

Verkehrskonzept Oesede / Zentrum / City

Rainer Korte, 23. Dezember 2018

Inhalt

1	Einführung.....	2
2	Ausgangslage	2
2.1	Annahmen.....	2
2.2	Instrumente	3
3	Verkehrs“philosophie“ in GMHütte.....	4
4	Aktuelle Situation.....	7
4.1	Status Quo	7
4.2	Widersprüchlichkeiten	9
5	Lösungsvorschläge	10
5.1	Grundlagen	10
5.2	Sofortmaßnahmen	11
5.3	Mittel- und langfristige Maßnahmen	15
5.4	Graf-Stauffenberg-Str.....	16
6	Zukunftsfähige und nachhaltige Lösungen	17
7	Offene Punkte	18
8	Material Quellen Infos.....	19

Die verwendeten Fotos sind 2016 oder früher gemacht worden

1 Einführung

Die folgenden Überlegungen und Vorschläge beziehen sich auf das Zentrum von GMHütte, also Oesede zwischen der Bahnstrecke im Norden, Potthoffs Feld im Osten, Wellendorfer Str. und Stadtring im Süden und Schauenroth im Westen.

Eine Verkehrskonzept für die gesamte Stadt steht noch aus, ist allerdings nicht so dringlich¹, da die größten Belastungen im eigentlichen Zentrum („City“= Bereich zwischen B 51, Wellendorfer Str. und Bahnlinie) auftreten. Zudem sind im Zentrum zahlreiche Konfliktlagen insbesondere zwischen Fußgänger- und PKW-Verkehr sowie zwischen den Ansprüchen der Menschen in den Wohngebieten und denen der Geschäftswelt virulent, die sich in dieser Form in den übrigen Stadtteilen nicht stellen.

Die Beschränkung auf die „City“ hat zudem den Vorteil, dass Lösungsvorschläge und Maßnahmen im Zentrum nicht zu Belastungen anderer Stadtteile führen.

Die Vorschläge beruhen auf dem Grundsatz, dass neue und breitere Straßen nicht zur Lösung von Verkehrsproblemen, sondern nur zu einer Verteilung und Verlagerung des PKW-Verkehrs führen und zusätzlich neue Verkehre anziehen.

Zugleich wird davon ausgegangen, dass Verkehrsplanung die beständige und rasante Zunahme des Individualverkehrs nicht dergestalt bewältigen kann, dass in einem Zentrum quasi unbegrenzt zu jeder Zeit freie und schnelle Zufahrt sowie freie und kostenlose Parkplätze garantiert werden.

Ein Tabu, das in der Verkehrspolitik in GMH seit der Stadtgründung 1970 besteht, gilt es zu brechen: **Parkraumbewirtschaftung ist kein Teufelswerk, sondern ein wichtiges Instrument der Stadt- und Verkehrsplanung**; kostenlose Parkplätze für Dauerparker² bedeuten nicht nur privates Parken auf Kosten der Allgemeinheit, sondern konterkarieren zugleich auch das Ziel, Parkplätze für Kunden vorzuhalten, die im Zentrum einkaufen sollen.

2 Ausgangslage

2.1 Annahmen

Das vorliegende Konzept geht von folgenden Grundsätzen aus:

- Sämtliche Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Kinderwagennutzer, Radfahrer, Autofahrer) sind gleichberechtigt.
- Die Belange der strukturell „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer Vorrang vor denen der „stärkeren“. Letztere sind technisch geschützter und mobil schneller als Fußgänger und Radfahrer, sodass diese stärker geschützt werden müssen.
- Einzelne Gruppen bedürfen eines besonderen Schutzes bei der Verkehrsplanung: Kinder, Senioren, Behinderte und Eltern mit Kindern.
- Ein Verkehrskonzept muss die unterschiedlichen Nutzungsformen berücksichtigen und in einem integrativen Ansatz vereinen: Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), der Fußgänger- und Radverkehr und der motorisierte Individualverkehr (MIV).

¹ Das soll allerdings nicht bedeuten, dass ein Verkehrskonzept für ganz GMHütte nicht auf Dauer notwendig und wünschenswert ist!

