

Dialog zum Ausbau der A 30 / A 33 in Osnabrück

Anliegerspaziergang Nahne / Sutthausen

Osnabrück, 10. September 2019



Dokumentation der wesentlichen Ergebnisse

Dortmund, im September 2019



Inhalt

- Rahmen..... 3
- Ziele..... 3
- Programm..... 3
- Hintergrund..... 4
- Einführung 5
- Fragen und Antworten..... 6
 - Übergeordnete Fragen..... 6
 - 1. Haltepunkt..... 8
 - 2. Haltepunkt..... 9
 - 3. Haltepunkt..... 9
 - 4. Haltepunkt..... 9
 - 5. Haltepunkt..... 10
 - Hinweise..... 10
- Ausblick..... 11
- Anhang 13

Rahmen

Datum: 10. September 2019, 17:30 – 20.15 Uhr

Ort: Entlang der A 30 in Nahne und Sutthausen

Teilnehmer: 18 Personen

Ziele

- Einen räumlichen Eindruck verschaffen und an konkreten Orten zu den Planungen informieren
- Fragen und Rückmeldungen vor Ort sammeln
- Über Mögliches und Nicht-Mögliches austauschen

Programm

Zeit	Thema
Ab 17:00	Ankommen Anmelden, Registrieren, Namensschilder verteilen
17:30	Begrüßung und Einführung <ul style="list-style-type: none"> • IKU, NLStBV vorstellen • Aktuellen Planungsstand erläutern
17:45	Weg zum 1. Routenpunkt
18:00	1. Routenpunkt
18:30	2. Routenpunkt
19:00	3. Routenpunkt
19:30	4. Routenpunkt
20:00	5. Routenpunkt
Ca. 20:30	Ende

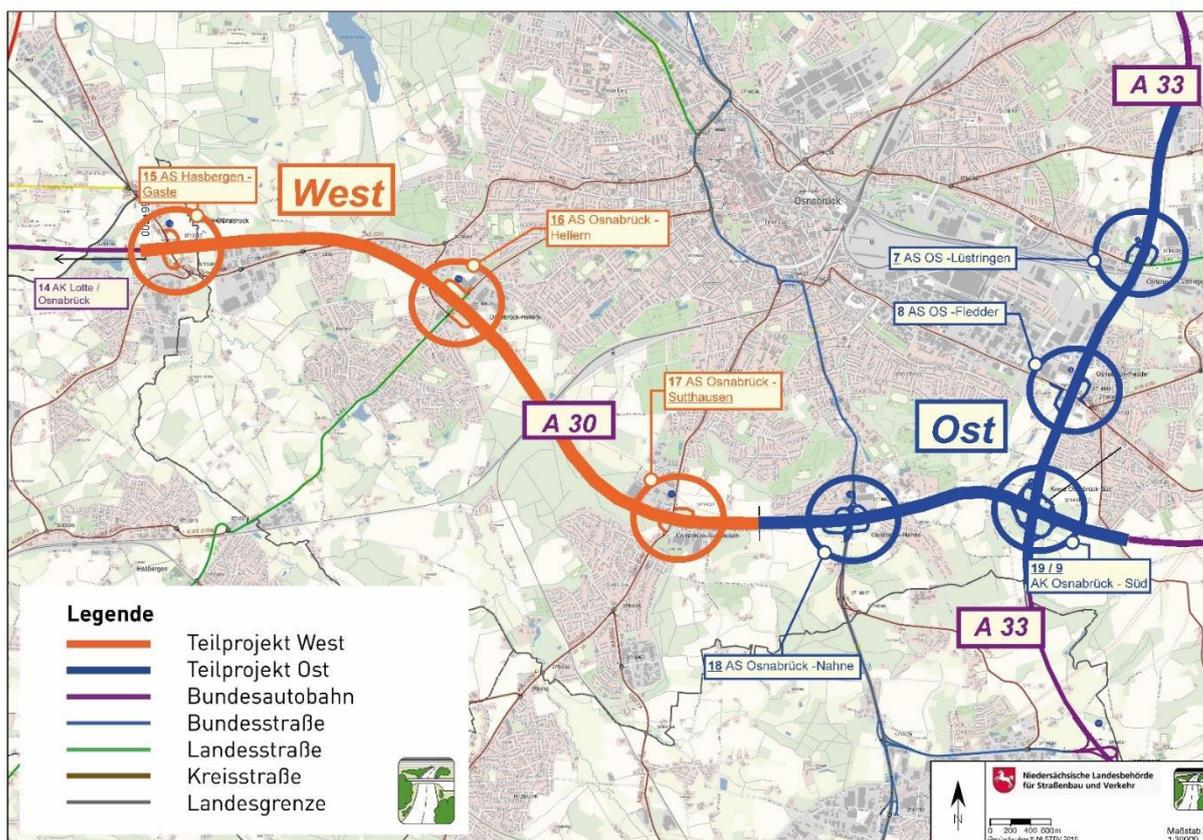
Hintergrund

Das Gesamtprojekt

Der Bund hat mit dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 grünes Licht für die Erweiterung der A 30 von vier auf sechs Fahrstreifen zwischen den Autobahnkreuzen Lotte-Osnabrück und Osnabrück-Süd gegeben. Der zuständige Vorhabenträger ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). Sie beabsichtigt im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 30 auch den Streckenabschnitt der A 33 vom Autobahnkreuz Osnabrück-Süd bis nördlich der Anschlussstelle Osnabrück-Lüstringen auf einer Länge von ca. 4,3 km bedarfsgerecht anzupassen.

