

Protokoll

Sitzung des Ortsbeirates am 18. März 2015

Beginn: 18:30 Uhr

Ende: 21:30 Uhr

Ort: TGZ Technologie- und Gewerbezentrum e.V. Schwerin, Konferenzraum

Anwesenheit

ordentliche Mitglieder

Daniel Meslien	SPD
Henry Meyer	CDU
Rolf Kunze	DIE LINKE
Renate Voss	Bündnis90/Grünen
Frank Deuringer	Unabhängige Bürger

stellvertretende Mitglieder

Gerd Röder (stimmberechtigt)	DIE LINKE
------------------------------	-----------

Gäste	72
Herr Nottebaum	stlv. Oberbürgermeister
Frau Wappler	Amt für Verkehrsmanagement
Herr Wehlmann	NVS GmbH

Leitung: Daniel Meslien

Protokollführer: Frank Deuringer

Festgestellte Tagesordnung:

öffentlicher Teil

- 1. Eröffnung der Sitzung, Begrüßung der Anwesenden**
- 2. Feststellung der Beschlussfähigkeit**
- 3. Bestätigung der Sitzungsniederschrift**
- 4. Buslinie 7 in der Gartenstadt**
- 5. Sonstiges**

Protokoll

öffentlicher Teil

1. Eröffnung der Sitzung, Begrüßung der Anwesenden

Die Mitglieder des Ortsbeirates, die Vertreter der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt, Vertreter des Nahverkehr Schwerin und die Gästeliste wurden durch Herrn Meslien begrüßt. Die ordnungsgemäße Ladung wurde festgestellt.

2. Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Ortsbeirat ist mit 5 von 5 Mitgliedern beschlussfähig.

3. Bestätigung der Sitzungsniederschrift

Das Protokoll vom 14.01.2015 wurde vom Ortsbeirat bestätigt.

4. Buslinie 7 in der Gartenstadt

Durch eine Bürgerinitiative in der Gartenstadt wurde in Erweiterung der vorgebrachten Anfragen und Beschwerden in der Ortsbeiratssitzung am 10. Dezember 2014, um einen neuen Termin, zur Erörterung der geänderten Linienführung der Buslinie 7 in der Haselholzstraße, zwischen der Einmündung Hagenower Straße bis zur Einmündung in die Mettenheimer-Straße, gebeten.

In Vorbereitung dieser Ortsbeiratssitzung wurde durch die oben benannte Bürgerinitiative ein Fragenkatalog mit 19 Schwerpunktthemen an die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt, Amt für Verkehrsmanagement, versendet und um Beantwortung gebeten. Zum Beginn der Ortsbeiratssitzung war den Mitgliedern des Ortsbeirates, Herr Kunze und Herr Röder ausgenommen, die Beantwortung des Fragenkataloges nicht zugegangen.

In der Ortsbeiratssitzung vom 10. Dezember 2014 sind zahlreiche Anfragen der Anwohner unbeantwortet geblieben. Dieses wurde durch Frau Wappler (AfV) in Form einer Präsentation beantwortet.

4.1. Präsentation zur Aufklärung der offenen Anfragen

Gliederung

- 1 - Belange der Verbindungsstraße Hagenower Str./ Haselholzstr.**
- 2 - Gehweg zwischen Haselholzstraße und TGZ**
- 3 - Entwicklung der Fahrgastzahlen**
- 4 - Alternative Busrouten**
- 5 - weitere Anfragen**

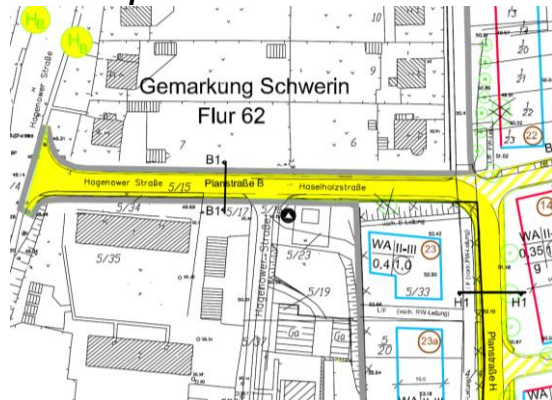
1. Belange der Verbindungsstraße Haselholzstraße und Hagenower Straße

Gibt es Schäden durch den Busverkehr in den genannten Bereichen?