² Bei Verwendung der männlichen Sprachform ist ausdrücklich die weibliche mitgemeint.

- Kurzzeitige Verkehrsbelastungen in Spitzenzeiten morgens (zwischen 7.30 und 8.00 h) und am Nachmittag (zwischen 16.30 und 17.00 h) können nicht verhindert werden, da Straßen immer nur die verkehrliche Grundlast abdecken (können).
- Ein integriertes Verkehrskonzept muss den Lärmschutz berücksichtigen und bei der Verkehrsplanung einbeziehen. In diesem Konzept wird dies Thema nicht vertieft - dabei ist es offenkundig, dass bzgl. der größten Lärmquelle B 51 **dringend eine Lärm-schutzwand** für die Anwohner (!) und den Stadtkern insgesamt erforderlich ist.
- Erheblicher Verbesserungs- und Optimierungsaufwand besteht auch bei der Ausschilde-rung bzw. den Wegweisern (nicht nur in der City); hier gibt es ein buntes Sammelsurium von Beschilderungssystemen bzw. fehlender Beschilderungen. Auch darauf wird in die-sem Konzept nicht vertiefend eingegangen.
- Der ÖPNV mit seinem aktuell beklagenswerten Zustand (Tarifstruktur, kein echter Takt-verkehr, keine Integration zwischen ÖPNV und SPNV, desaströser Zustand der Halte-stellen, keine Angebote mehr nach 22 h, kaum Angebote an Sonn- und Feiertagen) wird hier nur nachrichtlich erwähnt und bedarf dringend einer ernsthaften Berücksichtigung bei der Verkehrsplanung.

2.2 Instrumente

Zentrale Instrumente zur Optimierung der Verkehr sind:

- Fußgängerzonen bzw. autofreie Abschnitte
- Verkehrsberuhigung bzw. verkehrsberuhigte Zonen mit Gleichberechtigung aller Ver-kehrsteilnehmer
- Tempo 30 und Tempo 30 Zonen
- Zebrastreifen
- Rechts vor links Regelungen
- Einbauten (Pflanzungen) insbesondere in breite, gradlinige und langgestreckte Straßen
- Gestaltung des Straßenraums
- Parkplätze im Straßenbereich
- Haltestellen für den ÖPNV

Einbahnstraßen können nur in seltenen Ausnahmefällen eine Lösung sein³, da sie in Fahr-richtung den Verkehr beschleunigen, Radfahrer benachteiligen und insbesondere bei Anlie-gern zu mehr Fahraufkommen führen.

Ungeeignet sind ebenfalls „Anlieger frei“ Schilder bzw. Straßen, da sie keinerlei abschre-ckende Wirkung haben; dies gilt auch für Schilder mit LKW-Verbot.

³ Sinnvolle Einbahnstraßen sind darauf zu überprüfen, ob Radfahrer Durchfahrterlaubnis in Gegen-richtung bekommen sollten.

3 Verkehrs“philosophie“ in GMHütte

In GMHütte herrscht seit der Stadtgründung bis heute ein Verständnis von Verkehrsplanung und -politik, das etwa folgendermaßen beschrieben werden kann:

1. Die Verkehrs- und Straßenplanung richtet sich in erster Linie am MIV aus. Mit dem PKW möglichst schnell von A nach B zu gelangen und am Zielort kostenloses Parken anzubieten, ist dabei das zentrale Leitmotiv. Belegt und beschrieben wird dies u.a. an den gewaltigen Straßenquerschnitten von L 95, Wellendorfer Str., Stadt- und Südring, den trichterförmigen und damit fußgänger- und radfahrerfeindlichen Einmündungen, fehlenden Querungshilfen und dem Parkplatzangebot in der City.
2. Der Zustand der Rad- und Fußwege und die nur ideologisch begründbare Ablehnung von Zebrastreifen zeigt spiegelbildlich die vorherrschende Ignorierung der Belange von Fußgängern.
3. Bizarr ist das gewaltige Angebot an kostenlosen Parkflächen in zentraler Lage für Kurzzeit-, Langzeit- und Dauerparker (einschl. LKW!). Dass diese Flächen mit 3 Auto-Ost-West-Querungen im unteren Bereich der Graf-Stauffenberg-Str. (GSS) auf 100 m Länge Fußgänger als Störenfriede behandeln, macht die Fixierung auf den MIV auch optisch und symbolisch deutlich.
4. Symbolische Maßnahmen wie „Anlieger frei“ Schilder (Bsp. Malbergen), für „LKWs verboten“ (GSS), Baken zur Einengung (GSS) bringen kaum etwas, sondern suggerieren allenfalls, dass gehandelt wird.
5. In der Stadtverwaltung und im Stadtrat ist dringend ein Kulturwandel nötig: Bei Verkehrsfragen ist nicht wie bislang kasuistisch zu fragen, welches Gesetz und welche Vorschrift sprechen **gegen** fußgängerfreundliche Lösungen, sondern wie können gute Verkehrslösungen auf Basis der vorhandenen Rechtslage realisiert werden.
6. Pflege des öffentlichen Eigentums: Erheblicher Verbesserungsbedarf besteht beim Umgang mit dem Gemeineigentum: Die Bürger können sich mit „Ihrer“ Stadt eher und besser identifizieren, wenn sie den Eindruck haben, dass sich gekümmert wird, dass Verantwortung übernommen wird und Schäden schnell behoben werden. Exemplarisch einige Auffälligkeiten
 - Gepflegte Haltestellen (flotte Entfernung von Graffitis und Aufklebern, 2-wöchentliche Reinigung, funktionierende Anzeigetafeln und Beleuchtung, Leerung der Papierkörbe) sind nicht nur für das Stadtbild positiv, sondern führen auch zu einer stärkeren Akzeptanz des ÖPNV und zu einem besseren Sicherheitsgefühl).



- Gleiches gilt für abgesackte, Fußwegplatten, fehlende Pömpel, zugeparkte Fußwege und Übergänge, vermüllte Blumenbeete, ungepflegte Sitzmöbel usw.



- Zustand der Radwege und der Radwege-Bemalungen/Abzeichnungen insbesondere in Einmündungsbereichen



- Zustand der Straßenaufmalungen in Wohngebieten (30er Zeichen, Kreuzungsbanken)



- Zustand der Park-and-Ride Flächen am Bahnhof.



4 Aktuelle Situation

4.1 Status Quo

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit und ohne Gewichtung können folgende aktuellen, täglichen Probleme geschildert werden⁴:

- a) Anreise- und Parksuchverkehr in den Wohngebieten (Roggenkamp, Schoonebeekstr., GSS, Widerstandsviertel, Feuerstätte).
- b) Schwierige Querungen für Fußgänger, Kinder, Senioren usw. auf GSS, Kreuzung Deichmann, komplette Str. „Am Rathaus“, L 95, sämtliche „Straßen“ Großparkplatz.
- c) Nordwestlich **und** südöstlich der Feuerstätte kein Fußweg an der GST; infolgedessen sind Fußgänger gezwungen, im Kreuzungsbereich Feuerstätte/GSS zu queren.
- d) Anlieferungs- und Kundenverkehr ab frühem Morgen am Roggenkamp (Brink)
- e) Fehlender Querungsvorrang für Fußgänger an der gesamten Oeseder Str. an den eingebauten Querungen.
- f) Keine Querungsmöglichkeit (Abflachung (!), Insel o.ä.) für Fußgänger, die zum Bahnhof möchten, südlich des Bahnübergangs.



- g) Keine Einfahrt für Radfahrer nordwestlich am Thie.



⁴ Wie bereits oben formuliert, werden Lärmbelastungen, der Zustand des ÖPNV, die Ausschilderungen u. ä. hier nicht weiter angesprochen.

- h) Permanent zugeparkter Fußweg „Auf dem Thie“ im vorderen Bereich am Altenheim /Oeseder Str.



