Stadt Osnabrück

13.07.2018

Vorstand für Städtebau, Umwelt, Ordnung
Fachbereich Städtebau

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO/2018/2597 Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Rheiner Landstraße / Richard-Wagner-Straße - Straßen- und Kanalbau

Beratungsfolge:

Gremium	Datum	Sitzungs-art	Zuständigkeit	TOP-Nr.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	06.09.2018	Ö	Vorberatung	
Ausschuss für Finanzen und Beteiligungssteuerung	11.09.2018	Ö	Vorberatung	
Verwaltungsausschuss	25.09.2018	N	Vorberatung	
Rat der Stadt Osnabrück	25.09.2018	Ö	Entscheidung	

Beschluss:

Die Rheiner Landstraße wird im Abschnitt Rückertstraße bis Mozartstraße wie in der Anlage dargestellt ausgebaut. Die Richard-Wagner-Straße wird im Abschnitt Rheiner Landstraße bis Wilhelmstraße wie in der Anlage dargestellt ausgebaut.

Die erforderlichen Haushaltsmittel sowie die Verpflichtungsermächtigungen der Folgejahre werden in dem unten im Verwaltungsentwurf 2019 enthaltenen Umfang freigegeben. Dem Maßnahmenbeginn wird zugestimmt. Dieses beinhaltet die Freigabe auch im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung in 2019.

A. Finanzielle Auswirkungen:

[x] Ja
[ ] Nein

I. Gesamtkosten der Maßnahme :

- Rheiner Landstraße 2.845.000,- €
- Richard-Wagner-Straße 270.000,- €

II. davon im Verwaltungsentwurf 2019 vorgesehen:

- Rheiner Landstraße 2.845.000,- €
  hiervon 2018: 125.000,- €
  2019: 150.000,- €
  2020: 1.200.000,- €
  2021: 1.120.000,- €
  2022: 250.000,- €
- Richard-Wagner-Straße 270.000,- €
  hiervon 2022: 270.000,- €

Betroffener Haushaltsbereich

☐ **Ergebnishaushalt** ☒ **Finanzhaushalt/Investitionsprogramm**
Produktnummer / Projektnummer:7.000754.710
Bezeichnung: Rheiner Landstraße

Produktnummer / Projektnummer:7.000880.710
Bezeichnung: Richard-Wagner-Straße

☒ Die erforderlichen Mittel stehen im lfd. Haushaltsjahr zur Verfügung.
☒ Den erforderlichen Mitteln stehen Einzahlungen / Erlöse zur Deckung gegenüber in Höhe von _ca. 1.974.000,-___ €.

hiervon 2018:	0,- €
2019:	0,- €
2020:	931.000,- €
2021:	403.000,- €
2022:	75.000,- €
2023:	565.000,- €

☐ Die erforderlichen Mittel stehen im lfd. Haushaltsjahr **nicht** zur Verfügung und müssen **außer-/überplanmäßig** bereitgestellt werden (Ausführungen zu der Deckung sind der Begründung zu entnehmen).

III. Auswirkung auf die mittelfristige Finanzplanung:

☐ Der Betrag ist jährlich wiederkehrend einzuplanen
☒ Die Gesamtkosten von __3.115.000,-__ € beziehen sich auf die Jahre __2018-2022_____
☒ Es entstehen jährliche Folgekosten in Höhe von _ca.210.000,-_____ €
☒ Durch die Maßnahme werden jährliche Erträge durch die Auflösung von Sonderposten erwartet in Höhe von __ca. 80.000,-___ €.

B. Personelle Auswirkungen: keine

C. Integrations- /Gleichstellungspolitische Auswirkungen: keine

D. Ggf. Alternativen zum Beschlussvorschlag: keine

E. Beteiligte Stellen: Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen
Fachbereich Finanzen und Controlling
Fachbereich Bürger und Ordnung
SWO Netz GmbH

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

Sachverhalt:

1. Einleitung

Die Stadt Osnabrück beabsichtigt, die Rheiner Landstraße im Abschnitt Rückertstraße bis Mozartstraße auf einer Länge von ca. 750 m auszubauen. Darüber hinaus werden die Stadtwerke Osnabrück umfangreiche Arbeiten an Versorgungsleitungen sowie der Kanalisation durchführen. Dabei ist vorgesehen, das nicht mehr zeitgemäße Mischsystem auf Trennkanalisation umzustellen. Sowohl der Straßenzustand als auch der Zustand des

Kanals erfordern eine dringende Erneuerung.

Beides gilt in gleichem Maße für die in die Rheiner Landstraße einmündende Richard-Wagner-Straße im Ausbauabschnitt zwischen Rheiner Landstraße und Wilhelmstraße. Im weiteren Verlauf der Richard-Wagner-Straße haben bereits die Umstellung auf Trennkanalisation sowie der Straßenbau stattgefunden.

Ergänzend werden die Stadtwerke Ver- und Entsorgungsleitungen im Salzberger Weg erneuern. Dort ist kein Straßenbau vorgesehen.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Rheiner Landstraße beträgt 50 km/h, die Richard-Wagner-Straße liegt in einer Tempo-30-Zone. Das Plangebiet ist in Anlage 1 dargestellt.

Die Maßnahmen werden ab Beginn der Sommerferien 2019, beginnend bei der Rückertstraße, ausgeführt.

Mit Datum vom 8. Juni 2017 hatte der Ausschuss für Stadtentwicklung beschlossen, die Rheiner Landstraße im Abschnitt zwischen Rückertstraße und Mozartstraße im Nachgang zur erforderlichen Erneuerung der Entwässerungsanlagen voll auszubauen sowie die erforderlichen finanziellen Mittel in der mittelfristigen Finanzplanung zu berücksichtigen (s. Vorlage VO/2017/1019). Darüber hinaus wurde die Verwaltung beauftragt, Maßnahmen zur Beschleunigung der Baumaßnahme sowohl für den Kanalbau als auch für den Straßenbau zu prüfen und dem Ausschuss zusammen mit den finianziellen Auswirkungen zum Beschluss vorzulegen.

Mit Datum vom 16. November 2017 hat der Ausschuss beschlossen, mit den zur Sitzung vorgelegten Straßenzustandsberichten und den vorgeschlagenen Querschnittsaufteilungen die Bürgerinformation zum Straßen- und Kanalbau in der Rheiner Landstraße und der Richard-Wagner-Straße zu starten (s. Vorlage VO/2017/1513). Darüber hinaus ist beschlossen worden, den Kanalbau in offener Bauweise durchzuführen. Die Verwaltung ist abermals beauftragt worden, Maßnahmen zur Beschleunigung der Baumaßnahme sowohl für den Kanalbau als auch für den Straßenbau zu prüfen und dem Ausschuss zusammen mit den finianziellen Auswirkungen zum Beschluss vorzulegen.

2. Finanzielle Auswirkungen

Es ist vorgesehen, Fördermittel nach dem „Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“ (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – NGVFG) zu beantragen. Zur genauen Förderquote lassen sich derzeit keine Angaben machen, für die Vorlage ist von einer Förderung von 50% des städtischen Anteils ausgegangen worden. Darüber hinaus werden die Eigentümer und Erbbauberechtigten gemäß dem „Niedersächsischen Kommunalabgabengesetz“ (NKAG) in Verbindung mit der städtischen Satzung zu Straßenbaubeiträgen herangezogen. Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Beträge sind als vorläufig anzusehen, da sich die Planungen noch in einem relativ frühen Stadium befinden. Etwaige Anpassungen werden daher sukzessive mit fortschreitendem Planungsstand vorgenommen.

Rheiner Landstraße

HH-Jahr	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ausgaben	125.000,-	150.000,-	1.200.000,-	1.120.000,-	250.000,-	-
Fördermittel	-	-	531.000,-	403.000,-	-	90.000,-
Anliegerbeiträge	-	-	400.000,-	-	-	400.000,-
Einnahmen gesamt	-	-	931.000,-	403.000,-	-	490.000,-

Richard-Wagner-Straße

HH-Jahr	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ausgaben	-	-	-	-	270.000,-	-
Einnahmen durch Anliegerbeiträge	-	-	-	-	75.000,-	75.000,-

Die jährlich über die Lebensdauer (25 Jahre) entstehenden Folgekosten setzen sich zusammen aus der Abschreibung, den kalkulatorischen Zinsen sowie den voraussichtlichen Instandhaltungskosten.

