

ESOS

Energieservice Osnabrück GmbH

Vorplanung Straßenbau

Erschließung B.-Plan Nr. 574
"Landwehrviertel"

Anhang 2

Vermerke



- Wasserwirtschaft · Infrastruktur
- Straßenbau · Verkehr
- Landschaftsplanung
- Stadtplanung
- Ingenieurvermessung
- Geoinformationssysteme

Protokoll-Nr.:

Datum: 19.05.2014	Projekt: Landwehrkaserne Projekt-Nr.: He/Sc-14057011-04	Ablage:	
Teilnehmer: Frau von der Heide Herr Wisniewski Herr Tovar Herr Uphoff Herr Heinemann	Zur Kenntnis: Stadtwerke Osnabrück Stadtwerke Osnabrück ibt pbh pbh	Ort: pbh Osnabrück Beginn: 12:00 Uhr Ende: 13:30 Uhr Anlass: Abstimmungsgespräch	
Thema: Abstimmung der Planungsgrundlagen in Bezug auf Versickerung und Regenwasserableitung			
Gesprächsunterlagen: Lagepläne			
Folgende Punkte wurden besprochen:		Veranlassung durch: / Verantwortliche Durchführung:	Termin:
<p>Für den Bereich der Landwehrkaserne wurde durch die Umtec Prof. Biener Sasse Konertz Partnerschaft Beratender Ingenieure und Geologen ein Gutachten zu hydrogeologischen Untersuchungen für die ESOS Energieservice Osnabrück GmbH im April 2013 erstellt. Diesem Gutachten ist zu entnehmen, dass der anstehende Boden grundsätzlich versickerungsfähig ist. Es wurden durch Bodenproben und Versickerungsversuche k_f-Werte von durchschnittlich $3,6 \times 10^{-5}$ m/s ermittelt. Der Grundwasserflurabstand zum mittleren höchsten Grundwasserstand liegt im Bereich zwischen 2,5 m und 0,35 m. Das bedeutet, dass der gemäß DWA-Arbeitsblatt A 138 geforderte Mindestflurabstand von 1,0 m für Versickerungsanlagen nur in einigen Teilbereichen zur Verfügung steht und somit eine ordnungsgemäße Versickerung zulässt. Eine Versickerung über Rigolen ist grundsätzlich nicht möglich.</p> <p>Diese Aussagen zur Versickerung stehen zurzeit in Diskrepanz zu den bisherigen Planungskonzepten, die eine vollständige Versickerung für das gesamte Einzugsgebiet vorsehen. Auf diesen Umstand wurde bereits mehrfach seitens Umtec hingewiesen.</p> <p>Seitens des pbh wurde für eine sog. Wohninsel (Baufelder) exemplarisch dargestellt, in welchen Bereichen eine Versickerung aufgrund der Bebauung möglich ist. Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass nur eine Versickerung von Dachflächen bzw. Oberflächenwasser möglich ist bei Flächen, die auf der Gartenseite liegen bzw. an eine öffentliche Grünfläche angrenzen. Auch dieses ist bei den inneren Bebauungen mit Wohnhöfen nur bedingt möglich, da eine Notüberlauffunktion schwer zu realisieren ist. Dieses ist u.U. nur durch eine komplette Überstauung des Innenbereiches möglich, da hier alle Grünflächen aneinander grenzen.</p>		(Schüler, ibt, pbh)	

Datum: 19.05.2014	Protokoll Fortführung	
Folgende Punkte wurden besprochen:	Veranlassung durch: / Verantwortliche Durchführung:	Termin:
<p>Weiteres Vorgehen</p> <p>Bevor in die weitere Detailplanung gegangen wird, ist die Abstimmung mit der Unteren Wasserbehörde der Stadt Osnabrück erforderlich.</p> <p>Verteiler s. Teilnehmer pbh</p> <p>Aufgestellt: Osnabrück, 22.05.2014 He/Sc-14057011-04</p> <p>Planungsbüro Hahm GmbH</p> <p>Einsprüche gegen das Protokoll bitten wir uns kurzfristig mitzuteilen.</p>	<p>pbh</p>	

Dipl. Ing. Thomas Schüler, Architekt BDA, Stadtplaner SRL

Ackerstrasse 19 40233 Düsseldorf Tel. 0211 / 92 339 - 00 Fax. - 08
info@schueler-architekten.de www.schueler-architekten.de

Verteiler: (per e-mail)

Herr Rolf, Stadt Osnabrück
Frau Huser, ESOS
Herr Rötzer, faktorgrün
Herr Tovar, Ing. Büro Hans Tovar & Partner
Herr Tovar, pbh Planungsbüro Hahm

Besprechungsnotiz 1
Landwehrkaserne Osnabrück

Ort: Stadtplanungsamt Osnabrück
Thema: Städtebaulicher Entwurf, Varianten 1-4
Datum: 21.05.2014
Teilnehmer: Herr Rolf, Herr Reuschel, Herr Bardenberg, Stadt Osnabrück
Frau Huser, ESOS
Herr Tovar, Ing. Büro Hans Tovar & Partner
Herr Schüler, Herr Walter, Schüler Architekten Stadtplaner

Die Beteiligten kamen zusammen, um die grundsätzliche Entwurfsvarianten zu besprechen. Zur Einführung hat Herr Schüler die bisher eingearbeiteten Änderungen vorgestellt. Hierbei wurde folgendes besprochen:

Städtebau:

1. Grundsätzlich wurden die 4 Varianten diskutiert, die aufeinander aufbauen und schrittweise die möglichen Flächenoptimierungen aufzeigen.
 - Variante 1: Flächenoptimierung im südlichen Zugangsbereich
 - Variante 2: zusätzlich Überplanung der Sportflächen, Verringerung des nördlichen Grünbereichs mit Wohnnutzung (durch Erhöhung der Lärmschutzwand möglich)
 - Variante 3: zusätzliche Überplanung des Polizeigeländes mit Wohnnutzung, Verschiebung der südlichen Baufelder nach Westen und Verringerung des westlichen Grünraums
 - Variante 4: zusätzliche Verschiebung des Baufeldes auf dem Sportgelände und Einfügen eines weiteren kleinen Baufeldes, Gewerbehöfe auf dem Polizeigelände
2. Die Sportflächen und das Polizeigelände sind momentan noch nicht verfügbar, daher sollen bis zur politischen Entscheidung zwei Varianten alternativ weiter verfolgt werden:
 - Überarbeitung Variante 1: (kleine Variante, Sportplatz ist nicht verfügbar) Ergänzung des Sportplatz durch weitere Sport- und Ausgleichsflächen (Bolzplatz), Verlegen des Mehrgenerationenspielplatz in die Grüne Mitte, Wohnbebauung zum nördlichen Grünraum, Verschiebung der südlichen Baufelder nach Westen, Option Nachnutzung Polizeigelände als Gewerbehof.
 - Überarbeitung Variante 3: (große Variante, Überplanung Sportplatz) Verlegen des Mehrgenerationenspielplatz in die Grüne Mitte, Freiwerdende Fläche für Sonderwohnformen/Baugruppen und Integration des Bestands, außenliegenden Bolzplatz mit weiteren Sportflächen ergänzen inkl. Lärmschutz.

3. Die beiden Varianten sollen im weiteren bezüglich ihrer Größe der Freiflächen auf das Regen- und Oberflächenwasserkonzept auf Machbarkeit untersucht werden. Hierbei ist zu prüfen, ob die Freiflächen der dichteren Variante als Versickerungsflächen ausreichend sind.

