

| Lfd. Nr. | Einwand / Anregung / Fragestellung | Stellungnahme |
|-------------------|--|---|
| Radverkehr | | |
| 1 | Schutzstreifenführung wird als gefährlich empfunden, insbesondere für Kinder | Aufgrund der in weiten Teilen nicht hinreichenden Straßenbreite wäre einzig und allein als Alternative eine 6.50m breite Fahrbahn und die Freigabe der dann >2.75m breiten Gehwege für Radfahrer möglich. Der Radverkehr wäre gegenüber den Fußgängern untergeordnet. Hochbordradwege verleiten dazu, Radwege auch linksseitig zu benutzen. Bei dieser Lösung werden daher erhebliche Sicherheitsbedenken an Grundstückszufahrten und Einmündungen gesehen. Bei der derzeitig verfolgten Planung mit Gehwegbreiten im Bereich 1,80m bis 2.50m (im Schulbereich auch darüber hinaus) ist eine Freigabe der Gehwege für den Radverkehr nicht möglich. |
| 2 | Einseitiger Radweg (Zweirichtungsrads auf Hochbord) sinnvoll ? | Linksseitige Radfahrer wären an Zufahrten und Einmündungen gefährdet, diese Lösung ist daher keine Option. |
| 3 | Winterdienst vs. Radführung auf Fahrbahnniveau | Der Winterdienst des Osnabrücker ServiceBetriebs(OSB) ist angehalten, die Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen mit besonderer Bedeutung weitest gehend zu räumen. Bei hohem Schneeaufkommen sind Einschränkungen (die für alle Verkehrsarten gelten) natürlich nicht auszuschließen. |
| 4 | Kann der stadtauswärts führende Radweg zwischen der Kurve Klosterstraße und der ehem. Hebammenlehranstalt auch auf Hochbord geführt werden, da dort genügend Platz vorhanden wäre? | Der Radweg wird im Bereich der ehemaligen Hebammenlehranstalt als Besonderheit der gesamten Planung auf Hochbord geführt, um die dortigen Bäume zu erhalten. Die Planung wurde im angedeuteten Bereich geprüft und dahingehend geändert, dass der stadtauswärts führende Radweg im Kurvenbereich Höhe Ziegelstraße auf Hochbordniveau geführt wird. Im weiteren Verlauf wird jedoch die Schutzstreifenführung auf Fahrbahnniveau präferiert, um Konflikte mit Fußgängern und mit Kraftfahrzeugen an Zufahrten weitest gehend zu vermeiden. |
| Fußverkehr | | |
| 5 | Ist die Querungshilfe auf Höhe Klosterstraße tatsächlich sicher? Wie sind die Sichtbeziehungen | Die Sichtbeziehungen zur Kurve Klosterstraße sind unproblematisch, da die Mauer zum Betriebsgelände KME kein Sichthindernis |

| Lfd. Nr. | Einwand / Anregung / Fragestellung | Stellungnahme |
|--------------------------|--|---|
| | zur Kurve Klosterstraße? | darstellt. |
| 6 | Geplante Mittelinsel auf Höhe KME-Gelände (Station 0+120) überflüssig und teuer | Die Mittelinsel wird als notwendig angesehen. Der stadtauswärts fahrende Bus kann an der Haltestelle überholt werden. Durch die Insel wird ein Konflikt des Überholenden mit dem Gegenverkehr vermieden, da der Überholbereich in einer Kurve liegt. Zudem werden Fahrtrichtungen nicht durch eine mittige Leitlinie getrennt. Die Insel wird von Fahrgästen genutzt, die mit dem Bus aus der Stadt kommend zu Fuß die auf dem Gertrudenberg gelegenen Einrichtungen erreichen möchten. |
| 7 | Fußgängerampel statt Zebrastreifen am Schulzentrum | Die Wahrnehmbarkeit der Zebrastreifen soll verbessert werden. Die Akzeptanz einer Ampel durch die Schüler ist anzuzweifeln. Ebenso ist ein Missbrauch zu befürchten. Dies wurde in einem Gespräch mit Schulvertretern bestätigt. |
| 8 | Querungshilfen teuer! Hohe Kosten für Unterhaltung/Rückbau ! | Querungshilfen dienen dem Schutz der Fußgänger und sind unentbehrlich, da nicht überall Zebrastreifen und Fußgängerampeln eingesetzt werden dürfen. Die Lagen der geplanten Mittelinseln sind geprüft. Alle Mittelinseln nehmen Bezug auf vorhandene Fußwegebeziehungen. |
| Geschwindigkeiten | | |
| 9 | Verlängerung des Streckengebotes 30 km/h am Gehörlosenheim, um die Lücke zum Streckengebot 30 vor dem Schulzentrum zu schließen | Die Lücke zwischen den genannten Streckengeboten beträgt 140m. Der Lückenschluss wurde geprüft. Aufgrund der unterschiedlichen Beweggründe für die Gefahrenbereiche (im 1. Abschnitt Beschilderung „30“ mit Zusatz „Achtung Gehörlose“, im 2. Abschnitt „30“ mit Zusatz „7-19 Uhr“) wird eine inhaltliche Verbindung als nicht gegeben angesehen. Der 30 km/h-Bereich an der Schule berücksichtigt zukünftig beide Fußgängerüberwege. |
| 11 | Flächendeckende Einführung von Tempo 30 möglich? | Gemäß StVO ist die Einführung einer flächendeckenden Reduzierung auf 30 km/h nicht möglich |
| 11 | Kann am Karl-Luhmann-Heim aufgrund der immer noch hohen Geschwindigkeiten eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung eingerichtet | Eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung ist mit einem enormen finanziellen Aufwand verbunden, der nicht in der Finanzplanung berücksichtigt ist. Es bleibt bei einer lokalen Überwachung. |

