

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



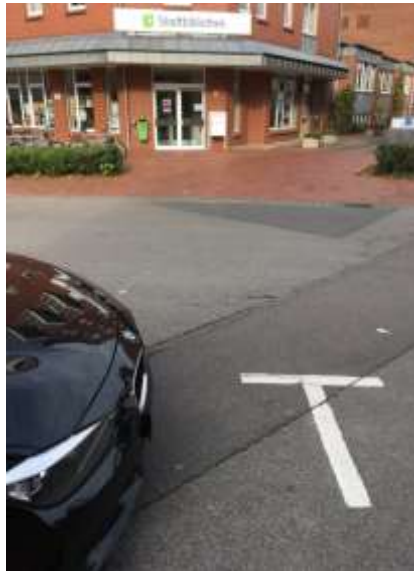
5.11.2019

An die Stadt Georgsmarienhütte

Antrag VfM 01-01-2019: Errichtung eines Zebrastreifens auf der Schoonbeek-Str.

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit beantragen wir die Errichtung eines Zebrastreifens auf der Schoonebeek-Str. in der Biegung vor der Stadtbibliothek:



Dazu müsste auf der Südwestseite vor der Apotheke mindestens ein Parkplatz entfernt werden, damit der Zebrastreifen im Scheitelpunkt der „Kurve“ errichtet werden kann.

Begründung:

- An dieser Stelle findet hauptsächlich die Querung der Straße von Besuchern der Stadtbibliothek und Fußgängern, die vom Spell her kommen, statt.
- Der Anteil von Kindern, alten Leuten und Personen mit Kinderwagen u. ä. unter den Passanten ist aufgrund der Bibliotheks-Besuche groß.
- Für die o. g. Gruppen wird die Verkehrssicherheit erheblich erhöht.
- Die Erreichbarkeit der Stadtbibliothek wird verbessert.
- Die Aufenthaltsqualität im Zentrum wird verbessert.

Mit freundlichem Gruß

i. A. 

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



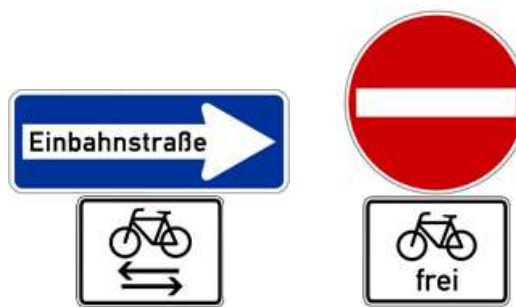
9.11.2019

An die Stadt Georgsmarienhütte

Antrag VfM 02-02-2019: Freigabe der Einbahnstr. „Auf dem Thie“ für Radfahrer/innen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit beantragen wir die Freigabe der Einbahnstr. „Auf dem Thie“ in Gegenrichtung für Radfahrer/innen:



Die Freigabe mit den entsprechenden Schildern müsste an der Einmündung des Thies in die Oeseder Str. (siehe Foto links) bzw. am Beginn des Thies an der L 95 und an der „Kreuzung“ in der Mitte des Thies erfolgen.

Begründung:

- Der Fuß- und Radverkehr aus Richtung Osterberg und Harderberg (über die Eisenbahnstr.) läuft z. T. über den Thie in Richtung Michaelisschule und Supermärkte. Die Freigabe der Einbahnstr. würde den Radfahrern das Erreichen der Märkte, der Schule und des Zentrums erheblich erleichtern und die Verkehrssicherheit erhöhen.
- Die Weiterfahrt über die Oeseder Straße ist gefährlich: Der Radweg endet vor der Bushaltestelle, Bus- und Radverkehr kommen sich im Bereich der Haltestelle und bis zur Kreuzung ins Gehege.
- An der Kreuzung an der Kirche gibt es aus allen (!) Richtungen keinerlei Schutz für Radfahrer/innen, keinen Radfahrstreifen, keine eigene Vorrangschaltung o. ä.
- Die Straßenverkehrsordnung lässt eine Freigabe zu, mit der bevorstehenden Änderung der Straßenverkehrsordnung soll diese Freigabe weiter erleichtert werden.

Mit freundlichem Gruß

i. A. 

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



6.12.2019

Konzept City GMHütte 2020

1. Qualitätsmanagement für die City mit klar definierten Maßnahmen und Fristen, **z. B.**
 - Pömpel werden innerhalb von 12 Std. nach einer Veranstaltung wieder aufgestellt;
 - Graffitis, Verschmutzungen werden innerhalb von 24 Std. beseitigt;
 - Bushaltstellen werden alle 14 Tage komplett gereinigt; defekte Lampen innerhalb von 24 Std. repariert;
 - Defekte (zerstörte Absperrungen, wackelnde Steine ...) werden innerhalb von 48 Std. behoben;
2. Verkehrsberuhigte Zone Oeseder Str. – Schoonebeek-Str. – Am Rathaus – Graf-Stauffenberg-Str. (Zeichen 325.1)
3. Schaffung folgender Parkzonen:
 - a) Zentraler Parkplatz: 2 Std. kostenlos mit Parkscheibe (**Zone A**)
 - b) Oeseder Str., Schoonebeek-Str. einschl. möglichst der privaten, allen zugänglichen Stellen: 1 Std. mit Parkscheibe **Zone B**
 - c) Dauerparker (östliche Parkplätze + B 51/Karolinenhöhe): Gebühren ab 3 Std; Tages-, Wochen- und Monatsstickets analog der Fahrpreise im ÖPNV **Zone C**
 - d) Anwohnerparken am Roggenkamp, Feuerstätte, Widerstandsviertel einschl. Parkscheibe für 2 Std. **Zone D**
4. Konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs einschl. sofortigem Abschleppen von Falschparkern.
5. Lückenloser Schutz der Fußgängerbereiche: Roter Platz, Fußwege Schoonebeek-Str.
6. Zebrastreifen bzw. Fussgängerschutz an allen Querungshilfen und viel begangenen Stellen (z. B. Deichmann)
7. Vereinbarungen zum öffentlichen Raum: Zuständigkeit der Stadt (s. Pkt. 1), der Geschäftsleute und sonstiger Beteiligter.

Dazu ein Runder Tisch?

Konzept City GMHütte 2025 – 2030

- **Runder Tisch?** Mit wem? Wer lädt ein? Wer moderiert?
- Perspektive, Ziele und Zielvereinbarungen
- Vorbereitung auf die Situation nach Eröffnung von EDEKA
- Diskussion der Funktion + Zukunft des Kirmesplatzes
- Zeitplan

Korte, 6.12.2019

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region

Gegründet 2019



An

- Fraktionen im Stadtrat Georgsmarienhütte
- BM Frau Bahlo, Stadt Georgsmarienhütte
- BM Frau Niermann, Stadt Bad Iburg

Antrag an die Fraktionen im Stadtrat Georgsmarienhütte Tempobeschränkungen in GMHütte

Anlässlich der Berichterstattung über die Ablehnung des „Tempo 30 Projekts“ in Georgsmarienhütte und des vom Land genehmigten Tests auf der Iburger Straße in Osnabrück ab 2021 stellt der VfM fest, dass die Zeit der Tempo 30 Versuche, Modelle und Projekte vorbei sein sollte und Tempo 30 in Osnabrück und in den Gemeinden flächendeckend einzuführen ist.

Konkret fordern wir die Fraktionen und die Stadt Georgsmarienhütte auf, folgende Maßnahmen zu ergreifen bzw. zu initiieren:

1. Einführung von Tempo 30 auf allen innerörtlichen **Gemeindestraßen** wie Stadtring, Südring, Eschweg, Graf-von-Galen-Straße zwischen der K 302 und Holzhausen u. ä.. Diese Straßen unter Hoheit der Stadt sind z. T. innerörtliche Rennstrecken und zugleich Schulwege wie Stadt- und Südring, auf denen höhere Geschwindigkeiten völlig unangebracht sind.
2. Auf **Gemeindestraßen ausserorts** wie z.B. „Auf der Insel“, Osterberg, Harderberger Weg, Lindensbreite, In der Mühlenbreite, Brückenstraße, Malberger Esch wird die Geschwindigkeit auf max. 50 km/h begrenzt. Derartige Straßen sind ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht länger akzeptabel.
3. Zwischen allen **Ortsteilen** wie Oesede-Dröper (Kreisstraße), Oesede - Kl. Oesede (Landesstraße), Alt-GMH - Holzhausen, Osterheide - Alt-GMH, Dröper – Brannenheide Tempo 50 einzuführen. Hier sind diesbezügliche Gespräche zwischen der Stadt GMHütte und der Kreisverwaltung bzw. den Verkehrsbehörden zu führen und Vereinbarungen zu treffen.
4. Gleiches (Tempo 50) gilt für die **K 302** zwischen Malbergen und Osnabrück und die K 301 zwischen Sutthausen und Holzhausen.
5. In Zusammenarbeit mit der Stadt Bad Iburg sind gemeinsame Anstrengungen zu unternehmen, zwischen Bad Iburg und Georgsmarienhütte sowie zwischen Georgsmarienhütte und Osnabrück auf der gesamten **B 51** außerorts Tempo 70 einzuführen.

Georgsmarienhütte, 6.12.2019

Hinweis: Dieser Antrag wird auch auf der Homepage des VfM www.vfm-os.de eingestellt.

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



6.1.2020

An die Stadt Georgsmarienhütte

Antrag VfM 03-01-2020: Schutz FußgängerInnen / RadfahrerInnen am Gartbrink

Sehr geehrte Frau Lührmann,

hiermit beantragen wir die Aufstellung von je 2 Pömpeln ersatzweise je eines mittigen Pömpels am Rad-/Fußweg „Am Gartbrink“. Seit Jahrzehnten nutzen zahlreiche PKWs u. ä. den eindeutig sie gesperrten Weg als Abkürzung. Siehe dazu folgende zufällig in 2019 erstellten Fotos (leicht verzerrt, da gestaucht):



Der Rad-/Fußweg ist südlich und nördlich mit dem entsprechenden Verkehrszeichen versehen, sodass wir auf eine weitere Begründung für unseren Antrag verzichten können.

Abschließend die Bemerkung, dass dem häufigen Rechtsbruch zulasten von Fußgängern, Radfahrern u. ä. schnellstmöglich Einhalt geboten werden sollte.

Mit freundlichem Gruß

i. A. 

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



Stadt Georgsmarienhütte

Antrag VfM 04-02-2020

ÖPNV-Haltestellen 2020: Qualitätsanforderungen und Qualitätsmanagement

Ausgangslage

Für Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV spielen Haltepunkte/stellen eine nicht zu unterschätzende Rolle. Diese müssen sauber, gepflegt, hell, beleuchtet und komplett funktionstüchtig sein, Schutz vor Wind und Wetter bieten, damit die Aufenthaltsqualität zur Nutzung des ÖPNV einlädt bzw. eine negative Qualität oder ein schlechter Gesamteindruck nicht schon im Vorfeld Kunden/innen abschrecken.

Dazu gehören auch Fahrradunterstände, P & R Plätze, Grünflächen, der Gleiskörper und das nähere Umfeld.

Qualitätskriterien, Qualitätsmanagementsysteme, Checklisten sollten für alle Haltepunkte gelten – ungeachtet der Zuständigkeiten, Finanzierung, Eigentümerfunktion, kommunaler Verortung usw. (s. dazu unten einen Vorschlag zur Neuorganisation).

Auf Zieldefinitionen wird an dieser Stelle verzichtet, da sich die Ziele aus der oben beschriebenen Ausgangslage ergeben und bei den folgenden Ausführungen implizit formuliert sind.

Ausstattung

1. Die Beleuchtung erfolgt so, dass es nirgendwo dunkle oder nicht ausgeleuchtete Stellen gibt. Leuchtkörper in Wartehäuschen sind mehrmals¹ im Jahr zu reinigen.
2. Aushängekästen beinhalten nur die für Reisende notwendigen Informationen; Doppelinformationen (z. B. zwei Lagepläne oder doppelte Tarifinfos) darf es nicht geben. Die Hinweise in den Kästen hängen gerade, glatt und optisch den Kasten ausfüllend.
3. Abfallbehälter hängen gerade, sind von außen sauber und werden ausgetauscht, wenn sie an gekollert, zerbrochen oder defekt sind.
4. Am Zugang/Ausgang des Haltepunktes stehen gut lesbare und saubere Hinweisschilder (Bushaltestelle, Zentrum).
5. Die Haltepunkte müssen künftig so gestaltet sein, dass sie regional als Teil eines gemeinsamen ÖPNV-Systems erkennbar sind.

Pflege

1. Abfallbehälter sind täglich zu reinigen, dies gilt auch für den Haltepunkt insgesamt.
2. Schadensfolgen (wie z. B. zerstörte Glasflächen) sind sofort zu beseitigen, Reparaturen erfolgen kurzfristig.
3. Defekte Beleuchtungsanlagen werden kurzfristig repariert.
4. Wartehäuschen sind möglichst 14-tägig² von innen und außen (einschl. des Dachs) feucht zu reinigen.
5. Graffiti, Aufkleber, Beschmierungen u. ä. werden kurzfristig³ beseitigt.
6. Die o.g. Hinweisschilder werden alle 6 Monate gereinigt.
7. Informationskästen werden monatlich überprüft, Spinnweben, Insekten u. ä. in und an den Informationskästen monatlich entfernt und die Kästen von außen und innen gesäubert.

¹ Im Qualitätsmanagement-System ist das präzise festzulegen.

² Genaue Festlegung im Qualitätsmanagement-System

³ Siehe die vorherigen Fußnoten

8. Im Gleis ist der Abfall monatlich zu entfernen.
9. „Unkraut“ an den Rändern, an Kanten, unter Fahrradständern usw. wird vierteljährlich entfernt.
10. Anzeigetafeln u. ä. werden kurzfristig repariert.
11. Zurückgelassene Fahrräder u. ä. und nicht im Fahrradständer deponierte Fahrräder werden markiert und deren Entfernung innerhalb von 14 Tagen angekündigt und dann auch realisiert. Fahrräder im Gehbereich werden innerhalb weniger Tage entfernt.

Kontrolle

1. Für jeden Haltepunkt existiert eine Checkliste mit detaillierten Angaben zum Standard des Haltepunktes, den Kontrollhäufigkeiten und den zu erledigenden Tätigkeiten.
2. Die Checklisten sind zu den einzelnen Punkten abzuhaken und dienen zugleich der Protokollierung.
3. Es ist ein System unregelmäßiger, zufälliger Kontrollen aufzubauen und zu praktizieren.

Zuständigkeiten

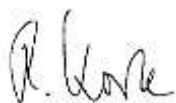
1. Für jeden Haltepunkt (bzw. für alle Haltepunkte in einem definierten Bereich) gibt es **einen** Ansprechmenschen („One face to the customer“), der nach Fehlermeldungen u. ä. die entsprechenden Maßnahmen einleitet.
2. Für eine Region / einen Bereich ist eine einheitliche Anlaufstelle (Fon-Nr., Internet-Adresse) einzurichten. Diese wird deutlich an den Haltepunkten abgebildet.
3. Bahnhofspaten sind für die Meldung von Schäden und für Anregungen zuständig. Sie bekommen kurzfristig eine Rückmeldung, was mit ihrer Meldung geschieht. Dabei wird ein Fertigstellungstermin angegeben, nach Erledigung einer Reparatur o. ä. erhalten sie einen Erledigungshinweis.

Vorschlag

Die am ÖPNV beteiligten Träger der Region (Südkreis) errichten gemeinsam ungeachtet der bisherigen Zuständigkeiten eine für alle(!) Haltestellen (Bus und Bahn) zuständige Reparatur- und Instandhaltungstruppe, die ausgestattet mit einem Fahrzeug und notwendigen Werkzeugen permanent alle Haltestellen anfährt, kontrolliert und die notwendigen Arbeiten vornimmt.

Damit würde eine erhebliche Verbesserung der Haltepunktequalität erreicht und künftig gesichert.

i. A.



10.1.2020 | aktualisiert 17.1.2020

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



9.2.2020

Stadt Georgsmarienhütte

Antrag VfM 05-03-2020

Parkraumüberwachung in Georgsmarienhütte

Der folgende Antrag/Vorschlag hat zum Ziel, stärker und effektiver als bisher die Verkehrsflächen von Fußgängern, Kindern, Radfahrern, Rollstuhlfahrern u. ä. zu schützen und ihr Recht auf „ihren“ Verkehrsraum durchzusetzen.

Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet, die Position der o. g. Verkehrsteilnehmer gestärkt und es werden Nutzungskonflikte vermieden.

