

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: Öffentlichkeitsstatus:	VO/2021/0237 öffentlich		
Ellerstraße (Abschnitt Vehrter Landstraße bis Dodeshausweg) - Straßenausbau				
Beratungsfolge:				
Gremium	Datum	Sitzungsart	Zuständigkeit	TOP-Nr.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	03.03.2022	Ö	Entscheidung	

Beschluss:

Die Anlieger:inneninformation zur Straßenbaumaßnahme Ellerstraße, 1. Bauabschnitt (Abschnitt Vehrter Landstraße bis Dodeshausweg) wird auf Basis des vorgelegten Straßenzustandsberichtes und des vorgeschlagenen Straßenquerschnittes (Konzept 1 im Abschnitt Vehrter Landstraße bis Ickerweg und Konzept 2 im Abschnitt Ickerweg bis Dodeshausweg) eingeleitet.

A. Finanzielle Auswirkungen:

- Ja
- Nein

B. Personelle Auswirkungen: keine

C. Integrations- /Gleichstellungspolitische Auswirkungen: keine

D. Auswirkungen auf den Klimaschutz (CO₂-Ausstoß/Energieverbrauch):

- positiv
- negativ
- keine

E. Ggf. Alternativen zum Beschlussvorschlag: Konzept 1 im Abschnitt Ickerweg bis Dodeshausweg

F. Beteiligte Stellen:

- Fachbereich Geodaten und Verkehrsanlagen
- Fachbereich Umwelt und Klimaschutz
- Osnabrücker Service Betrieb
- SWO-Netz GmbH

Der Inhalt der Vorlage unterstützt folgende/s zentrale/s Handlungsfeld/er:

- Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur gewährleisten
- Transparenz, Beteiligung und Engagement (Querschnittsziel 2021-2030)

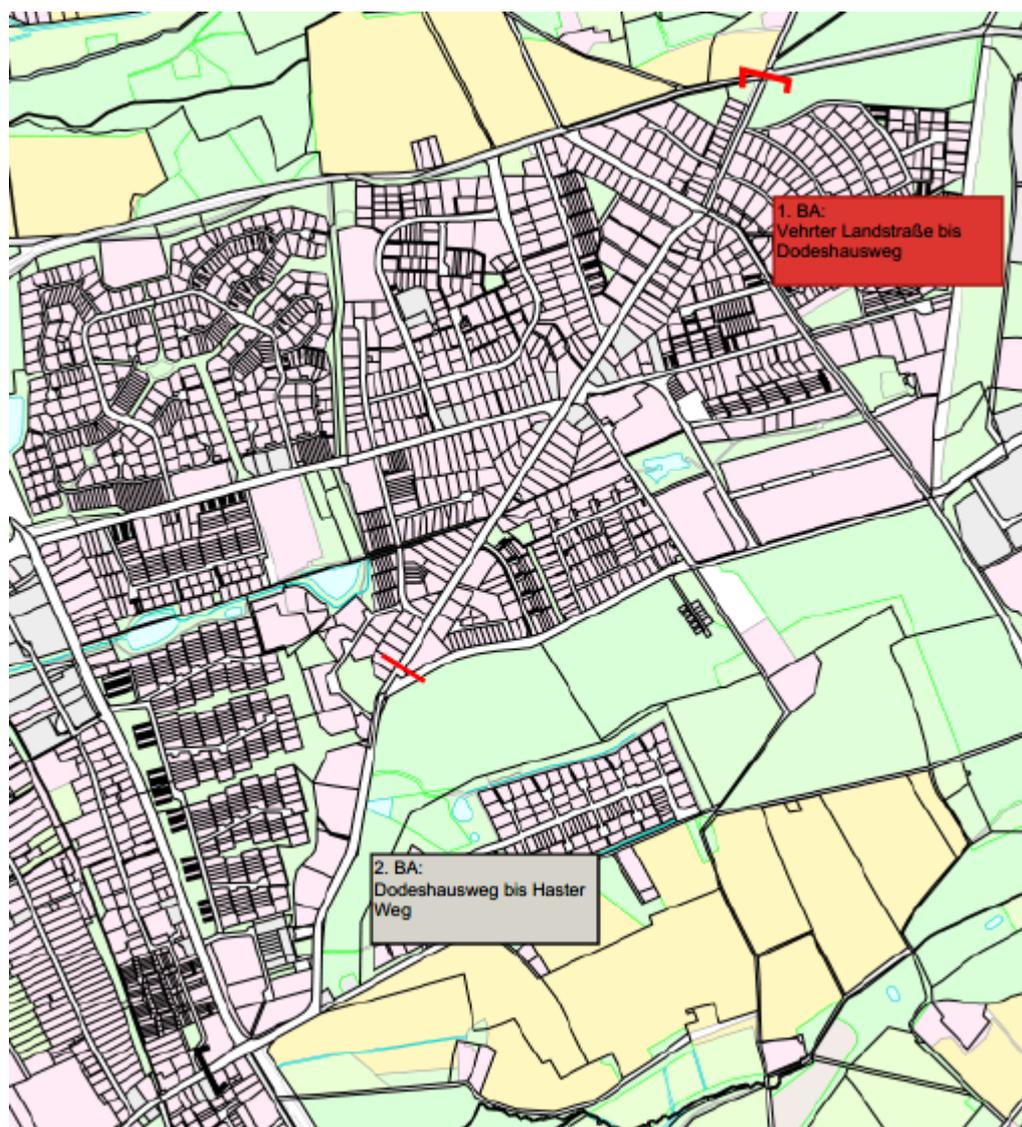
Sachverhalt:

1. Einleitung

Die Stadt Osnabrück beabsichtigt, voraussichtlich ab Frühjahr 2023 den 1. Bauabschnitt der Ellerstraße von der Vehrter Landstraße bis zum Dodeshausweg aufgrund des schlechten Zustandes auf einer Länge von ca. 1.230 m auszubauen. Derzeit prüft die SWO-Netz GmbH den Umfang ihrer Arbeiten, wobei Kanalbauarbeiten bereits im Vorfeld aufgrund des guten Zustandes ausgeschlossen werden konnten.

Neben städtischen Haushaltsmitteln werden gemäß des „Gesetzes über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“ (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – NGVFG) Fördermittel des Landes beantragt. Darüber hinaus werden Straßenbaubeiträge der Eigentümer und Erbbauberechtigten gemäß des „Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes“ (NKAG) in Verbindung mit der städtischen Satzung in Anspruch genommen. Nähere Erläuterungen zur Finanzierung (insbesondere zur Höhe der Gesamtkosten, Fördermittel und Straßenbaubeiträge) können erst mit Abschluss der Vorplanung gemacht werden, die den zuständigen Ratsgremien sowie dem Rat der Stadt Osnabrück nach Abschluss der Anliegerbeteiligung zum Beschluss vorgelegt wird. Perspektivisch soll die Ellerstraße nach Abschluss des 1. Bauabschnittes in einem 2. Bauabschnitt weiter bis zum Haster Weg ausgebaut werden.

Eine Übersicht über den Ausbauabschnitt ist in der folgenden Abbildung dargestellt:



2. Straßenzustand Ellerstraße (Abschnitt Vehrter Landstraße bis Dodeshausweg)

Im Vorfeld der Planungen ist ein Straßenzustandsbericht angefertigt worden. Dieser kommt zu dem Schluss, dass insbesondere die Fahrbahnoberfläche aufgrund einer großen Zahl wiederkehrender Schäden die Straße in einem schlechten Zustand erscheinen lässt. Es wurden zahlreiche Netz-, Einzel- und Querrisse sowie in geringerem Umfang offene Fugen, Ausbrüche, Flickstellen und Schlaglöcher festgestellt. Durch die festgestellten Schäden wird auch das anfallende Oberflächenwasser nicht mehr vollständig abgeführt, was bei Regen oder Frost zu Verkehrsbehinderungen oder –gefährdungen führen kann.

Der Straßenzustandsbericht ist im Amts- und Ratsinformationssystem (ALLRIS) einsehbar (s. Anlage).

3. Planung

3.1 Grundlagen

Die Ellerstraße dient laut Masterplan Mobilität für den Kfz-Verkehr als angebaute Hauptverkehrsstraße mit nähräumlicher Verbindungsfunktion (Kategorie HS IV gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008). Der Radverkehrsplan stuft die Ellerstraße als Haupttroute im Radverkehrsnetz ein. Auf der Ellerstraße verkehrt im Abschnitt Ickerweg bis In der Dodesheide die Metrobuslinie M5 im 10-Minuten-Takt, die Stadtbuslinie 15 befährt die Ellerstraße auf dem Abschnitt Ickerweg bis Dodeshausweg im 20-Minuten-Takt.