| Lfd. Nr. | Einwand / Anregung / Fragestellung | Stellungnahme |
|--|---|--|
| | werden? | Ob die technischen Randbedingungen nach dem Ausbau noch gegeben sind, kann erst nach Fertigstellung eingeschätzt werden. |
| ÖPNV | | |
| 12 | Geplanter Pfropfen an der stadteinwärtigen Bushaltestelle „Klinikum am Gertrudenberg“ führt zu langen Staus | Der Pfropfen lässt sich planerisch nicht vermeiden, da eine weitere Verschiebung der Haltestelle bis hinter die Zufahrt zum AMEOS-Klinikum aufgrund der enormen Wege nicht zu vertreten ist. Eine Verschiebung in nördliche Richtung scheidet aufgrund der Grundstückszufahrten aus. Aus dem Pfropfen werden jedoch nicht die befürchteten Staus hervorgehen, da die Bus-Haltezeit von ca. 30 Sekunden nur alle 10 Minuten erfolgt. In der morgendlichen Spitzenstunde ist mit einem Rückstau von max. 5 Fahrzeugen pro Halt zu rechnen. |
| 13 | Ist der Einsatz der Busse mit Anhänger erforderlich | In der Spitzenzeit sind BusPlusse leistungsfähiger, sparsamer und weniger personalaufwändig. Die Anhänger können bei Bedarf abgehängt werden. Die Haltezeiten reduzieren sich, da nunmehr 4 Zustiegsmöglichkeiten an einem Bus bestehen. |
| Allgemeine Hinweise zur Planung | | |
| 14 | Kann ein Parkverbot für den Abschnitt Haster Weg bis Schulzentrum eingerichtet werden ? | Die geplante Schutzstreifen-Lösung bedingt ein Halteverbot auf ganzer Strecke. |
| 15 | | |
| 16 | Wird vorhandenes Pflastermaterial wiederverwendet? | Nein, die Wiederverwendung von Pflastermaterial ist ausgeschlossen, da hierdurch keine Kosten gespart werden können. Die sorgfältige Aufnahme, Reinigung und Lagerung des Materials ist zeitaufwändig und steht in keinem Verhältnis zur Neuanschaffung. |
| 17 | Parkraumdefizit im Bereich 131 – 139: Vorschlag Schrägparken | Durch die Anlage von Einstellplätzen in Schrägparkanordnung entlang der Knollstraße erhöht sich die Konfliktgefahr für den Radverkehr. Aus planerischer Sicht scheidet diese Parkform aus. Gleichwohl wurde mehrfach auf ein Parkraumdefizit im Umfeld des Schulzentrums Sonnenhügel hingewiesen. Der Straßenraum ist jedoch erschöpfend mit Stellplätzen ausgestattet. Die weitere Lösung des |