Im Einzelnen beantragen wir:

1. Werktägliche permanente und kontinuierliche Überwachung des ruhenden Verkehrs in der City, im Umfeld von Schulen und sonstigen öffentlichen Einrichtungen, Cafés, Bäckereien, Arztpraxen, Bibliothek(en) Apotheken u. ä..
2. In diese intensivierte Überwachung sind die an die City angrenzenden Wohngebiete (Roggenkamp, Feuerstätte, Widerstandsviertel) einzubeziehen.
3. Künftig ist der ruhende Verkehr auch in Wohngebieten in ganz Georgsmarienhütte stichprobenartig zu überwachen mit dem Ziel, Fuß- und Radwege von parkenden Autos freizuhalten.
4. Neben der sofortigen Sanktionierung bei Verstößen mittels Bußgeld ist angesichts der geringen Bußgeldbeträge konsequent und sofort abschleppen zu lassen, um die Befolgung der StVO durchzusetzen und deren Befolgung künftig sicherzustellen.
5. Bei der Parkraumüberwachung liegt es im Ermessen der verkehrsüberwachenden Behörde, ob ein widerrechtlich parkendes Fahrzeug abzuschleppen ist. Der Ermessensspielraum wird erheblich geringer bzw. ist voll auszuschöpfen, wenn z. B. folgende Parkverstöße vorliegen:
 - Parken auf Behindertenparkplätzen
 - Parken vor Ein- und Ausfahrten
 - Parken im absoluten Halteverbot
 - Ein- oder Aussperren anderer Verkehrsteilnehmer
 - Parken im absoluten Halteverbot
 - Erzeugung einer Gefahrenlage durch den Parkverstoß
 - u. ä.

Wir appellieren an Politik und Verwaltung, die Belange der o. g. Verkehrsteilnehmer zu unterstützen und mit der Intensivierung der Parkraumüberwachung ein Zeichen zu setzen.

i. A.

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



Zuletzt 5.3.2020

Bestandsaufnahme Verkehr in der Region Osnabrück

1 Einführung

Die Region Osnabrück ist ein Verkehrsraum, in dem Planungen, Maßnahmen, Konzepte, die in Teilbereichen erstellt/realisiert werden, Auswirkungen auf die übrigen Teilbereiche haben.

Zum Verkehrsraum gehören bzw. Teil der Verkehrsplanung sind ÖPNV⁴, SPNV und der Radverkehr – implizit immer auch der MIV. Bei sämtlichen Aktivitäten für die Verkehrswende wäre es ein strategischer Fehler, wenn die derzeitige und mittelfristige Bedeutung des MIV für die Mobilität im LK ignoriert würde. Mittelfristig ist Mobilität im LK, insbesondere im Nordkreis, ohne den MIV kaum möglich – allerdings ist eine erhebliche Reduzierung bei entsprechenden Alternativen nicht unrealistisch.

Der Verkehr insgesamt, insbesondere der ÖPNV bzw. die Verkehrsangebote für einkommensschwache und „unterprivilegierte“ Menschen sind Teil der Daseinsvorsorge und haben sich am Gemeinwohl zu orientieren.⁵

Konkret bedeutet dies:

- Fahrzeiten dürfen mit dem ÖPNV nicht länger und umständlicher als mit dem MIV sein: Fahrten mit dem ÖPNV sollen zeitlich nicht mehr als 125% gegenüber dem MIV betragen⁶.
- Die Kosten müssen für den ÖPNV relativ günstiger als für den MIV sein; die Folgekosten des MIV sind einzupreisen⁷.
- Der ÖPNV muss deutlich positiv markiert sein und aus der Nische „Restverkehr“ herausgeholt werden; Stichwörter dazu: Hell, freundlich, klar, zuverlässig, einheitlich, sauber (!), gepflegt, bequem.

Bei sämtlichen Diskussionen, Zieldefinitionen, Aktionen usw. sind die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals einzubeziehen. Ein zukunftsfähiger ÖPNV und die Verkehrswende sind nur zu erreichen, wenn die Arbeits- und Einkommensbedingungen erheblich verbessert werden. Das erforderliche Personal wird nur zu gewinnen sein, wenn „deutliche Investitionen für das Personal“ (Verdi) erfolgen.

⁴ Abkürzungen siehe am Ende des Textes

⁵ Inwieweit die Gemeinwohlorientierung mit der „Eigenwirtschaftlichkeit“ der privaten Busunternehmen kollidiert bzw. kompatibel sein kann. Das GG spricht im Artikel 72 von der „Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“.

⁶ Dazu hat die neue Landrätin interessante Überlegungen bzgl. „Mobilitätsgarantie“ angestellt.

⁷ So kostet bspw. eine Tageskarte OS – GMHütte für den Bus 6,70 €; das Dauerparken in GMHütte ist kostenlos – die Forderung muss somit sein, dass das Dauerparken mindestens so viel kostet wie eine Tages-, Wochen- oder Monatskarte für den Bus.

2 Ausgangslage

2.1 Basisdaten

	Stadt OS	LK OS	Lotte/West	Gesamt
Fläche qkm	120	2.122	124	2.366
Einwohner	170.000	360.000	25.000	555.000
Einwohner/qkm	1.416	170	202	235
Zahl Gemeinden	1	34 ⁸	2	37
Parkplätze				
Haltepunkte SPNV	3	21	0	24
West		0		
Süd		8		
Ost		4		
Nord		9		
Qm Einzugsgebiet pro Haltepunkt	40	101		99
Einwohner pro Haltepunkt (Gebiet ⁹)	56.700	17.100		23.125
Gemeinden ohne Bahnanschluss		24	2	26
Modal Split				
Fußgänger	24 ¹⁰	1 ¹¹	3% ¹²	
Fahrrad	20	3	11%	
ÖPNV	8	3	11%	
PKW/Mitfahrer	48	18	75%	
PKW absolut 1.1.2019		226.466		
Kfz-Dichte pro 1.000 Einw. / PKW 1.1.19	586 / 506	783 / 629		
Einpendler ¹³	58.200	42.300		
Auspendler	24.900	65.400		

2.2 Zugang zum Zentrum Osnabrück

	Bahn	Busspur	P & R	Radschnellweg
West		z. T.		
Süd	Oesede, Kloster Oesede, Wellendorf, Hilter	nein		
Ost	Melle, Westerhausen, Wissingen	nein		
Nord	Halen, Bramsche, Bersenbrück, Quakenbrück	nein		

2.3 Erreichbarkeit Zentrum Osnabrück

Für die weitere Diskussion eine Erfassung der Zeitaufwände je Verkehrsträger erforderlich.

	MIV	Bus	Bahn
Südkreis			
Bad Iburg	X	X	
Bad Laer	X	X	
Bad Rothenfelde	X	X	X
Dissen	X	X	X
Georgsmarienhütte	X	X	X (z. T.)
Glandorf	X	X	
Hagen	X	X	

⁸ 17 Einheitsgemeinden und 4 Samtgemeinden (SG) mit insgesamt 17 Mitgliedsgemeinden

⁹ Bezogen auf die jeweilige gesamte Fläche

¹⁰ Nach Nutzung

¹¹ KM pro Person pro Tag

¹² Verteilung nach Verkehrsleistung

¹³ Lt. Nahverkehrsplan 2019/2020

	MIV	Bus	Bahn
Hasbergen	X	X	
Hilter	X	X	X
Nordkreis ¹⁴			
Artland (SG)	X	X	X (Quakenbrück)
Bersenbrück (SG)	X	X	X
Bramsche	X	X	X
Fürstenau (SG)	X	X	
Neuenkirchen (SG)	X	X	
Wallenhorst	X	X	
Ostkreis			
Bad Essen	X	X	
Belm	X	X	
Bissendorf	X	X	X (Wissingen)
Bohmte	X	X	X
Melle	X	X	X
Ostercappeln	X	X	

2.4 Zuständigkeiten

		OS	LK	Region
SPNV	PlaNos DB NWB WB EB	X	X	X
ÖPNV	PlaNos	X	X	X
	STW	X		
	VGO	X	X	X
	WEB		X	
	VLO		X	

Hinzu kommen ca. ein Dutzend Busbetriebe sowie diverse Landesverkehrsgesellschaften in NDS und NW

2.5 Kommentar (beispielhaft)

- Das ab Febr. 2020 neue Busstrecken-System **in** der Stadt Osnabrück macht die Überland-Strecken relativ unattraktiver, weil sie nicht optimiert wurden – der „gute“ Busverkehr endet an der Stadtgrenze. Ausnahmen sind Holzhausen und Belm, was das Gesamtsystem noch ungleichgewichtiger macht.
- Umgekehrt erhöht ein attraktives Bussystem **in** der Stadt nicht den Reiz, P & R an der Stadtgrenze zu wählen, wenn die Busse weiterhin derartig lange bis ins Zentrum brauchen.
- P & R-Konzepte müssen regional gedacht werden: In welchem Abstand zur Stadtgrenze sollte P & R angeboten werden und wie sinnvoll sind P & R-Angebote an der Stadtgrenze?
- Tarife für ÖPNV + SPNV sind nur attraktiv und funktional, wenn sie für die gesamte Region einheitlich, transparent, verständlich sind und für alle öffentlichen Verkehrsträger gelten.
- Organisations- und Finanzierungsstruktur müssen regional ausgerichtet sein: Busspuren, Parkplätze, Attraktivität des ÖPNV haben bei Maßnahmen in einer Kommune Auswirkungen auf andere (dort erhöhte oder verminderte Kosten).

¹⁴ Bei den SGen ist jeweils nur ein verschwindend geringer Teil bezogen auf die Fläche mit Bahnanschluss.

3 Arbeitsbedingungen im regionalen ÖPNV¹⁵

Einen wichtigen Stellenwert haben die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals angesichts der Entfernungen und Fahrzeiten insbesondere im regionalen ÖPNV, z. B. folgende Probleme:

- Fahrzeiten und Ruhezeiten: Lt. Verdi betrifft das eher die Unternehmen des Privaten Omnibusgewerbes. Diese sind Teil der VOS sind und ohne sie wäre der ÖPNV in der aktuellen Quantität nicht möglich - weder in der Stadt noch im LK Osnabrück.
- Druck zur Einhaltung des Fahrplans bei gleichzeitiger busfeindlicher Infrastruktur
- Fehlende Toiletten, Sozialräume und Ruhepunkte
- Unterschiedliche bzw. keine Tarifverträge. Lt. Verdi wendet die Mehrheit der Unternehmen des Privaten Omnibusgewerbes keinen TV an. Die Entgelte dürften zudem deutlich unter denen der kommunalen Betriebe liegen. Im Bezirk Weser-Ems sind Unternehmen mit Stundenlöhnen von 10,00 EUR/brutto bekannt.

Ein zukunftsträchtiger ÖPNV ist nur mit ausreichender Personalausstattung, Reduzierung der Arbeitsverdichtung und -belastungen, attraktiven Arbeitsbedingungen, Tarifbindung und einheitlichen Tarifverträgen möglich.

4 Fragestellungen

Es gibt eine Fülle von Fragen/Sachverhalten, die zu klären sind, bspw.:

1. Ausgaben für den ÖPNV in allen Kommunen (investiv, jährlich)?
2. Welchen Ausgaben werden pro Einwohner pro Jahr für den ÖPNV getätigt?
3. Ausgaben für den MIV in allen Kommunen (Bau, Unterhaltung, Sicherheit)?
4. Welche Verkehrsuntersuchungen liegen insbesondere im LK und in den kreisangehörigen Gemeinden vor? Welche Pläne bzw. Konzepte?
5. Wie verteilen sich die Pendlerströme auf die Hauptverkehrsachsen Nord (Hansastr.), Süd (Sutthausen + Iburger Str.), West (Martinstr. + Lotter Str. + Natruper Str.), Ost (Bohmter + Mindener Str.)?
6. Wie verteilen sich Pendler auf den ÖPNV und den MIV nach den o.g. Achsen?
7. Wie sieht der Modal Split außerhalb von Osnabrück aus?
8. Welche Unternehmen und Organisationen in Stadt und Region sind am ÖPNV beteiligt, welche müssen aus rechtlichen Gründen zwingend beteiligt sein?
9. Wie lang sind die durchschnittlichen Fahrzeiten Bus – Bahn – MIV zum Zentrum OS?
10. Wie viele Parkplätze werden jeweils vorgehalten? Welcher Zusammenhang besteht zwischen Parkplatzangebot und MIV-Pendlern?
11. Welche regionalen (radialen bezogen auf die Stadt OS) Radwege sind vorhanden und in welchem Zustand sind diese? Welche (touristischen) Radwege zur Erschließung der Region sind vorhanden.
12. Welche Standards sind in der Region vorhanden: Haltestellenausstattung, Regenschutz, Reinigung, Abstellflächen, Entfernungen zur Wohnbebauung
13. Qualität + Schutzstatus der Fußwege
14. Wie sind die ÖPNV-Haltestellen mit Fuß- und Radwegen, MIV und anderen ÖPNV-Angeboten verknüpft?

¹⁵ Die Belastungen und Arbeitsbedingungen in Werkstätten, Instandhaltung, Reinigung und Verwaltung bleiben an dieser Stelle außerhalb der Betrachtung.

5 Material / Quellen

Landkreis kompakt 2019	https://www.landkreis-osnabrueck.de/sites/default/files/pdf-to-image/landkreis_kompakt_2019_version_nach_korrektur.pdf
NVP Stadt und LK Osnabrück	https://www.planos-info.de/
Pendlerportal LK Osnabrück	https://www.landkreis-osnabrueck.de/ordnung-verkehr/pendlerportal
VDV-Statistik 2017	https://www.vdv.de/vdv-statistik-2017.pdf
UBA 2019 zum Modal Split	https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split
Kfz-Dichte in OS	https://kfz-serviceportal.de/osnabrueck/
Verdi	https://verkehr.verdi.de/branchen/busse-und-bahnen

6 Abkürzungen

DB	Deutsche Bahn
EB	Euro-Bahn
LK	Landkreis
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NDS	Niedersachsen
NW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NWB	Nordwest-Bahn (im Besitz von Transdev)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PlaNos	Planungsgemeinschaft Nahverkehr Osnabrück
P & R	Park an Ride
SPNV	Schienenpersonenverkehr
UBA	Umweltbundesamt
SG	Samtgemeinde
STW	Stadtwerke
SV	Schienenverkehr
TV	Tarifvertrag
VDV	Verband der Verkehrsunternehmen
VGO	Verkehrsgemeinschaft Osnabrück
VLO	Verkehrsgemeinschaft LK Osnabrück
VGO	Verkehrsgemeinschaft Osnabrück
UBA	Umweltbundesamt
WB	Westfalen-Bahn
WEB	Weser-Ems-Bus (im Besitz DB)

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



24. Mai 2020

Bürgermeisterin D. Bahlo
Fraktionsvorsitzende Stadtrat GMHütte

Antrag 06/05-2020

Flächendeckende verkehrsberuhigte Zonen in Georgsmarienhütte

Folgenden Antrag bitten wir in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung, Bau, Umwelt und Verkehr auf die Tagesordnung zu setzen:

In der gesamten Stadt werden die ohne bauliche Veränderungen geeigneten Wohngebiete (Straßen ohne Hochborde bzw. Bürgersteige sowie Straßen mit abgeflachten Fußwegen) in verkehrsberuhigte Zonen mit den Verkehrszeichen 325.1 und 325.2 umgewandelt.

Die betreffenden Straßen/Wohngebiete sind hier nicht erschöpfend gelistet, beispielhaft seien genannt Blumental, Halbmond, Sperberhöhe, Blumenviertel (Egge/Kiewitsheide). Einzubeziehen sind sämtliche Straßen und Wohngebiete, die die verkehrsrechtlichen Minimalbedingungen erfüllen oder diese mit geringen Eingriffen (z. B. Möblierung) erfüllt werden können.

Die Wohngebiete/Straßen sind in den jeweiligen Eingangsbereichen farblich zu markieren und mit einfachen Möblierungen zu versehen.

Ergänzend verweisen wir darauf, dass die Bürger/innen und Kinder in den „Altbaugebieten“ nicht nur einen Anspruch auf eine verkehrssichere Wohn- und Spielumgebung, sondern auch auf gleichwertige Wohnumfeldbedingungen haben (sollten) wie die in neueren Wohngebieten wie bspw. in Holzhausen nordwestlich der Graf-von-Galen-Str..

Mit freundlichen Grüßen

i. A. 

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region I Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



15. Juni 2020

Ideenmanagement der Stadt Georgsmarienhütte

Antrag 07/06-2020

Ruhebänke im Zentrum und in der Nähe des Zentrums

Auf Bitte und Anregung älterer Menschen, die zu Fuß und/oder mit Rollator im Zentrum und in Zentrumsnähe unterwegs sind, beantragen wir die Aufstellung einiger Ruhe-/Sitzbänke:

1. Am sog. Kirchweg in Höhe des Rückhaltebeckens (das ist ungefähr in der Mitte zwischen Kirmesplatz und „Am Breenbach“).
2. An der Straße „Am Breenbach“ südlich in Höhe der Kurve (Abzweig zum westlich gelegenen Wohngebäude).
3. Am „Unteren Gartbrink“ (östliche Fortsetzung der Eisenbahnstr.)
4. An der Heinrich-Schmedt-Str. in Höhe der Düte / des Regenrückhaltebeckens
5. An der Heinrich Schmedt-Str. in Höhe des Ortsschildes
6. An der Graf-Stauffenberg-Str. in Höhe der Schule (z. B. auf der kleinen Rasenfläche am Zaun zur Spielfläche)
7. An geeigneter Stelle „Auf dem Thie“.

