

| | | |
|--|---------------------------------------|----------------------------|
| Beschlussvorlage | Vorlage-Nr: Öffentlichkeitsstatus: | VO/2015/6367 öffentlich |
| Verkehrskonzept Westerberg - Ergebnisse des Beteiligungsprozesses | | |
| Beratungsfolge: | | |
| Gremium | Datum | Sitzungsart |
| Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt | 26.11.2015 | Ö |
| | Zuständigkeit | TOP-Nr. |
| | Entscheidung | |

Beschluss:

Die Verwaltung konkretisiert das aus dem Beteiligungsprozess zum Verkehrskonzept Westerberg resultierende Handlungskonzept.

A. Finanzielle Auswirkungen:

| | |
|-------------------------------------|------|
| <input type="checkbox"/> | Ja |
| <input checked="" type="checkbox"/> | Nein |

B. Personelle Auswirkungen:

keine

C. Integrationspolitische Auswirkungen:

keine

D. Ggf. Alternativen zum Beschlussvorschlag:

keine

E. Beteiligte Stellen:

keine

Der Inhalt der Vorlage unterstützt folgende/s strategische/n Stadtziel/e:

nicht zutreffend

Sachverhalt:

Einleitung

In seiner Sitzung am 29. Juli 2014 hat der Rat der Stadt Osnabrück beschlossen, das Verkehrskonzept Westerberg aus dem Jahr 2003 aktualisieren zu lassen. Mit der Aktualisierung des Verkehrskonzeptes sollte die sich verändernde städtebauliche Entwicklung berücksichtigt und das Ziel verfolgt werden, den Kfz-Verkehr zu vermindern und den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr auszuweiten. Anlieger und Interessengruppen sollten dabei an der Erstellung und Umsetzung des Verkehrskonzeptes umfassend beteiligt werden.

Kernstück des Beteiligungsverfahrens war der sogenannte „Runde Tisch Verkehr Westerberg“, dem neben Mitgliedern der Ratsfraktionen und Beteiligten der Verwaltung auch Vertreter folgender Institutionen / Anliegervertretungen angehörten (in alphabetischer Reihenfolge):

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)
- Bürgerinitiative zum Erhalt und zur Pflege des westlichen Naherholungsgebietes Osnabrück e.V. (BEPO)

- Bürgerverein Eversburg e.V.
- Bürgerverein Nord-West e.V.
- Forum für Stadtentwicklung und angemessene Verkehrsplanung in der Weststadt e.V. (Prowest)
- Heinrich-Schüren-Schule
- Hochschule Osnabrück
- Industrie- und Handelskammer Osnabrück – Emsland – Grafschaft Bentheim
- Interessengemeinschaft Albrechtstraße / Caprivistraße
- Interessengemeinschaft Am Natruper Holz
- Interessengemeinschaft Artilleriestraße
- Interessengemeinschaft Finkenhügel
- Interessengemeinschaft Gluckstraße / Lieneschweg / Händelstraße / Mozartstraße
- Interessengemeinschaft Humperdinckstraße / Max-Reger-Straße
- Interessengemeinschaft Komponistenhöfe
- Interessengemeinschaft Lotter Straße
- Jugendparlament
- Kleingartenverein Natruper Tor e.V.
- Klinikum Osnabrück
- Osnabrücker Beteiligungs- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH
- Paracelsus-Klinik
- Seniorenbeirat
- Universität Osnabrück
- Wirtschaftsförderung Osnabrück GmbH

Struktur des Beteiligungsprozesses

Für die Erarbeitung des Verkehrskonzeptes wurden insgesamt vier Sitzungen des Runden Tisches sowie ein sogenannter Planungsspaziergang durchgeführt (s. Anlage 1). Aufgrund des Umfangs sind die Protokolle der Sitzungen und des Planungsspazierganges nur im Allris als Anlage 2 beigefügt. Darüber hinaus liegen sie den Fraktionen bereits vor.

1. Sitzung des Runden Tisches Verkehr Westerberg am 24. Februar 2015

Kern der Sitzung war neben der Konstituierung des Runden Tisches und der Erläuterung der Rahmenbedingungen eine Gruppendiskussion, in der in Kleingruppen folgende Fragestellungen besprochen worden sind:

1. Welche konkreten Vorschläge haben Sie?
2. Wo sehen Sie die zentralen Konfliktbereiche?
3. Wo haben Sie noch Informations- und Klärungsbedarf?

Die Äußerungen der Teilnehmer dienten als weitere Grundlage für den Prozess sowie die Festlegung der Ziele und Handlungsfelder in der 2. Sitzung.

Darüber hinaus wurde in der Sitzung abgefragt, welche Punkte während des Planungsspazierganges aufgesucht werden sollten.

Planungsspaziergang am 18. März 2015

Der Planungsspaziergang führte vom Wissenschafts- und Wohnpark über die Artilleriestraße zur Glückstraße, weiter in die Literatenhöfe und zurück zur Sedanstraße.

Die an den fünf Haltepunkten gemachten Äußerungen fanden wiederum Eingang in die weiteren Überlegungen zum Verkehrskonzept.

2. Sitzung am 28. Mai 2015

In der 2. Sitzung wurden zunächst die verkehrlich relevanten städtebaulichen Entwicklungen vorgestellt, insbesondere die Landesaufnahmestelle für Flüchtlinge am Natruper Holz, das Klinikum am Finkenhügel, der Hochschulcampus sowie der Wissenschafts- und Wohnpark. Für zwei weitere in der 1. Sitzung angesprochene mögliche Entwicklungen (Paracelsus-Klinik und Muesenburg) sind derzeit noch keine konkreten Entwicklungen erkennbar.

Es folgte eine Darstellung von rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen, um den Teilnehmern des Runden Tisches das zur Verfügung stehende Instrumentarium zu erläutern.

Schließlich stellt das Planungsbüro die Ergebnisse der Bestandsanalyse vor. Demnach beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Mozartstraße / Lieneschweg / Glückstraße / Am Natruper Holz 40% (im Abschnitt Lieneschweg bis Am Natruper Holz sogar 46%) bei einer Verkehrsmenge von 8.000 bis 10.000 Kfz / Tag. Die Verkehrsmenge auf der Albrechtstraße / Caprivistraße ist mit ca. 6.000 bis 7.500 Kfz / Tag etwas geringer, jedoch liegt auch hier der Durchgangsverkehrsanteil mit 43% vergleichsweise hoch. Auffällig ist auch die häufige Missachtung der Geschwindigkeitsregelungen (Tempo-30).

Das Unfallgeschehen der Jahre 2011-2014 ist in der zeitlichen Entwicklung tendenziell stagnierend (zum Vergleich, in der Gesamtstadt ist eine kontinuierliche Zunahme um 3% zu verzeichnen).

Die strukturellen Voraussetzungen für den Fußverkehr sind im Stadtteil Westerberg aufgrund der Nähe zur Innenstadt und zu Freizeitbereichen gut. An den meisten wichtigen Querungsstellen sind sichere Querungen vorhanden, es gibt jedoch ungesicherte wichtige Querungsbeziehungen, wie z.B. die Querung des Carl-Cromme-Weges / Edingäuser Weges über die Glückstraße.

Die Infrastruktur für den Radverkehr besteht aus nicht benutzungspflichtigen Radwegen und Schutzstreifen. Problematisch ist hier vor allem die Führung im Bereich Sedanstraße / Am Natruper Holz in Ost-West-Richtung und Sedanstraße / Glückstraße in West-Ost-Richtung.

Der ÖPNV zeichnet sich insbesondere auf der Achse Natruper Straße durch ein sehr gutes Angebot aus. Ein Erschließungsdefizit findet sich im Bereich Lieneschweg, der zwischen der Caprivistraße und der Händelstraße durch keine Buslinie erschlossen ist. Es wird auch deutlich, dass in den Wohngebieten des Stadtteils die ÖPNV-Nachfrage gering ist, was nur zum Teil durch eine geringe Angebotsqualität zu erklären ist.

Im zweiten Teil der Sitzung werden die Ziele und damit verbundenen Handlungsfelder des Verkehrskonzeptes diskutiert. Aus der Diskussion ergibt sich ein Vorschlag, der dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt in seiner Sitzung am 25. Juni zum Beschluss vorgelegt wurde. Folgende Ziele wurden gleichgewichtet beschlossen:

Ziel 1: Entlastung der Anliegerbereiche vom motorisierten Individualverkehr. Der verbleibende Kfz-Verkehr soll dabei so verträglich wie möglich abgewickelt werden.

Ziel 2: Keine räumliche Verlagerung des Kfz-Verkehrs innerhalb des Stadtgebietes.

Ziel 3: Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund. Die Erreichbarkeit der bestehenden und geplanten Einrichtungen im Stadtteil Westerberg sowie der angrenzenden Stadtteile für den Pkw-Verkehr soll bedarfsgerecht gegeben sein.

Als Handlungsfelder zur Erreichung dieser Ziele wurden beschlossen:

1. Kfz-Verkehr

Hier wird die gesamte Bandbreite der Maßnahmen zu untersuchen sein, die von der Verkehrsberuhigung bis zur Beschränkung der Durchfahrt reicht.

2. Radverkehr

Die potenzielle Bedeutung des Radverkehrs kann trotz des bereits vergleichsweise hohen Anteils (fast ein Viertel aller Wege in Osnabrück) als weiter steigerbar eingeschätzt werden. Dabei spielt die infrastrukturelle Ausstattung eine wesentliche Rolle.

3. Fußverkehr

Hier steht die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Vordergrund, die u.a. sichere Querungsstellen beinhaltet, aber auch die Barrierefreiheit umfasst.

4. ÖPNV

Hier sind die Linienführung, das Bedienungsangebot und die Haltestellenausstattung für die Nutzung von Bedeutung. Eine schnelle und komfortable Einbindung der verkehrsintensiveren Standorte, wie Hochschulen, Wissenschaftspark und Kliniken in das ÖPNV-Netz und an die Bahnhöfe unterstützt das Mobilitätsmanagement dieser Einrichtungen. Maßnahmen zur Führung des Kfz-Verkehrs dürfen dabei nicht zu wesentlichen Einschränkungen des ÖPNV-Angebotes führen. Ein differenzierter Mix aus Flächenerschließung und schneller Verbindung zur Innenstadt und den Bahnhöfen, Mobilpunkte zum bequemen Wechsel des Verkehrsträgers, passgenaue und unkomplizierte Tarifangebote kann in der Kombination mit anderen Maßnahmen Steigerungen in der ÖPNV-Nutzung herbeiführen.

5. Innovative Mobilitätsangebote

Innovative Mobilitätsangebote wie Carsharing und der Ansatz des spezifisch ausgerichteten betrieblichen Mobilitätsmanagement sind wichtige Ergänzungen jenseits der klassischen Strukturierung nach Verkehrsmitteln. Insbesondere das Mobilitätsmanagement kann angesichts der Einrichtungen mit vielen Tausend Beschäftigten und Besuchern eine Hebelwirkung entfalten.

Ausgehend von den Ergebnissen der vorangegangenen Sitzungen und dem Beschluss über die Ziele und Handlungsfelder des Verkehrskonzeptes wurden zunächst vier Planfälle entwickelt, deren Maßnahmenpakete eine zunehmende Eingriffstiefe aufwiesen. Für jeden Planfall wurde darüber hinaus jeweils als Untervariante der Bau der geplanten Erschließungsstraße des Wissenschafts- und Wohnparks mit bzw. ohne eine Anbindung an die Sedanstraße betrachtet. Eine Übersicht über die Planfälle ist in Anlage 3 beigefügt.

Planfall 1 nimmt bezüglich aller Verkehrsmittel nur geringfügige Eingriffe bzw. Änderungen vor, die für den Kfz-Verkehr Einbahnverkehr in der Artilleriestraße (von Süden bis Einmündung Sudetenstraße) und die Öffnung der derzeit nur für den ÖPNV geöffneten Schranke am Finkenhügel für den allgemeinen Kfz-Verkehr beinhalten. Außerdem werden Maßnahmen für eine stärkere Einhaltung der bestehenden Beschränkungen auf Tempo 30 ergriffen. Im Radverkehr wird die Entwicklung eines Fahrradwegs auf der Trasse der seinerzeitigen Trasse für die Entlastungsstraße West, die Ausweisung mindestens einer Fahrradstraße (Wilhelmstraße), ein Ausbau des Angebots an Abstellanlagen und stadtweite Marketingmaßnahmen angenommen. Hinzu kommen Aktivitäten im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass in diesem Planfall neuer Verkehr in das Quartier gezogen wird. Der Planfall 1 ist damit insbesondere vor dem Hintergrund des ersten Zieles (Entlastung für das Quartier) kritisch zu bewerten.

Planfall 2 beinhaltet eine Straßensperrung für den allg. Kfz-Verkehr (Am Natruper Holz/ Bereich Paracelsusklinik) und einen Einbahnverkehr in der Artilleriestraße (von Süden bis Einmündung Sudetenstraße), aber auch bauliche Maßnahmen mit verkehrsberuhigender Wirkung, die sich nicht erschwerend für den ÖPNV auswirken (Teilaufpflasterungen / Berliner Kissen). Quasi kompensierend wird ein Alternativangebot im ÖPNV maßvoll entwickelt (Umlegung Linie 22 über Wissenschafts- & Wohnpark und Natruper Straße bei geringfügig erweitertem Bedienungszeitraum). Im Radverkehr wird die Entwicklung eines Fahrradwegs auf der Trasse der seinerzeitigen Trasse für die Entlastungsstraße West, die Ausweisung mindestens einer Fahrradstraße (Wilhelmstraße), ein Ausbau des Angebots an Abstellanlagen und stadtweite Marketingmaßnahmen angenommen. Hinzu kommen verstärkte Aktivitäten im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements für die größeren Arbeitgeber (z. B. Jobtickets / Fahrgemeinschaftsförderung, Radverkehrsförderung).

Insgesamt sind die Ergebnisse des Planfalls 2 bezogen auf die Zielsetzung des Verkehrskonzeptes ebenfalls als nicht voll zufriedenstellend zu bewerten, da eine nicht unerhebliche Verlagerung auf das übergeordnete Radialstraßennetz festzustellen ist. Durch die Reduzierung des Verkehrs im Quartier erfolgt dort eine Entlastung sowie durch die ergänzenden Maßnahmen im ÖPNV, Radverkehr und Mobilitätsmanagement wird die Verkehrsmittelwahl positiv beeinflusst.

Planfall 3 zielt ab auf starke Veränderungen der Kfz-Verkehrsführung (versetzter Einbahnverkehr in Nord-Süd-Richtung auf der Achse Am Natruper Holz/ Glückstraße/ Händelstraße/ Mozartstraße bzw. der Achse Albrecht- / Caprivistraße) bei ansonsten gleichen Maßnahmen wie in Planfall 2.

Die Ergebnisse des Planfalls 3 sind bezogen auf die Entlastungswirkung für das Quartier positiv zu bewerten, wenngleich es zu Umwegfahrten kommen wird und evtl. auch höheren Geschwindigkeiten in den Einbahnstraßen. Bezüglich der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl ist der Planfall aufgrund der umfangreichen alternativen Angebote positiv zu bewerten. Zugleich sind aber die Verlagerungen auf das umliegende Netz kritisch zu bewerten, da sie dem Ziel 2 entgegenstehen. Auch das Ziel, die Erreichbarkeit der Einrichtungen im Stadtteil bedarfsgerecht sicherzustellen, ist aufgrund der Einbahnstraßenregelung nicht voll erreicht. Insgesamt ist daher der Planfall 3 als eher kritisch zu bewerten.

Planfall 4 kann als weitestgehender Alternativvorschlag verstanden werden. Dieses Maßnahmenbündel greift zentral einen im Prozess bürgerseitig entwickelten Alternativvorschlag mit weitreichenden Sperrungen auf (so genannte „Folie 7“) und beinhaltet ferner - unter realistischen Annahmen - maximal entwickelte Alternativangebote im Umweltverbund. Die bauliche Entwicklung von Radverkehrsrouten wird in diesem Planfall aufgrund der erwartbaren starken Kfz-Verkehrsreduzierung nicht als erforderlich angesehen, gleichwohl ist anzunehmen, dass die Wirkungen aufgrund der Einschränkungen bzw. Fahrtzeitverlängerungen im MIV größer sind als im Planfall 2 und 3. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass das betriebliche Mobilitätsmanagement eine stärkere Wirkung entfalten kann und zudem von einer gezielten Ausweitung eines quartiersweiten Carsharingangebots unterstützt wird.

Insgesamt sind die Ergebnisse des Planfalls 4 bezogen auf die Ziele 2 und 3 des Verkehrskonzeptes (keine Verlagerung und bedarfsgerechte Erreichbarkeit der Einrichtungen) sehr kritisch zu sehen, da eine sehr hohe Verkehrsverlagerung auf die Radialstraßen im Umfeld festzustellen ist und durch die zahlreichen Sperren auch die Erreichbarkeit der Einrichtungen stark eingeschränkt wird.

Die Ergebnisse und Bewertung der Planfallberechnungen sind dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt in seiner Sitzung am 10. September mitgeteilt worden.

3. Sitzung am 9. September 2015

Ziel dieser Sitzung war die gemeinsame Festlegung auf die konkrete Ausrichtung des Maßnahmenkonzeptes auf Grundlage der Ergebnisse der Planfallberechnungen.

In der der Vorstellung der Ergebnisse der Planfallberechnungen nachfolgenden Diskussion wird kritisch angemerkt, dass ein Vorschlag aus der 2. Sitzung zur erschließungsbezogenen Trennung innerhalb des Wissenschafts- und Wohnparks bzw. der getrennten Erschließung des Wissenschafts- und Wohnparks („Schleifenerschließung“) nicht weiter verfolgt wurde.

