TOP 4 b des Bürgerforums am 29.04.2010):

Ein Bürger hatte vorgeschlagen, die Einmündung des Lieneschweges in die Lotter Straße auszuweiten, da insbesondere durch den „Bus Plus“ Radfahrer, die nach links stadteinwärts in die Lotter Straße einbiegen wollen, behindert werden.

Die am Saarplatz abbiegenden Busse in Richtung der Hochschulen geraten bei nicht optimaler Fahrkurve in Konflikt mit dem gegenläufigen Verkehr, den Linksabbiegern aus dem Lieneschweg in Richtung Stadtzentrum. Durch eine Anpassung der Mittelleitlinie soll dem Bus das günstigere Abbiegen, dem gegenläufigen Verkehr jedoch weiterhin das zweistreifige Aufstellen vor der Lichtsignalanlage ermöglicht werden. Aufgrund der schwierigen, weil spitzwinkligen Einmündungssituation, sollen Fahrversuche Aufschluss über die genaue Lage der Leitlinie geben.

## Mitteilungsvorlage

**Betreff:** Verkehrslärm Bismarckstraße

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart (NÖ/Ö)	TOP
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	30.09.2010	Ö	F02

### Inhalt der Mitteilung:

Nach der Fertigstellung des Straßenbaus in der Bismarckstraße haben sich in den vergangenen Bürgerforen Westerberg, Weststadt die Anlieger bereits mehrfach über den Verkehrslärm insbesondere in den Abend- und Nachtstunden beschwert. Als Hauptursache wird von der Anliegerschaft das Natursteinpflaster genannt. Die Planung sah vor, dass neben Aufpflasterungen auch halbhüftig parkende Fahrzeuge als Verkehrsberuhigung dienen. Fahrzeuge, die zu einem Teil auf der Fahrbahn und zum anderen Teil auf dem Gehweg parken, engen den Querschnitt so ein, dass es geschwindigkeitsdämpfend wirkt.

Es hat sich nun jedoch gezeigt, dass ein Teil der Autofahrer ihr Fahrzeug mit allen vier Reifen auf dem Parkstreifen und Gehweg parken. Somit fällt die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung zumindest teilweise weg. In den Abend- und Nachtstunden ist der Parkdruck insgesamt nicht mehr so hoch, dass er als Verkehrsberuhigung dienen kann.

Geschwindigkeitsmessungen mit dem Seitenradarmessgerät haben eine  $v_{85}$  von 34 km/h ergeben. Das bedeutet, dass 85 % der Verkehrsteilnehmer diese Geschwindigkeit unterschreiten. Die Verkehrserhebung zeigt auch, dass insbesondere in der Zeit von 17.00 Uhr abends bis ca. 8:00 Uhr morgens – also in den Abend- und Nachtstunden – Geschwindigkeit > 40 km/h erreicht werden. In den ruhigen Nachtzeiten sind die Geschwindigkeiten dann natürlich deutlich hörbar.

Zur Lösung der Problematik wurden bereits viele Vorschläge gemacht, die im Folgenden aufgeführt sind und auf ihre Umsetzbarkeit und Effektivität diskutiert werden.

#### **1. Bismarckstraße wird als Verkehrsberuhigter Bereich beschildert**

Eine Beschilderung als Verkehrsberuhigter Bereich würde den Umbau des gesamten Straßenraumes voraussetzen, da dieser niveaugleich ausgebildet sein muss. Es würden folglich sehr hohe Kosten entstehen. Zudem würde die dann einzuhaltende Schrittgeschwindigkeit aufgrund der Länge des Straßenzuges von den Verkehrsteilnehmern kaum akzeptiert werden.

#### **2. Zusätzliche Schilder mit Geschwindigkeitsbeschränkung aufstellen**

Laut Straßenverkehrsordnung sind nur am Anfang und am Ende der Tempo-30-Zone Beschilderungen erlaubt. Zusätzliche Schilder sind rechtlich nicht zulässig. Auf der Fahrbahn aufgetragene Piktogramme sind auf dem Pflasterbelag technisch nicht möglich.

#### **3. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit weiter reduzieren**

Könnte in diesem Bereich nur ein verkehrsberuhigter Bereich sein. Vgl. Punkt 1



#### 4. **Einschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für die Nachtstunden**

Unterhalb der Tempo-30-Zone sind weitere Abstufungen gemäß Straßenverkehrsordnung nicht möglich.

#### 5. **Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen**

Eine Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Bismarckstraße wird durch den Verkehrsaußendienst zu allen Tageszeiten bis auf nachts bereits durchgeführt.

#### 6. **Die Längsparkstände auf gesamter Länge abpollern**

Die Längsparkstände könnten auf gesamter Länge zum Gehweg hin abgepollert werden, um das Parken auf dem Gehweg zu verhindern und die Fahrzeuge wieder zum halbhöftigen Parken auf der Fahrbahn zu zwingen. Da der Parkdruck insbesondere in den Abend- und Nachtstunden nicht ausreichend hoch ist, wird damit das eigentliche Ziel der Lärmreduzierung nicht erreicht. Auch im Sinne des Stadtbildes sollte von der Abpollerung abgesehen werden.

Derzeit wird der ruhende Verkehr in der Bismarckstraße bereits durch die Politesse in der Regel täglich kontrolliert. Deutliche Verstöße gegen die Parkordnung werden geahndet.

#### 7. **Einbahnstraßensystem**

Die Einrichtung einer Einbahnstraße würde zum einen für die Anlieger Umwegfahrten nach sich ziehen und somit auch zu Mehrbelastungen in den umliegenden Straßen führen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung innerhalb der Bismarckstraße ist eher unwahrscheinlich, da aufgrund des dann fehlenden Gegenverkehrs noch ungehinderter durch die Straße gefahren werden kann.

