

INHALTSVERZEICHNIS

Textteil

	Seite
1. Vorbemerkung	1
2. Bestehende Verhältnisse	1
3. Straßenbau	2
3.1 Bautechnische Einzelheiten	2
4. Straßenausstattung	5
5. Kosten	6

Anhang

Kostenschätzung	Anhang 1
Vermerke	Anhang 2

Zeichnerische Unterlagen

Übersichtsplan	M 1 : 10.000	Anlage 1
Lageplan Baustraße	M 1 : 1.000	Anlage 2
Regelprofile I – III	M 1 : 50	Anlage 3.1 – 3.3
Höhenpläne	M 1 : 1.000/100	Anlage 4.1 – 4.3
Gestaltungspläne	M 1 : 250	Anlage 5.1 – 5.3

1. Vorbemerkung

Die Stadt Osnabrück hat den Bebauungsplan Nr. 574 „Landwehrviertel“ mit dem Ziel aufgestellt die militärische Nutzung der Kaserne an der Landwehrstraße zu Gunsten einer zivilen Nachnutzung umzugestalten. Ausgangspunkt für die Aufgabe der militärischen Nutzung ist der Abzug der britischen Streitkräfte aus der Stadt Osnabrück, der im Jahr 2009 abgeschlossen wurde. Im Zuge der Erschließung soll bezahlbarer Wohnraum durch die Schaffung eines breiten Wohnangebotes und vielfältiger Wohnformen entstehen. In erster Linie zählen dazu Reihen- und Doppelhäuser und auch freistehende Einfamilienhäuser. Auf einigen Abschnitten ist aber auch Geschosswohnungsbau vorgesehen. Es ist geplant insgesamt 700 neue Wohneinheiten zu schaffen. Dazu kommen noch einmal 100 Wohneinheiten im Bestand.

Für das Landwehrviertel ist ein Architektenwettbewerb durchgeführt worden, den das Büro Schüler aus Düsseldorf gewonnen hat. Der Entwurf bildet die Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 574 „Landwehrviertel“.

Das ehemalige Kasernengelände umfasst eine Fläche von ca. 37 Hektar. Dazu kommt noch eine ca. 3 Hektar große Fläche südlich der Kaserne, sodass die gesamte zu überplanende Fläche ca. 40 Hektar beträgt.

Die Energieservice Osnabrück GmbH (ESOS) hat eine Arbeitsgemeinschaft mit der Erschließungsplanung beauftragt. Die Arbeitsgemeinschaft besteht aus drei Büros. Das Büro Hahm bearbeitet die gesamte Kanalisation und Regenrückhaltung, das Büro faktorgrün plant die gesamten Grünanlagen einschließlich der selbstständig geführten Fußwege. Das Büro Hans Tovar & Partner ist für die Straßenplanung einschließlich der öffentlichen Stellplätze verantwortlich.

Der hier vorgelegte Vorentwurf beinhaltet die Planung der Baustraßen einschließlich der Entwässerungseinrichtungen. Für den Endausbau wurden Konzepte entwickelt und in Planausschnitten und Regelprofilen dargestellt. Der endgültige Straßenbau wird dann nach erfolgter Bebauung durchgeplant.

2. Bestehende Verhältnisse

Das Planungsgebiet befindet sich im Westen der Stadt Osnabrück im Stadtteil Atter und wird begrenzt durch die Bahnlinie im Norden, der Landwehrstraße im Osten, der Wersener Landstraße im Süden und der Strothesiedlung im Westen. Nördlich der Bahn grenzt das Bundesland Nordrhein-Westfalen an.

Die Hauptanbindung des neuen Baugebietes ist die Wersener Landstraße. Sie verbindet das Gebiet mit der Innenstadt Osnabrück und dem überörtlichen Fernverkehr (A 1). Im nordöstlichen Bereich des Baugebietes ist künftig eine Unterquerung der Bahnlinie vorgesehen.

Das Kasernengelände wurde bis auf die Gebäude, die Bestandsschutz haben, bereits abgeräumt. Das trifft auch auf das ehemalige Leitungsnetz zu.

Für den Planbereich liegt eine topografische Vermessung vom Fachdienst Geodaten der Stadt Osnabrück vor. Die Geländehöhen liegen zwischen 59,50 m NHN im Norden und 60,50 m NHN im Süden des Planbereiches.

Eine Bodenuntersuchung wurde von der Fa. Umtec im April 2013 durchgeführt. Es wurden acht Rammkernsondierungen (RKS) bis zu einer Tiefe von 3,00 m unter Geländeansatz durchgeführt. Unterhalb der nutzungsbedingten Versiegelung wurden Auffüllungen aus humosem Fein- und Mittelsand sowie auch Ziegelbruch- und Bauschutt vorgefunden. Der darunter liegende Boden besteht aus Fein- und Mittelsand bis zur Endteufe der Sondierung in 3,00 m Tiefe.