Lage der Kita:

4. Die beiden vorgeschlagenen Varianten zur Lage der Kita sollen alternativ weiter verfolgt werden:

Lage 1 (siehe Planvariante 2): am nördlichen Bereich des Boulevards neben der Sporthalle, Betonung der abzweigenden Hauptschließung, mit vorgelagerten Platz.

Lage 2: (siehe Planvariante 3): am südlichen Bereich des Boulevards, mit vorgelagerten Platz der hier aufgrund der Größe auch als Quartiersplatz oder Markt genutzt werden kann.

Verkehr:

5. Herr Tovar hat die grundsätzlichen Möglichkeiten zur Realisierung einer Bahnunterführung vorgeschlagen. Die Variante mit einer geraden Rampenführung parallel zur Landwehrstraße soll dabei weiter verfolgt werden. Der Rampenbereich soll hierbei neben der Landwehrstraße im Bereich der alten Bäume geführt werden, die entfallen würden. Zur Erschließung der Bestandshäuser soll ein begleitenden Weg vorgesehen werden.
6. Die Zufahrt von der Landwehrstraße auf das Plangebiet im Bereich des alten Zugangs soll erhalten bleiben. Im südlichen Bereich soll die Landwehrstraße als Sackgasse ausgebildet werden.
7. Herr Tovar hat erste Straßenprofile vorgestellt. Hier stellt sich die grundsätzliche Frage nach der Freiraumqualität der Straßenräume. Folgende Vorstellung wurden seitens der Stadtplanung formuliert:

Boulevard: Klärung ob eine Tempo 30 Zone möglich ist, Lage der Radwege im Straßenraum oder im Gehwegbereich prüfen. Gestaltersiches Ziel sollte es hierbei sein, eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen, mit möglichst geringen Straßenbreiten. Es sollte geprüft werden ob der Radweg im Vorbereich der Häuser bzw. im Gehweg integriert werden kann.

Wohnhöfe: Klärung ob diese als verkehrsberuhigte Bereiche ausgebildet werden können. Ein durchgängiger Belag/Pflasterung wäre hier wünschenswert. Die innenliegenden Nachbarschaftsplatz können hierbei geschwindigkeitsmindernd wirken. Weiter muß geprüft werden, ob und wieviele öffentliche Stellplätze im Straßenraum integriert werden sollen. Von seiten der Stadtplanung wird angeregt, ob ein zentraler kleiner Besucherstellplatzbereich am Eingang des Wohnhofs angeordnet werden kann, sodaß keine weiteren Stellplätze im Innenbereich notwendig werden.

8. Zur Klärung dieser Frage soll es einen Termin mit Herrn Otte geben, der in 25. KW oder alternativ am Vormittag des nächsten Haupttermins am 4.6. stattfinden soll. Herr Bardenberg wird gebeten hierfür einen Termin abzustimmen.

Termine:

9. Die Planer werden bis Montag den 26.5. die Pläne überarbeiten und an die beteiligten Partner versenden. Die beiden Varianten sollen von den Fachplanern bis zum nächsten Haupttermin auf grundsätzliche Machbarkeit überprüft werden. Herr Rolf wird gebeten bis zu diesem Termin interne Gespräche zu führen, um zu klären auf welcher Grundlage die weitere Bearbeitung erfolgen soll.

aufgestellt am 21.05.2014

Thomas Schüler

Vermerk

ESOS – Energieservice Osnabrück GmbH

Erschließung B.-Plan Nr. 574 „Landwehrviertel, Eversburg“

Besprechung am 21. Mai 2014 im Dominikanerkloster

Teilnehmer: Herr Rolf - Stadt Osnabrück
Herr Bardenberg - Stadt Osnabrück
Herr Reusch - Stadt Osnabrück
Herr Schüler - Schüler Architekten
Herr Walter - Schüler Architekten
Herr Tovar - ibt

Thema: Verkehrsplanung

1. Unterführung der Bahnlinie

Der Zeitpunkt für die Realisierung der Unterführung ist zurzeit noch nicht absehbar. Insofern sind hier zwei Lösungen darzustellen. Für die Lösung „Unterführung“ ist festzuhalten, dass die Landwehrstraße in ihrem Verlauf erhalten bleibt, durch eine Brüstung der Rampe von der Unterführung abgesetzt wird. Generell wird die Landwehrstraße im Bereich des Plangebietes abgehängt. Die Radien der Rampe und der ersten Kreuzung auf den Boulevard sind für den vorgesehenen Verkehr zu optimieren.

Für die weitere Planung ist eine Linienführung zu entwickeln, die an Herrn Schüler weitergegeben wird.

2. Straßenprofile

Die aus Sicht der Verkehrsplanung der Stadt Osnabrück vorgeschlagenen Straßenprofile werden aus städtebaulicher Sicht so nicht akzeptiert. Alternativ sollen zum nächsten Termin Lösungen gesucht werden, die schmale Profile ermöglichen, z.B durch deutliches Reduzieren der Geschwindigkeiten auf Tempo-30-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche in den Wohnhöfen.

Für die Wohnhöfe wird Herr Schüler einen Gestaltungsvorschlag machen. Insbesondere den Reihenhausbebauungen sollen konzentriert Stellplatzanlagen auf den Privatgrundstücken zugeordnet werden. Im Straßenraum ist für die Verkehrsberuhigung ein deutliches „Verbauen“ der Fahrbahn vorzusehen.

Für den Boulevard ist zu überlegen, ob bei einer 6 m breiten Fahrbahn die Radwege dann den Gehwegen zugeschlagen werden. Eine Buslinie ist zu berücksichtigen.

Neben diesen Ansätzen kann die Berücksichtigung offener Entwässerungs- oder Versickerungsmulden erforderlich werden.

**Zuständig /
Termine:**

Hu

3. Weiteres Vorgehen

Nach dem 16.06.2014 soll ein Termin mit allen Planungsbeteiligten und dem Stadtbaurat stattfinden. Herr Bardenberg wird diesen Termin organisieren und hierzu einladen. In diesem Termin soll insbesondere die Frage der Verkehrsführung abschließend diskutiert werden.

Aufgestellt:
Osnabrück, den 22. Mai 2014
To/Li-102.81

Verteiler:
- ibt



Besprechungsvermerk:

Verkehrssystem Landwehrviertel

23.06.2014

Teilnehmer:

Hr. Stadtrat Otte (V3), Hr. Schürings (FBL 61), Fr. Stumberg (61-4), Hr. Schmidt (61-8), Hr. Rolf (61-Kon), Hr. Osterfeld (32-31), Hr. Schulte (PlaNOS), Fr. Huser (ESOS), Fr. Hagedorn (ESOS), Hr. Schüler (Schüler Architekten), Hr. Tovar (ibt), Hr. Hune (ibt), Hr. Uphoff (pbh), Hr. Heinemann (pbh), Hr. Reuschel (61-Kon)

Ergebnis:

Anlass des Termins war die Abstimmung zwischen Stadt und PlanungsARGE in Bezug auf das Straßennetz sowie die zu planenden Straßenquerschnitte. Es soll für jeden Straßentyp ein Regelprofil festgelegt werden, welches als Grundlage für die weitere Planung dient.

Herr Uphoff fasst die wasserwirtschaftlichen Rahmenbedingungen zusammen. Eine oberirdische Versickerung ist nur im westlichen Bereich der Kaserne möglich.