Teilprojekte West und Ost

Das Gesamtprojekt gliedert sich in zwei Teilprojekte: Das Teilprojekt West beinhaltet den sechsstreifigen Ausbau der A 30 von der Anschlussstelle Hasbergen-Gaste bis westlich der Anschlussstelle Osnabrück-Nahne. Das Teilprojekt Ost umfasst den verbleibenden Abschnitt der A 30 einschließlich des Autobahnkreuzes Osnabrück-Süd und die A 33 bis nördlich der Anschlussstelle Osnabrück-Lüstringen.



Dialog zum Ausbau der A 30 / A 33

Die NLStBV steht im Planungsprozess noch am Anfang und befindet sich in der Phase der Vorplanung, die sie bis Ende 2020 abschließen möchte. Die Vorzugsvariante möchte die NLStBV bis zur zweiten Jahreshälfte 2020 vorlegen. Die NLStBV hat im Juni Planungs- und Ingenieurbüros mit ihren

Aufgaben für die Planung betraut und erste Ideen und Skizzenentwürfe entwickelt.

Bereits zu diesem frühen Zeitpunkt im Planungsprozess möchte die NLStBV die Anlieger/innen transparent und frühzeitig informieren und Rückmeldungen und Fragen sammeln. Ein erster Anliegerstammtisch hat im Juni stattgefunden.

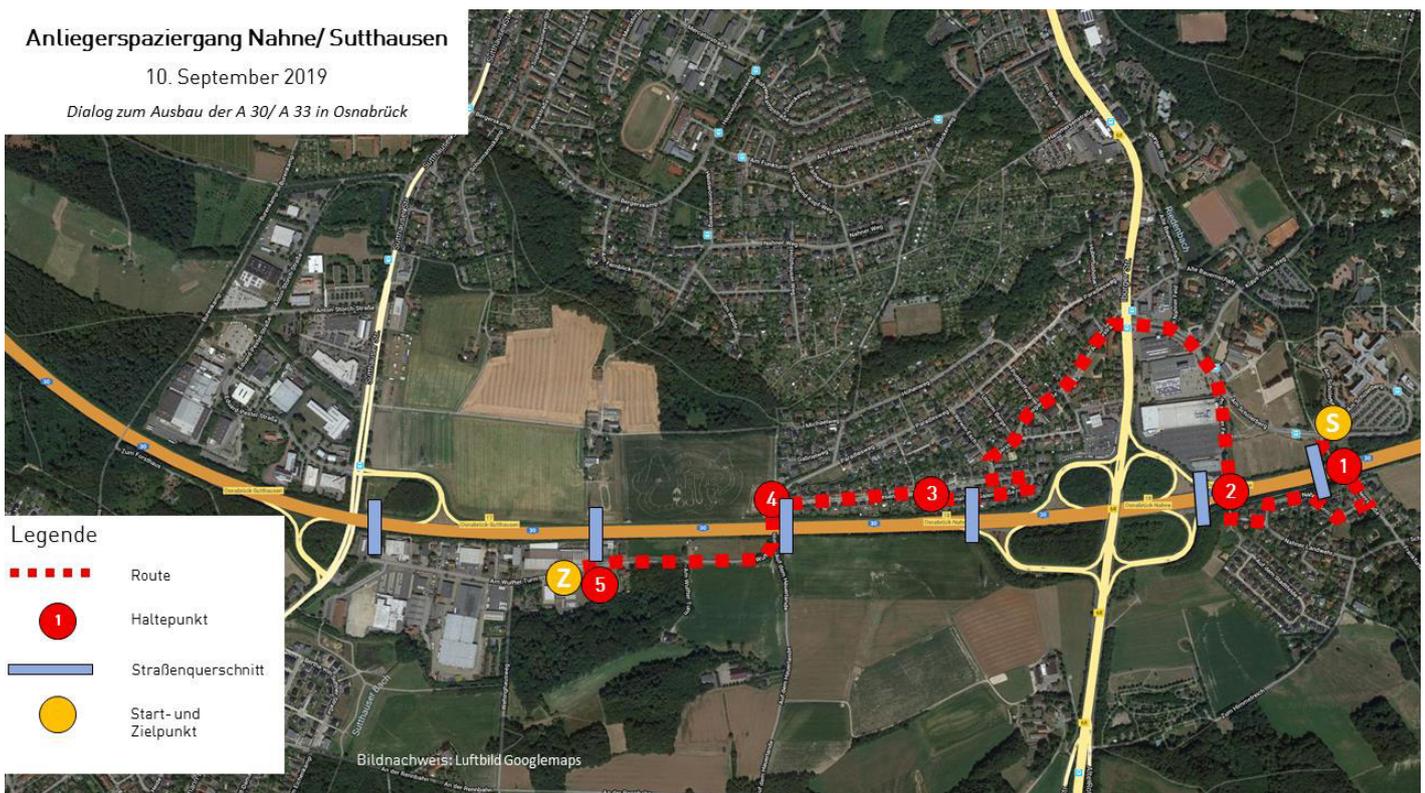
Einführung

Die NLStBV hat die Anlieger/innen der A 30 zum Spaziergang in Nahne / Sutthausen eingeladen, um sich gemeinsam mit ihnen einen räumlichen Eindruck der Ist-Situation zu verschaffen und so die mit dem Ausbau einhergehenden Veränderungen besser einschätzen zu können. Die Teilnehmenden gingen knapp drei Stunden zu Fuß gemeinsam mit IKU und der NLStBV eine Route entlang (siehe Abbildung). Auf dieser Route gab es fünf Haltepunkte, an denen die NLStBV Querschnitte zur zukünftigen Gestaltung der A 30 vorstellte. Die Anlieger/innen stellten ihre Fragen an diesen Haltepunkten und gaben Rückmeldungen zu den Querschnitten. Die Querschnitte sind erste Entwürfe, die die NLStBV im Laufe der Planung weiter anpassen wird (siehe Anhang).

