

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	VO/2012/0861		
	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich		
Straßenausbau Max-Reger-Straße und Nebenstraßen				
Beratungsfolge:				
Gremium	Datum	Sitzungs- art	Zuständigkeit	TOP- Nr.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	03.05.2012	Ö	Entscheidung	

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt beschließt den Ausbau der Max-Reger-Straße, der Anton-Bruckner-Straße, der Pfitznerstraße sowie der Humperdinckstraße im Abschnitt von der Pfitznerstraße bis zur Wendeanlage wie in der Anlage dargestellt.

A. Finanzielle Auswirkungen:

☒	Ja
☐	Nein (Bitte nachfolgenden Inhalt bis "B. Personelle Auswirkungen" löschen)

I. Gesamtkosten der Maßnahme : 800.000,- €

II. davon für den laufenden Haushalt vorgesehen: 550.000,- € (2012)

250.000,- € (2013)

Betroffener Haushaltsbereich

☐ Ergebnishaushalt ☒ Finanzhaushalt/Investitionsprogramm

Produktnummer / Projektnummer:

Bezeichnung:

☒ Die erforderlichen Mittel stehen im lfd. Haushaltsjahr zur Verfügung.

B. Personelle Auswirkungen: keine

C. Integrationspolitische Auswirkungen: keine

D. Ggf. Alternativen zum Beschlussvorschlag: keine

E. Beteiligte Stellen: keine

Sachverhalt:**Einleitung**

Die Stadtwerke Osnabrück beabsichtigen, ab dem Jahr 2013 die Kanalisation im Gebiet Max-Reger-Straße / Anton-Bruckner-Straße / Pfitznerstraße / Humperdinckstraße (Abschnitt von der Pfitznerstraße bis zur Wendeanlage) vom Misch- auf das Trennsystem umzustellen. Darüber hinaus sind Arbeiten an Versorgungsleitungen und der Straßenbeleuchtung geplant.

Eine Analyse an sämtlichen betroffenen Straßen im Gebiet hat ergeben, dass diese erneuerungsbedürftig sind.

Die Straßen liegen vollständig in einer Tempo-30-Zone. Das Plangebiet ist in Anlage 1 dargestellt.

Anliegerbeteiligung

Die Straßenplanung für die Max-Reger-Straße / Anton-Bruckner-Straße / Pfitznerstraße / Humperdinckstraße (Abschnitt Pfitznerstraße bis zur Wendeanlage) ist den Anliegern in einer Informationsveranstaltung am 15. Dezember 2011 vorgestellt worden. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, vom 29.11.2011 bis zum 23.12.2011 die Vorentwurfspläne im Dominikanerkloster einzusehen und entsprechende Anregungen vorzubringen. Diese 2. Beteiligungsphase ist nachträglich bis zum 27.01.2012 verlängert worden, da die Verwaltung aus einem Teil der Anliegerschaft die Rückmeldung erhalten hatte, dass sie sich durch die Informationsveranstaltung nicht ausreichend informiert gefühlt hatte.

Im Zuge der Anliegerbeteiligung sind von den Betroffenen eine Vielzahl von Anregungen und Wünschen geäußert worden. Hervorzuheben ist, dass ein Großteil der Anlieger den Straßenbau vollständig ablehnt. Entsprechende Antwortschreiben und Gespräche mit Verweisen auf den vorliegenden Straßenzustandsbericht konnten die Anlieger nicht überzeugen. Ein weiterer Punkt bezieht sich auf die Bordeinfassung der Fahrbahn. Gemäß dem Gestaltungsprinzip für Tempo-30-Straßen soll diese über einen Rundbord mit 5 cm Höhe erfolgen. Auch dieses Vorhaben wird von einem Großteil der Anliegerschaft konsequent abgelehnt unter Hinweis auf ein mögliches illegales Beparken der Gehwege. Ein Anlieger hat eine Begehung der benachbarten Straßen am Westerberg durchführen lassen und hat festgestellt, dass ein großer Teil der untersuchten Straßen einen Hochbord aufweist, obwohl sie innerhalb einer Tempo-30-Zone liegen. Hierbei handelt es sich jedoch oft um Alt-Bestand, der noch nicht nach den neuen Prinzipien ausgebaut wurde oder um Straßen, die nach dem Kanalbau nur wieder hergestellt wurden.

Schließlich hat sich der größte Teil der Anlieger dafür ausgesprochen, den vorhandenen Straßenquerschnitt in den einzelnen Straßen beizubehalten. Die Verwaltung hat dem zugestimmt unter der Voraussetzung, dass die teilweise bis zu 60 cm in den Straßenraum hineinragenden Hecken zurückgeschnitten werden. Eine nachträglich durchgeführte Begehung hat ergeben, dass ein Teil dieser Hecken einen solchen Eingriff jedoch nicht unbeschadet überstehen würde (s. unten).

Eine Gegenüberstellung der einzelnen Einwendungen sowie die entsprechende Stellungnahme 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, die schriftlich eingereicht worden sind.

Zukünftige Straßengestaltung

Es ist vorgesehen, die bestehende Verkehrsregelung als Tempo-30-Zone mit Rechts-vor-links-Regelung beizubehalten.

Grundsätzlich gilt, dass die Fahrbahn asphaltiert wird und die Gehwege eine Befestigung in Betonsteinpflaster erhalten. Eine Ausnahme bildet die Humperdinckstraße im Abschnitt zwischen dem bereits ausgebauten Teil und der Wendeanlage. Da der bereits ausbaute Teil der Humperdinckstraße eine Fahrbahnbefestigung in Pflasterbauweise aufweist, soll die Verlängerung bis zur Wendeanlage auch gepflastert werden, um ein einheitliches Straßenbild zu erzielen.

Die Fahrbahneinfassung erfolgt gemäß dem Standard der Stadt Osnabrück für Tempo-30-Zonen über Rundborde mit 5 cm Vorstand.

Die Lagepläne sind in Anlage 3 angefügt. Eine farbige Darstellung der Straßenplanung ist im Ratsinformationssystem einsehbar. Darüber hinaus ist jeweils eine Ausfertigung an die Fraktionen übersandt worden.

1. Max-Reger-Straße

Die zur Verfügung stehende Breite beträgt bei der Max-Reger-Straße im Abschnitt zwischen der Einmündung Humperdinckstraße und dem Haus Max-Reger-Straße Nr. 22 12,00 m, in den übrigen Abschnitten liegt die verfügbare Parzellenbreite bei 10,00 m.

Da aus verkehrlicher Sicht ein Straßenraum von 10,00 m Breite ausreicht, ist den direkten Anliegern im oben angeführten Abschnitt ein 2,00 m breiter Streifen der öffentlichen Parzelle zum Kauf angeboten worden. Diese haben dem Erwerb zugestimmt.