Ferner wird angeregt, im Vergleich zu Planfall 4 ein nochmals erweitertes ÖPNV-Angebot vorzusehen. Dem wird entgegnet, dass Veränderungen des ÖPNV-Angebotes Aufgabe der PlaNOS / Stadtwerke sind, die derzeit eine gesamtstädtische Neukonzeption erarbeiten, in die nach Möglichkeit auch weitere Verbesserungen am Westerberg einfließen werden. Darüber hinaus wird von einem Teil der Anwesenden der Planfall 4 mit der effektiven Verhinderung von Durchgangsverkehr positiv hervorgehoben. Dieser Zustand sollte das Ziel der Überlegungen sein, wenngleich hier sicher noch Zwischenschritte notwendig wären. In Bezug auf den ÖPNV wird das Preisniveau von einigen Teilnehmern als zu hoch bewertet. Es wird vorgeschlagen, den bislang in der gesamten Stadt gleichen Tarif entsprechend der zurückgelegten Strecke, also nach Anzahl der durchfahrenen Haltestellen zu bemessen.

Von einigen Teilnehmern wird Planfall 1 mit der Öffnung der Schranke Am Finkenhügel für den motorisierten Individualverkehr als eine teilweise Umsetzung der Westumgehung gesehen.

Ein Teil der Anwesenden erachtet einen neuen Radweg auf der Trasse der ehemaligen Entlastungsstraße West als nicht notwendig und wünscht stattdessen bessere Radverkehrsanlagen auf den Straßenzügen Mozartstraße / Händelstraße / Gluckstraße bzw. Albrechtstraße / Caprivistraße. Demgegenüber sieht ein anderer Teil der Anlieger einen neuen Radweg in Nord-Süd-Richtung eher positiv, auch vor dem Hintergrund der Flächenverfügbarkeit insbesondere auf der Gluckstraße, die eine beidseitige Radverkehrsanlage nicht zulässt.

Der Nutzen einer Ausweisung der Wilhelmstraße als Fahrradstraße wird von einem Teil der Anwesenden bezweifelt. Diese muss jedoch im Zusammenhang gesehen werden mit der Weiterführung der Fahrradstraße über die Lotter Straße hinaus in der Augustenburger Straße bis zum Kirchenkamp, wo die Fahrradstraße in Richtung Innenstadt derzeit beginnt.

Ein bis zur nächsten Sitzung zu entwickelnder und im Wesentlichen auf Planfall 2 basierender Planfall 2 plus sollte gegenüber Planfall 2 ein deutlich ausgeweitetes ÖPNV-Angebot, mehr Maßnahmen für den Radverkehr, die gezielte Ausweitung des Carsharing-Angebotes und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. stärkeren Einhaltung der Tempo-30-Regelung beinhalten. Daneben sollte auch der Vorschlag der Schleifenerschließung des Wissenschafts- und Wohnparks gesondert untersucht werden.

4. Sitzung am 14. Oktober 2015

Das Ziel dieser Sitzung war die Erarbeitung einer möglichst einvernehmlichen Empfehlung eines Maßnahmenkonzeptes für die politische Beschlussfassung. Basierend auf den Ergebnissen der 3. Sitzung sind zwei weitere Planfälle aufgestellt worden. Leitidee für diese war der Planfall 2, der im Wesentlichen aus der Sperrung Am Natruper Holz und Einbahnverkehr in der Artilleriestraße sowie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen besteht, der mit den maximal entwickelten alternativen Mobilitätsangeboten (ÖPNV, Radverkehr, innovative Mobilität, Mobilitätsmanagement) aus Planfall 4 kombiniert worden ist.

Dieser sogenannte Planfall 2 plus ist dabei in zwei Planfälle ausdifferenziert worden. Der **Planfall 2 a plus** beinhaltet zusätzlich die Sperrung der Durchfahrt des Wissenschafts- und Wohnparks. Ziel ist dabei, den nördlichen Bereich (Wohnpark) von der Natruper Straße her über die geplante Erschließungsstraße und den südlichen Bereich (Wissenschaftspark) von der Sedanstraße her zu erschließen. Die Durchfahrt für den Busverkehr wird mittels versenkbarer Poller o.ä. ermöglicht. Darüber hinaus entfällt die Sperrung Am Natruper Holz.

Der **Planfall 2 b plus** beinhaltet dagegen keine Durchfahrtsperre des Wissenschafts- und Wohnparks. Es wird nochmals zwischen den Untervarianten mit bzw. ohne Durchbindung der geplanten Erschließungsstraße bis zur Sedanstraße unterschieden.

In beiden Varianten wird die Verkehrsberuhigung über eine stimmige Kombination von geteilten Plateauaufpflasterungen, Mittelinseln, Lichtsignalanlagen und Seitenraumvorziehungen sowie (bereits vorhandenen) Rechts-vor-links-Regelungen erreicht. Ferner wurden für ausgewählte Stellen Mittelinseln (sog. Querungshilfen) vorgesehen, die sowohl Fußgängern als auch Radfahrern eine sichere Querung der Fahrbahn ermöglichen. Damit werden die bestehenden Defizite bzw. Gefährdungen an den Knotenpunkten Natruper Holz/Sedanstraße, Sedanstraße/ Gluckstraße, Gluckstraße/ Liszthof und Händelstraße/ Edinghäuser Weg beseitigt. Ergänzt wird die bauliche Verkehrsberuhigung durch die Anordnung von Dialogdisplays.

Für den Radverkehr wird ein neuer Nord-Süd-Radweg parallel zur Gluckstraße vorgesehen, da an der Gluckstraße wie auch an anderen Straßenzügen die erforderliche Breite der Straßenparzelle für die Anlage von regelkonformen Radverkehrsanlagen nicht gegeben ist. Die Situation des Radverkehrs wird weiterhin verbessert durch die Einrichtung von Fahrradstraßen. So verbessert die an die neue Nord-Süd-Radroute angebundene Fahrradstraße in der Wilhelmstraße mit Verlängerung in der Katharinenstraße die Fahrraderschließung des Klinikums deutlich. Die Routenentwicklung für die Gesamtstadt wird derzeit im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrsplanes untersucht bzw. konzipiert. Hinzu kommen mehr Abstellanlagen an aufkommensstarken Zielen, insbesondere den Hochschul- und Klinikstandorten. Ergänzend wird die Nutzung des Fahrrads durch spezifische stadtweite Marketingaktivitäten unterstützt.

Im Bereich ÖPNV erfolgt eine deutliche Angebotsausweitung mit folgenden Maßnahmen im Detail: Die Linie 21 wird über Wohn- und Wissenschaftspark (statt z. Z. Natruper Straße) geführt und verbessert in Kombination mit ca. 30 % zusätzlichen Fahrten der Linie 22 (morgens eine Stunde früher, 18-21 Uhr: 30'-Takt) die Anbindung des Wohn- und Wissenschaftsparks. Eine neue Quartiersbuslinie (30'-Takt) bis Innenstadt/HBF beseitigt Erschließungsdefizite und verbessert die Erschließung des Wohn- und Wissenschaftsparks weiter.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement zielt primär auf eine Verbesserung der alternativen Mobilitätsangebote für Beschäftigte größerer Betriebe (Arbeitswege, Dienstwege), sekundär auch für deren Besucher ab. Die Beschäftigten am Westerberg konzentrieren sich auf die Kliniken, Hochschulen, und den Wissenschaftspark. Die Maßnahmen setzen an der verkehrlichen Nachfrage an und sind betriebsspezifisch, setzen also Rückkopplung mit der Zielgruppe voraus und sind langfristig angelegt, auch wenn Kommunikationsprozesse bereits kurzfristig begonnen werden können. Die Maßnahmen können das Angebot tariflich attraktiver Jobtickets, die Förderung von Fahrgemeinschaften (Börse, Vorzugsstellplätze), die Carsharingnutzung (u. a. für Dienstfahrten) und im Radverkehr neben guten und ausreichenden Abstellanlagen, Duschen und Spinde, sowie Diensträder für kurze Dienstfahrten oder die Förderung des Fahrradkaufs als geldwerter Vorteil analog Dienstauto beinhalten.

Eine Darstellung über die Maßnahmen in Planfall 2 a plus und 2 b plus ist in Anlage 4 beigefügt.

Verkehrliche Wirkungen

Die Modellrechnungen werden auf den Prognosefall 2030, der die zukünftigen veränderten Strukturdaten sowohl für den Westerberg als auch die Gesamtstadt beinhaltet, bezogen. Die Planfälle werden mit einem Verkehrsmodell hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen auf das Kfz-Verkehrsaufkommen und die Verkehrsverteilung simuliert und können so miteinander in Bezug auf die Zielsetzung verglichen werden. Für jeden Planfall ist eine eigene Belastungskarte erstellt worden, die in den Anlagen beigefügt sind. Das Modell stellt die Differenzen in Form der Veränderungen (Zu- bzw. Abnahmen) der Kfz-Belastung im Vergleich zum Planfall 0 (keine Maßnahmen) dar.

Planfall 2 a plus

Die Straße Am Natruper Holz wird um ca. 4.200 Kfz / Tag entlastet. Die Entlastung fällt deutlich geringer aus als in Planfall 2, der ja eine Sperrung der Straße für den motorisierten Individualverkehr vorsah.

Der Straßenzug Mozartstraße / Händelstraße / Glückstraße wird um ca. 4.900 bis 5.300 Kfz / Tag entlastet, der Straßenzug Albrechtstraße / Caprivistraße um ca. 2.200 Kfz / Tag. Die Entlastungen fallen damit auch etwas geringer aus als im Ursprungsplanfall 2.

Auf den Radialstraßen werden relativ moderate Mehrbelastungen erwartet: So wird sich die Verkehrsmenge am Natruper-Tor-Wall um ca. 1.100 Kfz / Tag, auf der Lotter Straße um ca. 1.200 Kfz / Tag und an der Pagenstecherstraße um ca. 500 Kfz / Tag erhöhen. Eine Erhöhung der Verkehrsmenge ist ebenfalls auf der Straße Zum Flugplatz mit ca. 700 Kfz / Tag zu erwarten.

Die geplante Erschließungsstraße am Wissenschafts- und Wohnpark wird eine Verkehrsmenge von lediglich ca. 1.300 Kfz / Tag aufweisen, da über diese nur noch der Wohnpark im Norden des Gebietes erschlossen wird.

Die Belastungskarte für den Planfall 2 a plus ist in Anlage 5 beigefügt.

Planfall 2 b plus

Hier ist zunächst zu differenzieren zwischen den beiden Untervarianten mit bzw. ohne Durchbindung der geplanten Erschließungsstraße des Wissenschafts- und Wohnparks bis zur Sedanstraße.

Die Straße Am Natruper Holz wird aufgrund der geplanten Sperrung für den motorisierten Individualverkehr um den Maximalwert (ca. 8.500 Kfz / Tag) entlastet.

Eine deutliche Entlastung findet auch statt auf dem Straßenzug Mozartstraße / Händelstraße / Glückstraße mit ca. 3.900 bis 4.800 Kfz / Tag mit Durchbindung bzw. ca. 4.600 bis 5.300 Kfz / Tag ohne Durchbindung. Der Straßenzug Albrechtstraße / Caprivistraße erfährt mit Durchbindung der Erschließungsstraße eine Entlastung um ca. 2.600 Kfz / Tag bzw. ohne Durchbindung um ca. 2.300 Kfz / Tag.

Die Radialstraßen werden eine moderate Mehrbelastung mit bzw. ohne Durchbindung der Erschließungsstraße erfahren: Am Natruper-Tor-Wall wird eine Zunahme der Verkehrsmenge um ca. 700 bzw. 1.200 Kfz / Tag erwartet, die Mehrbelastung der Lotter Straße wird ca. 1.200 bzw. 1.500 Kfz / Tag betragen. An der Pagenstecherstraße ergeben die Berechnungen eine Mehrbelastung von ca. 400 bzw. 900 Kfz / Tag, an der Natruper Straße wäre mit Durchbindung eine Mehrbelastung von ca. 1.000 Kfz / Tag zu erwarten, ohne Durchbindung würde es keine Veränderungen der Verkehrsmengen dort geben.

Die Mehrbelastung der Straße Zum Flugplatz schließlich beträgt ca. 800 bzw. 700 Kfz / Tag.

Die geplante Erschließungsstraße des Wissenschafts- und Wohnparks weist eine Verkehrsbelastung von ca. 9.600 Kfz / Tag mit bzw. 6.800 Kfz / Tag ohne Durchbindung bis zur Sedanstraße auf.

Die Belastungskarte für den Planfall 2 b plus ist in Anlage 6 beigefügt.

Aus den verkehrlichen Wirkungen der Varianten wurde die Bewertung abgeleitet.

Durch die weiteren Maßnahmen im Umweltverbund sind weitere Verlagerungen und Entlastungswirkungen feststellbar.

Planfall 2 a plus mit einer Sperrung der Durchfahrt im Wissenschafts- und Wohnpark ist nicht zielführend aufgrund der Tatsache, dass die Entlastung der Straße Am Natruper Holz verhältnismäßig gering ausfällt im Vergleich zu Planfall 2 bzw. Planfall 2 b plus. Darüber hinaus weist die geplante Erschließungsstraße nur eine sehr geringe Belastung auf, so dass hier die Frage nach der Kosten-Nutzen-Relation zu stellen wäre. Schließlich weist der Wissenschaftspark aus Richtung Norden eine schlechtere Erreichbarkeit auf.

Planfall 2 b plus ist insgesamt positiv zu beurteilen aufgrund der relativ hohen Entlastungswirkung auf die relevanten Straßen im Stadtteil. Zudem fällt der Verlagerungseffekt auf die Straßen im Umfeld deutlich geringer aus. Aufgrund der geringeren Eingriffsintensität in den Verkehrsablauf gegenüber Planfall 2 a plus weisen die Einrichtungen insbesondere im Wissenschaftspark eine bessere Erreichbarkeit und Orientierung auf.

In der vergleichenden Bewertung der Varianten in Bezug auf die Zielsetzung bzw. die Teilziele zeigt sich Planfall 2 b plus mit Durchbindung der geplanten Erschließungsstraße bis zur Sedanstraße positiver als Planfall 2 a plus und als Planfall 2. Er kann eine deutliche Entlastung am Westerberg bei verträglichen Verlagerungen auf übergeordnete Straßen und bei Erhalt der Erreichbarkeit der Ziele am Westerberg erreichen.

Dieser aus fachlicher Sicht am besten zu bewertende Planfall wurde im zweiten Teil der Sitzung den Teilnehmern zur Abstimmung gestellt, wobei jede Institution jeweils eine Stimme hatte. Im Fall der Ablehnung des zur Abstimmung stehenden Planfalles sollte nach Möglichkeit auch eine Begründung dazu gegeben werden. Andererseits wurde auch die Möglichkeit gegeben, eine positive Bewertung mit entsprechenden Kommentaren zu versehen.

Etwa die Hälfte der eingeladenen Initiativen war zur Abstimmung anwesend. Im Ergebnis ergibt sich insgesamt eine deutliche Zustimmung zu Planfall 2 b plus:

6 Initiativen zeigten sich uneingeschränkt einverstanden, 4 weitere haben zu ihrer Zustimmung Anmerkungen gemacht. Nur 4 Initiativen waren nicht einverstanden und haben dieses auch begründet.

Folgende Anmerkungen wurden im Zusammenhang mit zustimmenden Voten gemacht:

- Von der Durchbindung soll Abstand genommen werden.
- Die Erreichbarkeit des Wohn- und Wissenschaftsparks soll von Norden wie von Süden gegeben sein.
- Eine Mehrbelastung von umgebenden Straßenzügen wie Wall und Lotter Straße soll vermieden werden.
- Ein Parkverbot auf der Glückstraße wird als Alternative zu einem neuen Nord-Süd-Radweg gesehen.
- Schließlich wird die Entlastungsstraße West mehrfach als Option angeführt für den Fall, dass sich das Konzept als wirkungslos bzw. nicht zielführend darstellen sollte.

Folgende Anmerkungen wurden mit ablehnenden Voten verknüpft:

- Planfall 2 b plus wird wegen einer stärkeren Entlastungswirkung von 2 a plus abgelehnt.
- Die Durchbindung soll zugunsten einer Erschließung über den Julius-Heywinkel-Weg aufgegeben werden.
- Planfall 2 a plus wird mit dem Ziel des Erhalts des Erlenbruchs bevorzugt, wobei die Erschließungsstraße als entbehrlich angesehen wird und der Radverkehr in Nord-Süd-Richtung Am Natrupe Holz geführt werden soll.
- Radverkehrsanlagen sollen im bestehenden Straßennetz entwickelt werden und kein Radweg außerhalb des Siedlungsbereichs.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Sitzungen des Runden Tisches Verkehr von einem konstruktiven Geist geprägt waren. Angesichts der hohen Erwartungen in der lokalen Bevölkerung wurde jedoch auch deutlich, dass das Ergebnis des Runden Tisches nicht bei allen zu einer vollständigen inhaltlichen Zufriedenheit führte. Die Beteiligungsmöglichkeit wird jedoch insgesamt positiv bewertet, ebenso wie die Prozessgestaltung einerseits, aber auch die Inhalte und Ergebnisse andererseits.

Weiteres Vorgehen

Das im Beteiligungsprozess erarbeitete Handlungskonzept soll nun weiter konkretisiert werden. Im Vordergrund stehen hier die baulichen Maßnahmen, wie z.B. die genaue Lagefestlegung der geplanten Teilaufpflasterungen und Querungshilfen, aber auch die Erschließungsstraße des Wissenschafts- und Wohnparks. Im Anschluss soll basierend auf den zu erwartenden Kosten eine Priorisierung der Maßnahmen durchgeführt werden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass für Maßnahmen des Verkehrskonzeptes mit investivem Charakter in der Haushaltsplanung bislang nur begrenzte Mittel im Rahmen des Globaltitels „Verkehrsberuhigung / Verkehrssicherheit“ vorhanden sind, die darüber hinaus noch für die Gesamtstadt gelten.

Der Mobilitätsmanagementansatz wird in einem entsprechenden Arbeitskreis verfolgt, der allen Betrieben offen steht bzw. in den Betriebe im Westerberg gezielt eingeladen werden sollen.

Eine erste, grobe Übersicht über den zeitlichen Horizont der Maßnahmenumsetzung ist in Anlage 7 beigefügt.

Die Konkretisierung des Handlungskonzepts mit einer Hinterlegung der zu erwartenden Kosten sowie einer entsprechenden Priorisierung der Maßnahmen soll dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt schnellstmöglich zum Beschluss vorgelegt werden.