Eine Verkehrserhebung der Ellerstraße im Bereich der Einmündung Kastanienstraße hat eine Querschnittsbelastung von ca. 250 Kfz in der nachmittäglichen Spitzenstunde ergeben. Gemäß den Einsatzkriterien der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010) ergibt sich hieraus eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass der Kfz-Verkehr aufgrund der Nutzungen auf dem ehemaligen Kasernenareal Am Limberg mittelfristig auf der Ellerstraße steigen kann.

Die Ellerstraße ist im betrachteten Abschnitt beidseitig vornehmlich durch Wohnnutzung, vereinzelt durchsetzt mit gewerblicher Nutzung, geprägt.

Der Straßenraum weist insgesamt einen hohen Versiegelungsgrad auf, etwa ab Höhe Haus-Nr. 82 bis zum Dodeshausweg befinden sich in den östlichen Nebenanlagen schützenswerte Großbaumstandorte, die sich in einem sehr guten Zustand befinden. Das Stadtbaumkonzept sieht für die Ellerstraße in Anlehnung an das dort erarbeitete Musterbeispiel für vergleichbare örtliche Einfahrtsstraßen eine Gliederung des Parkraumes durch Baumstandorte sowie einen Übergang zum ländlichen Raum vor und setzt somit den Erhalt des vorhandenen Großbaumbestandes voraus.

Im Zuge der Querschnittsentwicklung sind einige Varianten erarbeitet worden, die dem Ausschuss im Folgenden vorgestellt werden sollen. Diese unterscheiden sich hauptsächlich in der Art der Führung des Radverkehrs. Dabei wurden lediglich beidseitige Radverkehrsanlagen in Betracht gezogen, da die Bebauung und damit die Quellen und Ziele des Radverkehrs sich auf beiden Seiten der Ellerstraße befinden. Im Anschluss wird eine Empfehlung gegeben, welcher Querschnitt aus Sicht der Verwaltung als Grundlage für die Einleitung der Anliegerbeteiligung dienen sollte.

3.2 Querschnitt

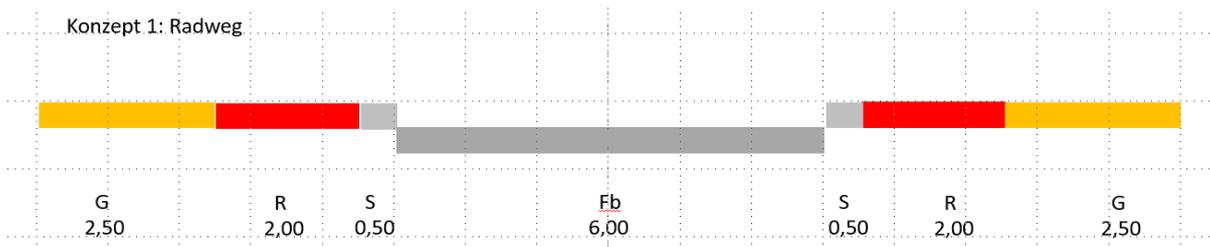
Abschnitt Vehrter Landstraße bis Ickerweg

Die Gesamtbreite des zur Verfügung stehenden Straßenraumes beträgt ca. 16,0 m. Dieser teilt sich im Bestand auf in einen jeweils ca. 2,0 m breiten, beidseitigen Gehweg, einen ca. 2,0 m breiten Parkstreifen auf der Westseite, einen beidseitigen, jeweils ca. 1,5 m breiten Schutzstreifen und eine ca. 6,0 m breite Kernfahrbahn. Zudem ist eine Breite von 1,0 m derzeit unbefestigt.