Der geplante Querschnitt sieht beidseitig der 6,00 m breiten Fahrbahn einen 2,00 m breiten Gehweg vor. Voraussetzung ist hier allerdings, dass die teilweise um bis zu 60 cm in den öffentlichen Raum hineinragenden Hecken auf die Grundstücksgrenze zurückgeschnitten werden. Vor Ort ist festgestellt worden, dass im Bereich der Max-Reger-Straße drei Hecken diesen Eingriff voraussichtlich nicht überleben würden. Diese Hecken müssen auf einer Länge von 15 bis 20 m um ein Maß von 40 cm bzw. 60 cm zurückgeschnitten werden. Zwei der betroffenen Hecken sind über 2,00 m hoch. Die verbleibende Gehwegbreite beträgt ansonsten abzüglich der nicht begehbaren Kantensteine nur noch ca. 1,27 m bzw. 1,07 m. Auf dieser Breite kann nicht mehr nebeneinander gegangen werden. Das Regelwerk sieht eigentlich eine Mindestbreite von Gehwegen von 2,50 m einschließlich der Kantensteine vor. Das heißt, eigentlich ist bereits der vorhandene Gehweg mit einer Breite von 2,00 m zu schmal, aufgrund der relativ geringen Fußgängerbelastung sowie nicht zuletzt dem Wunsch der Anliegerschaft sollte der vorhandene Querschnitt jedoch beibehalten werden.

In den Knotenbereichen Humperdinckstraße und Anton-Bruckner-Straße ist die Anordnung von jeweils einer Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung vorgesehen.

Die geplante Querschnittsaufteilung ist in Anlage 4 dargestellt.

2. Anton-Bruckner-Straße

Die Planung sieht eine 5,50 m breite Fahrbahn vor, der sich auf der westlichen Seite ein Schrammbord von 0,35 m Breite und auf der Ostseite ein ca. 2,10 m breiter Gehweg anschließt.

Voraussetzung ist auch hier, dass die teilweise in den Straßenraum hineinragenden Hecken zurückgeschnitten werden. Vor Ort ist festgestellt worden, dass im Bereich der Anton-Bruckner-Straße vier Hecken diesen Eingriff voraussichtlich nicht überleben werden. Eine Hecke ragt auf einer Länge von ca. 20 m um ca. 60 cm in den vorhandenen bzw. geplanten Gehweg hinein. Die verfügbare Breite des Gehweges läge somit bei ca. 1,17 m zzgl. der Kantensteine. Wie weiter oben beschrieben beträgt die Mindestbreite von Gehwegen gemäß dem Regelwerk 2,50 m einschl. der Kantensteine. Zwei weitere Hecken müssen auf einer Länge von ca. 2,00 m bzw. ca. 9,00 m entfernt werden, da die Fahrbahn ansonsten auf ein Maß von ca. 5,00 m eingeengt werden müsste, was wegen des hohen Parkdrucks problematisch wäre. Eine weitere Hecke ist relativ neu direkt an die Grundstücksgrenze gesetzt worden, diese kann noch umgesetzt werden, um den Gehweg auch in Zukunft nicht einzuengen. Eine fünfte Hecke ist zweireihig gesetzt, die erste Reihe müsste aufgrund ihrer Nähe zum Gehweg ebenfalls entfernt werden.

Die geplante Querschnittsaufteilung ist in Anlage 5 dargestellt.

3. Pfitznerstraße

Der Abschnitt von der Einmündung der Humperdinckstraße bis Haus Pfitznerstraße Nr. 7 soll nach der Durchführung der Kanalbaumaßnahme durch die Stadtwerke Osnabrück wieder in der vorhandenen Form hergestellt werden. Ein kompletter Straßenausbau ist hier nicht erforderlich.

Im Abschnitt von Haus Pfitznerstraße Nr. 7 bis zur Mozartstraße ist ein Ausbau des gesamten Straßenraumes vorgesehen. Die geplante Fahrbahnbreite beträgt bis zur Einmündung Anton-Bruckner-Straße 5,25 m, danach weitet sich die Fahrbahn bis zur

Mozartstraße auf ein Gesamtmaß von 6,50 m auf. Die Breite des einseitigen Gehweges beträgt bis zur Anton-Bruckner-Straße zwischen 1,70 m und 1,90 m, ab der Einmündung weitet sich dieser bis auf ein Maß von 2,25 m auf.

Der einseitige Schrammbord auf der Südseite erhält eine Breite von 0,30 m.

Im Bereich zwischen Haus Pfitznerstraße Nr. 15 und 13 ist eine Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung vorgesehen. Dort mündet von Süden her ein Fußweg auf die Pfitznerstraße, der von Kindern häufig genutzt wird, um zum vorhandenen Spielplatz an der Pfitznerstraße zu gelangen. Darüber hinaus ist im Bereich der Einmündung Anton-Bruckner-Straße eine weitere Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung vorgesehen.

Die geplante Querschnittsaufteilung ist in Anlage 6 dargestellt.

4. Humperdinckstraße (von der Pfitznerstraße bis zur Wendeanlage)

Die für die Verkehrsfläche zur Verfügung stehende öffentliche Parzelle weist eine Breite von ca. 8,00 m auf. Die Fahrbahn wird analog zum vorhandenen Zustand in einer Breite von 5,00 m ausgeführt, die beidseitigen Gehwege erhalten eine Breite von jeweils 1,50 m.

Die geplante Querschnittsaufteilung ist in Anlage 7 dargestellt.

Anlage/n:

- Anlage 1: Stadtplanausschnitt
- Anlage 2: Einwände der Anlieger
- Anlage 3: Lageplan Straßenbau
- Anlage 4: Straßenquerschnitt Max-Reger-Straße
- Anlage 5: Straßenquerschnitt Anton-Bruckner-Straße
- Anlage 6: Straßenquerschnitt Pfitznerstraße
- Anlage 7: Straßenquerschnitt Humperdinckstraße



Weg

Weg

Gaußhof
Kanthof
Keplerhof
Leibnizhof

Lienesch
Kamp O.-v.-Str.

Handelstr.

18

Schuberts

29

28

77

Mozartstraße

66

45

28

50

46

19

24

33

Lammstr.

26

129

Elfrida

Max-Reger-Str.

Anton-Bruckner Str.

Pfitzerstr.

Krochmann-Str.

Wilhelmstr.