- i) Zu wenig Park-and-Ride Plätze am Bahnhof Oesede; schlechter Zustand der Parkfläche (s.o.).
- j) Für die Fußgänger völlig inakzeptable Ampelschaltung an der Kirche (seit 2016).
- k) Fehlender Fußweg nördlich am Spell zwischen Brücke und Kreisel, kein Fußweg nordwestlich am Kreisel.
- l) Zugeparkte Fußwege an der Schoonebeekstr., Oeseder Str., „Am Rathaus“.
- m) Mangelnde Akzeptanz der verkehrsberuhigten Zone Feuerstätte.
- n) Generell schlechte Zustände insbesondere von Geh- und Radwegen



4.2 Widersprüchlichkeiten

Planung, Realisierung und Pflege von Verkehrslösungen sind in GMHütte nicht konsistent, einige Beispiele, die in diesem Konzept schon in anderem Zusammenhang angesprochen wurden, belegen dies:

- Der ruhende Verkehr mit Parkscheibe im Zentrum auf den offiziellen Parkflächen wird überwacht und sanktioniert, das Parken auf Gehwegen, an Einmündungen, an Querungshilfen wird kaum überwacht: Remigiusstr., auf dem Thie, Schoonebek-Str., Sparkasse.
- Zebrastreifen werden im Verantwortungsbereich der Stadt kaum eingesetzt, auf der Landesstraße L 95 bspw. systematisch an den Kreiseln; die Stadt GMHütte hat quasi nur einen Alibi-Zebrastreifen in Potthoffs-Feld.
- Poller mit entsprechenden Einlassungen im Boden werden errichtet, die Poller jedoch nach Veranstaltungen erst mit großen Verzögerungen wieder aufgestellt (Marktplatz) oder sie verweisen ganz (Straße am Rathaus/Oeseder Str. – gerade hier besonders notwendig).
- Die Oeseder Str. wird beworben mit dem Parken direkt vor den Läden und zugleich ermöglicht die 2-Std.-Parkscheibenlösung, dass Dauerparker alle 2 Std. einfach ihre Parkscheibe aktualisieren können; in der Oeseder Str. darf die Parkzeit allenfalls 1 Std. betragen, zudem ist mittels Überwachung sicherzustellen, dass niemand die Parkscheiben nachjustieren kann (Markierungen am Rad o.ä.).
- ÖPNV-Nutzung wird offiziell gewünscht, jedoch faktisch massiv unattraktiv gemacht: der jämmerliche, dreckige und ungepflegte Zustand der Haltestellen, ein lächerliches Park-and-Ride Angebot, fehlende Wegweiser von den beiden Bahnhöfen, fehlende Querungshilfe und Abflachung am Bahnhof Oesede auf der Südseite usw.

5 Lösungsvorschläge

5.1 Grundlagen

Die folgenden Lösungsvorschläge unterscheiden sich bzgl. zu leistendem Aufwand, der anfallenden Kosten, ihrer Wirksamkeit und der Verortung in einem Gesamtkonzept erheblich.

Neben den baulichen und verkehrslenkenden Maßnahmen ist es dringend erforderlich, zum **Schutz insbesondere der Fußgänger das permanente Vollzugsdefizit beim ruhenden Verkehr** (interessante und harmonisierende Begrifflichkeit für zugeparkte Fuß- und Radwege, Übergänge u. ä. !) abzubauen und verkehrslenkende Maßnahmen auch in der Praxis durchzusetzen.



Parkstreifen anstatt Fortsetzung Fußweg am Roggenkamp

5.2 Sofortmaßnahmen

Folgende Maßnahmen, die unmittelbar die Verkehrssicherheit erhöhen, und nur geringe Kosten verursachen, sind zügig in Angriff zu nehmen:

- Beseitigung von Gefahrenstellen (insbesondere an den beiden Bahnübergängen)



- Kreuzungs-Zebrastrreifen bei Deichmann



- Schließung der mittleren Parkplatz-Durchfahrt an der GSS / Parkplatz im nördlichen Bereich



- Parkverbot für LKWs auf dem zentralen Parkplatz
- Zebrastreifen für die Querungen der Oeseder Str. (Rathaus, Feuerstätte, Nagel, Nottbusch)
- Zebrastreifen für die Querung Wellendorfer Str. (Averdieck).
- Kreuzungszebrastreifen Feuerstätte / GSS
- Rechts-vor-links Regelung an der Straße Hinter dem Rathaus (Parkplatz-Ausfahrten)
- Abflachung der Bürgersteige auf der West- und Ostseite an der Oeseder Str. / Einmündung am Thie, um einen barrierefreien Zugang auch südlich des Bahnhofs zu bekommen.