Anliegerspaziergang Nahne/ Sutthausen

10. September 2019

Dialog zum Ausbau der A 30/ A 33 in Osnabrück



Fragen und Antworten

Nachfolgend sind die Fragen und die jeweiligen Antworten zusammengefasst. Zunächst sind die übergeordneten Fragen aufgeführt, anschließend die Fragen zu den einzelnen Haltepunkten.

Übergeordnete Fragen

Sind die Querschnitte rechtssicher?

Die Querschnitte stellen einen Arbeitsstand dar. Die NLStBV wird die Querschnitte im Laufe der Planung weiter anpassen.

Ist es möglich die A 30 im Zuge der Planungen zu verlegen?

Die NLStBV hat den Auftrag, die A 30 in der vorhandenen Trasse auszubauen. Eine Verlegung ist nicht möglich.

Was passiert mit den Anschlussstellen, Brücken und Unterführungen?

Mit dem Ausbau der A 30 geht ein Neubau aller Über- und Unterführungsbauwerke sowie aller Anschlussstellen einher.

Ist es möglich im Bereich Nahne einen Tunnel zu bauen? Kann die Autobahn tiefergelegt werden?

Die Autobahn wird im Zuge des Ausbaus nicht tiefergelegt. Einen Tunnel hält die NLStBV aus Kostengründen für nicht realistisch. Auch wäre es nicht mehr möglich, alle dicht aufeinander folgenden Anschlussstellen aufrecht zu erhalten.

Die Stadt Osnabrück braucht Bauland. Wäre es möglich, bei einer Tunnel-lösung, die neu entstehenden Flächen für die Baulandentwicklung zu nutzen? Verfolgt die Stadt Osnabrück Entwicklungsabsichten für die an die A 30 angrenzenden Flächen?

Die Baulandentwicklungen der Stadt Osnabrück sind der NLStBV nicht bekannt. Die Stadt Osnabrück wird als Träger öffentlicher Belange am Planungsprozess beteiligt, um solche Fragen zu klären.

Hält die NLStBV es für realistisch, dass die A 30 nach dem Ausbau (teil-) überdeckelt wird? Ist ein Deckel im Bereich Nahne möglich?

Technisch gesehen ist eine Teilabdeckung möglich. Ob diese realisiert wird, ist maßgeblich davon abhängig, was die Lärmgutachten ergeben und wie hoch die Kosten sein werden.

Gelten bei einem Autobahnumbau den Lärmschutz betreffend die gleichen rechtlichen Vorgaben wie bei einem Neubau?

Bei einem Ausbau von vier auf sechs Fahrstreifen gelten die gleichen gesetzlichen Vorgaben wie bei einem Neubau.

Wann wird der Immissionsschutz beachtet?

Sobald die NLStBV eine Vorzugsvariante erarbeitet hat, werden Immissionsgutachten, wie etwa ein Lärmgutachten, erstellt, um die Immissionen auf die umliegenden Flächen, z.B. die Bebauung zu berechnen. Dabei werden auch Aspekte wie die Windrichtung und die Topografie einbezogen.

Wie hoch werden die Lärmschutzwände sein, die infolge des Ausbaus der A 30 gebaut werden?

Die exakte Höhe und Lage der Lärmschutzwände/-wälle kann die NLStBV erst berechnen, wenn das Lärmgutachten zur Vorzugsvariante erstellt wurde. Daher kann die NLStBV derzeit zur Höhe und Bauweise der aktiven Lärmschutzeinrichtungen noch keine Aussagen treffen.

An welchen räumlichen Punkten eines Grundstücks werden die Lärmgrenzwerte gemessen?

Generell werden die Beurteilungspegel nach verbindlichen Bestimmungsverfahren berechnet. Die Schallimmissionen werden für jede Gebäudeseite und jede Etage sowie den Außenwohnbereich [Terrasse/ Balkon] ermittelt.

Unterscheiden sich die Lärmgrenzwerte bei unterschiedlichen Baugebietstypen, wie etwa Wohn- oder Gewerbegebiete?

Es gibt Vorschriften und Grenzwerte zum Lärmschutz, die die NLStBV einhalten muss. Die Grenzwerte für Straßenverkehrslärm unterscheiden sich je nach Gebiet und Tageszeit: Für den Ausbau der A 30 gelten die Immissionsgrenzwerte für den Lärmschutz an Verkehrswegen (Lärmvorsorge), also die Grenzwerte, die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundes-Immissionsschutzverordnung) festgelegt sind.

Die Grenzwerte richten sich in der Regel nach den Baugebietskategorien, die im Bebauungsplan für Gebiete festgeschrieben sind. Für Reine und Allgemeine Wohngebiete [WR/WA] gelten dabei tiefere Lärmgrenzwerte, als beispielsweise für Misch- oder Gewerbegebiete [Mi/GE].

Gebietsart	Lärmvorsorge (Immissionsgrenzwerte)	
	Tag (6-22)	Nacht (22-6)
Krankenhäuser, Schulen, Kur-/Altenheime	57	47
Reine und allgemeine Wohn-/ Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kern-/Dorf-/ Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Werden Aspekte wie Gefälle, Windrichtung und die Reflexion des Schalls im Lärmgutachten berücksichtigt?

Die Berechnung der Schallemission wird aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Straßenoberfläche und der Höhenlage der Straße (Gradient) berechnet. In der Berechnung werden auch die Topografie, Gefälle der Straße, die Windrichtung mit 3 m/s von der Straße zum Gebäude und ein eventuell vorhandener Lichtsignalzuschlag berücksichtigt.

