

Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr: Öffentlichkeitsstatus:	VO/2012/1737 nichtöffentlich		
Bürgerbefragung zur Entlastungsstraße West - Zwischenbericht über Planungs- und Untersuchungsergebnisse				
Beratungsfolge:				
Gremium	Datum	Sitzungsart	Zuständigkeit	TOP-Nr.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	15.11.2012	N	Kenntnisnahme	

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

Die Bürgerbeteiligung wird bei relevanten Themen ausgeweitet. (Ziel 2013)

Sachverhalt:

In seiner Sitzung am 12. Dezember 2011 hat der Rat der Stadt Osnabrück einstimmig beschlossen, eine Bürgerbefragung zu der Frage durchführen zu lassen, ob für die Planung und den Bau der Entlastungsstraße West weitere Mittel zur Verfügung gestellt werden sollen.

Um eine fundierte Entscheidungsgrundlage für die Bürgerinnen und Bürger zu schaffen, sind eine Reihe von Untersuchungen durchgeführt worden. Neben der straßenbaulichen Vorplanung wurden die Folgen für Natur und Landschaft, die lufthygienischen sowie die schalltechnischen Auswirkungen ermittelt. Da nach dem Bau der Entlastungsstraße West eine Verkehrszunahme in der Straße An der Blankenburg erfolgen wird, ist auch eine Verkehrsuntersuchung zur Leistungsfähigkeit dieser Straße und ihrer Knoten mit der Rheiner Landstraße und der Lengericher Landstraße durchgeführt worden.

Derzeit wird u. a. noch die Darstellung der weiteren Auswirkungen und Entlastungen in verkehrlicher und umweltfachlicher Hinsicht im weiteren Einwirkungsbereich ergänzt, sodass zunächst nur ein nichtöffentlicher Zwischenbericht gegeben werden kann.

Es ist vorgesehen, die Bürgerbefragung gemeinsam mit der Bundestagswahl im September 2013 durchzuführen.

1. Straßenplanung

Die Trassenführung der Entlastungsstraße West (ESW) wird abschnittsweise von Süden nach Norden beschrieben. Eine Übersicht über die geplante Trasse ist in der Anlage 1 beigefügt. Zusätzlich sind die Lagepläne im Ratsinformationssystem (ALLRIS) als Anlage 2 eingestellt. Jeweils eine farbige Ausfertigung ist den Fraktionen übersandt worden.

1.1 Vorplanung Entlastungsstraße West

Abschnitt Rheiner Landstraße bis Am Heger Holz

Der Straßenquerschnitt sieht in diesem Abschnitt eine 6,50 m breite Fahrbahn vor, der sich auf der Ostseite ein 3,00 m breiter Rad-/ Gehweg anschließt. Dieser ist für Radfahrer in beiden Richtungen freigegeben.

Die Anbindung der Entlastungsstraße an die Rheiner Landstraße erfolgt über einen dreiarmligen lichtsignalgeregelten Knoten. Die Verkehrsanlage orientiert sich dabei weitgehend am Bestand der Einmündung Rheiner Landstraße / Am Finkenhügel, es sind

lediglich Verlängerungen der Abbiegestreifen in der Rheiner Landstraße und in der Straße Am Finkenhügel erforderlich.

Die Anbindung der benachbarten Wohngebiete im Bereich des Lotter Kirchweges erfolgt über eine nicht signalisierte Einmündung in die Entlastungsstraße mit der Anlage eines Linksabbiegestreifens. Um ein wertvolles Biotop zu bewahren, wird die Straße in Teilbereichen über den Parkplatz P1 der Städtischen Kliniken geführt. Daher ist es erforderlich, den Parkplatz neu zu gestalten. Die Anbindung des Parkplatzes P1 erfolgt über einen nicht signalisierten Knoten direkt an die Entlastungsstraße. Der erforderliche Linksabbiegestreifen wird in einer Länge von 30 m angelegt. Auf diese Weise ist der Anliegerverkehr aus den benachbarten Wohngebieten vollständig entkoppelt vom durch das Klinikum erzeugten Verkehr. Gegenüber des Linksabbiegestreifens ist eine Mittelinsel zur Sicherung des querenden Fuß- und Radverkehrs vorgesehen.

Der Parkplatz P 2 wird über die Hauptzufahrt des Klinikums angefahren, hier ist die Anlage eines Linksabbiegestreifens (Länge = 30 m) erforderlich. Aufgrund des erhöhten Querungsbedarfs für Fußgänger wird auch hier eine Mittelinsel zur Sicherung des Fuß- und Radverkehrs angeordnet. Die Abfahrt erfolgt wie heute über die Notaufnahme-Zufahrt. Die Zu- und Abfahrt der Parkplätze P 3 und P 4 wird über die vorhandene, nicht signalisierte Zufahrt zum Wirtschaftshof des Klinikums mit Anordnung eines 30 m langen Linksabbiegestreifens sichergestellt. Dieses mit Vertretern des Klinikums abgestimmte Erschließungskonzept ermöglicht die Schließung von drei heute vorhandenen Zufahrten.

Der vorhandene Lärmschutzwall östlich der geplanten Entlastungsstraße soll im Bestand gehalten werden. Lediglich im Bereich des geplanten Linksabbiegestreifens zur Anbindung des Wirtschaftshofes des Klinikums wird es zu einem Eingriff in den Wall kommen.

Die Oberflächenentwässerung erfolgt in diesem Abschnitt der Entlastungsstraße über Rinnen und Abläufe in eine zu planende Regenwasserkanalisation.

Abschnitt Am Heger Holz bis Sedanstraße

Der Straßenquerschnitt sieht eine 6,50 m breite Fahrbahn mit beidseitigen 2,50 m breiten und mit Bäumen bepflanzten Grünstreifen vor, in denen das anfallende Oberflächenwasser zur Versickerung kommen soll. Auf der Ostseite schließt sich ein 3,00 m breiter Rad-/ Gehweg an, der für beide Richtungen freigegeben ist.

Die Straße Am Heger Holz wird durch die geplante Entlastungsstraße gekreuzt. Es ist vorgesehen, den in Richtung Westen fahrenden Verkehr über einen Linksabbieger an die Entlastungsstraße anzubinden. Zur Aufrechterhaltung einer wichtigen Fuß- und Radwegeverbindung ist auch hier die Anlage einer Mittelinsel geplant. Der zwischen der geplanten Entlastungsstraße und der vorhandenen Einmündung der Straße Am Finkenhügel liegende Teil der Straße Am Heger Holz soll entsiegelt werden. Lediglich der vorhandene Rad-/ Gehweg soll aufrecht erhalten bleiben.

Die Anbindung des Lieneschweges sowie des westlich der Entlastungsstraße liegenden Hotels soll über einen vierarmigen Kreisverkehrsplatz erfolgen. Auch hier ist die Entsiegelung eines Teils der Straße Am Heger Holz (Abschnitt zwischen Lieneschweg und Entlastungsstraße) vorgesehen. Der nördliche Ast des Kreisverkehrsplatzes wird durch den Carl-Cromme-Weg, eine wichtige fußläufige Verbindung am Westerberg, gekreuzt. Hier ist die Anlage einer 5,0 m breiten Mittelinsel geplant.