Aufgrund des angestrebten Ziels zur Schaffung städtebaulicher Dichte und zur Entwicklung städtischer Wohnbereiche soll innerhalb der Wohnnachbarschaften nicht oberflächlich versickert werden. Retentionsflächen für das Landwehrviertel sind im nördlichen Grünen Ring und in der westlichen Grünen Mitte vorgesehen.

Der städtebauliche Entwurf sieht eine Straßenhierarchie mit drei Straßentypen vor:

1. Zentraler Boulevard
2. Sammelstraßen
3. Wohnwege (siehe Anlage 1).

Zu den verschiedenen Straßentypen wurden vom Auftragnehmer auf Arbeitsebene abgestimmte Varianten entwickelt. Herr Hune stellt die Varianten vor.

Boulevard:

Die Variante 3 wird als Vorzugsvariante favorisiert. Variante 3 hat eine Gesamtbreite von 17,50m und sieht folgende Maße vor: 9m Fahrbahn, davon 5m Fahrgasse und auf beiden Seiten jeweils 2m Schutzstreifen für Radfahrer. Ein beidseitiger 2m breiter Park- und Grünstreifen mit Baumpflanzungen und in den Zwischenräumen paralleles Parken. 2,25m als Mindestmaß für die Gehwege.

Der Boulevard wird als Tempo-50-Bereich geplant.

Die Schutzstreifen werden mit einer halbstarren Decke ausgebaut. Diese wird sich farblich von der Fahrgasse absetzen.

Die Dimensionierung und Gestaltung der Gehwege soll in Zusammenhang mit der städtebaulichen Vertiefung entwickelt werden. Der Kreuzungspunkt an der Grünen Mitte soll als gestalterischer Übergangsbereich zwischen dem stärker öffentlich genutzten südlichen Bereich und dem stärker von Wohnen geprägten nördlichen Bereich entwickelt werden. Standorte für Bushaltestellen sind festzulegen.

(siehe Anlage 2)

Sammelstraßen:

Die zwei geplanten Sammelstraßen haben eine Gesamtbreite von 10,25m. Eine Fahrbahn von 6m ist vorgesehen. Auf der südlichen Straßenseite, die der Bebauung zugewandt ist, liegt ein 2m breiter Grün- und Parkstreifen. 2,25m als Mindestmaß für den dahinter liegenden Gehweg. An der südlichen Sammelstraße wird es auf der nördlichen Seite der Straße keinen Gehweg geben. Die fußläufige Erschließung wird über die Grünflächen der Grünen Mitte geschaffen. Ebenso wird der Straßenraum direkt in die Grünfläche entwässert.

Die Sammelstraßen werden als Tempo-30-Zone ausgebaut. Es ist möglich auf der nördlichen Seite im Straßenraum zu parken. Unter diesem Gesichtspunkt muss überprüft werden, ob eine Fahrbahnbreite von 5,50m auch ausreichend sein kann. Der Aspekt, dass zukünftig Kleinbusverkehr über diese Sammelstraße laufen und die Wohnquartiere gut erreichbar sein sollen, spricht für eine Fahrbahnbreite von 6m.

Zur Verkehrsberuhigung sind fahrbahnverengende Einbauten vorgesehen.

Für die nördliche Sammelstraße muss überprüft werden, ob bei Realisierung einer nördlich der Straße gelegenen Wohnbebauung ein beidseitiger Gehweg erforderlich ist.

(siehe Anlage 3)

Wohnwege:

Die Wohnwege werden als verkehrsberuhigte Bereiche ohne integrierte öffentliche Stellplätze realisiert. Für die öffentlichen Stellplätze werden an den Eingängen zu den Wohnnachbarschaften öffentliche Stellplatzanlagen hergestellt. Die privaten Stellplätze werden auf den privaten Grundstücken hergestellt. Der Querschnitt der Wohnwege beträgt 7,50m. Zur Verkehrsberuhigung sollen Einbauten und Bepflanzungen in den Straßenraum integriert werden, die bestenfalls zur Pflege der privaten Grundstücke zugeordnet sind. Von einer Einbahnstraßenregelung wird abgesehen.

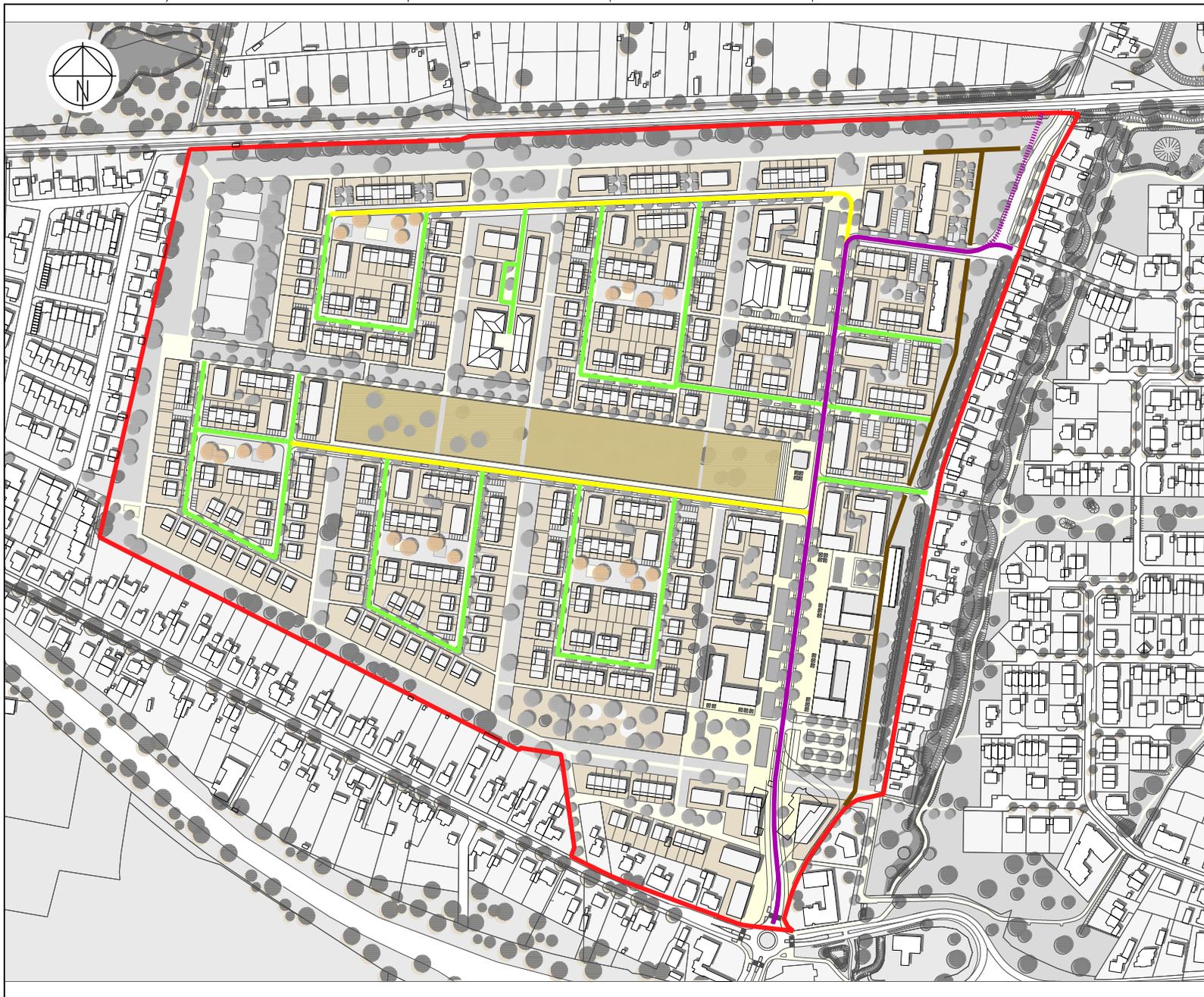
Die PlanungsARGE wird eine Detailplanung einer Wohnnachbarschaft entwickeln und die erforderliche Anzahl der öffentlichen Stellplätze im Eingangsbereich der Wohnnachbarschaften und im Bereich der jeweiligen Sammelstraße überprüfen.