Auf welchem Planungsstand ist der Vorhabenträger der A 30 in Nordrhein-Westfalen?

Vom Autobahnkreuz Lotte bis zur Anschlussstelle Hasbergen-Gaste ist Straßen.NRW der zuständige Vorhabenträger. Straßen.NRW beabsichtigt dieses Jahr die Planfeststellung einzuleiten. Die NLStBV tauscht sich regelmäßig mit Straßen.NRW aus, um die Planungen zu koordinieren.

Welcher Vorhabenträger wird zukünftig für den Autobahnbau in Deutschland zuständig sein?

Ab dem 01.01.2021 übernimmt „Die Autobahn GmbH des Bundes“ sämtliche Aufgaben in Bezug auf Autobahnen von der Planung über den Bau bis zum Erhalt. Die NLStBV plant bis dahin die Vorplanung abzuschließen und das Projekt der Autobahn GmbH zu übergeben.

1. Haltepunkt

Am 1. Haltepunkt stellen die Mitarbeiter der NLStBV die aktuelle Gesamtskizze und den Querschnitt 1 vor. Normalerweise werden Autobahnen symmetrisch ausgebaut. Aufgrund der dicht angrenzenden Bebauung plant die NLStBV die A 30 im Bereich Nahne asymmetrisch auszubauen. Dabei ist auf einer Teilstrecke eine Achsverschiebung nach Norden, auf einer anderen eine Achsverschiebung nach Süden vorgesehen (siehe Anhang: Gesamtskizze). Hierdurch beabsichtigt die NLStBV einen Eingriff in angrenzendes Privateigentum zu minimieren.

In der Nähe des Südkreuzes entspringt die Brüningsquelle. Berücksichtigt die NLStBV diese bei ihren Planungen?

Der NLStBV ist die Brüningsquelle bekannt und sie beabsichtigt, diese durch die Planungen nicht zu berühren.

Wird die ausgebaute A 30 einen Seitenstreifen im Bereich des Querschnitts 1 haben?

Die NLStBV plant überall einen Seitenstreifen neben der Hauptfahrbahn.

2. Haltepunkt

Neben der bereits im Querschnitt 1 dargestellten Haupt- und Verteilerfahrbahn zeigt der Querschnitt 2 die Ein- und Ausfädelungstreifen der AS OS-Nahne. Durch die erforderliche Verbreiterung müssen die vorgesehenen Stütz- und Lärmschutzanlagen um einige Meter nach Süden verschoben werden.

3. Haltepunkt

Im Querschnitt 3 ist eine Achsverschiebung um acht Meter vorgesehen. Die Lärmschutzwand in Fahrtrichtung Rheine wird um ca. 1,5 Meter nach Norden verlagert. Die Böschung in Fahrtrichtung Bad Oeynhausen wird um ca. 20,5 Meter nach Süden verschoben.

An welcher Stelle ändert sich der Regelquerschnitt?

Als Regelquerschnitt ist durchgängig zwischen AK Lotte/OS und AK OS-Süd der RQ36 mit einer Kronenbreite von 36 m vorgesehen. Östlich der Anschlussstelle Sutthausen werden Verteilerfahrbahnen notwendig, wodurch sich die Kronenbreite auf bis zu 60 m erhöht. Aufgrund der beidseitig versetzten Wohnbebauung erfolgt bis Querschnitt 4 ein asymmetrischer Ausbau der A 30.

Die Grundstücke zweier teilnehmender Anlieger/innen grenzen direkt an die bestehende Lärmschutzwand (Kardinal-von-Galen-Straße 8 und Wiesental 17). Sie laden die Gruppe in ihre Gärten ein, um sich ein Bild von der Situation und der Lärmbelastung machen zu können.

Wie hoch ist die Lärmschutzwand an dieser Stelle (Kardinal-von-Galen-Straße)?

Die Lärmschutzwand ist an dieser Stelle ungefähr 6-7 Meter hoch. In anderen Regionen gibt es Lärmschutzwände mit einer Höhe bis 10 Metern.

4. Haltepunkt

Die Achsverschiebung nach Süden bei Querschnitt 4 sieht vier Meter vor. Die Lärmschutzwand in Fahrtrichtung Rheine rückt einige Meter näher an die Autobahn heran.

Wieso wird im Querschnitt 4 nicht der Bereich zwischen bestehender und neuer Lärmschutzwand für den Autobahnausbau genutzt und die bestehende Lärmschutzwand einfach weiterverwendet?

An der Anschlussstelle Sutthausen muss die vorhandene Achslage der Autobahn wieder erreicht werden. Der Übergang zwischen den gegenläufigen Kreisbögen in Sutthausen und im Bereich der asymmetrischen Verlegung muss aus trassierungstechnischen Gründen stetig und harmonisch erfolgen, daher ergibt sich die Abrückung im Querschnitt 4.

5. Haltepunkt

Am Haltepunkt 5 liegt die Autobahn über dem natürlichen Geländeniveau in einer Dammlage. Zur Minimierung bzw. Vermeidung von zusätzlicher Grundstücksinanspruchnahme soll der Straßendamm künftig durch eine Stützwand ersetzt werden.

Eine Anliegerin lädt (Am Wulfter Turm 31 bzw. 31A) in ihren Garten ein, um sich ein Bild von der Situation und der Lärmbelastung machen zu können.

Wird an dieser Stelle voraussichtlich eine Lärmschutzwand errichtet werden?

Ob und wo Lärmschutzwände errichtet werden, hängt vom Lärmschutzgutachten ab. Daher kann die NLStBV diese Frage derzeit noch nicht beantworten. Grundsätzlich sind Lärmschutzwände an den Stellen wahrscheinlich, an denen sie viele Gebäude vor Lärmimmissionen schützen. Bei einzelnen Gebäuden wird eher passiver Lärmschutz, wie etwa mit Schallschutzfenstern, vorgesehen. Die NLStBV strebt an, dort Lücken zu schließen, wo dies zu einem verbesserten Lärmschutz sinnvoll ist.