| Lfd. Nr. | Einwand / Anregung / Fragestellung | Stellungnahme |
|---------------------------|---|--|
| | | Stellplatzproblems kann nicht mit dem Ausbau der Knollstraße verknüpft werden. |
| 18 | Ahndung von Falschparkern in der Sackgasse 125-129 sowie Verbreiterung der bestehenden Stellplätze | Der Hinweis ist aufgrund einer vorhandenen Feuerwehrezufahrt berechtigt und wurde an das OS-Team weitergegeben. Die vorhandenen öffentlichen Stellplätze entsprechen mit einer Breite von ca. 2.30m nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Auch hier soll mit vereinfachten Mitteln (Markierung) nachgebessert werden, da die Stichstraße nicht zum Ausbaubereich gehört. |
| 19 | Basiert die Straßenbaumaßnahme darauf, dass durch die Zusammenlegung der Schulstandorte eine Vergrößerung der Verkehrsflächen erforderlich ist? | Nein, die geplanten Maße bzw. die Ausbaunotwendigkeit werden hierdurch nicht beeinflusst |
| 20 | Bedeutet der verwendete Begriff „Ausbau“ eine Verbreiterung der Straße? | Nein, mit dem Begriff „Ausbau“ wird pauschal die Grunderneuerung der Straße beschrieben. Die Verbreiterung einer Straße kann sich aus den verkehrlichen Anforderungen heraus ergeben. Ebenso könnte aber auch eine Reduzierung des Verkehrsraumes die Folge sein. |
| 21 | Hohes Aufkommen durch Lkw / Busse (Schulbusse) ! Umgehungsstraße zur Entlastung der Knollstraße sinnvoll ? Zahlen korrekt? | Das beschriebene hohe Lkw-Aufkommen ist mit 150 Lkw/Tag vergleichsweise sehr gering. Die festgestellten Verkehrsmengen liegen im Rahmen der Bedeutung der Straße (innerörtliche Hauptverkehrsstraße). Eine Umgehung der Knollstraße könnte nur auf bestehenden Straßen (Vehrter Landstraße, Lerchenstraße) ermöglicht werden, würde jedoch wiederum andere Betroffenheiten auslösen. Die Verwaltung hat weitere automatisierte Zählungen durchgeführt. Dort wurde die Schwerverkehrsmenge von ca. 350 Fahrzeugen/Tag (zusammengesetzt aus 150 Lkw + 200 Bussen) bestätigt. |
| 22 | Ist durch den Lückenschluss der A33 Nord mit höheren Verkehrsmengen auf der Knollstraße zu rechnen? | Nein, für diesen Fall ist sogar von einer leichten Abnahme auszugehen. Die Unterschiede von ca. 500 Kfz/Tag werden kaum spürbar sein. |
| Fragen zum Bestand | | |
| 23 | Fand nicht bereits eine Kanalerneuerung im Bereich Knollstraße 164-182 statt? | Vom Pumpwerk bis zum Haster Weg wurde ca. im Jahr 2000 eine Erneuerung der Kanalisation durchgeführt, daher ist in diesem Ab- |

| Lfd. Nr. | Einwand / Anregung / Fragestellung | Stellungnahme |
|-----------------|--|---|
| | | schnitt auch keine Kanalbau-Maßnahme geplant. |
| 24 | Wurden nicht bereits die Gasanschlüsse im Bereich Knollstraße 77 erneuert? | Die Erneuerung der Versorgungsleitungen ist grundsätzlich abhängig vom Alter der Anschlüsse gemäß den entsprechenden Bestandsunterlagen. Der Hinweis wird seitens der Stadtwerke ein weiteres Mal überprüft. |
| 25 | Wann ist die Umstellung auf das Kanal-Trennsystem erfolgt ? | Es gab keine Umstellung. Das Trennsystem bestand von Anfang an. |
| 26 | Fand nicht bereits eine Kanalerneuerung im Bereich 20-22 statt? | Ja, im Jahr 2000 wurde im Bereich der Kreuzung Lange Wand eine Schmutzwasserdruckleitung neu an den Freigefällekanal angeschlossen. |
| 27 | Wird eine Kostenumlage für die Maßnahmen der Entwässerung oder nur für den Straßenbau durchgeführt? | Neben den Kosten für den Straßenbau werden nur für die Herstellung der Grundstücksanschlusskanäle—gemäß der „60-Jahre-Regelung“ die Kosten umgelegt. |
| 28 | Ist eine veränderte Dimensionierung des Kanals aufgrund des Neubaugebietes / Waldviertel erforderlich? | Nein, es gibt keine Beeinflussung bei der Bemessung der Regen- und Schmutzwasserkanäle für den Planbereich der Knollstraße |
| Beiträge | | |
| 29 | Bringt die Bedeutung einer Straße Auswirkungen auf den Anliegeranteil mit sich? | Ja, mit steigender Bedeutung der Straße für die Allgemeinheit sinkt in der Regel der Beitragsanteil der betreffenden Anlieger. Die Einstufung der Straße erfolgt gemäß der „Gesamtstraßenliste“. Der Beitragsanteil kann nicht pauschal genannt werden, da er laut Satzung für die einzelnen Gewerke einer Hauptverkehrsstraße variiert. Im Mittel liegt die Beitragshöhe für Anlieger an vergleichbaren Straßen bei ungefähr 40 % (Angabe ist grob geschätzt und ohne Gewähr). |
| 30 | Ist eine Auflistung, wer welchen Anteil der Kosten übernimmt, möglich? | Ja, zum Zeitpunkt der Abrechnung ist eine derartige Auflistung möglich. |
| 31 | Werden z. B. die Grundstücke mit öffentlichen Gebäuden zu den Beiträgen herangezogen? | Ja, z. B. auch Schulen und städtische Grundstücke wie auch anliegende Betriebe werden für die Beitragsentrichtung herangezogen. |