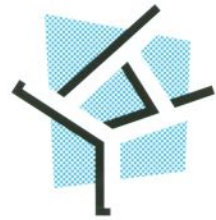


**Schnüll Haller
und Partner**



Stadt Osnabrück

Verkehrskonzept Westerberg

Stadt Osnabrück - Verkehrskonzept Westerberg

- Endbericht zum Projekt-Nr. 0218 -

Auftraggeber:

Stadt Osnabrück
Fachbereich Städtebau und Verkehrsplanung

Auftragnehmer:

Ingenieurgemeinschaft
Schnüll Haller und Partner
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511/21 978-320
Fax: 0511/21 978-333
info@schnuell-haller.de
www.schnuell-haller.de

Projektleitung:

Dr.-Ing. Wolfgang Haller

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Kai Kaminski

Hannover, Januar 2003

Inhalt

	Seite	
1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
2	Zustandsanalyse	2
2.1	Gliederung des Straßennetzes	2
2.2	Verkehrserzeugung des Untersuchungsgebietes	3
2.3	Verkehrsstärken im relevanten Straßennetz	5
2.4	Wegweisende Beschilderung	6
2.5	Radverkehrsnetz	7
2.6	Erschließung durch den ÖPNV	8
2.7	Zusammenfassung der Mängel	9
3	Entwicklung eines Handlungskonzeptes	11
3.1	Allgemeines	11
3.2	Zusammenstellung von Einzelmaßnahmen und Lösungsansätzen	11
3.2.1	Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	11
3.2.2	Maßnahmen zur Verkehrslenkung	13
3.2.3	Eingriffe in das Straßennetz	15
3.3	Entwicklung eines Handlungskonzeptes	19
3.4	Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen der Maßnahmen des Handlungskonzeptes	22
3.5	Varianten zur ÖPNV-Führung	24
4	Zusammenfassung der Ergebnisse, Konsenskonzept	27

Anhang

Fotodokumentation

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Der Stadtteil Westerberg, begrenzt durch die Straßenzüge Rheiner Landstraße - Lotter Straße und Natruper-Tor-Wall - Natruper Straße, bietet eine attraktive Wohnlage im Osnabrücker Stadtgebiet. Weitere Nutzungsschwerpunkte des Stadtteils sind die Universität und die Fachhochschule Osnabrück, verschiedene Kliniken sowie ein derzeit noch militärisch genutzter Bereich im Norden an der Sedanstraße. Zur inneren verkehrlichen Erschließung dienen derzeit die beiden Straßenzüge Mozartstraße - Lieneschweg - Händelstraße - Gluckstraße und Caprivistraße - Albrechtstraße, die zusätzlich bedeutende Durchgangsverkehre zwischen der Rheiner Landstraße und der Natruper Straße aufnehmen müssen. Beide Straßen sind überwiegend Wohnstraßen und daher für die tatsächlich vorhandenen Verkehre nur bedingt geeignet.

Eine seit 30 Jahren diskutierte Westumgehung, die den Stadtteil Westerberg vom Durchgangsverkehr und einzelne Straßen auch von Teilen des Quell- und Zielverkehrs entlasten könnte, wurde wegen der nachteiligen naturräumlichen Wirkungen und der Abtrennung des Wohngebietes Westerberg von wichtigen Naherholungsgebieten lange kontrovers diskutiert. Der Rat der Stadt Osnabrück hat nach einem umfangreichen Abstimmungsprozess beschlossen, die Westumgehung in den Flächennutzungsplan 2001 aufzunehmen. In der aktuellen Diskussion steht der Vorschlag einer Führung der Westumgehung in Tunnellage. Die Realisierbarkeit dieser Maßnahme wird aufgrund planungsrechtlicher und finanzieller Gründe jedoch eher mittel- bis langfristig eingeschätzt.

Für den Übergangszustand bis zu einer möglichen Realisierung der Westumgehung sollen im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes Maßnahmen gefunden werden, die zur kurz- und mittelfristigen Verbesserung der Situation im Stadtteil Westerberg beitragen können. Ziel ist die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes, das die städtebaulichen Qualitäten des Quartiers sichert und stärkt, zu einer verkehrlichen Entlastung des Stadtteils beiträgt und die Erschließungsverkehre angemessen berücksichtigt. Angestrebt werden kostengünstige und zeitnah umsetzbare Maßnahmenbündel, die auf die von einem früheren Arbeitskreis entwickelten Vorschläge aufbauen.

Der Planungsprozess wurde begleitet von einem moderierten Arbeitskreis¹, durch dessen konstruktive Mitarbeit eine konsensfähige Lösung erreicht werden konnte.

¹ Arbeitskreis „Verbesserungen der aktuellen Verkehrssituation Westerberg“ mit Vertretern aus dem Quartier, der politischen Parteien und der Verwaltung, Moderation: Frau Dr. Holtkamp

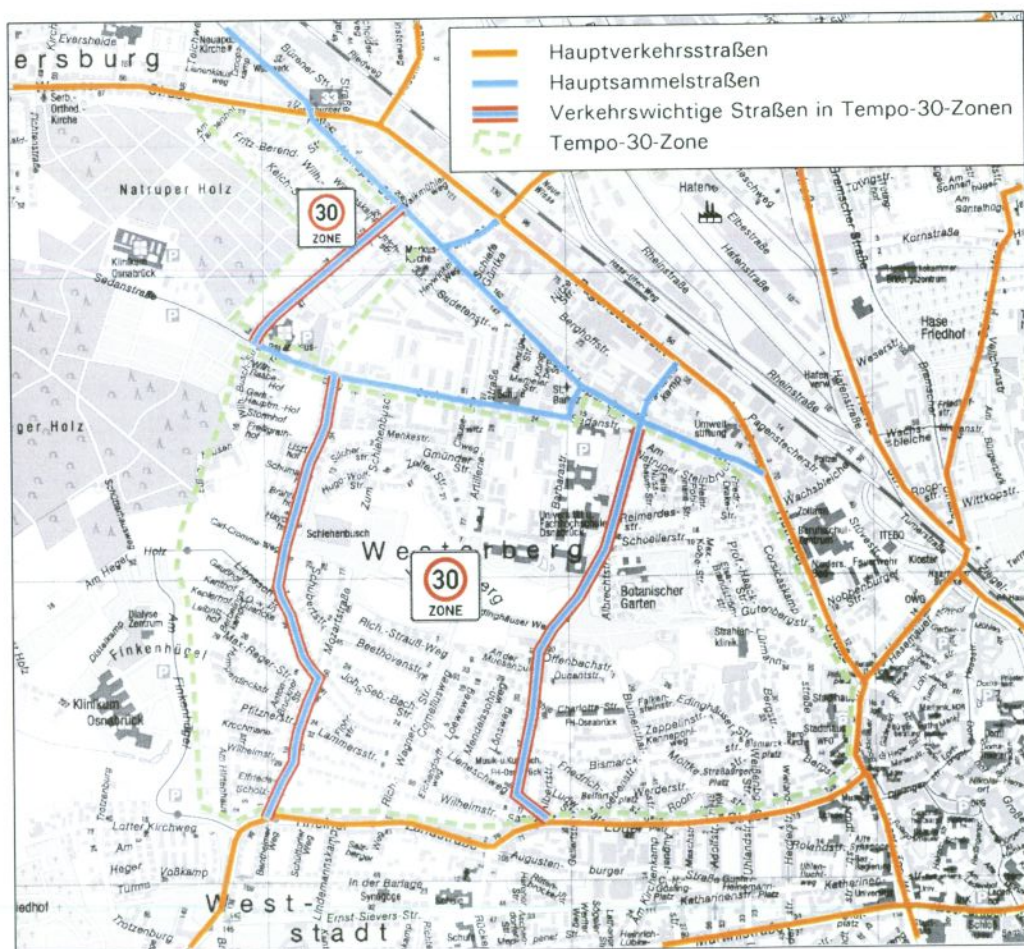
2 Zustandsanalyse

2.1 Gliederung des Straßennetzes

Das Straßennetz des Stadtteils Westerberg setzt sich aus Hauptverkehrsstraßen, Hauptsammelstraßen und Anliegerstraßen zusammen (Bild 1). Begrenzt wird der Stadtteil durch die Hauptverkehrsstraßen- und Hauptsammelstraßenzüge Rheiner Landstraße - Lotter Straße und Natruper-Tor-Wall - Natruper Straße.

Zur direkten Verbindung der Rheiner Landstraße mit der Natruper Straße und zur inneren Erschließung des Stadtteils dient der Straßenzug Mozartstraße – Lieneschweg – Händelstraße – Glückstraße – Am Natruper Holz, der dem Netz der Hauptsammelstraßen zuzuordnen ist. Ergänzt wird das Netz der Hauptsammelstraßen durch den Straßenzug Caprivistraße – Albrechtstraße, der verbindende und erschließende Funktionen übernimmt sowie durch die Sedanstraße, über die insbesondere die Universität und Fachhochschule, die militärisch genutzten Bereiche und die Paracelsus-Klinik erschlossen werden.

Beide Straßenzüge sind verkehrswichtige innerörtliche Straßen im Sinne des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).



1: Netz der verkehrswichtigen Straßen im Stadtteil Westerberg

Ergänzt wird das Straßennetz im Stadtteil Westerberg durch diverse Sammel- und Anliegerstraßen, die vor allem die Erschließung der Wohnbebauung gewährleisten.

2.2 Verkehrserzeugung des Untersuchungsgebietes

Im Stadtteil Westerberg sind etwa 8.500 Einwohner mit Hauptwohnsitz registriert. Weiterhin haben sich verschiedene Nutzungsschwerpunkte entwickelt, die ebenso zur Verkehrserzeugung des Untersuchungsgebietes beitragen. Besonders relevante Nutzungen sind (Bild 2):

- Universität und Fachhochschule Osnabrück (2 Standorte)
- Klinikum Osnabrück
- Klinikum Natruper Holz
- Paracelsus-Klinik
- Paracelsus-Strahlenklinik

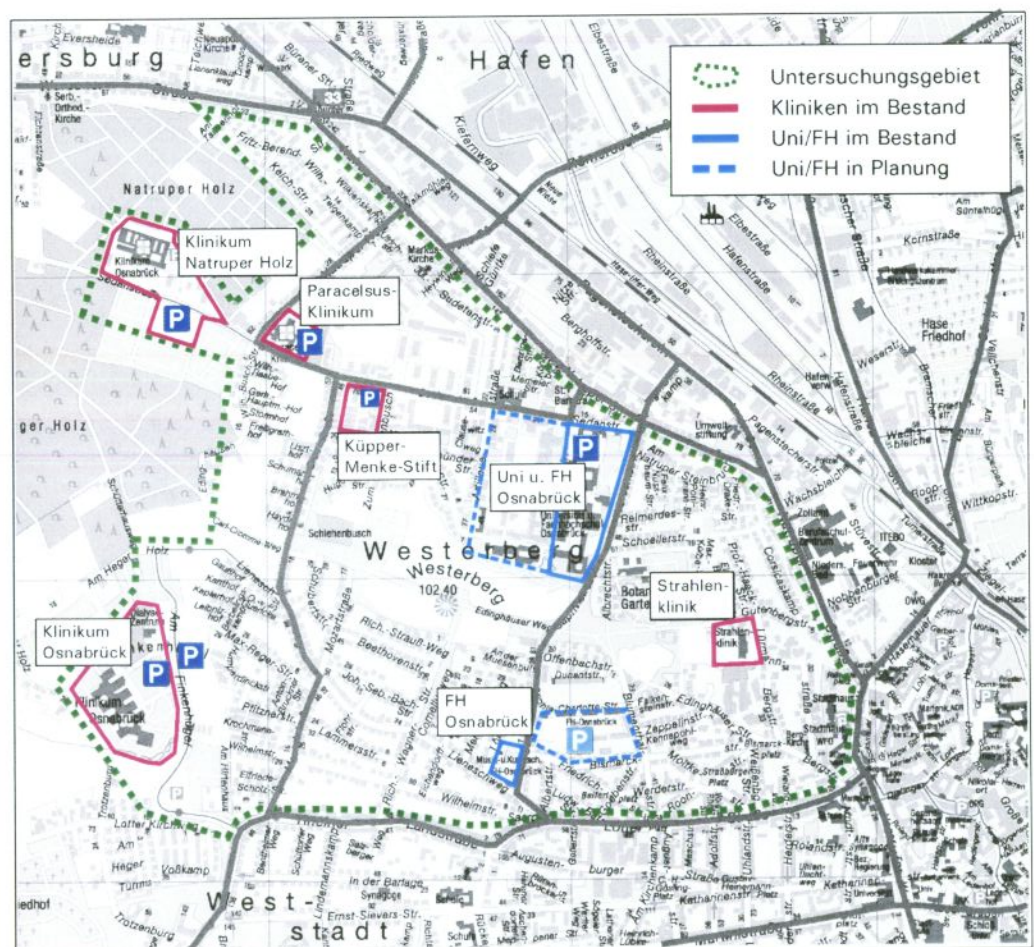


Bild 2: Verkehrserzeugende Strukturen im Untersuchungsgebiet

Die durch die aufgeführten Nutzungen erzeugten Verkehre werden im Folgenden abgeschätzt. Grundlage der Abschätzung ist die Anzahl der jeweils verfügbaren Stellplätze.