Im Bereich der vorhandenen Kleingartenanlage südlich der Sedanstraße wird die Trasse verschwenkt, um eine wichtige Gehölzstruktur zu schonen. Somit wird ein Teil der Kleingartenanlage durch die Entlastungsstraße überplant. Die vorhandene Fußwegebeziehung zwischen den beiden Wohnsiedlungen „Komponistenhöfe“ und „Literatenhöfe“ wird durch die Anlage einer 5 m breiten Mittelinsel aufrecht erhalten.

Abschnitt Sedanstraßen bis Natruper Straße

Der Knoten mit der Sedanstraße wird als Kreisverkehrsplatz ausgeführt. Dieser ist Bestandteil des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 571 (Wohn- und Wissenschaftspark), ebenso wie der letzte Abschnitt der Entlastungsstraße zwischen der Sedanstraße und der Natruper Straße. Der Wissenschafts- und Wohnpark auf dem Gelände der ehemaligen Scharnhorstkaserne wird über einen Linksabbieger an die Entlastungsstraße angeschlossen, ebenso ist eine Zufahrt zum Parkdeck der Paracelsus-Klinik möglich. Eine Querungshilfe sichert die fußläufige Querung aus dem Gebiet des Wissenschafts- und Wohnparks über die Entlastungsstraße in Richtung Natruper Holz. Die Anbindung der Entlastungsstraße an die Natruper Straße erfolgt über einen lichtsignalgeregelten Knoten.

Der Straßenquerschnitt sieht eine 6,50 m breite Fahrbahn mit beidseitig angeordneten 2,50 m breiten, mit Bäumen bepflanzten Grünstreifen vor. Der beidseitig geplante Rad-/ Gehweg wird in einer Breite von 3,00 m ausgeführt.

Das anfallende Oberflächenwasser soll in den ausgemuldeten Grünstreifen zur Versickerung kommen.

1.2 Entlastung von Straßen

Es ist vorgesehen, die Glückstraße nach dem Bau der Entlastungsstraße für den Individualverkehr nicht mehr durchgängig befahrbar zu halten, lediglich der dort verkehrende Linienbus soll die Straße weiter nutzen können (hierzu könnte beispielsweise im Bereich der Querung Edinghäuser Weg eine Schrankenanlage eingebaut werden, die durch den Bus per Funk zu öffnen ist - analog der heutigen Anlage an der Straße Am Finkenhügel). Um keine zusätzlichen Wendeanlagen bauen zu müssen, soll die Einbahnstraßenrichtung im Edinghäuser Weg umgedreht werden, so dass für Anlieger eine Blockumfahrung über die Schubertstraße möglich wird. Auf der Nordseite der Sperrung bleibt analog für Anlieger eine Blockumfahrung über den Haydnhof möglich. Dabei sollte der Abschnitt der Glückstraße zwischen Haydnhof und Recyclinghof nur noch als Zufahrt ausgebaut sein. Der Recyclinghof soll in seiner Lage verbleiben und von beiden Seiten anfahrbar sein, so dass eine zweite Toranlage erforderlich wird.

Darüber hinaus soll nach dem Bau der Entlastungsstraße die Straße Am Natruper Holz für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Auch hier soll nur der Linienbus die Straße nutzen können (analog zur Glückstraße könnte beispielsweise eine Schrankenanlage eingerichtet werden). Auf der Südseite soll eine Wendeanlage in die vorhandene Grünfläche integriert werden. Auf der Nordseite ist eine Nutzung der Wendeanlage im Telgenkamp vorstellbar. Der letzte Abschnitt der Straße Am Natruper Holz zwischen Telgenkamp und geplanter Sperrung dient lediglich der Andienung der Garagenhöfe. Zur Verdeutlichung, dass die Straße Am Natruper Holz nach der Sperrung eine untergeordnete Bedeutung hat, wäre der Rückbau des lichtsignalgeregelten Knotens mit der Natruper Straße sinnvoll.

Bereits im Masterplan Mobilität wurden die verkehrlichen Wirkungen der Entlastungsstraße West untersucht. Neben den Entlastungseffekten im Stadtteil Westerberg ergibt sich infolge der Entlastungsstraße West eine Entlastung der HansasträÙe um etwa 8.300 bis 9.000 Kfz/Tag (zum Vergleich: die Belastung laut Prognosenullfall liegt bei ca. 33.100 bis 38.200 Kfz/Tag) und des nordwestlichen Wallrings um etwa 4.650 bis 5.750 Kfz/Tag (Prognosenullfall: 40.800 bis 41.500 Kfz/Tag). Die Lotter Straße wird zwischen Wallring und Saarplatz um etwa 3.400 bis 3.600 Kfz/Tag (Prognosenullfall: 15.400 bis 17.900 Kfz/Tag) entlastet.

2. Umweltfachliche Untersuchung

Parallel zur straßenbaulichen Vorplanung ist eine umweltfachliche Untersuchung im Trassenbereich der geplanten Entlastungsstraße durchgeführt worden. So konnte bereits in einem sehr frühen Stadium durch Reduzierung der Trassenbreite und Veränderungen in der Trassenführung auf umweltfachliche Belange Rücksicht genommen werden. Zur Verminderung nicht vermeidbarer erheblicher Beeinträchtigungen werden folgende

Maßnahmen vorgeschlagen: für das Schutzgut Mensch soll eine Reduzierung der Lärmbelastung durch den Einsatz von aktivem bzw. passivem Lärmschutz und ggf. dem Einsatz von sogenanntem „Lärmoptimierten Asphalt (LOA)“ erfolgen. Für das Schutzgut Landschaft ist die trassenbegleitende Pflanzung von Alleebäumen sowie die Bepflanzung von Lärmschutzeinrichtungen vorgesehen. Das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften soll durch den Lückenschluss der Lindenallee am Heger Holz als Leitstruktur für Fledermäuse und die Schaffung von Leiteinrichtungen bzw. Querungsmöglichkeiten oder Alternativhabitaten für Amphibien berücksichtigt werden. Hier besteht noch weiterer Untersuchungsbedarf.

Verbleibende Beeinträchtigungen beziehen sich auf das Schutzgut Mensch durch Qualitätsverluste der Wohnumfeld- und Erholungsfunktion und das Schutzgut Landschaft wegen des partiellen Eingriffs in Landschaftsräume durch Zerschneidung, Überbauung, Verlärmung und verkehrliche Aktivität. Weitere Beeinträchtigungen betreffen das Schutzgut Boden wegen der Versiegelung von in Teilbereichen hochwertigen Böden, das Schutzgut Wasser wegen der partiellen Überbauung des Güntkebaches und seiner Aue sowie das Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften wegen der Überbauung wertvoller Lebensräume. Nach derzeitigem Kenntnisstand werden jedoch keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt.