- Durchgehende Ausstattung der abgeflachten Bürgersteige mit Pömpeln (in einem Abstand, der verhindert, dass zwischen den Pömpeln geparkt wird (Schoonebeekstr., Hinter dem Rathaus, Roter Platz)



- Abzeichnung der beiden Parkplätze am Eingang Friedhof GSS, damit Fußgänger über den schmalen Fußweg gehen können.



- Errichtung eines Pömpels am Nordende der Friedhofshecke an der GSS, damit der schmale Fußweg (passt so eben für eine Rollatorbreite) nicht mehr für die Umfahrung der Kissen genutzt werden kann; Reparatur des Fußwegs.



- Einbau von zwei Pömpeln auf der GSS westlich zwischen Feuerstätte und Edith-Stein-Str.
- Errichtung eines Pömpels vor dem Gebäude Feuerstätte 16 (spielende Kinder!)
- Farbliche Markierung von Fuß- und(!) Radweg Einmündung GSS in die Wellendorfer Str.
- Farbliche Markierung des Übergangs bei KiK / Gartmann (der Überweg ist auf der Nordseite zugleich Einfahrt zum Parkplatz)



- Errichtung von Pömpeln auf dem Fußweg „Auf dem Thie“ im oberen Einmündungsbereich an der Oeseder Str. (s.o.).
- Verständliche, nachvollziehbare und markierte Parkregelung „Auf dem Thie“.
- 50 km/h Regelung zwischen Feuerwehrausfahrt und Dröper.

Durchsetzung, Kontrolle und Sanktionierung der verkehrsleitenden Maßnahmen; stärkere Überwachung des ruhenden Verkehrs (s.o.).

5.3 Mittel- und langfristige Maßnahmen

- Umwidmung der Oeseder Str. in eine verkehrsberuhigte Zone (Hinweis: Beim Umbau der Oeseder Str. in den 80er Jahren ist formell und protokollarisch im damaligen Bauausschuss festgehalten worden, dass eine Verkehrsberuhigung **ohne** bauliche Maßnahmen möglich ist, da die abgeflachten Bürgersteige dies zulassen).
- Pflanzliche Einbauten in die Str. „Am Rathaus“ zwischen Oeseder Str. und GSS.
- Bau eines Fußweges auf der nordwestlichen Seite des Kreisels am Hochhaus.



- Bau eines Kreisels am Bolte-Haus anstelle der derzeitigen Ampelanlage.
- Verlegung der zentralen Bushaltestelle an die L 95 vor Volksbank und Kirche (das würde den Bau eines Kreisels an der Kreuzung Oeseder Str. / L 95 voraussetzen).
- Verschmälerung der Wellendorfer Str. (Einpflanzungen, farblich markierter Radweg).
- Optische Verbesserung der Ortseinfahrt L 95 zwischen Bahnübergang und Kreisel (Baumbepflanzungen auf der Nordseite).
- Bau eines Kreisels B 51 / Wellendorfer Str. / Oeseder Str.

5.4 Graf-Stauffenberg-Str.

Angesichts der durch die Verkehrszählungen belegten Belastungen der GSS wird diese hier gesondert angesprochen. Ergänzend ist aus aktuellem Anlass zu problematisieren, welche **Feinstaub-Belastungen** eigentlich in einem reinen Wohngebiet bei den Spitzenbelastungen erreicht werden.

Neben den oben vorgeschlagenen kurzfristigen Maßnahmen werden Lösungen vorgeschlagen und bewertet, die das Problem insgesamt und langfristig lösen sollen. Die mögliche Verdrängung von Verkehren auf die Oeseder Str. wird billigend in Kauf genommen, da die Oeseder Str. konzeptionell und gewollt die Hauptgeschäftsstraße ist und der MIV ausdrücklich erwünscht ist⁵. Bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung der Oeseder Str. würde der „Kaufverkehr“ erhalten bleiben - die Durchfahrt würde unattraktiver.