(siehe Anlage 4)

Gez. Reuschel

Anlagen:

- 1 – Lageplan Verkehrsnetz
- 2 – Profil und Lageplan Boulevard
- 3 – Profil und Lageplan Sammelstraßen
- 4 – Lageplan Wohnweg



Zeichenerklärung Straßenkategorien:

- 1. Hauptschließungsstraße Tempo 50
(Breite 17,50 m oder 20,00 m)
- 2. Erschließungsstraße Tempo 30
(Breite 10,25 m)
- 3. Wohnstraße Tempo 30 oder 7 km/h
(Breite 8,00 m oder 10,00 m)
- 4. Geh- und Radweg

VORABZUG

Stand: 20.06.2014

ib Ingenieurbüro
Hans Iyer & Partner
Beratende Ingenieure GbR

Wille Breite 3
49084 Osnabrück
Telefon 05 41 / 9 4003 - 0
Telefax 05 41 / 9 4003 - 50
www.ibweb.de

	Datum	Zeichen
geändert		
geprüft		
bearbeitet		Rt
geplant		Hu

aufgestellt:

Beteiligte Gewerke der Stadtwerke OS:

Strom : ja/nein -Tel. Kürzel
 Gas/Wasser : ja/nein -Tel. Kürzel
 Beleuchtung : ja/nein -Tel. Kürzel

Projektschlüssel | 12_xxx

**ESOS -
Energieservice Osnabrück GmbH**

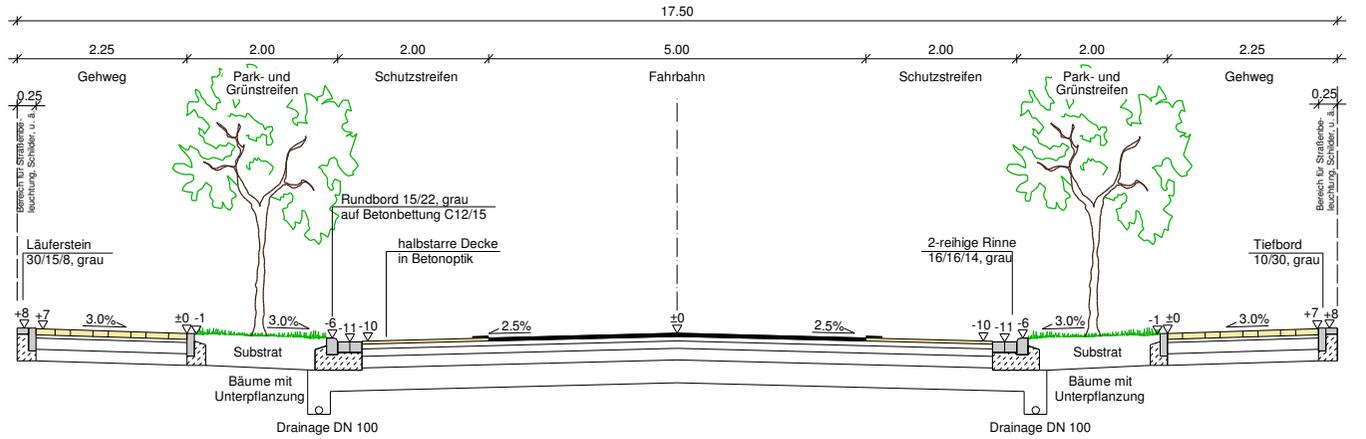
Erschließung B.-Plan Nr. 574 "Landwehrviertel"

Vorentwurf

Übersichtsplan	M 1 : 2000	Anlage 1
gesehen Osnabrück, den		freigegeben Osnabrück, den
gesehen Osnabrück, den		Stadt Osnabrück Fachbereich Städtebau FD Straßenbau

Plan: Z:\CAD\102081 Landwehrviertel\Bau1\00810P.dwg\CP-VE-14000.pri

Regelprofil III (Tempo 50)



8 cm Betonsteinpflaster
30/20/8, grau
4 cm Brechsand 0/5
15 cm Schottertragschicht STS 0/32
15 cm Frostschuttschicht FSS 0/32
42 cm Gesamt

4 cm Splittmastixasphalt SMA 8 S
6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 B S
10 cm Asphalttragschicht AC 32 T S
15 cm Schottertragschicht STS 0/32
30 cm Frostschuttschicht FSS 0/32
gemäß ZTV SoB 04

8 cm Betonsteinpflaster
30/20/8, grau
4 cm Brechsand 0/5
15 cm Schottertragschicht STS 0/32
15 cm Frostschuttschicht FSS 0/32
42 cm Gesamt

Bauklasse 3,2
gemäß RStO 12

VORABZUG
Stand: 20.06.2014

<p>Ingenieurbüro Hans Iovar & Partner Beratende Ingenieure GbR</p> <p>Weiße Breite 3 49084 Osnabrück Telefon 05 41 / 9 40 03 - 0 Telefax 05 41 / 9 40 03 - 50 www.iatweb.de</p>	Datum	Zeichen
	geändert	
	geprüft	
	bearbeitet	
geplant	Hu	
aufgestellt:		

Beteiligte Gewerke der Stadtwerke OS:

Strom : ja/nein -Tel. Kürzel
Gas/Wasser : ja/nein -Tel. Kürzel
Beleuchtung : ja/nein -Tel. Kürzel

Projektschlüssel 12_xxx

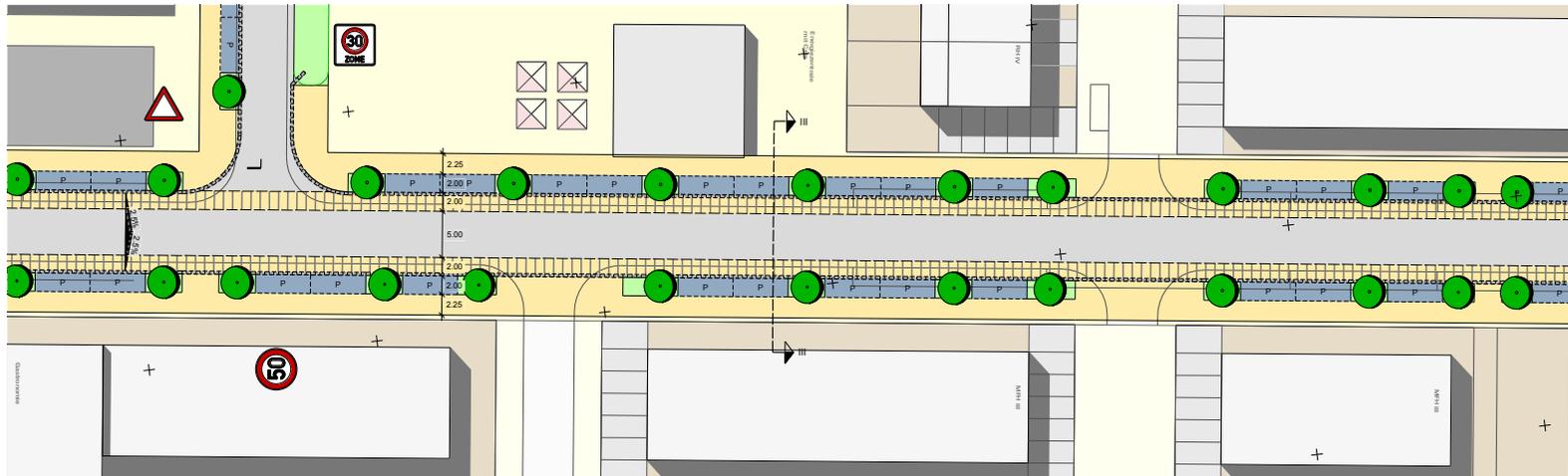
**ESOS -
Energieservice Osnabrück GmbH**

