

<b>Beschlussvorlage</b>	Vorlage-Nr:	VO/2012/1839		
	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich		
<b>Straßenausbau Schnatgang</b>				
Beratungsfolge:				
Gremium	Datum	Sitzungsart	Zuständigkeit	TOP-Nr.
Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt	29.11.2012	Ö	Entscheidung	

**Beschluss:**

**Die Straße Schnatgang wird wie in der Anlage dargestellt ausgebaut.**

**A. Finanzielle Auswirkungen:**

- Ja  
 Nein

**I. Gesamtkosten der Maßnahme : 1.150.000,- €**

**II. davon für den laufenden Haushalt vorgesehen: -- €**

Betroffener Haushaltsbereich

- Ergebnishaushalt       Finanzhaushalt/Investitionsprogramm

Produktnummer / Projektnummer: 7.000198.710

Bezeichnung: Schnatgang

- Die erforderlichen Mittel stehen im lfd. Haushaltsjahr zur Verfügung.  
 Den erforderlichen Mitteln stehen Einzahlungen / Erlöse zur Deckung gegenüber in Höhe von \_\_\_\_\_ €.  
 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 1.150.000,- € beziehen sich auf die Jahre 2014, 2015  
 Es entstehen jährliche Folgekosten in Höhe von \_\_\_\_\_ €  
 Durch die Maßnahme werden jährliche Erträge erwartet in Höhe von \_\_\_\_\_ €.

**B. Personelle Auswirkungen:** keine

**C. Integrationspolitische Auswirkungen:** keine

**D. Ggf. Alternativen zum Beschlussvorschlag:** keine

**E. Beteiligte Stellen:** keine

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

## Sachverhalt:

### **Einleitung**

Der schlechte bauliche Zustand des Schnatganges macht einen Vollausbau der Fahrbahn und großer Teile der Seitenbereiche im Abschnitt zwischen Wüstenstraße und Schloßwall erforderlich. Im Abschnitt zwischen Wüstenstraße und Kiwittstraße stellt sich der nördliche Seitenbereich in einem relativ guten Zustand dar, da dieser vor einigen Jahren im Zuge der Hochbaumaßnahme Jahn-Carrée erneuert worden ist. Hier sollen lediglich bautechnisch erforderliche Anpassungsarbeiten stattfinden. Die Stadtwerke Osnabrück beabsichtigen zudem, im Jahr 2014 im Schnatgang Kanalbauarbeiten durchzuführen. Die Maßnahme ist dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt bereits im Rahmen seiner Sitzung am 27. Januar 2011 vorgestellt worden. Seinerzeit ist beschlossen worden, dass der Ausbau der Straße erst nach der Sanierung der Schloßwallhalle erfolgen soll, um Beschädigungen der Straße durch schwere Baufahrzeuge zu verhindern. Über die Art des Ausbaus sollte dann zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden. Außerdem sollte geprüft werden, wie eine beitragsrechtliche Abschnittsbildung gestaltet werden kann, die den unterschiedlichen Straßenzuständen und den verschiedenen Ausbauvarianten der einzelnen Abschnitte gerecht wird.

Die Arbeiten für die Sanierung der Schloßwallhalle sind vor kurzem begonnen worden, es ist vorgesehen, diese bis Anfang 2014 zu beenden, so dass ab diesem Zeitpunkt mit den Kanal- und Straßenbauarbeiten begonnen werden kann.

Zur Frage hinsichtlich der beitragsrechtlichen Abschnittsbildung kann folgendes gesagt werden:

Bevor über eine Abschnittsbildung nachgedacht werden kann, sind zuerst der Beginn und das Ende der straßenbaulichen Anlage im beitragsrechtlichen Sinne festzulegen. Diese bestimmt sich nicht nach dem Namen einer Straße, sondern wird auf der Grundlage der natürlichen Betrachtungsweise gebildet. Das bedeutet im Wesentlichen gleicher Ausbauzustand und gleiche Verkehrsbedeutung. Kreuzende Straßen mit anderer Verkehrsbedeutung trennen eine Straße automatisch in zwei selbständige beitragsrechtliche Anlagen mit der Folge, dass für diese Teilung eine Abschnittsbildung nicht notwendig wird. Gleiches gilt, wenn sich der Ausbauzustand ändert.