Anlagen:

Anlage 1: Struktur und zeitlicher Ablauf des Beteiligungsprozesses

Anlage 2: Protokolle der Sitzungen des Runden Tisches Verkehr Westerberg

Anlage 3: Übersicht der Planfälle 1-4

Anlage 4: Darstellung der Maßnahmen Planfall 2 a plus und 2 b plus

Anlage 5: Belastungskarte Planfall 2 a plus

Anlage 6: Belastungskarte Planfall 2 b plus

Anlage 7: Grobe Darstellung der Zeitplanung zur Umsetzung der Maßnahmen

Verkehrskonzept Westerberg 2015 – Struktur und zeitlicher Ablauf

1. Sitzung Runder Tisch
Konstituierung und
Sammlung von Themen
24. Februar 2015

Planungs-
spaziergang
18. März 2015

2. Sitzung Runder Tisch
Vorstellung Analyse, Fest-
legung Ziele/ Handlungsfelder
28. Mai 2015

StUA:
Beschluss von Zielen
25. Juni 2015

3. Sitzung Runder Tisch
Vorstellung von Planfällen
und erste Würdigung
09. September 2015

4. Sitzung Runder Tisch
Empfehlung eines
Handlungskonzeptes
14. Oktober 2015

StUA:
Beschluss eines
Handlungskonzeptes
26. November 2015

Verkehrskonzept für den Stadtteil Westerberg

Erste Sitzung des Runden Tisches Verkehr Westerberg

24.02.2015, 18-21.15 Uhr, ICO

Ergebnisse

Stadtbaurat Herr Otte begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der ersten Sitzung des Runden Tisches Verkehr Westerberg zur Entwicklung eines Verkehrskonzepts für diesen Osnabrücker Stadtteil und führt in die Thematik ein. Hierzu gehört wesentlich das Mandat durch den Rat, die Ergebnisoffenheit des Verfahrens sowie das Ziel, Maßnahmen zur Verbesserungen bzw. Wirkungen im Sinn der Zielsetzung möglichst bald realisieren zu können. Er weist darauf hin, dass die Entlastungsstraße West nicht mehr zur Diskussion steht.

Herr Klesse als Moderator stellt den Ablauf der Sitzung vor und erläutert das Beteiligungsverfahren. Hierbei wird hervorgehoben, dass die Beteiligung eine langfristig wirkende Akzeptanz von Maßnahmen erreichen kann und sollte. Als Voraussetzung für eine erfolgreiche, reibungslose Arbeit wird die Bereitschaft eingefordert, in Kontinuität Zeit zu investieren und so eine hohe Qualität der Zusammenarbeit sowie den effizienten Einsatz von Zeitressourcen zu ermöglichen. Ferner wird die Bereitschaft vorausgesetzt, sich mit anderen Meinungen offen auseinanderzu-



setzen und Konflikte diskursiv auszutragen, somit auch die Bereitschaft, ein gemeinsames Verständnis für das Machbare zu entwickeln und letztlich Kompromisse einzugehen. Es wird die „Spielregel“ einer nicht-öffentlichen Diskussion verabredet bzw. eine abgestimmte Veröffentlichung von Ergebnissen in Form einer gemeinsamen Presseerklärung nach der 2. Sitzung.

Herr Schürings, Leiter des Fachbereichs Städtebau der Stadt Osnabrück, erläutert die Rahmenbedingungen und Zeitabläufe des Verfahrens. Hervorgehoben wird, dass der auf dem Ergebnis der Bürgerbefragung 2014 fußende Ratsbeschluss, die Entlastungsstraße West nicht zu realisieren, nicht in Frage zu stellen ist.

Es folgt eine kurze Vorstellungsrunde mit Nennung von Name, Institution und Erwartungen in kompakter Form.

Informationen zur Historie des Verkehrskonzeptes Westerberg aus 2003 werden seitens der Fachdienstleiterin Verkehrsplanung, Frau Stumberg, ebenso gegeben, wie zur Ausgangssituation. U.a. wird auf die größeren Entwicklungsmaßnahmen am Campus sowie im Wissenschafts- und Wohnpark Sedanstraße mit der entsprechenden verkehrlichen Wirkung hingewiesen.



Herr Dr. Frehn vom Gutachterbüro Planersocietät stellt das Büro mit seinem Profil und Erfahrungen vor, bevor sein Mitarbeiter Herr Hoenninger die Datenerhebungen, die Methodik und insbesondere das zur Anwendung kommende Verkehrsmodell vorstellt. In der anschließenden Rückfragenrunde werden vor allem die Datengrundlagen der Prognose (z.B. die Bevölkerungsprognose), zum zukünftigen Mobilitätsverhalten, zum Erfahrungshintergrund angesprochen sowie auf die Folie 7 aus dem Vortrag der Versammlung der Bürgerinitiativen hingewiesen.

In der anschließenden Pause werden an einer Stellwand Bereiche im Gebiet vorgeschlagen, die im Rahmen eines Spazierganges aufgesucht werden könnten bzw. deren Thematik dann aufgegriffen werden sollte.

Gruppendiskussionen

Der Kern der ersten Sitzung besteht aus der Arbeit in drei Gruppen, die jeweils die folgenden drei Leitfragen behandeln:

1. Welche konkreten Vorschläge haben Sie?
2. Wo sehen Sie die zentralen Konfliktbereiche?
3. Wo haben Sie noch Informations- und Klärungsbedarf?

Nach einer kurzen Einführung in der Gruppe durch die jeweiligen Moderatoren werden die Äußerungen der Teilnehmenden aufgenommen, die als Grundlage für den Prozess sowie für die Festlegung der Handlungsfelder in der 2. Sitzung dienen. Unterstützt wird die moderierte Benennung der relevanten Aspekte durch einen an eine Stellwand befestigten Stadtplan des

Gebietes. Alle Teilnehmende, die nach dem Zufallsprinzip in drei gleich große Gruppen eingeteilt werden, besuchen dabei alternierend alle drei Gruppen, wobei nach jedem Wechsel eingangs die Ergebnisse der vorherigen Gruppen kurz vorgestellt werden. Die Nennung der in Bezug auf die Leitfragen relevanten Aspekte soll auch gewährleisten, dass nicht im weiteren Prozess nachjustiert werden muss. Die Äußerungen werden in Form von Moderationskarten dokumentiert und an die Stellwand geheftet; sie sind im Anhang dargestellt.

Die Beiträge der drei Gruppen werden abschließend im Plenum durch die drei Moderatoren zusammenfassend vorgestellt.



Zum Abschluss dankt Stadtbaurat Herr Otte den Anwesenden für Ihr Engagement und für die konstruktive Diskussion.

Die Kernpunkte aus den Gruppendiskussionen sind in der Anlage beigefügt ebenso wie die Folie 7 aus dem Vortrag zur Bürgerversammlung vom 05. Februar 2015.

Anhang

1. Welche konkreten Vorschläge haben Sie?

verkehrliche Maßnahmen

- Zufahrt Klinikum von beiden Seiten öffnen (Anlieger frei)
- Rückbau der Schranke am Klinikum
- Aufpflasterungen zur Verkehrsberuhigung
- starke Verkehrsberuhigung (-> Katharinenstraße)
- generell: Verkehr entzerren (Schranken)
- Parkverbot, wo Busverkehr ist
- Mehrzweckstreifen Glückstraße
- Einbahnstraßenregelung
- Schranke Sedanstraße aufheben
- kein Parken in der Mozartstraße (Verbesserung der Radfahrsicherheit)
- Schranke an der Caprivistraße bei Öffnung der Offenbachstraße
- Schranken an Händelstraße und Artilleriestraße
- Entlastung der Caprivistraße über Barbarastraße / Hochschulgelände
- größere Zahl an Parallelstraßen zur gegenseitigen Entlastung
- weitere Öffnung von Straßen, damit der Verkehr sich verteilt
- Einbahnstraßen / Fahrradwege
- Blumenthalstraße: Schaffung weiterer Nord- Süd- Verbindung
- Sperrung Blumenthalstraße / Offenbachstraße aufheben
- Aus- und Einfahrt über die Blumenthalstraße für Hochschule und Anlieger der Sophie-Charlotte-Straße → Entlastung der Caprivistraße
- Asphaltierung Blumenthalstraße
- Mozartstraße verlängern
- Durchgangsverkehr reduzieren
- viel Verkehr zu bestimmten Zeiten
- Verbindungsstraße zwischen Caprivistraße und Barbarastraße → Entlastung Albrechtstraße

zukünftige Entwicklungen/Wissenschaftspark

- Verkehrsauswirkungen der Strahlenklinik berücksichtigen
- Neue Erschließungsstraße am Wissenschaftspark (ja oder nein??)
- Straße am Wissenschaftspark, Halbierung/Durchtrennung? (eine Einfahrt in jeweils getrennte Bereiche)
- Verlängerung der schon beschlossenen neuen Straße am Innovationszentrum bis zur Sedanstraße → auch für Busverkehr
- Keine Straße am Wissenschaftspark: Bachlauf am Klinikum erhalten
- Straße erforderlich, falls nicht andere Lösung

Nachhaltigkeit, ÖPNV, Radverkehr

- Grüner Finger soll erhalten bleiben
- Bürgerticket
- ÖPNV attraktivieren / Quartiersbusse
- Busangebot ausbauen und günstiger gestalten
- E- Busse
- Privilegierung von E- Autos, -Bussen und –Taxen
- CarSharing
- zu Randzeiten mehr Angebot im ÖPNV
- Radwege- Lückenschlüsse
- Fahrradwege in der Händelstraße
- Radschnellweg integrieren
- breite Fahrradwege
- Lifte für Räder, um die Topografie zu überwinden

Sicherheit

- Bannmeile Schule
- Bringezone an Schulen (keine direkte Vorfahrt mehr möglich)
- Kindergarten Flohrstraße FGÜ, Gluckstraße Schule
- mehr Verkehrskontrollen
- Tempo 30 an der Schule in der Sedanstraße
- Blitzer
- Verkehrserziehung in den Schulen (Kinder)
- Verbesserung der Radfahrersicherheit
- Betriebliches Mobilitätsmanagement für Arbeitgeber
- Befragung der Autofahrer sollte durchgeführt werden

Sonstiges

- Linksabbiegeverbot
- Lösung Parken Paracelsus- Klinik
- Berücksichtigung in den Navigationsgeräten (Umfahrung des Gebietes anordnen)
- Reflexion 2003: Warum sind die Maßnahmen nicht durchgeführt worden?
- fachliche Bedenken abfragen
- Folie 7 ist die Lösung!
- temporäre Verkehrsversuche ausprobieren
- temporär alles schließen oder alles öffnen
- Lkw-Verkehr, Stichwort Logistik in OS
- LKW- Verbot in der Artilleriestraße
- LKW- Verkehr reduzieren (Durchfahrtsverbot)
- Pförtnerung (evtl. nur zu bestimmten Zeiten)

2. Wo sehen Sie die zentralen Konfliktbereiche?

Allgemeine Zielkonflikte

- Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses vs. Klimaschutzziele
- Optimierung „Innenbereich“ vs. Belastung Hauptverkehrsstraßen (Lotter Str. o.ä.)
- Permanente Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Erreichbarkeit der Einrichtungen/Ziele vs. maximale Sperrung („Folie 7“)
- Stärkung anderer Verkehrsarten als MIV -> gesamtstädtisch

räumliche Konfliktbereiche/spezifische Zielkonflikte

- Mozartstraße: viel Durchgangsverkehr -> Sperrung/Verkehrsberuhigung
- gesamtstädtische Verträglichkeit (außerhalb Gebiet): u.a. Radialen (am Rand des Gebietes)
- Erschließung Wissenschaftspark
- Erschließung Grünsammelplatz Gluckstraße
- Fahrwege der Studenten, auch bei weiterer Campusentwicklung
- Umweltverbundnutzung Studenten
- starke Zunahme am Saarplatz (Rückstaus) -> Ausweichrouten zunehmend
- Durchstich Natruper Str. - Sedanstr. vs. Schutz des Erlenbruchs
- Schranke am Dialysezentrum (Verkehr Klinikum ca. 4.000 Kfz/Tag): Öffnung (testweise) mit Mehrverkehr Finkenhügel
- Sicherheit der Schulkinder Heinrich-Schüren-Grundschule u.a. aufgrund LSA-Missachtung sowie Bring- & Holverkehr

Konflikte bzgl. Umsetzung

- Gebietsgröße schränkt Verkehrsberuhigung ein
- Verstöße gegen Beschilderung (-> Rechtsgrundlagen!)
- Wissensmängel der Öffentlichkeit -> Marketing
- testweise Umsetzung von Maßnahmen (Verkehrsversuch, vgl. Erfahrungen Neumarkt)

3. Wo haben Sie noch Informations- / Klärungsbedarf?

seitens Stadt Osnabrück / Planersocietät

- Gibt es städtebauliche / verkehrsrelevante Entwicklungen? (Musenburg + neue Bibliothek)
- Verpflichtung der Stadt, Straßen anzupassen? Geht mit Bauleitplanung auch Verkehrsplanung einher?
- Warum gibt es in Tempo 30 Zonen Fußgänger- LSA?
- Rechtliche Möglichkeiten LSA/ Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen
-
- Rahmenbedingungen Querungshilfe
- Rahmenbedingungen Umweltzone/ Fahrbahnbreite, etc.
- Vergleichszahlen zu entsprechenden Straßentypen
- Rahmenbedingungen für Geschwindigkeitsmessungen und temporäre Messungen. Welche Möglichkeiten gibt es?
- Kosten einer Messanlage? (Sponsoring?)
- Prognose Entwicklung der Flüchtlingsunterkunft -> Bus/ Rad/ Fußgänger
- Sperrung Römereschstraße bei Messung berücksichtigt?
- „Am Flugplatz“ mit berücksichtigen bei Auswertung der Planfälle
- Welcher Teil der Stadt wird modelliert? Unterscheidung der Verkehrsarten
- Warum sind Maßnahmen aus 2003 nicht umgesetzt?
- Auswirkungen Verkehrskonzept 2003 Stufe 2
- Bahnhofaltepunkt Römereschstraße: Wie geht die Verwaltung damit um?

seitens anderer Einrichtungen und Träger

- Verpflichtung der Hochschulen, Parkplätze nachzuweisen
- Entwicklung Wohn- und Wissenschaftspark
- Wie ist die Entwicklung der Paracelsus- Klinik berücksichtigt?

Bevölkerung

- Betroffenheit der Bevölkerung an bestimmten Straßenzügen durch z.B. Sperrung ermitteln

zahlenmäßige Informationen

- Verkehrsmengen aller Arten
- Verteilung des Verkehrs über den Tag
- Aufteilung der Verkehrsmenge in Zielverkehr/ Quellverkehr/ Durchgangsverkehr
- Vergleichszahlen vor und nach der Sperrung Blumenthalstraße
- Auswirkungen auf andere Hauptverkehrsstraßen
- Prognose Studentenzahlen & Unigebäude → Annahmen zur Verkehrserzeugung
- Details zu Fahrgastzahlen: Auslastung, Busgröße, Ein- und Ausstiege, etc.
- Entwicklung der Fahrgastzahlen

- Zählungsergebnisse Gluckstraße
- Unfallzahlen
- Grenzwerte für Wohngebiete (Lärmimmissionen)

Sonstiges

- Folie 7 ins Protokoll
- Möglichkeit, bestimmte Straßen aus Navigationssystemen zu nehmen?
- Durchgang Parkhotel breiter, privat oder öffentlich?

Verkehrskonzept Osnabrück Westerberg

Planungsspaziergang, 18. März 2015, 16:00-18:00

Ergebnisprotokoll

1 Artilleriestraße / Sedanstraße (Heinrich-Schüren-Schule)

Input Stadtverwaltung: Es wird in diesem Abschnitt über Klagen hinsichtlich eines kritischen Verkehrsflusses berichtet, der vor allem wegen der parkenden Pkw auf östlicher Straßenseite entsteht. Angesprochen werden insbesondere die Schulanfangs und -endzeiten verbunden mit dem Hol- und Bringverkehr durch die Eltern.

Weitere Anmerkungen:

- Die Lichtsignalanlage mit Anforderungskontakt Artilleriestraße/Sedanstraße ist problematisch (gerade für Schulkinder), da Rechtsabbieger aus der Artilleriestraße in Fahrtrichtung Nord in die Sedanstraße das Rotlicht - vermutlich unbewusst - missachten, da ihre Aufmerksamkeit etwaigem von links kommendem Verkehr gilt [Meldung durch mehrere Anwohner und Eltern].
- Hinweise der IG Artilleriestraße:
 - neben kritischen Begegnungsfällen Pkw/Pkw noch kritischere Begegnungsfälle mit Lkw (wenn auch deutlich seltener)
 - Beschleunigungsvorgänge in Grünphasen der Ampel an der Natruper Straße in Fahrtrichtung Nord mit Gefährdung von Fußgängern auf den Ampelfurten
 - Lösungsvorschläge: Aufpflasterungen; Linksabbiegeverbot von der Sedanstraße in die Artilleriestraße in Fahrtrichtung Nord; Umwidmung zur Einbahn- oder Anliegerstraße

2 Sedanstraße/Erlenbruch

Input Stadtverwaltung: Die neue Erschließungsstraße des Wissenschafts- und Wohnpark soll als Südverlängerung der Breiten Güntke durchgehend befahrbar sein. Der Bebauungsplan (Nr.

571) sieht eine Verbindungsstraße mit 6,50 m Fahrbahnbreite, jeweils 5,50 m breiten Seitenräumen und Lärmschutz vor.

- Gefahr von Schleichverkehr
- Erhalt des Erlenbruchs aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes
- Plädoyer für eine komplette Öffnung von Sedanstraße und Natrufer Straße
- Vorschlag der Trennung der Bereiche Wohnen und Arbeiten im Wissenschafts- und Wohnpark mit jeweils getrennter Kfz-Erschließung (zu prüfen, wo genau eine Trennung erfolgen könnte)
- Prüfung des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens
- Die zukünftigen Bewohner des neuen Wohngebiets (Teil des Wissenschafts- und Wohnparks) können sich noch nicht äußern, dennoch ist anzunehmen, dass Durchgangsverkehr durch das Gebiet nicht auf ihre Akzeptanz stoßen wird.