Die Aufstellung dieser Bänke würde es denjenigen, die bei ihren Spaziergängen und Einkäufen (Bank an der Graf-Stauffenberg-Str) nicht mehr so „gut zu Fuß“, ermöglichen, Ruhepausen einzulegen und damit mobil zu bleiben.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



19. Juni 2020

Ideenmanagement der Stadt Georgsmarienhütte

Antrag 08/07-2020

Tempo 30 vor Maries Hütte / Musikschule

Antrag zur Aufstellung je eines Tempo-30-Schildes an der Werner-von-Siemens-Straße auf nordöstlicher Seite und auf der südwestlichen Seite jeweils 50 m vor der Kurve bei Maries Hütte/Musikschule:

Musikschule und Maries Hütte werden stark von Familien bzw. Kindern frequentiert; die Querung der Werner-von-Siemens-Str. vom Parkplatz oder der L 95 kommend in Höhe des Gebäudes wird sehr häufig wahrgenommen.

Da diese Situation insbesondere für Kinder offenkundig unübersichtlich und gefährvoll ist, wird auf eine weitere Begründung des Antrags zur Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung verzichtet.

Abschließend die Anregung, dass im Anschluss an die Aufstellung der Schilder, die Erstellung eines Zebrastrreifens im Scheitelpunkt der Kurve geprüft und realisiert werden sollte.

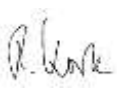


Von Südwesten



Von Nordosten

Mit freundlichen Grüßen

i. A. 

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



11.7.2020

Stadt Georgsmarienhütte

Antrag 09/08-2020

Ideenmanagement der Stadt Georgsmarienhütte

Sehr geehrte Damen und Herren,

Bilder sagen mehr als 1.000 Worte: Bushaltestelle Karolinenhöhe Westseite.



i. A.

R. Korte

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



12. Oktober 2020

Verkehrskonzept City GMHütte 2020 - 2025

1 Ziele

Kurz vor den Sommerferien 2020 wurde bei einem Gespräch auf Einladung der City-Gemeinschaft, an dem die Fraktionsspitzen, die Verwaltungsspitze und der VfM teilnahmen, vereinbart, bis zum Herbst 2020 die jeweiligen Konzepte, Ideen und Vorschläge der o. g. vorzulegen, um anschließend ein gemeinsames Gesamtkonzept zu erarbeiten.

Der VfM legt hier ein Konzept zur Verkehrssicherheit für die City¹⁶ vor, das von folgenden Grundsätzen ausgeht:

1. Schaffung einer attraktiven Innenstadt für alle VerkehrsteilnehmerInnen bzgl. der Erreichbarkeit, der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit.
2. Gleichberechtigung aller Verkehrsgruppen in der gesamten City.
3. Gleichgewichtige Einbeziehung der Belange und Interessen der FußgängerInnen, RadfahrerInnen, Kinder, Senioren, ÖPNV-NutzerInnen, Behinderte in die Planung.
4. Prüfung der Auswirkungen jeder Maßnahme auf die unter 2. genannten Gruppen.
5. Verkehrssicherheit für die unter 3. genannten Gruppen hat oberste Priorität.
6. Maßnahmen in der City dürfen nicht zu Lasten der Wohngebiete führen. Verkehrsverdrängung bzw. Umleitung des MIV in Wohngebiete ist auszuschließen.
7. Minimierung der Lärmbelastung insbesondere für die Wohnbevölkerung.
8. Die Erreichbarkeit der City für die unter 3. genannten Gruppen muss einfach, klar, bequem und sicher sein.
9. Der MIV findet in der gesamten City im Innenbereich im Schritttempo statt, was angesichts der kurzen Entfernungen kaum Zeitverluste mit sich bringt.
10. Auf den Zubringerstraßen in der City (Wellendorfer Str., L 95, Oeseder Str. zwischen Kirche und Bahnlinie, Im Spell) gilt innerorts generell Tempo 30.
11. Die Erreichbarkeit der Läden vom geparkten PKW aus ist weiterhin sicherzustellen.
12. Angesichts der Bedeutung der Parkplätze für die Geschäfte ist der ruhende Verkehr kontinuierlich zur überwachen.

Folgend sind die konkreten Maßnahmen jeweils für die einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen-Gruppen beschrieben. Sämtliche Maßnahmen haben Auswirkungen auf die anderen VerkehrsteilnehmerInnen, wobei das vorgelegte Konzept insbesondere die „schwächsten“ Gruppen berücksichtigen möchte.

¹⁶ Zur City wird der gesamte Verkehrsraum zwischen der Bahnlinie im Norden, der B 51 im Westen, der Wellendorfer Str. im Süden und des neuen Wohngebietes „Auf der Nathe“ gezählt.

2 Fußverkehr

1. Zur Erreichbarkeit der City siehe die Maßnahmen im Abschnitt ÖPNV.
2. Sämtliche Fußwege und Querungen müssen barrierefrei werden. Die gilt auch für die Zugänge z. B. in die Siedlung östlich der Graf-Stauffenberg-Str.; in der Oeseder Str. sind zahlreiche Barrieren (können im Einzelnen dokumentiert werden) zu beseitigen.
3. Bei den Abflachungen an den Fußwegen gilt der Grundsatz, dass für die FußgängerInnen immer der direkte, gerade Weg der beste und sicherste ist.
4. Errichtung einer Querungshilfe mit Mittelteil auf der Oeseder Str. in Höhe der Einmündung „Am Thie“.
5. Sämtliche Querungen sind mit einem Zebrastreifen zu versehen (analog dem Kreisel bei Wiemann).
6. Bau eines Fußwegs auf der Westseite der Graf-Stauffenberg-Str. zwischen Feuerstätte und Deichmann.
7. Zebrastreifen an allen 4 Einmündungen bei Deichmann.
8. Der Fußgängerbereich Roter Platz ist so mit Pollern zu schützen, dass keine Umfahrungsmöglichkeiten bestehen.
9. Konsequenter Schutz der Fußwege mit Pollern (z. B. Schoonebeek-Str.).
10. Der gesamte Innenstadtbereich ist mit Ruhebänken¹⁷ auszustatten.
11. Sämtliche Ampeln sind mit Fußgänger-Vorrangschaltungen auszustatten, sodass nach dem Knopfdruck die Ampel für FußgängerInnen vorrangig auf Grün schaltet.

3 Radverkehr

Zur Erreichbarkeit der Innenstadt, den Abstellmöglichkeiten und der Sicherheit des Radverkehrs sind folgende Maßnahmen zu realisieren:

1. Geschützte, von der Fahrbahn abgetrennte beidseitige Radwege an der L 95 von der Auffahrt auf die B 51 bis zum Kreisel bei Wiemann.
2. Beidseitiger Radweg an der Oeseder Str. zwischen Kreuzung Kirche und Bahn (bzw. zum bestehenden Radweg).
3. Die unter 1. und 2. genannten Radwege müssen im Kreuzungsbereich in eigene, von den Autospuren getrennte Aufstellflächen münden¹⁸; mit einer eigenen Ampelschaltung muss sichergestellt werden, dass die Radspuren vor den Autos Grün bekommen.
4. Zwischen dem Kreisel bei Wiemann und dem bei Potthoff ist beidseitig ein abgegrenzter, geschützter und deutlich markierter Radweg zu schaffen.
5. An den Ampeln sind Spiegel für LKWs zum Radfahrerschutz anzubringen.
6. Radständer am Rathaus, an der Stadtbibliothek, am Friedhof, auf dem Thie, an der Kirche und im Süden bei Nagel. Die Radständer müssen so konstruiert sein, dass problemlos Schlösser unterschiedlichster Form angeschlossen werden können und abgestellte Räder sich nicht gegenseitig blockieren.
7. An den Einmündungen Karl-Goerdeler-Str., Graf-Stauffenberg-Str., Oeseder Str. (Süd), Oeseder Str. Süd bei K&K), Kolpingstr. und Im Spell sind die Radwege im Querungsbereich deutlich rot oder blau flächig zu markieren.

¹⁷ Siehe [Antrag](#) des VfM vom Juni 2020

¹⁸ Siehe beispielhaft die [Fotos](#) zur Situation an der Kreuzung an der Kirche

4 ÖPNV

Das Problem der nicht für Bus und Bahn kompatiblen Tickets, der unterschiedlichen Preise für Bus und Bahn, der fehlenden Mehrfachkarten, des fehlenden Umweltabos – kurzum das fast vollständige Fehlen von Anreizen wird im Rahmen dieses Konzepts nicht weiter thematisiert, da nicht in der Entscheidungskompetenz der Stadt GMHütte.

Gleiches gilt für die Taktzeiten, die fehlenden Verbindungen in den Abendstunden und an Sonn- und Feiertagen.

Allerdings sollten politisch alle Hebel in Bewegung gesetzt werden, um eine substantielle Verbesserung des ÖPNV in der Region zu realisieren.

Folgende Maßnahmen sind im Rahmen der Innenstadterneuerung zu realisieren:

1. Barrierefreie Erreichbarkeit der City von den Haltestellen Karolinenhöhe, Gildehaus, Kirche, Bahnhof, Möbelfabrik sicherstellen (es fehlen Absenkungen der Bordsteine, Querungsmöglichkeiten und Zebrastreifen – siehe den Abschnitt FußgängerInnen).
2. Klare, helle und gepflegte Hinweisschilder an den Wegen zur Innenstadt und von der Innenstadt zu den Haltestellen.
3. Ruhemöglichkeiten an den Wegen in die Innenstadt¹⁹.
4. Einheitliche, saubere und gepflegte Haltestellen mit Sitzbank, einem Fahrplan im Wartehäuschen und funktionierenden elektronischen Anzeigetafel.
5. Aufstellung von Wartehäuschen an der Haltestelle Kirche/Volksbank.
6. Qualitätskonzept und Qualitätssicherung für alle Haltestellen (siehe dazu das [Konzept](#) vom VfM vom 17.1.2020).
7. Errichtung einer **elektronischen Anzeigetafel** am Rathaus mit den Abfahrtszeiten von Bus und Bahn an den Haltestellen Gildehaus und Bahnhof.

5 MIV

Der MIV wird in der City als eine Verkehrsgruppe neben den anderen Gruppen betrachtet. Der kostbare und knappe Parkraum muss im Wesentlichen dem Einkaufsverkehr zur Verfügung stehen und darf nicht durch Dauerparker blockiert werden.

Eine Verdrängung des Parkens und Parkverkehrs in die Wohngebiete ist zu verhindern.

Parkende LKWs haben in der City nichts zu suchen – Abschaffung des LKW-Parkplatzes Potthoff-Feld.

Es sind Anreize zu schaffen, die City auch mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bequem zu erreichen, zudem ist das Verursacherprinzip auch beim MIV anzuwenden²⁰.

Konkret sind folgende Maßnahme zu ergreifen:

8. **Verkehrsberuhigte Zone** Oeseder Str. – Schoonebeek-Str. – Am Rathaus – Graf-Stauffenberg-Str. – Feuerstätte – Roggenkamp – Lichtenbergstr. – Edith-Stein-Str. (Zeichen 325.1).²¹
9. Auf **nicht-verkehrsberuhigten Gemeindestrassen** (Spell, Georgs-Elser-Str., Oeseder Str. Nord bis Bahn, „Widerstandsviertel“) gilt Tempo 20.
10. Schaffung folgender **Parkzonen**:

¹⁹ Siehe dazu den Antrag des VfM vom Juni 2020: [hier](#) und die Antwort der Verwaltung vom Sept. 2020: [hier](#)

²⁰ Der MIV ist analog den Fahrpreisen im ÖPNV für die für die Parkplatzkosten heran zu ziehen.

²¹ Verkehrsberuhigte Zonen / Straßen können von allen Verkehrsteilnehmern befahren werden.

- a) **Zone A:** Zentraler Parkplatz zwischen Rathaus und Georgs-Elser-Str. / Stellplätze am Friedhof / Parkplatz östlich gegenüber dem Friedhof: 2 Std. kostenlos mit Parkscheibe
- b) **Zone B:** Oeseder Str., Schoonebeek-Str. einschl. möglichst der privaten, allen zugänglichen Plätzen, auf dem Thie, Kolpingstr.: Ausschließlich 1 Std. kostenlos mit Parkscheibe, Teilstück Roggenkamp vor Brink.
- c) **Zone C:** Parkplatz östlich Georg-Elser-Str., Parkplatz an der Kirche, Parkplatz B 51/Karolinenhöhe): Gebühren ab der 3. Std; Tages-, Wochen- und Monatstickets analog der Fahrpreise im ÖPNV.
- d) **Zone D:** Anwohnerparken am Roggenkamp, Feuerstätte, Widerstandsviertel einschl. Parkscheibenregelung für 2 Std.

11. Konsequente Überwachung des ruhenden Verkehrs einschl. sofortigem Abschleppen von Falschparkern²².
12. Angebot von Jobtickets für die MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung und der übrigen Arbeitgeber, die über die City-Gemeinschaft als ein Besteller auftreten können.

6 Betrieb und Pflege

Aufbau eines Qualitätsmanagements für die City mit klar definierten Maßnahmen und Fristen, z. B.

- Die Pömpel spätestens 12 Std. nach einer Veranstaltung wieder aufgestellt;
- Graffiti, Verschmutzungen u. ä. werden innerhalb von 24 Std. beseitigt
- Bushaltstellen werden alle 14 Tage komplett gereinigt; defekte Lampen innerhalb von 24 Std. repariert;
- Defekte (zerstörte Absperrungen, wackelnde Steine, umgefahrene Pömpel) werden innerhalb von 48 Std. behoben.

Der öffentliche Raum, das Gemeineigentum und die Güter der verkehrlichen Daseinsvorsorge sind sorgsam, schonend und pflegend zu behandeln – nicht zuletzt, weil diese auch den Blick der BürgerInnen auf die Stadt, unsere Stadt, prägen.

7 Anträge / Infos VfM

Verkehr in der City – November 2019: <http://vfm-os.de/wp-content/uploads/2019/11/191127-VfM-Verkehr-im-Zentrum-GMHuette.pdf>

Tempobeschränkungen in GMHütte – Dezember 2019: <http://vfm-os.de/wp-content/uploads/2019/12/191206-Tempo-30-50-70.pdf>

VfM Haltestellen-Konzept - Januar 2020: <http://vfm-os.de/wp-content/uploads/2020/01/200117-Qualitaetsanforderungen-Haltestellen-%C3%96PNV-Stadt-GMH.pdf>

Radfahren „Auf dem Thie“ - Februar 2020: <http://vfm-os.de/wp-content/uploads/2019/11/191109-Einbahnstr.-Auf-dem-Thie-VfM-02-02-19.pdf>

Konzept Parkraumüberwachung - Februar 2020: <http://vfm-os.de/2020/02/09/parkraumueberwachung/>

Antrag Ruhebänke im Zentrum - Juni 2020: <http://vfm-os.de/wp-content/uploads/2020/06/200615-Ruhebaenke-im-Zentrum-07-06-2020-1.pdf> und <http://vfm-os.de/2020/09/19/ruhebaenke-schwierig-das-erfordert-einen-plan/>

Radfahren Kreuzung im Zentrum – Juni 2020: <http://vfm-os.de/2020/06/01/pop-up-bike-lanes/>

²² Siehe das vom Stadtrat abgelehnte [Konzept](#) des VfM.

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



22.7.20221

Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in GMHütte

Zur Kommunalwahl legt der VfM einen Vorschlags- und Fragenkatalog vor, um die Positionen der kandidierenden Parteien und Personen zu erfragen. Die Parteien werden gebeten, sich zu den einzelnen Vorschlägen in den ja / nein Spalten für die nächste Legislatur zu positionieren.