Das ist hier für den Schnatgang der Fall, da sich künftig zwischen den Abschnitten Schlosswall bis Arndtstraße sowie Arndtstraße bis Wüstenstraßen der Ausbauzustand durch die wesentliche Verbreiterung der Fahrbahn ändert. Ähnliches gilt für den Schnatgang von der Arndtstraße bis zur Parkstraße, da die Parkstraße eine qualifizierte Straße im Sinne des Masterplans Mobilität darstellt, der Schnatgang selbst aber nur eine Anliegerstraße ist. Die Parkstraße teilt also den Schnatgang nochmals in unabhängig voneinander beitragsrechtlich selbstständige Anlagen.

Der Schnatgang von der Parkstraße bis zur Wüstenstraße wiederum ist als einheitlich ausgebauter Straßenzug mit gleicher Verkehrsbedeutung zusammen mit dem Pappelgraben als eine Anlage anzusehen. Sowohl der Schnatgang als auch der Pappelgraben sollen auf ganzer Länge in zeitlich absehbarer Folge ausgebaut werden.

Der Schnatgang wird also durch die Veränderung des Ausbauzustandes und durch die Kreuzung mit einer qualifizierten Straße in 3 Anlagen aufgeteilt und abgerechnet. Eine Abschnittsbildung ist nicht möglich und auch nicht notwendig:

1. vom Schloßwall bis zur Arndtstraße
2. von der Arndtstraße bis zur Parkstraße
3. ab der Parkstraße

Ein Abschnittsbildungsbeschluss ist als sogenanntes Vorfinanzierungsinstrument nach aktueller Rechtsprechung nur zulässig und wirksam, wenn zwar die gesamte Anlage ausgebaut werden soll, dieses allerdings zeitlich um mehrere Jahre versetzt geschieht, d.h. wenn also beim Ausbau eines Teils noch nicht absehbar ist, wann der Rest ausgebaut wird. Das ist hier nicht der Fall.

Darüber hinaus ist ein Abschnittsbildungsbeschluss nur zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Beitragsbelastung der Anlieger annähernd gleich ist. Das bedeutet, dass schon eine Abweichung von mehr als einem Drittel einen Verstoß gegen das Willkürverbot darstellt. Ein dennoch gefasster Beschluss wäre unwirksam.

Die Straßenplanung für den Schnatgang ist den Anliegern in einer Informationsveranstaltung am 23. November 2010 vorgestellt worden. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, vom 09.11. bis zum 03.12.2010 die Vorentwurfpläne im Dominikanerkloster einzusehen. Das Plangebiet ist in Anlage 1 dargestellt.

### **Material Oberflächenbefestigung**

In seiner Sitzung am 12. August 2010 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt beschlossen, über die Art des Ausbaus der Stellplätze im Rahmen der Anliegerbeteiligung eine Umfrage durchführen zu lassen. Es sollte geklärt werden, ob die Stellplätze mit dem heute in der Fahrbahn vorhandenen Natursteinpflaster oder in Standardbauweise mit anthrazitfarbenem Betonsteinpflaster ausgebaut werden sollten. Dabei ist zu bedenken, dass der Ausbau der Stellplätze mit dem vorhandenen Natursteinpflaster aufgrund des hohen Anteils an Parkflächen und der aufwändigen Verlegung die Gesamtmaßnahme im Vergleich zum Standardausbau mit Betonsteinpflaster um ca. 35 % verteuern würde.

Insgesamt sind ca. 490 Informationsschreiben an die betroffenen Anlieger verteilt worden. An der Abstimmung haben sich 50 Anlieger beteiligt, das entspricht einer Rücklaufquote von ca. 10 %. 44 Eigentümer und ein Mieter haben sich demnach für die Variante mit Betonsteinpflaster ausgesprochen, ein Eigentümer und vier Mieter favorisieren den Ausbau der Stellplätze in Natursteinpflaster.

Aufgrund des eindeutigen Meinungsbildes und der deutlichen Mehrkosten sollten die Stellplätze in anthrazitfarbenem Betonsteinpflaster ausgebaut werden.