Am Hir

Lfd. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
	Max-Reger-Straße	
1	Ein Anlieger hat Widerspruch gegen den Ausbau eingelegt.	Die Möglichkeit zu einem Widerspruch eröffnet sich erst, sobald ein Beitragsbescheid vorliegt.
2	42 Anlieger haben sich gegen einen Ausbau der Max-Reger-Straße ausgesprochen. Insgesamt leben 69 Anlieger in der Max-Reger-Straße.	Im Vorfeld der Planung ist ein Straßenzustandsbericht erstellt worden. Dieser kommt für die Max-Reger-Straße zu dem Ergebnis, dass die Fahrbahn bedingt durch den schwachen gebundenen Aufbau über größere Flächen defekt ist, so dass eine oberflächenhafte Sanierung auf längere Sicht nicht mehr sinnvoll ist. Die Gehwegplattenoberfläche weist in Teilflächen Schäden auf. Der Zustand ist als ausreichend zu bezeichnen. Bei den in Asphaltbauweise befestigten Gehwegbereichen ist eine sichere Begehrbarkeit jedoch nicht mehr gegeben. Die vorhandene Bordanlage ist sanierungsbedürftig bzw. zu ersetzen. Die Fahrbahn sowie die Bordanlage werden ausgetauscht, aus Gründen der Bautechnik müssen die Gehwege auf ganzer Länge ebenfalls in einer gewissen Breite aufgenommen und angeglichen werden. Um beim Ausbau kostenträchtiges Stückwerk zu vermeiden, sollen auch die Gehwegbereiche, die sich in einem ausreichenden Zustand befinden, ausgetauscht werden. Der Zeitpunkt des Straßenausbaus ist so gewählt, weil die Stadtwerke die Umstellung vom Misch- auf das Trennsystem vornehmen wollen. Eine einfache Wiederverfüllung der Kanalbaugrube würde aufgrund des vorhandenen Straßenaufbaus nicht funktionieren und innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes zu erneuten Bautätigkeiten für den Straßenbau führen.
3	Insgesamt 41 Anlieger sprechen sich dafür aus, dass der vorhandene Straßenquerschnitt erhalten bleibt.	Die vorhandene Fahrbahn weist eine Breite von ca. 6,00 m, die vorhandenen beidseitigen Gehwege eine Breite von jeweils ca. 2,00 m auf.

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
Noch: Lfde. Nr. 3		Eine Beibehaltung des Querschnitts setzt voraus, dass die teilweise in den Gehweg hineinragenden Hecken gestutzt werden. Vor Ort ist festgestellt worden, dass im Bereich der Max-Reger-Straße drei Hecken diesen Eingriff voraussichtlich nicht überleben würden. Diese Hecken müssen um ein Maß von 40 cm bzw. 60 cm zurückgeschnitten werden. Die verbleibende Gehwegbreite beträgt ansonsten abzüglich der nicht begehbaren Kantensteine nur noch ca. 1,27 m bzw. 1,07 m. Auf dieser Breite kann nicht mehr nebeneinander gegangen werden. Das Regelwerk sieht daher eigentlich eine Mindestbreite von Gehwegen von 2,15 m zuzüglich der Kantensteine vor. Das heißt, eigentlich ist bereits der vorhandene Gehweg mit einer Brutto-Breite von 2,00 m zu schmal (laut Regelwerk sollten es mindestens 2,50 m sein), aufgrund der relativ geringen Fußgängerbelastung sowie nicht zuletzt dem Wunsch der Anliegerschaft sollte der vorhandene Querschnitt jedoch beibehalten werden.
4	Insgesamt 45 Anlieger sprechen sich gegen den Bau eines Rundbordes zur Abgrenzung der Fahrbahn vom Gehweg aus. Als Argument wird ins Feld geführt, dass die Gefahr des Beparkens der Gehwege bestehe. In diesem Zusammenhang benennt ein Anlieger 20 Straßen im Stadtteil Westerberg, in denen kein Rundbord vorhanden ist, obwohl diese in Tempo-30-Zonen liegen.	Grundsätzlich strebt die Stadt Osnabrück eine einheitliche Gestaltung ihrer Straßen an. So sollte bei Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen die Fahrbahn durch einen Rundbord mit 5 cm Höhe vom Gehweg abgegrenzt sein. Dieser Gestaltungsgrundsatz ist bereits in der Vergangenheit an einigen Stellen aufgeweicht worden, weil beispielsweise die vorhandenen Naturborde wieder eingebaut werden sollten. Teilweise wurden in der Stellungnahme des Anliegers auch Straßen aufgeführt, die noch nicht ausgebaut worden sind, seitdem dieser Gestaltungsstandard existiert, daher waren dort natürlich nur Hochborde vorhanden bzw. es sind Straßen aufgeführt worden, die nach dem durchgeführten Kanalbau lediglich wieder hergestellt worden sind.

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
Noch: Lfde. Nr. 4		Die Gefahr, dass die Gehwege beparkt werden, besteht aufgrund der Vielzahl an Zufahrten bereits heute, außerdem ist der Parkdruck an dieser Straße nicht sehr hoch, und schließlich ist die vorhandene Fahrbahn mit 6,00 m relativ breit. Zu guter Letzt sind im bereits ausgebauten Teil der Humperdinckstraße auch Rundborde mit 5 cm Höhe zum Einsatz gekommen. Aus Sicht der Verwaltung sollte im Bereich der Max-Reger-Straße der Rundbord mit 5 cm Höhe eingebaut werden.
5	Insgesamt 35 Anlieger bemängeln, dass in den letzten Jahrzehnten keine größeren Reparaturmaßnahmen durchgeführt worden seien.	Die Max-Reger-Straße ist im Jahr 1957 fertig gestellt worden, damals noch ohne Gehwege und mit einem den damaligen Verhältnissen genügenden Oberbau. Eine solche Wohnstraße erreicht, unabhängig von den durchgeführten Reparaturen, in der Regel ein Alter von 40 bis 60 Jahren. Diese Lebensspanne ist nun erreicht, der mangelhafte Zustand der Straße und zum Teil auch der Gehweganlage wird durch den Straßenzustandsbericht dokumentiert. Darüber hinaus gelten die Aussagen, die unter Lfde. Nr. 2 gemacht worden sind.
6	Insgesamt 35 Anlieger werfen der Verwaltung vor, die Anliegerbeteiligung nicht ernsthaft genug zu betreiben, da nicht alle vorgebrachten Wünsche umgesetzt würden.	Die Verwaltung hat sich mit den im Zuge der Anliegerbeteiligung vorgebrachten Wünschen ernsthaft auseinandergesetzt und ist lediglich teilweise zu anderen Ergebnissen gekommen.
7	Insgesamt 35 Anlieger kündigen an, dass sie sich nicht an den Ausbaukosten beteiligen wollen, da die Stadt ihrer Verpflichtung zur Unterhaltung der Verkehrsanlage nicht nachgekommen sei.	Grundlage für die Beteiligung der Anlieger an den anfallenden Straßenbaukosten sind das Niedersächsische Kommunalabgabengesetz sowie die entsprechende städtische Satzung. Zu den nicht durchgeführten Unterhaltungsarbeiten seitens der Stadt s. auch Lfde.Nr. 5.
8	2 Anlieger sprechen sich dagegen aus, den vorhandenen Rad-/ Gehweg im Bereich	Der von den Anliegern angesprochene Abschnitt des vorhandenen