Erschließung B.-Plan Nr. 574 "Landwehrviertel"

Vorentwurf

Regelprofil Variante 3	M 1 : 50	Anlage 5.3
gesehen Osnabrück, den		freigegeben Osnabrück, den
gesehen Osnabrück, den		Stadt Osnabrück Fachbereich Städtebau FD Straßenbau

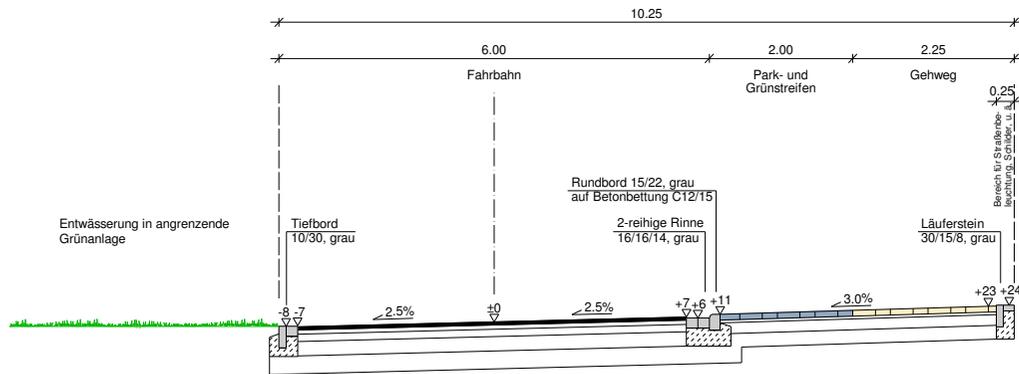
Plot: Z:\CAD\102-081\Strbau\102081-PP.sda\PP3-VE-140620.pn



o.M.

Anlage 2

Regelprofil II a (Tempo 30)



4 cm Splittmastixasphalt SMA 8 S	8 cm Betonsteinpflaster 30/10/8, anthrazit	8 cm Betonsteinpflaster 30/20/8, grau
6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 B S	4 cm Brechsand 0/5	4 cm Brechsand 0/5
10 cm Asphalttragschicht AC 32 T S	15 cm Schottetragschicht STS 0/32	15 cm Schottetragschicht STS 0/32
15 cm Schottetragschicht STS 0/32	19 cm Frostschutzschicht FSS 0/32	19 cm Frostschutzschicht FSS 0/32
30 cm Frostschutzschicht FSS 0/32 gemäß ZTV SoB 04	-----	-----
-----	46 cm Gesamt	46 cm Gesamt
65 cm Gesamt		

Bauklasse 3.2
gemäß RStO 12

VORABZUG

Stand: 20.06.2014

<p>Ingenieurbüro Hans Tovar & Partner Beratende Ingenieure GbR</p> <p>Weiße Breite 3 49084 Osnabrück Telefon 05 41 19 40 03 - 0 Telefax 05 41 19 40 03 - 50 www.htwweb.de</p>		Datum	Zeichen
	geändert		
	geprüft		
	bearbeitet		
aufgestellt:	geplant	Hu	

Beteiligte Gewerke der Stadtwerke OS:

Strom : ja/nein -Tel. Kürzel

Gas/Wasser : ja/nein -Tel. Kürzel

Beleuchtung : ja/nein -Tel. Kürzel

Projektschlüssel | 12_xxx

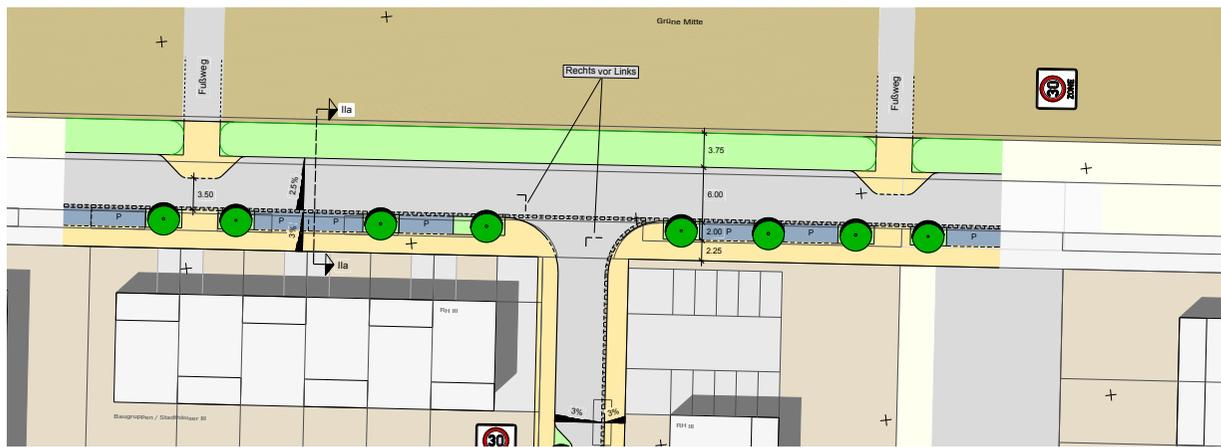
**ESOS -
Energieservice Osnabrück GmbH**

Erschließung B.-Plan Nr. 574 "Landwehrviertel"

Vorentwurf

Regelprofil Variante 2 und 2 a	M 1 : 50	Anlage 5.2.1
gesehen Osnabrück, den		freigegeben Osnabrück, den
gesehen Osnabrück, den		Stadt Osnabrück Fachbereich Städtebau FD Straßenbau

Prof. 2\CAD\102\081\Strbau\102\081\RP_sdb\RP1-VE_140620.dwg



o.M.

Anlage 3



Variante 2

öffentliche Stellplätze als Sammelparkplatz

Anzahl der Wohneinheiten:

MFH (2x6) 12

RH 37

DH 18

EH 9

WE gesamt 76

Stellplatznachweis:

STP privat 116

STP öffentlich 25

Landwehrviertel Osnabrück

Ausschnitt Wohnquartier BF 2

Maßstab: 1:500

Planungsstand: 16.06.2014

THOMAS SCHÜLER ARCHITEKTEN
BÜRO FÜR ARCHITEKTUR UND STADTPLANUNG

Ackerstrasse 19 · 40233 Düsseldorf · Tel. 0211 / 92 339 - 00 · Fax - 08
info@schueler-architekten.de · www.schueler-architekten.de

Variante 2
Wohngebiet Baufeld 2 - öffentliche Stellplätze als Sammelparkplatz

o.M.