Auf den Geländen der Kliniken und der Fachhochschule/Universität werden derzeit etwa 2.000 Stellplätze angeboten. Im Bereich der Universität und Fachschule Osnabrück sind Erweiterungsmaßnahmen in Planung (vgl. Bild 2). In diesem Zusammenhang sollen weitere Stellplätze am nördlichen Standort, der erheblich erweitert werden soll, sowie am neuen südlichen Standort im Bereich der ehemaligen Caprivi-Kaserne (Bautätigkeiten seit September 2002) entstehen. Die Anzahl der zusätzlichen Stellplätze wird derzeit mit etwa 430 angegeben.

Über eine tägliche Umschlagsziffer eines Stellplatzes von 2,0 bis 2,5 kann die künftige Verkehrserzeugung ermittelt werden. Insgesamt ergeben sich **durch die großen Verkehrserzeuger** des Untersuchungsgebietes künftig etwa **9.500 bis 12.000 tägliche Fahrten im Quell- und Zielverkehr** (vgl. Tab. 1).

	Anzahl der Stellplätze im Bestand	Anzahl der Stellplätze in Planung	Künftige tägliche Fahrten im Quell- und Zielverkehr
Uni/FH (Nord)	600	830	3.300-4.150
Uni/FH (Süd)	-	200	800-1.000
Klinikum Osnabrück	450	450	1.800-2.250
Klinikum Am Natruuper Holz	350	350	1.400-1.750
Paracelsus-Klinik	400	400	1.600-2.000
Strahlenklinik	60	60	240-300
Küpper-Menke-Stift	90	90	360-450
Summe	1.950	2.380 (+ 22%)	9.500-11.900

Tab. 1: Abschätzung der Verkehrserzeugung

Auch durch die **Einwohner des Stadtteils** werden erhebliche Verkehrsmengen erzeugt. Legt jeder der 8.500 Einwohner täglich im Mittel - wie allgemein üblich - etwa 3,2 Wege zurück, so werden insgesamt etwa 27.200 Wege/Tag verursacht. Bei einem Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs von 52% (Mittelwert der Szenarien des Verkehrsentwicklungsplanes²) und Annahme eines Pkw-Besetzungsgrades von 1,2 ergeben sich insgesamt etwa **11.700 Pkw-Fahrten/Tag im Quell- und Zielverkehr** durch die Einwohner des Stadtteils Westerberg. Damit verursachen die Einwohner des Stadtteils Westerberg Verkehre in etwa der Größenordnung der großen Institutionen (Universität, Fachhochschule und Kliniken).

Insgesamt werden im Untersuchungsgebiet etwa 21.000 bis 24.000 Pkw-Fahrten/Tag im Quell- und Zielverkehr erzeugt.

² Retzko + Topp, Planungsbüro F.L. Hahm –VBI
Verkehrsentwicklungsplan Osnabrück 1992
Osnabrück 1992

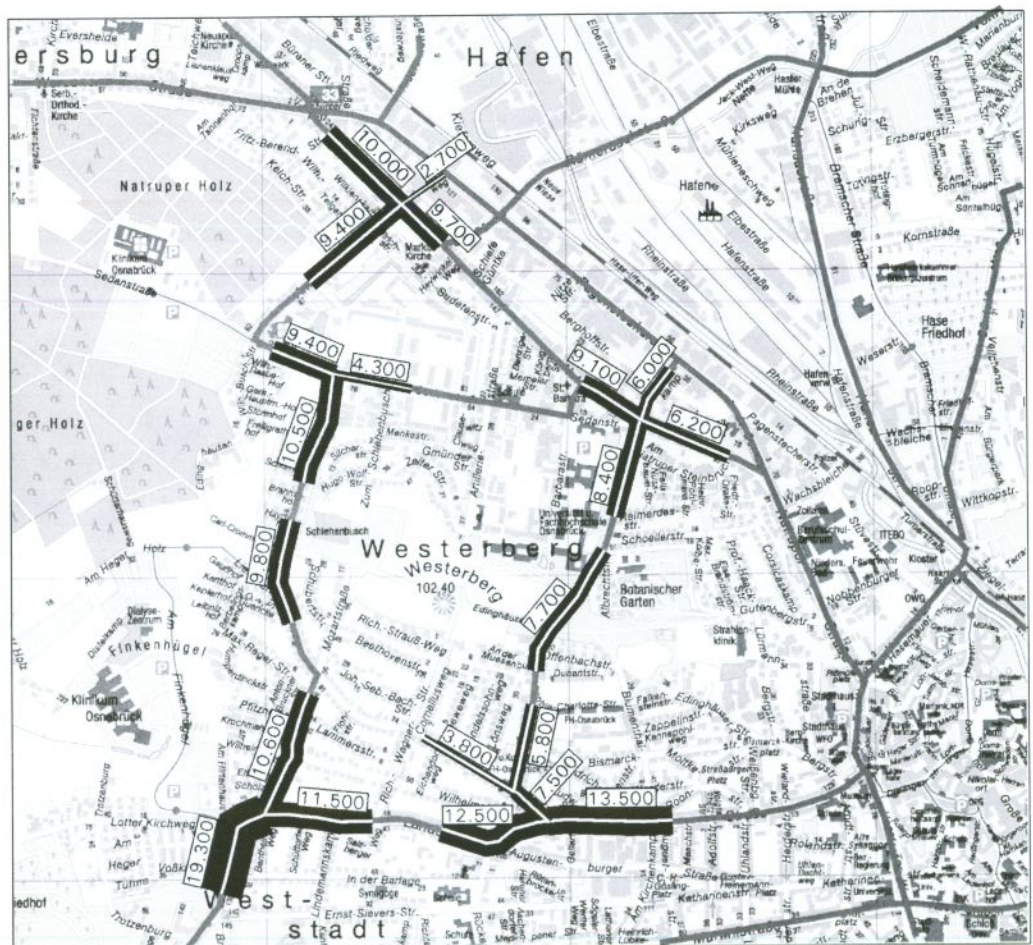
2.3 Verkehrsstärken im relevanten Straßennetz

Die aktuellen Verkehrsstärken im fließenden Kraftfahrzeugverkehr wurden im Rahmen von Verkehrszählungen am 04. und 05. Juni 2002 ermittelt. Knotenstromerhebungen wurden an folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- Natruper Straße/Am Natruper Holz
- Natruper Straße/Albrechtstraße/Springmannskamp
- Lieneschweg/Caprivistraße
- Lotter Straße/Lieneschweg
- Rheiner Landstraße/Mozartstraße

Ergänzt wurden diese Erhebungen durch Querschnittszählungen in der Mozartstraße und in der Caprivistraße.

In Bild 3 sind die Verkehrsstärken im Straßennetz übersichtlich in Form einer Verkehrsmengenkarte dargestellt. Die vorliegenden 4-Stunden-Zählergebnisse (15:00 bis 19:00 Uhr) wurden mit einem üblichen Multiplikationsfaktor von 3,3 auf 24-Stunden-Werte hochgerechnet. Die detaillierten Erhebungsergebnisse sind dem Protokoll der 1. Arbeitskreissitzung am 17. Juni 2002 zu entnehmen.

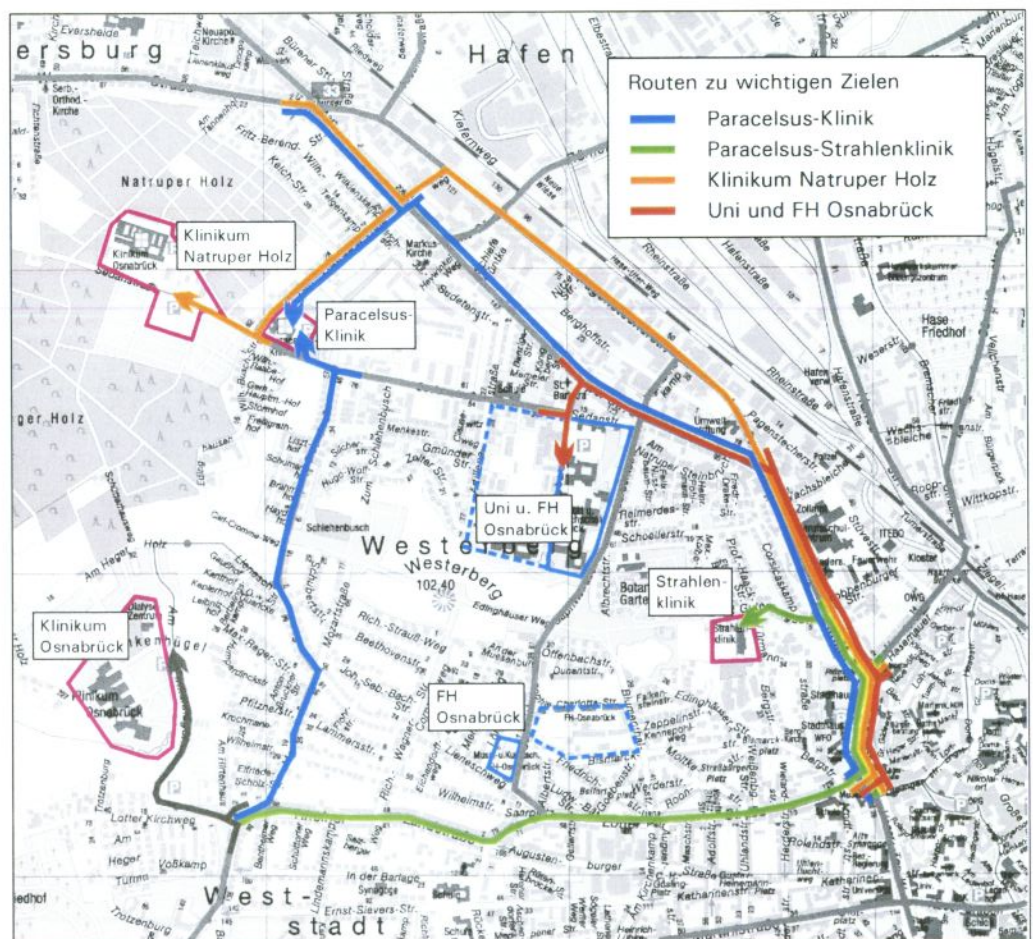


3: Verkehrsstärken im Straßennetz des Untersuchungsgebietes [Kfz/24h]

Der Straßenzug Mozartstraße – Händelstraße – Lieneschweg – Glückstraße – Am Natruper Holz ist mit etwa 10.000 Kfz/24h verkehrlich stark belastet. Der Anteil des Durchgangsverkehrs wird hier mit etwa 40 bis 50 % angesetzt. Auch der Straßenzug Caprivistraße - Albrechtstraße ist mit bis zu 8.500 Kfz/24h relativ stark belastet. Der Durchgangsverkehrsanteil ist hier jedoch geringer. Er wird im Rahmen der weiteren Untersuchungen mit 20 bis 30 % angenommen.

2.4 Wegweisende Beschilderung

Die wegweisende Beschilderung zu Zielen im Untersuchungsgebiet konzentriert sich auf die Nutzungsschwerpunkte Universität/Fachhochschule und die Kliniken (Bild 4). Dabei wird lediglich die Paracelsus-Klinik weitläufig aus Richtung Rheiner Landstraße durch den Stadtteil Westerberg über den Straßenzug Mozartstraße – Händelstraße – Glückstraße ausgewiesen. Die weiteren Ziele sollen über den Natruper-Tor-Wall und die Natruper Straße bzw. die Pagenstecherstraße angefahren werden. Die Wegweisungsrouten zum Klinikum Osnabrück und zur Paracelsus-Klinik wird daran anschließend über die Straße Am Natruper Holz geführt.