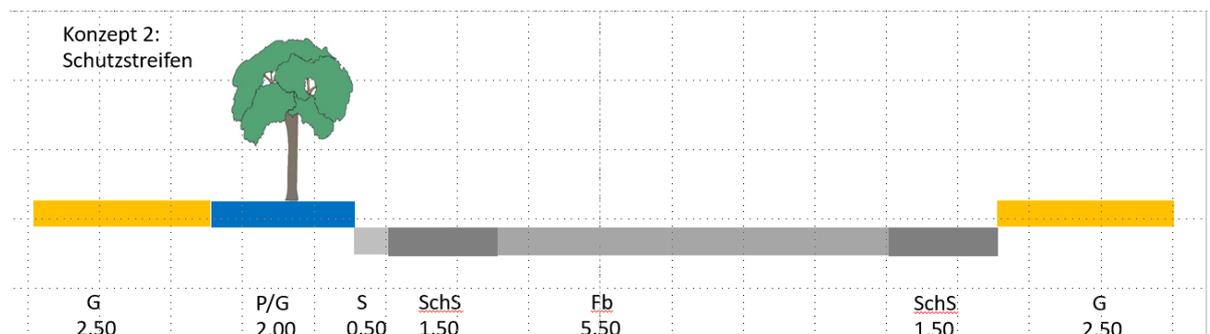
Konzept 1

In dieser Variante erfolgt die Radverkehrsführung über beidseitige, jeweils 2,00 m breite Hochbordradwege, die mit einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt sind. Der Parkstreifen auf der Westseite entfällt ersatzlos. Die Breite des beidseitigen Gehweges beträgt jeweils 2,50 m. Zusätzliche Baumpflanzungen sind nicht möglich, der ruhende Kfz-Verkehr müsste am Fahrbahnrand stattfinden.



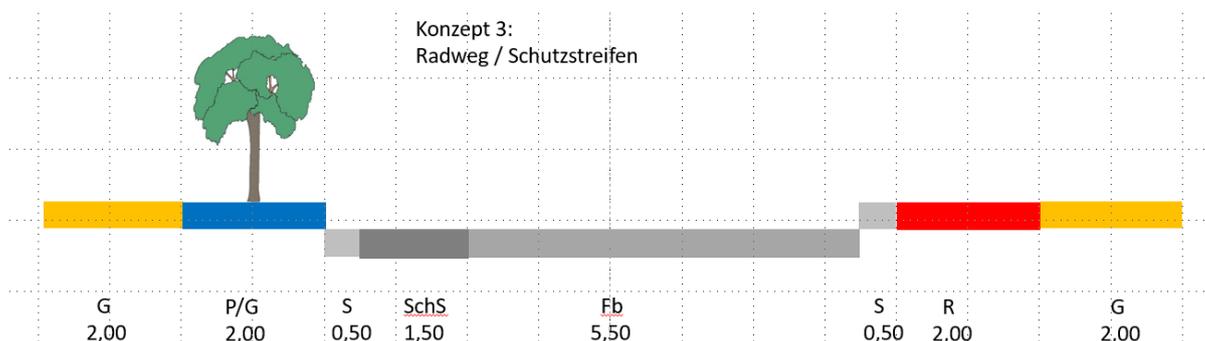
Konzept 2

Dieses Konzept sieht die Führung des Radverkehrs auf beidseitigen Schutzstreifen in Regelmäßen mit einer Breite von jeweils 1,50 m vor. Der Schutzstreifen auf der Westseite ist über einen 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen vom geplanten, 2,00 m breiten, Parkstreifen abgesetzt, um sogenannte Dooring-Unfälle (also durch aufgehende Fahrtüren verursachte Radunfälle) zu vermeiden. Im Parkstreifen sollen nach Möglichkeit neue Baumstandorte angeordnet werden. Die Breite der beidseitigen Gehwege beträgt jeweils 2,50 m. Die Breite der Kernfahrbahn zwischen den Schutzstreifen beträgt 5,50 m, was für einen Begegnungsfall Pkw/Pkw ausreichend ist.