Die jährlichen Folgekosten liegen für die Rheiner Landstraße bei ca. 190.000,- € und für die Richard-Wagner-Straße bei ca. 20.000,- €.

Für die angemeldeten Beträge in 2020-2022 ist eine Verpflichtungsermächtigung im Verwaltungsentwurf 2019 aufgenommen.

3. Zukünftige Straßengestaltung

Rheiner Landstraße:

Grundsätzlich ist vorgesehen, die Bordsteinlage nahezu unverändert beizubehalten, um die in diesem Abschnitt vorhandenen Straßenbäume zu erhalten. Der Querschnitt sieht von Nord nach Süd einen im Mittel 2,0 bis 2,50 m breiten Gehweg vor, dem sich ein 1,60 m breiter Radweg anschließt. Der 2,0 m breite, mit Bäumen durchsetzte Parkstreifen wird mit einem 0,5 m breiten Sicherheitstrennstreifen vom Radweg abgesetzt. Zwischen den Bordsteinen ist eine 5,50 m breite Kernfahrbahn, ein 1,50 m breiter Schutzstreifen und ein 0,5 m breiter Sicherheitstrennstreifen zum Parkstreifen auf der Südseite vorgesehen. Dieser ebenfalls mit Bäumen durchsetzte Parkstreifen hat eine Breite von 2,0 m, der sich anschließende Gehweg besitzt ebenfalls eine Breite von im Mittel 2,0 bis 2,50 m.

Für den Straßenausbau der Rheiner Landstraße ist vorgesehen, den lärmarmen Splittmastixasphalt einzubauen. Untersuchungen gehen davon aus, dass dieser Asphalt je nach Liegedauer eine Lärmreduzierung von -2 bis -4 dB(A) entfaltet. Der Einbau des lärmarmen Splittmastixbelages ist eine Maßnahme aus dem Lärmaktionsplan 2013 für die Rheiner Landstraße im Ausbauabschnitt.

Der Straßenquerschnitt ist in Anlage 3 dargestellt.

Richard-Wagner-Straße:

Hier ist vorgesehen, den vorhandenen Querschnitt beizubehalten. Dieser sieht von West nach Ost einen ca. 2,25 m breiten Gehweg vor, dem sich eine 6,0 m breite Fahrbahn sowie ein ca. 2,25 m breiter Gehweg anschließt. Zur Verkehrsberuhigung ist etwa in Höhe der Mitte des Ausbauabschnittes eine Aufpflasterung vorgesehen. Der Straßenquerschnitt ist in Anlage 4 dargestellt.

Eine farbige Darstellung der Lagepläne kann im RIS eingesehen werden (Anlage 5). Darüber hinaus ist jeweils eine farbige Papierausfertigung an die Fraktionen verteilt worden.

4. Anliegerbeteiligung

Die Straßenplanung für die Rheiner Landstraße sowie die Richard-Wagner-Straße ist den Anliegern im Rahmen von zwei Informationsveranstaltungen am 29. Mai und am 5. Juni 2018 vorgestellt worden. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, vom 22. Mai bis zum 15. Juni 2018 die Vorentwurfspläne im Dominikanerkloster sowie im Internet einzusehen und

entsprechende Anregungen vorzubringen.

Eine Gegenüberstellung der einzelnen Einwendungen sowie die entsprechenden Stellungnahmen der Verwaltung sind in der Anlage 2 dargestellt. Dabei sind die sachlichen Fragestellungen der einzelnen Einwendungen jeweils zu einzelnen Punkten zusammengefasst worden. Es sind lediglich die Einwendungen berücksichtigt worden, die schriftlich eingereicht worden sind.

Zwei Aspekte sollen jedoch stellvertretend hier erwähnt werden, da sie immer wieder zum Thema gemacht wurden. Zum Einen wurde der geplante **Schutzstreifen** auf der Südseite der Rheiner Landstraße infrage gestellt, zum Anderen wurde immer wieder auf den hohen **Parkdruck** entlang dieser Straße hingewiesen.

Die Wahl des Schutzstreifens gründet sich dabei auf die zwischen den vorhandenen Straßenbäumen zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m. Die Anlage eines Radfahrstreifens mit einer Mindestbreite von 1,60 m zzgl. 0,25 m Breitstrich bei einer notwendigen Fahrbahnbreite von 6,50 m hätte einen massiven Eingriff in die vorhandenen Baumstandorte sowie die Parkstreifen zur Folge. Angesichts des relativ geringen Schwerverkehrsanteils (<1.000 Kfz/Tag) ist es gemäß Regelwerk (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 - ERA 2010) jedoch auch möglich, als Führungsform für den Radverkehr anstatt des Radfahrstreifens einen Schutzstreifen zu wählen. Bei einer Kernfahrbahnbreite von 5,50 m und einer Regelbreite von 1,50 m zzgl. eines 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifens zum Parkstreifen kann die bestehende Bordsteinlage beibehalten werden. Im Begegnungsfall Lkw/Lkw bzw. Lkw/Pkw würde der Schutzstreifen jedoch teilweise in Anspruch genommen. Als Ergebnis der Abwägung sollten die Bäume und Stellplätze erhalten bleiben.

Immer wieder wurde im Verlauf der Anliegerbeteiligung der hohe Parkdruck ins Feld geführt verbunden mit der Bitte, möglichst viele Parkplätze entlang der Rheiner Landstraße zu schaffen. Eine im Vorfeld der Planungen durchgeführte Erhebung des ruhenden Kfz- und Radverkehrs zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten hat dieses auch bestätigt. Auch in der Richard-Wagner-Straße herrscht ein relativ hoher Parkdruck für den Kfz-Verkehr. Bei der Erhebung wurde jedoch ebenso ersichtlich, dass auch Flächen zum Parken genutzt werden, die nicht dazu geeignet sind, z.B. kleinere Restflächen zwischen Baumscheiben und Grundstückszufahrten.

In der Bilanz kann festgehalten werden, dass an der Rheiner Landstraße insgesamt lediglich ca. drei Stellplätze weniger geschaffen werden können als nachts legal abgestellte Fahrzeuge gezählt worden sind. Das bedeutet nicht, dass diese zwangsläufig an der selben Stelle liegen und somit jeder Anlieger seinen „angestammten“ Stellplatz behält. Hier spielt die Lage von freizuhaltenden Zufahrten und vorhandenen Baumscheiben eine zentrale Rolle. Auf Flächen, die zu kurz für die Anlage eines Kfz-Stellplatzes sind oder die im Nahbereich von Grundstückszufahrten liegen, werden in der Regel Fahrradbügel vorgesehen. Das gleiche gilt für Stellen, an denen bei der Erhebung ein erhöhter Bedarf an Fahrradabstellplätzen ermittelt worden ist, wobei die alternative Anlage von Kfz-Stellplätzen an der Stelle oftmals sowieso nicht möglich gewesen wäre.

Um Verbesserungen für den ruhenden Kfz-Verkehr der Anwohner der Rheiner Landstraße zu erzielen, könnte über die Anordnung von Bewohnerparken nachgedacht werden. Allerdings sind hier vom Gesetzgeber strenge Richtlinien aufgestellt worden, welche Grundvoraussetzungen für die Ausweisung eines solchen Gebietes vorliegen müssen. So wird z.B. stets ein ganzes Quartier untersucht und nicht nur ein einzelner Straßenzug, um Verdrängungseffekte von Haupverkehrsstraßen in anliegende Wohnstraßen zu vermeiden. Inwieweit die rechtlichen Vorgaben wie „innerstädtisch“ und der erhebliche Parkraummangel im gesamten Quartier um die Rheiner Landstraße erfüllt sind, darf zumindest bezweifelt werden. Darüber hinaus gehört das betrachtete Quartier nicht zu den Bereichen, die gemäß Masterplan Mobilität für die Einführung von Bewohnerparken infrage kommen. Daher soll an dieser Stelle zunächst auf weitere Untersuchungen verzichtet werden.