Die Gesamtfläche der Entlastungsstraße beträgt ca. 4,6 ha (ohne Berücksichtigung des Baufeldes). Davon liegen ca. 1,7 ha auf bereits versiegelten Flächen. Weitere ca. 0,3 ha können entsiegelt werden, sodass eine Neuversiegelung von ca. 2,6 ha zu erwarten ist. Davon entfallen ca. 0,6 ha auf Flächen für aktiven Lärmschutz. Die vorläufige Eingriffsbilanzierung ergibt einen Kompensationsbedarf von insgesamt 2,8 ha. Dieser könnte durch die Aufwertung des Güntkebaches und seiner Aue im Bereich zwischen Carl-Cromme-Weg und Sedanstraße sowie durch die Umwandlung von Ackerflächen zu Grünland mit Gehölzanteilen im Nahbereich der Entlastungsstraße gedeckt werden.

3. Untersuchung zur Lufthygiene

3.1 Trassenbereich

Im Zuge der Untersuchungen zur Entlastungsstraße ist auch eine lufthygienische Modellrechnung im direkten Trassenbereich der Straße durchgeführt worden. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass an keiner Stelle im Untersuchungsbereich die Grenzwerte für Stickstoffdioxid überschritten werden.

3.2 Erweiterter Untersuchungsraum

Das erweiterte Untersuchungsgebiet erstreckt sich im Süden vom Knoten Lengericher Landstraße / An der Blankenburg bis zum Knoten Römereschstraße / Bramscher Straße („Haster Mühle“) im Norden. Die Ausdehnung in West-Ost-Richtung erstreckt sich vom Klinikum Am Finkenhügel bis zum westlichen Wallring (s. Anlage 3). Dieses Untersuchungsgebiet entspricht im Wesentlichen dem Wirkungsbereich der Entlastungsstraße West.

In diesem erweiterten Untersuchungsraum überlagern sich stellenweise verschiedene städtebauliche und verkehrliche Entwicklungen, insbesondere im Bereich der ehemaligen Kasernenanlagen. Um den Untersuchungsumfang in diesem frühen Planungsstadium nicht zu groß werden zu lassen, sind die lufthygienischen Auswirkungen dieser Entwicklungen noch nicht detailliert berechnet worden. Im Falle einer Realisierung der Entlastungsstraße West sind die entsprechenden Auswirkungen im Planfeststellungsverfahren anhand einer weiteren Modellrechnung zu ermitteln.

4. Schalltechnische Auswirkungen

4.1 Trassenbereich

Bereich Voßkamp

Im Bereich der Wohnbebauung an der Straße Voßkamp kommt es bereits heute zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Unter Status-Quo-Bedingungen ist eine 3,0 m hohe Lärmschutzanlage erforderlich. Mit Realisierung der Entlastungsstraße West ist die Anlage auf 4,0 m zu erhöhen. Im Bebauungsplan Nr. 51 „Gebiet südlich Lotter Kirchweg und westlich Voßkamp“ ist bereits heute die Anlage einer 3 bis 4 m hohen Lärmschutzeinrichtung vorgesehen. In den Dachgeschossen muss dort ergänzend passiver Lärmschutz angeordnet werden. Zum Schutz der Bebauung am Lotter Kirchweg wird aktiver Lärmschutz mit einer Höhe von 3,0 m vorgesehen.

Bereich Rheiner Landstraße

Im Einmündungsbereich der Entlastungsstraße in die Rheiner Landstraße kann kein aktiver Lärmschutz vorgesehen werden. Daher werden bei der benachbarten Bebauung passive Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzfenster mit Lüfter erforderlich.

Bereich Mozartstraße / Am Hirtenhaus bis Lieneschweg

Bei den beiden Hochhäusern Mozartstraße 1 und 2 werden die Immissionsgrenzwerte nach Verkehrslärmschutzverordnung überschritten. Aufgrund der Höhe der Bebauung ist die Anordnung von aktivem Lärmschutz nicht sinnvoll, daher werden auch hier passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

Bereich Klinikum

Aktiver Lärmschutz ist in Abstimmung mit den Vertretern des Klinikums in diesem Abschnitt der Entlastungsstraße nicht vorgesehen, da die Bettenhäuser auf der der Straße abgewandten Seite liegen und aktive Lärmschutzmaßnahmen die Sicht auf das Klinikum verdecken würden. Der Außenbereich der Kinderkrippe auf dem Gelände des Klinikums ist weitgehend durch Gebäude abgeschirmt, so dass auch hier kein aktiver Lärmschutz erforderlich wird. Bei den östlich der Entlastungsstraße liegenden Wohnsiedlungen westlich des Berbelingskamp, der Humpardinckstraße, der Pfitznerstraße sowie der Elfriede-Scholz-Straße wird es zu keiner Grenzwertüberschreitung nach Verkehrslärmschutzverordnung kommen, so dass weder aktive noch passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Bereich südlich der Sedanstraße, östlich der Trasse („Komponistenhöfe“)

Zum Schutz der Objekte in diesem Bereich ist ein aktiver Schutz mit einer Höhe von 2,00 – 3,00 m über Fahrbahnniveau erforderlich.

Bereich südlich der Sedanstraße, westlich der Trasse („Literatenhöfe“)

Westlich der geplanten Trasse ist ebenfalls aktiver Schallschutz erforderlich. Durch einen aktiven Schutz mit einer Höhe von 2,00 – 3,50 m über Fahrbahnniveau südlich der Schallschutzschleuse sowie nördlich anschließend mit einer Höhe von 2,50 – 3,0 m kann umfassender Lärmschutz erreicht werden.

Bereich Paracelsus-Klinik / Am Natruper Holz / Natruper Straße (Südwest)

Hier können mit dem im B-Plan Nr. 571 (Wohn- und Wissenschaftspark) ermittelten aktiven Schallschutz westlich der Entlastungsstraße West mit einer Höhe von 3,0 m über Fahrbahnniveau die Immissionsgrenzwerte im Erdgeschoss eingehalten werden. In den Obergeschossen verbleiben Überschreitungen der Grenzwerte, die zu einem Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach führen. In der Fortführung des Lärmschutzes

Richtung Norden (Höhe =2,00 – 3,00 m) ergeben sich durch die Begrenzung der Höhe des Lärmschutzes auf 3,00 m (über Fahrbahnniveau) an zwei Objekten an der Ulrichstraße noch Überschreitungen im OG um ca. 2 dB(A). Ebenso ergeben sich an den Rückseiten der Objekte an der Natruper Straße z. T. Überschreitungen. Entlang der Natruper Straße (Vorderseite) scheidet aktiver Schutz aus.

Bereich Markuskirche mit Kindergarten

Hier ist südlich der Entlastungsstraße West eine Lärmschutzanlage mit einer Höhe von 3,00 m vorgesehen. Es verbleiben allerdings Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, so dass zusätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Bereich Natruper Straße (Nordost, westlich bzw. östlich der Entlastungsstraße)

Hier ist innerhalb der Baustrecke kein aktiver Lärmschutz möglich. Auch hier sind daher passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

4.2 Erweiterter Untersuchungsraum

Für den Bau der Entlastungsstraße West sind im Masterplan Mobilität die verkehrlichen Auswirkungen berechnet worden. Dabei beschränken sich diese Auswirkungen überwiegend auf den Stadtteil Westerberg. Diese Veränderungen in der Verkehrsmenge einzelner Straßenabschnitte schlagen sich auch in der Lärmbelastung an den einzelnen Straßenabschnitten nieder. Da in diesem Planungsstadium keine detaillierten schalltechnischen Untersuchungen dazu vorliegen, sollen zunächst erste akustische Einschätzungen dazu abgegeben werden.