Durch die Stadtverwaltung, Amt für Verkehrsmanagement, wird erörtert, dass die Bemessung des Ausbauquerschnittes auf Grundlage der zum Zeitpunkt der baulichen Realisierung der Haselholzstraße gültigen Vorschrift der RSTO 01 erfolgt ist. Die derzeitigen Pflasterungen in der Fahrbahn sind auf Havariefallmaßnahmen der Stadtwerke zurückzuführen und werden im April 2014 (15. KW) bituminös verschlossen.

Ist das „Verbindungsstück“ zwischen Hagenower Straße und Haselholzstraße für einen Begegnungsverkehr ausreichend dimensioniert? Entspricht der

Straßenquerschnitt in diesem Abschnitt den Festsetzungen des B-Plans?



Es wird erläutert, dass die vorgesehene Ausbaubreite aus der B-Planung umgesetzt wurde. Lediglich der Gehweg wurde in seiner Ausbaubreite von geplanten 1,50m auf 1,20m reduziert in der Bauausführung. Die Begründung hierfür kann in den bestehenden Bewuchs entlang des Gehweges bestehen.

Die Stadtverwaltung erörtert weiterhin, dass aus den B-Plänen, vor Bebauung der Wohngebäude entlang der Haselholzstraße, die Führung der Buslinie 7 ersichtlich war.

Auszug aus der Begründung zum B-Plan „Neue Gartenstadt“ 33.01

5.6 Verkehrliche Erschließung

5.6.1 Erschließungsnetz

Die Neue Gartenstadt wird im Osten über einen Knotenpunkt an die Ludwigsuster Chaussee und damit an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Dieser Knotenpunkt markiert gleichzeitig den Haupteingang in das Wohngebiet und wird entsprechend gestalterisch aufgewertet. Die Verteilung des Zu- und Abgangsverkehrs erfolgt getrennt über separate Fahrspuren (Planstraße A und Querschnitt A1-A1). Mittig wird eine grüne Baumsinsel angeordnet, die sich nach Westen in das Gebiet fortsetzt.

Im Westen erfolgt die Anbindung über die Hagenower bzw. Haselholzstraße (Planstraße B). Um die mögliche Führung der Buslinie 7 zu gewährleisten, ist die Aufweitung des derzeitigen Straßenkörpers erforderlich (Querschnitt B1-B1). die von Norden kommende Haselholzstraße soll nach Süden bis zur Mettenheimer Straße als Sammelstraße (Planstraße H) fortgesetzt und entsprechend für den Busverkehr ausgebaut werden (Querschnitt H2-H2).

Auszug aus der Begründung zum B-Plan „Neue Gartenstadt-Mitte“ 34.04

5.6.4 Öffentlicher Nahverkehr

Das Plangebiet ist an den öffentlichen Personennahverkehr (sh. Pkt. 3.2) angeschlossen. Perspektivisch ist durch den Nahverkehr vorgesehen, die Buslinie 7 von der Hagenower Straße über die angedachte Verlängerung der Haselholzstraße (Planstraße A) durch das Plangebiet in Richtung Mettenheimerstraße und dann auf die Hagenower Chaussee zu führen. Deshalb wird die Planstraße A unter Berücksichtigung der für den Busverkehr erforderlichen verkehrstechnischen und verkehrsrechtlichen Anforderungen geplant und hergestellt.

2. Gehweg zwischen Haselholzstraße und TGZ



Kostenschätzung

Maßnahmen	Kosten (Brutto)
Neubau Gehweg	81.500 €
Beleuchtung	mind. 15.200 €
Treppen	12.300 €
oder	
Rampen	11.600 €
Gesamtkosten für einen beleuchteten, barrierefreien Gehweg: <i>mind. 108.300 €</i>	