Anlage 4

Vermerk

ESOS – Energieservice Osnabrück GmbH

Erschließung B.-Plan Nr. 574 „Landwehrviertel, Eversburg“

Besprechung am 23. Juni 2014 im Dominikanerkloster

Teilnehmer: Herr Otte - Stadtbaurat
Herr Schürings - Fachbereichsleiter Städtebau
Herr Rolf - Fachdienst Konversion
Herr Reuschel - Fachdienst Konversion
Herr Schmidt - Fachdienst Straßenbau
Frau Stumberg - Fachdienst Verkehrsplanung
Herr Osterfeld - Fachdienst Bürger und Ordnung
Herr Schulte - ÖPNV
Frau Huser - ESOS
Frau Hagedorn - ESOS
Herr Schüler - Architekturbüro
Herr Uphoff - pbh
Herr Heinemann - pbh
Herr Hune - ibt
Herr Tovar - ibt

Thema: Verkehrsplanung / Festlegung der Ausbauquerschnitte

1. Randbedingungen der Wasserwirtschaft

Randbedingungen für eine Versickerung sind nur im westlichen Bereich gegeben. Problematisch ist hier die Versickerung und Entwässerung in den Innenbereichen. In diesen Bereichen müsste das Gelände deutlich aufgehöht werden (1,5 m). Die Sammlung und Versickerung könnte in den Außenbereichen der Wohnquartiere erfolgen. Die abzuleitenden Wassermengen bzw. die erforderlichen Versickerungsmulden erfordern sehr breite Straßenprofile.

Im Ergebnis der Diskussion wird eine Entwässerung über eine Regenwasserkanalisation im Wesentlichen in nördliche Richtung vorgeschlagen. Die auf der Nordseite der Erschließungsstraße vorgesehene Bebauung entfällt zugunsten einer Retentionsanlage. Die genaue Ausgestaltung der Retentionsmulden und Entwässerungsgräben ist im Detail noch zu entwickeln.

2. § 30 Biotop

Herr Rolf teilte mit, dass auf der Westseite im Bereich der Sportanlage eine Biotopfläche in der Größe von rd. 12.000 m² Magerrasen identifiziert wurde. Ausgehend von diesem Punkt ist die geplante Bebauung in östliche Richtung zu verschieben und geringfügig kompakter auszubilden.

3. Verkehrsanlagen

Das vorgeschlagene Straßennetz wird akzeptiert.

**Zuständig /
Termine:**

Hauptsammelstraße / Boulevard

Von den vorgestellten Ausbauquerschnitten wird die Variante 1 (Minimalquerschnitt) aus Sicherheitsgründen verworfen. Die Variante 4 (Versickerungsmulde) wird ebenfalls aufgegeben. Aufgrund der stark trennenden Wirkung der Versickerungsmulde sowie der nur eingeschränkten Versickerungsneigung dieses Bereiches ist die Variante 3 intensiver auszuarbeiten.

Variante 3

Bei einer Ausbaugeschwindigkeit „Tempo 50“ wird der Schutz der Radfahrer mittels eines 1,00 – 2,00 m breiten Schutzstreifens befürwortet. Separate Radwege werden erfahrungsgemäß nicht oder nur unzureichend akzeptiert.

Der Schutzstreifen soll mit einer halbstarren Bauweise, deren Farbe auf das angrenzende Pflaster abzustimmen ist, ausgeführt werden. Die bituminöse Fahrbahn wird auf 5,00 m reduziert.

Im südlichen Abschnitt des Boulevards ist ein größerer Bereich als Platzsituation herauszuarbeiten. Hier ist eine einheitliche, ggf. höhengleiche Oberflächengestaltung denkbar. Das Ausbauprofil bleibt bestehen. Allerdings könnte die Fahrbahn farblich auf die übrigen Materialien abgestimmt werden (halbstarre Bauweise).

Ein Minikreisel im nördlichen Bereich vor der Verschwenkung zum Bahnübergang wird nicht für sinnvoll erachtet. Insbesondere da die abgehende Sammelstraße eine untergeordnete Bedeutung hat. Dieser Punkt ist aber noch weiter herauszuarbeiten, da durch die erforderlichen Schleppkurven hier die Fahrbahn auf 8,00 m Breite aufgeweitet werden muss.

Variante 4

Die Variante 4 wird verworfen, da sie nicht mit dem für das Mischgebiet im Bereich der Einkaufsnutzung erforderlichen Querungsbedarf vereinbar ist. Eine 3-reihige Baumallee ist in Osnabrück ungewöhnlich. Für den Außenbereich „Atter“ würde hier ein zu städtischer Charakter betont. Unter Einbeziehung der Vorplätze zu den Geschäftsnutzungen ergibt sich eine deutliche Überdimensionierung.

Generell wird der Querschnitt der Variante 3 durchgeführt.

4. Sammelstraßen

Die einseitige Gehwegführung und Parkstandnutzung wird begrüßt. Die Mulden werden nicht zwingend für eine Ableitung bzw. Versickerung benötigt, so dass diese Flächen schmaler werden können. Die Gestaltung des zentralen Grünbereiches ist mit diesen Fahrbahnrandern abzustimmen.

Der ruhende Verkehr im Bereich dieser Sammelstraßen kann auf den vorgesehenen Parkständen und im Bereich der Fahrbahn erfolgen. Der Bedarf an öffentlichen Besucherstellplätzen wird von Frau Stumberg mit einem Stellplatz pro drei Wohneinheiten angegeben. Hier wird Herr Schüler weitere Detailuntersuchungen vornehmen.

5. Wohnquartiere

Für diesen Bereich wird ein verkehrsberuhigter Ausbau bevorzugt. Herr Schüler schlägt vor, die öffentlichen Stellplätze auf zentralen Plätzen im Bereich der Einfahrten zu realisieren. Die Fahrbahnen im weiteren Verlauf sind dann allerdings so zu konzipieren, dass ein missbräuchliches Beparken ausgeschlossen ist. Private Stellplätze sind – soweit möglich – auf den Grundstücken zu realisieren. In Teilbereichen sind allerdings sehr schmale Hausscheiben vorgesehen, die die Anordnung von mehreren Stellplätzen unmöglich machen.

Es wird die Variante „zentrale Parkplätze / ausführliche Verkehrsführung im Straßenraum“ bevorzugt. Das Querprofil ist für den vorgesehenen Bedarf zu minimieren. Müllfahrzeuge sowie ein Buszubringerdienst sind zu berücksichtigen. Vielparker sollen unterbunden werden. Die vorgesehenen Baumstandorte sind so anzuordnen, dass sie in die privaten Flächen übernommen werden können.

Generell wird ein 2-Richtungs-Verkehr bevorzugt.

6. Weiteres Vorgehen

Herr Schüler wird zur nächsten Sitzung am Mittwoch, den 04.07.2014 die Variante 6 durcharbeiten.