Hinweise

Während der Veranstaltung gaben die Teilnehmer/innen weitere Hinweise.

- Für die Anlieger des Höhenweges und des Paradiesweges ist bei der Schallberechnung wichtig, dass nicht nur aktiver Schallschutz und – wenn dieser ausgereizt ist – passiver Schallschutz für die Gebäude vorgesehen wird, sondern auch der Schutz der nach Süden ausgerichteten Terrassen, Balkone und Gärten beachtet wird.
- Teilnehmende aus Sutthausen bedauern, dass der Spaziergang nicht über Sutthausener Gebiet führt.

Ausblick



Begleitender
Arbeitskreis

Die NLStBV hat für die Beteiligung der Anlieger/innen und Träger Öffentlicher Belange (TÖB) weitere Termine vorgesehen.

Voraussichtlich im November tagt der Begleitende Arbeitskreis zum ersten Mal. Hierbei handelt es sich um einen behördeninternen Abstimmungstermin, bei dem die NLStBV die Planung mit den TÖB koordiniert. Im weiteren Planungsprozess finden diese behördeninternen Termine anlass- und themenbezogen statt. Diese Termine sind reine Behördentermine – also eigentlich unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Jedoch besteht die Möglichkeit als Zuhörer/in bzw. Beobachter/in an diesen Terminen teilzunehmen. Die erhaltenen Informationen dürfen in die geplanten Stammtische weitergetragen werden. Pro Teilgebiet können je zwei Anwohner/innen an den begleitenden Arbeitskreisen teilnehmen – also insgesamt vier Personen. Die Bewerbungsfrist endet am 17.09.2019

Weitere Dialogver-
anstaltungen

Die nächsten öffentlichen Dialogveranstaltungen sind für 2020 geplant. Die Anliegerwerkstätten finden im Februar 2020 statt. Anlieger/innen und Stakeholder können sich hier informieren und ihre Anregungen einbringen. Die nächsten Anliegerstammtische sind für Mai 2020 geplant. Hier

Ausblick

können Anlieger/innen sich in lockerer, informeller Atmosphäre zu Aktuellem rund um das Vorhaben mit der NLStBV austauschen.

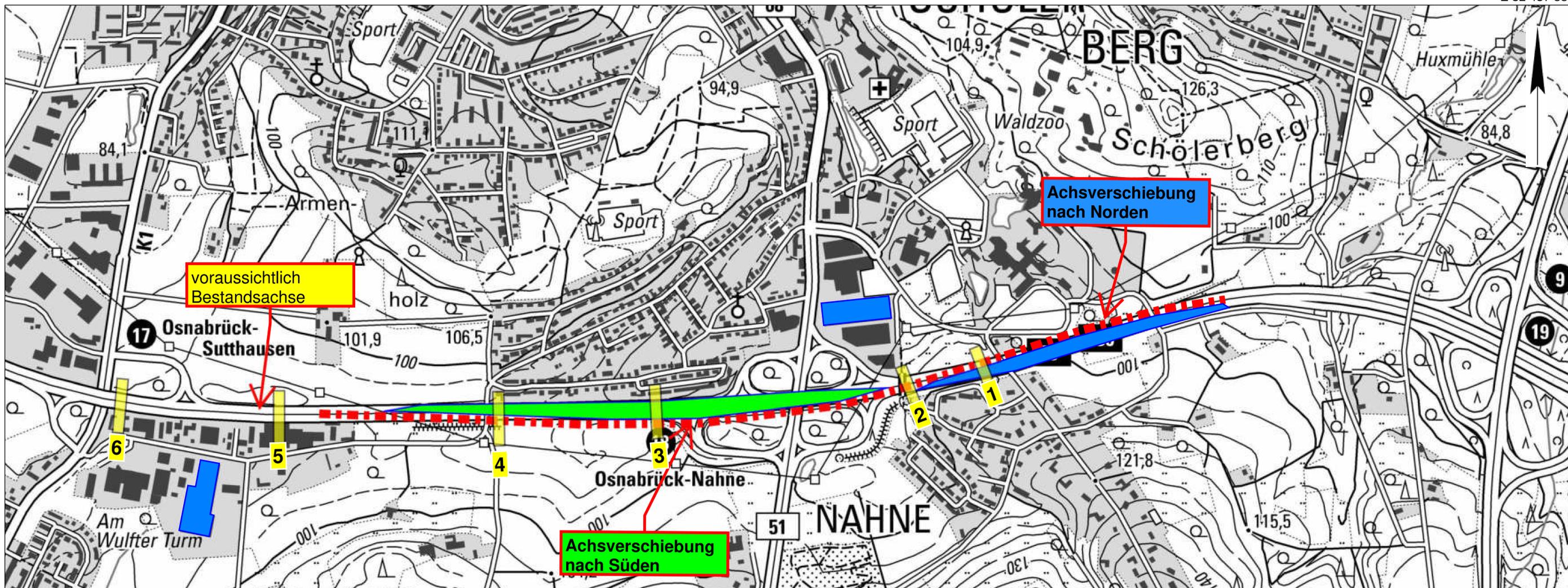
Zusätzlich plant die NLStBV eine eigene Veranstaltung für die Gewerbetreibenden im März 2020.

Weitere Informationen finden Sie auch auf der Website: <http://a30-osnabrück.niedersachsen.de>.