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
Noch: Lfde. Nr. 8	Max-Reger-Straße / Berbelingskamp in Richtung der Straße Am Finkenhügel auszubauen. Als Argumente wird angeführt, dass die vorhandenen Längs- und Quergefällesituation einen Ausbau nicht hergibt. Darüber hinaus wird eine Verknüpfung mit dem Bau der Entlastungsstraße West gesehen.	Rad-/ Gehweges liegt innerhalb der Gültigkeit des Bebauungsplanes Nr. 217 „Max-Reger-Straße“. Der Rad-/ Gehweg besitzt keine ordentliche Oberflächenbefestigung. Aus Sicht der Verwaltung ist ein Ausbau bis zur vorhandenen Zufahrt des letzten erschlossenen Grundstücks (Hs.-Nr. 31) sinnvoll, da sich erst ab diesem Punkt die Charakteristik des Weges von einem innerstädtischen Rad-/ Gehweg zu einem außerörtlichen Wirtschaftsweg ändert. Eine Verknüpfung mit dem Bau der Entlastungsstraße wird nicht gesehen, da der Ausbaubereich mit der letzten Grundstückszufahrt endet.
9	1 Anlieger lehnt eine Erneuerung des Gehweges ab. In die gleiche Richtung zielt das Schreiben von zwei weiteren Anliegern, demzufolge der Gehweg in einem guten Zustand sei.	Wie unter Lfde. Nr. 2 bereits beschrieben muss der Gehweg auch in den Bereichen, in denen eine ausreichend sichere Begehrbarkeit gegeben ist, aus bautechnischen Gründen mit erneuert werden.
10	1 Anlieger merkt an, dass im Bereich Berbelingskamp bis Humperdinckstraße bereits eine Trennkanalisation vorhanden ist und der Zustand der Max-Reger-Straße dort nicht schlechter ist als im übrigen Bereich, somit die Argumentation des erforderlichen Straßenausbaus hinfällig wäre.	Die Kanalisation im angesprochenen Abschnitt der Max-Reger-Straße ist bereits vor dem ersten Ausbau der Straße verlegt worden. Damit war eine Wiederherstellung einer Kanalbaugrube nicht erforderlich, der Straßenaufbau konnte homogen nach dem damaligen Stand der Technik hergestellt werden.
11	Derselbe Anlieger merkt an, dass die Einführung der Trennkanalisation aufgrund der Belastung des Oberflächenwassers der Fahrbahn schädlich für die Hase sei.	Bei wenig befahrenen Verkehrsflächen in Wohngebieten (wie z.B. der Wohnstraße Max-Reger-Straße), ist die Belastung (Verschmutzung) aus der Fläche für das Regenwasser als gering einzustufen. Grober Schmutz wird in den Straßenabläufen mit den Schlammfängen gesammelt und durch Fahrzeuge des Entwässerungsbetriebes abgesaugt, so dass diese Schmutzstoffe nicht in die Gewässer gelangen.

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
-----------	--------------------	---------------

Noch. Lfde. Nr. 11		Nach Abschluss der Umstellung vom Misch- auf das Trennsystem des Gebietes Westerberg / Weststadt wird das anfallende Regenwasser im Wüstensee bzw. im Pappelsee zurückgehalten und damit einer gewissen Regenwasserbehandlung zugeführt. Anschließend erfolgt eine reduzierte Ableitung über die weiterführende Regenwasserkanalisation in die Hase.
12	Derselbe Anlieger führt an, dass die zunächst angedachte Querschnittsänderung lediglich ein Vorwand zur Beitragserhebung sei.	Die Erhebung von Anliegerbeiträgen begründet sich rechtlich auf das Niedersächsische Kommunalabgabengesetz (NKAG) in Verbindung mit der entsprechenden Ortssatzung. Grundlage für die Beitragserhebung ist der vorhandene Straßenzustand, der im vorliegenden Straßenzustandsbericht dokumentiert ist und der zur Empfehlung kommt, die Straße auszubauen. Eine Änderung des Querschnitts ist auch nicht mehr vorgesehen (vgl. Lfde. Nr. 3).

	Anton-Bruckner-Straße	
13	Insgesamt 14 Anlieger haben sich im Rahmen einer Unterschriftenliste gegen eine Querschnittsveränderung in der Anton-Bruckner-Straße ausgesprochen. Als Begründung wurde angeführt, dass eine Verengung der Fahrbahn in Verbindung mit dem relativ hohen Parkdruck zu unzumutbaren Verkehrsbehinderungen führen würde. Insgesamt leben 49 Anlieger in der Anton-Bruckner-Straße.	Aufgrund des vorhandenen Bewuchses an einem Teil der Grundstückseinfriedungen sollte die Fahrbahn ursprünglich schmaler als heute vorhanden gestaltet werden. Da in der Anton-Bruckner-Straße ein relativ hoher Parkdruck herrscht, wird der Anregung gefolgt. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die teilweise in den Straßenraum hineinragenden Hecken zurückgeschnitten werden. Vor Ort ist festgestellt worden, dass im Bereich der Anton-Bruckner-Straße vier Hecken diesen Eingriff voraussichtlich nicht überleben werden. Eine Hecke ragt ca. 60 cm in den vorhandenen bzw. geplanten Gehweg hinein. Die verfügbare Breite des Gehweges läge somit bei ca. 1,17 m zzgl. der Kantensteine.

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
Noch: Lfde. Nr. 13		Zur Mindestbreite von Gehwegen gemäß dem Regelwerk s. unter Lfd. Nr. 3. Zwei weitere Hecke müssen auf einer Länge von ca. 2,00 m bzw. ca. 9,0 m entfernt werden, da die Fahrbahn ansonsten auf ein Maß von ca. 5,00 m eingeengt werden müsste, was wegen des hohen Parkdrucks problematisch wäre. Eine weitere Hecke ist relativ neu direkt an die Grundstücksgrenze gesetzt worden, diese kann noch umgesetzt werden, um den Gehweg auch in Zukunft nicht einzuengen. Eine fünfte Hecke ist zweireihig gesetzt, die erste Reihe müsste aufgrund ihrer Nähe zum Gehweg ebenfalls entfernt werden.
14	Im selben Schreiben merken die 14 Anlieger an, dass sie keine Rundborde als Fahrbahnbegrenzung wünschen. Als Begründung führen sie wiederum den relativ hohen Parkdruck an verbunden mit der Befürchtung, dass der einseitige Gehweg halbhüftig zum Parken mitgenutzt werden könnte.	Grundsätzlich strebt die Stadt Osnabrück eine einheitliche Gestaltung ihrer Straßen an. So sollte bei Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen die Fahrbahn durch einen Rundbord mit 5 cm Höhe vom Gehweg abgegrenzt sein. Die Gefahr, dass die Gehwege beparkt werden, besteht aufgrund der Vielzahl an Zufahrten bereits heute, die geplante Fahrbahnbreite beträgt 5,50 m, was ein Beparken des Gehweges unnötig macht. Zu guter Letzt sind im bereits ausgebauten Teil der Humperdinckstraße auch Rundborde mit 5 cm Höhe zum Einsatz gekommen.
15	Im selben Schreiben fordern die 14 Anlieger, dass die Fahrbahndecke nach erfolgten Kanalarbeiten wieder hergestellt werden soll und somit keine Straßenbaukosten auf die Anlieger umgelegt werden sollten.	Im Vorfeld der Planung ist ein Straßenzustandsbericht erstellt worden. Dieser kommt für die Anton-Bruckner-Straße zu dem Ergebnis, dass die Fahrbahn bedingt durch den schwachen gebundenen Aufbau über größere Flächen defekt ist, so dass eine oberflächenhafte Sanierung auf längere Sicht nicht mehr sinnvoll ist. Eine sichere Begehbarkeit der einseitigen Gehweganlage ist ebenfalls nicht mehr gegeben. Der Zeitpunkt des Straßenausbaus ist so gewählt, weil die Stadtwerke die Umstellung vom Misch- auf das Trennsystem vornehmen wollen.