5. Weiteres Vorgehen

Nach Vorliegen des entsprechenden Beschlusses zum Straßenausbau und der Straßengestaltung wird die Ausführungsplanung erstellt. Derzeit ist vorgesehen, die Straßenbaumaßnahme gemeinsam mit der Kanalbaumaßnahme auszuschreiben. Der Beginn der Kanalbaumaßnahme ist für den Anfang der Sommerferien 2019 (ab 4. Juli 2019) geplant, der Straßenbau soll sukzessive folgen. Der Bau wird abschnittsweise größtenteils unter Vollsperrung der Rheiner Landstraße ablaufen. Derzeit wird ein detailliertes Konzept zu den Bauabläufen erstellt, das diesem Ausschuss nach Fertigstellung vorgestellt wird. In der entsprechenden Vorlage werden auch die finanziellen Auswirkungen von möglichen Beschleunigungsmaßnahmen dargestellt.

Es ist darüber hinaus vorgesehen, die Anlieger der Rheiner Landstraße und der potenziellen Umfahrungsstrecken im Rahmen einer gesonderten Informationsveranstaltung über dieses Konzept zu informieren. Nach derzeitigen Erkenntnissen wird die Realisierung dieser Maßnahme ca. 2,5 Jahre in Anspruch nehmen.

Anlagen:

Anlage 1: Übersicht Plangebiet
Anlage 2: Einwände Anlieger
Anlage 3: Straßenquerschnitt Rheiner Landstraße
Anlage 4: Straßenquerschnitt Richard-Wagner-Straße
Anlage 5: Lageplan Straßenbau (Blatt 1 bis 5)

Pfitznerstr.
Krochmannstr.
Wilhelmstr.
Elfriede-Scholz-Str.
Mozartstr.
Mozartstr.
Am Hirtenhaus
Elohstr.
Lieneschweg
Richard-Wagner-Str.
Cornelius weg
Loeweg
Mendelssohnweg
Lonsweg
Caprivistr.
Lammersstr.
Wilhelmstr.
Eichendorffweg
Lieneschweg
Friedrichstr.
Ludwig-Bäte-Str.
Albertstr.
Richard-Wagner-Str.
Wilhelmstr.
Rheiner Landstr.
Rheiner Landstr.
Saarplatz
Lotter Str.
Schüttorfer Weg
Lindemannskamp
Salzberger Weg
Augustenburger Str.
Rückertstr.
In der Barlage
In der Barlage
Rückertstr.
Harener Str.
Harener Str.
Rütenbrocker Str.
Lindemannskamp

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
1	Ein Anlieger der Richard-Wagner-Straße schlägt Halteverbote im Einmündungsbereich mit der Rheiner Landstraße vor, da derzeit beidseitig parkende Fahrzeuge häufig zu Sichtbehinderungen führen.	Üblicherweise wird eine solche Beschilderung nicht bereits im Stadium der Vorplanung angeordnet sondern erst nach einem Ausbau, wenn entsprechende Probleme vor Ort sichtbar werden. Es ist derzeit davon auszugehen, dass der geplante Ausbau des Einmündungsbereiches die Situation verbessern wird.
2	Ein Anlieger der Rheiner Landstraße gibt an, dass ein vor seinem Haus stehender Baum die Grundstücksanschlusskanäle beschädige und daher entfernt werden müsse.	Der SWO Netz GmbH liegen hierzu keine Hinweise aufgrund der Kamerabefahrung vor. **Der Baum soll daher erhalten bleiben.**
3	Ein weiterer Anlieger der Rheiner Landstraße plädiert dafür, den vor seinem Haus stehenden Baum zu fällen. Als Begründung führt er an, dass dieser mittig im Gehweg stehe und somit ein Hindernis für z.B. Kinderwagen und Menschen mit Rollatoren darstelle. Außerdem führe das Wurzelwerk zu Schädigungen des Pflasters.	Die verbleibende Gehwegbreite beträgt ca. 1,50 m. Diese nur punktuell auftretende Einengung des Gehweges wird in der Gesamtabwägung als hinnehmbar erachtet, zumal es sich um einen recht großen, straßenbildprägenden Baum handelt. **Daher soll der Baum erhalten bleiben.**
4	Der selbe Anlieger setzt sich dafür ein, dass die vorhandene stadteinwärtige Bushaltestelle Richard-Wagner-Straße in den Bereich östlich der Einmündung Salzberger Weg verlegt wird. Als Begründung führt er an, dass die Wartehalle an dieser Stelle die gesamte Gehwegbreite einnehme und die Fußgänger somit über den Parkstreifen laufen müssten. Ein weiterer Anlieger der Rheiner Landstraße bittet darum, diese Bushaltestelle zu verlegen, da sich dort eine Zufahrt befindet, die nach einem Ausbau nicht mehr nutzbar sein werde.	Im Bereich der Bushaltestelle ist der ehemalige Parksreifen bereits heute abgepollert und somit nur noch als Gehweg nutzbar. Dennoch soll die Haltestelle verlegt werden, da in diesem Bereich eine Zufahrt für ein Sportartikelgeschäft existiert und diese dann nicht mehr nutzbar wäre. Eine Verlegung in den Bereich östlich des Salzberger Weges kommt jedoch nicht infrage, da sich hier aufgrund des haltenden Busses ein Rückstau über den Einmündungsbereich Salzberger Weg bilden würde. **Die Haltestelle soll in den Bereich vor Haus-Nr. 55/57 verlegt werden.**

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
5	Ein Anlieger kritisiert den geplanten Fahrbahnquerschnitt der Rheiner Landstraße und setzt sich dafür ein, anstatt des Schutzstreifens auf der Südseite einen Radfahrstreifen anzuordnen. Ein weiterer Anlieger plädiert für einen beidseitigen Radweg an der Rheiner Landstraße. Er führt darüber hinaus aus, dass der Schutzstreifen zu vermehrtem Fahren auf dem stadtauswärtigen Radweg in Gegenrichtung führen werde. Ein weiterer Anlieger der Rheiner Landstraße stellt ebenfalls fest, dass der geplante Schutzstreifen ein Sicherheitsrisiko darstelle. Stattdessen spricht er sich für die Anlage eines Zweirichtungsradweges auf der Nordseite aus. Hierfür müssten die vorhandenen Baumscheiben eingeengt bzw. verschoben werden. Eine weitere Anliegerin setzt sich für die generelle Verbesserung der Radwege an der Rheiner Landstraße ein.	Eine grundsätzliche Vorgabe für die Planung der Rheiner Landstraße war der Erhalt der vorhandenen Straßenbäume sowie der Parkplätze im Seitenraum. Letzteres wurde im Verlauf der Anliegerbeteiligung immer wieder betont, da ein sehr hoher Parkdruck herrscht. Die Wahl des Schutzstreifens gründet sich dabei auf die zwischen den vorhandenen Straßenbäumen zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m. Die Anlage eines Radfahrstreifens mit einer Mindestbreite von 1,60 m zzgl. 0,25 m Breitstrich bei einer notwendigen Fahrbahnbreite von 6,50 m hätte einen massiven Eingriff in die vorhandenen Baumstandorte sowie die Parkstreifen zur Folge. Angesichts des relativ geringen Schwerverkehrsanteils (<1.000 Kfz/Tag) ist es gemäß Regelwerk (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 - ERA 2010) jedoch auch möglich, als Führungsform für den Radverkehr anstatt des Radfahrstreifens einen Schutzstreifen zu wählen. Bei einer Kernfahrbahnbreite von 5,50 m und einer Regelbreite von 1,50 m zzgl. eines 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifens zum Parkstreifen kann die bestehende Bordsteinlage beibehalten werden. Im Begegnungsfall LkW/Lkw bzw. Lkw/Pkw würde der Schutzstreifen jedoch teilweise in Anspruch genommen. **Als Ergebnis der Abwägung sollten die Bäume und Stellplätze erhalten bleiben.** Im Hinblick auf die Einengung der vorhandenen Baumscheiben kann gesagt werden, dass dieses immer einen schwerwiegenden Eingriff in den Wurzelbereich der Bäume darstellt und zu irreparablen Schäden in Form von gravierenden Wurzelverletzungen führt. Zudem könnte dieser Radweg dann lediglich ca. 2,0 m breit sein, was für einen Zweirichtungsradweg nach Regelwerk deutlich zu schmal ist. **Daher soll der Radweg auf der Nordseite als Einrichtungsradweg ausgeführt werden.**