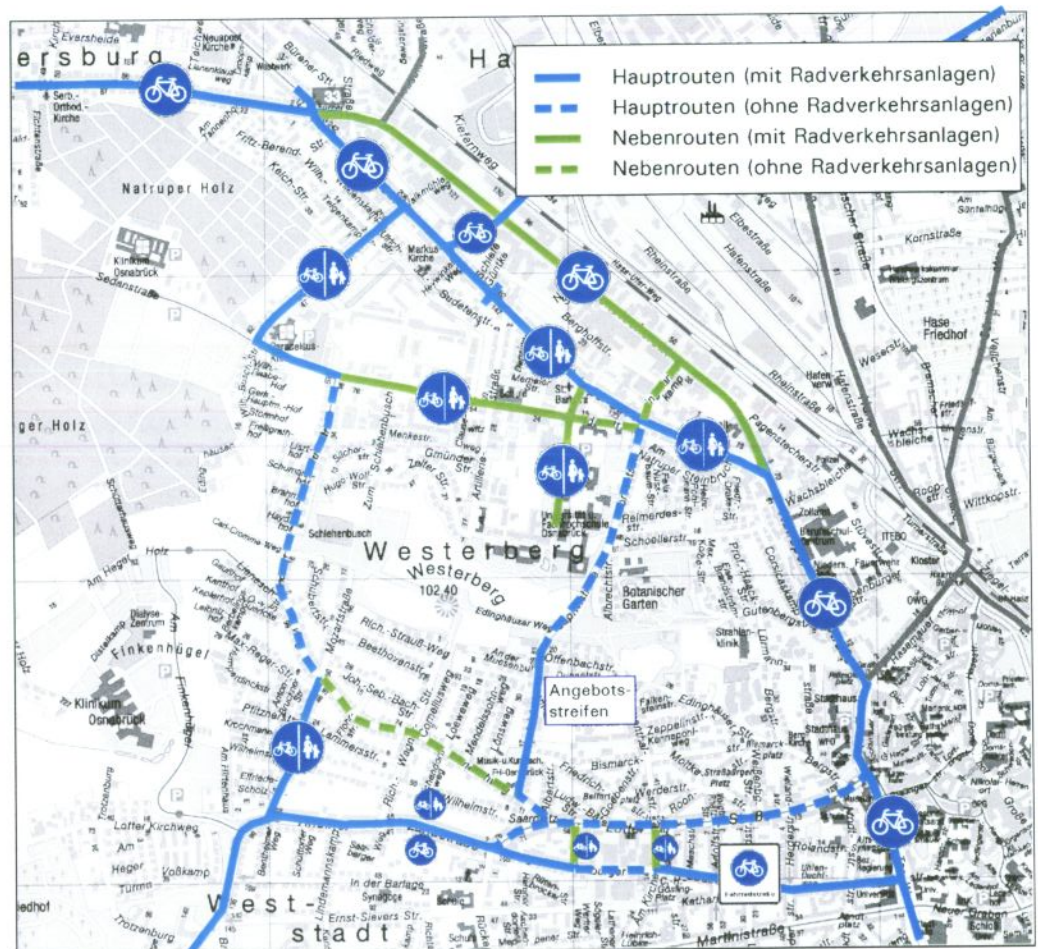


4: Wegweisende Beschilderung zu wichtigen Zielen im Stadtteil

2.5 Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz für den Bereich Westerberg ist in Bild 5 dargestellt. Zwei Haupttrouten des Radverkehrs durchqueren den Stadtteil in Nord-Süd-Richtung über die auch für den Kraftfahrzeugverkehr besonders relevanten Straßenzüge. Weitere Haupttrouten verlaufen über die stadtteilumschließenden Hauptverkehrsstraßen. Über die Nebenrouten des Radverkehrs wird die Verbindung der Haupttrouten untereinander hergestellt.

In Bild 5 ist weiterhin der Bestand an Radverkehrsanlagen dargestellt. Es wird deutlich, dass der Stadtteil von zahlreichen Radverkehrsanlagen tangiert wird, durchgängige stadtteilquerende Radverkehrsanlagen jedoch nicht vorhanden sind. Wesentliche Netzlücken sind in den Straßenzügen Lieneschweg – Händelstraße – Gluckstraße und Caprivistraße – Albrechtstraße zu finden. Auch in der stark frequentierten Lotter Straße sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden, mit der Fahrradstraße in der Katharinenstraße wird hier jedoch eine attraktive parallele Alternative angeboten.

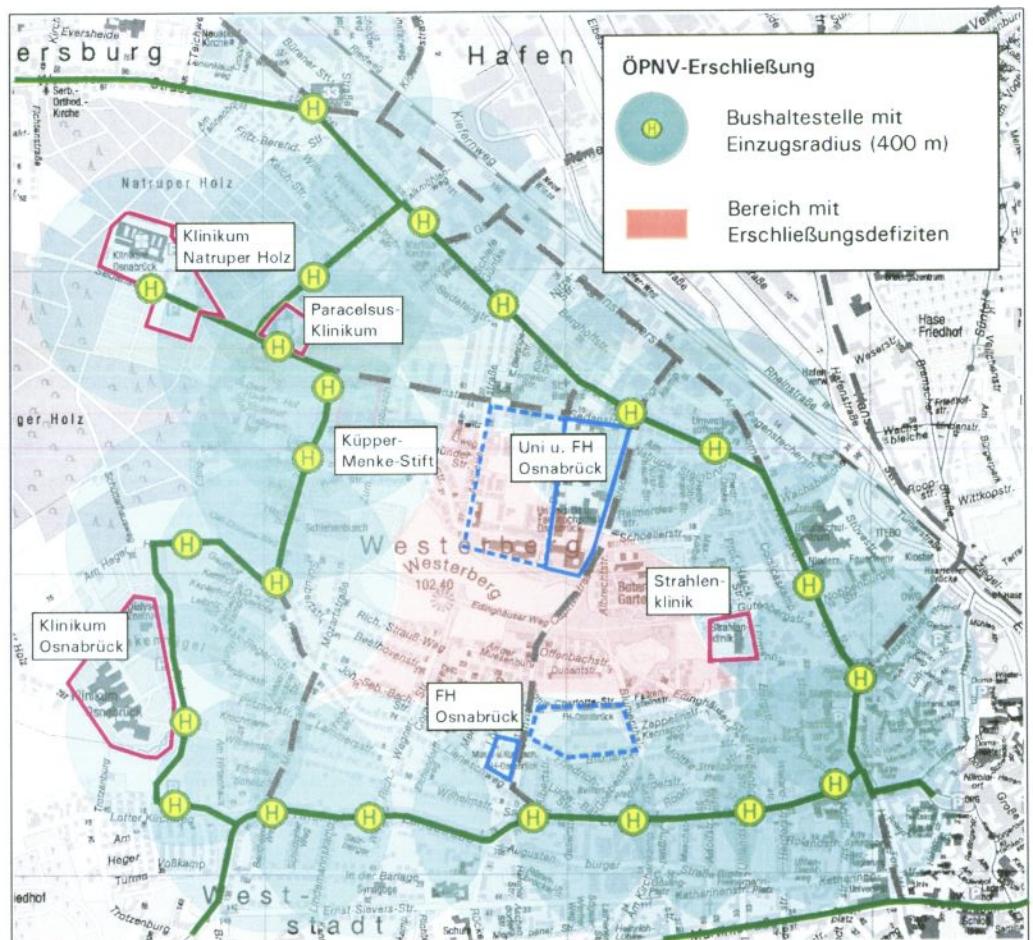


5: Radverkehrsnetz für den Bereich Westerberg

2.6 Erschließung durch den ÖPNV

Die Erschließung des Stadtteils Westerberg durch den ÖPNV erfolgt in Randlage über die stadtteilbegrenzenden Straßenzüge Rheiner Landstraße – Lotter Straße und Natruper-Tor-Wall – Natruper Straße. Durch die Buslinie 33 wird zudem die Anbindung der Kliniken sowie der Wohnbebauung im westlichen Stadtteilgebiet gewährleistet (Bild 6).

Wesentliche Erschließungsdefizite sind beidseitig der Caprivistraße zu finden. So wird das künftige Gelände des nördlichen Standortes der Uni und Fachhochschule Osnabrück bei einem Erschließungsradius von 400 m nur etwa zu 50 % durch den Busverkehr erschlossen. Weitere Erschließungsdefizite bestehen im Bereich des botanischen Gartens sowie im Zuge der Wohnbebauung auf einem schmalen Streifen zwischen der nördlichen Mozartstraße und der Edinghäuser Straße. Der künftige südliche Standort der Fachhochschule wird bei dem gewählten Einzugsradius von 400 m komplett durch den Busverkehr erschlossen.



6: Erschließung des Stadtteils Westerberg durch den Busverkehr

2.7 Zusammenfassung der Mängel

Im Rahmen der Zustandanalyse wurden Mängel der derzeitigen verkehrlichen Situation im Stadtteil Westerberg deutlich. Weitere Mängel wurden durch die Mitglieder in den projektbegleitenden und vorhergehenden Arbeitskreissitzungen herausgestellt. Als Ergebnis der Zustandsanalyse werden die wesentlichen Mängel im Folgenden zusammengefasst aufgeführt.

Straßenzug Mozartstraße – Lieneschweg - Händelstraße – Gluckstraße – Sedanstraße - Am Natruper Holz:

- Der Straßenzug ist mit etwa 10.000 Kfz/24h verkehrlich stark belastet.
- Der Anteil des Durchgangsverkehrs zwischen Rheiner Landstraße und Natruper Straße wird mit etwa 40 bis 50 % angenommen.
- Der Straßenzug ist in den üblichen Stadtplänen als Hauptverkehrsstraße aufgeführt, dementsprechend liegt diese Route auch den Navigationssystemen zu Grunde.
- Aus den hohen Verkehrsbelastungen resultieren hohe Lärm- und Schadstoffimmissionen, die Wohn- und Aufenthaltsqualität ist dementsprechend beeinträchtigt.
- Die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h wird häufig nicht eingehalten, daraus ergibt sich ein Gefährdungspotenzial für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer.
- Das Nachtfahrverbot im Bereich der Paracelsus-Klinik wird häufig missachtet.
- Die Route der wegweisenden Beschilderung zum Klinikum Natruper Holz führt aus Richtung Rheiner Landstraße über den sensiblen Straßenzug.
- Auf dem Abschnitt Lieneschweg – Händelstraße – Gluckstraße sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden.
- An einigen Stellen fehlen Überquerungsstellen für den Fußgängerverkehr. Genannt wurden hier die Bereiche Küpper-Menke-Stift, Paracelsus-Klinik, Carl-Cromme-Weg – Edinghäuser Weg.
- Der Streckenabschnitt Mozartstraße – Lieneschweg wird durch keine Buslinie befahren.

Straßenzug Caprivistraße – Albrechtstraße:

- Der Straßenzug ist mit etwa 6.000 bis 8.500 Kfz/24h verkehrlich relativ stark belastet.
- Der Anteil des Durchgangsverkehrs zwischen Saarplatz und Natruper Straße wird mit etwa 20 bis 30 % angenommen.
- Aus den hohen Verkehrsbelastungen resultieren hohe Lärm- und Schadstoffimmissionen, die Wohn- und Aufenthaltsqualität ist dementsprechend beeinträchtigt.
- Die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h wird häufig nicht eingehalten, daraus ergibt sich ein Gefährdungspotenzial für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer.
- Auf dem Straßenzug sind nur abschnittsweise Radverkehrsanlagen vorhanden.
- An einigen Stellen fehlen Überquerungsstellen für den Fußgängerverkehr. Genannt wurden hier die Bereiche Edinghäuser Weg und Uni/FH – Botanischer Garten.

- Der Straßenzug wird durch keine Buslinie befahren, dadurch ergeben sich Erschließungsdefizite im Bereich Universität/Fachhochschule und für die Wohnbebauung im Umfeld der Caprivistraße.

Weitere Mängel:

- Die Schaltungen an den signalisierten Knotenpunkten sind zu wenig restriktiv (beispielsweise die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Rheiner Landstraße/Mozartstraße).
- Auch der Straßenzug Blumenthalstraße – Offenbachstraße wird durch Durchgangsverkehre belastet. Daraus resultieren hohe Lärmbelastungen (Kopfsteinpflaster in der Blumenthalstraße).
- Die Durchfahrtsbeschränkungen für Lkw werden teilweise missachtet.

3 Entwicklung eines Handlungskonzeptes

3.1 Allgemeines

Im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes sollen, in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis, Maßnahmen gefunden werden, die zur kurz- und mittelfristigen Verbesserung der Situation im Stadtteil Westerberg beitragen können. Ziel ist die Erarbeitung eines Maßnahmenbündels, das zu einer verkehrlichen Entlastung des Stadtteils beiträgt und die städtebaulichen Qualitäten des Quartiers sichert und stärkt. Dabei sollen auch die Erschließungsverkehre angemessen berücksichtigt werden, die Zugänglichkeit und Durchlässigkeit des Gebietes soll, zumindest für Anlieger, erhalten bleiben.

Im folgenden Kapitel 3.2 wird zunächst eine Vielzahl denkbarer Einzelmaßnahmen und Lösungsansätze zusammengestellt und erläutert. Unterschieden werden zunächst drei Maßnahmenkategorien:

- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Maßnahmen zur Verkehrslenkung
- Eingriffe in das Straßennetz

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wirken sich eher auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer aus als dass dadurch Verkehrsstärken merkbar reduziert werden könnten. Erst durch parallele Eingriffe in das Straßennetz und Maßnahmen zur Verkehrslenkung können verkehrliche Entlastungen und Verlagerungen erwartet werden.