Protokoll: Martin Schulze, Julia Hampe, IKU_Die Dialoggestalter
Dortmund, den 27.09.2019

Anhang

- Übersicht der Querschnitte
- Querschnitte Q1 – Q6



Stand: 1. Konzeptstudie:



1. Konzeptstudie, Bearbeitungsstand 09.2019

Legende:

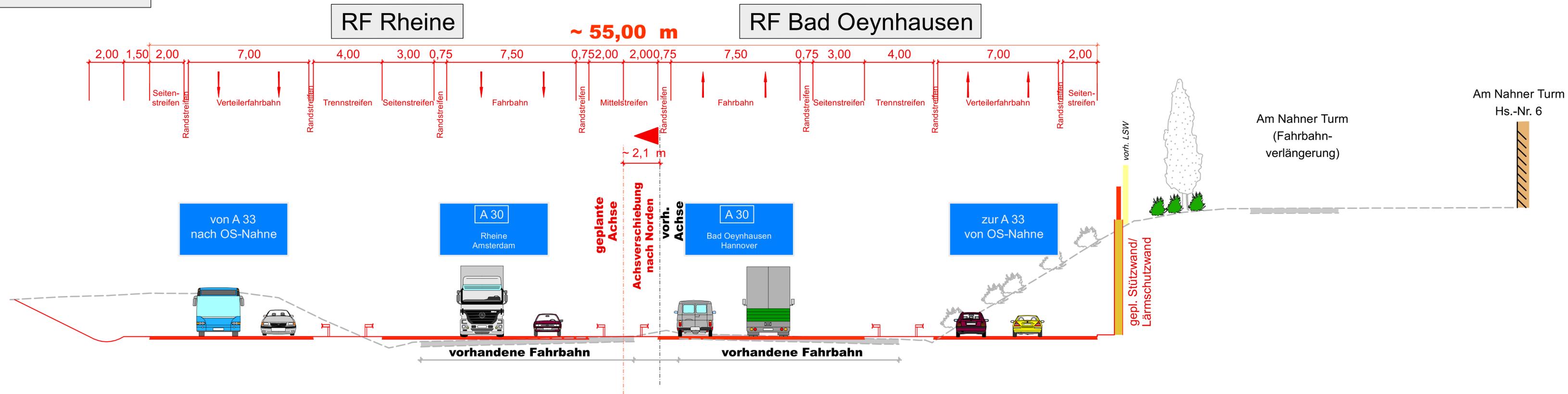
- Lage der Systemquerschnitte 1 - 6
- geplante Achsverschiebung (schematisch)