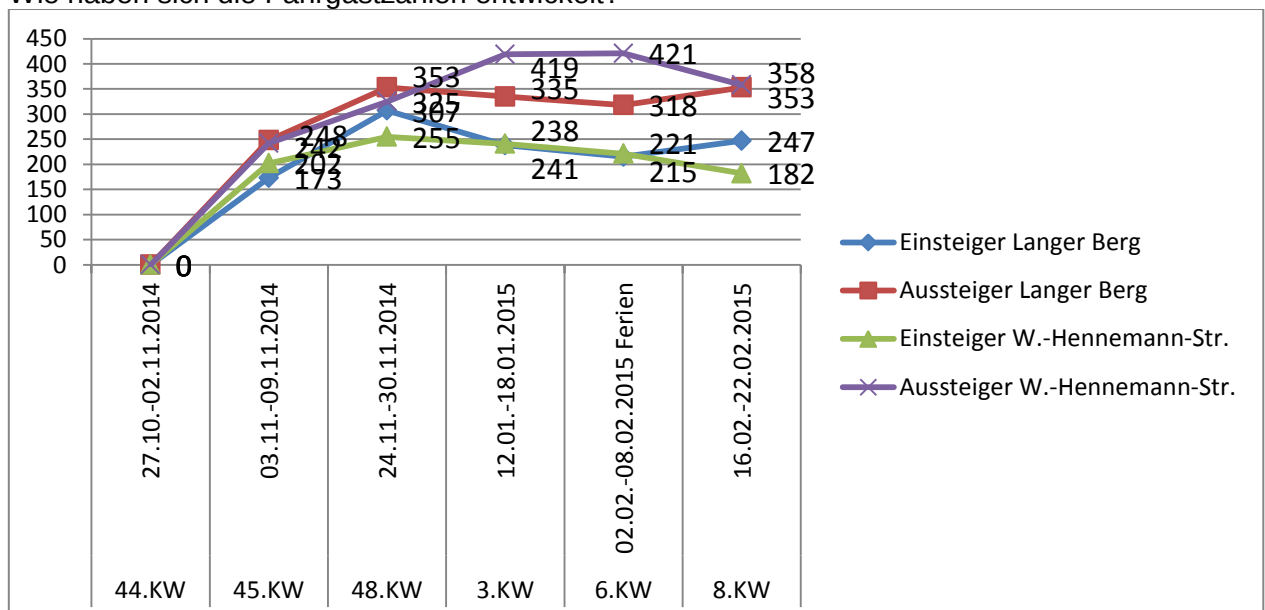
zusätzliche Kosten für:

- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- Neu- und Umverlegung von Leitungen
- Entsorgung von Altlasten

Durch die Stadtverwaltung wird darauf hingewiesen, dass die Höhe der Baukosten an den erhöhten Anforderungen für eine barrierefreie Führung der fußläufigen Anbindung besteht. Andere Lösungen mittels Treppen sind gegenüber den entsprechenden Gremien und Verbänden nicht erklärbar.

3. Entwicklung der Fahrgastzahlen

Wie haben sich die Fahrgastzahlen entwickelt?