Der Grundwasserflurabstand variierte zum Untersuchungszeitpunkt zwischen 1 m und 1,50 m.

3. Straßenbau

Die heutige Landwehrstraße wird durch die städtebauliche Planung abgehängt. Die Hapterschließung des neuen Landwehrviertels als Verbindung zwischen Stadtmitte und Lotte-Wersen wird auf dem Gelände der ehemaligen Kaserne sichergestellt. Der neue „Boulevard“ wird direkt an die Wersener Landstraße durch einen neu entstehenden Kreisverkehrsplatz angeschlossen. Künftig soll das Landwehrviertel über die heute noch in privatem Besitz befindlichen Grundstücke südlich der Kaserne erschlossen werden. Der „Boulevard“ führt von der Wersener Landstraße bis in die nordöstliche Ecke, wo künftig die Landwehrstraße unter die Gleise hindurchgeführt wird.

3.1 Bautechnische Einzelheiten

Die Straßen haben folgende Ausbaulängen:

Achse 1 = 760 m
Achse 2 = 440 m
Achse 3 = 450 m
Achse 4 = 460 m
Achse 5 = 90 m
Achse 6 = 385 m
Achse 7 = 465 m
Achse 8 = 215 m
Achse 9 = 45 m
Achse 10 = 390 m
Achse 11 = 90 m
Achse 12 = 115 m
Achse 13 = 180 m
Achse 14 = 100 m
Achse 15 = 100 m

Achse 16 = 185 m

Das gesamte Straßennetz im Landwehrviertel hat somit eine Gesamtlänge von rund 4,5 km. Die Achse 1 (Boulevard) hat eine Gesamtbreite von 17,50 m, die sich wie folgt aufteilen:

2,25 m Gehweg
2,00 m Park- und Grünstreifen
2,00 m Schutzstreifen (Radfahrer)
5,00 m Fahrbahn
2,00 m Schutzstreifen (Radfahrer)
2,00 m Park- und Grünstreifen
2,25 m Gehweg

17,50 m Gesamtbreite

Die Achsen 2, 3 und 14 haben eine Gesamtbreite von 10,25 m, die sich wie folgt aufteilen:

6,00 m Fahrbahn
2,00 m Park- und Grünstreifen
2,25 m Gehweg

10,25 m Gesamtbreite

Alle anderen Straßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche geplant und haben eine Breite von 7,50 m. Die Straßen werden in einer Ebene gepflastert und erhalten auf beiden Seiten 30 cm breite Einfassungen. Wechselseitig sind Beete geplant, allerdings keine Parkplätze.

0,30 m Einfassung
6,90 m Verkehrsfläche
0,30 m Einfassung

7,50 m Gesamtbreite

Alle Straßen werden zunächst als Baustraße ausgebaut. Die Achsen 1, 2, 3 und 14 erhalten eine Baustraße mit 5,50 m Breite. In allen anderen Straßen wird die Baustraße in 4,00 m Breite ausgebaut.

Die Achsen 1, 2, 3 und 14 erhalten folgenden Aufbau:

6 cm Asphalttragdeckschicht AC 16 TD
15 cm Schottertragschicht STS 0/32
30 cm Frostschutzschicht FSS 0/32 gem. ZTV SOB 04

51 cm Gesamtaufbau

Die übrigen Straßen werden wie folgt ausgebaut:

6 cm Asphalttragdeckschicht AC 16 TD
25 cm Schottertragschicht STS 0/32
36 cm Frostschutzschicht FSS 0/32 gem. ZTV SOB 04

67 cm Gesamtaufbau

Die Frostschutzschicht und die Schottertragschicht werden jeweils auf der gesamten Breite des Straßengrundstückes eingebaut.

Die Versorgungsleitungen werden jeweils einseitig im Bereich der Gehwege verlegt. Beim Boulevard kann die Verlegung beidseitig erfolgen.

Beim Endausbau wird die Asphalttragdeckschicht gefräst. Das Fräsgut wird entweder abtransportiert oder in den Seitenräumen als Auffüllung eingebaut. Bei den Achsen 1, 2, 3 und 14 wird anschließend eine 10 cm Asphalttragschicht AC 32 T S, 6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 B S, 4 cm Splittmastixasphalt SMA 8 S aufgebaut. Das ergibt insgesamt einen Aufbau von 65 cm und entspricht der Bauklasse 3,2 gem. RStO 12.

Alle anderen Straßen werden beim Endausbau gepflastert. Hier wird nach dem Fräsen eine 4 cm dicke Brechsandschicht 0/5 aufgebracht und anschließend mit 10 cm Betonsteinpflaster gepflastert. Der Aufbau entspricht der Belastungsklasse 1,8 gem. RStO 12.