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
-----------	--------------------	---------------

Noch: Lfde. Nr. 15		Eine einfache Wiederverfüllung der Kanalbaugrube würde aufgrund des vorhandenen Straßenaufbaus nicht funktionieren und innerhalb eines überschaubaren Zeitraumes zu erneuten Bautätigkeiten für den Straßenbau führen.
16	Im selben Anschreiben führen die 14 Anlieger aus, dass die Gehwege nicht erneuert werden sollten, da diese den Anforderungen genügen.	s. die Ausführungen unter Lfde. Nr. 15.
17	Im selben Anschreiben merken die 14 Anlieger an, dass sie keine Aufpflasterungen in den Knotenbereichen wünschen.	Die Aufpflasterungen im Knotenbereich mit der Max-Reger-Straße und der Pfitznerstraße werden von der Verwaltung als verkehrsberuhigende Maßnahmen für erforderlich gehalten, da die Linienführung der beiden Straßen insbesondere nach einer Fahrbahnerneuerung eine zügige Fahrweise ermöglicht.
18	Im selben Anschreiben bitten die 14 Anlieger um eine gute Koordination aller in der Anton-Bruckner-Straße vorgesehenen Maßnahmen an der Infrastruktur.	Sämtliche zum jetzigen Zeitpunkt geplanten Arbeiten in der Anton-Bruckner-Straße sollen im Zuge der Kanal- und Straßenbaumaßnahme abgewickelt werden.

	Pfitznerstraße	
19	In einem Anschreiben haben sich 17 Anlieger der Pfitznerstraße gegen eine	Die Fahrbahnbreite wird im Bereich von Ausbaubeginn bei Hs.-Nr. 7 bis zur Einmündung Anton-Bruckner-Straße 5,25 m betragen, der einseitige

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
Noch: Lfde. Nr. 19	Querschnittsänderung ausgesprochen, insbesondere der Einmündungsbereich zur Mozartstraße sollte eine ausreichende Breite aufweisen, da dort ein hoher Parkdruck herrscht. Insgesamt leben 49 Anlieger in der Pfitznerstraße.	Gehweg wird in einer Breite von ca. 1,70 m bis ca. 1,90 m ausgeführt. Ab der Einmündung Anton-Bruckner-Straße wird die Fahrbahn eine Breite von 5,50 m aufweisen und sich bis zur Einmündung Mozartstraße auf ein Maß von 6,50 m verbreitern. Diese Breite reicht aus, um eine Vorbeifahrt an auf der Fahrbahn parkenden Fahrzeugen zu ermöglichen. Der geplante, einseitige Gehweg wird in diesem Abschnitt eine Breite von 2,25 m aufweisen.
20	Im selben Anschreiben führen die 17 Anlieger aus, dass der geplante Straßenausbau aus einem aufgestauten Reparaturbedarf resultiere und somit nicht auf die Anlieger umzulegen sei.	Die Pfitznerstraße ist im Jahr 1963 hergestellt worden. Im Jahr 1997 ist ein Deckenüberzug aufgebracht worden. Bei dem in der Pfitznerstraße vorliegenden, nicht frostsicheren Oberbau hat diese Art der Sanierung eine Lebensdauer von ca. 10 bis 15 Jahren. Der Abschnitt zwischen Humperdinckstraße und ca. Hs.-Nr. 7 (Ausbaubeginn) ist zwischenzeitlich im Zuge der Erstellung der anliegenden Wohnbebauung auf der Südseite schon einmal saniert worden und muss nicht erneuert werden. Eine Wohnstraße wie die Pfitznerstraße erreicht, unabhängig von den durchgeführten Reparaturen, in der Regel ein Alter von 40 bis 60 Jahren. Diese Lebensspanne ist nun erreicht, der mangelhafte Zustand der Straße und zum Teil auch der Gehwegenanlage wird durch den Straßenzustandsbericht dokumentiert.
21	Im selben Anschreiben wird von den 17 Anliegern angemerkt, dass unsachgemäße Lagerung von Baumaterialien im Bereich der Einmündung Mozartstraße zu großen Schäden geführt habe.	Eine unsachgemäße Lagerung lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr nachweisen. Die im Straßenzustandsbericht dokumentierten Schäden sind jedoch im Einmündungsbereich Mozartstraße grundsätzlich nicht schwerer als im Rest des auszubauenden Straßenabschnitts.
22	Im selben Anschreiben wird von den 17 Anliegern erklärt, dass ein Großteil der Schäden auf den	Der Winterdienst ist notwendig, um die Funktion der Straße auch im Winter nach Schneefall aufrecht erhalten zu können.