Das zu entwickelnde Handlungskonzept (Kap. 3.3) soll eine sinnvolle, wirksame und konsensfähige Kombination von Einzelmaßnahmen aus den drei Maßnahmenkategorien darstellen.

3.2 Zusammenstellung von Einzelmaßnahmen und Lösungsansätzen

3.2.1 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wurden im Stadtteil Westerberg in der Vergangenheit relativ intensiv umgesetzt. So wurden Tempo 30-Zonen (mit Rechts-vor-Links-Regelung) ausgewiesen und Haltestellenkaps Am Natruper Holz wurden eingerichtet (vgl. Anhänge 1 bis 2). Eine Probephase mit Einengungen in der Gluckstraße wurde jedoch abgebrochen, da durch die zusätzlichen Brems- und Beschleunigungsvorgänge Mehrbelastungen durch Lärm und Abgase beobachtet wurden. Dieses Element wird aufgrund der negativen Auswirkungen bei den hier vorliegenden Verkehrsstärken ebenso wie die Einrichtung einstreifiger Bereiche im Folgenden nicht mehr berücksichtigt.

Zur Verkehrsberuhigung kommen über die bereits realisierten Maßnahmen hinaus folgende Einzelmaßnahmen in Betracht (Bild 7):

- Ausweitung der Tempo 30-Zonen
- Anordnung einer generellen Rechts-vor-Links-Regelung

- Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung
- Einrichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastrreifen)
- Bau zusätzlicher Haltestellenkaps



7: Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Ausweitung der Tempo-30-Zonen

In Bild 1 sind die derzeit in die Tempo-30-Regelung integrierten Straßenzüge dargestellt. Von der Regelung ausgenommen sind die Sedanstraße und die Barbarastraße (nördlich der Sedanstraße). Durch die Ausweitung der Tempo-30-Zone bis an die Natruper Straße kann eine zusammenhängende, einheitliche Regelung für den gesamten Untersuchungsbereich realisiert werden (Bild 7).

Anordnung einer generellen Rechts-vor-Links-Regelung

Mit der Ausweitung der Tempo-30-Zone ist auch eine generelle Rechts-vor-Links-Regelung für den gesamten Untersuchungsbereich verbunden. Die Attraktivität des derzeit von der Regelung ausgenommenen und dadurch zügig befahrbaren Streckenabschnitts Händelstraße – Glückstraße – Sedanstraße – Am Natruper Holz wird damit für den Kraftfahrzeugverkehr reduziert. Betroffen sind jedoch auch die hier verkehrenden Buslinien.

Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Durch die Installation von stationären Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung kann zumindest an derzeit besonders auffälligen Streckenab-

schnitten eine Verlangsamung der Verkehre erreicht werden. Denkbar wäre die Einrichtung von vier Standorten, in die ein Messgerät abwechselnd eingesetzt wird. Mögliche Standorte sind in Bild 7 dargestellt.

Einrichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastrifen)

Auch die Einrichtung von Fußgängerüberwegen kann zu einer Verlangsamung der Verkehre führen, sofern ein entsprechender Überquerungsbedarf tatsächlich besteht. Nachteilig sind die mit den entstehenden Brems- und Anfahrvorgängen verbundenen Lärmbelastungen. Denkbare Standorte für Fußgängerüberwege sind in Bild 7 dargestellt.

Bau zusätzlicher Haltestellenkaps

Über die vorhandenen Kaps Am Natruper Holz hinaus wäre der Bau zusätzlicher Haltestellenkaps in der Sedanstraße zwischen Gluckstraße und Albrechtstraße sinnvoll. Auf diesem Streckenabschnitt verkehrt derzeit noch keine Buslinie. Im Zuge der erwarteten Entwicklungen des Kasernengeländes nördlich und südlich der Sedanstraße kann sich mittel- bis langfristig jedoch ein Potenzial zur Einrichtung einer Buslinie ergeben.

3.2.2 Maßnahmen zur Verkehrslenkung

Auch einige Maßnahmen zur Verkehrslenkung wurden im Untersuchungsgebiet bereits realisiert. So bestehen größtenteils Lkw-Fahrverbote. Nachtfahrverbote für Lkw und Pkw wurden Am Natruper Holz, generelle Durchfahrverbote (Anlieger frei) wurden in einigen Anliegerstraßen angeordnet (vgl. Anhang 3).

Zur Verkehrslenkung sind folgende ergänzende Maßnahmen in Betracht zu ziehen (Bild 8):

- Ausweitung der Lkw-Fahrverbote (Tag/Nacht)
- Ausweitung der Nachtfahrverbote für Pkw und Lkw
- Gezielte wegweisende Beschilderung zu nachgefragten Zielen
- Gezielte LSA-Steuerung (Pfortnerung)

Ausweitung der Lkw-Fahrverbote

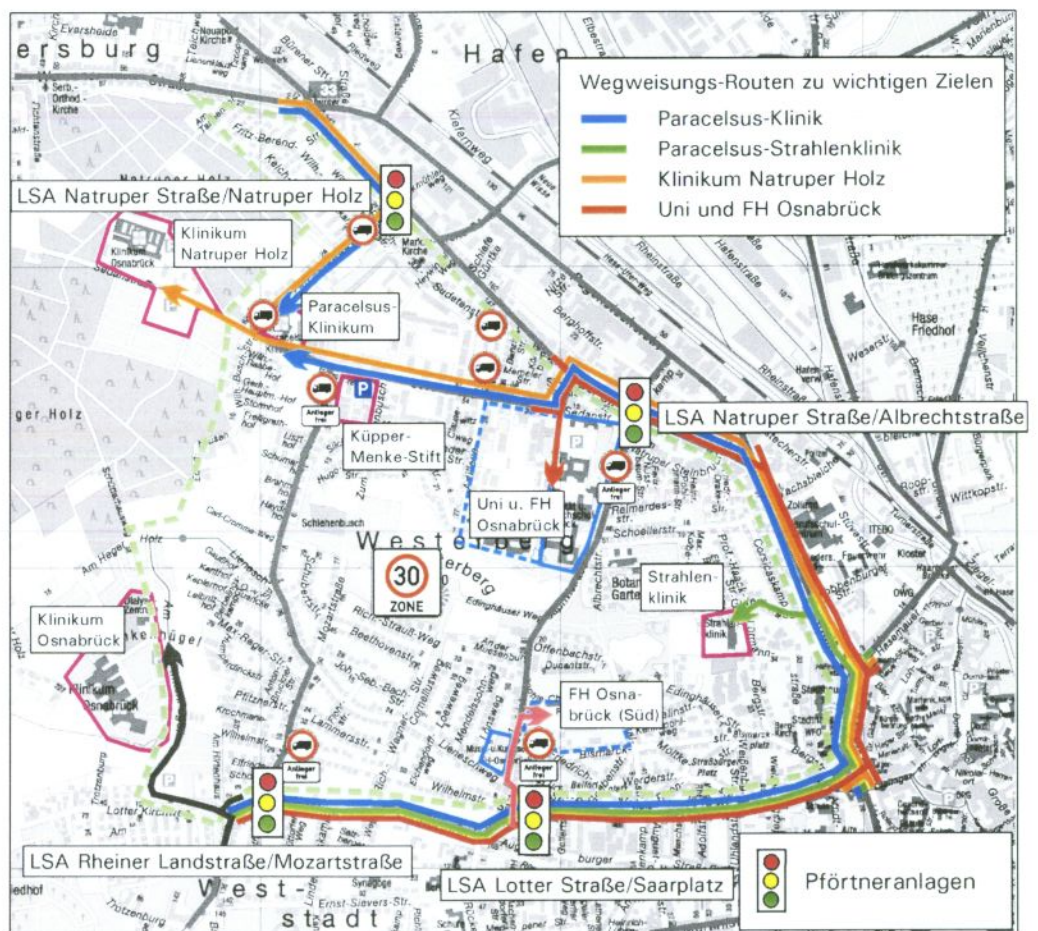
Weitere Lkw-Fahrverbote könnten Am Natruper Holz und in der Artilleriestraße angeordnet werden, so dass die Zufahrt des Untersuchungsgebietes für Lkw nur noch über die vergleichsweise weniger sensiblen Barbarastrasse und Sedanstraße erfolgen kann. Über diese Verbindung kann die Erreichbarkeit der Kliniken und des alten und neuen Standortes der Universität und Fachhochschule Osnabrück nördlich des Westerberges gewährleistet werden.

Ausweitung der Nachtfahrverbote

Die Akzeptanz temporärer Fahrverbote ist vermutlich relativ gering, eine entsprechende Überwachung kann nur schwer gewährleistet werden. Daher bietet sich eine Ausweitung der Nachtfahrverbote im Untersuchungsgebiet nicht an.

Überarbeitung der wegweisenden Beschilderung

Die Änderung und Ergänzung der wegweisenden Beschilderung hat vermutlich nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsstärken, da sie letztlich nur von ortsfremden Kraftfahrzeughaltern beachtet wird. Sie ist jedoch als wichtiger Baustein eines Gesamtkonzeptes zu verstehen, durch den das Ziel der Erschließung der großen Verkehrserzeuger über die umgebenden Hauptverkehrsstraßen angezeigt werden kann. Wichtige Bestandteile der Überarbeitung sind eine frühzeitige Integration beider Standorte der Universität und Fachhochschule Osnabrück in die Wegweisung bereits in der Rheiner Landstraße, die Änderung der Wegweisungsrouten zur Paracelsus-Klinik über das umgebende Hauptverkehrsstraßennetz sowie damit verbunden die Änderung der Wegweisungsrouten zur Paracelsus-Klinik und zum Klinikum Natruper Holz aus Richtung Natruper-Tor-Wall – Natruper Straße über den Straßenzug Natruper Straße – Barbarastraße – Sedanstraße (Bild 8).



8: Planfall 2 - Maßnahmen zur Verkehrslenkung

LSA-Steuerung (Pfortnerung)

Eine LSA-Pfortnerung zur Dosierung der in das Untersuchungsgebiet ein-fahrenden Kraftfahrzeuge ist praktisch nur schwer zu realisieren. Betroffen wären zu einem großen Anteil auch die Zielverkehre des Gebietes selbst, insbesondere die Anwohner. Als Folge können sich insbesondere in Spitzenzeiten neue Schleichwege zur Umfahrung dieser Engstelle ergeben. Darüber hinaus wären zusätzliche Stauräume an den entsprechenden Kno-

tenpunkten erforderlich, um ihre Leistungsfähigkeit nicht zu beeinträchtigen.

3.2.3 Eingriffe in das Straßennetz

Eingriffe in das Straßennetz können die größten verkehrlichen Verlagerungen bewirken. Auf den ersten Blick kommen folgende Eingriffe in Betracht:

- Sperrungen in der Caprivistraße und in der Händelstraße
- Einbahnstraßenregelungen in der Caprivistraße und in der Händelstraße
- Fahrverbote für den Kraftfahrzeugverkehr mit „Anlieger frei“ Regelung auf den relevanten Straßenzügen (Bild 9)
- Sperrung Am Natruper Holz (Bild 10)
- Öffnung Am Heger Holz (Bild 11)

Sperrungen in der Caprivistraße und in der Händelstraße

Durch Anordnung genereller Durchfahrverbote im Bereich des Grünzuges in der Händelstraße und in der Caprivistraße, die durch bauliche Maßnahmen zu unterstützen wären, könnten die größten verkehrlichen Entlastungen im Stadtteil Westerberg erzielt werden. Jedoch würden diese Maßnahmen zu einer nicht gewünschten Zerteilung des Stadtteils führen. Zusammenhängende Bereiche wie die Universität und Fachhochschule sowie die Kliniken mit ihren Standorten nördlich und südlich des Westerbergs würden, zumindest für den Kraftfahrzeugverkehr, getrennt. Die Erschließung dieser Nutzungsschwerpunkte sowie ihre Verbindung untereinander müsste komplett über das umgebende Hauptverkehrsstraßennetz erfolgen, das bereits heute sehr hohe Verkehrsbelastungen aufnehmen muss. Durch eine Verlagerung der erheblichen Durchgangsverkehre, die heute das Straßennetz im Stadtteil Westerberg belasten sowie weiterer Verlagerungen, die sich bei Realisierung der parallel diskutierten Sperrung des Neumarktes ergeben würden, wären zumindest abschnittsweise Überlastungen des Hauptverkehrsstraßennetzes zu erwarten. Aufgrund der aufgeführten negativen Auswirkungen werden Sperrungen in der Caprivistraße und in der Händelstraße im Folgenden nicht weiter betrachtet.