3 Gluckstraße / Liszthof

Input Stadtverwaltung: vergleichsweise hohes Verkehrsaufkommen; durch veränderte Bewohnerstrukturen in den Höfen ergeben sich hier möglicherweise andere Ansprüche zum Querungsbedarf der Gluckstraße

- Aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens wäre die Westumgehung eine entscheidende Lösung für die Gluckstraße gewesen.
- keine gesicherten Querungsmöglichkeiten, jedoch viele Kinder auf ihren Wegen zu Schulen und Kitas in der Nähe, das Schild „Achtung Kinder“ wird kaum wahrgenommen;
- Bestehende Durchfahrtsbeschränkungen werden kaum eingehalten (insbesondere durch Ortsfremde).
- Parkende Pkw auf der östlichen Straßenseite (westliche Seite: eingeschränktes Halteverbot) bremsen den Verkehrsfluss bzw. haben einen verkehrsberuhigenden Wirkung.
- Vorschlag: Prüfung, ob Querungshilfen für Fußgänger (Mittelinsel, Fußgängerüberweg o.ä.) geschaffen werden können
- Vorschlag : Errichtung einer Schranke mit Durchfahrtmöglichkeit für Rettungswagen, ÖPNV und Radverkehr

4 Literatenhöfe / Wilhelm-Busch-Straße

Input Stadtverwaltung: Der Durchgang Richtung Parkhotel sollte verbreitert werden, jedoch handelt es sich nicht um eine städtische Fläche.

- Wichtige Verbindung ins Grüne

- Umlaufsperrung für Radfahrer und Personen mit Kinderwagen anpassen (Abstand der Bügel verbreitern)

5 Gluckstraße / Sedanstraße

Input Stadtverwaltung: Verabschiedung und Dank für die Teilnahme bzw. die Beiträge sowie die Bitte, abschließende Vorschläge zu äußern, insbesondere bezogen auf die Kreuzung Gluckstraße/Sedanstraße:

- Querungshilfe erforderlich, da es in der Gegend viele Schulkinder gibt und die Kreuzung Teil von Wegeverbindungen zu Schulen und Kitas ist;
- Der Radweg Sedanstraße hat eine wichtige, aber derzeit eine kritische Geradeausbeziehung. In West-Ost-Richtung wird zur Vermeidung einer Querung der Gluckstraße im Kreuzungsbereich (ggf. mit Absteigen) häufig im Mischverkehr gequert, wozu der Radweg vor dem Kreuzungsbereich verlassen wird. Darüber hinaus weist dieser Radweg durch Absenkungen bei Einfahrten ein für Hochbordradwege charakteristisches, komfortsenkendes Höhenprofil auf.
- Der Radweg Sedanstr. endet in der Gluckstraße bzw. mit Beginn der Tempo 30-Zone, und die Überführung der Radfahrer in den Mischverkehr befindet sich in tendenziell gefährlicher Situation im Kreuzungsbereich.
- Sedanstraße im Abschnitt Natruper Holz / Gluckstraße sollte auf Tempo 30 reduziert und ggf. die abknickende Vorfahrt Sedanstraße/Gluckstraße geändert werden (östlicher Kreuzungsarm).



Verkehrskonzept für den Stadtteil Westerberg

Zweite Arbeitskreissitzung zum Beteiligungsverfahren

28.05.2015, 18.00-21.15 Uhr, ICO

Ergebnisse

Stadtbaurat Herr Otte begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des zweiten Arbeitskreises zur Entwicklung eines Verkehrskonzepts für den Osnabrücker Stadtteil Westerberg.

Herr Klesse als Moderator stellt die vorgeschlagene Zielsetzung der aktuellen Sitzung vor. Diese sind im Wesentlichen die Vorstellung

- der verkehrlich relevanten städtebaulichen Entwicklungen,
- von rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen,
- der Ergebnisse der Analyse der aktuellen Verkehrssituation

sowie damit auch die Beantwortung der offenen Fragen aus der ersten AK-Sitzung.

Im zweiten Block erfolgt die Festlegung der Ziele und die Vorstellung der Handlungsfelder. Ferner stellt er den Ablauf der Sitzung vor. Hierbei wird hervorgehoben, dass die abgeschlossene Analyse im Weiteren die Grundlagen der Maßnahmen bildet. Die Festlegung der Ziele und Handlungsfelder ist bedeutsam für die Konzepterstellung, wobei noch keine Einzelmaßnahmen erörtert werden.

Hinsichtlich des Protokolls der ersten AK-Sitzung wird angemerkt, dass mögliche Verlagerungswirkungen aus dem Westerberg (und deren Berechnung) in andere Bereiche der Stadt deutlicher hätten benannt werden sollen. Ferner wird kritisiert, dass die Vorschläge für Besichtigungsorte für die Begehung am 18.03.2015 nicht ausgewogen ausgewählt worden seien.

Fragen aus der letzten Sitzung und Analyse

Herr Schürings, Leiter des Fachbereichs Städtebau der Stadt Osnabrück, erläutert die aktuellen und absehbaren städtebaulichen Entwicklungen im Stadtteil, die die Grundlage bzw. Ursache von Veränderungen im Verkehrsaufkommen sein werden und im Rahmen der Verkehrsmodellierung berücksichtigt werden.

Seitens Frau Stumberg, Fachdienstleiterin Verkehrsplanung, wird über ausgewählte fachliche Grundlagen bzw. das technische Regelwerk der Verkehrsplanung zum besseren Verständnis des zur Verfügung stehenden Instrumentariums referiert. Beispielsweise wird auf die Einsatzgrenzen der verschiedenen Möglichkeiten zur Sicherung der Querung von Fußgängern in Abhängigkeit von Fußgängeraufkommen und Kfz-Geschwindigkeiten hingewiesen.

Herr Obermeyer, Fachdienstleiter Straßenverkehr im Fachbereich Bürger und Ordnung, erläutert wichtige gesetzliche Grundlagen bzw. deren Möglichkeiten und Grenzen für die Verkehrsplanung. So wird beispielsweise klar, dass entsprechend der StVO innerhalb einer Tempo-30-Zone benutzungspflichtige Radwege nicht gestattet und Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) in der Regel entbehrlich sind. Ferner werden die im Verkehrskonzept 2003 vorgeschlagenen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Umsetzung bilanziert. Eine „Anlieger frei“-Regelung für die Straßenzüge Mozartstraße/ Lieneschweg/ Händelstraße/ Gluckstraße und Caprivistraße/ Albrechtstraße ist beispielsweise unterblieben. Intensiv diskutiert wird das Erfordernis zum Stellplatznachweis bei wesentlichen, genehmigungspflichtigen Baumaßnahmen der Universität / Hochschule, die im Umfang durch den Schlüssel in der Landesbauordnung festgelegt wird. Die Pkw-Einstellplätze für Hochschulen bemessen sich demnach auf der Basis von sogenannten „flächenbezogenen Studienplätzen“. Dabei wird davon ausgegangen, dass z.B. Studenten für geisteswissenschaftliche Fächer weniger Fläche benötigen als für naturwissenschaftliche Fächer, weil die letzteren auch Labors und Versuchseinrichtungen zum Studieren brauchen. Wenn beispielsweise ein Gebäude für ein geisteswissenschaftliches Fach genutzt wird, ist die Anzahl der nachzuweisenden Pkw-Stellplätze höher, als wenn ein gleich großes Gebäude für ein naturwissenschaftliches Fach genutzt wird.

Am Campus treten sowohl die Hochschule (früher Fachhochschule (FH)) als auch die Universität als Akteure auf, wobei das Land Genehmigungsbehörde für die Universität ist.

Herr Dr. Frehn und sein Mitarbeiter Herr Hoenninger stellen die Ergebnisse der Bestandsanalyse vor. Dies beinhaltet die Darstellung und Bewertung der verkehrsmittelspezifischen Ausstattung bzw. Angebote unter besonderer Berücksichtigung des Kfz-Verkehrs. Für diesen wird anhand von aktuellen Ergebnissen nicht nur die Gesamtbelastung von Abschnitten, sondern auch der Anteil des Durchgangsverkehrs dargestellt. Dessen Anteil ist im Straßenzug Mozartstraße/ Lieneschweg/ Händelstraße/ Gluckstraße/ Sedanstraße/ Natruper Holz mit 46 % bzw. 40 % bis zum Knotenpunkt Lieneschweg/Mozartstraße sowie im Caprivistraße/ Albrechtstraße mit 43 % für den dort vorliegenden Straßentyp und die Umfeldnutzung (v. a. Wohnnutzung) vergleichsweise hoch. Ferner wird die zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens (Quell- und Zielverkehr des Stadtteils Westerberg) im Tagesverlauf anhand von zwei Knotenpunkten (Kreuzungen) analysiert. Dabei fällt die deutlich geringer ausgeprägte Morgenspitze und die später

stattfindende Abendspitze am Knotenpunkt Natruper Straße/ Albrechtstraße auf, was im Zusammenhang mit dem Campus zu sehen ist. Bei den Verkehrsregelungen und dem Verkehrsverhalten wird insbesondere auf die Geschwindigkeitsbegrenzungen abgestellt, die anhand der Übertretungsrate und der v_{85} -Geschwindigkeit (Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge unterschritten wird) für mehrere Messstellen dargestellt wird. Hierbei tritt die Caprivistraße hervor (78 % Übertretungen), insbesondere in Fahrtrichtung Süd (bergab). Die verkehrliche Auswirkung der Sperrung einer Straße wird anhand der 2009 umgesetzten Sperrung der Blumenthalstraße gezeigt. Die Lärmbelastung aufgrund des Kfz-Verkehrs auf Grundlage des Lärmaktionsplans der Stadt Osnabrück ergibt für die beiden im Mittelpunkt stehenden Nord-Süd-Straßenzüge zwar Ganztagspegel von 60-65 dB(A), die jedoch von den Radialstraßen (z. B. Rheiner Landstraße/Lotter Straße) übertroffen werden. Hinzu kommt, dass eine Lärmbetroffenheit im Westerberg selbst kaum vorhanden ist, gleichwohl auf den deutlich stärker belasteten Straßenzügen. Im Unfallgeschehen (2011-2014) ist die Dominanz der Sachschäden auffällig, die sich wiederum auf die Klinikgelände (Parkplätze) und das Wohngebiet Bismarckstraße/Friedrichstraße konzentrieren. Bei Unfällen mit Personenschaden trat kein Todesfall auf; die Verletzten konzentrieren sich auf die gesamte Lotter Str./ Rheiner Landstraße, die Kreuzung Sedanstraße/ Natruper Holz und das Hochschulumfeld. Dabei sind zu einem überwiegenden Anteil Radfahrer beteiligt. Hinsichtlich des Fußverkehrs kann die überwiegend günstige Raumstruktur genannt werden, die auf Seiten der Infrastruktur durch viele sichere Querungsstellen ergänzt wird, jedoch weiter komplettiert werden kann. Ähnlich ist die Situation im Radverkehr. Hier sind auf Seiten der Infrastruktur teilweise sog. andere Radwege zu finden, die nicht benutzungspflichtig sind (kein blaues Verkehrsschild für Radfahrer), was vor dem Hintergrund der dort geltenden Tempo 30-Zonen-Regelung zu sehen ist. Gleichwohl werden sie genutzt und können gerade hinsichtlich Abbiegebeziehungen verbessert werden. Im ÖPNV zeigt sich neben einem Erschließungsdefizit am Lieneschweg ein fehlendes Angebot im mittleren Bereich der Sedanstraße; hier lässt die Entwicklung des Wissenschafts- und Wohnpark eine künftig veränderte ÖPNV-Erschließung erwarten. Insgesamt zeigen die Wohngebiete im Westerberg eine geringe ÖPNV-Nutzung, die sich in den Ein-Aussteigerzahlen der Haltestellen sowie dem sehr geringen Binnenverkehrsanteil (2 %) widerspiegelt. Dies kann nur teilweise mit der Angebotsqualität begründet werden (20-Minutentakt im Bereich Natruper Straße/Gluckstraße/Klinikum Finkenhügel), und ist im Zusammenhang mit einer geringen ÖPNV-Affinität sowie einer überwiegend geringen baulichen Dichte zu sehen. In Bezug auf die Angebotsqualität der anderen Linien kann überwiegend eine gute Bewertung erreicht werden, da sich Linien häufig zu einem 10-Minutentakt (werktags/tagsüber) verdichten. Die Haltestellen sind in den meisten Fällen barrierefrei und teils mit weiteren Elementen ausgestattet.

Die offenen Fragen und Informationsbedarfe, die bei der 1. AK-Sitzung aufkamen, werden durchgegangen und bis auf die die Prognose betreffenden Fragen als beantwortet bzw. geklärt betrachtet. An dieser Stelle sei auf die dritte Sitzung des Runden Tisches verwiesen, in der auf die Prognose einzugehen sein wird.

Ziele

Es wird folgender Vorschlag für – gleichberechtigte – Ziele vorgestellt:

Ziel 1: Entlastung der Anliegerbereiche vom Verkehr bzw. verträglichere Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Ziel 2: keine räumliche Verlagerung der Probleme

Ziel 3: Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl

In der sich anschließenden Diskussion wird für Ziel 1 eine präzisere Formulierung erwünscht (insbesondere des Attributs „verträglich“), was sich auch auf der Ebene der Maßnahmen ergeben wird. Handlungsleitendes Ziel sollte eine Reduzierung MIV sowie die Entlastung der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr sein. (Ziel-)Konflikte können sich auf dem Straßenzug Mozartstraße/ Lieneschweg/ Händelstraße/ Gluckstraße/ Sedanstraße/ Natruper Holz bei weiteren Einschränkungen / Verkehrsberuhigung und insbesondere bei einem Durchfahrtsverbot hinsichtlich der Durchfahrterfordernis für Rettungsfahrzeuge sowie den ÖPNV ergeben. Ferner wird erwartet, dass der Ausschluss des Durchgangsverkehrs als Planfall durchgespielt wird. Die Verkehrsmodellierung soll - und wird – die Verkehrsmengen insgesamt angeben, also ungeachtet des Durchgangs-, Quell-/ Ziel- und Binnenverkehrs). Dabei ist das gesamte Straßennetz zu betrachten. Es wird außerdem kritisiert, dass die Formulierung mit „bzw.“ eine Zunahme des Verkehrs zuließe, sofern er verträglicher abgewickelt würde.

Hinsichtlich von Ziel 2 wird darauf verwiesen, dass die Eignung von Straßen zu (Mehr-) Aufnahme von Kfz-Verkehr durch ihre Gestaltung bzw. Typ (v. a. Breite, Umfeldnutzung) bestimmt wird. Somit ist eine mögliche Verlagerung aufgrund von Verkehrsbeschränkungen auf die Autobahnen im Gegensatz zu einer Verkehrszunahme in anderen Stadtteilen wünschenswert. Die Modellierung soll mit quantitativen Aussagen zu den Auswirkungen die Sinnhaftigkeit bzw. Zielerreichung von Maßnahmen zeigen und somit vorab getätigte Bewertungen relativieren. Generell wird eine Übertragbarkeit von Konzepten bzw. Maßnahmen im Westerberg auf andere Stadtteile erwünscht.

In Bezug auf Ziel 3 wird eine prinzipielle Präzisierung erwünscht, d. h. die Verlagerungsrichtung zwischen den Verkehrsmitteln. Inhaltlich ist auf eine Verlagerung auf den Umweltverbund abzielen. Eine Verlagerung wird sich aber nur dort realisieren lassen, wo dies auch aufgrund des Vorhandenseins alternativer Mobilitätsangebote möglich ist. Außerdem besteht ein Zusammenhang zwischen Ziel 1 und Ziel 3, da eine Verringerung des MIV wenn nicht Voraussetzung, so doch hilfreiche Bedingung für einen Umstieg auf den Rad- und Fußverkehr ist. Ausgesprochen die Auswirkungen von Änderungen im ÖPNV- Liniennetz sind von Interesse.

Es wird ferner angemerkt, dass gerade der Berufsverkehr im Oberzentrum Osnabrück teils über größere Entfernungen erfolgt und damit die Nutzung des Pkw nahelegt oder erfordert. Somit berührt dies auch die Sicherung der Erreichbarkeit des Stadtteils und seiner Einrichtungen, darunter dem Wissenschaftspark. In diesem Zusammenhang wird gefordert, dass die Erreichbarkeit der angrenzenden Stadtteile nicht eingeschränkt werden dürfe.

Grundsätzlich wird dieses Ziel eher als Maßnahme denn als Ziel angesehen. Andererseits wird darauf hingewiesen, dass bereits durch die Lokale Agenda und den Klimabeirat Ziele definiert bzw. mit dem Masterplan 100% Klimaschutz beschlossen worden seien. Diese zielen auf eine deutliche Stärkung des Umweltverbundes ab, um die angestrebte Verminderung des CO₂-Ausstoßes um 95 % zu erreichen.

Ohne Bezug zu einzelnen Zielen wird auf die Bedeutung des Freiraums im Westerberg hingewiesen („grüne Finger“).

Handlungsfelder

Die fünf Handlungsfelder Kfz-Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV und innovative Mobilitätsangebote werden vorgestellt und zur Diskussion gestellt. Die Rückmeldungen werden notiert und thematisch sortiert an Pinnwände geheftet.

Bezüglich des Kfz-Verkehrs wird einerseits gefordert, die Auswirkungen von Netzergänzungen wie der Straße durch den Wissenschafts- & Wohnpark zu analysieren, andererseits, keine zusätzlichen Straßen zuzulassen. Als maximale Erhöhung des Verkehrswiderstands im Westerberg soll Folie 7 durchgerechnet werden (Es handelt sich hierbei um ein Konzept mit zahlreichen Durchgangssperren zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Stadtteil Westerberg. Die Darstellung dieses Konzeptes ist dem Protokoll der 1. Sitzung des Runden Tisches beigefügt worden.). Ergänzend zum fließenden Verkehr sind auch Maßnahmen für den ruhenden Verkehr vorzusehen (z. B. Bewohnerparken).

Hinsichtlich des Radverkehrs wird gefordert, das Routennetz auszubauen.