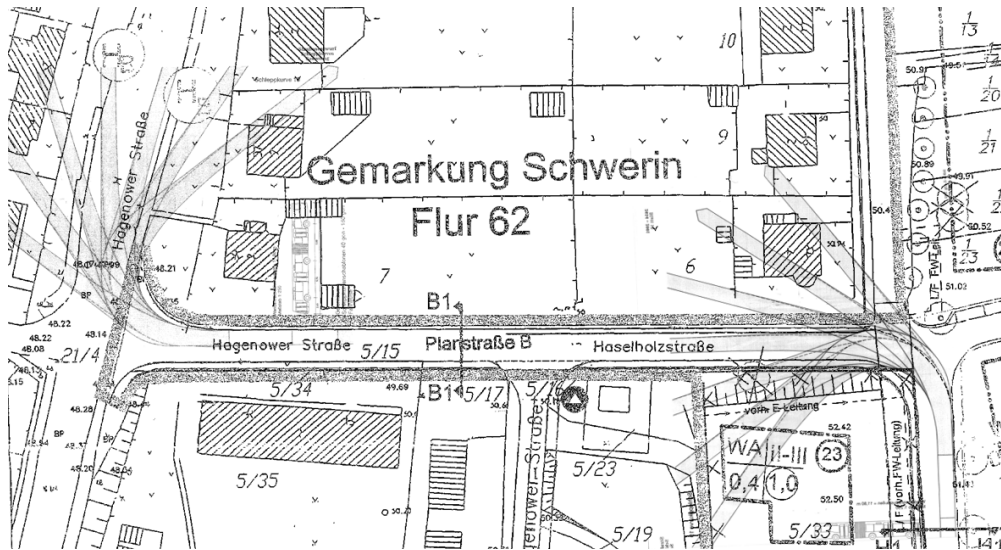


4. Alternative Busrouten

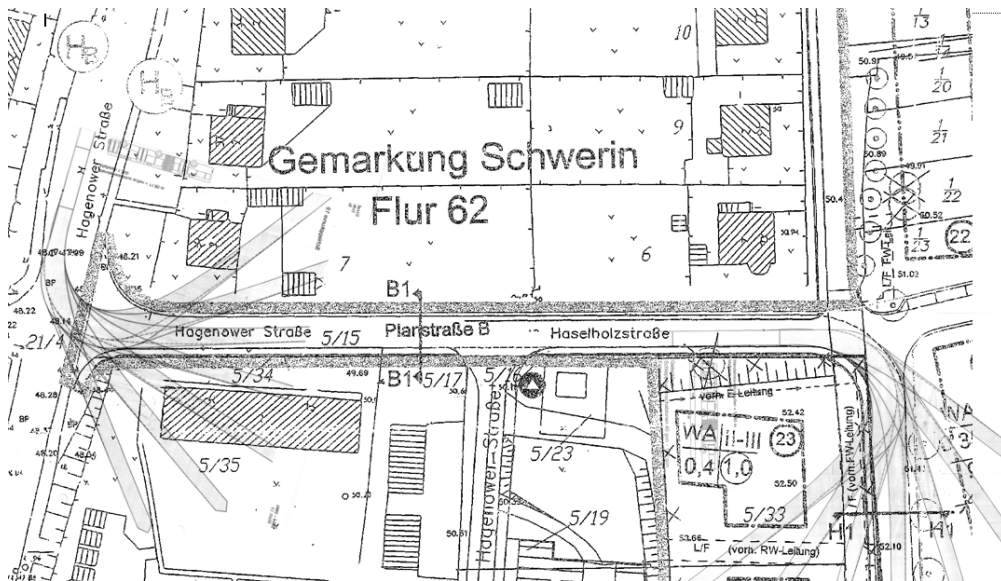
- I. Nutzung einer Wendeschleife im Technologiezentrum mit zusätzlichem Fußweg zum Wohnbereich "Langer Berg"
 - Nutzung der LKW-Wendestelle im Technologiezentrum (im Industriegebiet) nicht sinnvoll, da
 - bereits ausgebaute Haltestelle Langer Berg nicht mehr nutzbar
 - erhebliche Verschlechterung der Anbindung der neuen Gartenstadt
 - Verfehlung des Hauptziels
 - Verlegung der Haltestelle W.-Hennemann-Str. notwendig
 - Verlängerung der Fahrtroute um 800 m
- II. Linienführung Bus 7 von Hagenower Straße in die Mettenheimerstraße - Haselholzstraße - Langer Berg ("Spielstraße" ist hier aufgrund von 2 vorhandenen Spielplätzen und fehlender Kinderzahl nicht zwingend erforderlich) - Ludwigsluster Chaussee - Mettenheimerstraße
 - Führung über Anwohnerstraße „Langer Berg“ nicht sinnvoll, da
 - bereits ausgebaute Haltestelle Langer Berg nicht mehr vollständig nutzbar
 - Verfehlung des Hauptziels
 - Erhöhung der Fahrtzeit
 - Verlängerung der Fahrtroute um 1,4 km
 - Qualitätseinbußen für die Fahrgäste
 - Erhöhte Beeinträchtigung der Anlieger der Anwohnerstraße Langer Berg
- III. Linienführung Bus 7 von Hagenower Straße in die Mettenheimerstraße auf die Ludwigsluster Chaussee - Umgehungsstraße (Umstiegsmöglichkeit in die 16) - vorbei am Autohaus Ahnefeld
 - Führung über Mettenheimerstraße, Ludwigsluster Chaussee und Umgehungsstraße bis Autohaus Ahnefeld nicht sinnvoll, da
 - Route nur in Fahrtrichtung Krebsförden nutzbar
 - Route nicht in Fahrtrichtung Hauptbahnhof nutzbar
 - bereits ausgebaute Haltestelle Langer Berg nicht mehr nutzbar
 - erhebliche Verschlechterung der Anbindung der neuen Gartenstadt
 - Verfehlung des Hauptziels
 - Erhöhung der Fahrtzeit
 - Verlängerung der Fahrtroute um 1,1 km
 - Qualitätseinbußen für die Fahrgäste
- IV. Ausbau der Buslinie 19 (höherer Takt, Fortführung bis Krebsförden)
 - Buslinie 19 verbindet Betriebshof Haselholz mit ein- und ausrückenden Fahrzeugen
 - Taktverdichtung und Fahrwegveränderung weder finanziell noch technologisch vertretbar
 - Linie 7 muss auch mit dieser Maßnahme weiter betrieben werden
- V. Höhere Taktung der Bahnlinie 4
 - Fahrgastzahlen sind zu gering für eine sinnvolle Taktverdichtung