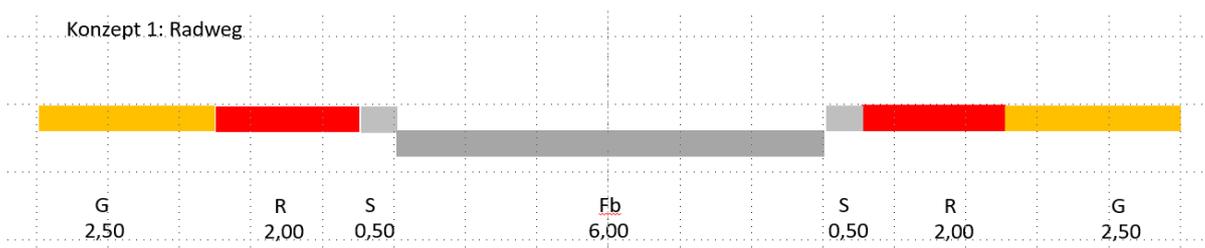


Konzept 3

Dieser Querschnitt stellt eine Kombination aus den beiden vorher gezeigten Querschnitten dar. Er sieht auf der Westseite eine Führung des Radverkehrs auf einem 1,50 m breiten Schutzstreifen vor, der wiederum mit einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen vom geplanten, 2,00 m breiten, Parkstreifen abgesetzt ist. Auf dem Parkstreifen sollen ebenfalls nach Möglichkeit Bäume gepflanzt werden. Auf der Ostseite wird der Radverkehr auf einem 2,00 m breiten Hochbordradweg geführt, der mit einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist. Der Radweg befindet sich auf der Ostseite, da das Gelände hier ansteigt und mögliche Schlenkerbewegungen der Fahrradfahrer, im Gegensatz zur Führung auf Schutzstreifen, nicht unmittelbar zu Konflikten mit überholenden Kraftfahrzeugen führen. Der beidseitige Gehweg weist eine Breite von jeweils 2,00 m auf, die Fahrbahnbreite beträgt 5,50 m.

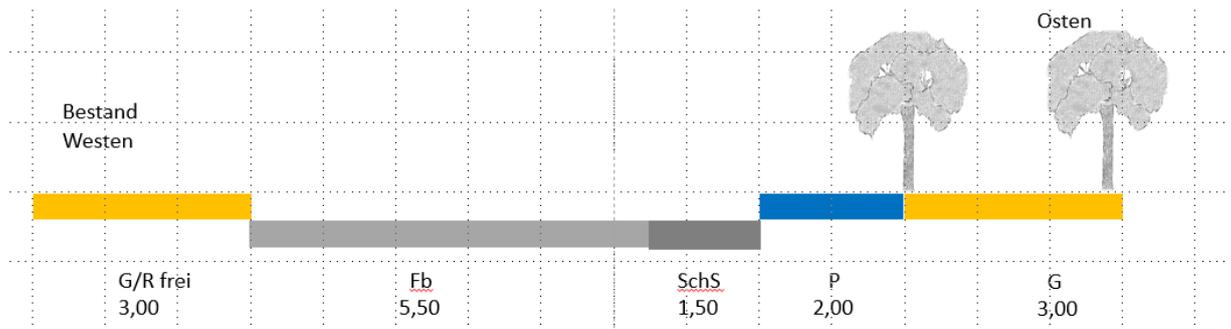


Für den Abschnitt Vehrter Landstraße bis Ickerweg wird **Konzept 1** als Vorzugsvariante vorgeschlagen, da durch die konsequente Trennung des Rad- vom Kfz-Verkehr bei gleichzeitig vorherrschenden guten Sichtbeziehungen ein größtmögliches Maß an Sicherheit für den Radverkehr erreicht wird.