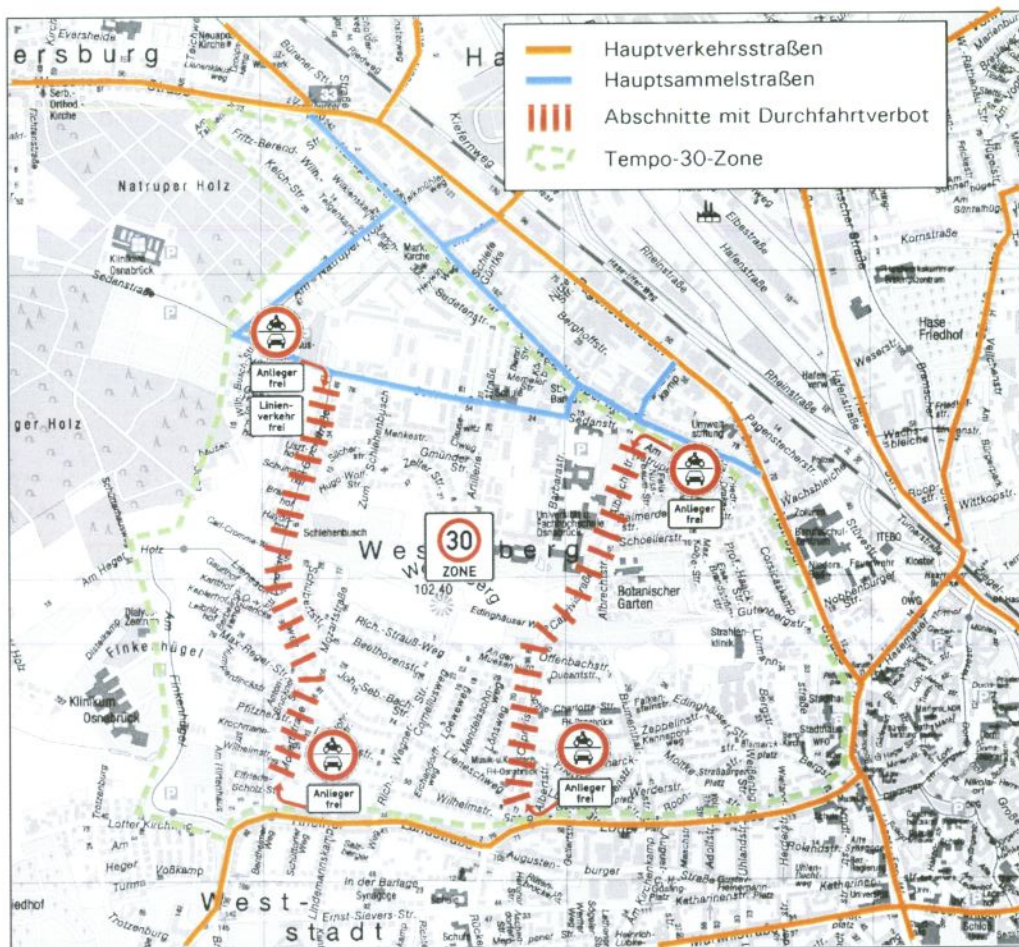
Die **Sperrung eines einzelnen Straßenzuges** wird ebenfalls nicht erwogen, da starke Zunahmen der Verkehrsbelastungen auf dem parallelen Straßenzug zu erwarten wären. Zudem würden Schleichverkehre im untergeordneten Netz des Stadtteils vermutlich deutlich zunehmen.

Einbahnstraßenregelungen in der Caprivistraße und in der Händelstraße

Auch Einbahnstraßenregelungen in beiden Straßenzügen werden nicht weiter untersucht, da diese tendenziell nur eine Umverteilung, nicht aber eine deutliche Reduzierung der Verkehre bewirken würden. In den Querstraßen, wie beispielsweise dem Lieneschweg oder der Wilhelmstraße, wären darüber hinaus Zuwächse der Verkehrsmengen zu erwarten. Auch die aus einer Einbahnstraßenregelung resultierenden Umwegfahrten sprechen gegen ihre Realisierung.

Fahrverbote für den Kraftfahrzeugverkehr mit „Anlieger frei“ Regelung im ganzen Untersuchungsgebiet

Fahrverbote wurden bereits abschnittsweise im untergeordneten Straßennetz des Untersuchungsgebiets angeordnet, um Schleichverkehre zu reduzieren. Sinnvoll wäre die Einbeziehung der kompletten betrachteten Straßenzüge Caprivistraße – Albrechtstraße und Mozartstraße – Händelstraße – Glückstraße in eine solche Regelung (Bild 9). Die vorhandenen Binnenverkehre innerhalb des Gebietes (zwischen den Uni/FH- und den Klinik-Standorten) sowie die Anwohner-Quell- und -Zielverkehre wären so weiterhin wie gewohnt möglich, die Einheit des Gebietes bliebe bestehen. Betroffen von dem Durchfahrverbot wären dementsprechend nur die ungewollten Durchgangsverkehre.



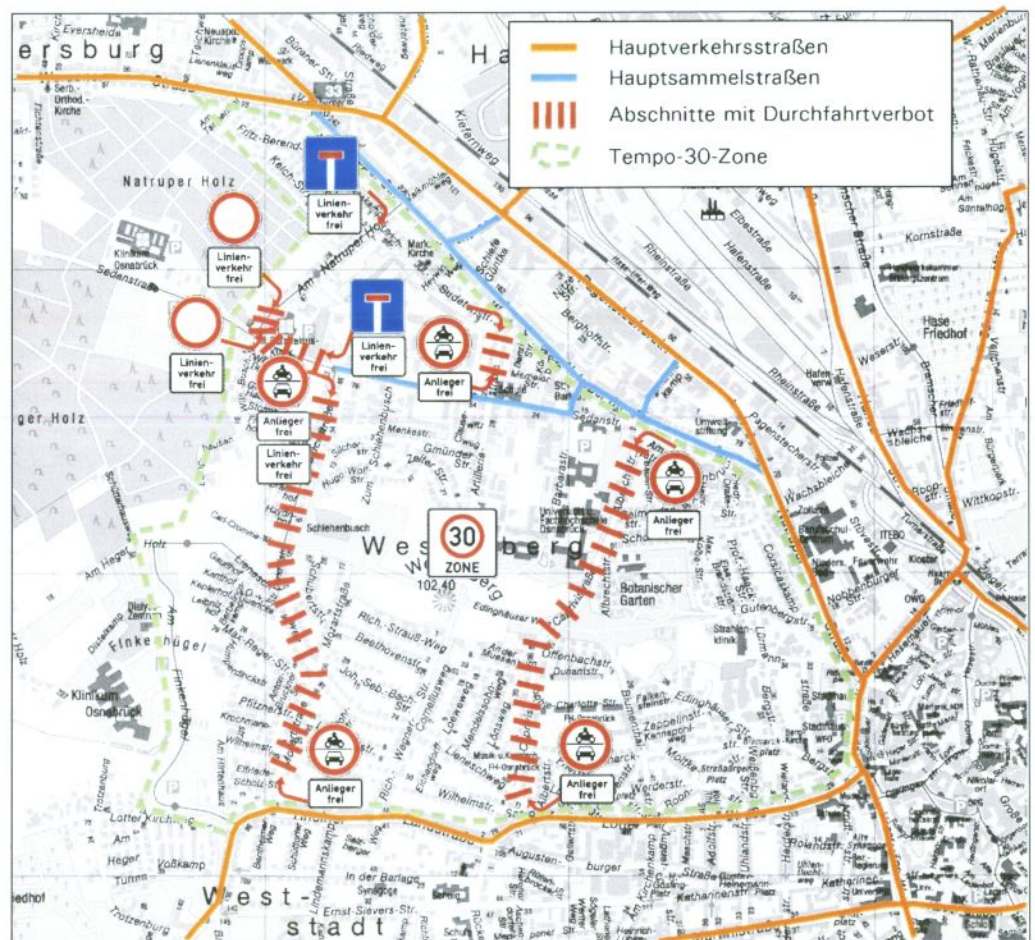
9: Anordnung von Fahrverboten für den MIV

Die Akzeptanz der Regelung und damit die tatsächliche Reduzierung der Durchgangsverkehre in diesen Straßenzügen kann zunächst nicht quantifiziert werden. Durch die Beschilderung kann letztlich nur die Absicht angezeigt werden, diese Verkehre hier zu unterbinden. Inwieweit dieser Appell tatsächlich zu einer Sensibilisierung der Fahrzeughalter führt, sollte in begleitenden Untersuchungen herausgestellt werden. Unterstützt werden sollte die Absicht durch Darstellungen in der Presse sowie stichprobenartige Kontrollen insbesondere in der Anfangsphase.

Ein weiterer positiver Effekt der Fahrverbote wäre die dann notwendige Überarbeitung der gängigen Stadtkarten, die den Straßenzug Mozartstraße – Händelstraße – Gluckstraße derzeit noch als Hauptverkehrsstraße führen. Damit ergeben sich auch Auswirkungen auf die navigationssystem-relevanten Netze. Über beide Straßenzüge würden künftig nur noch Zielverkehre, jedoch keine Durchgangsverkehre geleitet.

Sperrung Am Natrupe Holz

Eine Sperrung Am Natrupe Holz stellt die Weiterentwicklung der beschriebenen Fahrverbote (Bild 9) dar. Durch diese Sperrung könnte eine weitere Barriere für den Durchgangsverkehrsstrom zwischen den Knotenpunkten Rheiner Landstraße/Mozartstraße und Natrupe Straße/Am Natrupe Holz/Walkmühlenweg errichtet werden (Bild 10). Die alternative Route über Sedanstraße und Barbarastraße ist für Durchgangsverkehre wenig attraktiv, da Umwegfahrten zurückzulegen wären. Insofern ist durch diese Maßnahme ein hoher Verlagerungseffekt zu erwarten. Die Durchfahrt für den Linienbusverkehr sowie die Einsatzfahrzeuge der Kliniken ist jedoch weiterhin zu gewährleisten.



10: Zusätzliche Eingriffe in das Straßennetz

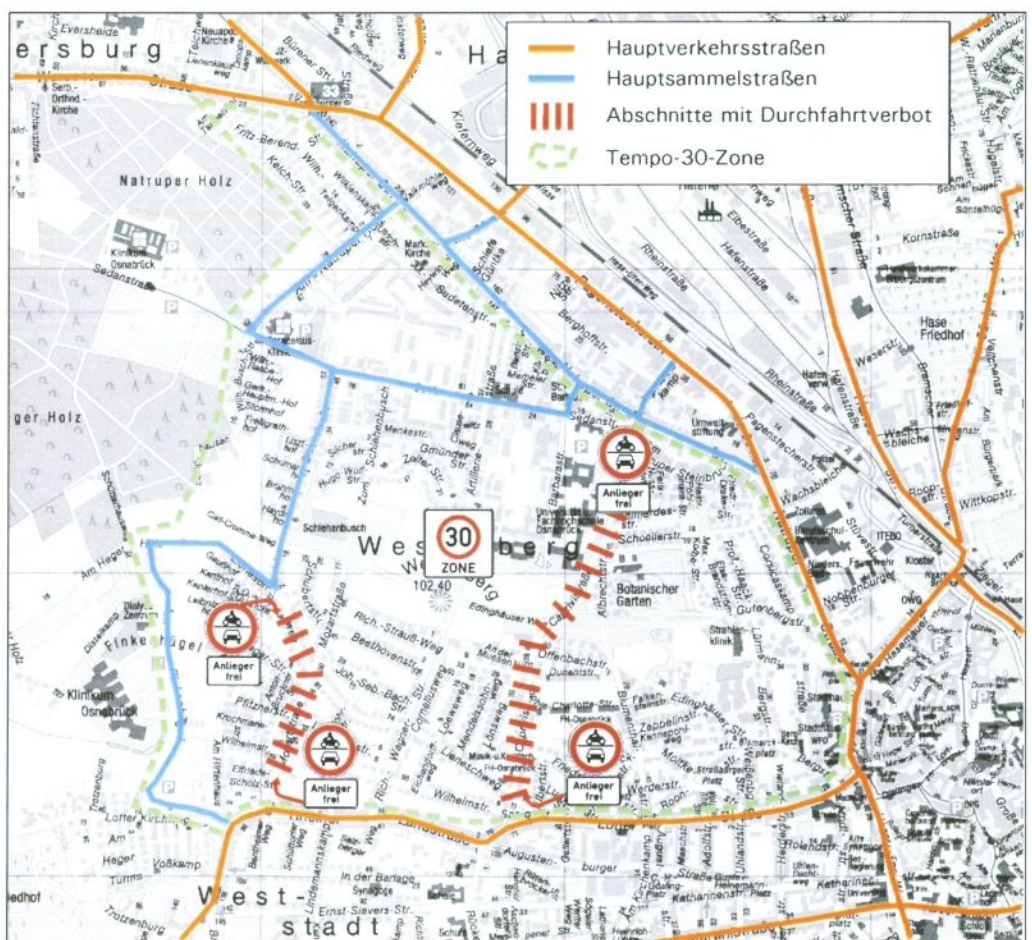
Öffnung Am Heger Holz

Die Öffnung der derzeit lediglich für den Busverkehr freigegebenen Verbindung Am Finkenbühl - Am Heger Holz für den Kraftfahrzeugverkehr stellt eine Alternative zu den beschriebenen Durchfahrverboten auf den

kompletten Straßenzügen dar (Bild 11). Eine Route durch das Untersuchungsgebiet über Am Finkenhügel – Am Heger Holz – Händelstraße – Glückstraße stünde auch weiterhin für Durchgangsverkehre zur Verfügung, jedoch aufgrund der Umwegfahrten mit deutlich geringerer Attraktivität. Durchfahrverbote müssten auf den parallelen Straßenzügen Mozartstraße – Lieneschweg (südlich Händelstraße) und Caprivistraße – Albrechtstraße angeordnet werden, um keine ungewünschten Verlagerungseffekte zu erreichen.

