

B e s c h l u s s v o r l a g e

Betreff: Entlastungsstraße West - weitere Schritte

| Beratungsfolge | Sitzungs- datum | Sitzungs- art (NÖ/Ö) | TOP |
|--|----------------------------|---------------------------------|------------|
| Ausschuss für Finanzen und Beteiligungssteuerung | 26.01.2010 | Ö | |
| Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt | 11.02.2010 | Ö | |
| Verwaltungsausschuss | 16.02.2010 | NÖ | |
| Rat der Stadt Osnabrück | 16.02.2010 | Ö | 04c)aa) |

Beschlussvorschlag:

1. Für die Planungen einer Entlastungsstraße West erfolgen die weiteren notwendigen Planungsschritte (Vorplanung inkl. Schallschutz und Strategische Umweltprüfung).
2. Um einen zügigen Planungsablauf zu ermöglichen, werden die dafür notwendigen Haushaltsmittel in der Höhe von 200.000 € im Haushalt 2010 bereitgestellt, die entsprechende Haushaltsstelle wird dafür um 100.000 € erhöht.

A. Finanzielle Auswirkungen:

200.000 € in 2010
Bisher eingeplant:
100.000 € in 2010 und
100.000 € in 2011
(in 7.000.411.710)

B. Personelle Auswirkungen:

keine

C. ggf. Alternativen:

offen

D. Beteiligte Stellen:

Fachbereich Finanzen und
Controlling

Weitere Begründung/Sachverhalt/Problembeschreibung:

Der Rat der Stadt Osnabrück hat am 24.03.2009 beschlossen, die Entscheidung über die Einleitung der notwendigen Planungsschritte für den Bau einer Entlastungsstraße West erst bei Vorliegen des Masterplan Mobilität zu treffen. Der Masterplan Mobilität ist am 22.10.2009 in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt eingebracht worden.

Der Bau einer Entlastungsstraße West wird im Masterplan Mobilität als wichtige Maßnahme im Handlungskonzept Straßennetz vorgeschlagen – gekoppelt mit der Unterbrechung der Glückstraße zwischen Schubertstraße und Haydnhof und der Straße Am Natruper Holz zwischen Telgenkamp und Parkdeck Paracelsusklinik, wobei die Befahrbarkeit für ÖPNV erhalten bleibt. Die verkehrliche Bedeutung der Entlastungsstraße West ist in der Anlage 1 dargestellt.

In seinem Beschluss am 24.03.2009 hat der Rat der Stadt Osnabrück weiterhin folgende Prüfaufträge festgelegt:

Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Ausbaus der Römereschstraße und der Umnutzung der Winkelhausenkaserne im Masterplan Mobilität

Die verkehrlichen Auswirkungen der Umnutzung der Winkelhausenkaserne sind im Masterplan Mobilität mithilfe des Verkehrsmodells untersucht worden. In den Planfällen ist die Verkehrserzeugung durch die geplanten Nutzungen eingeflossen.

Der Masterplan Mobilität erläutert zur Römereschstraße, dass eine im Abschnitt zwischen Hasebrücke und An der Netter Heide vierstreifig auszubauende Römereschstraße in Verbindung mit der Realisierung der Entlastungsstraße West Zunahmen der Verkehrsbelastung auf ganzer Länge um bis zu 3.600 Kfz/d (von 22.400 Kfz im Prognose-Nullfall) erfährt. Ohne die Entlastungsstraße West ergeben sich nur die aus der neuen Erschließungsfunktion herrührenden Zunahmen.

Der Ausbau der Römereschstraße wird im Masterplan Mobilität als verkehrlich notwendig empfohlen. Wesentlich für den Verkehrsablauf ist dabei vor allem die Schaffung von Abbiegemöglichkeiten – auch in die neu zu erschließenden Konversionsflächen im Norden –, die für den durchfahrenden Verkehr die heute auftretenden Behinderungen durch abbiegende Fahrzeuge beseitigen. Ein vierstreifiger Ausbau des östlichen Abschnitts kann erst einmal nur auf dem Abschnitt selbst den Verkehrsablauf verbessern. Maßgebend für den Verkehrsablauf auf dem Gesamtabschnitt sind aber die verbleibende Zweistreifigkeit (Zwangspunkte sind hier die Brückenbauwerke) des westlichen Abschnitts bis zum Knotenpunkt mit der Pagenstecherstraße, und die kaum vorhandenen Kapazitätsreserven am östlich gelegenen Knotenpunkt Haster Mühle. Daher ist ein vierstreifiger Ausbau mit einer Optimierung des Knotenpunktes Haster Mühle mittelfristig anzustreben.