#### 8. **Fahrbahnbelag optimieren, Fugen verfüllen**

Der Straßenbelag weist nach dem Straßenbau zum Teil große Fugen auf, die mittlerweile ausgespült sind. Die Straßenqualität ist insbesondere dem verlegten alten / gebrauchten Steinmaterial geschuldet. Außerdem ist nach dem Straßenbau nicht, wie eigentlich für ca. ein Jahr notwendig, die mechanische Reinigung ausgesetzt worden. Durch die mechanische Reinigung mit Saugwirkung ist das Fugenmaterial zum Großteil nicht mehr vorhanden.

Die Fugen müssen neu verfüllt werden. Danach muss die mechanische Straßenreinigung mit Saugwirkung für ein Jahr ausgesetzt werden, damit die Fugen vermoo sen können und so haltbar werden. Alternativ wird eine mechanische Reinigung ohne Saugwirkung erprobt.

Zusätzlich wird die Oberfläche nochmals abgerüttelt, um die Ebenheit der Oberfläche zu verbessern.

#### 9. **Grünbeete vorziehen / Versätze baulich verstärken**

Es besteht die Möglichkeit, den Fahrbahnquerschnitt punktuell auf eine Fahrbahnbreite einzuengen und so eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung in den Abend und Nachtstunden zu erzielen. Im Vorfeld der Planungen wurde aus bauhistorischen Gründen durchgängig ein Querschnitt von 5,30m vorgesehen. Aufgrund der nun vorherrschenden Diskussion ist es vorstellbar, punktuelle Einengungen vorzusehen.

Es könnten die Grünbeete an den Stellen der vorhandenen Aufpflasterungen vorgezogen werden. Von einer Erhöhung der Aufpflasterungen soll aus schalltechnischen Gründen abgesehen werden. Vgl. Punkt 10.

## 10. Veränderung der vorhandenen Aufpflasterungen

Die vorhandenen Aufpflasterungen sind in ihrer Gestalt nicht so deutlich wahrnehmbar, wie die klassischen Aufpflasterungen mit Sinusteinen und Betonsteinpflaster in anderen Wohngebieten. Die geringfügige Anhebung der Aufpflasterungen wäre denkbar. Ein Teil der Anlieger hat aber bereits deutlich gemacht, dass die Erhöhung der Aufpflasterungen nicht gewünscht ist. Durch die Anfahr- und Abbremsgeräusche wird eine Lärmreduzierung damit auch nicht erreicht.

## 11. Einbringen einer Asphaltdecke

Aus finanziellen und bauhistorischen Gründen kommt diese Möglichkeit nicht in Betracht. Sie wird auch von einigen Anliegern kritisch gesehen. Zum einen wird das Argument der Straßenraumgestaltung ins Feld geführt, aber auch die dadurch weit aus höheren Geschwindigkeiten werden benannt.

Im Fazit wird folgende Vorgehensweise von der Verwaltung vorgeschlagen. In einem ersten Schritt wird im Oktober 2010 die Oberfläche behandelt und die Fugen werden neu verfüllt. In den darauffolgenden zwölf Monaten wird die mechanische Reinigung mit Saugwirkung ausgesetzt.

Sollten durch diese Maßnahmen keine Lärmreduzierung eintreten, werden die punktuellen Einengungen in das Verkehrsberuhigungsprogramm mit aufgenommen und entsprechend der dann noch herbeizuführenden Beschlusslage umgesetzt.

### **Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt; Sitzung 30.09.2010 - Protokollauszug**

#### **3. Verkehrslärm Bismarckstraße**

Ein Ausschussmitglied der CDU-Fraktion spricht die von der Verwaltung in der Vorlage erwähnten Maßnahmen an und weist bezüglich des Vorschlags, die Fugen zu verfüllen, auf die negativen Erfahrungen bei ähnlichen Situationen hin. Es werde aber vorgeschlagen, entsprechend Ziffer 9 probeweise Einengungen mithilfe der sogenannten „Legosteine“ vorzunehmen.

Von einem Ausschussmitglied der SPD-Fraktion wird dieser Vorschlag unterstützt.

Auch die Verwaltung hält eine solche Lösung für sinnvoll, zumal in diesem Bereich gerade nachts kein Parkdruck zu verzeichnen und das teilweise auf der Fahrbahn Parken nicht zu erwarten sei.

Bezüglich der Reinigungsproblematik erklärt die Verwaltung, dass nach dem Verfüllen der Fugen in einer Probephase mechanisch – ohne Saugwirkung – gereinigt werden soll.

Das Ausschussmitglied der UWG fragt, ob es nicht Möglichkeiten gebe, das Parken auf dem Gehweg ebenfalls durch sogenannte „Legosteine“ zu unterbinden, damit die Pkws teilweise wieder auf der Fahrbahn abgestellt werden. Evtl. sei auch zu überlegen, eine Anliegerstraße einzurichten.

Nach Angaben der Verwaltung seien solche Lösungen rechtlich problematisch.

Ein hinzugewähltes Ausschussmitglied äußert die Hoffnung, dass sich die Situation auf der Bismarckstraße nach der vollständigen Öffnung der Lotter Straße für den Verkehr wieder entspannen werde.

Auch seitens der Verwaltung wird erwartet, dass nach der Öffnung der Lotter Straße eine Verbesserung auf der Bismarckstraße eintreten wird.

Der Ausschuss ist mit dem Vorschlag einverstanden, entsprechend Ziffer 9 probeweise Fahrbahneinengungen mithilfe der sogenannten „Legosteine“ vorzunehmen.