Der Schnatgang liegt vollständig in einer Tempo-30-Zone. Dieses soll auch in Zukunft so bleiben. Für den gesamten Ausbaubereich gilt, dass die Fahrbahn in Asphaltbeton hergestellt wird. Dieses geschieht vor folgendem Hintergrund: das heute in der Fahrbahn vorhandene Natursteinpflaster verursacht erhebliche Probleme, da es für Fahrradfahrer nur schwer zu befahren ist. Daher weichen heute viele Radfahrer auf die Gehwege aus, was zu Konflikten mit den Fußgängern führt. Darüber hinaus entstehen durch Reifenabrollgeräusche hohe Lärmbelastungen der Anwohner. Auch die Straßenreinigung wird zu einem Problem, da bei den heute verwendeten Saug-Kehrmaschinen die Fugenfüllung herausgesaugt wird, was die Haltbarkeit der Pflasterung beeinträchtigt. Nicht zuletzt führt die Herstellung in Natursteinpflaster zu deutlich höheren Baukosten im Vergleich zur Asphaltbauweise.

Die Stellplätze sollen, wie bereits weiter oben ausgeführt, anthrazitfarben gepflastert werden und die Gehwege eine Befestigung mit grauem Betonsteinpflaster erhalten. Da im Abschnitt Wüstenstraße bis Kiwittstraße der Gehweg auf der Nordseite der Straße nicht erneuert werden soll und dieser mit Gehwegplatten befestigt ist, soll in diesem Abschnitt auch der Gehweg auf der Südseite mit Gehwegplatten ausgeführt werden. Die Einfassung der Fahrbahn soll aus einem Rundbord mit 5 cm Höhe bestehen. Es herrscht ein hoher Parkdruck. In den Seitenräumen ist alter Baumbestand vorhanden, der erhalten und punktuell ergänzt werden soll. Die Stadtwerke Osnabrück AG hat ein neues Beleuchtungskonzept erarbeitet.

### **Ergebnis der Bürgerbeteiligung**

Im Zuge der Bürgerbeteiligung ist von den Anliegern eine Vielzahl von Anregungen und Wünschen geäußert worden. Die Notwendigkeit des Straßenausbaus an sich ist ebenfalls von einigen Einwendern in Frage gestellt worden, insbesondere die Erneuerung des Abschnittes Wüstenstraße bis Kiwittstraße. Hier ist die Fahrbahndecke bereits bituminös ausgeführt und stellt sich oberflächlich gesehen auch laut Straßenzustandsbericht als optisch etwas besser dar als der übrige Straßenzug. Gleichwohl wird der Straßenaufbau im

Zustandsbericht als nicht frostsicher eingestuft und es wird die Empfehlung zum Ausbau des gesamten Straßenzuges ausgesprochen, insbesondere vor dem Hintergrund des geplanten Kanalbaus. Im Abschnitt Wüstenstraße bis Kiwittstraße liegen zwei Regenwasserkanäle (Baujahr 1926 bzw. 1959) und ein Schmutzwasserkanal (Baujahr 1926). Im Rahmen einer Kamerabefahrung (Ende 2009) sind in den Kanälen von 1926 diverse Schäden, hauptsächlich Längs- und Querrisse, festgestellt worden. Eine Sanierung dieser Schäden sollte aus fachlicher Sicht innerhalb einer Frist von 5 bis 10 Jahren erfolgen. Der zweite Regenwasserkanal aus dem Jahr 1959 hat bauliche Mängel in Form von Undichtigkeiten. Für diesen Kanal sind zurzeit keine Maßnahmen erforderlich. Vor dem Hintergrund, dass der Schnatgang in den übrigen Abschnitten bis zum Schloßwall allein schon aus straßenbaulicher Sicht erneuert werden muss stellt sich die Frage, ob der letzte Abschnitt in dem Zuge nicht gleich mitgebaut werden sollte. Der Kanal- und Straßenbau wird voraussichtlich im Frühjahr 2014 am Schloßwall starten, es ist von einer Bauzeit von ca. 1 ½ Jahren auszugehen. Damit wäre die Baumaßnahme planmäßig Ende 2015 beendet, allerdings stünde dann theoretisch nach spätestens 4 Jahren der Kanalbau im Abschnitt Wüstenstraße bis Kiwittstraße an. Aufgrund des in diesem Abschnitt vorgefundenen Straßenaufbaus wäre ein Vollausbau der Straße spätestens dann ebenfalls erforderlich, mit den daraus resultierenden Einschränkungen und Behinderungen für die Anlieger. Darüber hinaus würde die Maßnahme dann auch wieder teurer werden, da wiederum eine Baustelle eingerichtet und vorgehalten werden müsste und es sich insgesamt um eine kleinere Baumaßnahme handeln würde mit den damit verbundenen höheren Preisen bei der Ausführung.