Verbesserung der Anbindung an die A 30 und der Verkehrssituation An der Blankenburg

Die Überprüfung der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Straße An der Blankenburg und der Verbesserung der Anbindung an die A 30 ist ein planerisch komplexes Thema. Für diese Untersuchung muss ein externes Ingenieurbüro beauftragt werden, da dies derzeit in der Verwaltung mit den vorhandenen personellen Ressourcen nicht geleistet werden kann. Aufgrund der finanziellen Auswirkungen einer solchen Vergabe und im Sinne einer sorgsamsten Haushaltsmittelverwendung hat die Verwaltung im Vorgriff einer Entscheidung zur Weiterführung der Planungen zur Entlastungsstraße West diesen Planungsauftrag noch nicht vergeben. Nach einer politischen Beschlussfassung zur Durchführung der Vorplanung zur Entlastungsstraße West kann diese Untersuchung beauftragt werden.

Möglichkeit der Förderung über Gemeindeverkehrs- Finanzierungsgesetz (GVFG-Mittel)

Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, auch Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) genannt, trat am 31. Dezember 2006 außer Kraft. An seine Stelle traten die Finanzhilfen der Länder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden auf der Grundlage des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen. Diese Finanzhilfen sollen – wie zuvor das GVFG – helfen, die verkehrliche Infrastruktur in den Regionen zu verbessern. Die Zweckbindung der Zuweisung des Bundes an die Länder endet allerdings Ende 2013. Es gibt noch keine eindeutigen Aussagen, wie der Fördermodus nach diesem Zeitpunkt aussehen wird.

Grundsätzlich ist die Förderung des Baus einer Entlastungsstraße West mit diesen Mitteln zu maximal 75 % als verkehrswichtige innerörtliche Straße möglich.

Auswirkungen eines LKW-Verbot auf der Entlastungsstraße West

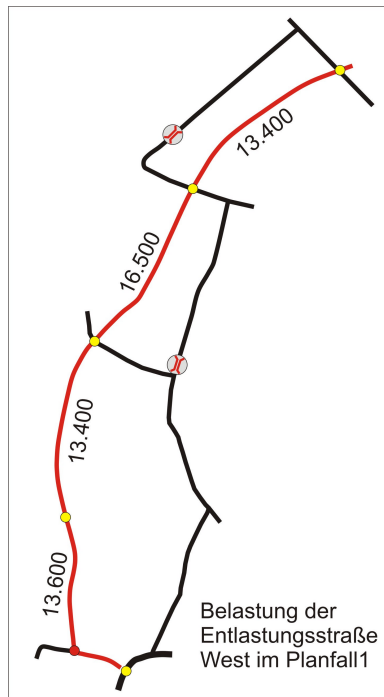
Das für den Masterplan Mobilität entwickelte Verkehrsmodell ist ein Kfz-Modell und bildet nicht explizit LKW-Routen ab. In den Berechnungen der Planfälle ist für die Entlastungsstraße West ein Schwerverkehrsanteil von 5% angenommen worden (zum Vergleich: Bremer Straße 4,7%, Mindener Straße 5,5%, Sutthausen Straße 4,5%). Bei einer - nach dem Planfall 1, der in der Bandbreite der Planfälle die maximale Kfz-Belastung darstellt – Verkehrsmenge von etwa 13.400 bis 16.500 Kfz/24h (abschnittsweise unterschiedlich) wären dies 670– 825 LKW am Tag. In den Planfallberechnungen sind die veränderten Nutzungen der Konversionsflächen eingeflossen.

Bei einem LKW-Verbot auf der Entlastungsstraße West würde sich die verkehrliche Situation in Bezug auf den Schwerverkehr im Vergleich zum Status Quo nur gering verändern, unter Berücksichtigung der städtebaulichen Veränderungen und im Rahmen der allgemeinen Verkehrsentwicklung. Die Straßenzüge Mozartstraße / Lieneschweg / Händelstraße / Glückstraße und Albrechtstraße / Caprivistraße sind auch jetzt für den LKW – Durchfahrtsverkehr gesperrt. Die oben dargestellten Verringerungen, bzw. Erhöhungen der Kfz-Menge auf dem umliegenden Straßennetz würden daher weitgehend nur für den Pkw-Verkehr eintreten.