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
6	Eine Anliegerin der Richard-Wagner-Straße setzt sich für verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Richard-Wagner-Straße aufgrund überhöhter Geschwindigkeiten ein.	Um ein objektives Bild der Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten in der Richard-Wagner-Straße zu erhalten, sind dort in der Zeit vom 20.-21.02.2018 Messungen mit dem Seitenradarmessgerät durchgeführt worden. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Verkehrsmenge bei ca. 1.100 Kfz/Tag lag, die sogenannte v85-Geschwindigkeit (das ist die Geschwindigkeit, die von 85% der Kfz unterschritten wurde) lag bei 39 km/h, was für eine Tempo-30-Zone zu hoch ist. **Im Zuge der Umbaumaßnahme soll nun eine Aufpflasterung zur Verringerung der Geschwindigkeiten eingebaut werden.**
7	Ein Anlieger der Rheiner Landstraße setzt sich dafür ein, dass in der Planung ein besonderes Augenmerk auf die Sichtbedingungen an Ausfahrten gelegt wird.	Im Rahmen der Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs ist festgestellt worden, dass aufgrund des vorherrschenden hohen Parkdrucks oftmals Kfz zu nah an Grundstücksausfahrten geparkt wurden. Dieses führt zwangsläufig zu Sichtbehinderungen bei der Ausfahrt. **In der Planung wurde darauf geachtet, dieses durch die Anordnung von Fahrradbügeln zu unterbinden.** Gleichwohl ist es nicht möglich, an jeder Ausfahrt ein vollständiges Sichtdreieck freizuhalten, dieses gilt jedoch für das gesamte Stadtgebiet gleichermaßen.
8	Ein Anlieger der Richard-Wagner-Straße setzt sich für die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Richard-Wagner-Straße ein, um eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erzielen. Alternativ könne er sich ein Abhängen der Richard-Wagner-Straße mit Einrichtung einer Wendeanlage im Einmündungsbereich mit der Rheiner Landstraße vorstellen.	Um ein objektives Bild der Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten in der Richard-Wagner-Straße zu erhalten, sind dort in der Zeit vom 20.-21.02.2018 Messungen mit dem Seitenradarmessgerät durchgeführt worden. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Verkehrsmenge bei ca. 1.100 Kfz/Tag lag, die sogenannte v85-Geschwindigkeit (das ist die Geschwindigkeit, die von 85% der Kfz unterschritten wurde) lag bei 39 km/h, was für eine Tempo-30-Zone zu hoch ist. Die Verkehrsmenge wird für eine Straße mit der Bedeutung der Richard-Wagner-Straße als verträglich angesehen.

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
Noch: 8		Zudem führt die Einrichtung einer Einbahnstraße regelmäßig zu einer Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten und zu vermehrten Umwegfahrten der direkten Anlieger, was sinngemäß auch für die Einrichtung einer Sackgasse gilt. **Daher soll von einer solchen Regelung abgesehen werden.** Stattdessen soll im Zuge der Umbaumaßnahme eine Aufpflasterung zur Verringerung der Geschwindigkeiten eingebaut werden.
9	Ein Anlieger der Rheiner Landstraße möchte gern die Zufahrtsituation seines Grundstückes ändern. Darüber hinaus erkundigt er sich, ob die vorhandene stadteinwärtige Bushaltestelle Richard-Wagner-Straße verlegt wird.	Über die Umgestaltung der Zufahrtsituation wird im Rahmen des Genehmigungsverfahrens entschieden. Die stadteinwärtige Bushaltestelle Richard-Wagner-Straße soll in den Bereich vor Haus-Nr. 55/57 verlegt werden, da sie am derzeitigen Standort aufgrund einer Zufahrt nicht mehr barrierefrei nutzbar wäre.
10	Ein Anlieger der Rheiner Landstraße stellt fest, dass die derzeitige Parkplatzsituation unbefriedigend sei. Daher solle auf die Einrichtung von Fahrradbügeln auf Pkw-Stellplätzen verzichtet werden. Die meisten Häuser böten Fahrradabstellmöglichkeiten auf eigenem Grund oder im Hause an. Ein anderer Ansatz, dem hohen Parkdruck zu begegnen könne die Einführung einer Bewohnerpark-Regelung sein. Zudem solle geprüft werden, welche Grundstückszufahrten tatsächlich notwendig seien.	Fahrradbügel werden in der vorliegenden Planung in der Regel auf Flächen vorgesehen, die zu kurz für die Anlage eines Kfz-Stellplatzes sind oder die im Nahbereich von Grundstückszufahrten liegen. Das gleiche gilt für Stellen, an denen bei der Erhebung ein erhöhter Bedarf an Fahrradabstellplätzen ermittelt worden ist, wobei die alternative Anlage von Kfz-Stellplätzen an der Stelle oftmals sowieso nicht möglich gewesen wäre. Vom Gesetzgeber sind strenge Richtlinien aufgestellt worden, welche Grundvoraussetzungen für die Ausweisung eines Bewohnerparkgebietes vorliegen müssen. So wird z.B. stets ein ganzes Quartier untersucht und nicht nur ein einzelner Straßenzug, um Verdrängungseffekte von Haupverkehrsstraßen in anliegende Wohnstraßen zu vermeiden.

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
Noch: 10	Eine weitere Anliegerin der Rheiner Landstraße setzt sich für die Schaffung zusätzlicher öffentlicher Stellplätze an der Rheiner Landstraße ein. Ein weiterer Anlieger setzt sich dafür ein, im Bereich der vorhandenen Fußgänger-LSA einen Pkw-Stellplatz einzurichten anstatt der geplanten Fahrradbügel.	Inwieweit die rechtlichen Vorgaben wie „innerstädtisch“ und der erhebliche Parkraummangel im gesamten Quartier um die Rheiner Landstraße erfüllt sind, darf zumindest bezweifelt werden. Darüber hinaus gehört das betrachtete Quartier nicht zu den Bereichen, die gemäß Masterplan Mobilität für die Einführung von Bewohnerparken infrage kommen. Daher soll an dieser Stelle zunächst auf weitere Untersuchungen verzichtet werden. Eine Prüfung der Notwendigkeit von Zufahrten stellt sich als schwierig dar. Selbst, wenn eine Zufahrt derzeit nicht genutzt wird, könnte dieses bei einem späteren Eigentümerwechsel durchaus anders sein. Der Bereich unmittelbar vor der Fußgänger-LSA an der Rheiner Landstraße soll nicht durch parkende Kfz genutzt werden, da durch diese die Signalgeber verdeckt werden könnten. **Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die unter den gegebenen Randbedingungen (z.B. Lage der Grundstückszufahrten und Bäume) maximal mögliche Zahl an Kfz-Stellplätzen angelegt wird.**
11	Ein Anlieger regt an, den Radweg auf der Nordseite deutlicher als im Bestand zu kennzeichnen.	Derzeit wird der Radweg auf der Nordseite auf weiten Strecken lediglich durch eine teilweise verblasste Markierung vom Gehweg abgesetzt. Zukünftig soll der Radweg nach Osnabrücker Standard in Pflasterbauweise mit rotem Rechteckpflaster ausgeführt werden. Darüber hinaus soll eine Trennung vom Gehweg durch einen weißen Stein mit taktilen Elementen erfolgen.