1. Allgemeine Ziele

	Inhalt	ja	nein
1.	Verkehr, Verkehrswege und Verkehrssicherheit sind Teil der Daseinsvorsorge und müssen dem Gemeinwohl dienen.		
2.	Auch für GMHütte ist die Verkehrswende notwendig: Priorisierung des ÖPNV-Ausbaus, Bau von Radwegen, Neuverteilung der Verkehrsflächen zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten des Rad- und Fussverkehrs (Privilegierung des Umweltverbunds).		
3.	Attraktiviere Verkehrswege für ÖPNV, Fuss- und Radverkehr („Per Bus und Bahn, zu Fuss und per Rad bewegen attraktiv machen“ – „Autofahren weniger attraktiv machen“)		
4.	Die tatsächlichen ökologischen und finanziellen Kosten des MIV müssen künftig auch lokal ermittelt und veröffentlicht werden und Grundlage von Entscheidungen werden.		
5.	Verkehrslenkende und verkehrssichernde Maßnahmen erfolgen nicht mehr aufgrund von Zählungen, Unfallhäufigkeiten u. ä., sondern mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs systematisch, strukturell und privilegiert in der Stadt massiv zu erhöhen.		
6.	Gemeinsame Verkehrsplanung bzgl. ÖPNV und Radwegesystem mit den Nachbargemeinden Bad Iburg, Hagen, Hilter und Osnabrück.		
7.	Kein Flächenverbrauch und keine Flächenversiegelung mehr durch neue Verkehrsflächen. Die gesamten Verkehrsflächen sind kontinuierlich jährlich um z. B. 0,5% zu reduzieren. Sollten neue Verkehrsflächen unvermeidbar sein, sind eins zu eins Ausgleichsflächen zu entsiegeln.		
8.	Platz für Kinder, für den Aufenthalt im öffentlichen Raum, für persönliche Kommunikation schaffen statt Platz fürs Parken.		
9.	Unterstützung der Forderung nach einem Verkehrs-Planungsgremium für die gesamte Verkehrsentwicklung in der Region Osnabrück mit Stadt- und Landkreis Osnabrück, den Umlandgemeinden, den Verkehrsgemeinschaften und den Verkehrsverbänden.		

2. ÖPNV

	Inhalt	ja	nein
1.	Unterstützung und Aktivitäten zur Schaffung eines öffentlich-rechtlichen Verkehrsunternehmens im Landkreis Osnabrück (analog der Stadtwerke). Alternativ bzw. auf Dauer Schaffung eines gemeinsamen Verkehrsunternehmens für Stadt und Landkreis.		
2.	Unterstützung der Forderung und der Aktivitäten für eine „Stadtbahn für die Region“.		
3.	Regionaler Taktfahrplan einschl. 30-Minuten-Takt beim Haller Willem.		
4.	Reaktivierung einschl. Errichtung einer Bushaltestelle des Haltepunkts Malbergen. Verknüpfung mit den Buslinien via Holzhausen und Malbergen.		
5.	Ein Ticket und ein Fahrpreis für den ÖPNV (Bus und Bahn), eine einheitliche Tarifstruktur für die gesamte Region		
6.	Privilegierung des Bussverkehrs im Straßenraum: Vorrang- und Rufschaltungen für Busse an Ampeln, Busspuren wo möglich (z. B. an der B 51).		
7.	Realisierung des VfM „ÖPNV-Haltestellen 2020“ Konzepts mit Qualitätsanforderungen und Qualitätsmanagement		
8.	Errichtung moderner Mobilitätsknotenpunkte am Bahnhof Kloster Oesede, Bahnhof Oesede, Haltestelle Gildehaus (mit Verknüpfung zum Bahnhof), Holzhausen-Mitte, Alt-GMHütte Schulzentrum und Kloster Oesede Zentrum (mit Verknüpfung zum Bahnhof)		
9.	Sanierung und Modernisierung der zentralen Haltestelle Gildehaus; Wiederherstellung der elektronischen Anzeigetafeln.		
10.	Anbindung der Egge / der Kiewitsheide, z. B.: Teilung der Linie 463/464 aus Hagen bzw. Tannenkamp in Oesede. Eine Teillinie fährt OS – Franziskus-Hospital – Harderberg Dorfstr. (!) – Harderberg – Heideweg – Alte Heerstr./Egge – L 95 – Oesede Kirche – Richtung Hagen und umgekehrt. Die andere Teillinie fährt wie gewohnt Gildehaus -Osnabrück und umgekehrt.		

3. Radverkehr

	Inhalt	ja	nein
1.	Aufbau eines sicheren innerstädtischen Radverkehrssystems.		
2.	Aufbau eines Radschnellwegesystems in Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden Bad Iburg, Hagen, Hilter und Osnabrück.		
3.	Vorrangschaltung an allen Ampelanlagen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen.		
4.	Schaffung von roten Schutzstreifen an allen Radwegen an Einmündungen (z. B. L 95 zwischen Oesede und Kloster Oesede).		
5.	Statt Brückenneubau B 51 in Oesede Reduzierung der Bundesstraße auf zwei Spuren und Schaffung eines Radschnellwegs.		

6.	Keine abknickende Radwegführung an Kreiseln (Beispiel einer guten Radwegführung ist der Kreiseln in Alt-GMHütte an der Kreisstraße bei den Stadtwerken / dem Stahlwerk.		
7.	Freigabe aller Einbahnstraßen für RadfahrerInnen.		
8.	Sichere Radwege zu und an den Schulen.		
9.	Umwandlung des Thies in Oesede in eine Fahrradstraße.		
10.	Prüfung weiterer Straßen zur Umwandlung in Fahrradstraßen vor Schulen, Kitas, Gemeindezentren u.ä.		

4. Fussverkehr

	Inhalt	ja	nein
1	Zufußgehen als umweltfreundliche Verkehrsform unterstützen, propagieren, privilegieren und schützen.		
2	Barrierefreie Wege und Zugänge an Kreuzungen, Einmündungen, Querungen und Haltestellen schaffen.		
3	Die massive Benachteiligung von Fuss-/Radverkehr an Einmündungen, Kreuzungen, Ampelanlagen und Autobahnauffahrten sind zu beseitigen.		
4	Keine trichterförmigen Einmündungen mit langen und gefährlichen Umwegen für den Fuß- und Radverkehr mehr.		
5	Priorität bei der Verkehrssicherung für Schulwege und Hauptverkehrsachsen.		
6	Vorrangschaltung an allen Ampelanlagen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen.		
7	Aufstellung von Bänken in der Innenstadt und an den zentrumsnahen Fusswegen (siehe Vorschlag unter 6.7)		

5. MIV

	Inhalt	ja	nein
1	Kontinuierliche jährliche Reduzierung der öffentlichen Parkflächen um 1,0%. Die gewonnenen Flächen sind einer dem Gemeinwohl dienenden sinnvollerer Nutzung zuzuführen.		
2	Einführung von Parkgebühren für Dauerparker auf öffentlichen Flächen; diese orientieren sich an den Kosten für Fahrkarten im ÖPNV: Ein Tag Parken kostet soviel wie eine Fahrkarte Hin- und Zurück von Osnabrück nach GMHütte.		
3	Die Konkurrenz zwischen den Gemeinden um Kunden/innen mittels ausufernder Parkplatzangebote und schneller PKW-Erreichbarkeit ist zu beenden.		
4	Einführung von Jobtickets für alle ArbeitnehmerInnen in GMH; die Stadt GMH organisiert und bündelt den Bedarf aller Unternehmen, Betriebe und öffentlichen Einrichtungen, um gegenüber dem ÖPNV-Träger als ein Nachfrager aufzutreten.		

5	Einführung des Anwohnerparkens im Zentrum zwischen B 51 – L 95 und Wellendorfer Str., um die dauerparkenden Berufspendler aus den Wohngebieten zu verdrängen.		
---	---	--	--

6. Vorschläge und Anträge des VfM 2019 - 2021

	Datum	Antrag / Vorschlag	ja	nein
1	5.11.19	Errichtung eines Zebrastreifens auf der Schoonebeek-Str. https://vfm-os.de/tag/schoonebeekstrasse/		
2	9.11.19	Freigabe der Einbahnstr. „Auf dem Thie“ für Radfahrer/innen https://vfm-os.de/2019/11/09/einbahnstrassen-oeffnen/ https://vfm-os.de/2020/02/11/die-verkehrsschau/		
3	6.12.19	Tempo 30 – 50 – 70 in GMHütte https://vfm-os.de/2019/12/06/30-50-70-in-stadt-und-land/		
4	17.1.20	ÖPNV-Haltestellen 2020: Qualitätsanforderungen und Qualitätsmanagement https://vfm-os.de/2020/01/22/gmhuetter-verein-fordert-task-force-fuer-saubere-suedkreis-haltestellen/ https://vfm-os.de/2020/02/07/haltestellen/		
5	9.2.20	Parkraumüberwachung in Georgsmarienhütte https://vfm-os.de/2020/02/09/parkraumueberwachung/ (Der Antrag wurde abgelehnt)		
6	24.5.20	Verkehrsberuhigung in allen geeigneten Wohngebieten https://vfm-os.de/2020/05/24/verkehrswende-auch-lokal/ https://vfm-os.de/wp-content/uploads/2020/05/200524-Verkehrsberuhigte-Zonen.pdf		
7	7.6.20	Ruhebänke im Zentrum https://vfm-os.de/2020/09/19/ruhebaenke-schwierig-das-erfordert-einen-plan/		
8	19.6.20	Tempo 30 vor Musikschule/Maries Hütte https://vfm-os.de/2020/06/20/keine-verkehrswende/		
9	12.10.20	Verkehrskonzept Zentrum https://vfm-os.de/2019/09/28/bestandsaufnahme-der-verkehrssituation-im-zentrum-von-georgsmarienhuette/ https://vfm-os.de/2020/10/14/verkehrswende-im-zentrum/ https://vfm-os.de/wp-content/uploads/2020/10/200907-Konzept-Zentrum-GMH.pdf		

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte und den Südkreis Osnabrück

www.vfm-os.de



Fraktionen im Stadtrat GMHütte
Bürgermeisterin Bahlo
Parteien in GMHütte

7.11.2021

Verkehrspolitik 2021 - 2026

Sehr geehrte Damen und Herren,

kurz vor der Kommunalwahl hat der VfM eine Diskussionsveranstaltung mit den Vertretern der kandidierenden Parteien zur kommunalen Verkehrspolitik durchgeführt. Zur Vorbereitung und Positionierung der Parteien hatten wir zuvor eine systematische Abfrage der verkehrspolitischen Inhalte versandt, an der sich freundlicherweise alle sechs Parteien beteiligt haben. Die Auswertung in Form einer Synopse finden Sie [hier](#).

Erfreulicherweise herrschte bei den **allgemeinen Grundsätzen** eine große Übereinstimmung. Folgende Punkte greifen wir beispielhaft heraus und schlagen vor, sie als Ziele für die nächsten fünf Jahre im Stadtrat zu vereinbaren (Prozentwerte beziehen sich auf die sechs Positionierungen der Parteien):

1. Orientierung an der Daseinsvorsorge und dem Gemeinwohl (100% Zustimmung)
2. Verkehrswende auch in GMHütte (100% Zustimmung)
3. „Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs systematisch, strukturell und privilegiert in der Stadt massiv (zu) erhöhen (100% Zustimmung bei einer Enthaltung).
4. Gemeinsame Verkehrsplanung bzgl. ÖPNV und Radwegesystem mit den Nachbargemeinden Bad Iburg, Hagen, Hilter und Osnabrück (100%).
5. Verkehrsplanungsgremium für die gesamte Verkehrsentwicklung in der Region (83%).
6. Platz für Kinder und persönliche Kommunikation schaffen statt Platz fürs Parken (100%)

Zum Handlungsfeld **ÖPNV** gab es 100% Zustimmung zu folgenden Vorschlägen:

7. Schaffung eines öffentlich-rechtlichen Verkehrsunternehmens im Landkreis (analog Stadtwerke in OS) (eine Enthaltung)
8. Regionaler Taktfahrplan einschl. 30-Min-Takt Haller Willem
9. Ein Ticket und ein Fahrpreis für Bus und Bahn in der Region
10. Errichtung moderner Mobilitätsknotenpunkte an folgenden Standorten: Zentrum und Bahnhof Kl. Oesede, Oesede Bahnhof und Gildehaus, Holzhausen-Mitte, Alt-GMH-Schulzentrum.

Beim Handlungsfeld **Rad** gab es Zustimmung von allen zu folgenden Vorschlägen:

11. Aufbau eines sicheren innerstädtischen Radverkehrssystems
12. Radschnellwegesystem in Zusammenarbeit mit Bad Iburg, Hagen, Hilter und Osnabrück (eine Enthaltung)
13. Sichere Radwege zu und an den Schulen

Erfreulich war für uns, dass 83% der Parteien die Einführung eines Jobtickets und immerhin zwei Drittel die Einführung des Anwohnerparkens unterstützen.

Große (mehrheitlich mit jeweils mindestens 66%) Zustimmung (die genauen Positionierungen siehe in der o.g. Synopse) gab es für die Stärkung des **Gehens**: Barrierefreie Zugänge an Kreuzungen, Einmündungen, Querungen und Haltestellen, keine trichterförmigen Einmündungen mehr, Priorität bei der Verkehrssicherung für Schulwege und Hauptverkehrsachsen, Vorrangschaltungen an allen Ampelanlagen für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

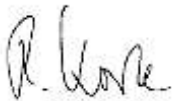
Zudem wünscht sich der VfM, das vom VfM vor einem Jahr vorgelegte [Konzept](#) zur Verkehrsplanung im Zentrum zu diskutieren.

Gleiches gilt für den originellen und zukunftsfähigen Vorschlag, statt die Talbrücke in Oesede neu zu bauen, diese anders zu nutzen. Der Vorschlag vom Juni 2021 [hier](#) .

Für die im Kommunalwahlkampf von den Parteien unterstützten Forderungen, Ziele und Konzepte sollte zügig mit Beginn der Legislatur deren Umsetzung geplant und angestrebt werden – wir brauchen auch in GMHütte die Verkehrswende [jetzt](#).

Abschließend ein Appell an die neuen Stadtratsmitglieder: Nutzen Sie einmal ein paar Tage im Alltag, vielleicht eine Woche, den ÖPNV und die Radwege in GMHütte für alltägliche Besorgungen und den Weg zu Arbeit, bewegen Sie sich im Zentrum nur zu Fuß, vielleicht mit Kinderwagen und mit Kindern – anschließend werden Sie wissen, wie es um den ÖPNV und die Fortbewegung per Rad und zu Fuß und die Verkehrssicherheit in GMHütte bestellt ist.

Mit freundlichem Gruß



Rainer Korte
(Vorsitzender VfM)

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



Im Januar 2022 auf die Web-Seite gestellt

Gleichbehandlung der Fahrgäste im ÖPNV in der Region Osnabrück -Anregung gem. § 34 NkomVG

Es wird angeregt, dass die Verantwortlichen im Landkreis Osnabrück ÖPNV-Strukturen schaffen, die mit denen der Stadt Osnabrück vergleichbar sind. Der sogenannte eigenwirtschaftliche Busverkehr ist auf eine Verkehrsgesellschaft des Landkreises zu übertragen, für die die privaten Unternehmen dann im Auftrag fahren.

Zur Stärkung der Region Osnabrück und des ÖPNV sollen Stadt und Landkreis Osnabrück noch enger zusammenarbeiten. Ziel muss es sein, gemeinsame ÖPNV-Strukturen zu entwickeln, zu optimieren und auszubauen, um das strukturelle Ungleichgewicht zwischen Stadt und Landkreis zu beenden.

Ausgangssituation und Begründung

Zum Beginn des Jahres 2021 wurde erneut deutlich, dass die Fahrgäste im Landkreis Osnabrück gegenüber denen in der Stadt Osnabrück (einschl. Belm) von einer Entwicklung betroffen sind, die sie als Ungleichbehandlung empfinden.

Nach der Erhöhung der Ticketpreise im Landkreis Osnabrück ab dem 01.01.2021 mussten sich die Fahrgäste erneut *darauf* einstellen, dass auch zum 1.1.2022 die Preise im Landkreis ansteigen. Die Fahrgäste im Stadtbusnetz Osnabrück bleiben zum wiederholten Male davon unberührt.

Die **Stadt Osnabrück** bedient sich der Stadtwerke Osnabrück bzw. hat diesen die Wahrnehmung des Busverkehrs als "In-House-Lösung" übertragen und sie als kommunales Verkehrsunternehmen mit dem ÖPNV betraut.

Im **Landkreis Osnabrück** hingegen wird die Aufgabe nicht im eigenen Haus erbracht, sondern ist auf die Verkehrsgemeinschaft Osnabrück übertragen worden. Deren Struktur besteht aus vielen „Unternehmen, von denen die meisten privat geführt werden und eigenwirtschaftlich arbeiten. Das heißt: Ihre Einnahmen (vor allem Ticketentgelte) müssen die Kosten der erbrachten Leistung (Fahrgasttransport) decken. Zudem haben diese Firmen Anspruch auf askömmliche Tarife und angemessenen Gewinn“ (NOZ 05.01.2021).

Somit sind in der Stadt Osnabrück und im Landkreis Osnabrück unterschiedliche Strukturen anzutreffen. Um den Fahrgästen in der Region Osnabrück gleiche Voraussetzungen zu bieten, bedarf es einer Änderung der bestehenden Strukturen im Landkreis Osnabrück. Der Landkreis sollte die Verantwortung für den Busverkehr (als Aufgabenträger) im eigenen Haus wahrnehmen, wobei er sich dabei – wie in der Stadt Osnabrück – einer Gesellschaft des Landkreises bedienen könnte, also eine In-House-Lösung realisieren würde.