Im ÖPNV wird angemerkt, dass ggf. doch mehr Optimierungen (z. B. der Linienstruktur) möglich seien als die zurückhaltende Formulierung erwarten lässt und somit eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen erreicht werden kann. So wird auf die Campuslinien verwiesen, die mit ihrer Verbesserung des entsprechenden Angebots viel erreicht habe. Auch sollten die Umlandgemeinden Berücksichtigung finden, z. B. in Form adäquater P+R-Anlagen für Pendler (Arbeitspendler, Ausbildungspendler/Studierende).

Auch wenn jenseits der Handlungsmöglichkeit der Stadt Osnabrück liegend wird eine Querfinanzierung eines deutlich ausgeweiteten ÖPNV-Angebots durch die vor der Einführung stehende PKW-Maut vorgeschlagen. Auch eine Umschichtung von Mitteln für den MIV bzw. für Parkhäuser zugunsten eines attraktiven ÖPNV wird vorgeschlagen.

Generell wird eine Gewichtung der Handlungsfelder gewünscht.

Gemeinsame Presseerklärung

Angesichts der Verabredung einer nicht-öffentlichen Diskussion und mit dem Ziel einer abgestimmten Veröffentlichung von Ergebnissen wird durch Frau Braun ein Entwurf einer Presseerklärung mit den Inhalten der 2. AK-Sitzung erstellt und am 29.05.2015 an die Beteiligten versandt mit der Möglichkeit, im Rücklauf Veränderungsmöglichkeiten vorzuschlagen. Die Verwaltung behält sich jedoch das Recht der Erstellung der Endfassung vor.

Zum Abschluss dankt Stadtbaurat Herr Otte den Anwesenden für Ihre Mitwirkung.

Die gehaltenen Präsentationen werden den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt. Dabei hat es aufgrund der Diskussion in der Sitzung Änderungen bei den folgenden Präsentationen gegeben:

Sonstige Fragestellungen

- Folie 9: Das Lkw-Fahrverbot ist bislang nur in der Straße Am Natruper Holz umgesetzt.

Analyse

- Folie 3: auf der Sedanstraße beträgt die zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
- Folie 14: Zahlen zum Radverkehr ergänzt

Verkehrskonzept für den Stadtteil Westerberg

Dritte Sitzung Runder Tisch

09.09.2015, 18.00-21.00 Uhr, ICO

Ergebnisse

Stadtbaurat Otte begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der dritten Sitzung des Runden Tisches zum Verkehrskonzept für den Westerberg und merkt an, dass die als Grundlage dienende zurückliegende Sitzung von einem konstruktiven Geist geprägt war.

Herr Klesse als Moderator stellt nochmals die Struktur des gesamten Beteiligungsprozesses sowie die Tagesordnung für die aktuelle Sitzung vor, deren Ziel im Wesentlichen die gemeinsame Festlegung auf die konkrete Ausrichtung des Maßnahmenkonzepts auf Grundlage der Ergebnisse der Planfallberechnungen bzw. -bewertungen ist. Das Maßnahmenkonzept einschließlich seiner verkehrlichen Wirkungen soll bei der vierten und letzten Sitzung des Runden Tisches am 14.10.2015 vorgestellt und diskutiert werden.

Herr Dr. Frehn vom Büro Planersocietät stellt in seinem Vortrag zunächst die Konzeption der vier Planfälle vor, für die die verkehrlichen Wirkungen mit Hilfe eines Verkehrsmodells berechnet wurden. Leitidee für die unterschiedliche Entwicklung der Planfälle ist eine zunehmende Eingriffstiefe in den Verkehrsablauf gewesen, die zudem mit einem zunehmenden Ausbau der alternativen Mobilitätsangebote (zum Pkw) einher gehen. Die Maßnahmen sind in vier Handlungsfeldern gebündelt (Straßen/Kfz-Erschließung, ÖPNV, Radverkehr sowie innovative Mobilität). Die Maßnahmenbündel bzw. Planfälle enthalten geeignete Vorschläge aus dem Runden Tisch Verkehr Westerberg. Jeder der Planfälle beinhaltet eine Untervariante, die in der direkten Durchbindung der neuen Erschließungsstraße im westlichen Bereich des



Wissenschafts- und Wohnpark zur Sedanstraße bzw. in einer Führung des Kfz-Verkehrs über die Friedrich-Janssen-Straße besteht. Insbesondere die Fragestellung nach der Notwendigkeit dieser Durchbindung hatte im Vorfeld bereits zu Diskussionen geführt.

Die Planfälle sind konkret hinsichtlich der wesentlichen Maßnahmen, legen sie aber nicht im Detail fest (z. B. Verortung von Aufpflasterungen). Die den ÖPNV betreffenden Maßnahmen sind mit den Stadtwerken bzw. PlaNOS abgestimmt worden. Die Erschließung des Wissenschafts- und Wohnparks Sedanstraße mit einer Schleifenerschließung der Linie 22 ab September 2015 ist bereits als Bestand eingeflossen. Die Möglichkeiten der Veränderungen im ÖPNV- und Carsharing-Angebot wurden mit PlaNOS bzw. den Stadtwerken abgestimmt. Hierzu gehört, dass auf Strecken mit Busverkehr keine Verkehrsberuhigung in Form zusätzlicher rechts vor links-Regelungen oder Einengungen vorgesehen wurde, sondern zur Vermeidung von Fahrtzeitverlängerungen im ÖPNV prinzipiell nur Teilaufpflasterungen in Frage kommen, die Busse aufgrund ihrer Spurbreite ohne Abbremsen durchfahren lassen, Pkw dagegen zum Abbremsen bringen.

Die unterstellten Wirkungen wurden auf Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse sowie eigener Erfahrungen definiert. So wurde in einer Studie die Wirksamkeit von Dialogdisplays auf die Fahrgeschwindigkeit belegt. Die Wirkungen von Verlagerungen vom Pkw auf die Verkehrsmittel des Umweltverbands bzw. der effizienteren Nutzung des Pkw durch eine gesteigerte Mitfahrrate bzw. Besetzungsgrad wurde jeweils miteinander verrechnet und verändert je nach Planfallkonzept das Kfz-Aufkommen. Allerdings sind die Ausprägungen der Wirkung in einem realistischen Rahmen verortet worden, sodass nur eine begrenzte Entlastungswirkung eingeflossen ist. Gleichwohl sind dies wichtige Ansätze, die die Mobilitätskultur wie auch das Standortimage gerade des Wissenschaftsparks mit dem ICO beeinflussen. Ansätze zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und insbesondere der Verkehrsmittelwahl bei der Bevölkerung im Stadtteil Westerberg sind im Vergleich zu Beschäftigten bzw. Besuchern deutlich schwieriger bzw. im Rahmen stadtweiter Maßnahmen wie z. B. Kampagnen zu erreichen und wurden nicht als die Verkehrsnachfrage verändernd angenommen.

Planfall 1 nimmt bezüglich aller Verkehrsmittel nur geringfügige Eingriffe bzw. Änderungen vor, die für den Kfz-Verkehr Einbahnverkehr in der Artilleriestraße (von Süden bis Einmündung Sudetenstraße) und die Öffnung der derzeit nur für den ÖPNV geöffneten Schranke am Finkenbühl für den allg. Kfz-Verkehr beinhalten. Außerdem werden Maßnahmen für eine stärkere Einhaltung der bestehenden Beschränkung auf Tempo 30 ergriffen. Im Radverkehr wird die Entwicklung eines Fahrradwegs auf der seinerzeitigen Trasse für die Entlastungsstraße West, die Ausweisung mindestens einer Fahrradstraße (Wilhelmstraße), ein Ausbau des Angebots an Abstellanlagen und stadtweite Marketingmaßnahmen unterstellt. Hinzu kommen Aktivitäten im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, die geeignete Maßnahmen hinsichtlich der Beschäftigten an den bedeutendsten Arbeitsplatzstandorten im Stadtteil (Kliniken, Hochschulen, Wissenschaftspark und v. a. ICO) vorsehen (Jobtickets, Fahrgemeinschaftsförderung, Radverkehrsförderung). Die genaue Auswahl und Ausgestaltung hängt von den spezifischen Bedürfnissen im jeweiligen Betrieb ab, die durch die Beschäftigten im Rahmen einer Beteiligung definiert werden. Hierfür besteht bereits eine Auswahl geeigneter guter Beispiele, die zum Vorbild genommen werden können, und deren Wirkungen die Relevanz verdeutlichen. Diese Maßnahmen im Planfall 1 können aufgrund der kurzfristigen Umsetzbarkeit auch als Ausgangspunkt für später weiter gehende Maßnahmen verstanden werden.

Planfall 2 beinhaltet eine Straßensperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr Am Natruper Holz und Einbahnverkehr in der Artilleriestraße (von Süden bis Einmündung Sudetenstraße), aber

auch Maßnahmen mit verkehrsberuhigender Wirkung, die durch ein zusätzliches Angebot im ÖPNV ergänzt werden (Verlegung der Linie 21 über Wissenschafts- & Wohnpark bzw. die neue Erschließungsstraße sowie geringfügig erweiterter Bedienungszeitraum der Linie 22). Im Radverkehr wird die Entwicklung eines Fahrradwegs (gemeinsamer Geh- und Radweg) auf der seinerzeitigen Trasse für die Entlastungsstraße West, die Ausweisung mindestens einer Fahrradstraße in der Wilhelmstraße mit Anschluss an eine auszuweitende Fahrradstraße in der Augustenburger Straße und fahrradfreundlicher Umgestaltung der Kreuzung mit der Lotter Straße, ein Ausbau des Angebots an Abstellanlagen und stadtweite Marketingmaßnahmen unterstellt. Hinzu kommen Aktivitäten im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements für die größeren Arbeitgeber.

Planfall 3 beinhaltet eine starke Veränderung der Kfz-Verkehrsführung in Form versetzter Einbahnverkehre in Nord-Süd-Richtung auf den zentralen Nord-Süd-Straßenzügen (keine Sperrung Am Natruper Holz) bei ansonsten gleichen Maßnahmen wie in Planfall 2.

Planfall 4 kann als weitestgehendes Maßnahmenbündel verstanden werden. Zentral greift es einen im Beteiligungsprozess vorgebrachten Vorschlag mit weitreichenden Sperrungen an fünf Stellen auf (so genannte „Folie 7“), sieht Einbahnverkehr in der Artilleriestraße vor und beinhaltet - unter realistischen Annahmen - maximal entwickelte Alternativangebote im Umweltverbund im bzw. für den Westerberg. Die bauliche Entwicklung von Radverkehrsrouten wird in diesem Planfall aufgrund der erwartbaren starken Kfz-Verkehrsreduzierung nicht als erforderlich angesehen, gleichwohl kann angenommen werden, dass die Verlagerungswirkung vom MIV aufgrund der Einschränkungen bzw. Fahrtzeitverlängerungen größer ist als im Planfall 2 und 3. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass das betriebliche Mobilitätsmanagement eine stärkere Wirkung entfalten kann und zudem von einer gezielten Ausweitung des Carsharingangebots unterstützt wird.

In der an die Vorstellung anschließenden Fragerunde wird angemerkt, dass sich auf der Radroute auf der Trasse der Entlastungsstraße südlich der Sedanstraße Schrebergärten befinden und somit die detaillierte Planung dies zu berücksichtigen habe. Die Fahrradstraße in der Augustenburger Straße besteht derzeit nur im östlichen Abschnitt bis zum Kirchenkamp und sollte daher bis zur Lotter Straße fortgeführt werden. Der Übergang zum Westerberg bzw. die Kreuzung Lotter Straße sollte fahrradfreundlich umgestaltet werden. Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst organisatorische und nur geringfügige infrastrukturelle Maßnahmen (z. B. Duschen und Spinde für Fahrradfahrer, Jobtickets). Der Schwerpunkt liegt auf den Beschäftigten, aber auch für die Besucher sind Maßnahmen möglich (z. B. Hinweise auf die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln). Die Chancen auf eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl bei Studierenden aus dem Umland, die aufgrund schlechter ÖPNV-Verbindungen trotz Semesterticket mit dem Pkw kommen, werden allerdings als gering angesehen. Hier sei ein räumlich umfassendes Konzept für Stadt und Umlandgemeinden erforderlich, was jedoch die Mitwirkungs- und Zahlungsbereitschaft der Umlandgemeinden zur Grundlage habe.

Maßnahmen zum Parken sind zwar eine wirksame Beeinflussungsmöglichkeit, erfordern aber z. B. für die Einführung von Bewohnerparken umfangreiche Untersuchungen. Es wird einerseits die kritische Meinung vertreten, dass Restriktionen in der Kfz-Führung an anderen Stellen im Stadtgebiet (z. B. Sperrung Neumarkt, Sperrung Blumenthalstraße) die Handlungsmöglichkeiten im Westerberg einschränken würden, andererseits bekräftigt, dass die Sperrungen als positiv zu bewerten seien. Ferner wird angefragt, welche Auswirkungen auf die Kapazität bzw. den Verkehrsablauf an den Knotenpunkten der Straßen mit Mehrbelastung aufgrund von Planfällen bestehen.

In einer zweiten Präsentation werden die mit dem Verkehrsmodell berechneten verkehrlichen Wirkungen der Planfälle jeweils in den beiden Untervarianten der Erschließungsstraße des Wissenschafts- und Wohnparks vorgestellt. Die Darstellung der Differenz der Planfallwirkung gegenüber dem Prognose-Nullfall (keine Maßnahmen) erfolgt mittels Karten und an ausgewählten Punkten (jeweils Kfz pro Tag in gerundeten Werten) sowie in textlicher Zusammenfassung. Der Prognosefall berücksichtigt die aktuellen und absehbaren städtebaulichen Entwicklungen im Stadtteil, die die Grundlage bzw. Ursache von Veränderungen im Verkehrsaufkommen sein werden:

- vollständige Entwicklung Wissenschafts- und Wohnpark
- geplantes Wohngebiet Finkenhügel (auf ehem. Trasse Westumgehung)
- Erweiterung Klinikum Finkenhügel
- allg. Bevölkerungswachstum

Neben dem Prognosefall wurden (zuvor) auch die gleichen Berechnungen für den Analysefall (Status Quo) durchgeführt. Das gesamtstädtische Verkehrsmodell wurde im Westerberg mit einer fein gegliederten Struktur der Verkehrszellen ergänzt und durch aktuelle Zählungen (zuletzt im Frühjahr 2015) geeicht. Das gesamte städtische Modell mit den Anbindungen der Fernstraßen ist also wirksam gewesen, auch wenn nur der Ausschnitt des Westerbergs mit der schematischen Darstellung des Straßenzugs Zum Flugplatz dargestellt wurde. Hinsichtlich der Verteilung des Verkehrsaufkommens im Tagesverlauf wird von einer Fortführung des Status Quo ausgegangen (der Verlauf ausgewählter Knotenpunkte wurde in der 2. Sitzung des Runden Tisches vorgestellt).

Die sich anschließenden Fragen adressieren u. a. die Anzahl der Fahrspuren im Planfall 3 mit den gegenläufigen Einbahnregelungen auf den zentralen Nord-Süd-Achsen. Hier wird deutlich, dass die daraus theoretisch entbehrliche Fahrspur für den ÖPNV weiter erforderlich ist. Es wird vorgeschlagen, in diesem Fall eine Busspur mit Freigabe für den Radverkehr einzurichten. Kritik wird daran geäußert, dass ein Vorschlag aus der 2. Sitzung zur erschließungsbezogenen Trennung innerhalb des Wissenschafts- und Wohnparks bzw. der getrennten Erschließung des Wissenschafts- und Wohnparks nicht weiter verfolgt wurde. In Bezug auf die Wirkungen von Maßnahmen wird darauf verwiesen, dass sehr starke Fahrtzeitverlängerungen zu Verlagerungen führen. Es wird zugesagt, auch über die Differenzen zwischen Analyse und Prognose Nullfall zu informieren (s. Anlage 1). Es wird angemerkt, dass die Verlagerungswirkung in kombinierter Form berechnet wurde, also keine Differenzierung nach Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehr erlaubt.

Es wird angeregt, im Vergleich zu Planfall 4 ein nochmals erweitertes ÖPNV-Angebot vorzusehen. Es wird entgegnet, dass die Veränderungen des ÖPNV-Angebots Aufgabe von PlaNOS/ Stadtwerken sind, die gerade eine gesamtstädtische Neukonzeption erarbeiten, in die nach Möglichkeit auch weitere Verbesserungen im Westerberg einfließen werden, wobei die Arbeiten voraussichtlich jedoch nicht bis zur nächsten Sitzung abgeschlossen sein werden.

Anschließend werden die Planfälle bewertet. Hierfür werden zunächst die Ziele des Verkehrskonzepts ins Gedächtnis gerufen, die im Runden Tisch entwickelt, diskutiert und weitgehend konsensual an den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt (StUA) zur weiteren Diskussion weitergegeben wurden. Im StUA wurde in der Sitzung am 25.06.2015 die Zielsetzung nach geringfügigen Änderungen beschlossen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Ziele gleichrangig sind.

Ziel 1:

Entlastung der Anliegerbereiche vom motorisierten Individualverkehr. Der verbleibende Kfz-Verkehr soll dabei so verträglich wie möglich abgewickelt werden.

Ziel 2:

Keine räumliche Verlagerung des Kfz-Verkehrs innerhalb des Stadtgebietes.

Ziel 3:

Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund. Die Erreichbarkeit der bestehenden und geplanten Einrichtungen im Stadtteil Westerberg sowie der angrenzenden Stadtteile für den Pkw-Verkehr soll bedarfsgerecht gegeben sein.

Die Bewertung der einzelnen Planfälle ergibt, dass Planfall 1 wegen der Mehrbelastung im Westerberg, die sich aus der neuen Erschließungsstraße des Wissenschafts- und Wohnparks und der Öffnung der Schranke am Klinikum ergibt, kritisch bewertet werden kann. Positiv dagegen sind die starke Entlastung Am Natruper Holz bei Durchbindung der Erschließungsstraße und die Entlastung von Straßen außerhalb des Gebiets mit bereits bestehender kritischer Umweltbelastung (v. a. NO₂) aufgrund der derzeitigen Verkehrsbelastung (Wall, Lotter Straße).