Laut Untersuchung würde der Straßenzug Mozartstraße, Lieneschweg, Händelstraße und Glückstraße die größte Entlastung erfahren. Am deutlichsten wird der Entlastungseffekt an der Glückstraße sichtbar, da der Straßenzug dort gesperrt werden soll und sich die Verkehrsmenge von rund 8.900 Kfz/24h bis auf 600 Kfz/24h reduziert. Die Lärmentlastungen bewegen sich dementsprechend hier schon fast im zweistelligen Bereich von 10 dB(A). Das würde einer Halbierung des Lärmpegels entsprechen. Vergleicht man dazu die aktuell berechneten Lärmkarten, die an dem Straßenzug Fassadenpegel von 60-65 dB(A) ausweisen, so wird deutlich, dass sich dadurch die Fassadenpegel auf die Größenordnung von 50-55dB(A) reduzieren ließen. Dieser Effekt ist auf dem weiteren Abschnitt des Straßenzuges nicht ganz so deutlich zu erzielen, da auch die Verkehrsmengen hier nicht so drastisch sinken. Der Entlastungseffekt an der Mozartstraße liegt zum Beispiel bei rund 4 dB(A); bei der Straße Am Natruper Holz wären es dann rund 6 dB(A). Damit würde immer noch eine deutlich wahrnehmbare Reduzierung von größer 3 dB(A) erzielt werden.

An dem übergeordneten Straßennetz wie Rheiner Landstraße und Lotter Straße bewegt sich die Verkehrsentslastung bei rund 20%, die Lärmentlastungen fallen somit nicht ganz so deutlich aus (-1,3 dB(A)). An dem Straßenzug Caprivistraße / Albrechtstraße sinkt die Verkehrsstärke nur um etwa 10% und dementsprechend liegt die Reduzierung auch nur bei 0,5 dB(A). Die prognostizierten Verkehrsentslastungen am übergeordneten Straßennetz wie nordwestlicher Wallring oder Hansastrasse liegen bei 10%. Aufgrund der bestehenden Verkehrsmenge bewegen sich die akustischen Entlastungen auf einem geringen Niveau. Die Lärmreduzierung liegt hier auf einem Niveau, dass sie nicht mehr hörbar wäre.

Für die Prognose der Entlastungsstraße West sind allerdings auch auf einzelnen Straßenabschnitten Steigerungen der Verkehrsmengen berechnet worden. Eine deutliche Steigerung würde der Abschnitt Lieneschweg zwischen der Händelstraße und der neuen Trasse erfahren. Die Verkehrsmenge würde laut Zielszenario 2025 Masterplan Mobilität aufgrund der neuen Verbindungsfunktion von 1.200 Kfz/24h auf rund 3.400 Kfz/24h ansteigen. Eine Erhöhung des Lärmpegels würde mit 5 bis 6 dB(A) in einem hörbaren Bereich liegen; die Immissionsgrenzwerte würden allerdings ersten akustischen Abschätzungen nach unterschritten. Analog zu den Entlastungseffekten an dem Hauptverkehrsstraßennetz liegen die Verkehrssteigerungen auch auf einem recht niedrigen

Niveau. An der Rheiner Landstraße westlich der Entlastungsstraße kann von einer Verkehrssteigerung von rund 11% ausgegangen werden. Die Steigerung des Lärmpegels würde sich dann bei 0,5 dB(A) bewegen und wäre damit nicht wahrnehmbar.

4.3 Weitere Effekte

Neben den lärmmentlastenden Effekten sind im engeren und weiteren Bereich Effekte zu erwarten, die bei deutlicher Entlastung insbesondere auch die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) vor allem bei Querungen deutlich erhöhen.

Für den öffentlichen Personennahverkehr wird bei Entlastung der Trasse Mozartstraße / Händelstraße / Glückstraße / Am Natruper Holz insbesondere eine große Fahrplansicherheit zu erwarten sein.

5. Kosten

Zu der Maßnahme ist im Rahmen der Vorplanung eine Kostenschätzung erstellt worden. Die Kosten betragen demnach ca. 9.900.000,- € einschließlich Grunderwerb sowie Lärmschutzeinrichtungen und landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Nicht enthalten sind Kosten für Planung und Bauleitung.

6. Verkehrsuntersuchung An der Blankenburg

Bereits heute existieren im Bereich der Straße An der Blankenburg verkehrliche Defizite, die sich zum Teil auch in der Unfalllage widerspiegeln. Im Rahmen der Untersuchung sind umfangreiche Simulationen zum Verkehrsablauf durchgeführt worden.

So bereitet der Knoten An der Blankenburg / Lengericher Landstraße große Probleme, da es in den Spitzenzeiten zu einem Rückstau in der Autobahnabfahrt kommt, der sich bis in den durchgehenden Fahrstreifen erstrecken kann. Auch in der Straße An der Blankenburg kommt es insbesondere in der Abendspitze zu einem Rückstau, der sich teilweise bis hin zum Knoten mit der Rheiner Landstraße ausdehnt.

Die Ursache hierfür ist in den unzureichenden Grünzeiten insbesondere für den linkseinbiegenden Kfz-Strom aus der Straße An der Blankenburg sowie den rechtseinbiegenden Kfz-Strom von der Autobahnrampe zu sehen. Die hohe Zahl an Verkehrsunfällen resultiert zu einem Großteil aus der bedingt verträglichen Führung dieser beiden Ströme.

Diese Defizite treten aufgrund der moderaten Zu- bzw. Abnahmen im prognostizierten Verkehrsaufkommen sowohl in der Analyse als auch in den Prognoseszenarien unabhängig vom Bau der Entlastungsstraße auf. Im Zielszenario 2025 (mit Entlastungsstraße) kommt es allerdings zu einer zusätzlichen Belastung des Knotens Rheiner Landstraße / An der Blankenburg.

Zur Lösung der Probleme am Knoten An der Blankenburg / Lengericher Landstraße soll die Fahrstreifenaufteilung der Knotenpunktzufahrt A30 umgestaltet werden. Der geradeausfahrende bzw. linksabbiegende Verkehr soll zukünftig auf einem Fahrstreifen geführt werden, der rechtsabbiegende Verkehr erhält einen separaten Fahrstreifen. Gleichzeitig soll die Grünzeitenverteilung besser an die Verteilung der Verkehrsbelastungen angepasst werden. Die Zufahrten An der Blankenburg und Abfahrt A30 sollen separat freigegeben werden, außerdem sollen schwach belastete Ströme nur auf Anforderung freigegeben werden. Dazu ist eine vollständige Überarbeitung der Koordinierung im Zuge der Lengericher Landstraße / Kurt-Schumacher-Damm erforderlich. Neben den betrieblichen Maßnahmen soll lediglich der indirekte Linksabbieger für Fahrräder im Bereich der Knotenpunktzufahrt A30 ummarkiert werden. Eine Skizze dazu ist als Anlage 4 beigefügt.