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
12	Der selbe Anlieger merkt an, dass im Abschnitt Saarplatz bis Rückertstraße verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) notwendig seien.	Der bezeichnete Abschnitt liegt nicht im Planungsbereich. **Die Anregung wird aufgenommen und geprüft.**
13	Der selbe Anlieger setzt sich für die Verlegung einer Breitbandverkabelung zur Bereitstellung eines schnellen Internetanschlusses ein.	Im Zuge der Straßenbaumaßnahme werden Leerrohre für eine Breitbandverkabelung mitverlegt. Die Anschlüsse für die Gebäude können dann nach entsprechender Beauftragung durch den jeweiligen Eigentümer erstellt werden.
14	Der selbe Anlieger weist darauf hin, dass es in vielen Städten Probleme beim Trennsystem aufgrund einer falschen Dimensionierung von Abwasserrohren komme (z.B. Verstopfungen).	Im Rahmen der generellen Planung werden die anfallenden Schmutzwassermengen gemessen. Unter Berücksichtigung von Gebietsentwicklungen werden im Anschluss die Kanaldurchmesser bemessen. Aufgrund der Einwohnerzahl und dem damit verbundenen Abwasseranfall wird es in dem geplanten Schmutzwasserkanal in der Rheiner Landstraße zu keinen Verstopfungsproblemen kommen.
15	Eine Anliegerin spricht sich dafür aus, die Bäume an der Rheiner Landstraße durch Buschpflanzungen zu ersetzen, um der Verschmutzung von parkenden Pkw durch Blütenstaub entgegen zu treten.	Straßenbäume besitzen eine Vielzahl von positiven Eigenschaften (Produktion von Sauerstoff, Staubbindung, Schattenspendung etc.) und Funktionen (kleinklimatisch, ästhetisch, leitend), die für eine Stadt auch und gerade mit Blick auf die Klimawandelfolgen nicht hoch genug bewertet werden können. Diesen positiven Aspekten von Bäumen kann objektiv gesehen mit der Argumentation der Verschmutzung von parkenden Autos durch Blütenstaub nicht annähernd gleichwertig begegnet werden. **Daher sollen die Bäume erhalten bleiben.**
16	Die selbe Anliegerin setzt sich für ein Lkw-Verbot auf der Rheiner Landstraße zwischen Rückertstraße und Heger Friedhof ein.	Für die Anordnung und damit Aufstellung von Verkehrszeichen, bedarf es eines zwingenden Grundes (§ 45 Abs. 9 StVO).

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
Noch: 16		Für eine Straße wie die Rheiner Landstraße mit übergeordneter Erschließungs- und Verbindungsfunktion und auch ansässigen Gewerbebetrieben ist ein LKW-Verbot nicht angezeigt. Bei der Rheiner Landstraße und auch der weiteren Verbindung - der Lotter Straße - handelt es sich um sogenannte klassifizierte Straßen. Diese haben im Gegensatz zu üblichen Siedlungsstraßen eine hohe Verkehrsverteil- und Erschließungsfunktion. Diese Funktion geht auch in der Regel über die kommunalen Grenzen (Stadt Osnabrück) hinaus. Für die Rheiner Landstraße mit ihren Funktionen schließt sich eine LKW-Verbotsbeschilderung, insbesondere in Ermangelung des zwingenden Grundes, somit aus.
17	Die selbe Anliegerin regt die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung zwischen Rückertstraße und Heger Friedhof an (vorgeschriebene Fahrtrichtung stadtauswärts). Busse und Fahrradfahrer sollten diese in Gegenrichtung befahren dürfen.	Die Stellungnahme unter lfd. Nr. 16 gilt sinngemäß auch für diese Anregung.
18	Die selbe Anliegerin spricht sich für den Einbau von Flüsterasphalt aus.	Für den Straßenausbau der Rheiner Landstraße ist vorgesehen, den lärmarmen Splittmastixasphalt einzubauen. Untersuchungen gehen davon aus, dass dieser Asphalt je nach Liegedauer eine Lärmreduzierung von -2 bis -4 dB(A) entfaltet. Hinweis: Der Einbau des lärmarmen Splittmastixbelages ist eine Maßnahme aus dem Lärmaktionsplan 2013 für die Rheiner Landstraße im Ausbauabschnitt.

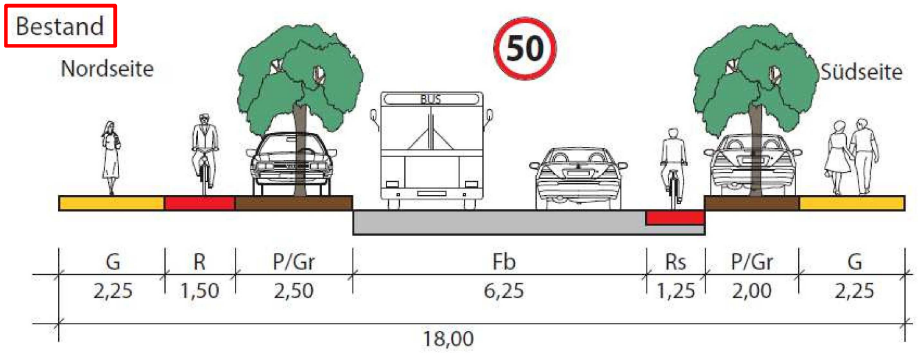
baustellenmanagement osnabrück.

OSNABRÜCK

SWO Netz GmbH

Querschnitt Rheiner Landstraße

Mozartstraße bis Rückertstraße



Zeichenerläuterung:

G	Gehweg
R	Radweg
Rs	Radfahrstreifen
P	Parken
Gr	Grünfläche
Fb	Fahrbahn

baustellenmanagement osnabrück.

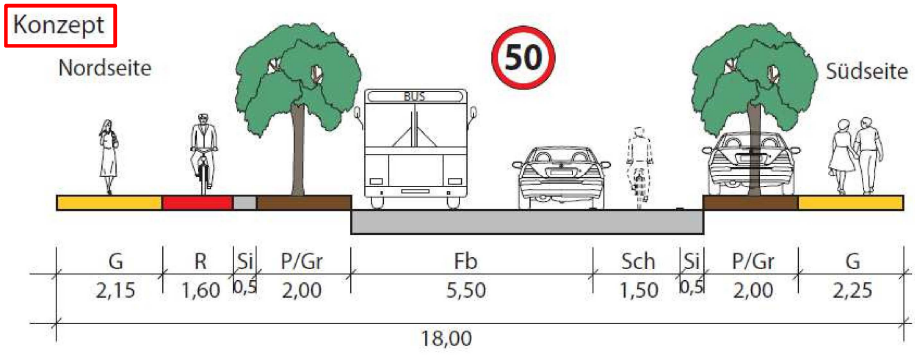
OSNABRÜCK

SWO Netz GmbH

Querschnitt Rheiner Landstraße

Mozartstraße bis Rückertstraße

Konzept



Zeichenerläuterung:

G	Gehweg
R	Radweg
Sch	Schutzstreifen
Si	Sicherheitstrennstreifen
P	Parken
Gr	Grünfläche
Fb	Fahrbahn

baustellenmanagement osnabrück.