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.

Nach Abschluss der Bürgerbeteiligung soll der Ausbau des Schnatganges wie folgt ausgeführt werden.

#### Abschnitt Wüstenstraße bis Arndtstraße / Lange Straße

Im Abschnitt zwischen Wüstenstraße und Kiwittstraße beträgt die Fahrbahnbreite ca. 7,45 m, es folgt beidseitig jeweils ein ca. 2,20 m breiter Parkstreifen. Der beidseitige Gehweg weist eine Breite von jeweils ca. 2,00 m auf. Im weiteren Verlauf zwischen Kiwittstraße und Arndtstraße / Lange Straße ist auf der südlichen Seite kein Parkstreifen vorhanden, die zahlreichen Fahrzeuge stehen auf der Fahrbahn.

Es ist vorgesehen, jeweils einseitiges Parken in Schrägaufstellung bzw. Längsaufstellung zu ermöglichen. Die geplante Breite des beidseitigen Gehweges beträgt dann noch ca. 2,00 m, die Fahrbahn wird in 5,00 m Breite ausgeführt. Zur Verkehrsberuhigung ist die Anordnung von Versätzen in der Fahrbahn geplant. Eine Darstellung des Straßenquerschnittes ist in Anlage 3 abgebildet.

#### Abschnitt Arndtstraße / Lange Straße bis Heinrichstraße

In diesem Abschnitt besteht eine Einbahnstraßenregelung mit vorgeschriebener Fahrtrichtung stadtauswärts. Dort sind bereits auf der Südseite provisorische Schrägparkstände abmarkiert. Auf der gegenüberliegenden Seite sind Längsparkstände angeordnet.

Die Planung sieht vor, die provisorischen Schrägparkstände baulich herzustellen. Die verbleibende Fahrbahnbreite zwischen den Borden beträgt dann noch 3,50 m. Die Fahrbahn soll für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Die Breite der Längsparkstände auf der anderen Straßenseite beträgt 2,00 m, die Gehwege erhalten jeweils eine Breite von ca. 2,30 m. Auch hier soll mit einem Fahrbahnversatz eine Verkehrsberuhigung erreicht werden. Eine Darstellung des Straßenquerschnittes ist in

Anlage 4 abgebildet.

#### Abschnitt Heinrichstraße bis Schloßwall

Für diesen Abschnitt gilt im Prinzip das gleiche wie den vorherigen, auch hier sollen die provisorischen Schrägparkstände baulich hergestellt werden, die geplante Fahrbahnbreite beträgt 3,50 m, die vorgeschriebene Fahrtrichtung stadtauswärts der vorhandenen Einbahnstraßenregelung soll ebenfalls beibehalten werden. Die Gehwegbreiten betragen ca. 2,00 m bzw. ca. 2,60 m. Auch in diesem Abschnitt soll über die Anordnung eines Fahrbahnversatzes eine Verkehrsberuhigung erzielt werden. Die Einbahnstraße wird für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Eine Darstellung des Straßenquerschnittes ist in Anlage 5 abgebildet.

Die entsprechenden Lagepläne können im Amts- und Ratsinformationssystem (ALLRIS) eingesehen werden. Darüber hinaus ist jeweils eine farbige Ausfertigung an die Fraktionen verteilt worden.

#### **Anlagen:**

- Anlage 1: Stadtplanausschnitt
- Anlage 2: Gegenüberstellung Einwendungen / Stellungnahmen der Verwaltung
- Anlage 3: Straßenquerschnitt Abschnitt Wüstenstraße bis Arndtstraße / Lange Straße
- Anlage 4: Straßenquerschnitt Abschnitt Arndtstraße / Lange Straße bis Heinrichstraße
- Anlage 5: Straßenquerschnitt Abschnitt Heinrichstraße bis Schloßwall
- Anlage 6: Lageplan Straßenbau Blatt 1 und 2 (nur im ALLRIS)