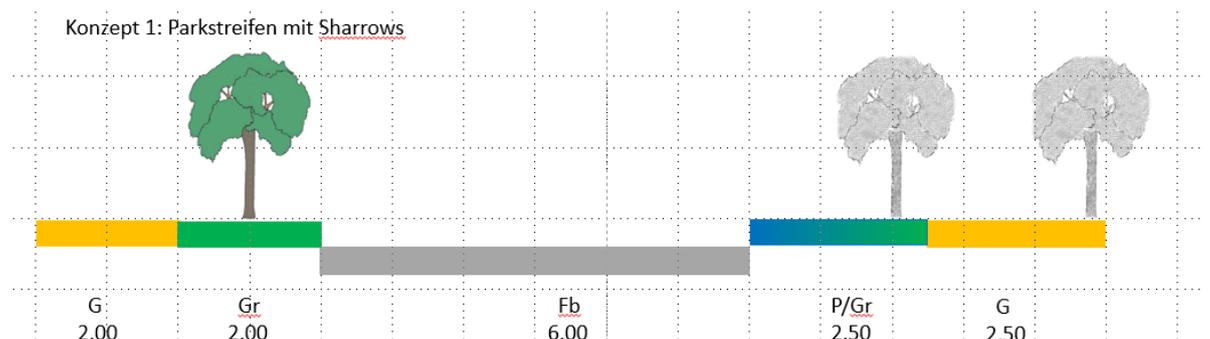
Abschnitt Ickerweg bis Dodeshausweg

Die Gesamtbreite des zur Verfügung stehenden Straßenraumes beträgt ca. 15,0 m. Diese teilt sich im Bestand auf in einen beidseitigen, ca. 3,0 m breiten Gehweg, der auf der Westseite für Radfahrer freigegeben ist. Auf der Ostseite wird der Radverkehr auf einem ca. 1,5 m breiten Schutzstreifen geführt, dem sich ein ca. 2,0 m breiter Parkstreifen anschließt. Die Kernfahrbahnbreite beträgt ca. 5,5 m. Im Abschnitt Ickerweg bis Haus-Nr. 82 befinden sich keine Bäume im Straßenraum, wohingegen im Bereich zwischen Haus-Nr. 82 und Dodeshausweg einige Bäume vorhanden sind. Diese befinden sich zum Teil zwischen Parkstreifen und Gehweg sowie abschnittsweise am östlichen Rand des Gehweges.



Konzept 1

Diese Variante sieht die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf einer 6,00 m breiten Fahrbahn vor. Ggf. können Piktogrammketten (sogenannte „Sharrows“) dieses verdeutlichen. Eingefasst wird die Fahrbahn von einem 2,00 m breiten und ggf. mit Bäumen bepflanzten Grünstreifen im Westen und einem 2,50 m breiten kombinierten Park- und Grünstreifen im Osten. Der beidseitige Gehweg weist eine Breite von jeweils 2,50 m auf. Die vorhandenen Straßenbäume könnten erhalten bleiben und ggf. um weitere Baumstandorte ergänzt werden.



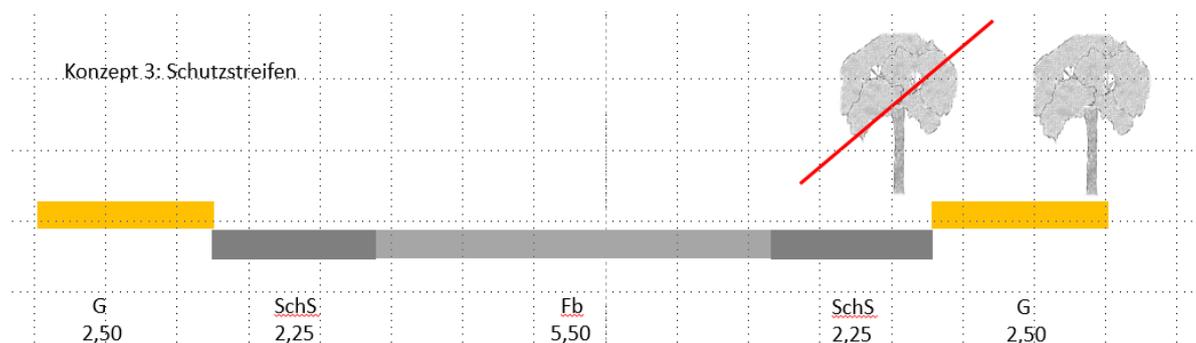
Konzept 2

In diesem Konzept wird der Radverkehr auf beidseitigen und 2,00 m breiten Hochbordradwegen geführt, die mit einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen von der 6,00 m breiten Fahrbahn abgesetzt sind. Der beidseitige Gehweg weist eine Breite von jeweils 2,00 m auf. In diesem Konzept findet der ruhende Kfz-Verkehr am Fahrbahnrand statt. Es müssten ca. 7 vorhandene Straßenbäume entfallen, Neupflanzungen wären nicht möglich.