Planfall 2 führt zu einer deutlichen Entlastung im Westerberg, zeigt aber bereits kritische Verlagerungen auf übergeordnete Straßen, ist jedoch insgesamt gegenüber Planfall 3 positiver zu beurteilen wegen der geringeren Eingriffsintensität in den Verkehrsablauf, geringerer Verlagerungseffekte auf Straßen im Umfeld und eine bessere Erreichbarkeit sowie Orientierung.

Planfall 3 führt zwar zu einer sehr deutlichen Entlastung im Westerberg (ca. 1,5 Mal so hoch wie Planfall 2), aber auch zu sehr kritischen Verlagerungen auf das umliegende Straßennetz (mehr als doppelt so hoch wie Planfall 2). Ferner bedingt die Einbahnregelung Umwegefahrten, die zu weiteren Umweltbelastungen führen.

Planfall 4 mit seinen maximalen Eingriffen in das Straßennetz und die Kfz-Erreichbarkeit im Westerberg (Sperrungen an fünf Stellen, somit keine Durchfahrt mehr durch den Stadtteil Westerberg) erreicht zwar die höchste Entlastungswirkung und größte Verlagerungseffekte, allerdings auch eine sehr starke Verlagerung auf andere Straßen und schränkt die Erreichbarkeit der Einrichtungen stark ein.

Die Wirkungen der Durchbindung der Erschließungsstraße sind z.T. unterschiedlich zu bewerten. So kommt es zu einer starken Entlastung Am Natruper Holz im Planfall 1, während beim Planfall 2 das Kfz-Aufkommen mit unter 4.000 Kfz auf der Friedrich-Janssen-Straße ohne Durchbindung verträglich abwickelbar ist.

Eine vergleichende Bewertung der Planfälle wird vorgenommen und mittels saldierender Punktbewertung grafisch dargestellt.

In der sich anschließenden Diskussion wird erläutert, dass die Sperrungen nicht nur mittels Verkehrsschild, sondern in physischer Form erfolgen (Schranke oder versenkbare Poller hinsichtlich Bussen und Rettungsfahrzeugen).

In der Diskussion wird Planfall 1 als eine teilweise Umsetzung der „Westumgehung“ gesehen, wobei von Teilen der Teilnehmenden ein Radweg auf der Trasse der Entlastungsstraße nicht als notwendig erachtet wird, sondern unter dem Stichwort Nord-Süd-Radverbindung stattdessen bzw. vorrangig die Caprivistraße bessere Radverkehrsanlagen erhalten solle. Es wird auch die Meinung geäußert, dass eine Öffnung der Schranke am Finkenhügel keine attraktive Nord-

Süd-Verbindung bringen würde, da der Straßenquerschnitt für den Begegnungsfall sehr gering (Pkw/Pkw) bzw. zu gering (Pkw/Lkw oder Bus) sei.

In der Diskussion um Planfall 2 wird eine Kombination mit Maßnahmen aus anderen Planfällen vorgeschlagen (s. u.).

In der Diskussion von Planfall 4 wird die weitgehende Ausrichtung mit der Verhinderung von Durchgangsverkehr positiv hervorgehoben. Es wird der Vorschlag gemacht, nur die zentrale Durchfahrt zu verhindern mit Sperrung von Glückstraße und Caprivistraße. Die vorgeschlagene Quartiersbuslinie entspricht der Forderung eines direkten Linienwegs zwischen dem Westerberg und Innenstadt/Hbf.

Herr Otte weist in der Abschlussdiskussion auf gute Beispiele in anderen Städten hin, so die schleifenartige Kfz-Erschließung der Innenstadt von Groningen. Übertragen auf die Erschließung des Wissenschafts- und Wohnparks könnte eine „Schleifenlösung“ geprüft werden, die im Sinn einer stufenartigen Entwicklung zunächst keine Durchbindung der neuen Erschließungsstraße enthält.

In Bezug auf den ÖPNV wird das Preisniveau von einigen Teilnehmenden als zu hoch bewertet. Es wird der Vorschlag gemacht, den derzeit bis auf das Cityticket (innerhalb des Wallrings) in der gesamten Stadt gleichen Tarif entsprechend der Entfernung, d. h. nach der Anzahl der durchfahrenen Haltestellen zu bemessen. Die Erschließung der Hochschulstandorte wird einerseits als ausbaufähig bewertet, andererseits die augenscheinlich geringe Nutzung bei großer Kapazität beklagt.

Hinsichtlich des Radverkehrs wird eine Verbesserung gerade für die Studierenden an den Standorten im Westerberg angemahnt, die über die in den Planfällen aufgeführten Maßnahmen hinausgehen solle. Hierfür wird für die Caprivi-/Albrechtstraße die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgeschlagen, während die Sinnhaftigkeit einer Ausweisung der Wilhelmstraße als Fahrradstraße bezweifelt wird. Die kurzfristige Ausstattung der Glückstraße mit Schutzstreifen wird vorgeschlagen, aber angesichts der als unzureichend bewerteten Situation für den Radverkehr in Mozart-/Händel-/Glückstraße (mit starker Radnutzung auf dem Gehweg) längerfristig ein Radweg auf Trasse der Entlastungsstraße durchaus als hilfreich angesehen.

Ein bis zur nächsten Sitzung zu entwickelnder und zu bewertender Planfall, der wesentlich auf Planfall 2 beruht („Planfall 2+“), könnte nach seiner Umsetzung in Richtung Planfall 4 stufenweise weiterentwickelt werden und so unter Einbeziehung von Maßnahmen in der gesamten Stadt bzw. Stadtregion als ein Schritt auf dem Weg zur einer Verkehrswende gesehen werden. Auf die Notwendigkeit von wirksamen Maßnahmen gerade vor dem Hintergrund des Klimaschutzes, die den Umweltverbund attraktiver und die MIV-Nutzung unattraktiver machen, wird hingewiesen. „Planfall 2+“ sollte ein gegenüber Planfall 2 deutlich ausgeweitetes ÖPNV-Angebot, mehr Maßnahmen für den Radverkehr, die gezielte Ausweitung des Carsharingangebots und sofort bzw. kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. stärkeren Einhaltung von Tempo 30 beinhalten.

Herr Otte weist darauf hin, dass Verkehr hinsichtlich der Zwecke, zu denen er unternommen wurde, wertfrei sei, also Fahrt- bzw. Wegezwecke nicht besser oder schlechter seien, sondern Ausdruck individueller Entscheidungen, die zwar selbständig zu treffen seien, aber durchaus der Lenkung bedürfen bzw. eine Lenkung erfahren dürften. Da Verkehrsverhalten zu einem Gutteil aus Routinen besteht, ist zu berücksichtigen, dass Maßnahmen Routineverhalten aufbrechen können und sollen.

Abschließend dankt Stadtbaurat Herr Otte den Anwesenden für Ihre Mitwirkung und insbesondere die konstruktive Atmosphäre.

Angesichts der Verabredung einer nicht-öffentlichen Diskussion und mit dem Ziel einer abgestimmten Veröffentlichung von Ergebnissen wird von Frau Dr. Braun ein Entwurf einer Presseerklärung mit den Inhalten der 3. Sitzung des Runden Tisches entworfen.

Die gehaltenen Präsentationen werden den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt.

Anlage 1: Differenzbelastung Analyse-/ Prognosenullfall (keine Maßnahmen)



Verkehrskonzept für den Stadtteil Westerberg

Runder Tisch

Vierte Sitzung

14.10.2015, 18.00-20.30 Uhr, ICO

Ergebnisse

Stadtbaurat Otte begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der vierten und letzten Sitzung des Runden Tisches zum Verkehrskonzept für den Westerberg.

Herr Klesse als Moderator stellt nochmals die Struktur des gesamten Beteiligungsprozesses sowie die Tagesordnung für die aktuelle Sitzung vor, deren Ziel im Wesentlichen die Erarbeitung einer möglichst einvernehmlichen Empfehlung für ein Maßnahmenkonzept für die politische Beschlussfassung ist.

Herr Dr. Frehn vom Büro Planersocietät stellt in seinem Vortrag die Konzeption der auf Grundlage der Ergebnisse der dritten Sitzung modifizierten Planfallvarianten vor, für die die verkehrlichen Wirkungen mit Hilfe eines Verkehrsmodells berechnet wurden. Leitidee für den „Planfall 2 plus“ ist der Planfall 2 gewesen, der im Wesentlichen aus der Sperrung Am Natruper Holz und Einbahnverkehr in der Artilleriestraße sowie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen besteht, der mit den maximal entwickelten alternativen Mobilitätsangeboten (ÖPNV; Radverkehr; innovative Mobilität; Mobilitätsmanagement) aus Planfall 4 kombiniert worden ist.



Der neue Planfall 2 plus ist wie folgt differenziert worden:

Planfall 2 a plus beinhaltet zusätzlich die Sperrung der Durchfahrt des Wohn- und Wissenschaftsparks an der Friedrich-Janssen-Straße im Bereich des Spielplatzes und an der Albert-Einstein-/ Ursula-Flick-Straße in Form einer Diagonalsperre, die den nördlich gelegenen Bereich über die neue Erschließungsstraße und den südlichen Bereich über die Sedanstraße erschließt. Dabei wird die Durchfahrt für den Busverkehr mittels steuerbarer versenkbarer Poller ermöglicht. Allerdings entfällt dadurch die Sperrung Am Natruper Holz.

Der Planfall 2 b plus beinhaltet im Gegensatz zu Planfall 2 a plus keine Durchfahrtsperre des Wohn- und Wissenschaftsparks. Es wird nochmals in den Untervarianten mit bzw. ohne Durchbindung der neuen Erschließungsstraße zur Sedanstraße unterschieden.

In allen Varianten wird die Verkehrsberuhigung über eine stimmige Kombination von geteilten Plateauaufpflasterungen, Mittelinseln, Lichtsignalanlagen und Seitenraumvorziehungen sowie Rechts-vor-links-Regelungen erreicht. Diese Elemente ergeben aufgrund ihres geringen und regelmäßigen Abstands eine gegenüber dem Status quo deutliche Verlangsamung des Kfz-Verkehrs und damit auch eine geringere Attraktivität, den Westerberg zu durchfahren. Die genaue Lage der einzelnen Elemente ist im Weiteren detailliert zu prüfen. Die geteilten Plateauaufpflasterungen lassen nur Kfz mit der typischen Spurbreite von Pkw abbremesen, nicht aber Busse und seitlich passierenden Radverkehr. Ferner wurden für ausgewählte Stellen Mittelinseln (sog. Querungshilfen) vorgesehen, die sowohl Fußgängern als auch Radfahrern eine sichere Querung der Fahrbahn ermöglichen. Damit werden die bestehenden Defizite bzw. Gefährdungen an den Knotenpunkten Natruper Holz/ Sedanstraße, Sedanstraße/ Glückstraße, Glückstraße/ Liszthof und Händelstraße/ Edinghäuser Weg beseitigt. Die Umsetzung von Querungshilfen erfordert aufgrund des punktuellen Straßenumbaus die Verfügbarkeit von Flächen im Seitenraum. Zumindest für die an der Sedanstraße geplanten Maßnahmen ist dies positiv geprüft worden. Ergänzt wird die bauliche Verkehrsberuhigung durch die konsequente Überwachung der angeordneten Geschwindigkeit entweder mit Ahndung oder in pädagogischer Form mittels Dialogdisplay.

Für den Radverkehr wird ein neuer Nord-Süd-Radweg parallel zur Glückstraße vorgesehen, da an der Glückstraße wie auch an anderen Straßenzügen die bestehende Fahrbahnbreite für die Anlage von regelkonformen Radverkehrsanlagen nicht gegeben ist und auch die Gehwege als nicht disponibel zu bewerten sind. So verfügt die Glückstraße über eine Fahrbahn von 6,0 m Breite bei einer Gehwegbreite von je rund 2,0 m, sodass keine beidseitigen Schutzstreifen angelegt werden können. Darüber hinaus sind Radverkehrsanlagen bei Tempo 30 regelmäßig nicht vorgesehen. Die Situation des Radverkehrs wird weiterhin verbessert durch die Einrichtung von Fahrradstraßen. So verbessert die an die neue Nord-Süd-Radroute angebundene Fahrradstraße in der Wilhelmstraße mit Verlängerung in der Katharinenstraße die Fahrraderschließung des Klinikums deutlich. Die Routenentwicklung wird derzeit in einem eigenen Vorhaben untersucht bzw. konzipiert, das sich in einem fortgeschrittenen Bearbeitungsstand befindet. Hinzu kommen mehr Abstellanlagen an aufkommensstarken Zielen, insbesondere den Hochschul- und Klinikstandorten. Ergänzend wird die Nutzung des Fahrrads durch spezifische stadtweite Marketingaktivitäten unterstützt.

Im Bereich ÖPNV erfolgt eine deutliche Angebotsausweitung mit folgenden Maßnahmen im Detail: Die Linie 21 wird über Wohn- und Wissenschaftspark (statt z.Z. Natruper Straße) geführt und verbessert in Kombination mit ca. 30% zusätzlichen Fahrten der Linie 22 (morgens eine Stunde früher, 18-21 Uhr: 30'-Takt) die Anbindung des Wohn- und Wissenschaftsparks.

Eine neue Quartiersbuslinie (30´-Takt) bis Innenstadt/HBF beseitigt Erschließungsdefizite und verbessert die Erschließung des Wohn- und Wissenschaftsparks weiter.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement zielt primär auf eine Verbesserung der alternativen Mobilitätsangebote für Beschäftigte größerer Betriebe (Arbeitswege, Dienstwege), sekundär auch für deren Besucher ab. Die Beschäftigten am Westerberg konzentrieren sich auf die Kliniken, Hochschulen, und den Wissenschaftspark. Die Maßnahmen setzen an der verkehrlichen Nachfrage an und sind betriebsspezifisch, setzen also Rückkopplung mit der Zielgruppe voraus und sind langfristig angelegt, auch wenn Kommunikationsprozesse bereits kurzfristig begonnen werden können. Die Maßnahmen können das Angebot tariflich attraktiver Jobtickets, die Förderung von Fahrgemeinschaften (Börse, Vorzugsstellplätze), die Carsharingnutzung (u. a. für Dienstfahrten) und im Radverkehr neben guten und ausreichenden Abstellanlagen, Duschen und Spinde, sowie Diensträder für kurze Dienstfahrten oder die Förderung des Fahrradkaufs als geldwerter Vorteil analog Dienstauto beinhalten.

Die unterstellten Wirkungen der Prognosefälle wurden auf Grundlage aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse sowie eigener Erfahrungen definiert und auf das Zieljahr 2030 bezogen. Dabei ist für den Westerberg von einer stärkeren Verlagerungswirkung beim Kfz-Verkehr (-5%-Punkte) gegenüber der restlichen Stadt (-2%-Punkte) ausgegangen worden, da die o. a. Maßnahmen dort stärker wirksam sind. Die Flankierung von Maßnahmen im restlichen Stadtgebiet bzw. der Gesamtstadt ist jedoch erforderlich, aber auch realistisch anzunehmen. Die vielfältigen Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung können prinzipiell auch schrittweise in der Gesamtstadt eingeführt werden.

Aus den Wirkungen der Varianten wurde die Bewertung abgeleitet.

Planfall 2 a plus entlastet den Straßenzug Am Natruper Holz mit 4.200 Kfz wesentlich, wenn auch deutlich geringer als im (ursprünglichen) Planfall 2 aufgrund des Wegfalls der ursprünglich geplanten Sperrung. Die Entlastung von Gluckstraße/Händelstraße/Mozartstraße (4.900-5.300 Kfz) und von Albrechtstr./Caprivistraße (2.200 Kfz) ist ebenfalls deutlich sowie geringer als im Planfall 2, dafür aber die Mehrbelastung auf den Radialstraßen geringer. Aufgrund der Sperrung der Durchfahrt des Wohn- & Wissenschaftsparks ist die Erreichbarkeit als kritisch einzuschätzen, da große Bereiche des Wissenschaftsparks nur von Süden erreichbar sind. Damit weist die neue Erschließungsstraße zum Wohnpark nur eine geringe Belastung auf (1.300 Kfz) und ergibt ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Planfall 2 b plus erreicht aufgrund der Sperrung eine Maximalentlastung Am Natruper Holz (-8.500 Kfz). Die Entlastung von Gluckstraße/Händelstraße/Mozartstraße (4.600-5.300 Kfz ohne Durchbindung bzw. 3.900-4.800 mit Durchbindung) und von Albrechtstr./Caprivistr. (2.300 bzw. 2.600 Kfz) ist gegenüber Planfall 2 a plus nur unwesentlich geringer, die Mehrbelastung der Straßen im Umfeld in etwa gleich. Die neue Erschließungsstraße hat eine Kfz-Belastung von nur 6.800 Kfz ohne Durchbindung bzw. 9.600 Kfz mit Durchbindung. Der Wohn- und Wissenschaftspark ist dabei sowohl von Norden als auch von Süden gut erreichbar.

In der vergleichenden Bewertung der Varianten in Bezug auf die Zielsetzung bzw. die Teilziele zeigt sich Planfall 2 b plus positiver als Planfall 2 a plus und als Planfall 2. Er kann eine deutliche Entlastung am Westerberg bei verträglichen Verlagerungen auf übergeordnete Straßen und bei Erhalt der Erreichbarkeit der Ziele am Westerberg erreichen.

In der an die Vorstellung anschließenden Fragerunde wird auf die Anregung einer weiteren Variante aus Sperrung Am Natruper Holz und neuer Erschließungsstraße mit dem Ziel einer

gleichmäßige(re)n Verkehrsverteilung entgegnet, dass die neue Straße einen Nutzen haben solle und insbesondere die dort (verbindlich) geplanten Lärmschutzmaßnahmen eine stärkere Verkehrsaufnahme nahelegen. Die Anregung einer Veränderung der Vorfahrtberechtigung am Knoten Glückstraße/ Sedanstraße wird als wenig relevant bewertet. Die Frage, warum die Öffnung der Schranke am Klinikum Finkenhügel nicht mehr beinhaltet war, wurde mit Verweis auf die negative Bewertung dieser Maßnahme als Kern von Planfall 1 beantwortet. In Bezug auf die Erschließung neuer Wohngebiete wird gefordert, den Grundsatz der Schleifenerschließung zu berücksichtigen.