5. Weitere Anfragen

Schleppkurvennachweis – Fahrtrichtung Hauptbahnhof



Schleppkurvennachweis – Fahrtrichtung Krebsförden



4.2. Diskussionsrunde

- Die Diskussionsrunde wurde durch Herr Kunze mit einer Auswertung seiner Teilnahme an einem Treffen der Bürgerinitiative eröffnet. Es folgte durch ihn die Verlesung der Schwerpunktthemen aus dem Fragenkatalog an die Stadtverwaltung.
 - Welche besonderen Umstände sind der Stadtverwaltung bzw. der Verkehrsbehörde bekannt, die eine Ausnahme entgegen den „Richtlinien für die Anlage von Straßen“ (hier Erschließungsstr.) RAS (nur sehr begrenzte Sonderfälle wie Notsituationen oder das Fehlen einer alternativen Verkehrsführung) zulässt, den Busverkehr über Erschließungsstraßen 4. bzw. 5. Ordnung mit nähräumigen Verbindungsfunktionsstufen fahren zu lassen?
 - 2. Fand vor Herstellung der Verbindungsstr. zwischen Hagenower Str. (Höhe Rosenstr.) und Haselholzstr. im Jahre 2003/04 eine Verkehrszählung statt bzw. wurde eine Verkehrsprognose erhoben? Wenn ja, durch wen und mit welchem Ergebnis?
 - Wie kommt es zu einem Schwerverkehrsanteil von 2% bzw. 2,5%, wenn die betreffenden Straßenabschnitte mit dem Verkehrszeichen 253 (Verbot für Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t) gekennzeichnet sind? Durch wen wurden die Verkehrszählungen durchgeführt?
 - 3. Erfolgte vor Beginn der Umleitung des Busverkehrs durch das Wohngebiet wie allgemein üblich bei einer Umstellung vom Individualverkehr auf Öffentlichen Verkehr eine Verkehrsanalyse unter Beteiligung des Nahverkehrs? Da vorher ausschließlich Individualverkehr (Wohngebiet für LKW ü. 7,5t gesperrt) stattfand, und jetzt durch den ÖPNV eine vollkommen andere Belastungsebene (Straßenoberbau, -unterbau, Staub, Abgase, Lärm) sich entwickelt hat, ist eine diesbezügliche Analyse üblich. Dies hat nichts mit einer Umwidmung der betr. Straßen zu tun.
 - 4. Wurden seinerzeit bei Erstellung dieses Straßenabschnittes im Jahre 2003/04 die Vorgaben der „Richtlinien der Standardisierung des Oberbaus“ (RSTO 12 bzw. Vorgänger) sowie die „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RAS 06 bzw. Vorgänger) hinsichtlich der Dimensionierung sowie der Straßenbelastung schon in Hinblick auf den heute stattfindenden Busbetrieb eingehalten? Welche Belastungsklasse hat dieser Straßenabschnitt? Wo sind die entsprechenden Unterlagen (Erschließungsvertrag mit Firma HFR etc.) einzusehen?
 - 5. Wie ist die Einschätzung der Verkehrsbehörde sowie des Nahverkehrs zur konkreten Gefährdungslage auf dem Straßenabschnitt Verbindungsstr. „Hagenower Str.“ Höhe „Rosenstr.“ zur „Haselholzstr.“ für Fußgänger u. Radfahrer bei Begegnungsverkehr von Bussen auf einer 6m breiten Straße bei ständigem Radverkehr? Ist es der Verwaltung, der Verkehrsbehörde und den Verantwortlichen des Nahverkehrs bekannt, dass ausschließlich dieser Straßenabschnitt mit einem 1,10m breiten Gehweg sowohl durch die Kindergruppen als auch von den Eltern beim Abholen ihrer Kinder aus den in der Nähe befindlichen Kindereinrichtungen genutzt wird?
 - 6. Warum beträgt die Breite des Gehweges nur 1,10m statt 1,50m (lt. B-Plan)? Wer war für die damalige Bauabnahme verantwortlich und durch wen erfolgte sie? Wo kann das entsprechende Bauabnahme bzw. -übergabeprotokoll eingesehen werden? Es wird hier nicht die Rechtmäßigkeit der Straßenherstellung in Zweifel gezogen, sondern es bestehen erhebliche Bedenken hinsichtlich der Dimensionierung.
 - 7. Warum wird seitens der Verkehrsbehörde bzw. der Stadtverwaltung bei der Umsetzung des B-Planes mit zweierlei Maß gemessen? Einerseits erfolgte eine konsequente Umsetzung der neuen Linienführung, auf der anderen Seite sollen die verringerten Straßenquerschnitte nicht verbindlich sein. So ist auch nicht von der Hand zu weisen, dass auch der Straßenunterbau „nicht verbindlich“ ist und den heutigen Anforderungen nicht entspricht.
 - 8. Welchen Sinn macht der Bau des neuen Rad- u. Wanderweges „Alte Dömitzer Landstr.“ unter Verwendung von Fördermitteln, wenn sich die potentiellen Benutzer auf der direkten Zugangsstr. (Haselholzstr.) den besonderen Gefahren durch den regen Linienbusverkehr aussetzen müssen, da kein Fahrradweg existiert?
 - 9. Fand zur Überprüfung der Befahrbarkeit der Kurven auf der neuen Linienführung durch die Busse bzw. Gelenkbusse des Nahverkehrs die übliche sog. „Schleppkurvenmessung“ statt, wie in den „Richtlinien für die Anlage von Straßen“ (RAS) gefordert wird? Wann und durch wen erfolgte diese? Mit welchem Verkehrsmittel genau wurde die Messung durchgeführt? Wo ist das entsprechende Protokoll einzusehen?
 - 10. Wann erfolgt definitiv der endgültige Austausch der gepflasterten provisorischen Straßendecke durch eine Asphaltdecke zwecks Wiederherstellung des ursprünglichen