Widerstände gegen eine Öffnung Am Heger Holz sind von den betroffenen Anwohnern im Lieneschweg (westlich Händelstraße) zu erwarten. Zudem wäre ein entsprechender Straßenausbau vorzunehmen. Als problematisch werden weiterhin die Zu- und Abgänge der östlich der Straße Am Finkenhügel gelegenen Parkplätze des Klinikums Osnabrück eingeschätzt. Durch entsprechende Maßnahmen, wie beispielsweise der Anordnung von Überquerungsstellen, könnte eine Gefährdung der überquerenden Fußgänger durch den fließenden Kraftfahrzeugverkehr jedoch vermieden werden.

Die kurz- bis mittelfristige Realisierbarkeit dieses Eingriffes in das Straßennetz wird insgesamt aufgrund der aufgeführten Nachteile gering eingeschätzt. Die Maßnahme fließt daher nicht in das Handlungskonzept ein.



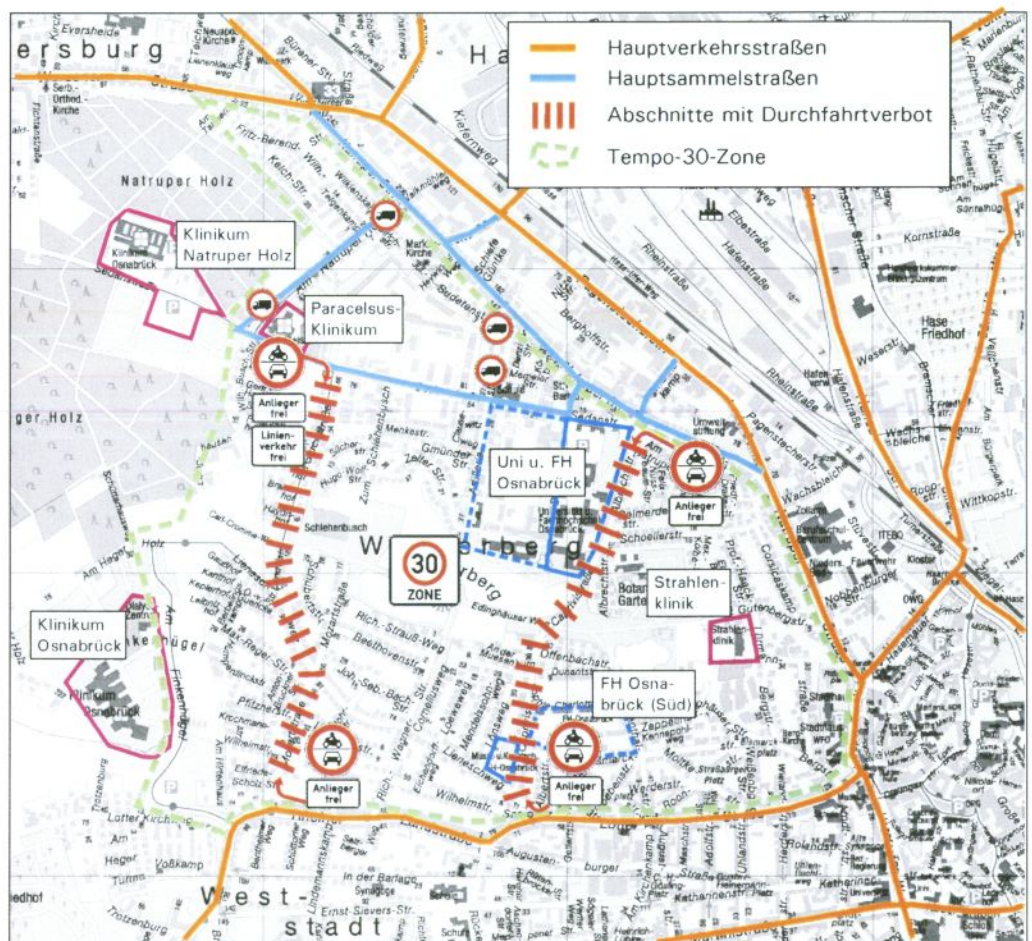
11: Anordnung von Fahrverboten und Öffnung Am Heger Holz

3.3 Entwicklung eines Handlungskonzeptes

Das zu entwickelnde Handlungskonzept soll eine sinnvolle, wirksame und konsensfähige Kombination von Einzelmaßnahmen aus den drei Maßnahmenkategorien darstellen.

Die in Kapitel 3.2 positiv bewerteten und im begleitenden Arbeitskreis konsensfähigen Maßnahmen aus den einzelnen Kategorien werden im Folgenden kombiniert und in ein zweistufiges Handlungskonzept überführt. Die erste Stufe beinhaltet Maßnahmen aus den drei Maßnahmenkategorien, die im Wesentlichen Ergänzungen der Beschilderung erfordern und daher kurzfristig realisierbar sind. Die Maßnahmen der zweiten Ausführungsstufe bauen auf denen der ersten Stufe auf, ihre Realisierung ist jedoch aufwändiger, da bauliche Veränderungen vorzunehmen sind. Sie können in Abhängigkeit der Wirkungen der Maßnahmen der ersten Stufe des Handlungskonzeptes variiert oder ausgesetzt werden.

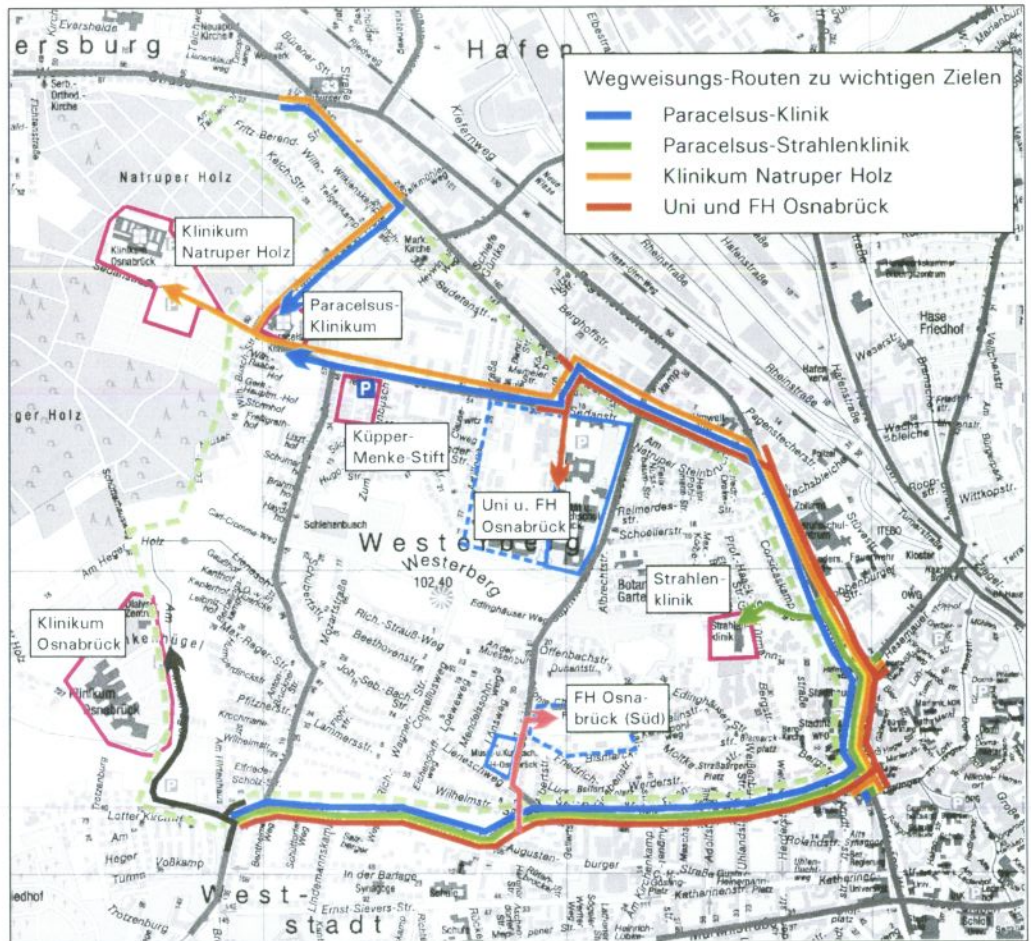
Stufe 1 (Bild 12)



12: Handlungskonzept - Stufe 1

- Anordnung von Fahrverboten für den Kraftfahrzeugverkehr (mit „Anlieger frei“-Regelung) in den Straßenzügen Mozartstraße - Händelstraße – Glückstraße und Caprivistraße – Albrechtstraße

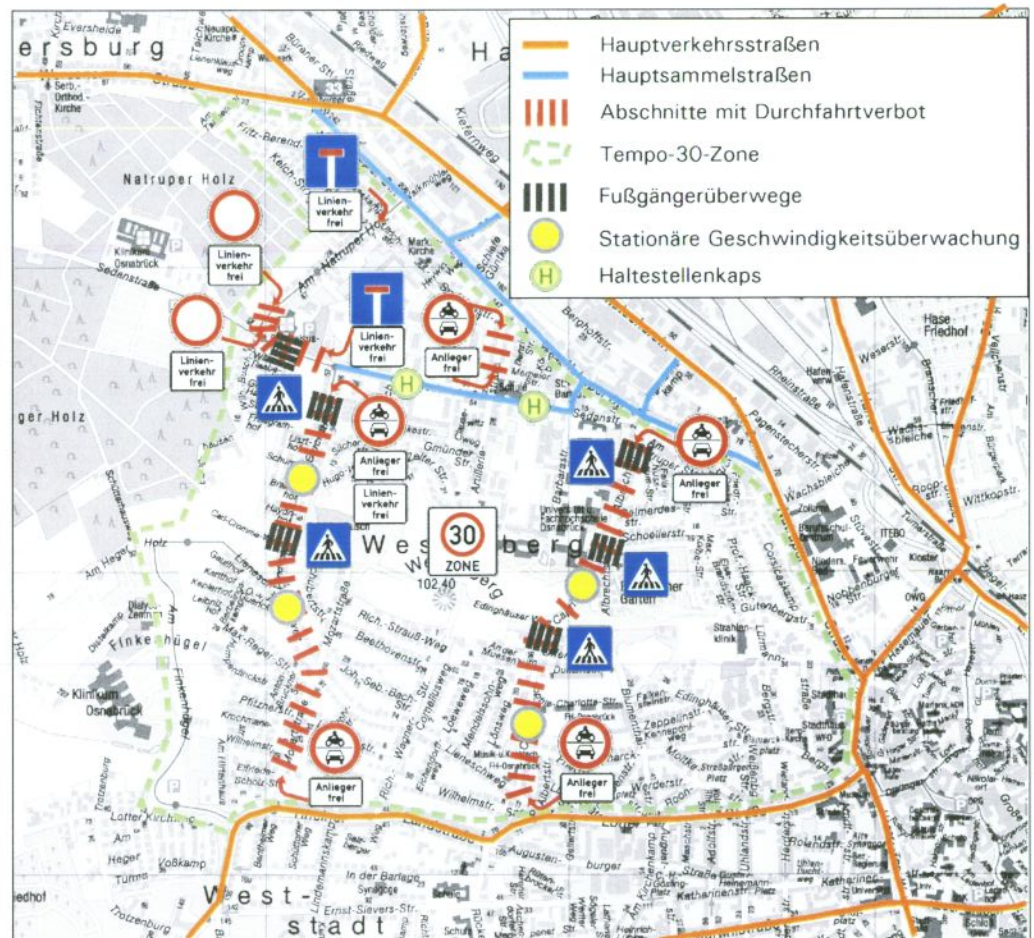
- Anordnung zusätzlicher Lkw-Fahrverbote in der Artilleriestraße und Am Natruper Holz
- Ausweitung der Tempo 30-Zone auf das gesamte Untersuchungsgebiet
- Überarbeitung der wegweisenden Beschilderung (Bild 13)