Aufgestellt:
Osnabrück, den 24. Juni 2014
To/Li-102.81

Verteiler:
- ibt



OSNABRÜCK - LANDWEHRVIERTEL

4. Regeltermin Korrektur/Anmerkungen (*kursiv*)

Termin: 13.08.2014, Osnabrück

Teilnehmer/innen	Krosok, 68-1
Rolf, 61-Kon	Hoffeld, 20-6
Reuschel, 61-Kon	Huser, ESOS
Röttger-Dreisbach, 61-4	Uphoff, PBH
Schöttler, 68-3	Heinemann, PBH
Timmermann, 68-2	Gunkel, faktorgruen
Von der Heide, SWO	Schüler, Schüler Arch.Stadtplaner
Damerow, 70-2	Tovar, IBT
Boldt, 70-2	Hune, IBT

	Zuständigkeiten
<p>1. Entwässerungskonzept (Übernahme Protokollierung von PBH, Herr Heinemann)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seitens Herr Uphoff, pbh, wurde der derzeitige Planungsstand vorgestellt. <p>Auf Basis des städtebaulichen Konzeptes Variante 10 und 11 ist zur Drosselung des anfallenden Regenwassers ein Regenrückhaltebecken mit einem Volumen von 13.000 m³ bis 13.500 m³ erforderlich. Diese nimmt eine Sohlfläche von rd. 24.000 m² bis 25.000 m² in Anspruch. Die Beckensohle liegt rd. 1,5 m bis 2,0 m unter dem heutigen Geländeniveau. <i>Hieraus ergeben sich bei einer Böschungsneigung von mindestens 1:3 Böschungslängen von rd. 6 m für eine naturnahe Beckengestaltung.</i> Vorfluter ist der Wasserlauf nördlich der Bahntrasse. Die Staulamelle beträgt rd. 0,5 m.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Untersuchung zur Vergrößerung der Staulamelle bei direkter Einleitung in den Hauptvorfluter durch eine neue Ableitungsstrecke hat gezeigt, dass diese keine Vorteile bringt, da der vorhandene Wasserlauf, in den eingeleitet wird, schon heute ein sehr geringes Gefälle aufweist. Eine neue Ableitungsstrecke hat, auch mit geringem Sohlgefälle, keine hydraulischen Vorteile. - Eine Verschiebung des Regenrückhaltebeckens in nördliche Richtung ist nur durch das Fällen des vorhandenen Baumbestandes möglich. Diese gibt die Sicht auf die geplante Lärmschutzwand frei und ist zudem mit entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen behaftet und wurde daher verworfen. - Die Regenwasserkanäle verlaufen in einzelnen Strängen von Süden nach Norden und haben eine Sohltiefe am Auslauf in das Regenrückhaltebecken von 1,5 m bis 2,0 m. - Aufgrund des geringen Grundwasserflurabstandes ist eine Versickerung nur im Westen des Plangebietes möglich. Aufgrund der kleinen Grundstückgrößen sowie den schmalen öffentlichen Verkehrsflächen ist eine Versickerung innerhalb der Wohnquartiere nicht möglich. Eine aufgelockerte Bebauung ist im städtebaulichen Konzept bewusst nicht gewollt. Eine ordnungsgemäße Versickerung auf privaten Flächen ist nur bei den freistehenden Einfamilienhäusern und entsprechenden Grundstückgrößen 	

möglich.

- Eine Versickerung von Niederschlagswasser auf Grundstücken von Doppelhaushälften ist nur im Bereich von öffentlichen Grünflächen möglich, da nur eine oberflächennahe Einleitung über Mulden in die Versickerungsanlage möglich ist. Das Niederschlagswasser der Gebäudevorderseite kann, aufgrund der Bebauung nur in einen öffentlichen Kanal entwässert werden. Die Gebäuderückseite *kann* wie o.B. in eine Versickerungsanlage in der öffentlichen Grünfläche.
- Die Pflege- und Wartung sowie der dauerhafte Erhalt der Funktionsfähigkeit dieser Versickerungsanlagen ist durch die Stadtwerke OS bzw. den OSB durchzuführen bzw. zu garantieren. Eine Privatisierung dieser Versickerungsanlagen und somit eine Lage dieser Anlagen ohne Anschluss an eine öffentliche Fläche, erfordert eine rechtliche Absicherung im B-Plan und in den Grundstückskaufverträgen, da der Überflutungsschutz /die Notüberläufe über die jeweiligen Nachbargrundstücke erfolgt. *Die rechtliche Absicherung im B-Plan als auch eine rechtliche Klärung laut Satzung und Gebührenordnung.* Zudem ist eine Festlegung der OKFF-Höhen der angrenzenden Bebauung im B-Plan erforderlich. Diese Art der Versickerung ist seitens der Stadtwerke OS, *der Hausentwässerung der Stadt (61-83)* und dem OSB nicht gewünscht.
- Seitens *Hr. Hoffeld (20-6)* wurde ausgesagt, dass, nach Rücksprache mit dem Rechtsamt, für *Versickerung in öffentlichen Versickerungsanlagen* kein Gebührentatbestand besteht. Eine Versickerung kann somit nur auf ausreichend großen Grundstücken oder nur in öffentlichen Versickerungsanlagen erfolgen. Nur so kann auch eine Risikoanalyse für Starkregenereignisse positiv durchgeführt werden.
- Grundsätzlich besteht aufgrund der gewünschten engen Bebauung ein Zielkonflikt mit dem Ratsbeschluss der eine Versickerung fordert wenn diese möglich ist. Eine verpflichtende Versickerung kann nur für große Grundstücke, freistehende Einfamilienhäuser vorgegeben werden. Für Grundstücke mit Doppelhaushälften ist diese in weiteren Gesprächen zu klären.
- Eine Untersuchung zur Reduzierung des erforderlichen Regenrückhaltebeckenvolumens hat gezeigt, wenn in den Randbereichen der beiden südwestlichen Wohnquartiere nur Einfamilienhäuser errichtet werden, die ihr Regenwasser versickern, ein geringes Einsparungspotential von rd. 4 %, entsprechend rd. 500 m³ erreicht werden kann.
- Eine Dachbegrünung hat, auch bei einer Substratstärke von 40 cm bis 60 cm, hat nur einen geringen hydraulischen Vorteil. *Für eine Berücksichtigung im Entwässerungskonzept* ist eine rechtliche Verpflichtung erforderlich. Die o.g. Substratstärke hat für den Eigentümer wirtschaftliche Nachteile, da dieses erhebliche Auswirkungen für die Gebäudestatik hat.
- Ergänzung seitens Stadt Osnabrück Konversion:
Die Variante „Festsetzung als private Gartenerschließungs- und Entwässerungsfläche“ soll in jedem Fall mit untersucht und kostenmäßig einer Festsetzung als öffentliche Fläche gegenüber gestellt werden. Im Stadtgebiet gibt es einige private Erschließungswege, so dass nach Meinung des OSB nicht zwingend die Ausweisung als öffentliche Fläche erfolgen muss.

2. Vorstellung der Überarbeitung städtebaulicher Entwurf

- Herr Schüler stellt die einzelnen weiter bearbeiteten Varianten 9-13 vor. Favorit seitens Thomas Schüler und Faktorgruen ist die Variante 13. Hier müssen bei Realisierung der langen, in die Grüne Mitte eingreifenden Bebauung (Kompensation für die im Norden zu Gunsten der Regenrückhaltung entfallenden Bebauung) die Straßenraumprofile neu bewertet und entwickelt werden. Vorteil dieser Variante ist, daß alle Baufelder Anschluß an die Grüne Mitte haben und keine Bebauung „in zweiter Reihe“ entsteht. Es ist jedoch darauf zu achten, daß noch eine verträgliche Proportion des langgestreckten Grünzuges erhalten bleibt.