Steuerrechtliche und weitere öffentlich-/privatrechtliche Fragestellungen, die mit der Festlegung der Gesellschafts-/Rechtsform in Verbindung stehen, können hier nicht mit beurteilt werden. Unabhängig von der Beantwortung derartiger Fragen im Detail ist jedoch klar, dass vom Landkreis ein Verkehrsunternehmen gegründet werden müsste.

Neben den zuvor genannten Fragestellungen sind weitere Aspekte beachtlich, die für die notwendige Genehmigung eines neuen Verkehrsunternehmens eine wesentliche Rolle spielen: Rechtliche Anforderungen an das Personal (z.B. persönliche Zuverlässigkeit und fachliche Eignung der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen), die sachliche Ausstattung (z.B. eigener Bus etc.) und die finanzielle Leistungsfähigkeit.

Stadt und LK Osnabrück sind in vielfältiger Weise miteinander verwoben und bilden einen gemeinsamen Wirtschafts-, Kultur- und Siedlungsraum, sodass sie ihre jeweiligen Aufgabenträgerschaften beim ÖPNV (z. B. als Zweckverband) sinnvoll bündeln und zusammenführen sollten.

Beispiel: „(...) Einige Landkreise haben sich zur gemeinsamen Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft zu Zweckverbänden zusammengeschlossen (...).“ (Quelle: <https://www.lnvg.de/oepnv-1/oepnv-aufgabentraeger>)

Der Regionsgedanke wird in unserer Region bereits in Teilbereichen gelebt: Der Gesundheitsdienst für Stadt und Landkreis Osnabrück oder die Regionalleitstelle Osnabrück kAöR. Beim ÖPNV gibt es mit der PlaNOS einen Ansatz, der von den beiden Aufgabenträgern konsequent weiterverfolgt und ausgebaut werden kann.



(Quelle: <https://www.planos-info.de/ueber-uns/gesellschaftler-und-beiraete/>)

Zur Stärkung der Region Osnabrück und des ÖPNV sollten Stadt und LK Osnabrück eng zusammenarbeiten und eine gemeinsame Organisation für den ÖPNV im Interesse aller Beteiligten schaffen. Hierbei kann sicherlich auf bereits bestehende personelle und sachliche Strukturen bei den Stadtwerken und der PlaNOS zurückgegriffen werden.

Die Fahrgäste nehmen das ÖPNV-System in der Stadt und im Landkreis Osnabrück als EIN System wahr; dies sollte bei der Struktur, der Organisation, der Finanzierung, den Fahrpreisen, den Tickets endlich umgesetzt werden und zu einem einheitlichen Verbund-Verkehrssystem führen, das so attraktiv ist, dass es eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr wird.

Hinweis: Dieser Text wurde uns von einem ÖPNV-Experten und -Praktiker freundlicherweise zur Verfügung gestellt und von uns redaktionell überarbeitet und z. T. gekürzt.

Rainer Korte

14.2.2022

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



Analysen, Detailinfos und Bewertungen: www.vfm-os.de - Suchwort: *ÖPNV-Region*

ÖPNV im Südkreis Osnabrück

Allgemein

- Der ÖPNV hat die gleiche (politische) Wertschätzung, Aufmerksamkeit und Unterstützung wie der MIV zu bekommen.
- Der ÖPNV ist Teil der Daseinsvorsorge und muss gegenüber dem MIV preislich, zeitlich und von der Attraktivität her konkurrenzfähig werden.
- Die tatsächlichen Kosten des MIV sind (endlich) in die politischen Entscheidungen und Verkehrsplanungen einzupreisen.

Konkret

1. Ein Nahverkehrssystem (Verbund) in Stadt- und Land mit Tarifzonen, einem Ticket, einer App, gleichartigen Angeboten in Stadt- und Land.
2. Gleiche Angebote in GMHütte wie in Holzhausen.
3. Analog zu den Stadtwerken in OS ist der Busverkehr durch ein kommunales Unternehmen zu betreiben; keine „eigenwirtschaftlichen“ Busunternehmen mehr.
4. Fahrpreise müssen erschwinglich, angemessen und konkurrenzfähig sein (2,90 € von Gildehaus bis zum Kolpinghaus, 3,90 € bis nach OS; zwei Personen mit Tagesticket zahlen hin und zurück 14,20 €).
5. Helle, gepflegte Haltestellen mit einem einheitlichen Erscheinungsbild und intakter Ausstattung. Gepflegtes und einladendes Umfeld der Haltestellen.
6. Klare und eindeutige Ausschilderungen von und zu den Haltestellen (Wegweiser); barrierefreie Zugänge.
7. Busspuren und Busvorrangschaltungen in Osnabrück.
8. Abstimmung der Ankunftszeiten am HBF mit den Abfahrtszeiten der Regionalzüge.
9. Busverbindungen im Takt auch in den Randzeiten.
10. Parkgebühren für Dauerparker in GMHütte.

Rainer Korte, 15. Febr. 2022

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



5. April 2022/10.4.2022

- OB Pötter, LR Keschull, BM Bahlo, BM Große-Albers
- Stadt Osnabrück, Stadt Georgsmarienhütte, Landkreis Osnabrück
- Fraktionen in den Stadträten Bad Iburg, Georgsmarienhütte, Osnabrück und im Kreistag OS
- Bundestags- und Landtagsabgeordnete
- Interessierte
- VfM-Mitglieder
- Presse

Antrag 13/01-2022

Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen und Ende der Raserei auf der Bundesstraße 51 Osnabrück - Georgsmarienhütte - Bad Iburg

Zuständigkeiten: Stadt Osnabrück für die B 51 von Osnabrück-Nahne bis Harderberg | Stadt Georgsmarienhütte für die B 51 vom Harderberg bis zur Borgloher Str. | Landkreis Osnabrück für die B 51 von der Borgloher Str. bis Bad Iburg

Kurzfristige Maßnahmen mit sehr geringen Kosten

1. Mittels Fahrbahnmarkierungen **Reduzierung auf 2 Spuren** ab BAB-Einmündung auf der Westseite zwischen Osnabrück und Harderberg (zuständig ~~Stadt~~ *Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr* und Stadt GMH).
2. Mittels Fahrbahnmarkierungen **Reduzierung auf 2 Spuren** / Fortsetzung des Standstreifens ab Harderberg bis Abfahrt Krankenhaus auf der Ostseite (zuständig Stadt GMH).
3. **Reduzierung auf eine Spur** mittels Fahrbahnmarkierungen zwischen Oesede und Herrenrest (bergauf) auf der Westseite (zuständig Stadt GMH).
4. **Reduzierung auf eine Spur** mittels Fahrbahnmarkierungen zwischen Herrenrest und Oesede (bergab) auf der Ostseite (zuständig Stadt GMH).
5. **Reduzierung auf eine Spur** mittels Fahrbahnmarkierungen zwischen Bad Iburg und Bäumker (bergaufwärts) auf der Südostseite (zuständig Landkreis OS).
6. Maximale Geschwindigkeit außerorts zwischen Osnabrück und Bad Iburg von **70 km/h** (zuständig Stadt OS, Stadt GMH und Landkreis OS)
7. Innerorts in GMHütte - Oesede maximale Geschwindigkeit von **40 km/h** (zuständig Stadt GMH).
8. Freigabe der Radwege auf beiden Seiten **in beide** Richtungen zwischen Oesede und Osnabrück (zuständig Stadt OS und Stadt GMH).
9. Farbliche Sicherung und Fahrbahnmarkierung für den Radweg am Abzweig Krankenhaus auf der Westseite bei Spiegelburg (zuständig Stadt OS). Hier ist dringender Handlungsbedarf, da die abbiegenden Autos den Rad-/Fußweg mit 100 km/h kreuzen dürfen.

Kurzfristige bauliche Maßnahmen mit geringen Kosten

1. Bau einer Querungshilfe an der Bushaltestelle Obermeyer gegenüber der Tankstelle in Oesede (zuständig Stadt GMH).
2. Bau einer Querungshilfe zwischen Bad Iburg und Bäumker (zuständig Landkreis OS).
3. Bau einer Querungshilfe vor dem Ortsausgang Bad Iburg auf Höhe des Endes vom Rad-/Fußweg auf der Südost-Seite (zuständig Landkreis OS).
4. Bau einer Querungshilfe zwischen Herrenrest und Ortseingang Oesede (Höhe Anliegerstr. Östlich am Parkplatz (zuständig Stadt Georgsmarienhütte).
5. Erweiterung der Kreuzungsampel Karolinenhöhe um je eine Fußgängerquerung südlich und östlich (zuständig Stadt Georgsmarienhütte).

Mit freundlichen Grüßen

i. A. 

VERKEHR FÜR MENSCHEN (VFM)

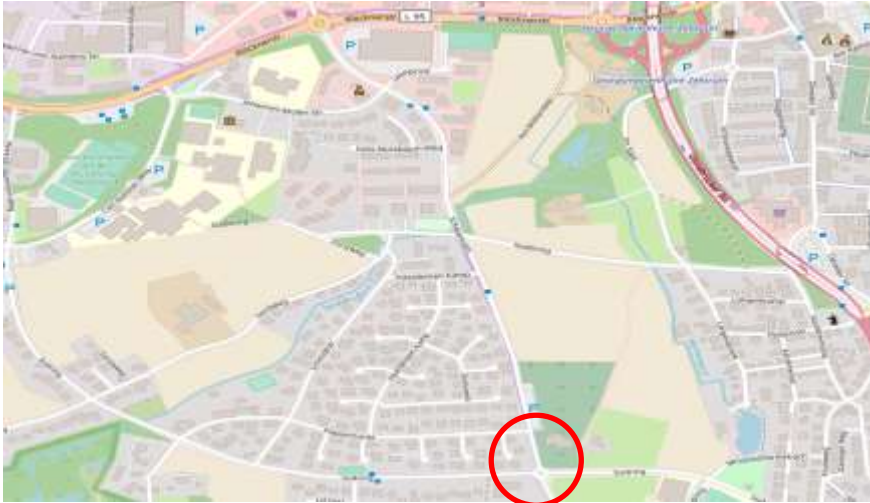
Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476

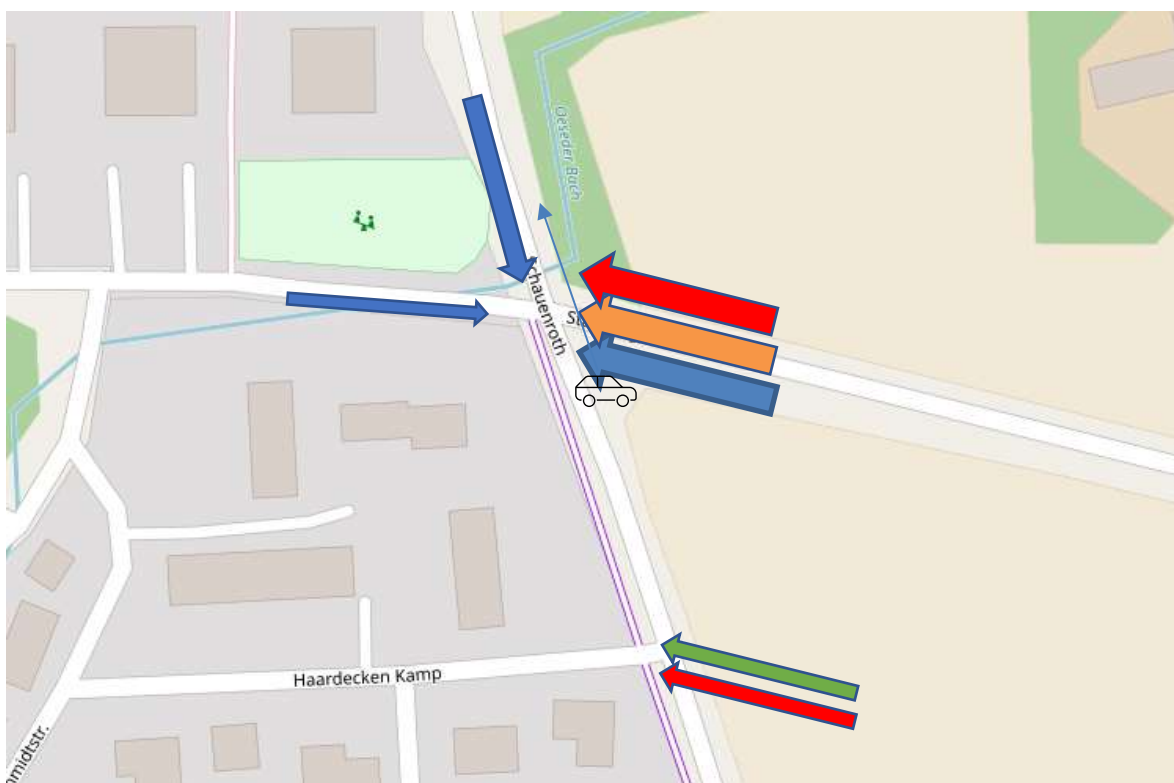


Verkehrssicherheit erhöhen

Schauenroth/Stadtring



Am Südring und an der Klöcknerstraße gibt es bereits Kreisverkehre, welche die Verkehrssicherheit für Fuß- und Radfahrer erheblich erhöhen. An der Kreuzung Schauenroth/Südring passieren täglich hunderte Schülerinnen und Schüler die Straßen, ohne Ampeln, Zebrastreifen oder sonstige Querungshilfen. Es handelt sich um eine von Autos stark befahrene Strecke. Der Verkehr wird mit der Erschließung des neuen Baugebietes noch weiter zunehmen. Daher ist hier dringend Handlungsbedarf gegeben, um diese Kreuzung sicher zu machen. Hierzu bietet sich ein Kreisverkehr an. Das folgende Bild zeigt die Unübersichtliche und gefährliche Kreuzung für Fuß- und Fahrradfahrer im Detail.



Aus Richtung Haardeckenkamp/Schauenroth kommend wird deutlich, welche fünf Verkehrsströme Autofahrer*innen beachten müssen, wenn sie bspw. 7.30 Uhr in Richtung Klöckner-Straße fahren möchten. Blaue Pfeile zeigen den Autoverkehr an. Dieser wird von links in den nächsten Jahren noch weiter zunehmen.

Die roten Pfeile bilden Fußgänger*innen und die grünen Pfeile Radfahrer*innen ab. Mit einem Kreislauf würde der Verkehr sicher für alle Verkehrsteilnehmer*innen und Kinder müssten nicht mehr behelfsmäßig die Straße an anderen Stellen überqueren.

Georgsmarienhütte, Sommer 2022

VERKEHR FÜR MENSCHEN (VFM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



Verkehrszählungen

- Kreuzung Dröper Hch-Schmedt-Str./Wellend. Str. Di, 14. Juni 2022, 6.30 – 8.00 h
- Kreuzung Harderberg Schulstr./Raiffeisenstr., Mi, 29.6.22, 7.00 – 8.00 Uhr
- Kreuzung Alt-GMH Berliner Str. / Hagener Str., Do, 30.6.22, 7.00 – 8.00 Uhr

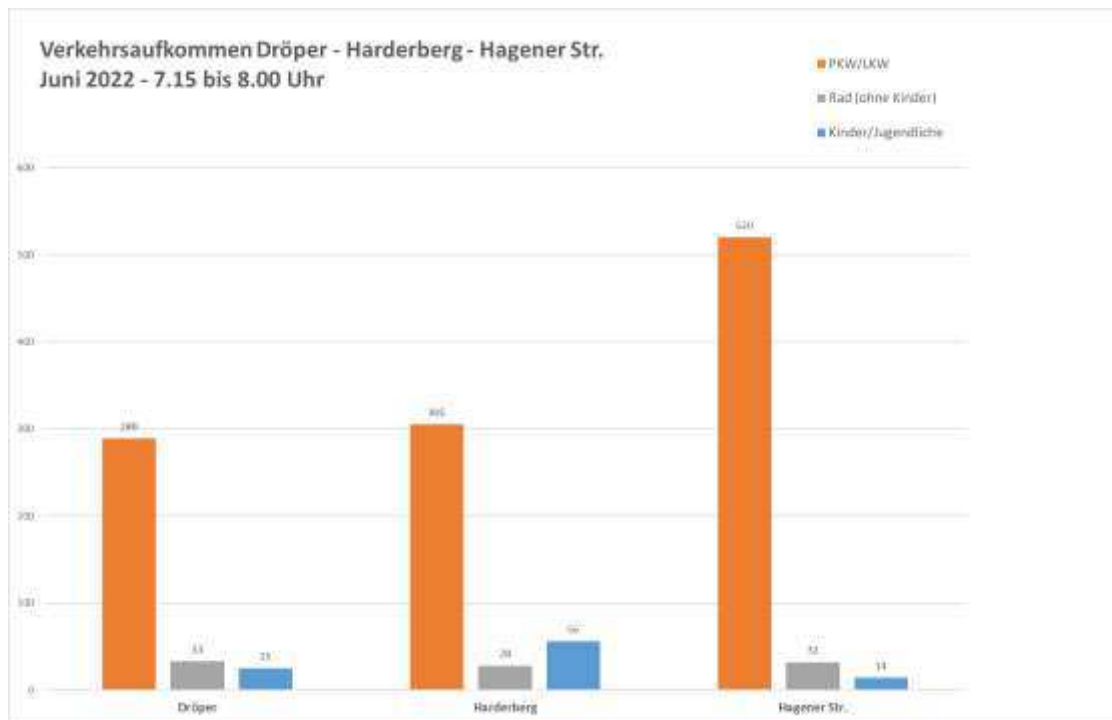
Wetter: Trocken, sonnig, klare Sicht

1. Verkehrsaufkommen gesamt 7.15 - 8.00 h

7.15 - 8.00	Dröper	Harderberg	Hagener Str.
PKW/LKW	289	305	520
Rad (ohne Kinder)	33	28	32
Kinder/Jugendliche	25	56	14

In Dröper waren vor 7.15 h acht Kinder zur Bushaltestelle unterwegs, die in der Zahl oben nicht enthalten sind. An den anderen beiden Standorten waren keine Kinder unterwegs, sodass der Vergleich nur für den Zeitraum von 7.15 bis 8.00 h angestellt wird.