Ein weiterer Problempunkt im Zuge der Straße An der Blankenburg ist die fehlende sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Einmündung Eselspatt. Der Querungsbedarf ist in der morgendlichen Spitzenstunde mit ca. 40 Radfahrern, davon

die Hälfte Kinder, relativ groß. Gleichzeitig beträgt die Verkehrsbelastung ca. 15.000 Kfz/24h. Die Anlage eines Fußgängerüberweges scheidet hier aus Gründen der mangelnden Sichtbarkeit aus. Darüber hinaus ist dieser als Querungssicherung für Radfahrer unkomfortabel, da diese absteigen müssten. Als verbleibende Möglichkeiten zur Querungssicherung sind die Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder der Bau einer Mittelinsel zu sehen. Für beide Lösungen gibt es Vor- und Nachteile. Die Investitions- und Unterhaltungskosten einer Fußgängerlichtsignalanlage sind sicherlich nicht unerheblich, andererseits wird auch der Bau einer Mittelinsel und der zugehörigen Fahrbahnaufweitung zu nicht unerheblichen Kosten führen.

Da sowohl die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens An der Blankenburg / Lengericher Landstraße als auch die Einrichtung einer sicheren Querungsmöglichkeit unabhängig von einer Entscheidung für oder wider die Entlastungsstraße gesehen werden können, wird in einer der nächsten Ausschusssitzungen das Thema erneut mit konkreten Handlungsvorschlägen inklusive Kostenschätzungen auf die Tagesordnung gebracht werden.

7. Weiteres Vorgehen

Es ist vorgesehen, mithilfe der Untersuchungsergebnisse aussagekräftige Unterlagen einschließlich einer Visualisierung der Entlastungsstraße zu erstellen und diese den Bürgerinnen und Bürgern im Vorfeld der Befragung zur Verfügung zu stellen. Über die Art und Ausführung der Unterlagen wird der Ausschuss rechtzeitig informiert werden.

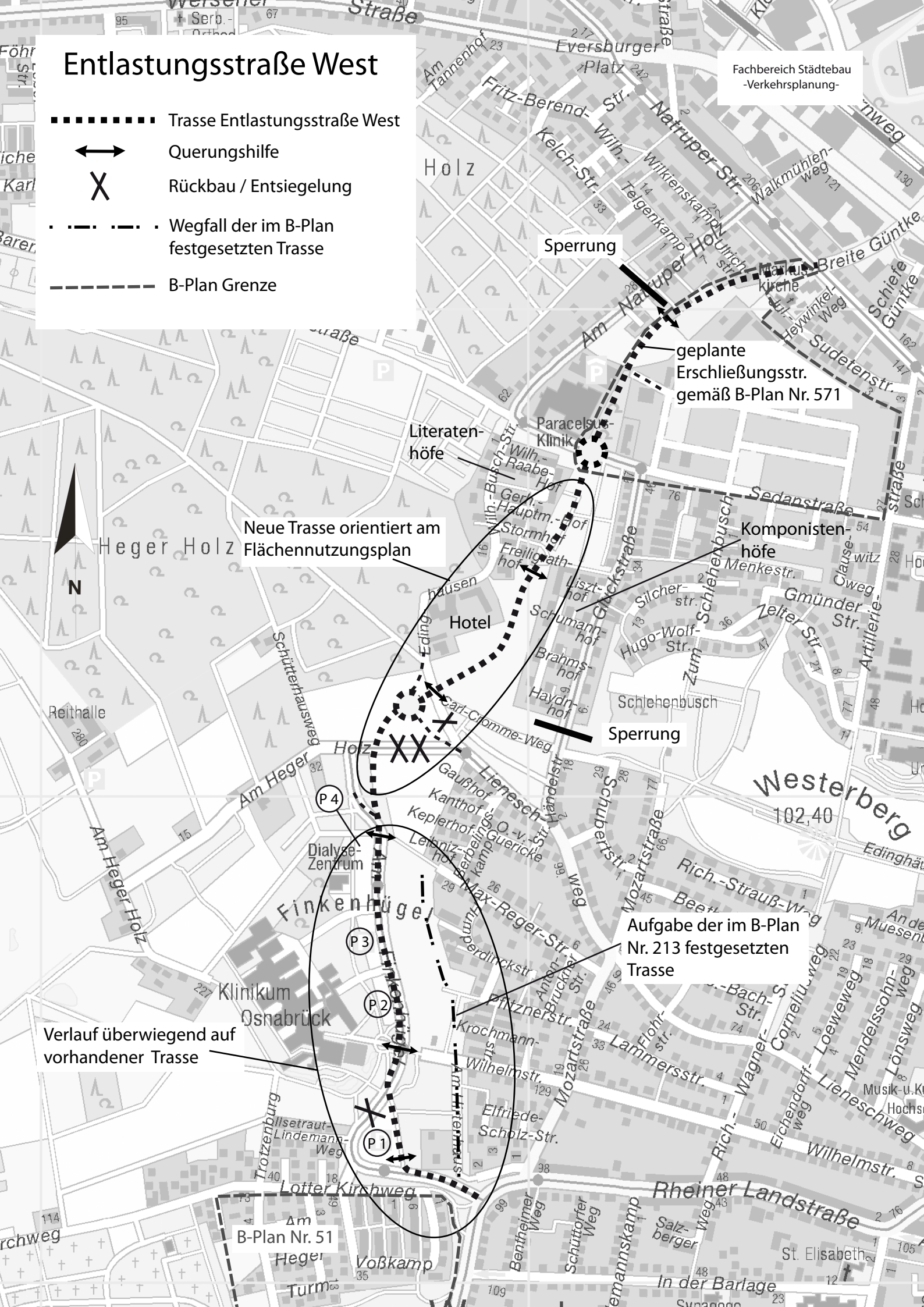
Anlagen:

- Anlage 1: Übersicht Trassenverlauf Entlastungsstraße West
- Anlage 2: Lageplan Straßenbau Blatt 1 und 2 (nur im ALLRIS)
- Anlage 3: Übersicht erweiterter Untersuchungsraum der Untersuchungen zur Lufthygiene und zum Lärmschutz
- Anlage 4: Lageplan Knoten An der Blankenburg / Lengericher Landstraße

Entlastungsstraße West

Fachbereich Städtebau
-Verkehrsplanung-

- Trasse Entlastungsstraße West
- Querungshilfe
- X
 Rückbau / Entsiegelung
- Wegfall der im B-Plan festgesetzten Trasse
- B-Plan Grenze