DIALOG ZUM AUSBAU DER A 30 / A 33 IN OSNABRÜCK
ANLIEGERSPAZIERGANG NAHNE / SUTTHAUSEN

DIALOG ZUM AUSBAU DER A 30 / A 33 IN OSNABRÜCK

ANLIEGERSPAZIERGANG NAHNE / SUTTHAUSEN

Querschnitt 1

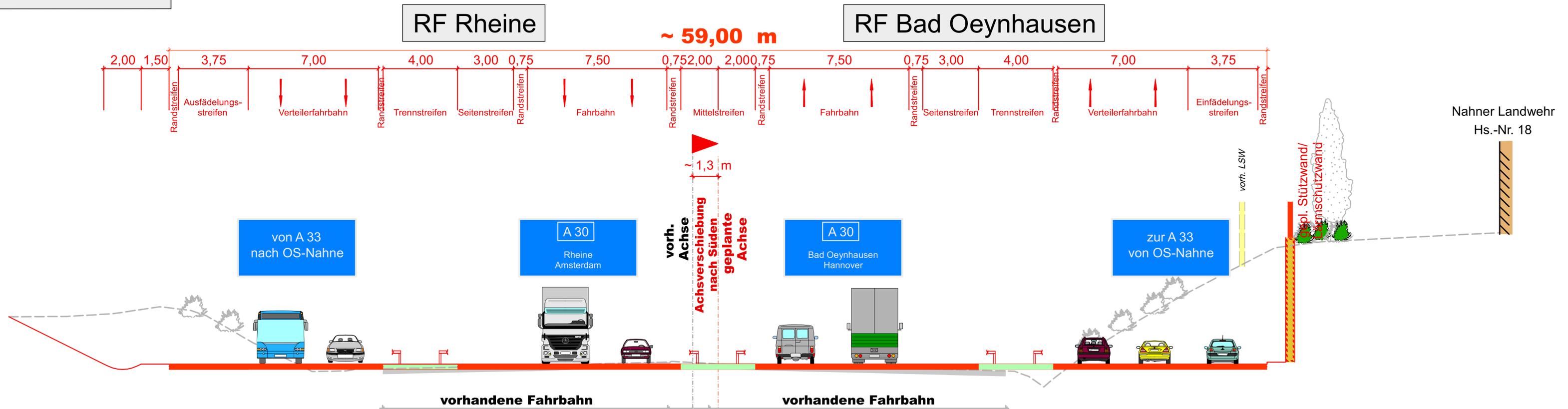


1. Konzeptstudie, Bearbeitungsstand 09.2019

DIALOG ZUM AUSBAU DER A 30 / A 33 IN OSNABRÜCK

ANLIEGERSPAZIERGANG NAHNE / SUTTHAUSEN

Querschnitt 2

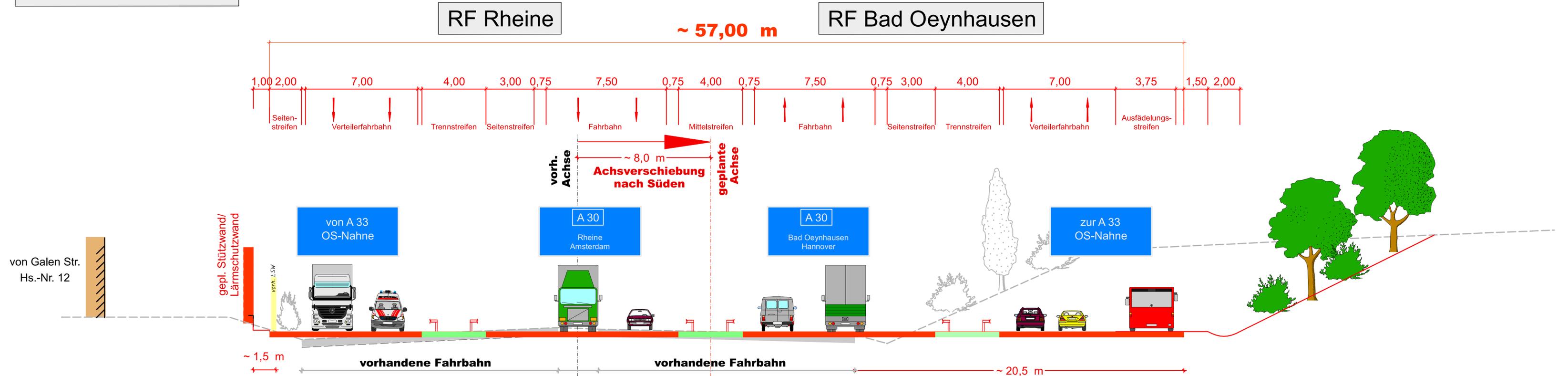


1. Konzeptstudie, Bearbeitungsstand 09.2019

DIALOG ZUM AUSBAU DER A 30 / A 33 IN OSNABRÜCK

ANLIEGERSPAZIERGANG NAHNE / SUTTHAUSEN