Straßenzustandes, wie in der „Straßenwiederinstandsetzungsvorschrift“ angemahnt?

- 11. Erfolgte der Unterbau sowie die erforderliche Verdichtung der provisorisch gepflasterten Straßenabschnitte durch die damalige Straßenbaufirma entsprechend den jetzigen Belastungsparametern und hatte die Baufirma überhaupt Kenntnis von den jetzt erforderlichen neuen Tragfähigkeitswerten?
 - 12. Hatte diese Baufirma überhaupt die notwendige Qualifikation für die Aufgrabung von Verkehrsflächen und wurden neben dem Vertrag auch die hierfür erforderlichen „Zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Aufgrabungen von Verkehrsflächen“ (ZTV A-StB 2010)) abgeschlossen?
 - Wer sind die Rahmenvertragspartner und wer ist explizit für die Kontrolle der entsprechenden Qualifikationsnachweise verantwortlich?
 - 13. In wie weit kommt die Verkehrsbehörde ihrer Verkehrssicherungspflicht nach angesichts der Tatsache, dass sich durch den regelmäßigen Schwerlastverkehr (Busse ca. 10t Achsgewicht, tägl.~ 1700t Leergewicht-ohne Fahrer und Fahrgäste) an nahezu allen Stellen die provisorisch gepflasterte Straßendecke um bis zu 5 cm gesenkt hat, und somit eine latente Unfallgefahr insbesondere für Zweiradfahrer besteht? Außerdem kommt es beim Überfahren dieser Senken durch die Busse zu einem kurzzeitigen enormen Anstieg des Lärmpegels.
 - Da sich besagte tiefe Absenkung direkt im Kurvenradius befindet und sie sich auf eine Länge von ca. 1,5 m über die ganzen Straßenbreite hinzieht, ist selbst für einen PKW k e i n e ungehinderte Fahrt möglich. Diese Beantwortung geht an der Realität glatt vorbei.
 - 14. Wurden Messungen bezüglich Emissionen bzw. Immissionen, d.h. Messungen hinsichtlich des Verkehrslärms, der Abgas- u. Staubbelastung und der Erschütterungen gem. § 26 BImSchG unter Beachtung der neuen Belastungskriterien bisher vorgenommen und wurde das Landesamt für Umwelt, Naturschutz u. Geologie von den veränderten Umweltbelastungen in einem schutzbedürftigem Gebiet(spricht Wohngebiet) zwecks Überwachung gem. § 52 BImSchG in Kenntnis gesetzt? Sind dahingehende Messungen konkret geplant? Wenn nicht, warum nicht?
 - Da die Busse nicht mit einem Dieselpartikelfilter ausgerüstet sind, muss sehr wohl von veränderten Belastungskriterien im Wohngebiet ausgegangen werden. Daher ist auch das Amt für Umwelt, Naturschutz und Geologie zu informieren und auch nach § 52 BImSchG zu überwachen.
 - 15. Welcher genaue Straßenabschnitt ist gemeint, wenn in der „Vorschlagsliste der Verwaltung“ hinsichtlich anstehender Bauvorhaben der Stadt Schwerin von der „Erneuerung der Hagenower Str. im Abschnitt Haselholzstr. bis Brink als Lärminderungsmaßnahme“ gesprochen wird? Was genau ist darunter zu verstehen und gibt es hierzu schon konkrete Planungen? Wann werden die betroffenen Bürger oder der Ortsbeirat in die Vorplanungen mit einbezogen bzw. informiert?
 - 15. Forderung nach einem unabhängigen Sachverständigen, um eine reelle Ein- u. Ausstiegsfrequenz des Haltepunktes „Langer Berg“ zu ermitteln.
 - Bezugnehmend auf Ihr Schreiben an den Ortsbeirat vom 23.02.15 und dem darin enthaltenem Diagramm (siehe Anhang) zur Entwicklung der Fahrgastzahlen der Buslinie 7 an den Haltestellen „Langer Berg“ und „W.-Hennemann -Str.“ ergibt sich die Frage, woher die ca. 100 Ein- u. Aussteiger an besagten Haltestellen in der 44.KW kommen, obwohl die neue Linienführung erst ab 3.11.14 (45.KW) in Kraft trat. Hatte sich hier der Nahverkehr einen „Betriebsausflug“ gegönnt oder das Verkehrsmanagement eine „Stadtteilbesichtigung“ auf Kosten der Steuerzahler? Hier stellt sich die Frage: Wer erstellte dieses Diagramm und wer ermittelte die Fahrgastzahlen? An diesem Beispiel ist m.E. ersichtlich, dass es opportun ist, die reelle Ein- u. Ausstiegsfrequenz durch einen unabhängigen Sachverständigen ermitteln zu lassen.
 - In diesem Zusammenhang wäre es auch angebracht zu prüfen, wie der Nahverkehr seine Fahrgastzahlen an der Haltestelle „Langer Berg“ ermittelt, da die Busse nicht mit einer Lichtschranke ausgerüstet sind und nur durch die verkauften Tickets an den mobilen und stationären (linienunabhängigen) Fahrscheinautomaten bestenfalls eine Schätzung erfolgen kann.
 - 16. Aufforderung an den Ortsbeirat, alle erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten, um mit dem Verkehrsausschuss der Stadt eine Öffentliche Anhörung mit allen Betroffenen zu dieser Gesamtproblematik durchzuführen.
- Die bei der Bürgerinitiative vorliegende Antwortliste kann im Zusammenhang mit dem Protokoll nicht veröffentlicht werden, da keine Weiterleitung an die restlichen Mitglieder des Ortsbeirates und den Protokollführer erfolgte.
 - Durch Herrn Nottebaum wurde angeboten alle 19 Schwerpunktthemen einzeln zu beantworten und dann zu diskutieren.