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
Noch: Lfde. Nr. 22	Winterdienst zurückzuführen sei.	Insofern besteht dazu keine Alternative. Der Winterdienst gehört zu den normalen Beanspruchungen einer Straße und führt in der Regel nicht zu größeren Schäden.
23	In einem weiteren Anschreiben führen die oben genannten 17 Anlieger aus, dass sie keine Rundborde als Abgrenzung der Fahrbahn vom Gehweg wünschen. Als Begründung wird genannt, dass bei Begegnungsverkehr zwischen größeren Kfz die Fahrzeuge auf den Gehweg ausweichen würden und somit eine Gefahr für Fußgänger darstellen würden.	Grundsätzlich strebt die Stadt Osnabrück eine einheitliche Gestaltung ihrer Straßen an. So sollte bei Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen die Fahrbahn durch einen Rundbord mit 5 cm Höhe vom Gehweg abgegrenzt sein. Die Fahrbahn ist in einer Breite von 5,25 m geplant. Diese reicht bei verminderter Geschwindigkeit (aufgrund der Lage in einer Tempo-30-Zone ist davon auszugehen) für die Begegnung zwischen einem Lkw und einem Pkw aus. Sie ist ebenfalls ausreichend, um ein am Fahrbahnrand geparktes Kfz zu passieren. Eine Notwendigkeit, den Gehweg als Ausweichmöglichkeit zu nutzen, wird von der Verwaltung nicht gesehen. Daher sollen in der Pfitznerstraße Rundborde mit 5 cm Höhe eingebaut werden.
24	Im selben Anschreiben sprechen sich die 17 Anlieger gegen die geplanten Aufpflasterungen in der Pfitznerstraße aus. Sie befürchten, dass diese die Kfz-Fahrer zu einem Auffahren auf den Gehweg verleiten würden. Zudem wäre mit einer erheblichen Lärmbelästigung zu rechnen.	Die geplanten Aufpflasterungen im Bereich von Hs.-Nr. 13 / 15 und der Einmündung Anton-Bruckner-Straße werden von der Verwaltung als verkehrsberuhigende Maßnahmen für erforderlich gehalten, da die Linienführung der Pfitznerstraße insbesondere nach einer Fahrbahnerneuerung eine zügige Fahrweise ermöglicht. Daher soll an den geplanten Aufpflasterungen festgehalten werden.
25	Zwei Anlieger sprechen sich dafür aus, den Gehweg der Pfitznerstraße im Bereich Anton-Bruckner-Straße Nr. 1 nur durch Einregulieren des Plattenbelags instand zu setzen.	Laut Straßenzustandsbericht ist der Gehweg auf der Nordseite zwar noch ausreichend sicher begehbar, eine Sanierung wird aber auch hier in absehbarer Zeit erforderlich. Die Fahrbahn sowie die Bordanlage werden ausgetauscht, aus Gründen der Bautechnik müssen die Gehwege auf

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
Noch: Lfde. Nr. 25		ganzer Länge ebenfalls in einer gewissen Breite aufgenommen und angeglichen werden. Um beim Ausbau kostenträchtiges Stückwerk zu vermeiden, sollen auch die Gehwegbereiche, die sich in einem ausreichenden Zustand befinden, ausgetauscht werden.
26	Ein Anlieger spricht sich in seinem Anschreiben gegen eine Verbreiterung des Gehweges aus.	Der vorhandene Gehweg besitzt eine Breite von ca. 1,50 m einschließlich der Kantensteine. Die Planung sieht eine geringfügige Verbreiterung auf ein Maß von 1,70 m vor. Die Fahrbahn erhält eine Breite von 5,25 m. Dieses Maß wird als notwendig angesehen, um dem vorhandenen Parkdruck zu genügen.
27	Derselbe Anlieger fordert verkehrsberuhigende Maßnahmen für die Pfitznerstraße. Ein weiterer Anlieger schließt sich dieser Forderung an.	Mit den geplanten Aufpflasterungen ist eine ausreichende Verkehrsberuhigung in der Pfitznerstraße vorgesehen. Weitere Maßnahmen werden nicht als erforderlich erachtet.
28	Ein Anlieger spricht sich in seinem Anschreiben für die Einrichtung einer Einbahnstraße aus.	Die Einrichtung einer Einbahnstraße führt zu Umwegfahrten und erhöhten Verkehrsbelastungen auf anderen Straßen des Quartiers. Zudem steigt in der Regel dann auch das gefahrene Geschwindigkeitsniveau. Daher soll in der Pfitznerstraße keine Einbahnstraßenregelung eingerichtet werden.
29	Ein Anlieger wünscht die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches in der Pfitznerstraße.	Die Pfitznerstraße wird lediglich im Abschnitt zwischen ca. Hs.-Nr. 7 und der Mozartstraße ausgebaut. Ein verkehrsberuhigter Bereich müsste sich in seiner baulichen Ausprägung (also als Mischverkehrsfläche ohne Gehwege) über den gesamten Straßenverlauf erstrecken. Darüber hinaus passt eine solche Verkehrsregelung nicht in das Gesamtgefüge dieses Quartiers, das durch Tempo-30-Straßen gekennzeichnet ist.
30	Derselbe Anlieger regt die Verlegung des einseitigen Gehweges von der Nordseite auf die Südseite der	Nach Prüfung des Sachverhalts hat sich die Verwaltung entschlossen, diesem Vorschlag nicht zu folgen.

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
Noch: Lfde. Nr. 30	Pfitznerstraße an. Er führt dabei ins Feld, dass die vorhandene Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Mozartstraße ebenfalls auf der Südseite der Pfitznerstraße angeordnet ist.	Ein Ausbau in dieser Art und Weise hätte bislang nicht geplante Verlegungsarbeiten von vorhandenen Versorgungsleitungen zur Folge, die mit erheblichen Kosten verbunden wäre. Eine Querung der Pfitznerstraße im Bereich der Einmündung Mozartstraße auf den nördlichen Gehweg wird als zumutbar angesehen.
31	Derselbe Anlieger spricht sich für bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung aus.	Im Bereich der Einmündung Anton-Bruckner-Straße sowie in Höhe von Hs.-Nr. 13/15 sollen jeweils eine Aufpflasterung zur Verkehrsberuhigung angeordnet werden.
32	Derselbe Anlieger regt die Anlage eines Fußgängerüberweges („Zebrastreifen“) im Einmündungsbereich zur Mozartstraße an.	Ein Fußgängerüberweg ist an verschiedene Voraussetzungen geknüpft. Innerhalb einer Tempo-30-Zone ist er in der Regel entbehrlich. Außerdem sollte der Querungsbedarf laut dem einschlägigen Regelwerk bei mindestens 50 Fußgängern in der Stunde liegen. Mit einer solchen Größenordnung ist an dieser Stelle nicht zu rechnen.
	Humperdinckstraße	
33	In einem Anschreiben führen insgesamt 13 Anlieger an, dass der Zustand der Humperdinckstraße akzeptabel sei. Dieses gelte insbesondere auch für den Abschnitt von Hs.-Nr. 25 bis zur Wendeanlage. Nach Fertigstellung der Kanalbaumaßnahme sei die Straßenoberfläche ohne eine Kostenbeteiligung der Anlieger wieder herzustellen. Einer dieser Anlieger betont diese Haltung noch einmal in zwei eigenen Anschreiben.	Im Vorfeld der Planungen ist für die Humperdinckstraße ein Straßenzustandsbericht erstellt worden. Dieser kommt für die Fahrbahn zu dem Schluss, dass eine oberflächenhafte Sanierung im Rahmen der Unterhaltung auf längere Sicht nicht mehr sinnvoll ist. Die Fahrbahn und damit auch die Bordanlage sind somit komplett zu ersetzen. Der vorhandene Gehweg weist eine Breite von lediglich 1,50 m auf. Aus Gründen der Bautechnik müssen die Gehwege auf ganzer Länge ebenfalls in einer gewissen Breite aufgenommen und angeglichen werden, d.h. es könnte ggf. nur eine geringe Restbreite des Gehweges erhalten werden, die jedoch während der Baumaßnahme aufwändig gegen Beschädigungen zu sichern wäre.