Die Zahl der Kinder am Harderberg war höher als an normalen Tagen, da am Zähltag alle Kinder morgens zur ersten Stunde kamen, um gemeinsam zur Waldbühne zu fahren. Auffallend war zudem, dass mindestens 36 (= 19%) der PKWs Elterntaxis waren.



2. Fahrzeugaufkommen 7.30 - 8.00 h

7.30 - 8.00	Dröper	Harderberg	Hagener Str.
-------------	--------	------------	--------------

PKW/LKW	197	225	341
Rad (ohne Kinder)	20	17	14
Kinder/Jugendliche	24	42	7

3. Zählung Dröper 14.6.2022

		6.30 - 6.45	6.45- 7.00	7.00 - 7.15	7.15 - 7.30	7.30 - 7.45	7.45 - 8.00	Gesamt	Ges. 7 - 8 h
von Oesede	PKW	18	22	19	25	29	28	141	101
	LKW/Bus		3	1		1	1	6	3
	Rad	2		1	2	5	3	13	11
von Wellendorf	PKW	24	35	38	48	45	41	231	172
	LKW/Bus		1	2	1		1	5	4
	Rad	1	1	1	8	6	2	19	17
von HSch Süd	PKW	10	7	7	8	9	11	52	35
	LKW/Bus			1				1	1
	Rad	2	2	6	1	1	2	14	10
von HSch Nord	PKW	10	5	3	10	15	15	58	43
	LKW/Bus						1	1	1
	Rad			2	2	1		5	5
	PKW	62	69	67	91	98	95	482	351
	LKW	0	4	4	1	1	3	13	9
	Rad	5	3	10	13	13	7	51	43
	PKW/LKW ges.	62	73	71	92	99	98	495	360
					289				
Fußgänger	Kinder		3	5	1	17	7	33	30
	Erwachsene	1	1	3	1	9		15	13

4. Zählung Harderberg 29.6.22

		7.00 - 7.15	7.15 - 7.30	7.30 - 7.45	7.45 - 8.00	Gesamt
Ost-West-Ost	PKW	38	63	55	39	195
	LKW/Bus	6	1	6	4	17
	Rad	3	1			4
Süd-Nord-Süd	PKW	6	12	22	23	63
	Elterntaxi			24	12	36
	LKW/Bus			2	1	3
	Rad	7	6	8	9	30
Abzweig von + nach Nord	PKW	6	4	6	5	21
	Elterntaxi			9	17	26
	LKW/Bus					0
	Rad	8	4			12
	PKW	50	79	116	96	341
	LKW/Bus	6	1	8	5	20
	Rad	18	11	8	9	46
	PKW/LKW ges.	56	80	124	101	361
			305			
FußRad	Kinder		1	7	1	9
	Rad Kinder		4	22	12	38
	Rad Jugendl.		9	0	0	9
	Erwachsene	2	0	0	5	7
	Kinder/Jugendl. Ges.	0	14	29	13	56

5. Zählung Hagener Str. 30.6.22

		7.00 - 7.15	7.15 - 7.30	7.30 - 7.45	7.45 - 8.00	Gesamt
Ost-West-Ost	PKW	145	149	150	137	581
	LKW/Bus	7	7	8	8	30
	Rad	5	18	7	7	37
Süd-Ziel/Quelle	PKW	7	21	15	12	55
	Elterntaxi		1	4		5
Nord Ziel/Quelle	PKW	1	1	2	5	9
	PKW	153	172	171	154	650
	LKW/Bus	7	7	8	8	30
	Rad	5	18	7	7	37
	PKW/LKW ges.	160	179	179	162	680
			520			
Ampel	Kinder	0	7	5	2	14

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



23.7.22

Stadt Georgsmarienhütte Fraktionen im Stadtrat GMHütte Anlieger*innen Thie / Remigiusstr.

Nr. 13-02-2022

Durchfahrt / Elterntaxis / Fertigstellung Supermarkt „Auf dem Thie“

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur weiteren verkehrlichen Gestaltung und Organisation des Verkehrs „Auf dem Thie“ möchten wir einen Vorschlag machen bzw. einen Antrag stellen, der nach unserer Auffassung eine zukunftsfähige Lösung der künftigen Verkehrsführung bedeutet.

Wir haben mit einigen Anliegern gesprochen und diesen unseren Vorschlag geschildert. Das folgende Konzept verantwortet allein der VfM, sodass wir nicht die Anlieger*innen vertreten.

(Künftige) Ausgangslage:

- Nutzung des Thies als Ampelabkürzung durch Ortskundige (z. Zt.)
- Morgendliches Chaos zur Öffnung des Kindergartens durch die Elterntaxis einschl. entsprechender Gefahren durch zurücksetzende Fahrzeuge für Kinder, Fußbewegte und Radfahrende (z. Zt.)
- Slalomlauf und -fahrt für Fußbewegte und Radfahrende infolge der werktäglich zugeparkten Flächen (z. Zt.)
- Nach Fertigstellung des Supermarkts Anlieferung durch LKWs im vorderen an die L 95 angrenzenden Teil des Thies gegenüber dem Altenheim (künftig)
- Parkmöglichkeit für die Mitarbeiter*innen des Kindergartens nach Fertigstellung des Supermarkts unter dem Parkdeck (künftig)
- Haltemöglichkeiten für die Elterntaxis unter dem Parkdeck nach Fertigstellung des Supermarkts (künftig)
- Abfluss eines Teils der Elterntaxis und der Supermarktkunden nördlich des Bolte-Kottens über „Auf dem Thie“ Richtung Bahnhof (künftig)
- Hauptzu- und -abfluss der Kunden/innen des Supermarkts über den Kreis L 95 (künftig).

Ziele:

- Verhinderung des Ampel-Umfahrungsverkehrs
- Beendigung der oben beschriebenen Elterntaxi-Situation
- Reibungsloser und gefahrenreduzierter Abfluss des motorisierten Quellverkehrs vom Supermarkt
- Erreichbarkeit des Blumenladens und Kurzzeit-Parkmöglichkeiten vor dem Blumenladen
- Parkmöglichkeit für die Mitarbeiter*innen des Kindergartens
- Sicherstellung der Anlieferung des Supermarkts
- Geringstmögliche Lärm- und Immissionsbelastung der Anlieger
- Aufwertung des „Thies“ mit Rückgewinnung des Platzcharakters und Nutzungsmöglichkeit des Platzes (Aufenthaltsfläche mit Bänken, kleinere Veranstaltungen u. ä.).

Lösungsvorschlag:

- Auf Höhe (südliche Ecke) des Kottens Gildehaus bzw. der nördlichen Grundstücksgrenze des Altenheims auf der Straße „Auf dem Thie“ werden mittig zwei versenkbare Poller errichtet, die im Normalzustand ausgefahren sind und die Durchfahrt verhindern. Anlieger, Lieferanten und Feuerwehr/Rettung erhalten die technische Ausstattung (Fernbedienung o.ä.), um die Poller bei Bedarf herunterfahren zu können.
- Baugleiche Poller werden im Einmündungsbereich der Remigiusstraße gegenüber der Kirche errichtet. Diese Poller werden zu den Öffnungszeiten des Blumenladens eingefahren, sodass die Erreichbarkeit des Ladens gesichert ist. Die technische Ausstattung ist analog der o. g. Poller zu regeln. Organisatorisch ist zu regeln, dass diese Poller jeweils zu den „Elterntaxi-Zeiten“ ausgefahren sind.
- Vor dem Pfarramt (ehemaliges Jugendheim) ist für einen Teil der Fläche ein kleiner von Fahrzeugen nicht befahrbarer Platz zu schaffen.
- Dauerparken ist auf dem Thie und an der Remigiusstraße nicht mehr möglich; für die Anwohner ist per „Anwohnerparken“ bei Bedarf gegen die entsprechende Jahres-Bearbeitungsgebühr Dauerparken erlaubt.
- Auf freiwerdenden Flächen sind Fahrradständer, die optisch zum Charakter des Quartiers passen, zu errichten.
- Die Pflasterung – z. Zt. an einigen Stellen durch Teerstreifen verunstaltet – ist zu reparieren, um den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen.
- Wie oben bei der Ausgangslage beschrieben, können die Mitarbeiter*innen des Kindergartens unter dem Parkdeck des Supermarkts parken und die Eltern ihre Kinder unter dem Parkdeck an der nordwestlichen Ecke zum Kindergarten bringen.

Wir bitten um Prüfung und Diskussion unseres Vorschlags, den wir als eine Lösung verstehen, die die Belange sämtlicher Beteiligten bestmöglich berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. 

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



26.7.2022

Ideen und Beschwerdemanagement Stadt Georgsmarienhütte

14-03/2022

Einmündung Hermann-Löns-Weg – B 51 in Oesede-Süd

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Sicht nach rechts bzw. Süden ist insbesondere für PKWs, die vom Hermann-Löns-Weg auf die B 51 einbiegen wollen, immer schon schwierig gewesen. Nach der Reparatur des Geländers auf der Betoneinfassung des Tunnels hat sich die Situation weiter verschlechtert:

PKW-Fahrer*innen können die von Süden auf der B 51 kommenden Fahrzeuge nur erkennen, wenn sie mit der Front ihres Fahrzeugs ja nach Fahrzeuglänge bis ca. 30 bis 50 cm auf die B 51 vorfahren; zudem können sie keine Sicht bekommen, ohne die Radquerung komplett zu blockieren, was Radfahrer*innen wiederum zwingt, nach links auf die Fahrbahn auszuweichen.

Das ist eine für alle Beteiligten tagtäglich gefährliche Situation, die schnellstmöglich durch entsprechende Maßnahmen bzw. durch den Umbau von Mauer /Geländer behoben werden muss.

Hiermit beantragen wir, schnellstmöglich eine Lösung zu realisieren.



(das Foto wurde vor der Reparatur gemacht)

Mit freundlichen Grüßen

i. A. 



Fußgänger-Ampeln in Georgsmarienhütte

- 1979 Antrag im Stadtrat zur Errichtung eines Zebrastreifens **Heuer/Dröper**
- 1980 Bürger*innen fordern bei SPD-Versammlung in **Dröper** Fußgängerampel
- 1981 Unterschriftensammlung in **Dröper** für Ampel – 373 Unterschriften gesammelt
- 1981 Einstimmiger Ratsbeschluss: „Der Rat wünscht die Einrichtung einer Fußgängerampel an der Wellendorfer Str. in **Dröper**“
- 1982 Antrag SPD im Rat zur Errichtung einer Fußgängerampel **L 95 / Graf-Stauffenberg-Str.**
- 1982 Landkreis lehnt die Aufstellung einer Ampel in **Dröper** ab, da Werte nicht erreicht werden
- 1983 Antrag im Rat, Ampel in **Dröper** als Sofortmaßnahme durch den Stadtdirektor errichten
- 1984 SPD-FDP dokumentiert, dass sich Stadtratsgremien seit 1981 12x mit der Ampelanlage **Dröper** befasst haben
- 1993 Demo für Errichtung Ampel **L 95 / Graf-Stauffenberg-Str.**
- 1996 Inbetriebnahme Fußgängerampel **L 95** bei Dütmann (heute ist dort der Kreisel)
- 2004 Elterndemonstration für die Errichtung einer Ampel **Schulstr. Harderberg**
- 2005 Konzept der CDU zur Errichtung einer Fußgängerampel am **Harderberg – Schulstr.**
- 2006 Inbetriebnahme Kreuzungsampel **Schulstr. Harderberg**
- 2013 Planungsausschuss beschließt am 16.9.13 mit 12 ja und 1 Enthaltung die Errichtung der FLSA (Fußgängerlichtzeichenanlage) **Hagener Str.** https://gmh.ris.itebo.de/bi/si0057.asp?_ksinr=11480&tosellect=218958
- 2014 Errichtung FLSA **Hagener Str.** nach Anordnung durch den Bürgermeister
- 2022 (Juni) Stadtverwaltung Georgsmarienhütte lehnt Ampel in **Dröper** ab
- 2022 (Juni) Zählungen durch VfM in **Dröper** (Heuer), Fußgängerampel **Hagener Str.** und Kreuzungsampel **Harderberg** <https://vfm-os.de/2022/07/25/40-jahre-500-unterschriften/>
- 2022 (Juli) Übergabe von 500 Unterschriften zur Errichtung Ampel in **Dröper**
- 2022 29.8.2022 – 18.15 TOP 04 – Beschlussvorlage FLSA Wellendorfer Str. **Dröper**

Stand: 28.8.2022

Per E-Mail 14.9.2022

Stadtrat Georgsmarienhütte
z. K. Stadtverwaltung

Sehr geehrte Damen und Herren,

vermutliche viele Bürger*innen und wir begrüßen die im Frühling/Sommer gefällten Entscheidungen für mehr Verkehrssicherheit:

- Vor den Sommerferien ordnete der Landkreis **Tempo 70 auf der B 51** zwischen GMHütte und Bad Iburg an; die Maßnahme wurde vor einigen Wochen umgesetzt, sodass jetzt von der Stadtgrenze / Herrenrest bis Bad Iburg und umgekehrt maximal 70 km/h gefahren werden dürfen.
- Im Juli entschied der Stadtrat, der **Tempo 30 Initiative** beizutreten, der sich inzwischen 270 Städte angeschlossen haben. Herzlichen Dank! Leider gibt es bislang keine Reaktion der Bundesregierung.
- Zum Schulbeginn hat der Fachausschuss im Stadtrat einstimmig entschieden, dass in **Dröper eine Bedarfssampel** aufgestellt werden soll. Eine prima Entscheidung! Wir hoffen auf eine baldige Umsetzung des Beschlusses.

Es bleibt viel zu tun, folgende aus unserer Sicht dringenden bzw. aktuellen Punkte möchten wir ansprechen:

- Am 23.7.22 haben wir ein Konzept für die künftige Verkehrsführung des Gebietes "**Auf dem Thie**" an die Fraktionen und die Stadtspitze gemailt (s. Anlage); Anlieger Dirk Gildehaus hat dazu am 11.8.22 ein Schreiben an die Stadt und die Fraktionen geschickt (s. <https://vfm-os.de/wp-content/uploads/2022/08/220811-Stellungnahme-Gildehaus-VfM-Auf-dem-Thie.pdf>). Wir bitten um Ihre Unterstützung dieser konkreten Vorschläge, die aus der vertrackten Verkehrssituation das Beste zu machen versuchen.
- Ergänzend zur oben beschriebenen Maßnahme des Landkreises auf der B 51 regen wir an, dass die Stadt GMH ab **Stadtgrenze / Herrenrest bis Ortseingang wie der LK Tempo 70** auf der B 51 in beide Richtungen anzuordnen (wie die derzeitige Situation ist siehe die Bestandsaufnahme unter <https://vfm-os.de/2022/03/28/b-51-bestandsaufnahme-2-gmh-bis-os/>).
- Seit dem Frühling ist auf der B 51 zwischen der Brücke am Milchhof und Karolinenhöhe Tempo 70 angeordnet und vor/auf/nach der Talbrücke in jede Richtung nur noch eine Spur vorhanden. Das hat zu geringeren Geschwindigkeiten (auch in Folge im Ort), flüssigerem Verkehrsfluss, weniger Lärm) geführt. Unser Appell und unsere Bitte: Unterstützen und fordern Sie, den **Verzicht auf einen Neubau der Brücke** und bringen Sie stattdessen die dauerhafte Einrichtung jeweils nur einer Spur mit 70 km/h zwischen der Osterheide und Karolinenhöhe auf den Weg.
- **Schulweg Stadtring** zur Realschule und zum Gymnasium: Seit 3 Jahren sind Rad und Fußweg ab Einmündung Forstweg auf beiden Seiten entweder gar nicht oder nur teilweise nutzbar - für Fahrräder in beide Richtungen gar nicht mehr. Es ist dringend an der Zeit, hier für einen sicheren Schulweg zu sorgen. Auf eine weitere Begründung zu dieser völlig inakzeptablen Situation verzichten wir - Schauen Sie sich die Situation einfach einmal vor Ort an.
- Zur Sicherheit dieses Schulweges gehört auch die völlig unhaltbare Situation an der **Kreuzung Schauenroth / Südring**; siehe dazu die beiliegende vom VfM erarbeitete Zustandsbeschreibung, die als Lösung den Bau eines Kreisels anbietet. Soweit wir informiert (Ratsinformationssystem) sind, hat der Rat bereits 2015 einen einstimmigen Beschluss gefasst, dort einen Kreisel zu errichten - warum ist der Beschluss bislang nicht realisiert worden?