Sperrung

geplante Erschließungsstr. gemäß B-Plan Nr. 571

Neue Trasse orientiert am Flächennutzungsplan

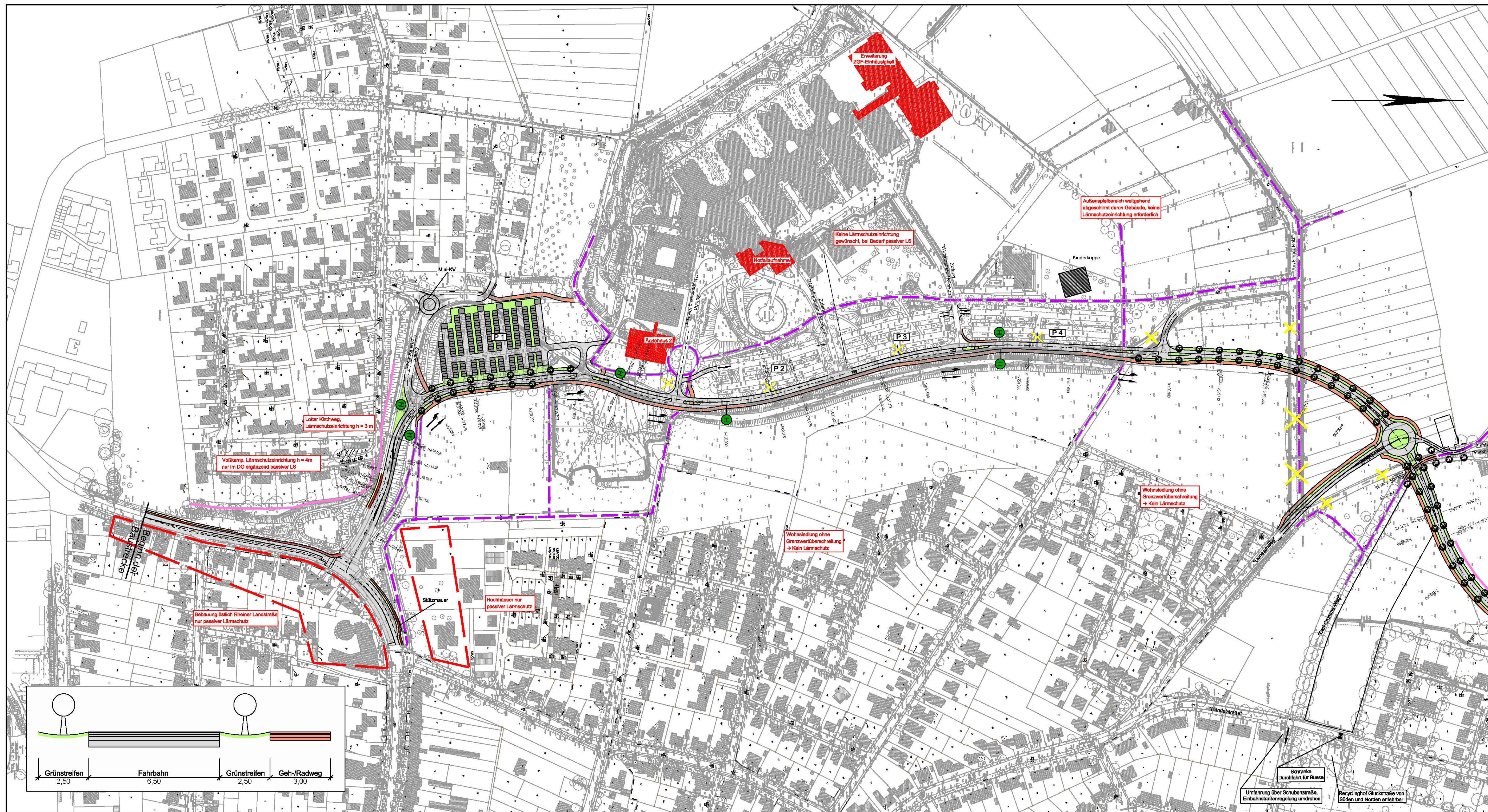
Sperrung

Aufgabe der im B-Plan Nr. 213 festgesetzten Trasse

Verlauf überwiegend auf vorhandener Trasse

Westerberg
102,40

B-Plan Nr. 51
Heger



Legende

- Fahrbahn
- Bankett
- Parken
- Gehweg
- kombinierter Rad / Gehweg
- Radweg
- Grünfläche
- Zufahrten
- gepl. Baum
- vorhandene Geh- / Radwegbeziehung
- Lärmschutzeinrichtung

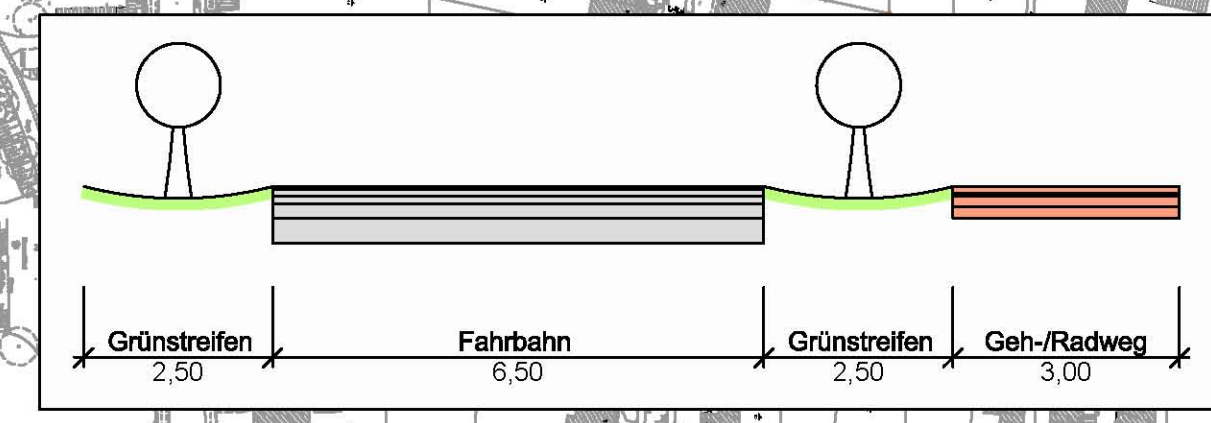
VORABZUG
 Bearbeitungsstand vom: 2012-11-06