Die Entwässerung der Straßenfläche erfolgt auf dem Boulevard beidseitig in 2-reihigen Rinnen 16/16/14. Bei den Achsen 2 und 3 erfolgt die Entwässerung in angrenzende Grünanlagen. Die Pflasterstraßen (verkehrsberuhigter Bereich) erhalten eine einseitige zweireihige Entwässerungsrinne 16/16/14.

Die Abgrenzung der Gehwege und Parkstreifen zur Fahrbahn erfolgt mit einem Rundbord 15/22 grau, der mit einem Vorstand von 5 cm gesetzt wird. Im Bereich von Einfahrten und Überquerungsstellen wird der Rundbord auf 1 cm abgesenkt.

Die Parkplätze werden mit Betonsteinpflaster 20/10/8, anthrazit, gepflastert, die Gehwege mit Betonsteinpflaster 20/20/8, grau. Die Betonsteine haben alle eine Verschiebesicherung.

Die Verkehrsflächen in den verkehrsberuhigten Bereichen werden mit Betonsteinpflaster 20/10/10, ebenfalls mit einer Verschiebesicherung, gebaut. Das Pflaster ist in grau vorgesehen. Punktuell können auch Flächen durch rotes Pflaster hervorgehoben werden.

Während in den verkehrsberuhigten Straßen der Abschluss an der Grenze mit einem Rundbord 15/22 erfolgt, ist in den Asphaltstraßen jeweils ein Tiefbord 10/30 vorgesehen.

Eine Besonderheit ist für den Boulevard geplant. Während die Fahrbahn in 5 m Breite mit herkömmlichem Asphalt befestigt wird, ist für die 2 m breiten Schutzstreifen auf beiden Seiten eine halbstarre Decke in Betonoptik geplant.

Die Parkplätze, die jeweils zu Beginn einer verkehrsberuhigten Zone gebaut werden, werden mit grauem und anthrazitfarbenem Pflaster angelegt.

Der Aufbau ist wie folgt vorgesehen:

8 cm Betonsteinpflaster 20/10/8
4 cm Brechsand 0/5
15 cm Schottertragschicht 0/32
15 cm Frostschutzschicht FSS 0/32
42 cm Gesamtaufbau

4. Straßenausstattung

Der Boulevard beginnt im Süden mit einem kleinen Kreisverkehr und endet im Norden mit einem Minikreisel. Dieser Bereich ist als Tempo-50-Zone geplant. Die Erschließungsstraßen Achse 2, 3 und 14 werden als Tempo-30-Zonen beschildert. Alle anderen Straßen erhalten eine Beschilderung zur verkehrsberuhigten Zone.

Der öffentliche Personenverkehr (ÖPNV) verläuft über einen Ring. Die Buslinie kommt von Süden von der Wersener Landstraße, führt über den Boulevard bis zur südlichen Erschließungsstraße und von dieser auf die nördliche Erschließungsstraße und wieder zurück über den Minikreisel auf den Boulevard.

Die Markierung der Straßen erfolgt nach den geltenden Technischen Grundsätzen und Vorschriften im Einvernehmen mit der Verkehrsbehörde und allen Beteiligten. Das gilt auch für die künftige Beschilderung der Straßen.

Die Beleuchtung für das Baugebiet wird von den Stadtwerken Osnabrück geplant und aufgestellt. Die Versorgungsleitungen werden, wie bereits erwähnt, in den Gehwegen verlegt.

Die Bepflanzung erfolgt auf dem Boulevard in Alleeform mit jeweils gegenüber liegenden Baumstandorten. In den Erschließungsstraßen Achse 2 und 3 werden die Bäume als Auflockerung in den Parkstreifen gesetzt. In den verkehrsberuhigten Straßen werden einseitig Bäume in die Beete gepflanzt. Auf der anderen Seite sind aufgrund der Versorgungsleitungen jeweils Bodendecker und Büsche geplant.

5. Kosten

Die Kosten für die Errichtung der Baustraßen betragen nach der beige-fügten Kostenschätzung brutto ca. 2.520.000,00 EUR.

Die Kosten für den Endausbau betragen brutto 2.685.000,00 EUR. Das ergibt eine Gesamtsumme von 5.205.000,00 EUR.

In den genannten Kosten ist die gesetzliche Mehrwertsteuer (zurzeit 19 %) enthalten. Nicht enthalten sind die Ingenieurgebühren.

Aufgestellt:
Osnabrück, den 27. April 2015
Hu/Rw-102.81

.....
(Der Bearbeiter)

 **Ingenieurbüro
Hans Tovar & Partner**
Beratende Ingenieure GbR