Mit freundlichem Gruß

R. Korte

Verein *Verkehr für Menschen* (VfM) - Feuerstätte 15 - 49124 Georgsmarienhütte

Antrag Verzicht Talbrücke Oesede 1.11.2022



221101-Antrag
Talbrücke B 51 - 15-04

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



1.11.2022

Stadt Georgsmarienhütte
Fraktionen / Stadtratsmitglieder GMHütte
z. K. Straßenbauamt, Landtagsabgeordnete

16-05/2022

Antrag Tempo 70 auf der B 51 zwischen Herrenrest und Oesede

Sehr geehrte Damen und Herren,

folgenden Antrag bitten wir in den Gremien des Stadtrats zu behandeln und zu beschließen:

Der Stadt fordert die Bürgermeisterin auf, für das Teilstück der B 51 zwischen Stadtgrenze GMHütte (Herrenrest) und Ortseingang Oesede in beide Richtungen als maximale Geschwindigkeit 70 km/h anzuordnen. Damit folgt die Stadt GMHütte der Entscheidung des Landkreises im Sommer 2022 zur Festlegung von Tempo 70 zwischen Stadtgrenze GMHütte und Stadtgrenze Bad Iburg auch für den Abschnitt Bäumker – Bad Iburg.

Begründung: Ausführliche Begründungen liegen aktuell und seit vielen Jahren vor, z. B.:

<https://vfm-os.de/2022/05/26/wie-geht-es-weiter-mit-der-b-51/>

<https://vfm-os.de/2022/04/10/konkreter-vorschlag-verkehrssicherheit-b-51/>

Mit freundlichen Grüßen

i. A.

Per E-Mail 13.11.2022

Mitglieder Ausschuss Stadtplanung

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter folgendem Link finden Sie "historische" Informationen zur bisherigen Diskussion über Kreisel im Zentrum. Vielleicht ist für Sie das ein oder andere Argument hilfreich für die morgige Diskussion im Ausschuss.

Das Material finden Sie unter: https://1drv.ms/u/s!Ai0Pq8FQmuMlhevwh48Ajoor5pY_VQ?e=rSMSQJ

Der Link bleibt nutzbar bis zum 20.11.22

Mit besten Grüßen,

R. Korte

Rainer Korte

Verein *Verkehr für Menschen* (VfM)

Feuerstätte 15

49124 Georgsmarienhütte

www.vfm-os.de

mail@vfm-os.de

05401 460 476



Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



22.11.2022

Klosterpforte und Parken

Die Klosterpforte liegt an der Königstr. ist ca. 50 m entfernt von der Fußgängerampel am Markt und ca. 100m vom Parkplatz Markt. Auf dem zentralen Parkplatz und der angrenzenden Eichhofstr. ist per Parkscheibe 2 Std. Parken erlaubt.

1 Markt

2 Klosterpforte



Die Königstr. endet südlich an der Bahnlinie; dort sind in ca. 150m Entfernung zur Klosterpforte 3 bis 4 Parkplätze, die vermutlich von Bahnfahrenden belegt werden. Die Königstr. hat ca. 50 m vor der Bahnlinie einen westlichen Abzweig, der ebenfalls Königstr. heißt.

3 Königstr. Richtung Bahn

4 Königstr. Richtung Markt



Unbefristete Parkmöglichkeiten:

- a) Vor der Klosterpforte direkt können 2 bis 3 Fahrzeuge parken (ob das erwünscht ist, wurde nicht eruiert).
- b) Königstr. östliche Seite (das Haltverbot ab Einmündung endet nach ca. 10 m (Bild 4))
- c) Königstr. Abzweig Richtung Westen (Bild 3 nach rechts) – Entfernung zur Klosterpforte ca. 150 m
- d) Weitere Parkmöglichkeiten in den östlich gelegenen Nebenstraßen (Entfernung zur Klosterpforte 150 bis 300 m).

R. Kone

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



20.12.2022

Stadt Georgsmarienhütte

Antrag 17-06/2022

Radverkehrschutz Kreuzung L 95 / Oeseder

Sehr geehrte Damen und Herren,

an der Kreuzung Oeseder Str. / L 95 im Zentrum von Oesede gibt es keinerlei Schutzmaßnahmen für den Radverkehr. Angesichts zunehmenden Radverkehrs ist hier dringend kurzfristig zumindest ein Minimal-schutz notwendig. Folgende Maßnahmen schlagen wir vor / beantragen wir:

1. Anbringung von Trixie-Spiegeln an den Licht-/Ampelmasten westlich, nördlich und östlich.
2. Ampelschaltung westlich, nördlich und östlich mit eigener Radverkehr-Ampel, die erst für die Rad-fahrenden und anschließend für den motorisierten Verkehr auf Grün schaltet.
3. Abmarkierungen westlich, nördlich und östlich nach folgendem Muster/Beispiel:



Die Notwendigkeit von Maßnahmen liegt auf der Hand, sodass wir auf weitere Begründungen verzichten.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. 

Mitglieder Planungs-,Verkehrsausschuss

Frau Schnalle, Stadtverwaltung

Herr Schwietert LK OS z. K.

Presse

Mitglieder VfM

Interessierte

29.6.2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Mai wurde die Renovierung der K 3331 zwischen Einmündung B 51 und Ortsausgang Oesede (Dröper) abgeschlossen. Insgesamt ist die Neugestaltung der Straße und insbesondere der Radwegführung / -sicherheit sehr gelungen und erheblich verbessert worden.

Um insbesondere die Sicherheit für Schulkinder, Radfahrende, Fußgehende und Straßenquerende weiter zu erhöhen und dem Standard der o.g. Umgestaltung der Straße anzugleichen, beantragen wir folgende Maßnahmen, für die die Stadt Georgsmarienhütte zuständig ist:

- a) Die beidseitigen Fußwege sind zu erheblichen Teilen in einem desolaten Zustand (Löcher, Unebenheiten, wacklige Platten, Überwucherung) - wie die von der Stadt seit langem aufgestellten Warnschilder auch dokumentieren - und sind zu ertüchtigen und in einen Zustand zu versetzen, der ihrer Funktion entspricht.
- b) Zwischen den Ortsschildern Dröper und Oesede (ca. 400m) ist Tempo 50 anzuordnen, um das gesamte Geschwindigkeitsniveau (mit Folgen innerorts) zu senken; auf der Nordseite befinden sich außerorts eine Einmündung und zwei Einfahrten, auf der Südseite eine Einmündung und drei Einfahrten. Zudem gibt es ganztägig zahlreiche querende Fußgänger.
- c) Die Fußgängerquerung im Einmündungsbereich B 51 ist als Zebrastreifen zu markieren, da der Übergang von wartenden Autos regelmäßig blockiert wird.
- d) Im Bereich der Bushaltestelle gegenüber der Graf-Stauffenberg-Str. ist eine Fußgängerquerung (Zebrastreifen) einzurichten.
- e) An sämtlichen Einmündungen (Graf-Stauffenberg-Str., Vockenhof, Carl-Goerdeler-Str., Auf der Nathe, Am Breenbach, Am Wiesenbach und Dröper innerorts) sind die Fußgängerquerungen farblich zu markieren.

Abschließend der **Hinweis, dass der Rat vor einem Schuljahr (Sommer 2022) beschlossen hat, in Dröper eine Fussgängerampel zu errichten.** Dazu die **Frage an Politik und Verwaltung**, wann die Ampel fertiggestellt wird - in 7 Wochen beginnt das neue Schuljahr.

Mit freundlichem Gruß,

R. Korte

Rainer Korte

Verein Verkehr für Menschen (VfM)

Feuerstätte 15

49124 Georgsmarienhütte

www.vfm-os.de

mail@vfm-os.de

05401 460 476



Tarifstruktur seit 1.8.2023

Bezogen auf Oesede – OS-HBF

HBF-OS

1. Am DB-Automat kann keine Karte Richtung Oesede gelöst werden; es erscheint "Die von Ihnen gewählte Fahrkarte erhalten Sie an einem Nahverkehrsautomaten" – nachdem man sich ganz durchgeklickt hat.
2. Am Automaten Westfalenbahn ist Oesede nicht anwählbar, sodass der Vorgang bei Wahl des Ziels abbricht.
3. Altstadt-OS – Oesede – nur am HBF lösbar - kosten 3,80 € - mit Bahncard 1,90 € (genau so wie vor dem 1.8.23)

Oesede - Bahnhof

1. Ticket Bahn am Automat Richtung OS-HBF für 4,60 € bzw. mit BC 2,30 €; Ticket Altstadt der gleiche Preis, somit eine Preiserhöhung von **21 Prozent**.
2. Tageskarte Bus/Bahn 9,50 € am Automat lösbar (BC gilt nicht). BC gilt für Einzelfahrten seit dem 1.8.23, so dass sich ein Tagesticket erst bei der fünften Fahrt rechnet.

Preise

Bus eine Fahrt 4,40 €, Nordwest-Bahn 4,60 €; Tageskarte Bus 7,80 €; Bus-Bahn-Ticket 9,50 €; somit muss ich bei Fahrtantritt entscheiden, ob ich mit Bahn oder Bus zurückfahre. Mache ich eine Fahrt mit der Bahn und eine mit Bus spare ich mit zwei Einzeltickets Bus und Bahn 0,50 €; fahre ich mit der Bahn hin und zurück mit Einzeltickets spare ich 0,30 €.

Das Tagesticket Bus/Bahn rechnet sich also nur, wenn ich eine dritte Fahrt mache; das Tagesticket Bus rechnet sich hingegen schon mit der Rückfahrt.

Das Ticket Altstadt – Oesede kostet 3,80 € (s.o.), Oesede-Altstadt 4,60. In OS-HBF kann ich das Ticket Oesede – Altstadt für 3,80 € lösen, in Oesede nur für 4,60 €.

App für VOS

Es werden bis zu 20 verschiedene Tickets aufgelistet – einschl. der digital lösbaren, die jedoch genauso viel kosten wie die normalen.

Es werden Kurzstrecken-Tickets und 8-Fahrten-Tickets benannt, die es in der Region nicht gibt.

Das Kombi-Ticket wird nicht erwähnt. Wie erfahre ich von dem Bus/Bahn-Ticket für 9,50 €?

Was hat sich eigentlich geändert?

R. Korte

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



28.8.2023

Per E-Mail an die Stadtverwaltung GMHütte am 28.8.23

Weitere Vorschläge zur Verkehrssituation "Am Thie"

Wir freuen uns, dass unser Vorschlag mit dem Poller in abgeänderter Form aufgegriffen wurde, und begrüßen es, dass es nun auf dem Thie verkehrsmäßig vorangeht. Folgende weitere Maßnahmen regen wir an / beantragen wir:

1. Die Zufahrt zu Dütmann sollte vom Thie aus gesperrt sein, da die Rampe eh als Abfahrt konzipiert und die Unterfahrt Rampe sehr eng ist. Zudem wären dann vor dem Blumenladen zwei Kurzzeitparkplätze gut unterzubringen.
2. Der Platz vor dem ehemaligen Jugendheim sollte wieder hergestellt und durch Poller abgesperrt werden. (Das reduziert auch die Attraktivität per Elterntaxi anzufahren)
3. Der gesamte Thie wird zu einer verkehrsberuhigten Zone mit dem Verkehrszeichen 325.
4. Auf dem gesamten Thie und der Remigiusstr. wird Anwohnerparken eingeführt, sodass Dauerparken nicht mehr möglich ist.
5. Auf den privaten (Parkflächen) regeln die Eigentümer den Schutz ihrer Fläche selbst.
6. Die Abfahrt vom Thie Süd ist für alle Verkehrsteilnehmer gleich zu regeln, sodass das Durchfahrtsverbot für Radfahrende aufzuheben ist. Ergänzend dazu der Hinweis, dass Radfahrenden, die ihr Rad bis zum Altenheim schieben oder die mit dem Rad vom Altenheim starten, nicht verboten werden kann (und es auch nicht verboten ist!), das Straßenstück zur L 95 zu nutzen.

Mit freundlichen Grüßen

i. A. 



IRRE - Verein Internationale Renn Raser Egos | Niki-Lauda-Bahn 300 km/h | Monaco

Stellungnahme zur B 51 Osnabrück – Georgsmarienhütte – Bad Iburg

Wir begrüßen sehr, dass die StVO nicht geändert worden ist, und damit weiterhin freie (schnelle) Fahr für freie Bürger gesichert ist. Wir sind es leid, dass die Belange/Rechte von Kindern, Alten, Radfahrenden, Behinderten und Fußgehenden denen von uns autofahrenden Leistungsträgern gleichgestellt werden sollten. Das ist jetzt vom Tisch und auf der B 51 kann es so weitergehen wie bisher.

Allerdings sehen wir noch Verbesserungspotenziale, um unsere Rechte und Interessen dauerhaft und nachhaltig durchzusetzen, sodass wir folgende Verbesserungsvorschläge für die B 51 machen:

1. Da Tempo 100 außerorts die Normgeschwindigkeit ist, ist zwischen Georgsmarienhütte und Bad Iburg durchgehend Tempo 100 wieder herzustellen.
2. Zwar gibt es auf der B 51 zwischen OS und Bad Iburg immer wieder und regelmäßig Unfälle, aber keine Unfallschwerpunkte (3 gleichartige oder 6 verschiedenartige Unfälle an einer Stelle) – sodass dem unter Punkt 1 genannten Vorschlag nichts entgegensteht.
3. Auf der Nordseite von GMH ist angesichts der 4-Spurigkeit mindestens Tempo 120 zu verordnen, da die baulichen Voraussetzungen dafür vorliegen. Sollte dies angesichts der störenden Einmündungen nicht gewünscht sein, ist zumindest am Harderberg im 6-spurigen Bereich Tempo 120 einzurichten, damit vor der Geschwindigkeitsreduzierung vor der Stadt OS noch zügig und gefahrlos überholt werden kann.
4. Wir sehen, dass höhere Geschwindigkeiten mehr Lärm für die ca. 10 Wohnhäuser direkt an der Straße am Harderberg verursachen. Diese Häuser waren da jedoch schon immer, also sind die Anwohner den Lärm gewohnt.
5. Radfahrerschutz ist uns wichtig, sodass wir vorschlagen den beidseitigen Radweg an der B 51 nördlich von GMH zu beseitigen. Radfahrende können gefahr- und problemlos ohne Lärmbelastung durch den Wald am Harderberg fahren und bekommen zudem gratis frische Luft.
6. Der Vorschlag unter 6 hätte auch den Vorteil, dass die störenden Radfahrenden an den Autobahnab-/einfahrten verschwinden würden.
7. Beim Neubau der Talbrücke Oesede ist unbedingt sicherzustellen, dass nach Fertigstellung mindestens 100 km/h (besser: 120 km/h) gefahren werden können.
8. Angesichts des guten Ausbaus der B 51 innerorts in GMH-Oesede sollte die frühere Tempo 70 Situation wieder hergestellt werden, damit man zügig den Ort durchqueren kann. Zwei Fußgängerunterquerungen sind für Fußgehende vorhanden – Umwege sind diesen zuzumuten, da jede Bewegung Fitness und Gesundheit fördern.

Freie Fahrt für freie Bürger!

GMH und auf allen Schnellstraßen am 3.12.2023

Per E-Mail - 6.12.24 - 24.1.24

**Mitglieder Planungsausschuss
Fraktionsvorsitzende
City-Gemeinschaft
Verschiedene**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der nächsten Sitzung des Planungsausschusses steht ein Antrag der SPD-Fraktion vom 1.12.23 zur Sperrung der Oeseder Str. im unteren Teil auf der Tagesordnung.

Am 6.12.23 (s.u. und beigelegt) haben wir einen detaillierten Vorschlag zu einer kostengünstigen und kurzfristig realisierbaren Lösung für die Verkehrssituation im **gesamten** Zentrum an Sie und die Verwaltung geschickt, zu dem wir bislang keine Reaktionen bekommen haben. Unser Konzept impliziert und setzt voraus, dass Maßnahmen im Zentrum jeweils die beiden zentralen Straßen (Oeseder und Graf-Stauffenberg) berücksichtigen müssen, da andernfalls keine befriedigende Lösung erreicht, sondern eine reine Verkehrsverlagerung/-verdrängung bewirkt wird.