OSNABRÜCK

SWO Netz GmbH

Querschnitt Richard-Wagner-Straße

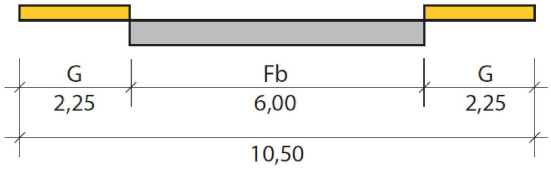
Rheiner Landstraße bis Wilhelmstraße

Bestand = Konzept

Westseite

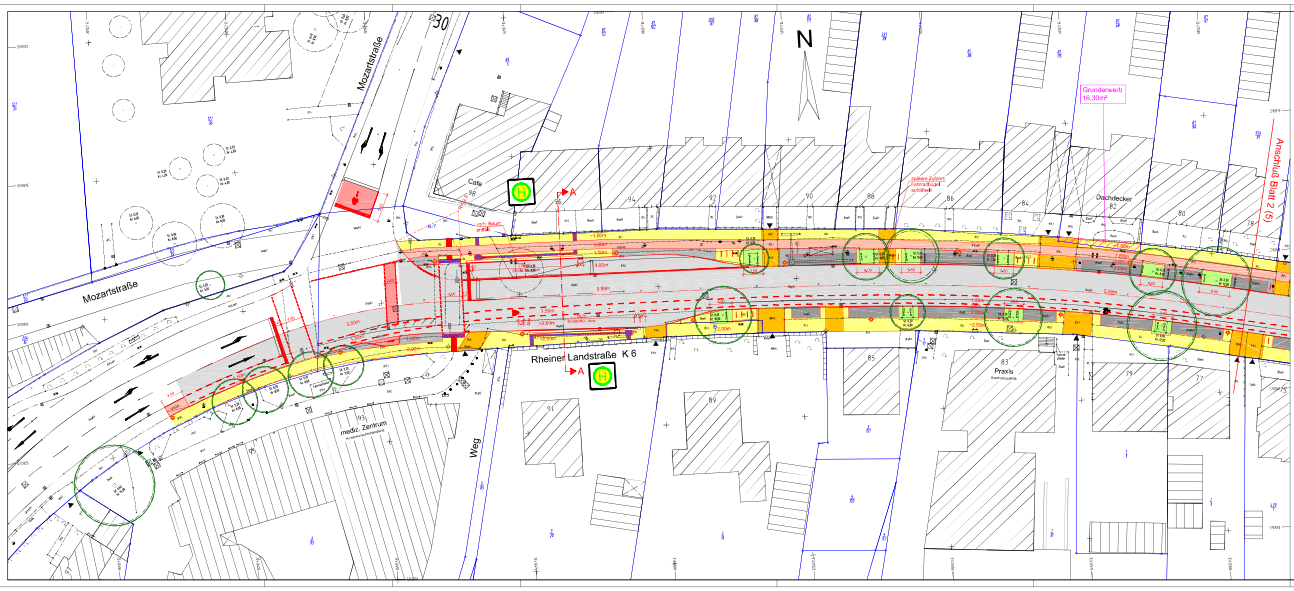
30

Südseite



Zeichenerläuterung:

G	Gehweg
Fb	Fahrbahn



Legende:

- Fahrbahn: Asphalt
- Schutzstreifen: Asphalt (in Knotenpunkten ist beschichtet)
- Radweg: Betonsteinpflaster 20/10/8cm ohne Fase, Farbe rot
- Betonsteinpflaster 20/10/8cm, Farbe grau
- Gehweg: Betonsteinpflaster 20/20/8cm ohne Fase, Farbe grau
- Parkstreifen: Betonsteinpflaster 20/20/8cm mit Fase, Farbe anthrazit
- Zufahrten: Betonsteinpflaster 20/20/8cm ohne Fase, Farbe grau
- Grünflächen / Baumbeete
- vorh. Asphaltdeckschicht fräsen, Deckschicht neu
- RB — Rundbordstein 15/22cm, Farbe grau, R=5cm, Vorstand 5cm, im Bereich der Zufahrten R=3cm, Vorstand 1cm
- HB — Hochbordstein 12/15/30cm, Farbe grau
- TB — Tiefbordstein 16/30cm, Farbe grau
- vorh. Baum / geplt. Baum
- Wurzelschutz vorsehen
- Bodenanzeigende Pressuren Typ Elcom
- vorh. Höhe
- vorh. Höhe anfahren
- geplt. Höhe
- Zufahrt
- Wartehalle ÖPNV
- taktiles Leitsystem Noppenplatten
- taktiles Leitsystem Rippenplatten
- Rollbord "Easycross" mit Übergangssteinen
- Fahrradbügel
- geplt. Leuchte LED (Standort noch nicht endgültig abgestimmt)

Ingenieurbüro
KÖTTELER +, BLANKENAGEL GmbH
Beratende Ingenieure für Straßenbau, und Vermessung
Kastanienweg 62 • 48159 Münster
Tel. 0251 / 280989-0 • Fax 0251 / 280989-49
info@koe-gesi24.de

Nr.	Änderungen	Datum	Name
3			
2			
1			

OSNABRÜCK

Rheiner Landstraße

Vorplanung
Variante

Lage-/Deckenhöhenplan

Maßstab 1: 250

Unterlage
Blatt Nr. 1 (5)

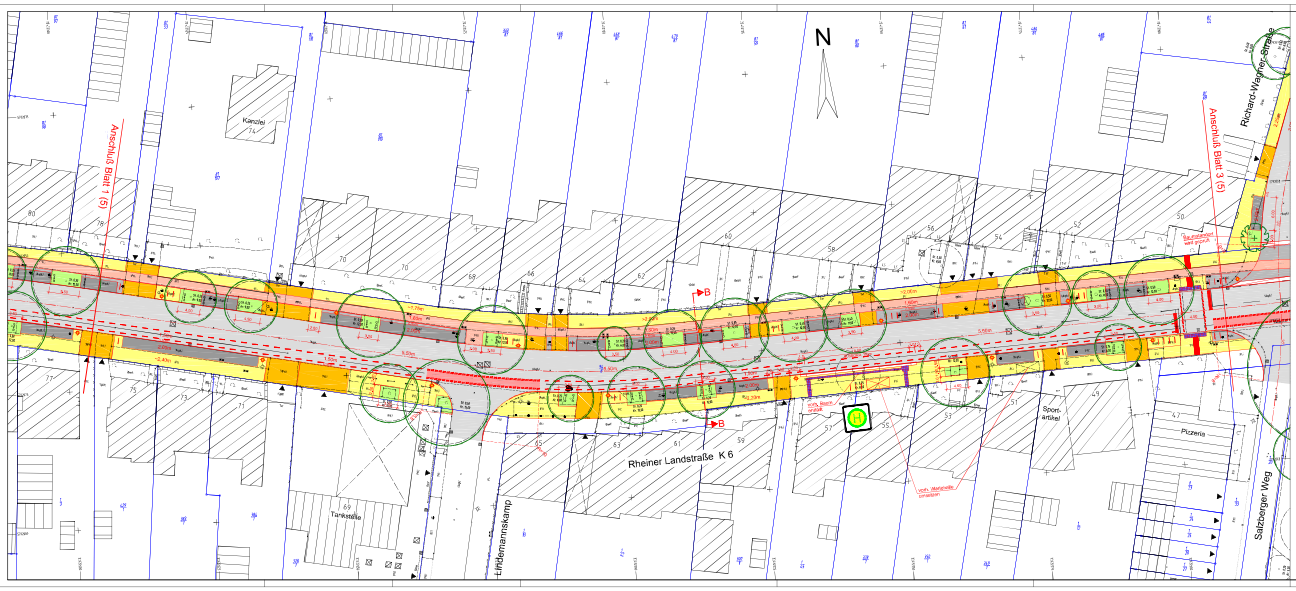
	Datum	Name
bearbeitet	05/2018	Bu
gezeichnet	05/2018	Ch
geprüft		
gesehen		
KOS		
ELU		

Aufgestellt:

Genehmigt, am:

Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen
Fachdienst Verkehrsanlagen 32-2

T:\Städte\Osnabrück\Rheiner Landstraße\Craft\V1_OSRL.dwg 16.08.2018



Legende:

- Fahrbahn: Asphalt
- Schutzstreifen: Asphalt (in Knotenpunkten ist beschichtet)
- Radweg: Betonsteinpflaster 20/10/8cm ohne Fase, Farbe rot
- Betonsteinpflaster 20/10/8cm, Farbe grau
- Gehweg: Betonsteinpflaster 20/20/8cm ohne Fase, Farbe grau
- Parkstreifen: Betonsteinpflaster 20/20/8cm mit Fase, Farbe anthrazit
- Zufahrten: Betonsteinpflaster 20/20/8cm ohne Fase, Farbe grau
- Grünflächen / Baumbeete
- vorh. Asphaltdeckschicht fräsen, Deckschicht neu
- RB Rundborstein 15/23cm, Farbe grau, R=5cm, Vorstand 5cm, im Bereich der Zufahrten R=3cm, Vorstand 1cm
- HB Hochbordstein 12/15/30cm, Farbe grau
- TB Tiefbordstein 16/30cm, Farbe grau
- vorh. Baum / geplt. Baum
- Wurzelschutz vorsehen
- Bodenanzeigende Pressuren Typ Ekosil
- vorh. Höhe
- vorh. Höhe anfahren
- geplt. Höhe
- Zufahrt
- Wartehalle ÖPNV
- taktiles Leitsystem Noppenplatten
- taktiles Leitsystem Rippenplatten
- Rollbord "Easycross" mit Übergangssteinen
- Fahrradbügel
- geplt. Leuchte LED (Standort noch nicht endgültig abgestimmt)

Ingenieurbüro
KÖTTELER u. BLANKENAGEL GmbH
Beratende Ingenieure für Straßenbau, und Vermessung
Kapellenweg 62 • 48149 Münster
Tel. 0251 / 390989-0 • Fax. 0251 / 390989-49
info@koel-gmbh.de

Nr.	Änderungen	Datum	Name
3			
2			
1			

OSNABRÜCK

Rheiner Landstraße — Vorplanung

Lage-/Deckenhöhenplan — Maßstab 1: 250 — Unterlage — Blatt Nr. 2 (5)

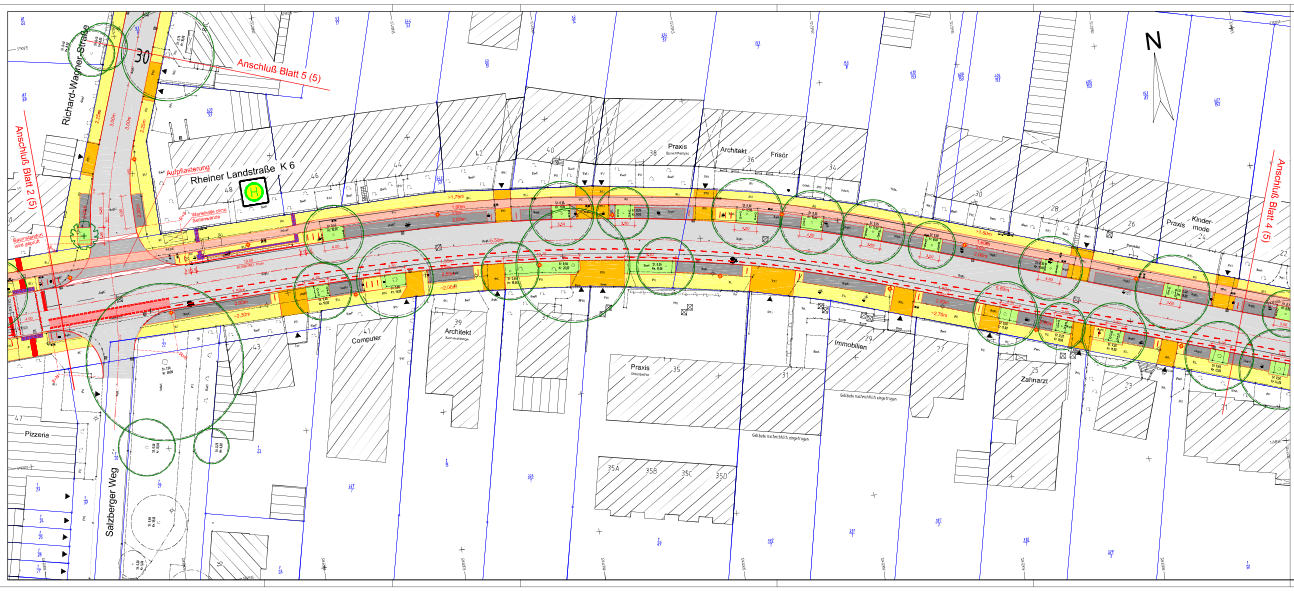
	Datum	Name
bearbeitet	05/2018	Bu
gezeichnet	05/2018	Ch
geprüft		
gesichtet		
02.12		
01.12		

Aufgestellt:

Genehmigt, am:

Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen
Fachdienst Verkehrsanlagen 32.2

T:\Städte\Osnabrück\Rheiner Landstraße\Grafik\1_OSRL.dwg 16.08.2018



Legende:

- Fahrbahn: Asphalt
- Schutzstreifen: Asphalt (in Knotenpunkten rot beschichtet)
- Radweg: Betonsteinpflaster 20/10/8cm ohne Fase, Farbe rot
- Betonsteinpflaster 20/10/8cm, Farbe grau
- Gehweg: Betonsteinpflaster 20/20/8cm ohne Fase, Farbe grau
- Parkstreifen: Betonsteinpflaster 20/20/8cm mit Fase, Farbe anthrazit
- Zufahrten: Betonsteinpflaster 20/20/8cm ohne Fase, Farbe grau
- Grünflächen / Baumbeete
- vorh. Asphaltdeckschicht fräsen, Deckschicht neu
- RB Rundbordstein 15/23cm, Farbe grau, R=5cm, Vorstand 5cm, im Bereich der Zufahrten R=3cm, Vorstand 1cm
- HB Hochbordstein 12/15/30cm, Farbe grau
- TB Tiefbordstein 10/30cm, Farbe grau
- vorh. Baum / geplt. Baum
- Wurzelschutz vorsehen
- Straßenablaufe Passavant Typ Ekosel
- vorh. Höhe
- vorh. Höhe anhalten
- geplt. Höhe
- Zufahrt
- Wartehalle ÖPNV
- taktiles Leitsystem Noppenplatten
- taktiles Leitsystem Rippenplatten
- Rollbord "Easycross" mit Übergangssteinen
- Fahrradbügel
- geplt. Leuchte LED (Standort noch nicht endgültig abgestimmt)

Ingenieurbüro
KÖTTELER u. BLANKENAGEL GmbH
Beratende Ingenieure für Bauwesen, und Vermessung
Kanalkanweg 62 • 48159 Münster
Tel. 0251 / 280989-0 • Fax. 0251 / 280989-49
info@koel-gmbh.de

Nr.	Änderungen	Datum	Name
3			
2			
1			

OSNABRÜCK

Rheiner Landstraße — Vorplanung

Lage-/Deckenhöhenplan — Maßstab 1: 250 — Unterlage — Blatt Nr. 3 (5)

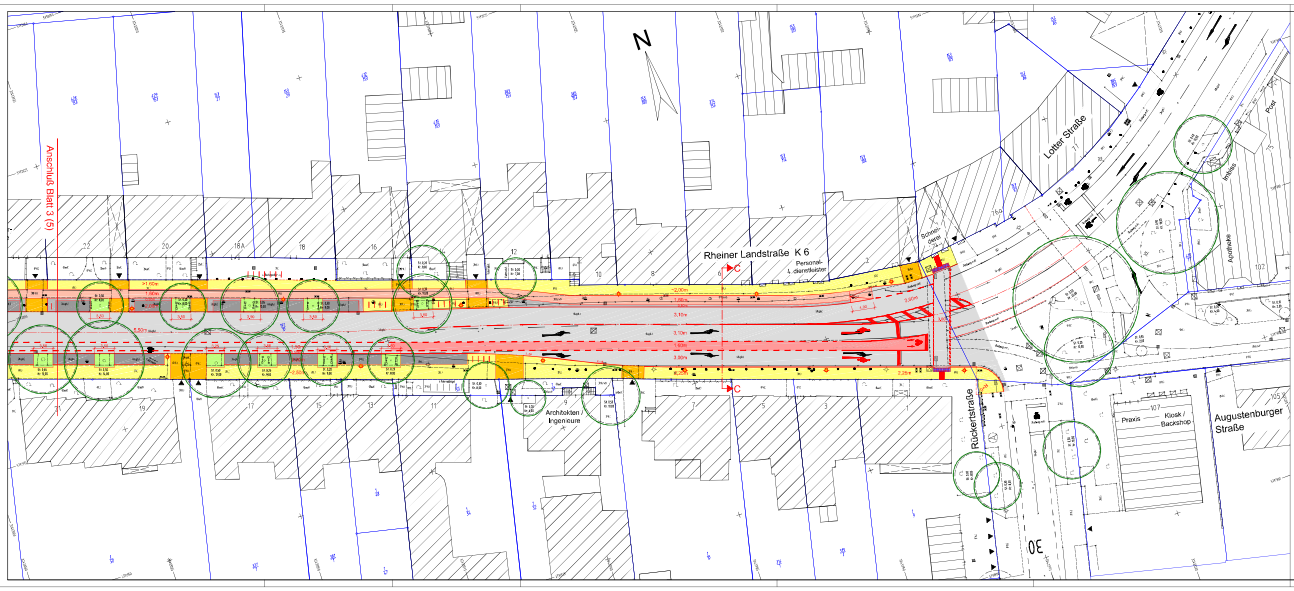
	Datum	Name
bearbeitet	05/2018	Bu
gezeichnet	05/2018	Ch
geprüft		
gesichtet		
KG1		
KG2		