- Durch Herrn Kunze wurde in Gemeinschaft mit Herrn Röder folgender Antrag:
 - 1. Der Ortsbeirat beauftragt den Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr der Stadt Schwerin, eine „Öffentliche Anhörung zur Gesamtproblematik ‚Neue Linienführung der Buslinie 7‘“ durchzuführen.
 - 2. Der Ortsbeirat regt die Bildung einer Arbeitsgruppe an, bestehend aus Mitarbeitern der Stadtverwaltung, des Verkehrsmanagements, des Nahverkehrs sowie Vertretern der Bürgerinitiative und des Ortsbeirates, um mögliche Kompromisse zu suchen und entsprechende Lösungsansätze zu erarbeiten.
 - Alternativ: Der Ortsbeirat bittet die Stadtverwaltung Schwerin, die reale ein- und Ausstiegsfrequenz des Haltepunktes „Langer Berg“ durch einen unabhängigen Sachverständigen in Anwesenheit eines Vertreters der betroffenen Bürger zu ermitteln.

an den Ortsbeirat gestellt, mit der Aufforderung um abstimmende Entscheidung im Anschluss an die Diskussionsrunde.

- Durch Frau Wappler (AfV) wurde die Beantwortung der 1. Frage des Fragenkataloges, entsprechend der bereits an die Bürgerinitiative übersandten schriftlichen Antwort, verlesen.
- Die entstehende Diskussion ließ erkennen, dass eine durchgehende Beantwortung der Schwerpunktthemen keine Lösung für die anstehende Problematik bringt.

4.3. Weiterführende Diskussionsrunde

Aufgrund der Vielzahl der Wortmeldungen und teils kontroversen Diskussion war eine detaillierte Mitschrift nicht möglich. Hier werden nur die wesentlichen Diskussionspunkte dargelegt.