Für die Förderfähigkeit eines Straßenbauprojektes ist die Verkehrsbedeutung der Straße ein entscheidendes Kriterium. Der Ausschluss von einzelnen Verkehrsarten verringert die Verkehrsbedeutung und würde die Chancen auf Förderung verschlechtern.

Masterplan Mobilität**- Verkehrliche Bedeutung der Entlastungsstraße West**

Die Entlastungsstraße West wird nach den Prognoseberechnungen des Masterplan Mobilität – abschnittsweise unterschiedlich – mit etwa 13.400 bis 16.500 Kfz/24h befahren sein. Die höchste Verkehrsmenge ergibt sich auf dem Abschnitt zwischen den Knotenpunkten Sedanstraße und der Anbindung Parkhotel.



Die verkehrlichen Wirkungen beschränken sich überwiegend auf den Stadtteil Westerberg. Die größte Entlastung würde der Straßenzug Mozartstraße / Lieneschweg / Händelstraße/ Glückstraße erfahren. Die derzeitige Verkehrsmenge von etwa 9.000 Kfz/24h würde sich mehr als halbieren.

Im Straßenzug Caprivistraße/Albrechtstraße – derzeitige Verkehrsstärke etwa 6.000 Kfz/24h - ist die Entlastungswirkung mit etwa 10 % deutlich geringer.

Die Straße Am Natruper Holz – derzeit etwa 8.500 Kfz/24h – könnte bei einer entsprechenden Neuordnung des Straßennetzes stark entlastet werden.

Im Hauptverkehrsstraßennetz ergibt sich infolge der Entlastungsstraße West eine Entlastung der Hansastraße und des nordwestlichen Wallrings um etwa 10 %. Die Lotter Straße wird zwischen Wallring und Saarplatz um bis zu 20 % entlastet. Erhöhungen der Verkehrsmengen im ähnlichen Ausmaß ergeben sich in der Rheiner Landstraße und im Straßenzug Breite Güntke – Römereschstraße.

Die Funktion der Entlastungsstraße West im Straßennetz lässt sich anhand der über diese Straße abgewickelten Verkehrsbeziehungen beschreiben. Die Hauptbelastung besteht aus Verkehrsbeziehungen der angrenzenden Verkehrsbezirke. Es ergeben sich praktisch keine durchgehenden Beziehungen zwischen der Bramscher Straße und der Vehrter Landstraße im Osten sowie der Rheiner Landstraße im Westen. Es werden aber Fahrten von den Gewerbegebieten im Bereich Hafen zur Rheiner Landstraße und teilweise weiter zur A30 (Anschlussstelle Hellern) abgewickelt.

Die verkehrliche Bedeutung der Entlastungsstraße West ergibt sich somit aus der Verkehrserzeugung des Stadtteils Westerberg und den Tangentialbeziehungen im westlichen Stadtbereich, für die es heute neben den vorhandenen Beziehungen durch den Stadtteil Westerberg hindurch keine Alternativen gibt.

Die mehrfache Verknüpfung der neuen Straße mit dem vorhandenen Netz ist eine wichtige Voraussetzung für die Entlastungswirkung im Stadtteil Westerberg. Die größte Entlastung würden die Straßenzüge Mozartstraße/Lieneschweg/Händelstraße/Glückstraße und Am Natruper Holz erfahren. Die Unterbrechung der Straßenzüge für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr trägt mit zur positiven Wirkung bei.

Gesamtstädtische oder gar überörtliche Durchgangsverkehre spielen eine nur geringe Rolle. In der Gesamtbetrachtung des Stadtteils Westerberg wird allerdings durch die neue Straße mehr Verkehr als heute in den Bereich gelenkt: Die Summe der den Grünzug Edinghäuser Weg – Carl-Cromme-Weg kreuzenden Fahrzeuge erhöht sich um etwa 50 %.

Der Ausbaustandard einer zweistreifigen Stadtstraße mit plangleichen Knotenpunkten ist für die Abwicklung des zu erwartenden Verkehrs ausreichend.