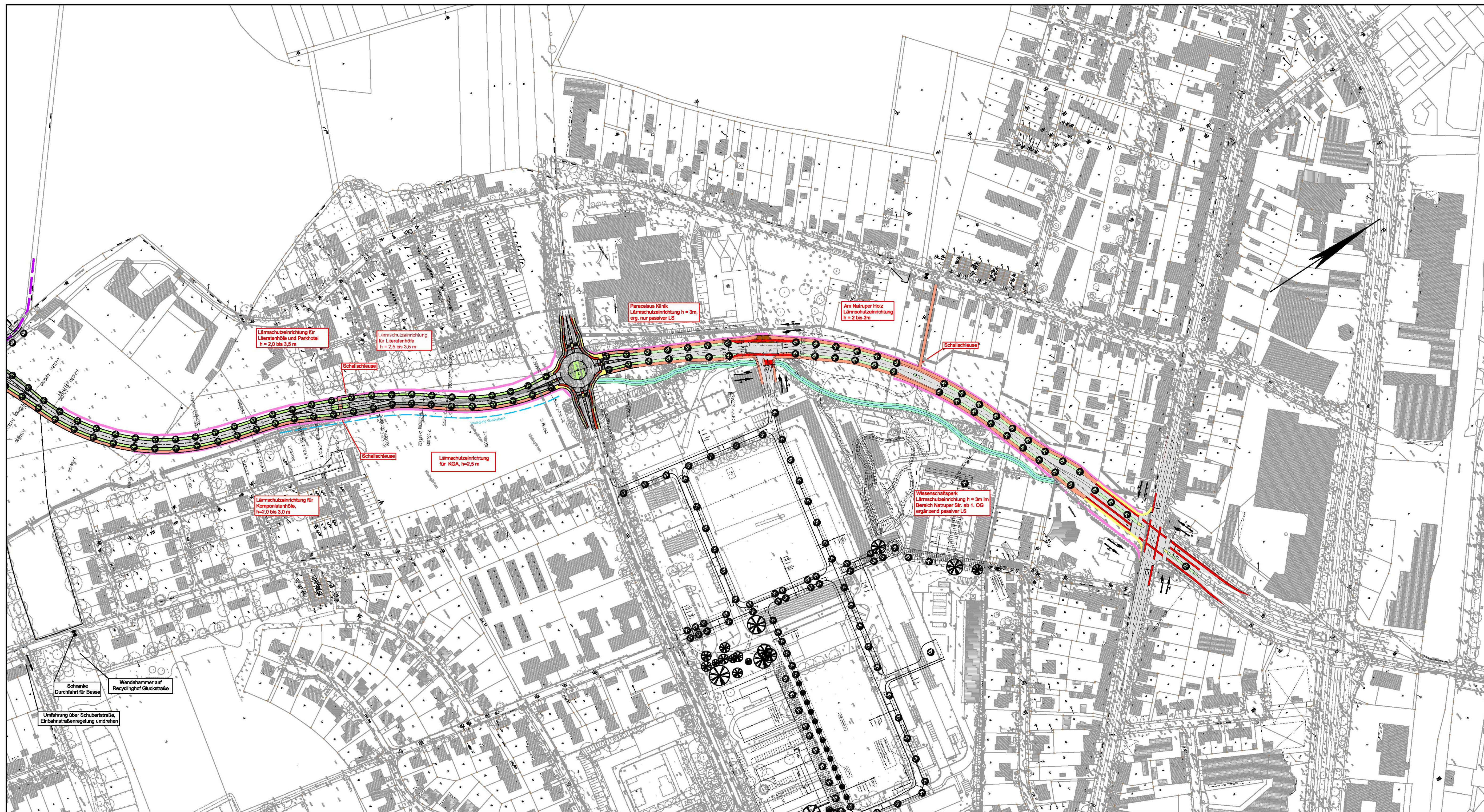
5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
Entwurfsbearbeitung:			
 <small>INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG Markt-Center-Str. 46 • 49134 Wallenhorst Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88</small>		bearbeitet	2012-11 Kg
		gezeichnet	2012-11 Sr/Si
		geprüft	
Wallenhorst, 2012-		freigegeben	
Plan-Nummer: H:\05\212202\PLAENE\EST_West_jp01.dwg (Blatt1 M1:2000) - (E7-1-9)			



Entlastungsstraße West
 Straßenentwurf
 Vorplanung

Lageplan		Maßstab 1 : 2.000	Unterlage : 7 Blatt Nr. : 1/2
Auftraggeber	Datum	Name	Aufgestellt: Osnabrück, den 2012-06-
bearbeitet			
gezeichnet			
geprüft			
gesehen			
61-81			
61-4			





Legende

- Fahrbahn
- Bankett
- Parken
- Gehweg
- kombinierter Rad / Gehweg
- Radweg
- Grünfläche
- Zufahrten
- gepl. Baum
- vorhandene Geh- / Radwegbeziehung
- Lärmschutzeinrichtung

VORABZUG
 Bearbeitungsstand vom: 2012-11-06

5.			
4.			
3.			
2.			
1.			
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
Entwurfsbearbeitung:			
INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG <small>Marie-Curie-Str. 46 • 49134 Wallenhorst Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88</small>		bearbeitet	2012-11 Kg
		gezeichnet	2012-11 Sr/Si
		geprüft	
		freigegeben	
Wallenhorst, 2012-			

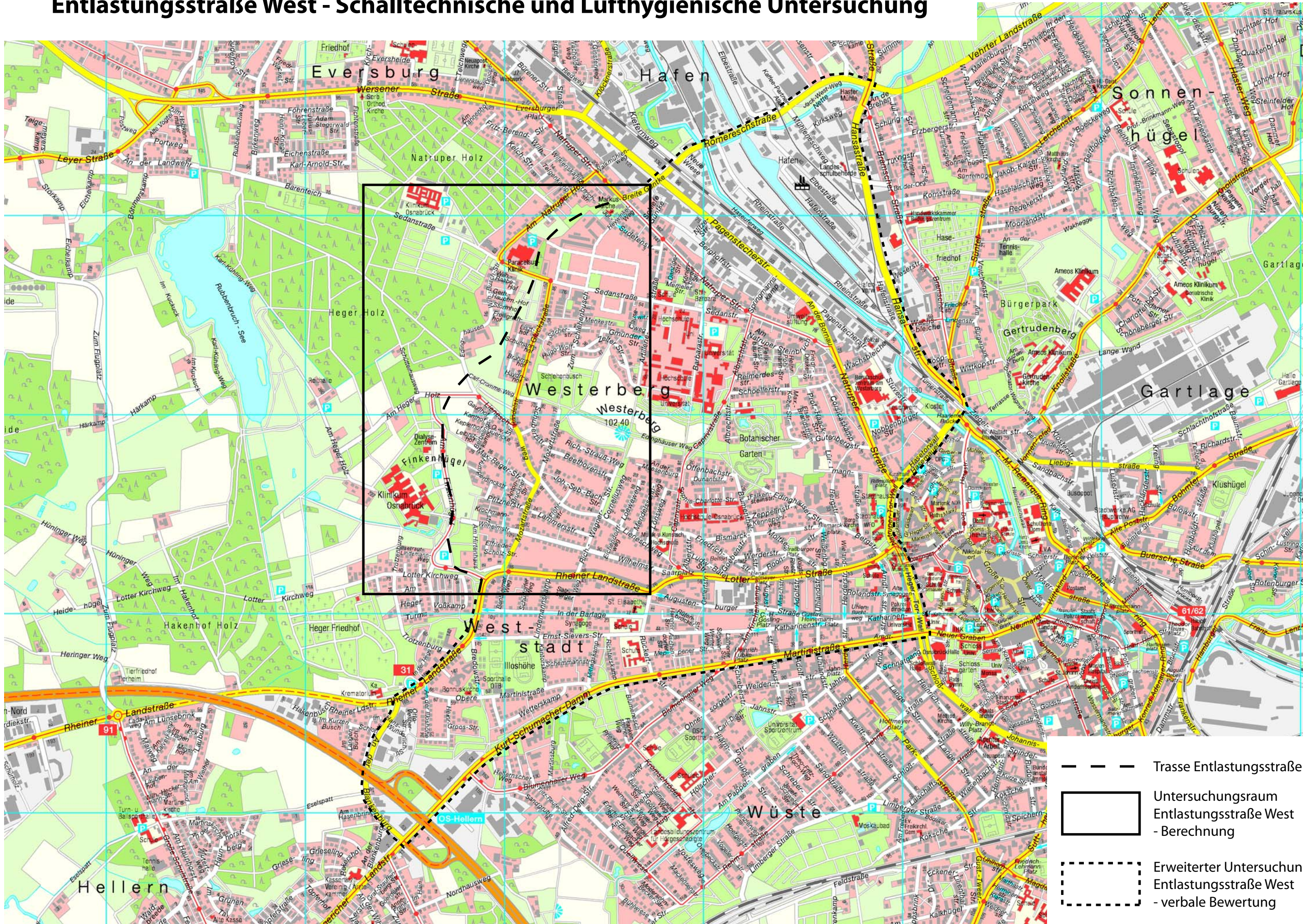
Plan-Nummer: H:\05\212202\PLAENE\EST_wt_jp01.dwg (Blatt2 M1.2000) - (E7-2-9)