Konzept 3

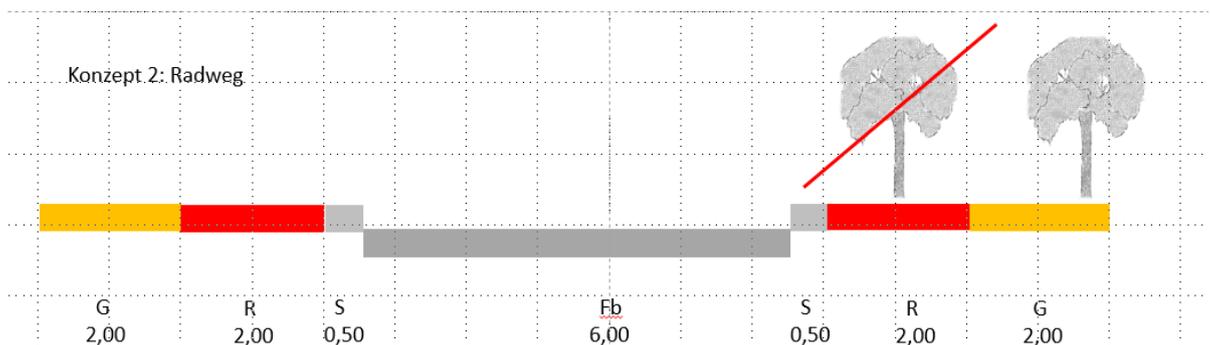
Diese Variante sieht die Führung des Radverkehrs auf einem beidseitigen, 2,25 m breiten Schutzstreifen vor. Der beidseitige Gehweg weist eine Breite von jeweils 2,50 m auf. Die Breite der Kernfahrbahn beträgt 5,50 m. Bei dieser Querschnittsaufteilung kann auf ganzer Strecke kein Angebot für den ruhenden Kfz-Verkehr geschaffen werden, da Parken auf den Schutzstreifen nicht gestattet ist. Zudem müssten analog Konzept 2 ca. 7 Bäume ersatzlos entfallen, da auch hier keine Neupflanzungen möglich wären.



Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter dem Aspekt der Sicherheit für Radfahrer das **Konzept 2** (Führung des Radverkehrs auf Hochbordradwegen bei gleichzeitig vorherrschenden guten Sichtbeziehungen) die wirksamste Lösung darstellt und in der Gesamtabwägung daher als Vorzugsvariante vorgeschlagen wird.

Dabei wird in Kauf genommen, dass es ohne die vorhandenen und ggf. möglichen neuen Baumstandorte und der damit verbundenen optischen Einengung des Straßenquerschnittes bei freier Fahrbahn zu überhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs kommen kann.

Es ist ebenfalls offensichtlich, dass durch die Abweichung von den Empfehlungen des Stadtbaumkonzeptes und den Entfall von 7 für die Stadt zweifelsfrei so wichtigen Großbäumen entsprechende Zielkonflikte bestehen. Inwieweit artenschutzrechtliche Aspekte berücksichtigt werden müssen, muss im Weiteren geprüft werden.



4. Weiteres Vorgehen

Nach Vorliegen des Beschlusses zur Einleitung der Anlieger:innenbeteiligung werden diese angeschrieben und über den bevorstehenden Ausbau der Ellerstraße informiert. Dabei wird ihnen zunächst der geplante Querschnitt vorgestellt, zu dem sie innerhalb einer dreiwöchigen Frist eine Stellungnahme abgeben können. Die Stellungnahmen finden ggf. Eingang in den im Anschluss anzufertigenden Lageplan, der den Anlieger:innen im Rahmen einer weiteren Beteiligungsphase vorgestellt wird. Auch dann können wieder Stellungnahmen abgegeben werden, die letztlich dem Rat zusammen mit der Vorplanung nach Abschluss der Anlieger:innenbeteiligung im Rahmen der Beschlussfassung vorgelegt werden. Die Umsetzung der Maßnahme ist ab Frühjahr 2023 vorgesehen.

Ebenfalls ab 2023 starten die Planungen für den oben erwähnten 2. Bauabschnitt der Ellerstraße vom Dodeshausweg bis zum Haster Weg. Hier bestehen aufgrund der im Vergleich zum 1. Bauabschnitt deutlich höheren Kfz-Verkehrsmenge insbesondere bzgl. der Radverkehrsanlagen höhere Ansprüche als im 1. Bauabschnitt. Die Überlegungen werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt zu gegebener Zeit vorgestellt.

gez. Clodius

Anlage:
Straßenzustandsbericht