Nr.	Beschreibung	Kosten	Erläuterung
0	<i>Bei allen Lösungen ist zu berücksichtigen, ob parallele Lösungen wie bspw. Kreisel B 51, Verkehrsberuhigung Oeseder Str., Kreisel Bolte-Haus realisiert sind. Ein Teil der Maßnahmen ist miteinander kombinierbar.</i>		
1	Sperrung der Ein-Ausfahrt an der Wellendorfer Str. („Sackgasse“)	gering	Verdrängung auf Goerdeler-Str. und Feuerstätte möglich
2	Diagonal-Sperrung Feuerstätte / GSS	gering	Je nach Ziehung der diagonalen Sperrung Verdrängungsverkehr in die westliche oder östliche Feuerstätte
3	Unterbrechung mit Wendemöglichkeit auf Höhe des Nebeneingangs zum Friedhof.	mittel	Die Lösung hat den Vorteil, dass die Schule von Süden und Norden aus angefahren werden kann; von Norden aus sind dann noch maximal 50 - 75 m zu Fuß zu gehen. Verdrängung auf B 51 und Oeseder Str.
4	Verbreiterung Fußweg auf der Friedhofsseite	mittel	Unbedingt notwendige Maßnahme!
5	Einbau weiterer Hindernisse und Aufpflasterungen nördlich der Feuerstätte (analog zum südlichen Teil)	mittel	
6	Einbau eines Kissens auf der Kreuzung Feuerstätte / GSS	mittel	
7	Kreuzungszebrastreifen Feuerstätte / GSS	gering	
8	Farbmarkierte Kreuzungsbereiche	gering	

⁵ Wünschenswert ist auf Dauer die Führung des An- und Abreiseverkehrs über die B 51 und per Kreisel über die L 95; damit würden minimal Anlieger belastet (eine Lärmschutzwand an B 51 und Lärmschutzmaßnahmen am Kreisel vorausgesetzt).

6 Zukunftsfähige und nachhaltige Lösungen

Generell müssen reine Wohngebiete sowohl nach außen wie nach innen optisch und funktional von den übrigen Verkehrssystemen unterscheidbar sein.

Im Zentrum⁶ sollte in den Wohngebieten das Anwohnerparken eingeführt werden, um den zusätzlichen Park- und Parksuchverkehr und das Zuparken der für die Anwohner vorgesehenen Flächen abzustellen. Sinnvoll ist die Ausweisung für Roggenkamp/Schoonebeekstr., GST, Lichtenbergstr., Feuerstätte, Kolpingstr. und Am Thie. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Grenzen des Anwohnerparkens so gezogen werden, dass der Parkverkehr nicht in angrenzende Wohnbereiche verdrängt wird.

Für den sog. Kirmesplatz ist eine mutige Lösung erforderlich, die sich von alten Denkmustern befreit:

- a) Die einmal im Jahr (= 1,1 % der Zeit des Jahres) stattfindende Oeseder Kirmes kann kein Argument dafür sein, den Platz (es ist gar kein Platz, sondern eine Parkfläche) nicht zu verändern.
- b) Eine Bebauung entlang der Düte auf einer Länge von ca. 100 m mit Gewerbeflächen auf der Nordseite des Gebäudes würde eine Lärmabschirmung der Möbelfabrik und bei einem Schwenk Richtung Süden eine Abgrenzung des Zentrums nach Osten bewirken.
- c) Mit der Lösung b) wäre eine städtebauliche Entwicklung auf ca. 2 - 3 ha möglich, die starke Zukunftschancen bieten würde.
- d) Das unter c) beschriebene Areal wird genutzt, um eine Tiefgarage zu bauen, die anschließend mit Geschäften und Wohnungen bebaut wird; eine derartige Lösung könnte das gesamte Parkaufkommen unter die Erde bringen und oberirdisch ein attraktives Zentrum ermöglichen, das sich um einen Platz mit großer Aufenthaltsqualität gruppiert.
- e) Oeseder Str., Schoonebeekstr. und die unter d) geschaffenen Freiflächen könnten künftig für die Kirmes genutzt werden.

Allerdings könnte/sollte auch sehr grundsätzlich diskutiert werden, ob das Zentrum und die Lebensqualität von tausenden von Menschen nicht zerstört werden, wenn auf Wachstum und immer mehr Autos im Zentrum gesetzt wird, was letztlich die unter a bis d beschriebene Lösung auch tut.