Lfde. Nr.	Einwand / Anregung	Stellungnahme
Noch: Lfde. Nr. 33	In einem weiteren Anschreiben sprechen sich die o.a. 13 Anlieger sowie 3 weitere Anlieger gegen einen Ausbau der Humperdinckstraße aus. Insgesamt leben 20 Anlieger in beplanten Abschnitt der Humperdinckstraße.	Aus diesem Grunde hält die Verwaltung es für sinnvoll, auch den noch nicht abgängigen Teil der Gehwege zu erneuern. Eine einfache Wiederherstellung der Fahrbahn nach Beendigung der Kanalbaumaßnahme ist aufgrund des vorhandenen Oberbaus nicht möglich, weitere Schäden wären nach absehbarer Zeit zu erwarten. Der gesamte Straßenraum der Humperdinckstraße soll daher im Zuge dieser Maßnahme erneuert werden.
34	Im selben Anschreiben sprechen sich die 13 Anlieger dafür aus, den Straßenquerschnitt zu erhalten.	Der geplante Straßenquerschnitt entspricht dem Bestand, d.h. einer ca. 5,00 m breiten Fahrbahn schließt sich rechts und links ein ca. 1,50 m breiter Gehweg an.
35	Im selben Anschreiben wenden sich die 13 Anlieger gegen das Vorhaben, die Fahrbahn mittels Rundbord vom Gehweg abzugrenzen. Als Begründung wird angeführt, dass der Gehweg ansonsten zum Parken missbraucht werden könnte. In einem weiteren Anschreiben sprechen sich diese 13 Anlieger sowie 3 weitere Anlieger wiederum gegen die geplante Rundbordanlage aus.	Dieser Argumentation kann von Seiten der Verwaltung nicht gefolgt werden. Grundsätzlich strebt die Stadt Osnabrück eine einheitliche Gestaltung ihrer Straßen an. So sollte bei Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen die Fahrbahn durch einen Rundbord mit 5 cm Höhe vom Gehweg abgegrenzt sein. Die Gefahr, dass die Gehwege beparkt werden, besteht aufgrund der Vielzahl an Zufahrten bereits heute, darüber hinaus herrscht in der Humperdinckstraße kein erhöhter Parkdruck. Zu guter Letzt sind im bereits ausgebauten Teil der Humperdinckstraße auch Rundborde mit 5 cm Höhe zum Einsatz gekommen. Daher sollen in der Humperdinckstraße Rundborde mit 5 cm Höhe eingebaut werden.



LEGENDE

☼

Straßenbeleuchtung neu

☼

Straßenbeleuchtung, vorh.

⊙

Hydrant, vorh.

■

Fahrbahn, Asphalt

■

Gehweg, Betonsteinpflaster 20/10/8 cm grau, ohne Fase, Ellenbogenverband

■

Zufahrten, Betonsteinpflaster 20/10/8 cm grau, mit Fase, Längsverband

■

Parkstände, Betonsteinpflaster 20/10/8 cm anthrazit, mit Fase, Ellenbogenverband

■

Grünfläche, Beete

▬

Straßenablauf vorh.

■

Straßenablauf neu

⊙

Schieberkappe, vorh.

■

Entwässerungsrinne

■

Fahrbahn, Betonverbundsteinpflaster grau, mit Fase

■

Betonsteinpflasterstreifen 20/10/8 cm grau, mit Fase, Ellenbogenverband

■

Aufpflasterung, Betonsteinpfl. 20/10/10 cm rot, ohne Fase, Ellenbogenverband

⊙

neuer Baum

⊗

Baum entfernen

○

neue Hecke

✕

Abriss

▲

vorh. Zufahrten

11.55

vorh. Höhen

78.81

geplante Höhen

BEMERKUNGEN:
Alle Angaben sind vor Ort zu überprüfen!
Die Bauwerkshöhen sind entsprechend der vorh. örtlichen Gegebenheiten anzupassen!
Die genaue Lage der Versorgungsleitungen ist vor Ort zu überprüfen!
Kartengrundlage ist ein Auszug der Automatisierten Liegenschaftskarte mit Stand von August 2011 mit Erlaubnis der Stadt Osnabrück.

3

2

1

Nr.

Art der Ergänzung/Änderung

Datum

Name

OSNABRÜCK

Ing.-Büro Willen

2012/04/16

1103-1-V-13.dwg

Straßenneuausbau Max-Reger-Straße und Nebenstraßen

Vorplanung

40179 Ostermarschplatz

Hausbruch-Kölle-Str. 34

Fon. 05473911977-0

Bauverwaltung

Willen

Übersichtslageplan

Maßstab: 1 : 750

Unterlage: U 2

Blatt Nr.: 1/1

bearbeitet

2011-11-21

Willen

gezeichnet

2011-11-21

Willen

geprüft

gesehen

61-81

Aufgestellt:

Osnabrück, den

Fachbereich Städtebau

Fachdienst Straßenbau 61-8

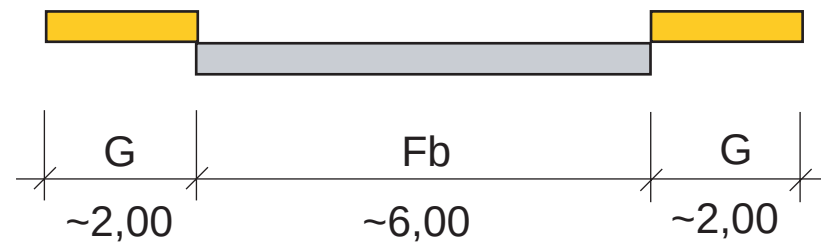
Querschnitt Max-Reger-Straße

Bestand = Konzept

Nordosten



Südwesten



Zeichenerklärung:

G Gehweg
Fb Fahrbahn

Fachbereich Städtebau
Fachdienst Verkehrsplanung

OSNABRUCK[®]