Hinsichtlich einer umfassenderen Optimierung im Bereich der ÖPNV-Erschließung wird auf das in Aufstellung befindliche gesamtstädtische Konzept verwiesen. Der Optimierung der Tarifstruktur wird derzeit in einem eigenen Gutachten nachgegangen, da hier der gesamten Tarifpalette mit möglichen Anpassungen und ihren wirtschaftlichen Auswirkungen nachzugehen ist.

Zur Verbesserung der Bedingungen des Radfahrens wird vorgeschlagen, in der Glückstraße auf das Parken auf der Fahrbahn zu verzichten, da so das Überholen der geparkten Fahrzeuge durch Radfahrer mit der damit verbundenen Gefährdung der Radfahrer verhindert werden könne. Es wird angemerkt, dass diese Parkvorgänge überwiegend durch Anwohner zum Zweck der Verkehrsberuhigung erfolgen und somit nach baulichen Maßnahmen vermutlich abgestellt würden. Ferner wird darauf verwiesen, dass die StVO ein Halteverbot nur aufgrund einer (hier schwerlich identifizierbaren) stichhaltigen Argumentation gestattet.

In Bezug auf die Abschätzung der Kosten der Maßnahmen wird darauf verwiesen, dass das Konzept zunächst die aktuelle Sitzung abzuwarten hatte und ferner noch die politischen Gremien zu durchlaufen hat. Die Verlagerungswirkungen werden teils als weitgehend bzw. optimistisch bewertet. Hierbei ist zu beachten, dass die Maßnahmen zu alternativen Mobilitätsangeboten aus Planfall 4 eine kumulative Wirkung entfalten.

In der Pause besteht die Möglichkeit, die Planfälle nochmals seitens der Fachleute erläutert zu bekommen. Die am Runden Tisch vertretenen Interessenvereinigungen können außerdem den aus fachlicher Sicht am besten bewerteten Planfall 2 b plus bewerten, wobei einerseits eine ablehnende Bewertung mit der Aufforderung zur Angabe von Gründen bzw. Bedingungen versehen wird und andererseits die Möglichkeit gegeben wird, eine positive Bewertung mit Kommentaren zu versehen. Etwa die Hälfte der Initiativen, die als Teilnehmer eingeladen wurden, ist anwesend (ein Votum je Interessengruppe).



Im Ergebnis ergibt sich insgesamt eine deutliche Zustimmung zu diesem Planfall, wobei ein Teil der Zustimmung sowie die Ablehnung mit Anmerkungen bzw. Anregungen versehen sind.

Im Ergebnis ergibt sich insgesamt eine deutliche Zustimmung zu diesem Planfall, wobei ein Teil der Zustimmung sowie die Ablehnung mit Anmerkungen bzw. Anregungen versehen sind.

| einverstanden | einverstanden mit Anmerkungen | nicht einverstanden, weil... |
|---------------|-------------------------------|------------------------------|
| 6 | 4 | 4 |

Folgende Anmerkungen wurden im Zusammenhang mit zustimmenden Voten gemacht:

- Von der Durchbindung soll Abstand genommen werden.
- Die Erreichbarkeit des Wohn- und Wissenschaftsparks soll von Norden wie von Süden gegeben sein.

- Eine Mehrbelastung von umgebenden Straßenzügen wie Wall und Lotter Straße soll vermieden werden.
- Ein Parkverbot auf der Gluckstraße wird als Alternative zu einem neuen Nord-Süd-Radweg gesehen.
- Schließlich wird die Entlastungsstraße West mehrfach als Option angeführt für den Fall, dass sich das Konzept als wirkungslos bzw. nicht zielführend darstellen sollte.

Folgende Anmerkungen wurden mit ablehnenden Voten verknüpft:

- Planfall 2 b plus wird wegen einer stärkeren Entlastungswirkung von 2 a plus abgelehnt.
- Die Durchbindung soll zugunsten einer Erschließung über den Julius-Heywinkel-Weg aufgegeben werden.
- Planfall 2 a plus wird mit dem Ziel des Erhalts des Erlenbruchs bevorzugt, wobei die Erschließungsstraße als entbehrlich angesehen wird und der Radverkehr in Nord-Süd-Richtung Am Natruper Holz geführt werden soll.
- Radverkehrsanlagen sollen im bestehenden Straßennetz entwickelt werden und kein Radweg außerhalb des Siedlungsbereichs.



| einverstanden | einverstanden mit folgenden Anmerkungen | nicht einverstanden weil ... |
|---|--|--|
| <p>Ereichbarkeit des Grenzschaffs Park's notwendig - Mehrbelastung Zöll / Hauptstr. / Zöllstr. / ...</p> | | <p>Stichstr. nicht bauen - Hauptverkehl benutzen. € 2.000.000 sparen. Fahrweg auf vorhanden Wege bauen Nicht genehmigt durch</p> <p>heilich des Vorschlag Z+T favorisiere</p> <p>Favorisiere Z+T - Schenk des Erlösmandats auf Grundsatzgründe, wo Klapperte zum Verkehrs... - Fahradweg auf der Nebenstr. ist zu klein. - Berücksichtigung Bickdamm / ... Z+T (Bauzeit) auch nicht zu Zinsen Z+T (Strom) und nicht ist Z+T zu Nebenstr. Weg</p> <p>Z+T mehr stark mit weniger Kosten</p> |
| einverstanden | einverstanden mit folgenden Anmerkungen | nicht einverstanden weil ... |
| | <p>aber ohne Durchbindung</p> <p>Wenn es nicht klappt, muss die Straße eine Seitenstraße</p> <p>fragen es mit, aber die ESW wird kommen</p> <p>Ich bin sicher das es nur für halbe Lösung ist. ESW muss kommen</p> <p>Wenn die Vorlösung nicht durchgeführt wird, dann Wertumkehrung mit TUNNELLÖSUNG</p> <p>Parkverbot - Gelände streifen abgrenzen - kein Durchlass bei Seitenstraße</p> <p>Plan Z+T als Versuch Leggt. ESW</p> <p>für OS ist die ESW unbedingt notwendig - silberne Klimawandlung nicht möglich</p> | |

In einer weiteren Präsentation von Frau Stumberg werden die Maßnahmen in Bezug auf die zeitliche Abfolge der Umsetzung in die Kategorien kurzfristig (bis 1 Jahr), mittelfristig (1 – 5 Jahre) und langfristig (länger als 5 Jahre) eingeteilt, wobei im Konkreten die Umsetzung u. a. von den Bearbeitungskapazitäten der Verwaltung und den verwaltungsbezogenen bzw. politischen Prozessen abhängt. Beispielsweise wird damit gerechnet, dass die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer Einbahnregelung in der Artilleriestraße Anfang 2016 umgesetzt werden kann. Weitere kurzfristige Maßnahmen sind der Einsatz von Dialogdisplays und die Einführung von Fahrradstraßen. Weiterhin sind für Maßnahmen mit investivem Charakter des Verkehrskonzepts in der Haushaltsplanung bislang keine Mittel eingeplant, sodass kurzfristig umzusetzende Maßnahmen geringen Aufwands wie verkehrsberuhigende Aufpflasterungen mit einem gesamtstädtisch zur Verfügung stehenden Budget zu finanzieren sind (ca. 150.000 EUR). Es wird auch auf die insgesamt angespannte Haushaltssituation verwiesen. Der Mobilitätsmanagementansatz wird in einem entsprechenden Arbeitskreis verfolgt, der allen Betrieben offen steht bzw. in den Betriebe im Westerberg gezielt eingeladen werden sollen. Die weitere Entwicklung des Carsharingangebots liegt in den Händen von Stadtwerken und Stadtteilauto.

Hinsichtlich der weiteren zeitlichen Perspektive wird auf die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt /STUA) am 26.11.2015 verwiesen bzw. zum Besuch eingeladen. Das beschlossene Protokoll dieser Gremiensitzung ist im Februar 2016 zu erwarten. In etwa einem Jahr soll zu einem weiteren Treffen des Runden Tisches eingeladen und über den aktuellen Sachstand zur Umsetzung des Handlungskonzeptes berichtet werden.

Eine sog. Blitzrunde bietet den Teilnehmenden die Möglichkeit, kurz die persönliche Meinung zum Runden Tisch zu äußern. Hier wird u. a. deutlich, dass das Ergebnis des Runden Tisches nicht bei allen zu einer inhaltlichen Zufriedenheit führte bzw. eine Desillusionierung in der lokalen Bevölkerung angesichts hoher Erwartungen befürchtet wird. Die Beteiligungsmöglichkeit wird insgesamt positiv bewertet und insbesondere die gute Moderation hervorgehoben.

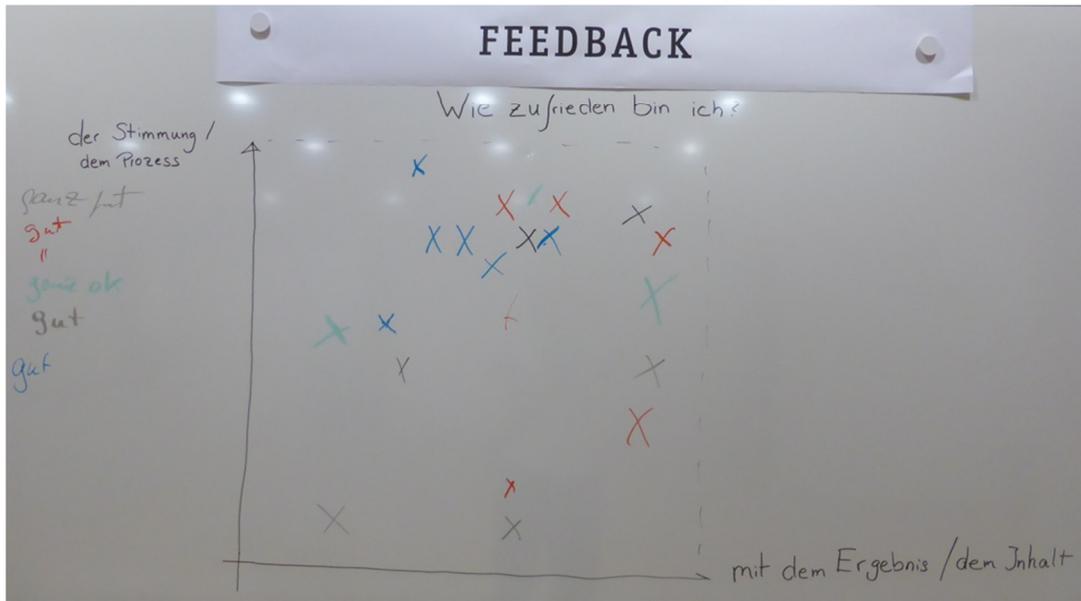
Abschließend dankt Stadtbaurat Herr Otte den Anwesenden für Ihre Mitwirkung an den vier Sitzungen und weist darauf hin, dass politische und bürgerschaftliche Unterstützung im Westerberg für die Umsetzung erforderlich ist, um ggf. eine prioritäre Umsetzung von Maßnahmen zu erreichen, die in anderen Stadtteilen nicht unbedingt geteilt werden. Grundsätzlich wird an das konkrete Mobilitätsverhalten jedes einzelnen appelliert, das eine Verantwortung für die Gesamtsituation trägt.



Angesichts der Verabredung einer nicht-öffentlichen Diskussion und mit dem Ziel einer abgestimmten Veröffentlichung von Ergebnissen wird von Frau Dr. Braun kurzfristig eine Presseerklärung mit den Inhalten der 4. Sitzung des Runden Tisches entworfen und zur Abstimmung herumgeschickt.

Die gehaltenen Präsentationen werden den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt.

Abschließend werden die Anwesenden gebeten, den Runden Tisch an einer Stellwand mit Bewertungsmatrix zu bewerten. Die Voten fallen einerseits hinsichtlich der Prozessgestaltung und Stimmung und andererseits hinsichtlich der Inhalte und Ergebnisse überwiegend positiv aus.



je mit/ohne Anschluss der Erschließungsstraße Wissenschaft-/Wohnpark an die Sedanstr.

| | Planfall 1 | Planfall 2 | Planfall 3 | Planfall 4 |
|---|--|---|---|---|
| | geringfügige Änderungen | mittlere Änderungen, starke Verkehrsberuhigung | starke Änderungen, starke Verkehrsberuhigung | maximale Sperrung + maximale Alternativen |
| Handlungsfeld Straßen / Kfz-Erschließung | <p>Öffnung Schranke Finkenhügel</p> <p>Artilleriestr. Einbahn ab Sudetenstr. (v. Süden)</p> <p>T30-Einhaltung: Kontrollen, Displays...</p> | <p>Sperrung Am Natruper Holz: ÖPNV, Rettung frei</p> <p>Artilleriestr. Einbahn ab Sudetenstr. (v. Süden)</p> <p>Verkehrsberuhigung: Berliner Kissen</p> | <p>versetzter Einbahnverkehr auf den Nord-Süd-Straßenzügen</p> <p>Artilleriestr. Einbahn ab Sudetenstr. (v. Süden)</p> <p>Verkehrsberuhigung: Berliner Kissen</p> | <p>maximale Sperrung („Folie 7“): südl. Caprivistr. Albrechtstr./Natruperstr. Am Natruper Holz Gluckstr./Wertstoffhof</p> |
| Handlungsfeld ÖPNV | | 10 % mehr ÖPNV-Angebot | 10 % mehr ÖPNV-Angebot | 50 % mehr ÖPNV-Angebot |
| Handlungsfeld Radverkehr | Radweg auf Trasse der Entlastungsstraße, Fahrradstraße, zusätzliche Abstellanlagen, Marketing (stadtweit) | | | zusätzl. Abstellanlagen, Marketing |
| Handlungsfeld innovative Mobilität | Betriebl. Mobilitätsmanagement | Betriebl. Mobilitätsmanagement | Betriebl. Mobilitätsmanagement | <p>Ausweitung Carsharing</p> <p>Betriebl. Mobilitätsmanagement</p> |

Planfall 2a +

starke Verkehrsberuhigung
(Berliner Kissen)

Durchfahrtsperre
Wissenschafts-/ Wohnpark

Artilleriestr. Einbahnverkehr
von Süden bis Sudetenstr.

Linie 21 über Wissenschaftspark

mehr Fahrten auf Linie 22

Quartiersbuslinie (30'-Takt)

Neuer Nord-Süd-Radweg
parallel zur Gluckstraße

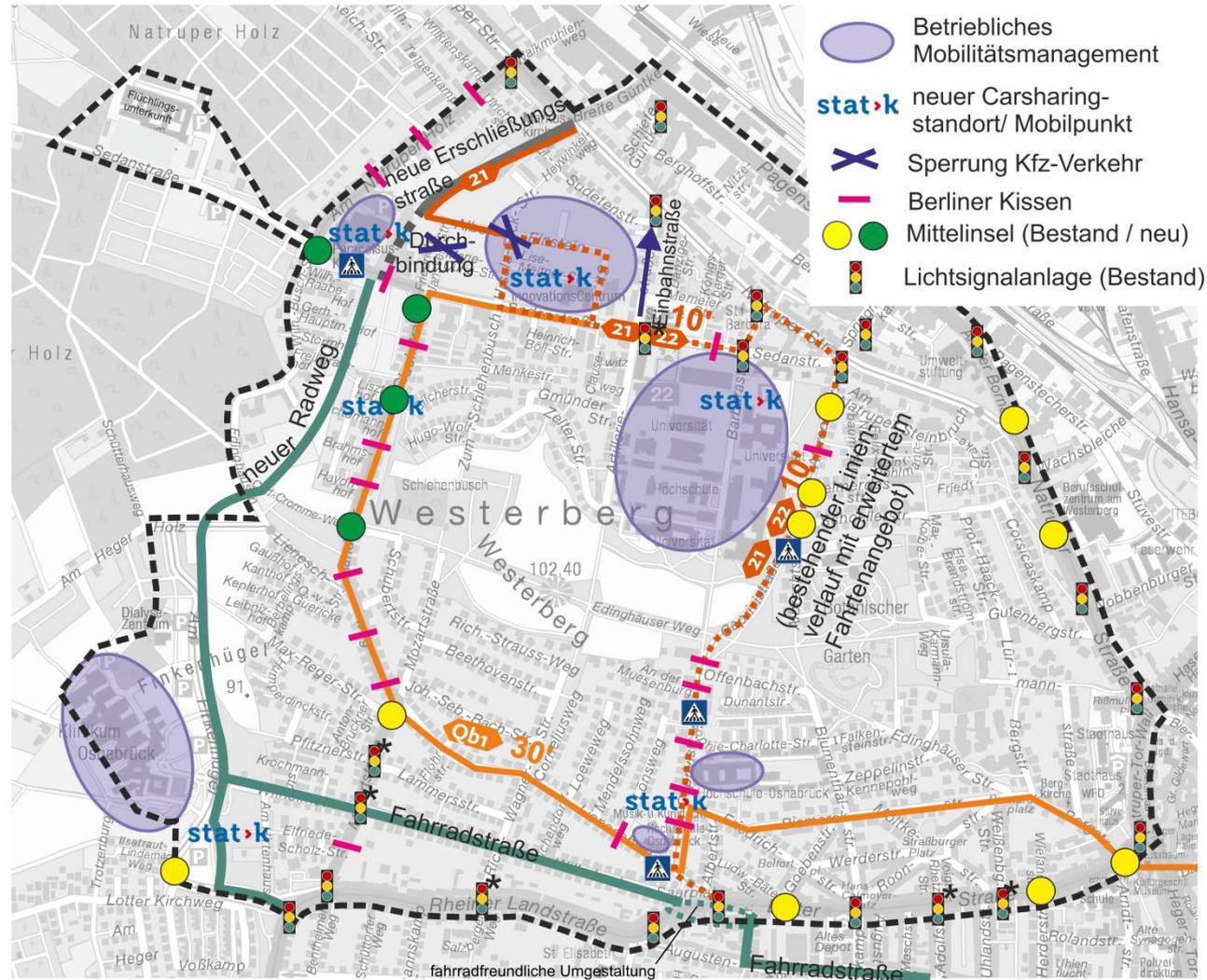
Fahrradstraßen

Querungssicherungen
(Mittelinseln)

Abstellanlagen, Marketing

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ausweitung Carsharing



Planfall 2b + „ohne“

**Handlungsfeld
 Straßen / Kfz-
 Erschließung**

starke Verkehrsberuhigung
 (Berliner Kissen)