Kann unsere Stadt das verkraften oder löst sich mit jeder Gestaltung eines quasi unbegrenzten Individualverkehrs nicht letztlich die städtische Struktur auf, um in Gänze vor der Kommerzialisierung und dem Konsumfetischismus zu kapitulieren?

Passen wir unsere Stadt – wie in 50 Jahren Georgsmarienhütte praktiziert – die Stadt den Autos / Autowünschen an oder stehen das Leben und Wohnen und die Qualität des öffentlichen Raums als oberste Richtschnur über aller Planung.

⁶ Am 13.6.2018 hat die Stadt die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 286 „Oesede Mitte / Rathaus beschlossen. Allerdings schließt der Geltungsbereich eine ganzheitliche Betrachtungsweise wie in diesem Konzept gefordert faktisch aus, da nur ein Teilbereich des gesamten Zentrums im Blick ist.

7 Offene Punkte

Wie oben mehrfach angesprochen, sind weitere Konzepte für die Verkehrsplanung der gesamten Stadt notwendig; allerdings darf dies nicht bedeuten, dass die Erstellung von Konzepten dazu führt, dass wieder erst einmal nichts geschieht. Zudem können in einzelnen Verkehrsbereichen Maßnahmen ergriffen werden, ohne dass andere konterkariert werden. Bspw. sind Lärmschutzmaßnahmen oder eine Verbesserung des ÖPNV ohne Nachteile für andere Bereiche jederzeit möglich.

Zu folgenden Handlungsfeldern sind konzeptionelle Überlegungen dringend notwendig:

1. Verkehr in Gesamt-GMHütte einschl. der Verbindungen zwischen den Stadtteilen.
2. ÖPNV und SPNV in GMHütte insgesamt einschl. der Integration von ÖPNV und SPNV (Taktverkehr, einheitliche Fahrpreise, Zonentarife, Umweltabo, Nacht- und Wochenend-Verkehre ...).
3. Lärmschutz in der gesamten Stadt (u.a. auch auf der B 51 südlich vom Harderberg mit Fahrgeschwindigkeiten von 100 km, in Oesede Süd an der B 51, Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen).
4. Verkehrs-, Wohn- und Lebensqualität in den Altbau-Gebieten: Verkehrsberuhigung, Lärmschutz, Nachholbedarfe für bzgl. Kinder, Fußgänger, Radfahrer usw.
5. Generelle Senkung der Fahrgeschwindigkeiten: B 51 zwischen Osnabrück und Bad Iburg, zwischen den Ortsteilen Oesede und Dröper, Holzhausen und Alt-GMHütte usw.
6. Kreisel als Instrumente zur Geschwindigkeitssenkung und Verkehrsverflüssigung – auch anstelle von Ampelanlagen mit langfristigen Kosten (z. B. L 95 / Eschweg).

8 Material | Quellen | Infos

(1) Zur Stadt ohne Autos am 20.12.18 in der Süddeutschen Zeitung:

<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/pontavedra-fussgaenger-autos-1.4259542>

(2) Autos passt euch dem Leben an in der Süddeutschen Zeitung am 4.12.18:

<https://www.sueddeutsche.de/kultur/staedtebau-suv-adac-parkplatz-1.4237173>

(3) Zum Parkinfarkt bei Heise online am 4.12.2018:

<https://www.heise.de/autos/artikel/Klartext-Parkinfarkt-4239926.html>

(4) Bericht in der NOZ über die Zunahme des Autoverkehrs am 30.11.18:

<https://www.noz.de/lokales/osnabrueck/artikel/1599199/handwerker-verkehr-in-osnabrueck-nervt-und-kostet-geld>

(5) Zahlen und Fakten zum Parkmanagement – Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen, difu 4/2018:

<https://difu.de/publikationen/difu-berichte-42018/den-oeffentlichen-raum-gerechter-verteilen-fakten-zum-thema.html>

**Bekanntmachung
der Stadt Georgsmarienhütte**

hier: Aufstellung von Bauleitplänen

**GEORGS
MARIEN
HUETTE**

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Georgsmarienhütte hat in seiner Sitzung am 13.06.2018 die **Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 286 „Oesede Mitte / Rathaus“** gem. § 2 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 1 Abs. 3 BauGB beschlossen.



Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes kann dem obenstehenden Planausschnitt – unmaßstäbliche Verkleinerung der Deutschen Grundkarte – entnommen werden; Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, LGLN (Landesamt für Landentwicklung Niedersachsen, Regionaldirektion Osnabrück) für die Stadt Georgsmarienhütte; der Geltungsbereich ist gerastert dargestellt.

Georgsmarienhütte, 14.06.2018

Stadt Georgsmarienhütte
Der Bürgermeister

Stadtjournal Blickpunkt

27.6.18

Verkehrskonzept für das ganze Zentrum

Zum Beitrag „Konzept für Oeseder Straße 2030 gesucht“ in unserer Ausgabe vom 26. September erreichte uns der folgende Leserbrief:

„Mit Erstaunen habe ich gelesen, dass die Stadt unter der Überschrift ‚das Zentrum zukunftsfähig machen‘ Überlegungen für die Umgestaltung der Oeseder Straße anstellt.

Erstaunen deswegen, weil ich erwartet hätte, dass zunächst die Neugestaltung des Kirmesplatzes, als zentraler Parkplatz für das Zentrum, oberste Priorität genießen würde. Dieser ist die erste Anlaufstelle für die Besucher.

Dort soll idealerweise geparkt werden, um zu Fuß ins Zentrum zu gehen. Dieser erste Eindruck des Kirmesplatzes ist – seit mehr als 30 Jahren – gelinde ausgedrückt sehr bescheiden und vermittelt einen dauerhaften Baustellencharakter.

Besonders wird dies durch die rot-weißen Legosteine im unteren Bereich der Graf-Stauffenberg Straße dokumentiert. Es gibt mindestens zwei Gutachten und einen ausbaufähigen Entwurf für den Kirmesplatz. Dieser ist vor einigen Jahren wegen zu hoher Kosten (10 Mio. Euro?) verworfen worden. Aber seitdem ist Funkstille.

Dabei könnte aus meiner Sicht der Platz für deutlich weniger Geld saniert werden. Dafür sollte die Vorgabe einer horizontalen Fläche für die Kirmesnutzung aufgegeben werden. Die Kirmes findet seit jeher in der jetzigen Schiefelage statt. Warum also die extrem kostenträchtige Auffüllung und Einebnung der Fläche?

Zudem könnten sinnvolle Bauabschnitte gebildet werden und jedes Jahr, beginnend am Rathaus, ein Teil saniert werden. Wenn der

vorliegende Bauentwurf hinsichtlich der Höhenlage korrigiert würde, könnte er entsprechend umgesetzt werden. Wie auch immer, nichts tun ist die schlechteste Variante und sich stattdessen um eine noch funktionierende Straße zu kümmern ist falsch.

Noch eine Anmerkung zu den Umgestaltungsvorschlägen. Auch vor 30 Jahren wurde die Diskussion geführt, wie viel Verkehr durch die Oeseder Straße fließen dürfe. Natürlich so wenig Autoverkehr wie möglich, und daher ist die Straße in einer geringen Breite und eben mit der Engstelle ausgebaut worden. Diese jetzt zu beseitigen würde lediglich die Verkehrsgeschwindigkeit der Autos an der Stelle erhöhen, also das Autofahren attraktiver machen.

Leider hat die Stadt es in den vergangenen Jahrzehnten nicht geschafft, alternative Zufahrten zum Kirmesplatz zu realisieren. So fehlt eine Zufahrt vom Süden und auch vom Westen, denn die in Spitzenzeiten stark überlastete L95 ist nicht wirklich attraktiv. Mit einem weiter reduzierten Durchfahrtsverkehr ergäben sich in der Oeseder Straße deutlich mehr Gestaltungsmöglichkeiten.

Ein Konzept für die Oeseder Straße ohne ein schlüssiges, zukunftsweisendes Verkehrskonzept für das Zentrum ist ohne Wert.“

**Wilhelm Grundmann
Georgsmarienhütte**