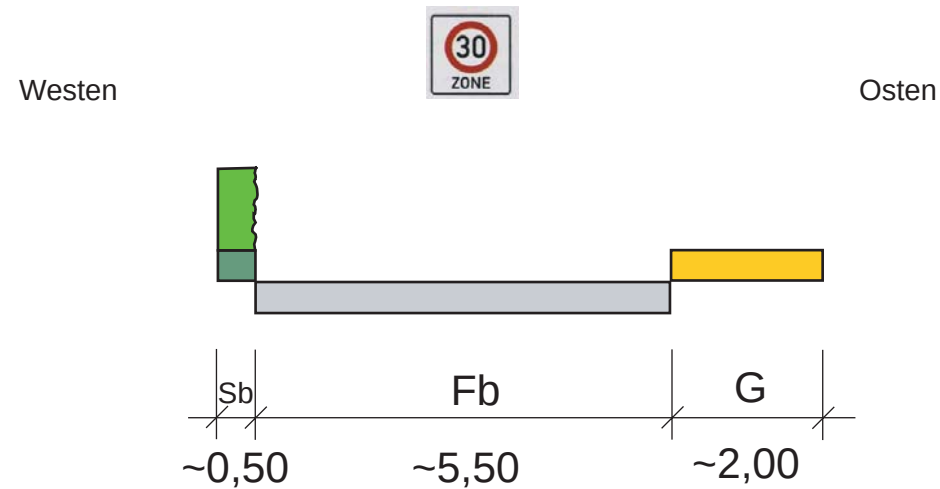
Straßenausbau Max-Reger-Straße
Vorplanung

ohne Maßstab

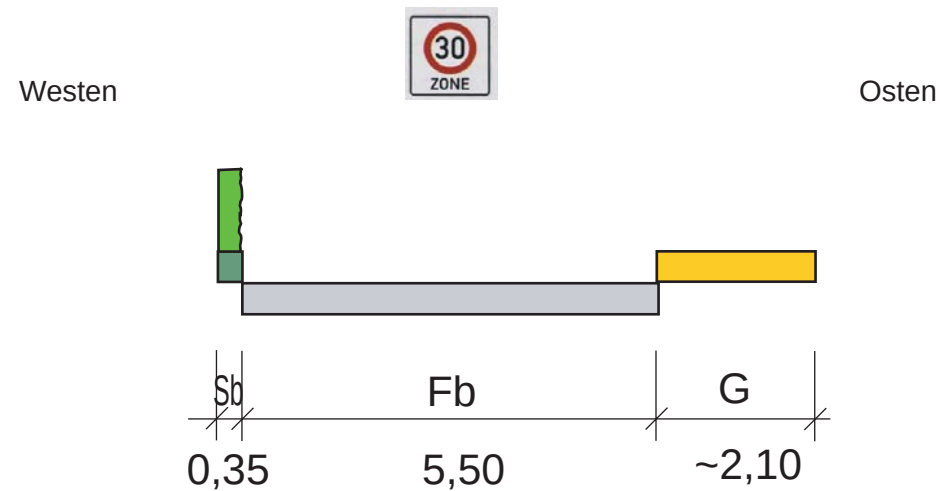
April 2012

Querschnitt Anton-Bruckner-Straße

Bestand



Konzept



Zeichenerklärung:

G Gehweg
Sb Schrammbord
Fb Fahrbahn

Fachbereich Städtebau
Fachdienst Verkehrsplanung

OSNABRUCK®

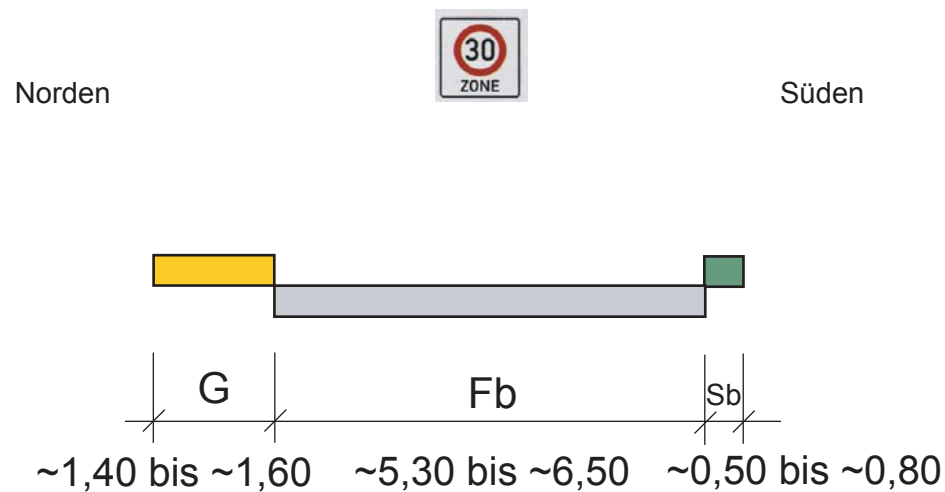
Straßenausbau
Anton-Bruckner-Straße
Vorplanung

ohne Maßstab

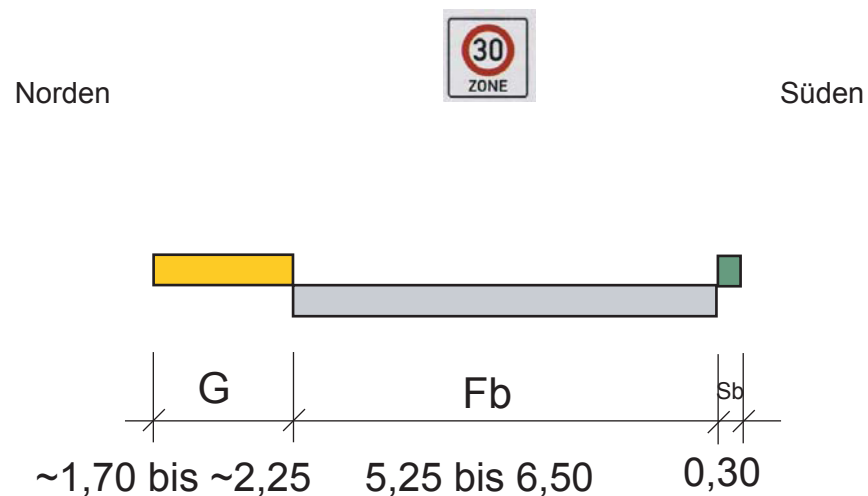
April 2012

Querschnitt Pfitznerstraße, Hs-Nr. 7 bis Mozartstraße

Bestand



Konzept



Zeichenerklärung:

G Gehweg
Sb Schrammbord
Fb Fahrbahn

Fachbereich Städtebau
Fachdienst Verkehrsplanung

OSNABRUCK®

Straßenausbau Pfitznerstraße
Vorplanung

ohne Maßstab

April 2012

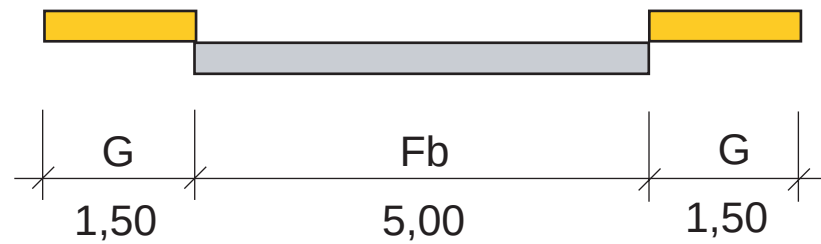
Querschnitt Humperdinckstraße

Bestand = Konzept

Westen



Osten



Zeichenerklärung:

G Gehweg
Fb Fahrbahn

Fachbereich Städtebau
Fachdienst Verkehrsplanung

OSNABRUCK[®]

Straßenausbau Humperdinckstraße
Vorplanung

ohne Maßstab

April 2012