- Die Darstellung der Fahrgastzahlen und deren Entwicklung an der Haltestelle „Langer Berg“ wurde in Frage gestellt. Durch Herrn Wehlmann (NVS) wurde erörtert, dass eine reale Erhöhung von 600 Fahrgästen/Woche auszugehen ist. Diese sind ermittelte Zahlen aus routinemäßigen Zählungen aller Linien. Ein gleichwertiger Verlust an parallelen Linien ist nicht feststellbar.
- Die gemessene Breite des Gehweges entlang der abbiegenden Hagenower Straße wurde abweichend geführt. Durch die Bürgerinitiative wird ein Maß von 1,10m festgestellt. Durch die Stadtverwaltung wurde vor Ort ein Wert von 1,20m gemessen (inklusive der Borde).
- Die dargestellten Kosten für die Herstellung der Wegebeziehung zum TGZ werden angezweifelt. Ein Angebot der Kostenbeteiligung durch die Bürgerinitiative wird nicht erneuert.
- Die Frage nach Umlage von Anliegerbeiträgen bei Sanierung der durch den Busverkehr genutzten Fahrbahn kann nicht abschließen beantwortet werden.
- Durch Anwohner wird auf stark klappende Schachtabdeckungen in der Fahrbahn der Haselholzstraße hingewiesen. Die Stadtverwaltung sichert eine Überprüfung und Schadensregulierung zu.

- Durch Herrn Seehase (TGZ) wird eine Splittung der Buslinie 7 vorgeschlagen. Es sollte die Möglichkeit der Einrichtung einer Linie 7 und 7A geprüft werden. Diese könnten wechselseitig die Haltestellen „TGZ“ und „Langer Berg“ anfahren. Eine abschließende Einigung hierzu war nicht herbeizuführen, da die prozentuale Verteilung der Fahrten 7 / 7A nicht möglich war.

4.4. Abstimmung des Ortsbeirates zum Antrag von Herr Kunze (Punkt 4.2, 3. Abs.)

Es erfolgte eine öffentliche Abstimmung des Ortsbeirates. Es wurde über beide Punkte gesamtheitlich in einer Abstimmung votiert.

Das Ergebnis lautet:

2 x Nein-Stimmen

1 x Ja-Stimme

2 x Enthaltung

Damit wird der Antrag abgelehnt und nicht weiter durch die Stadtverwaltung verfolgt.

5. **Sonstiges**

5.1. Zweite Einfahrt zur Krösnitz

Es gibt auf der Krösnitz Befürworter und Gegner einer zweiten Zufahrt. Dazu wurde eine Unterschriftenliste an die Oberbürgermeisterin übergeben. Sie hat nach Aussage der anwesenden Bürger eine erneute Betrachtung der Verkehrsbelastung nach Fertigstellung der Eigenheimbauten und Stilllegung des Sportplatzes zugesagt.

Nachtrag zum Protokoll vom 14.01.2015:

Es wurden durch beide Parteien Unterschriftensammlungen an die Stadtverwaltung übergeben. Eine abschließende Entscheidung liegt noch nicht vor.

Das Protokoll vom 14.01.2015 wird durch Herrn Meyer nochmals an die Stadtverwaltung versendet, mit der Bitte um Klärung des Sachstandes.

5.2. Radwegführung parallel Crivitzer Chaussee

Mit dem Umbau der Verkehrsführung im Bereich Osterberg / Crivitzer Chaussee sollten die illegalen Poller vor dem Aquashop entfernt werden, dieses ist dato umgesetzt. Der Rückbau der ehemaligen Straße stößt auf großes Unverständnis, da nun in diesem kurzen Bereich vor dem Aquashop eine Radwegführung fehlt. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die Verbindung der beiden Radwege kurzfristig unkompliziert möglich ist.

Nachtrag zum Protokoll vom 14.01.2015:

Die Problematik wurde von Anwohner mit Herrn Nottebaum diskutiert. Es wurde eine Prüfung der Sachlage durch die Stadtverwaltung versprochen.

Durch Die Anwohner wurde ein Schreiben übergeben.

Die nächste Sitzung des Ortbeirates findet am 06.05.2015 statt. Der Ort wird noch bekanntgegeben. Geplant ist die Veranstaltung im ehemaligen Kegelklub in der Schlossgartenallee durchzuführen.

gez. Daniel Meslien

Vorsitzender

gez. Frank Deuringer

Protokollführer