3. Biotop

- Es werden nochmals die Inhalte der AN von der Besprechung vom 21.7.2014 bestätigt. Es wird empfohlen, die Bewohner über das Biotop zu informieren. Die zu erwartende Vegetationsänderung durch Nutzung und damit verbundenen häufigeren Mähgängen sowie auftretende Kahlstellen werden angesprochen und zur Kenntnis genommen.
- Grundsätzlich wird der Bolzplatz als Entlastung für den zentralen Bolzplatz als positiv angesehen. Faktorgruen weist darauf hin, daß der zentrale Bolzplatz sicherlich nicht ohne Ballfangzaun auskommen wird. Aus gestalterischer Sicht ist dies eher kritisch zu sehen. Dieser ließe sich geräuschgedämmt herstellen, die zu erwartenden „sozialen“ Geräusche werden das Hauptproblem sein. Näheres muß eine schallschutztechnische Untersuchung zeigen

4. Straßenplanung/ Quartiersplätze

- Herr Gunkel stellt die Planungsvarianten von Faktorgruen vor. Es wird über die Ausgestaltung der Quartiersplätze diskutiert. Es besteht ein Zwiespalt zwischen eher weniger und damit wartungsarmer Ausstattung und einer gewünschten Attraktivität als Treffpunkt und Nachbarschaftsplatz. Grundsätzlich sind zwei unterschiedlich gestaltete Bereiche vorgeschlagen, wovon einer als Platzfläche mit z. B. wassergebundener Decke gesehen werden kann. Die Quartiersplätze werden mit der zu erwartenden Verdichtung des Baugebietes jedoch immer wichtiger. Grundsätzlich ist für die Ausstattung der Grundstandart der Stadt Osnabrück mit einzelnen Ausnahmen an exponierten Stellen zu verwenden.
- *61-kon fordert faktorgruen und Schüler dazu auf, im Falle der Wiederaufnahme der Planung qualifiziert darzustellen, welche Nutzung auf den Quartiersplätzen erfolgt. Wenn ein Großteil der Anwohner über einen eigenen Garten verfügt, ist es fraglich, ob öffentliche Plätze in dem gewünschten Umfang angenommen werden.*
- *Für weitere Planungen der Grünräume in den Verkehrsräumen (im Falle einer Wiederaufnahme der Planung) erfolgt vor der Vorstellung der Planungsergebnisse beim AG eine interne Abstimmung zwischen den Büros faktorgruen und Tovar. Die bisherigen Abstimmungsergebnisse u.a. mit der Verkehrsplanung der Stadt Osnabrück, den Stadtwerken Osnabrück etc. sind zu beachten.
Bezüglich der Ausstattung der Quartiersplätze wurde lediglich der Grundstandard der Stadt Osnabrück diskutiert. Ausnahmen an exponierten Stellen wurden nicht vereinbart. Vielmehr wurde*

auch die Frage in den Raum gestellt, ggf. für das Landwehrviertel die Standards zu vermindern.

5. Nächste Schritte

Herr Haselof und Herr Rolf legen zum weiteren Vorgehen folgendes fest:

- Es gibt für die Planungsbüros einen vorläufigen Planungsstopp. Am 17.9.2014 tagt die *Steuerungsrunde*, am 9.10.2014 tagt der Stadtentwicklungsausschuß zur wirtschaftlichen Situation des Landwehrviertels.
Danach findet ein neuer, noch zu vereinbarender Termin als Ersatz für den Regeltermin am 03.09.2014 zur Festlegung des weiteren Vorgehens statt.

Freiburg, 18.8.2014

Peter Gunkel

Landschaftsarchitekt

Sachverständiger für Schäden an Freianlagen HS Osnabrück/ IFBau

Vermerk

ESOS – Energieservice Osnabrück GmbH

Erschließung B.-Plan Nr. 574 „Landwehrviertel, Eversburg“ in der Stadt Osnabrück

Besprechung am 10. Dezember 2014 in der Stadtverwaltung

Teilnehmer: siehe gesondertes Protokoll

Thema: Vorbereitung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung / Planungsbesprechung

1. Allgemeines

Der B.-Plan Nr. 574 „Landwehrviertel“ soll am 29.01.2015 im StUA vorgestellt werden und in die Bürgerbeteiligung gehen. Im Anschluss soll eine Bürgerversammlung zur Information der Anlieger im Bereich Eversburg erfolgen. Der B.-Plan-Entwurf wird laut Herrn Schürings für Oktober 2015 erwartet und soll dann in die Offenlegung gehen.

2. Diskussionsbeiträge

- Frau Schöttler bemängelt, dass der Altbestand an Bäumen überplant ist. Es solle noch mehr Sorgfalt darauf verwandt werden, diese Bäume zu retten. Dieser Überlegung ist die Baumallee im Bereich des Boulevards zum Opfer gefallen. Hier soll vorhandener Baumbestand in die Straßenbegrünung integriert werden. In der weiteren Planung wird ein Kompromiss zwischen den Tiefbauansprüchen und dem Naturschutz zu suchen sein.
- Weiterhin bemängelt Frau Schöttler, dass am Südrand des Biotopes die Bebauung den 10 m – Schutzstreifen schneidet.
- Die Stadtwerke Osnabrück lehnen den Bolzplatz im Bereich des Regenrückhaltebeckens vehement ab. Hier sollen aufgrund des erwarteten hohen Spieldrucks gemeinsam Lösungen entwickelt werden.
- Die Buslinie 3 wird im Bereich des Landwehrviertels ihren Endpunkt finden. Es wird diskutiert, dass eine Umfahrung auf den beiden Sammelstraßen sichergestellt wird. Im westlichen Bereich ist bereits ein Bereich als verkehrsberuhigter Bereich bereits ausgewiesen, der aber eine Durchfahrung für Müllfahrzeuge, Busse usw. sicherstellen soll.

Diese Frage der Ringerschließung ist in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

- Frau Stumberg weist darauf hin, dass im östlichen Bereich mehrere Stichstraßen vorgesehen sind, die gegebenenfalls mit Wendemöglichkeiten auszustatten sind.

Zuständig /
Termine:

- Die Frage der Stellplätze im öffentlichen Raum ist detailliert weiter zu prüfen. Insbesondere im westlichen Bereich sieht Frau Stumberg hier Probleme. Das Quartier im Süd-Westen scheint nicht ausreichend versorgt. Das Verhältnis Stellplatz zu Wohneinheit soll 1:3 betragen.

Im Bereich des Offizierskasinos / geplanten Gemeinschaftshauses sind Fragen des ruhenden Verkehrs zu untersuchen.

- Im Bereich der Baracke 38 sind ebenfalls in der Planung öffentliche Stellplätze zu prüfen.
- Herr Hune weist auf die Führung der Trogstrecke im Nordosten hin. Hier werden die nördlich gelegenen Wohngrundstücke durch die bisherige Trasse abgekoppelt. Bei einer Verschwenkung nach Westen verläuft die Straße allerdings auf nordrheinwestfälischem Gebiet. Hier wäre ein Staatsvertrag erforderlich.
- Herr Koch regte ein Bodenordnungsverfahren an. Ebenso soll die Abgrenzung des B.-Plans im Nord für den Trog, im Osten für die Anbindung zum B-Plan 379 Landwehrstraße/Schwenkestraße und im Westen an die vorhandene Bebauung (B-Plan 306 In der Strothe) berücksichtigt werden.

3. Weiteres Vorgehen

Im Nachgang wurde mit Herrn Haseloff und Frau Huser über das Thema Ingenieurvertrag gesprochen. Der von ibt und pbh geprüfte Entwurf geht in der 51. KW 2014 an Frau Huser. Die Leistungen von Herrn Schüler sind inzwischen von der ESOS abgerechnet.

Herr Uphoff

Anfang Januar 2015 soll auf dem vorliegenden Flächengerüst eine konkretere Kostenschätzung entwickelt werden, die dann in eine Honorarermittlung umgesetzt wird.

ibt/pbh

Frau Huser rechnet mit Unterschriftsreife des Vertrages Anfang Februar.

Aufgestellt:
Osnabrück, den 12. Dezember 2014
To/Lf-102.81

Verteiler:
- ibt