Aufgestellt:

Genehmigt, am:

Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen
Fachdienst Verkehrsanlagen 32-2

T:\Städte\Osnabrück\Rheiner Landstraße\Grafik\1_OSRL.dwg 16.08.2018



Legende:

- Fahrbahn: Asphalt
- Schutzstreifen: Asphalt (in Knotenpunkten ist beschichtet)
- Radweg: Betonsteinpflaster 20/10/8cm ohne Fase, Farbe rot
- Betonsteinpflaster 20/10/8cm, Farbe grau
- Gehweg: Betonsteinpflaster 20/20/8cm ohne Fase, Farbe grau
- Parkstreifen: Betonsteinpflaster 20/20/8cm mit Fase, Farbe anthrazit
- Zufahrten: Betonsteinpflaster 20/20/8cm ohne Fase, Farbe grau
- Grünflächen / Baumbeete
- vorh. Asphaltdeckschicht fräsen, Deckschicht neu
- RB — Rundborstein 15/23cm, Farbe grau, R=5cm, Vorstand 5cm, im Bereich der Zufahrten R=2cm, Vorstand 1cm
- HB — Hochbordstein 12/15/30cm, Farbe grau
- TB — Tiefbordstein 10/30cm, Farbe grau
- vorh. Baum / gepl. Baum
- Wurzelschutz vorsehen
- Straßenablaufe Passavant Typ Ekosit
- vorh. Höhe
- vorh. Höhe anhalten
- gepl. Höhe
- Zufahrt
- Wartehalle ÖPNV
- taktiles Leitsystem Noppenplatten
- taktiles Leitsystem Rippenplatten
- Rollbord "Easycross" mit Übergangssteinen
- Fahrradbügel
- gepl. Leuchte LED (Standort noch nicht endgültig abgestimmt)

Verantwortlich für:
Ingenieurbüro
KÖSTLER u. BLANKENAGEL GmbH
Beratende Ingenieure für Straßenbau, und Vermessung
Kanalstraße 50 • 48158 Münster
Tel. 0251 / 260898-0 • Fax. 0251 / 260897-49
info@koel-gmbh.de

Nr.	Änderungen	Datum	Name
3			
2			
1			

OSNABRÜCK

Rheiner Landstraße — Vorplanung

Lage-/Deckenhöhenplan — Maßstab 1: 250 — Unterlage — Blatt Nr. 4 (5)

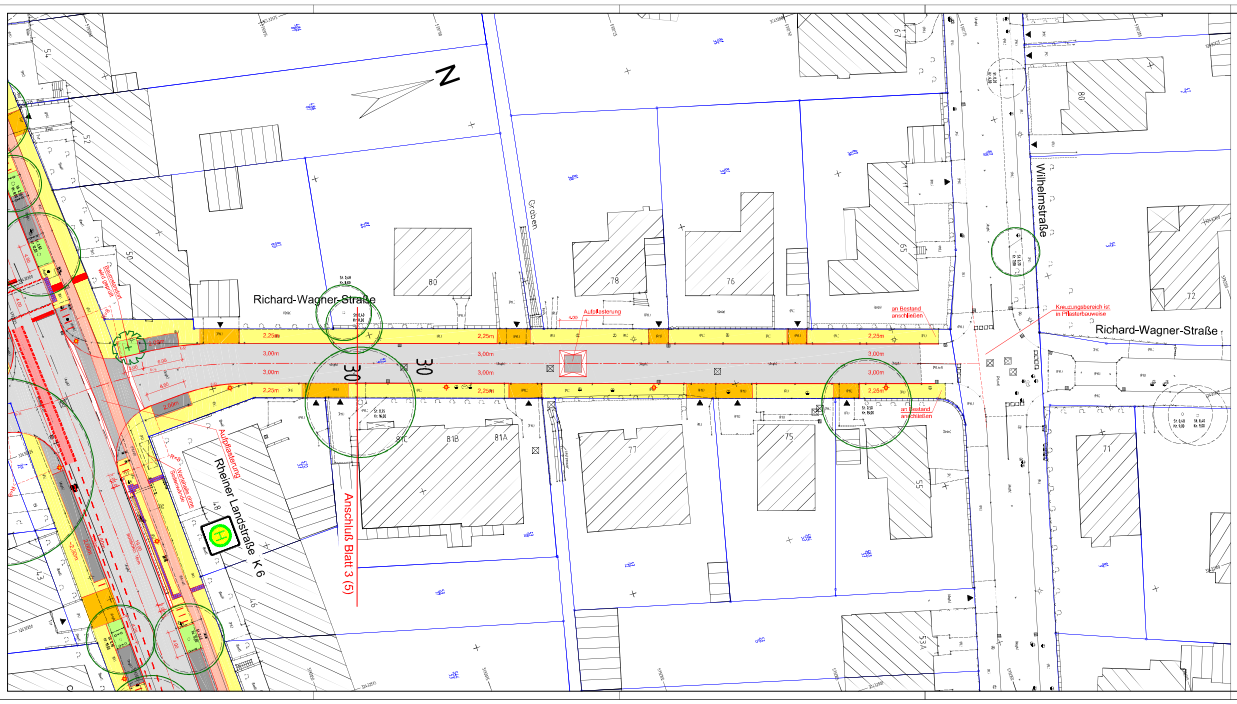
	Datum	Name
bearbeitet	05/2018	Bu
gezeichnet	05/2018	Ch
geprüft		
gesehen		
02.0		
01.0		

Aufgestellt:

Genehmigt, am:

Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen
Fachdienst Verkehrsanlagen 66.2

T:\Städte\Osnabrück\Rheiner Landstraße\Craft\V1_OSRL.dwg 16.08.2018



Ingenieurbüro
KETTLER u. BLANKENAGEL GmbH
Ingenieurbüro für Straßenbau und Vermessung
Kosdorweg 52 • 48159 Münster
Tel. 0251 / 384897-0 ; Fax 0251 / 384897-99
info@u-b-gmbh.de

Nr.	Änderungen	Datum	Name
3			
2			
1			

OSNABRÜCK

Rheiner Landstraße
- Richard-Wagner-Straße

Vorplanung

Lage-/Deckenhöhenplan

Maßstab 1: 250

Unterlage
Blatt Nr. 5 (5)

	Datum	Name
bearbeitet	05/2018	Bla
gezeichnet	05/2018	Bla
geprüft		
gesehen		
02-01		
61-4		

Aufgestellt:

Osnabrück, den: _____

Fachbereich Gewässer und Verkehrsanlagen
Fachdienst Verkehrsanlagen 62-2

T:\Städte\Osnabrueck\Rheiner Landstraße\Civil\V1_OSRL.dwg 16.08.2018