13: Detail zur Überarbeitung der wegweisenden Beschilderung

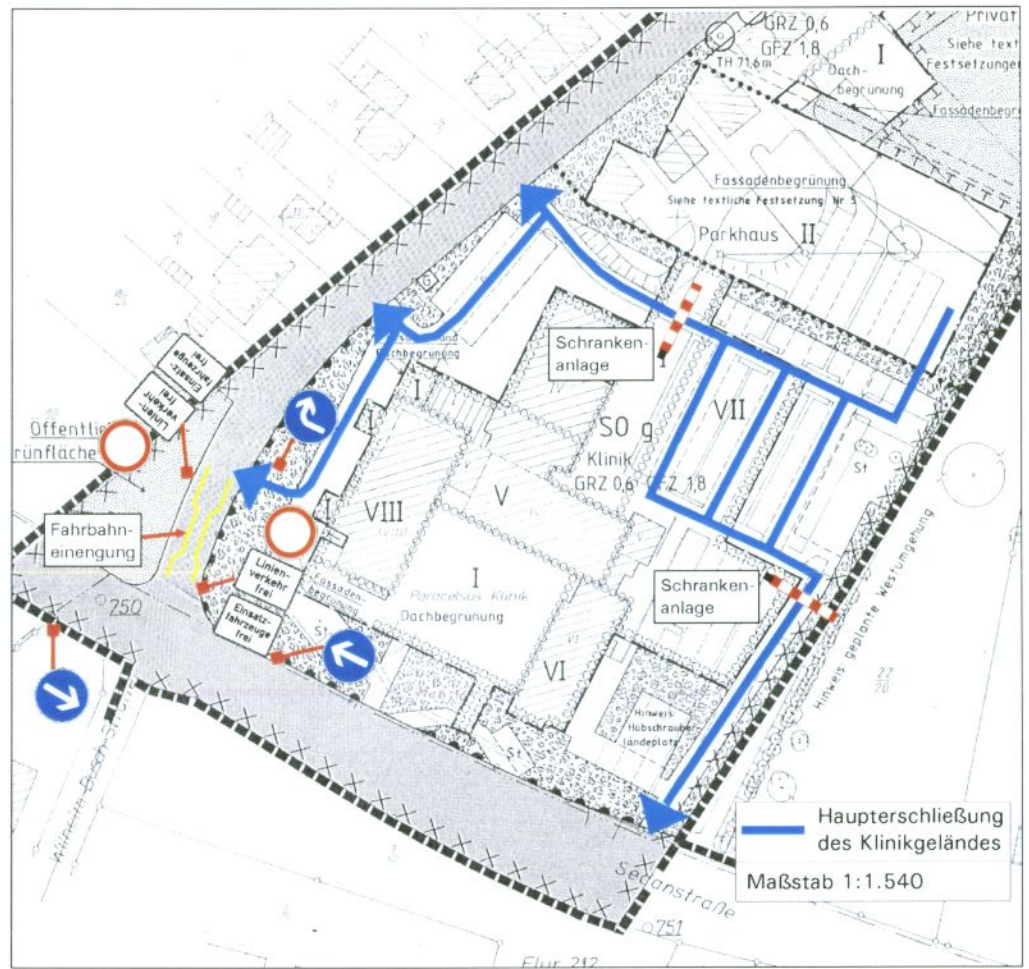
Stufe 2 (Bild 14)

- Sperrung Am Natruper Holz in Höhe Paracelsus-Klinik (Detail in Bild 15)
- Einrichtung stationärer Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung (beispielsweise ein Gerät, vier Standorte)
- Einrichtung von Fußgängerüberwegen
- Bau eines oder mehrerer Haltestellenkaps



14: Handlungskonzept - Stufe 2

In Bild 15 ist eine Prinzipskizze zur vorgesehenen Sperrung Am Natruper Holz dargestellt. Das Fahrverbot ist auf dem kurzen Streckenabschnitt zwischen der Einmündung in die Sedanstraße und der südwestlichen Zufahrt zum Klinikgelände angeordnet. Durch eine Fahrbahneinengung kann die Sperrung auch gestalterisch unterstützt werden. Die verbleibende Fahrbahnbreite ist für die weiterhin verkehrenden Linienbusse und Einsatzfahrzeuge der Kliniken zu bemessen. Um Schleichverkehre über den Parkplatz der Paracelsus-Klinik zu vermeiden, wird weiterhin die Versetzung der an der Ein- und Ausfahrt des Parkhauses vorhandenen Schrankenanlage vorgesehen.



18: Detaildarstellung zur Sperrung Am Natruper Holz

3.4 Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen der Maßnahmen des Handlungskonzeptes

Die verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahmen des Handlungskonzeptes sind nur größenordnungsmäßig quantifizierbar, da der Anteil des Durchgangsverkehrs ebenso wie der davon verlagerbare Anteil nur grob abgeschätzt werden können. Weiterhin können die großräumigen Verkehrsverlagerungen im Rahmen dieser Untersuchung nicht bestimmt werden. In der folgenden Tabelle 2 sind daher nur die tendenziellen Entwicklungen der Verkehrsstärken auf den unmittelbar betroffenen Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen auf Basis der Analyseergebnisse und der Annahmen zu den Durchgangsverkehrsanteilen abgeschätzt.

	Analyse [Kfz/24h]	Stufe 1: Differenz [%]	Stufe 2: Differenz [%]
Mozartstraße	10.600		
Händelstraße	9.800		
Gluckstraße	10.500		
Sedanstraße (West)	9.400		
Am Natruper Holz	9.400		
Sedanstraße (Ost)	4.300		
Albrechtstraße	8.400		
Caprivistraße	5.800 - 7.700		
Natruper Straße (West)	10.000		
Rheiner Landstraße (Ost)	12.500		
Lotter Straße	13.500		

	Differenzen [%]
	+ 25 bis + 35
	+ 15 bis + 25
	+ 5 bis + 15
	+ 5 bis -5
	-5 bis -15
	-15 bis -25
	-25 bis -35

Tab.2: Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen

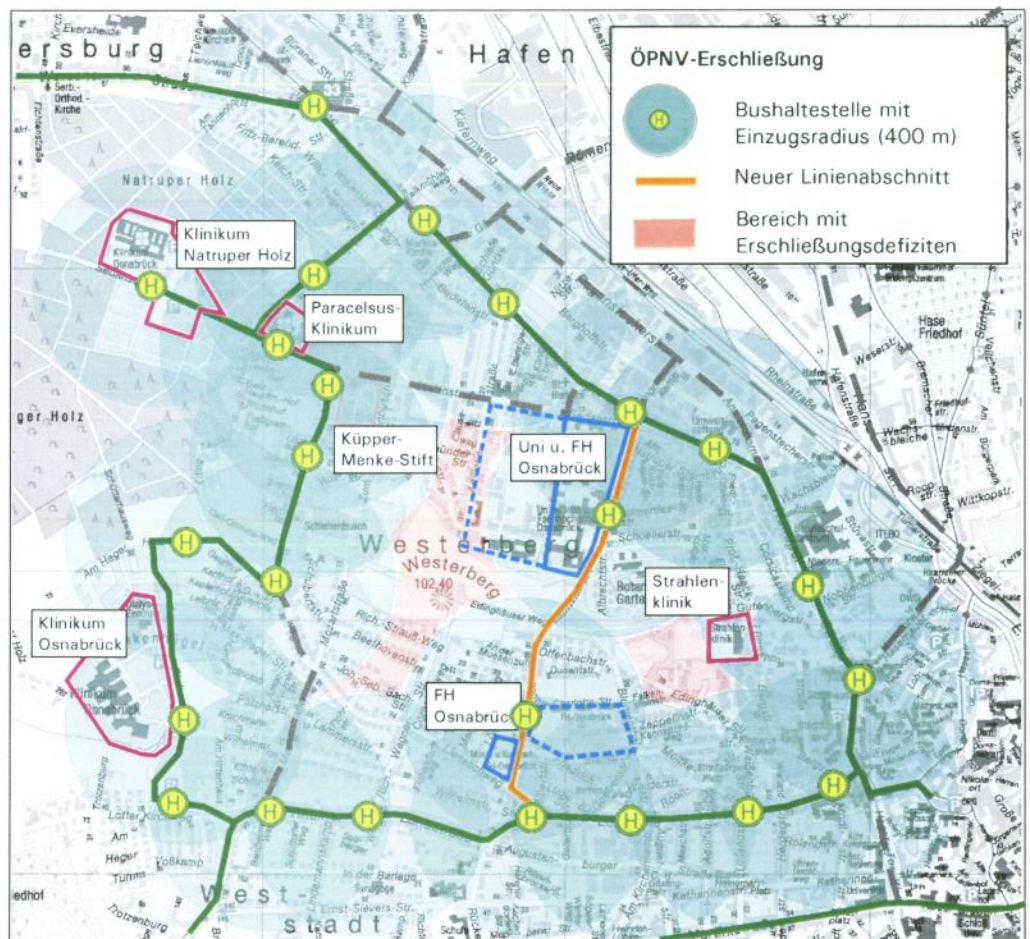
Merkbare verkehrliche Entlastungen ergeben sich demnach vor allem auf dem derzeit vom Durchgangsverkehr besonders belasteten Straßenzug Mozartstraße – Händelstraße – Gluckstraße – Am Natruper Holz. Bei Umsetzung der Stufe 2 des Handlungskonzeptes werden die deutlichsten Entlastungen von etwa 25 bis 35 % erwartet. Auf den weiteren Hauptsammelstraßen des Untersuchungsgebietes fallen die abgeschätzten verkehrlichen Entlastungen geringer aus. Die positiven Effekte sind hier wie auch auf den stärker entlasteten Abschnitten vor allem in der Verlangsamung und Harmonisierung der verbleibenden Verkehre zu sehen.

Verkehrliche Mehrbelastungen sind bei den angenommenen Verlagerungseffekten insbesondere auf der Rheiner Landstraße (östlich Mozartstraße) und der Lotter Straße zu erwarten. Diese könnten jedoch durch großräumigere Verlagerungen auch geringer ausfallen. Hier sind auch die Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen wie der diskutierten Sperrung des Neumarktes zu berücksichtigen, die erst im Rahmen einer großräumigen Verkehrsplanung erfasst werden können.

3.5 Varianten zur ÖPNV-Führung

Die ÖPNV-Führung im Untersuchungsgebiet wird bereits seit vielen Jahren kontrovers diskutiert. Umstritten ist weiterhin, ob eine Buslinie über den Straßenzug Caprivistraße – Albrechtstraße geführt werden sollte, um die hier analysierten Erschließungsdefizite auszuräumen (Bild 19).

Die Universität und Fachhochschule Osnabrück zeigen ein starkes Interesse an einer entsprechenden Buserschließung des neuen südlichen und des künftig erweiterten nördlichen Standortes. Die Planungen zum Hochschulausbau sehen eine Haltestelle nahe des neuen Haupteingangs in der Albrechtstraße vor.