Der Vorschlag der SPD-Fraktion hätte zur Folge, dass die Graf-Stauffenberg-Str. **weiteren Durchgangsverkehr hinzu bekäme**, was für eine Wohnstraße nicht akzeptabel ist. Wir bitten dringend darum, unseren Vorschlag einzubeziehen, da dieser die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und die beiden "Hauptstraßen" gleichartig berücksichtigt. Ob die in unserem Vorschlag angesprochene Diagonalsperrung an der Kreuzung bei Deichmann dabei hilfreich wäre, ist sicherlich diskussionswürdig.

Insgesamt würden wir es begrüßen, wenn Vorschläge von uns zu Verkehrsproblemen, die meistens konkrete und genau beschriebene Lösungen beinhalten, zur Kenntnis genommen und bei den Beratungen einbezogen würden.

Mit freundlichem Gruß

----- Weitergeleitete Nachricht -----

Von: "Verkehr für Menschen" <mail@vfm-os.de>

Gesendet: 06.12.2023 07:06:36

Betreff: Attraktivierung Innenstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

im März 2024 wird das neue Dütmann-Zentrum eröffnet. Wir sehen dringenden, kurzfristigen Handlungsbedarf, die Attraktivität des übrigen Stadtzentrums zu fördern und legen deshalb einen Antrag / ein Konzept vor, das kurzfristig zumindest im verkehrlichen Bereich eine erhebliche Verbesserung darstellt.

Gern stellen wir uns der Diskussion und/oder erläutern unsere Ideen und Vorstellungen.

Mit freundlichem Gruß

Verkehr für Menschen (VfM)

Verein für Georgsmarienhütte, den Südkreis Osnabrück
und die Region | Gegründet 2019

www.vfm-os.de | mail@vfm-os.de | 05401 460 476



6.12.2023

BM Bahlo / A. Herzberg / V. Schnalle
Fraktionsvorsitzende
Mitglieder Planungsausschuss im Stadtrat
City Gemeinschaft
VfM-Mitglieder
Interessierte
Presse

34-03/2023

Antrag/Konzept Attraktivierung Innenstadt

Zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beantragen / schlagen wir vor, kurzfristig folgende Maßnahmen umzusetzen.

Ziele

- Eine kurzfristige, kostengünstige und attraktivitätssteigernde Gesamtmaßnahme zu realisieren, die Kunden (auch) in die Oeseder Str. und Schoonebeek-Str. lockt.
- Die Maßnahme muss bei der Umgestaltung der Innenstadt ohne großen Aufwand und ohne große Kosten rückbaubar sein.
- Die Innenstadt für Fußgehende, Radfahrende, Behinderte, Kinder usw. sicherer und attraktiver zu machen.

Grundsätze

- Oeseder Str. und Graf-Stauffenberg-Str. sind für den Durchgangsverkehr, der auf die B 51 gehört, unattraktiver zu machen.
- Maßnahmen an den beiden vorgenannten Straßen müssen gleichwertig erfolgen, damit keine Verkehrs-Verdrängung in die jeweils andere erfolgt.
- Die Verkehrsteilnehmer*innen werden im Zentrum der Stadt annähernd gleichberechtigt, zumindest erfahren Radfahrende, Fußgehende, Behinderte, Alte und Kinder eine größere Wertschätzung.

Konzept / Maßnahmen

- (1) Umwandlung der Oeseder Str. in eine verkehrsberuhigte Zone mit dem Verkehrszeichen 325.1 von der Kreuzung an der Kirche bis zur Einmündung bei K & K.



- (2) Damit bleibt die Oeseder Str. in beide Richtungen durchfahrbar – im Schritttempo, sodass der gesamte Bereich für Fußgänger usw. erheblich an Attraktivität gewinnt.
- (3) Die Parkplätze bleiben erhalten wie vorhanden und werden mit einer Parkscheiben-Regelung von 60 Minuten versehen, um die Parkplatzkapazität zu erhöhen, sie für die Kunden zur Verfügung zu stellen und Dauerparker zu vertreiben. Diese Regelung kommt insbesondere den Geschäften zugute.

- (4) Am baulichen Zustand der Oeseder Str. müssen keine Änderungen vorgenommen werden: Beim damaligen Beschluss zum Umbau der Oeseder Str. wurde überprüft, ob der damals geplante und schließlich realisierte Ausbau rechtskonform mit der Festlegung als verkehrsberuhigte Zone ist. Die entsprechende Feststellung ist im Protokoll der entscheidenden Fachausschuss-Sitzung ausdrücklich vermerkt.
- (5) Die Schilder 325.1 sind aufzustellen am Beginn Oeseder Str. nördlich, Schoonebeek-Str., Am Rathaus, Feuerstätte entfällt, da bereits verkehrsberuhigt, Edith-Stein-Str. und Oeseder Str. südlich (5 Schilder).
- (6) Die Graf-Stauffenberg-Str. von der Wellendorfer Str. bis zur Kreuzung bei Deichmann, die Edith-Stein-Str., die Lichtenbergstr., „Am Rathaus“ einschließlich Georg-Elser-Str. und die Schoonebeek-Str. werden mit dem 244.1 zu Fahrradstraßen erklärt. Damit bleiben diese für den PKW-Verkehr und die Erreichbarkeit der City wird nicht eingeschränkt - nur die gesetzlich vorgeschriebene Rücksichtnahme auf Radfahrende kommt hinzu.
- (7) Die Schilder 244.1 sind aufzustellen an der Wellendorfer Str. / Graf-Stauffenberg-Str. / auf beiden Seiten Einmündung Feuerstätte / Graf-Stauffenberg-Str., Einmündung Lichtenbergstr. und Edith-Stein-Str. / Oeseder Str., Kreisel Schoonebeek-Str. und Einmündung in die Oeseder Str., Einmündung Am Rathaus und Kreisel Wiemann (9 Schilder).
- (8) In der Graf-Stauffenberg-Str. werden zwischen Feuerstätte und „Am Rathaus“ zwei Querungshilfen analog der Lösung im Schulzentrum errichtet. Diese sollen der leichteren Querung von (Schul)kindern, Friedhofsbesuchern und insbesondere alten Leuten, die aus dem Wohngebiet südlich der Feuerstätte kommen, dienen.
- (9) Analog ist „Am Rathaus“ zwischen Oeseder Str. und Graf-Stauffenberg-Str. mindestens eine Querungshilfe zu errichten.
- (10) Die Kreuzung „Am Rathaus“ / Graf-Stauffenberg-Str. wird mit einer Diagonalsperrung versehen, um den reinen Durchgangsverkehr wirksam einzuschränken. Die Erreichbarkeit sämtlicher Parkplätze wird dadurch nicht verhindert. Vorgeschlagen wird ein Diagonalsperrung Südost zu Nordwest



Schild nutzbar



(siehe Bild), denkbar ist aber auch Nordost zu Südwest.

- (11) Kosten: Vorteile des vorgeschlagenen Konzeptes sind die kurzfristige Realisierbarkeit und die geringen Kosten: 9 x 2 Schilder, ca. 10 Straßenaufmalungen Fahrradstr. zur Erinnerung und 3 bis 4 Querungshilfen, Investitionen sind nicht erforderlich.

Beispiel Osnabrück-Wüste



i. A.

R. Kone

7.1.24 - B 51 - per E-Mail

**Frau Weiner-Kohl, Straßenbauamt
Stadt GMHütte, Frau Schnalle
Fraktionen Stadtrat GMHütte
Interessierte
Presse**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie vom Straßenbauamt angekündigt und in der NOZ berichtet, soll bis 2025 die Umgestaltung der B 51 zwischen Osnabrück und Einmündung B 68 abgeschlossen sein. Wir haben dazu 2022 detaillierte Vorschläge eingebracht und diese in einem konstruktiven Gespräch mit Frau Weiner-Kohl diskutiert, sodass wir die geplante Maßnahme sehr begrüßen.

Dazu möchten wir folgende Anregungen geben bzw. Anträge stellen:

1. Sollte die Umgestaltung / Ertüchtigung der Radwege "nur" von/bis zur Einmündung B 68 geplant sein, sollten die dann noch fehlenden Teilstücke von/bis Ortseingang GMH (westl. Niedersachsenstr., östl. abknickende Vorfahrt Niedersachsenstr. / Dorfstr.) ebenfalls unbedingt saniert werden. Die Beläge sind zu erneuern / tückische Löcher zu beseitigen und Schutz zur Straße aufgebaut werden. Letzteres ist auf je einem Teilstück von je ca. 100m Länge auf Ost- und Westseite dringend erforderlich.
2. Angesichts des Umbaus der B 51 ergibt sich verkehrsrechtlich betrachtet, die Möglichkeit, Tempo 70 mindestens zwischen BAB-Auffahrt und Einmündung B 68 anzuordnen. Wir appellieren und bitten, diese Chance zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht verstreichen zu lassen.
3. Nicht zuletzt macht es der Umbau der B 51 möglich, für die ca. 15 bis 20 Wohngebäude zwischen Harderberg und B 68 nach Jahrzehnten mit der Anordnung von Tempo 70 eine wirksame Lärmreduzierung zu erreichen.

Sollte der Umbau der B 51 bis zum Milchhof (beidseitig) bereits geplant sein, entfällt der Punkt 1 oben.



Blickpunkt GMH

19.2.2024

Leserbrief zur Oeseder Straße

Am 6. Dez. 2023 hat der VfM ein Konzept bzw. einen Antrag zur Umgestaltung der Oeseder Str. und der umliegenden Straßen im Zentrum an die Stadtverwaltung, die Fraktionen und die Fachausschussmitglieder geschickt und beantragt, dieses Konzept in die Ausschuss-Sitzung Ende Januar 2024 zu bringen. Eine Woche vor der Ausschuss-Sitzung haben wir die Mitglieder des Ausschusses noch einmal an unser Anliegen erinnert. In der Sitzung kam der Antrag, obgleich fristgemäß eingereicht, mit keinem Wort zur Sprache.

Das Konzept des VfM hätte die diskutierten Probleme, die mit einer Schließung der Oeseder Straße im unteren Teil verbunden wären, vermieden und würde dennoch für die Innenstadt eine erhebliche und kostengünstige Attraktivierung der Innenstadt bedeuten und ist damit für alle Beteiligten ein guter Kompromiss.

Die wesentlichen Punkte knapp zusammengefasst:

- (1) Umwandlung der Oeseder Str. in eine klassische verkehrsberuhigte Zone mit dem Verkehrszeichen 325.1 von der Kreuzung bis zur Lichtenbergstraße.
- (2) Graf-Stauffenberg-Str., Edith-Stein-Str., Lichtenbergstr., „Am Rathaus“ einschließlich Georg-Elser-Str. und Schoonebeek-Str. werden mit dem Schild 244.1 zu Fahrradstraßen erklärt.
- (3) In der Graf-Stauffenberg-Str. werden zwischen Feuerstätte und „Am Rathaus“ zwei Querungshilfen analog der Lösung im Schulzentrum errichtet. Diese sollen der leichteren Querung von (Schul)kindern, Friedhofsbesuchern und insbesondere alten Leuten, die aus dem Wohngebiet südlich der Feuerstätte kommen, dienen.
- (4) Analog ist „Am Rathaus“ zwischen Oeseder Str. und Graf-Stauffenberg-Str. mindestens eine Querungshilfe zu errichten.

Die Vorteile dieses schnell realisierbaren Vorschlags:

- Es ist eine kurzfristige, kostengünstige und attraktivitätssteigernde Umgestaltung, die Kunden in die Oeseder Str. und Schoonebeek-Str. lockt.
- Die Maßnahmen wären bei einer grundlegenden Umgestaltung der Innenstadt ohne großen Aufwand rückbaubar.
- Die Innenstadt wird für Fußgehende, Radfahrende, Behinderte, Kinder usw. sicherer und attraktiver.
- Die Oeseder Str. bleibt in beide Richtungen durchfahrbar – im Schritttempo, sodass der gesamte Bereich für Fußgänger usw. erheblich an Attraktivität gewinnt.
- Die Parkplätze bleiben erhalten wie vorhanden und werden in der Oeseder Str. mit einer Parkscheiben-Regelung von 60 Minuten versehen, um die Parkplatzkapazität zu erhöhen und sie für die Kunden zur Verfügung zu stellen.
- Am baulichen Zustand der Oeseder Str. müssen keine Änderungen vorgenommen werden: Beim Beschluss zum Umbau der Oeseder Str. in den 80er Jahren wurde überprüft, ob der damals geplante und schließlich realisierte Ausbau rechtskonform mit der Festlegung als verkehrsberuhigte Zone ist.

- Die künftigen Fahrradstraßen bleiben für den PKW-Verkehr uneingeschränkt nutzbar und die Erreichbarkeit der City wird nicht eingeschränkt - nur die gesetzlich vorgeschriebene Rücksichtnahme auf Radfahrende kommt hinzu.
- Die Maßnahmen betreffen die Straßen im Zentrum gleichermaßen, sodass keine Verkehrsverdrängung stattfindet.
- Vorteile des vorgeschlagenen Konzeptes sind die kurzfristige Realisierbarkeit und die geringen Kosten.

Wir weisen eindringlich darauf hin, dass mit der Eröffnung des Dütman-Centers die Oeseder Straße einem starken Verdrängungswettbewerb ausgesetzt sein wird und der „Tod“ der Oeseder Straße nur mit einer Attraktivitätssteigerung verhindert werden kann. Dass diese unbedingt kurzfristig erfolgen muss, liegt auf der Hand.

Für die Zukunft wünschen wir uns, dass Konzepte und Vorschläge aus der Bürgerschaft zur Kenntnis genommen werden und nicht kommentarlos in den digitalen Papierkörbern verschwinden.

Rainer Korte, Vorsitzender

7.1.24 - B 51 - per E-Mail

**Frau Weiner-Kohl, Straßenbauamt
Stadt GMHütte, Frau Schnalle
Fraktionen Stadtrat GMHütte
Interessierte
Presse**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie vom Straßenbauamt angekündigt und in der NOZ berichtet, soll bis 2025 die Umgestaltung der B 51 zwischen Osnabrück und Einmündung B 68 abgeschlossen sein. Wir haben dazu 2022 detaillierte Vorschläge eingebracht und diese in einem konstruktiven Gespräch mit Frau Weiner-Kohl diskutiert, sodass wir die geplante Maßnahme sehr begrüßen.

Dazu möchten wir folgende Anregungen geben bzw. Anträge stellen:

1. Sollte die Umgestaltung / Ertüchtigung der Radwege "nur" von/bis zur Einmündung B 68 geplant sein, sollten die dann noch fehlenden Teilstücke von/bis Ortseingang GMH (westl. Niedersachsenstr., östl. abknickende Vorfahrt Niedersachsenstr. / Dorfstr.) ebenfalls unbedingt saniert werden. Die Beläge sind zu erneuern / tückische Löcher zu beseitigen und Schutz zur Straße aufgebaut werden. Letzteres ist auf je einem Teilstück von je ca. 100m Länge auf Ost- und Westseite dringend erforderlich.
2. Angesichts des Umbaus der B 51 ergibt sich verkehrsrechtlich betrachtet, die Möglichkeit, Tempo 70 mindestens zwischen BAB-Auffahrt und Einmündung B 68 anzuordnen. Wir appellieren und bitten, diese Chance zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht verstreichen zu lassen.
3. Nicht zuletzt macht es der Umbau der B 51 möglich, für die ca. 15 bis 20 Wohngebäude zwischen Harderberg und B 68 nach Jahrzehnten mit der Anordnung von Tempo 70 eine wirksame Lärmreduzierung zu erreichen.

Sollte der Umbau der B 51 bis zum Milchhof (beidseitig) bereits geplant sein, entfällt der Punkt 1 oben.

8 Anträge / Infos VfM

Verkehr in der City – November 2019: <http://vfm-os.de/wp-content/uploads/2019/11/191127-VfM-Verkehr-im-Zentrum-GMHuette.pdf>

Tempobeschränkungen in GMHütte – Dezember 2019: <http://vfm-os.de/wp-content/uploads/2019/12/191206-Tempo-30-50-70.pdf>

VfM Haltestellen-Konzept - Januar 2020: <http://vfm-os.de/wp-content/uploads/2020/01/200117-Qualitaetsanforderungen-Haltestellen-%96PNV-Stadt-GMH.pdf>

Radfahren „Auf dem Thie“ - Februar 2020: <http://vfm-os.de/wp-content/uploads/2019/11/191109-Einbahnstr.-Auf-dem-Thie-VfM-02-02-19.pdf>

Konzept Parkraumüberwachung - Februar 2020: <http://vfm-os.de/2020/02/09/parkraumueberwachung/>

Antrag Ruhebänke im Zentrum - Juni 2020: <http://vfm-os.de/wp-content/uploads/2020/06/200615-Ruhebaenke-im-Zentrum-07-06-2020-1.pdf> und <http://vfm-os.de/2020/09/19/ruhebaenke-schwierig-das-erfordert-einen-plan/>

Radfahren Kreuzung im Zentrum – Juni 2020: <http://vfm-os.de/2020/06/01/pop-up-bike-lanes/>