Sperrung Am Natruper Holz

Artilleriestr. Einbahnverkehr
 von Süden bis Sudetenstr.

keine Durchbindung
 Erschließungsstraße

**Handlungsfeld
 ÖPNV**

Linie 21 über Wissenschaftspark

mehr Fahrten auf Linie 22

Quartiersbuslinie (30'-Takt)

**Handlungsfeld
 Radverkehr &
 Fußverkehr**

neuer Nord-Süd-Radweg
 parallel zur Glückstraße

Fahrradstraßen

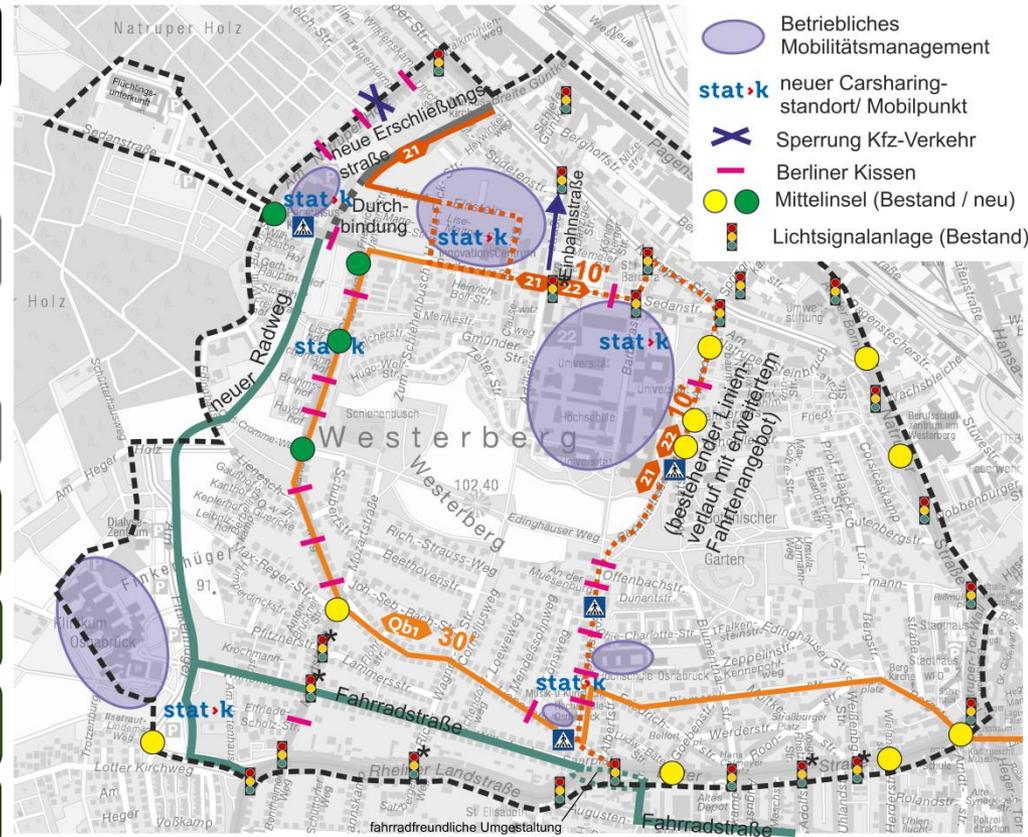
Querungssicherungen
 (Mittelniseln)

Abstellanlagen, Marketing

**Handlungsfeld
 innovative
 Mobilität**

Betriebliches Mobilitäts-
 management

Ausweitung Carsharing



Planfall 2b + „mit“

**Handlungsfeld
 Straßen / Kfz-
 Erschließung**

starke Verkehrsberuhigung
 (Berliner Kissen)

Sperrung Am Natruper Holz

Artilleriestr. Einbahnverkehr
 von Süden bis Sudetenstr.

mit Durchbindung
 Erschließungsstraße

**Handlungsfeld
 ÖPNV**

Linie 21 über Wissenschaftspark

mehr Fahrten auf Linie 22

Quartiersbuslinie (30'-Takt)

**Handlungsfeld
 Radverkehr &
 Fußverkehr**

neuer Nord-Süd-Radweg
 parallel zur Glückstraße

Fahrradstraßen

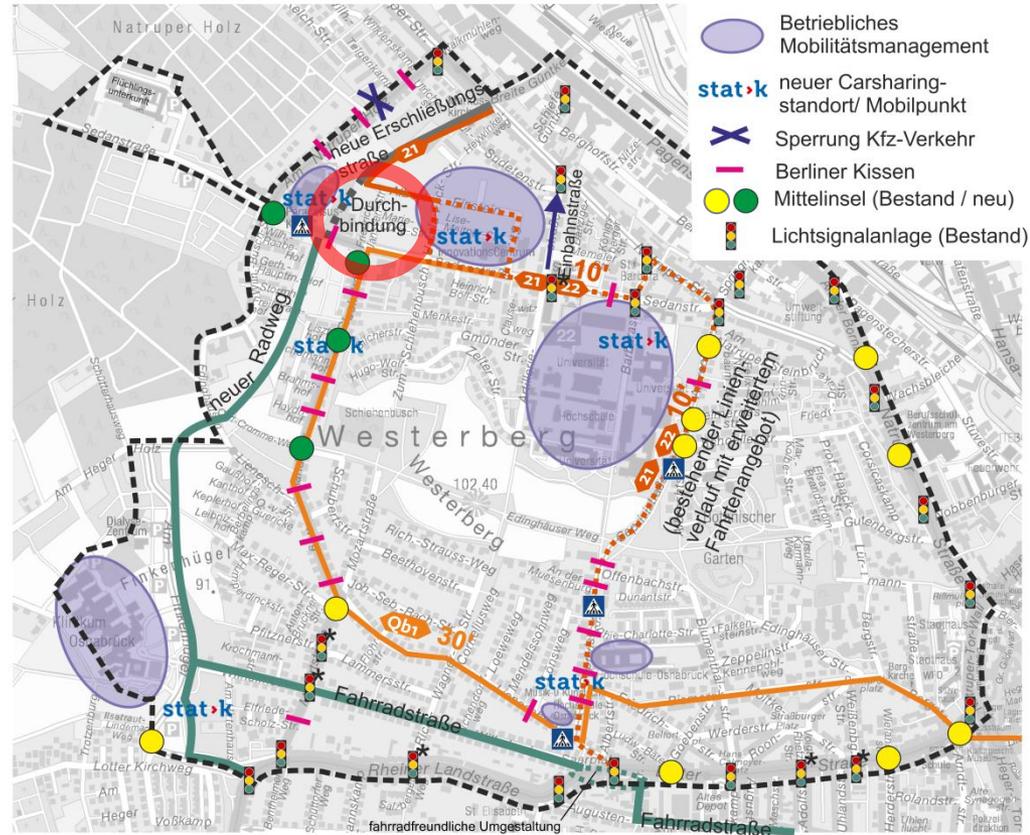
Querungssicherungen
 (Mittelniseln)

Abstellanlagen, Marketing

**Handlungsfeld
 innovative
 Mobilität**

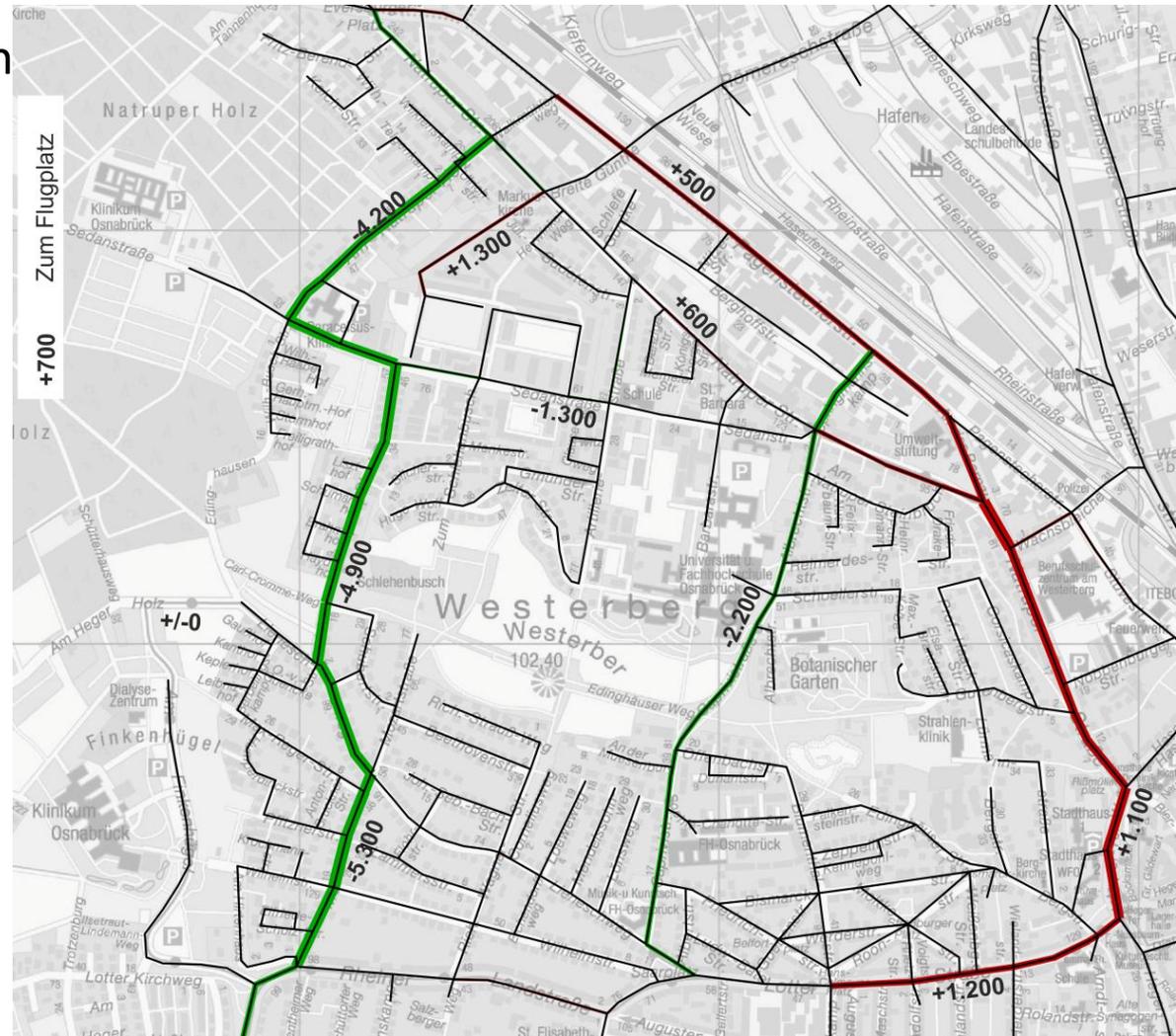
Betriebliches Mobilitäts-
 management

Ausweitung Carsharing



Planfall 2a +

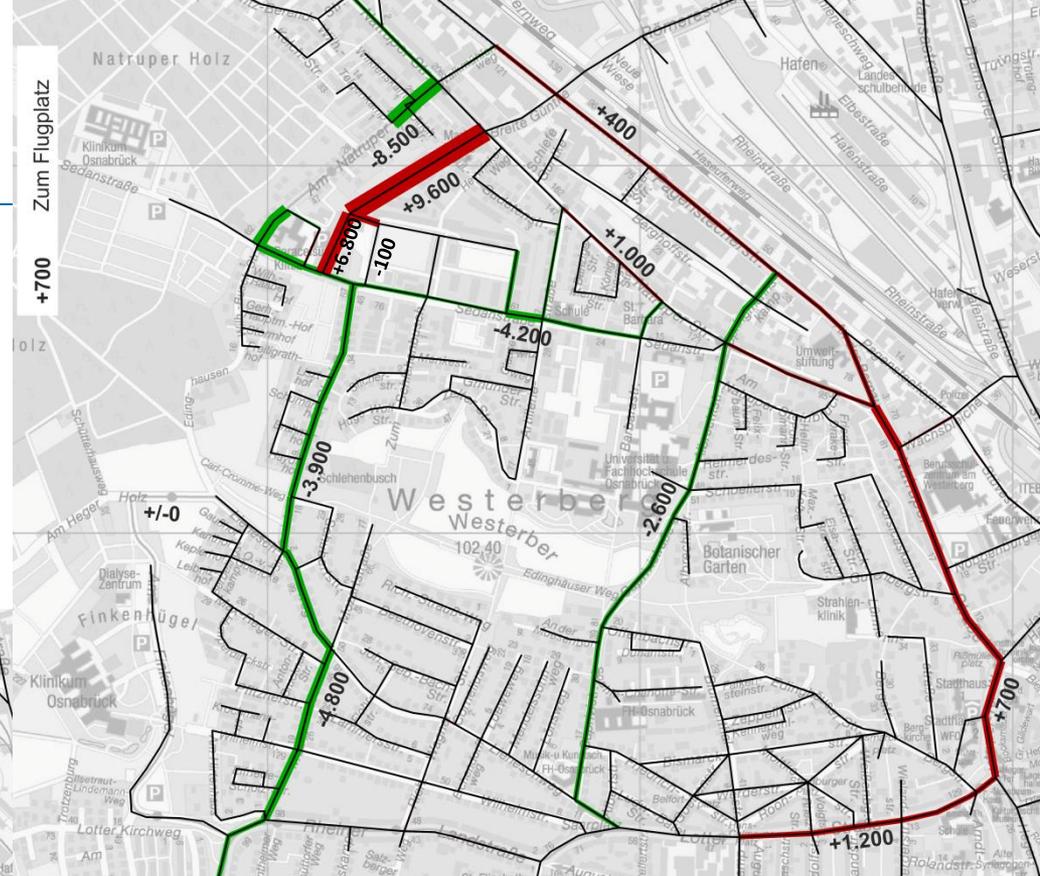
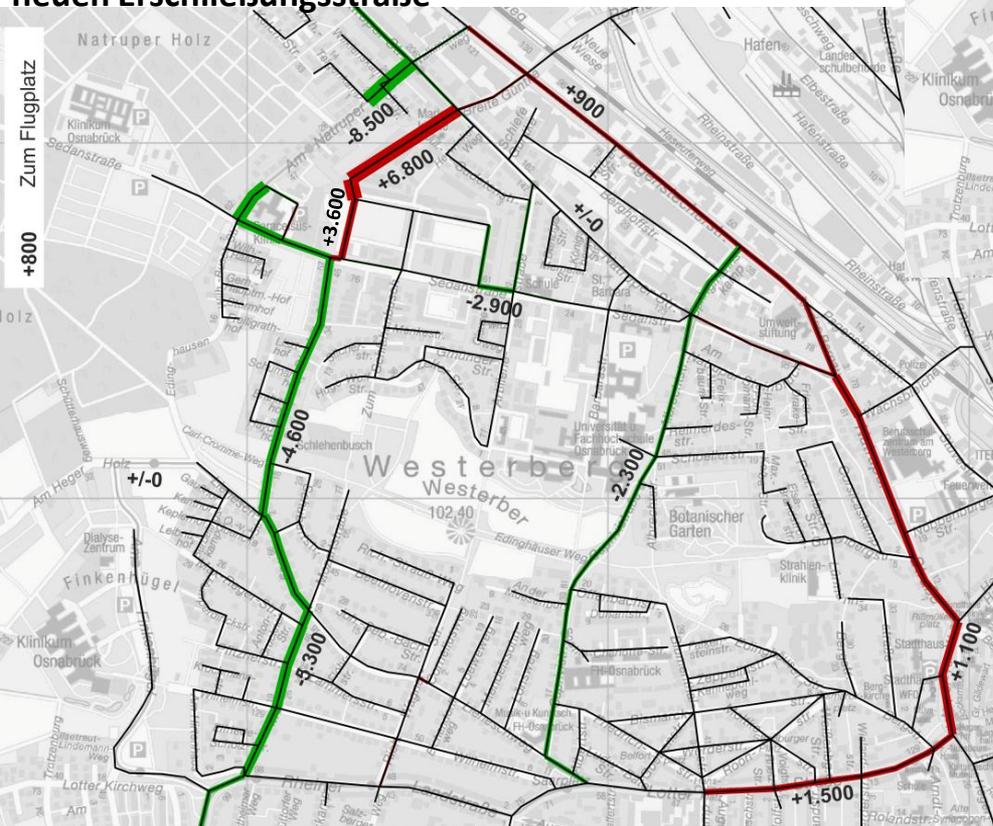
- Durchfahrtsperren Wissenschafts- & Wohnpark
- Artilleriestraße Einbahnverkehr
- bauliche Verkehrsberuhigung
- stark entwickelte Alternativen



Planfall 2b +

- Sperrung Am Natruper Holz
- Artilleriestraße Einbahnverkehr
- mit/ohne neue Erschließungsstraße
- bauliche Verkehrsberuhigung
- stark entwickelte Alternativen

ohne Durchbindung der neuen Erschließungsstraße



mit Durchbindung der neuen Erschließungsstraße

Verkehrskonzept Westerberg 2015 – Umsetzung des Handlungskonzeptes

| Handlungsfeld | Einzelmaßnahme | Umsetzung | | |
|----------------------------|------------------------------------|-------------|---------------|-------------|
| | | kurzfristig | mittelfristig | langfristig |
| Straßen / Kfz-Erschließung | Sperrung Am Natruper Holz | | ■ | |
| | Berliner Kissen | | ■ | |
| | Erschließungsstraße | | ■ | |
| | Artilleriestraße Einbahnstraße | ■ | | |
| | Dialogdisplay | ■ | | |
| | Linie 21 ü. Wissenschaftspark | | ■ | |
| ÖPNV | Erhöhung Fahrtenzahl Linie 22 | ■ | | |
| | Quartiersbuslinie | | ■ | |
| | Nord-Süd-Radweg | | | ■ |
| Radverkehr | Fahrradstraßen | ■ | | |
| | Querungshilfen | | ■ | |
| | Abstellanlagen | | ■ | |
| | Betriebliches Mobilitätsmanagement | | | ■ |
| Innovative Mobilität | Ausweitung Carsharing | | ■ | |