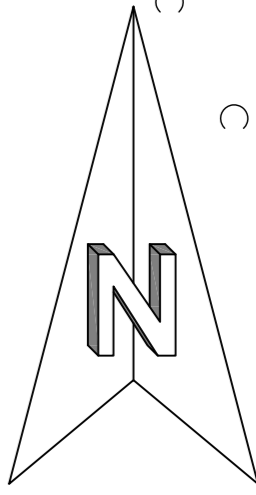
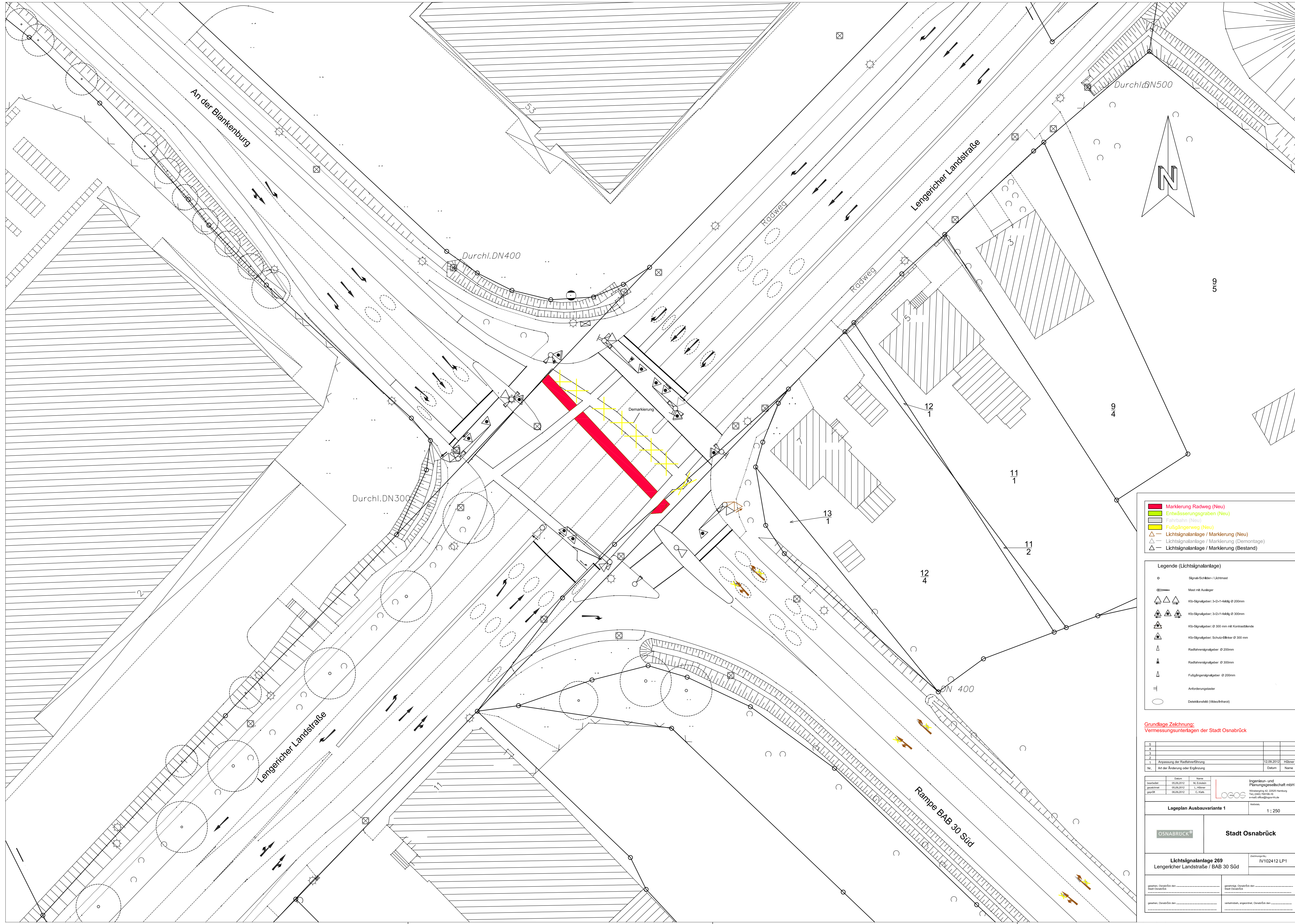
Entlastungsstraße West
 Straßenentwurf
 Vorplanung

Lageplan		Maßstab 1 : 2.000	Unterlage : 7 Blatt Nr. : 2/2
Auftraggeber	Datum	Name	Aufgestellt: Osnabrück, den 2012-06-
bearbeitet			
gezeichnet			
geprüft			
gesehen			
61-81			
61-4			

Entlastungsstraße West - Schalltechnische und Lufthygienische Untersuchung



- Trasse Entlastungsstraße West
- ▭ Untersuchungsraum Entlastungsstraße West - Berechnung
- Erweiterter Untersuchungsraum Entlastungsstraße West - verbale Bewertung



- Markierung Radweg (Neu)
- Entwässerungsgraben (Neu)
- Fußgängerweg (Neu)
- ▨ Lichtsignalanlage / Markierung (Neu)
- ▨ Lichtsignalanlage / Markierung (Demontage)
- ▨ Lichtsignalanlage / Markierung (Bestand)

- Legende (Lichtsignalanlage)**
- Signal-Schilder / Lichtmast
 - Mast mit Ausleger
 - △ Kfz-Signalgeber: 3/2+1-feldig Ø 200mm
 - △ Kfz-Signalgeber: 3/2+1-feldig Ø 300mm
 - △ Kfz-Signalgeber: Ø 300 mm mit Kontrollblende
 - △ Kfz-Signalgeber: Schutz-Bleibe Ø 300 mm
 - △ Radfahrersignalgeber: Ø 200mm
 - △ Radfahrersignalgeber: Ø 300mm
 - △ Fußgängersignalgeber: Ø 200mm
 - ≡ Anforderungstaster
 - Desorbent (Moortrittar)

Grundlage Zeichnung:
Vermessungsunterlagen der Stadt Osnabrück

5		
4		
3		
2		
1	Anpassung der Radfahrverführung	12.06.2012 Höbner
Nr.	Art der Änderung oder Ergänzung	Datum Name

	 <small>Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH Wiesengr. 42, 31055 Harburg Tel: 05131 7816-0 e-mail: erf@logos-hh.de</small>
--	--

Lageplan Ausbauvariante 1 Maßstab: 1 : 250

OSNABRÜCK **Stadt Osnabrück**

Lichtsignalanlage 269
Lenglicher Landstraße / BAB 30 Süd

gezeichnet von: Bearb. Osnabrück	geprüft, Osnabrück von: Bearb. Osnabrück
gezeichnet von: Bearb. Osnabrück	geprüft, Osnabrück von: Bearb. Osnabrück