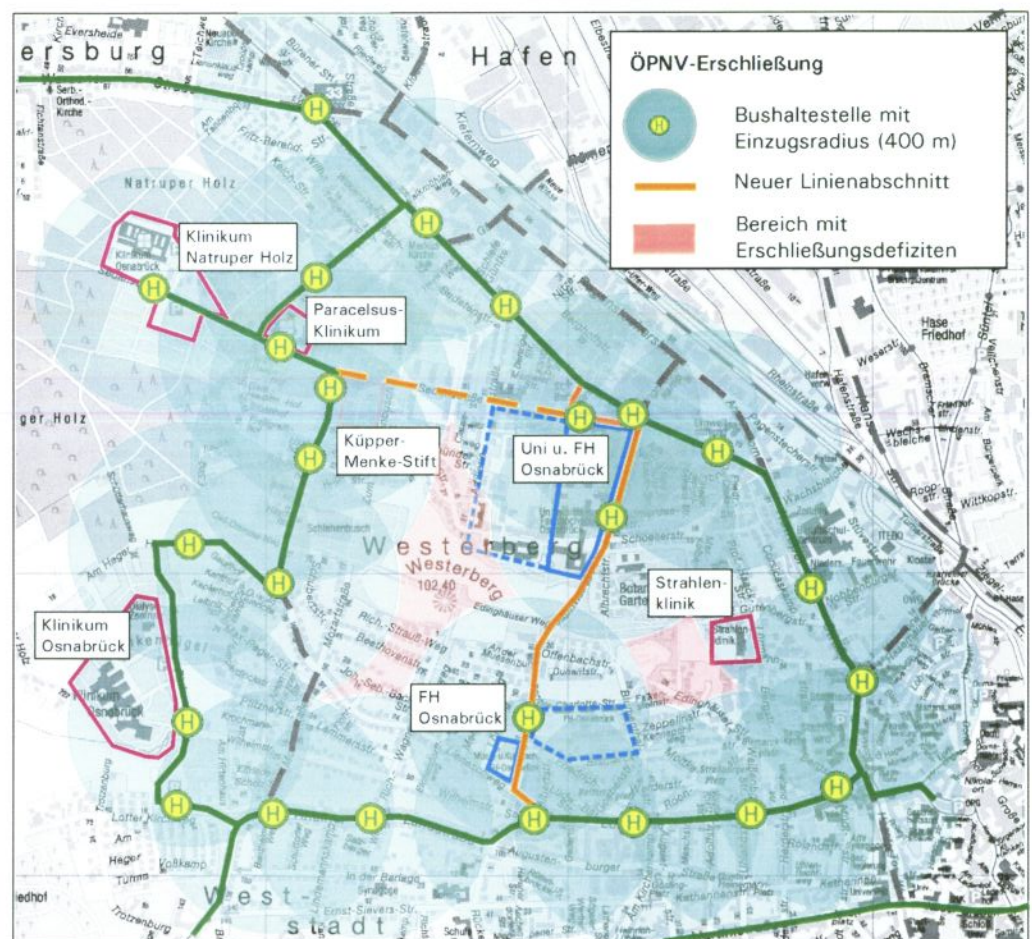
19: Geplante Erschließung durch den Busverkehr

Noch nicht geklärt ist, ob eine neue Tangentiallinie diese Erschließungsaufgabe übernehmen soll oder ob der Linienvorlauf einer bereits bestehenden Buslinie geändert werden soll. Gegen eine neue Buslinie spricht eine in einer Untersuchung aus dem Jahre 1994³ nachgewiesene geringe Wirtschaftlichkeit aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials. Dieses Ergebnis

³ Jürgen Deiters und Mitarbeiter: Tangentialverbindungen im Stadtverkehr? Untersuchungen zur sog. Ringbuslinie im Osnabrücker Stadtverkehr, OSG-Materialien Nr. 24, Universität Osnabrück, Fachgebiet Geographie 1994

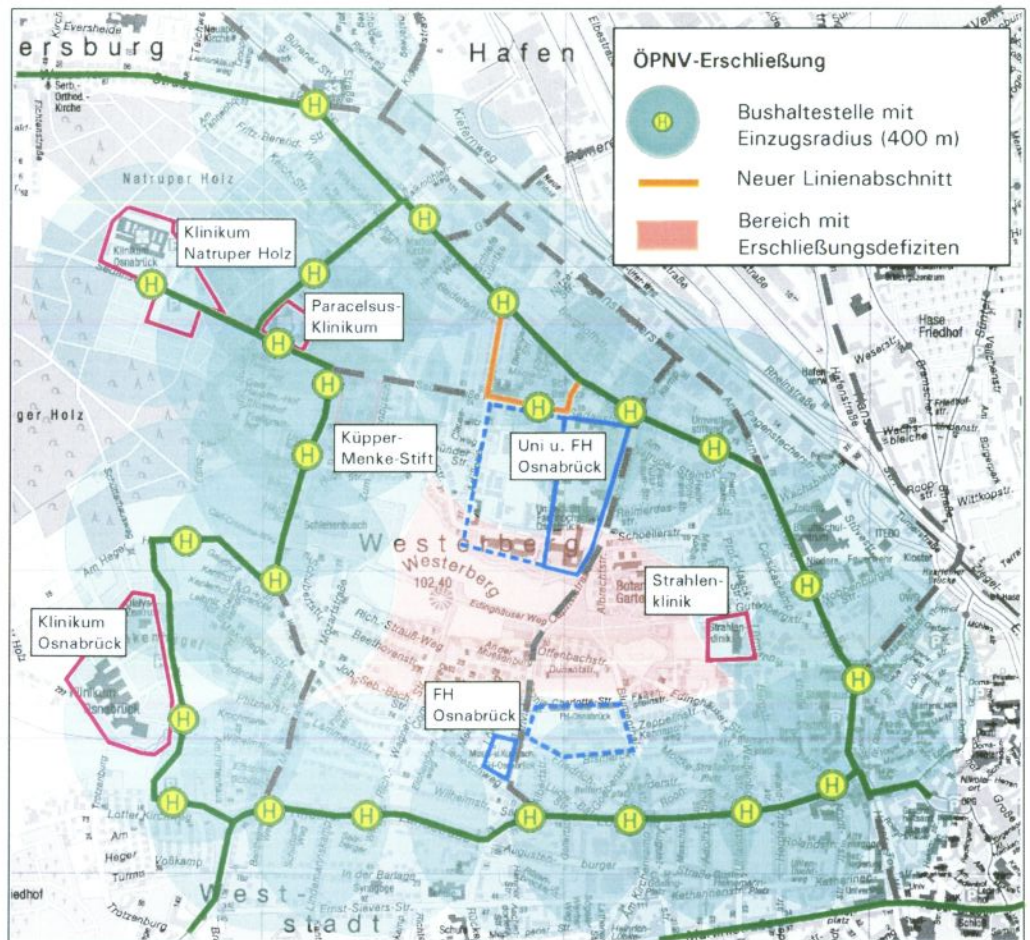
wäre nun mit aktuellen Annahmen und Entwicklungsprognosen erneut zu überprüfen. Gegen die Verlegung einer bereits über die Natruper Straße verkehrenden Buslinie auf den Straßenzug Albrechtstraße – Caprivistraße sprechen die resultierenden Fahrzeitverluste gegenüber der Fahrt auf den aufwändig beschleunigten Streckenabschnitten in der Natruper Straße. Die Attraktivität dieser Buslinie würde für die übrigen Fahrgäste deutlich gesenkt. Zudem ist mit deutlichem Widerstand der Anwohner des betroffenen Straßenzuges zu rechnen, die erhöhte Lärmbelastungen durch eine Buslinie erwarten.

Alternativ zu dem in Bild 19 dargestellten Linienvverlauf einer neuen Buslinie wäre vor dem Hintergrund der in der Sedanstraße zu erwartenden Flächenentwicklungen auch ein Linienvverlauf direkt über die Sedanstraße denkbar (Bild 20). Das neue Gelände der Universität und Fachhochschule könnte so noch besser durch den Nahverkehr erschlossen werden. Darüber hinaus könnten auch die künftig umgenutzten Militärfächen nördlich der Sedanstraße eine Busanbindung erhalten.



20: Erschließungsvariante durch ein neues Busangebot

Sofern die Wirtschaftlichkeit eines neuen Busangebotes nicht nachgewiesen werden kann, könnte zumindest durch eine Änderung des Linienverlaufes einer bestehenden Buslinie von der Natruper Straße über die Artilleriestraße, Sedanstraße und Barbarastraße zurück auf die Natruper Straße eine verbesserte Erschließung des neuen Uni/FH-Geländes an der Sedanstraße erreicht werden (Bild 21). Jedoch wären auch hier Fahrzeitverluste in Kauf zu nehmen. Auch für eine solche Lösung müsste zunächst das zu erwartende Fahrgastpotenzial im Detail ermittelt werden.



21: Erschließungsvariante durch ein bestehendes Busangebot

Ebenfalls von Interesse sind die seit mehreren Jahren kontrovers diskutierten Varianten zur Buserschließung des südwestlichen Stadtteils Westerberg. Umstritten ist derzeit, ob die vorhandene Buslinie 33 ausgehend vom Klinikum Osnabrück über die Obere Wilhelmstraße auf die Mozartstraße geführt werden soll, um die Erschließung auf diesem Abschnitt zu verbessern. Vor einer Entscheidung sollen zunächst die Ergebnisse des derzeit in der Fortschreibung befindlichen Nahverkehrsplanes bezüglich der Busführung in diesem Bereich abgewartet werden.

4 Zusammenfassung der Ergebnisse, Konsenskonzept

Im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes wurde in Zusammenarbeit mit dem begleitenden Arbeitskreis ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das zur kurz- und mittelfristigen Verbesserung der Situation im Stadtteil Westerberg beitragen soll. Vorrangige Ziele waren die verkehrliche Entlastung des Stadtteils Westerberg sowie die Sicherung und Stärkung der städtebaulichen Qualitäten des Quartiers. Dabei sollten auch die Erschließungsverkehre angemessen berücksichtigt werden, die Zugänglichkeit und Durchlässigkeit des Gebietes sollte, zumindest für Anlieger, erhalten bleiben.

Eine Vielzahl denkbarer Einzelmaßnahmen und Lösungsansätze wurde zusammengestellt und erläutert (Kap. 3.2). Unterschieden wurden zunächst drei Maßnahmenkategorien:

- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Maßnahmen zur Verkehrslenkung
- Eingriffe in das Straßennetz

Aus der Vielzahl der diskutierten Maßnahmen aus den einzelnen Maßnahmenkategorien konnte in Zusammenarbeit mit dem begleitenden Arbeitskreis ein zweistufiges Handlungskonzept entwickelt werden (Kap. 3.3).

Stufe 1:

- Anordnung von Fahrverboten für den Kraftfahrzeugverkehr (mit „Anlieger frei“-Regelung) in den Straßenzügen Mozartstraße - Händelstraße – Gluckstraße und Caprivistraße – Albrechtstraße (als Modellversuch)
- Anordnung zusätzlicher Lkw-Fahrverbote in der Artilleriestraße und Am Natruper Holz
- Ausweitung der Tempo 30-Zone auf das gesamte Untersuchungsgebiet
- Überarbeitung der wegweisenden Beschilderung

Stufe 2:

- Sperrung Am Natruper Holz in Höhe Paracelsus-Klinik
- Einrichtung stationärer Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung (beispielsweise ein Gerät, vier Standorte)
- Einrichtung von Fußgängerüberwegen
- Bau eines oder mehrerer Haltestellenkaps

Durch die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes werden verkehrliche Entlastungen vor allem auf dem derzeit vom Durchgangsverkehr besonders belasteten Straßenzug Mozartstraße – Händelstraße – Gluckstraße – Am Natruper Holz erwartet (Kap. 3.4). Auf den weiteren Hauptsammelstraßen des Untersuchungsgebietes fallen die abgeschätzten verkehrlichen Entlastungen geringer aus. Die positiven Effekte sind hier wie auch auf den stärker entlasteten Abschnitten vor allem in der Verlangsamung und Harmonisierung der verbleibenden Verkehre zu sehen.

Konsenskonzept

Von der Verwaltung wurde das zweistufige Handlungskonzept durch konkrete Vorschläge zum Vorgehen bei einem Modellversuch „Durchfahrt verboten – Anlieger frei“ ergänzt:

- Ankündigung einer einjährigen Versuchsphase mit Pressebeteiligung und –begleitung
- Verkehrszählungen vor und während der Versuchsphase
- Beteiligung von Uni und/oder FH mit Studienarbeiten und/oder Seminaren
- Ergänzung der StVO-Beschilderung durch Informationstafeln mit zielgerechten Hinweisen, wie z.B. „Lärmschutz“, „Wohnbevölkerung“
- Umfangreiche Befragungen der Verkehrsteilnehmer vor Ort, aber auch nicht beteiligter Verkehrsteilnehmer zu ihrem Verhalten und ihrer Einschätzung derartiger Maßnahmen
- Ermittlung der Betroffenheit angrenzender Straßenzüge (Lotter Straße, Natruper Straße)

Die Umsetzung des Maßnahmenpaketes, bestehend aus dem zweistufigen Handlungskonzept und den ergänzenden Vorschlägen der Verwaltung, wurde durch den Arbeitskreis mehrheitlich empfohlen.

Sollte ein Modellversuch „Durchfahrt verboten – Anlieger frei“ und eine Sperrung im Bereich Paracelsusklinik politisch nicht mehrheitsfähig sein, so sollten die weiteren Elemente des Handlungskonzeptes umgesetzt werden. Deutliche verkehrliche Entlastungen wären dann zwar nicht zu erwarten, zur angestrebten Verlangsamung und Harmonisierung der Verkehre auf den beiden stark belasteten Straßenzügen könnte jedoch beigetragen werden.

Anhang

Fotodokumentation



Tempo 30-Zonen



Tempo 30-Zonen



Rechts-vor-Links-Regelung

Anhang 1: Umgesetzte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung



Rechts-vor-Links-Regelung



Haltestellenkaps



Haltestellenkaps

Anhang 2: Umgesetzte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung



Fahrverbote



Nachtfahrverbote



Lkw-Fahrverbote

Anhang 3: Umgesetzte Maßnahmen zur Verkehrslenkung