Querschnitt 3

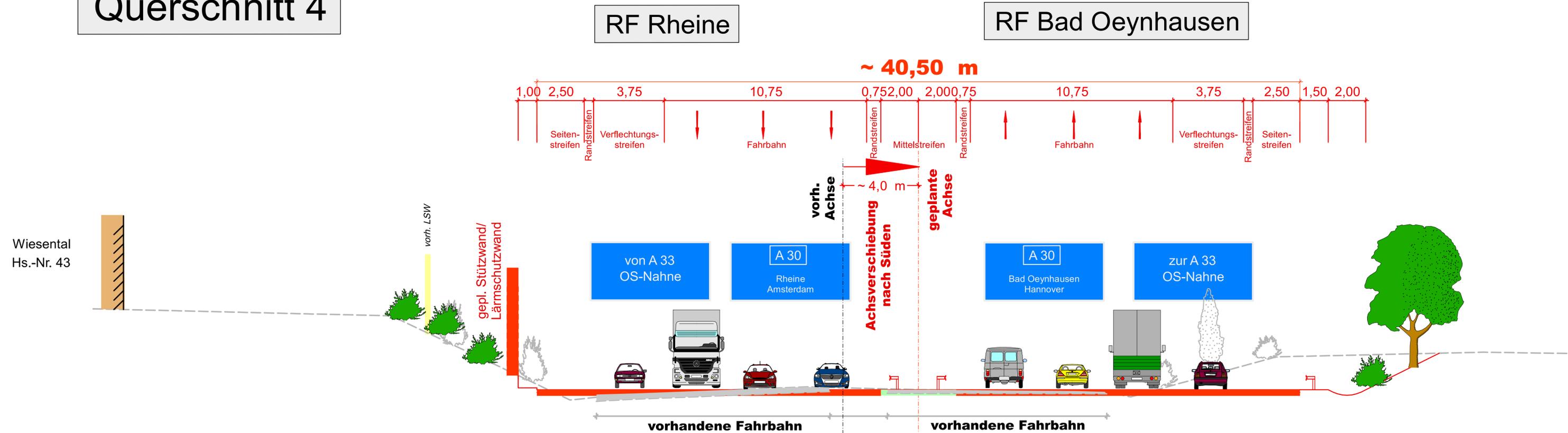


1. Konzeptstudie, Bearbeitungsstand 09.2019

DIALOG ZUM AUSBAU DER A 30 / A 33 IN OSNABRÜCK

ANLIEGERSPAZIERGANG NAHNE / SUTTHAUSEN

Querschnitt 4

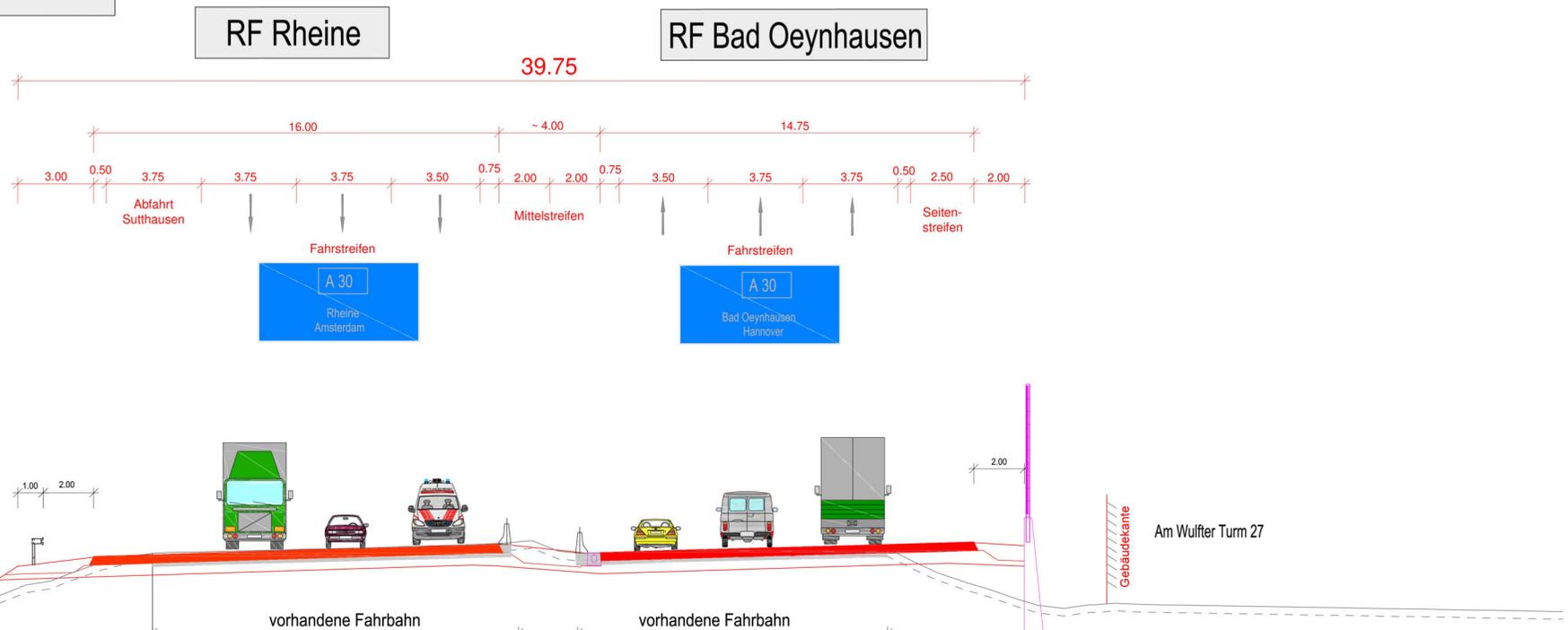


1. Konzeptstudie, Bearbeitungsstand 09.2019

DIALOG ZUM AUSBAU DER A 30 / A 33 IN OSNABRÜCK

ANLIEGERSPAZIERGANG NAHNE / SUTTHAUSEN

Querschnitt 5

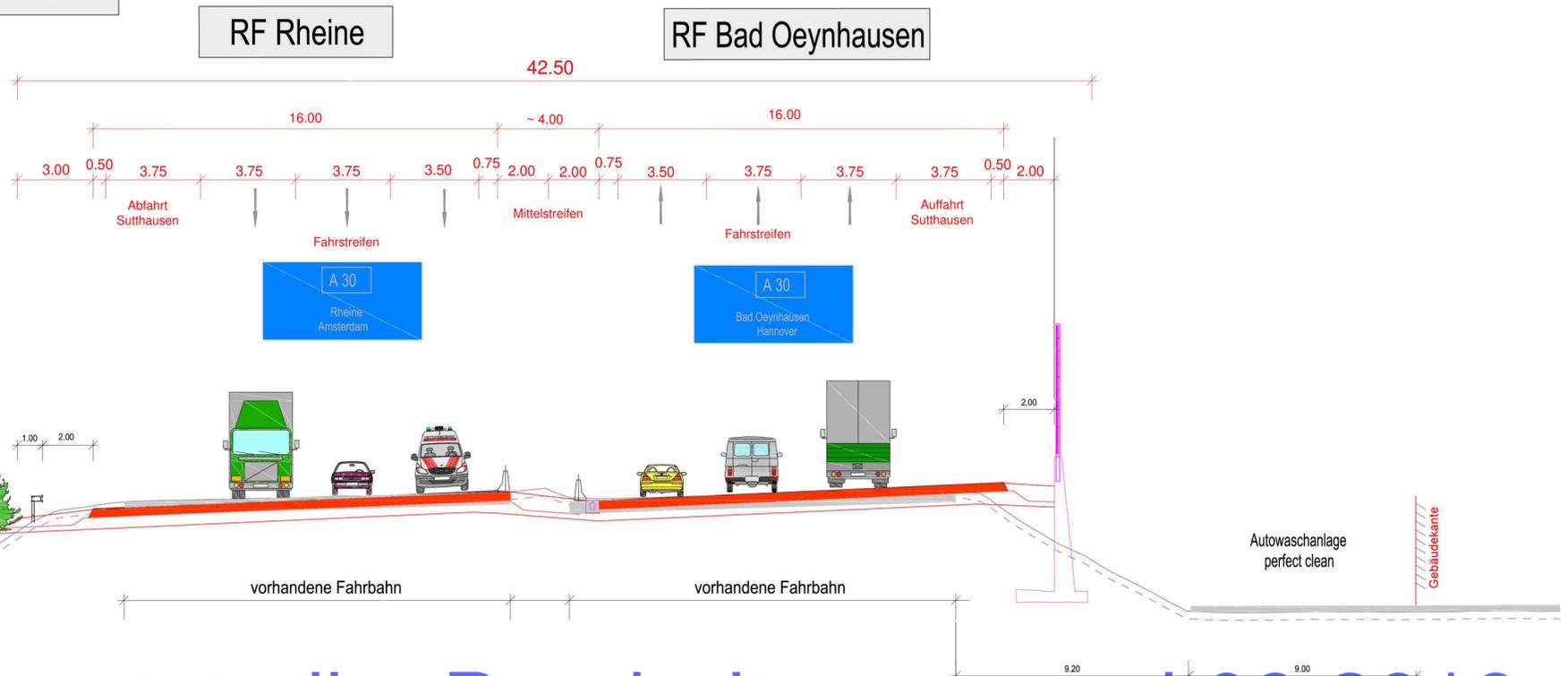


1. Konzeptstudie, Bearbeitungsstand 09.2019

DIALOG ZUM AUSBAU DER A 30 / A 33 IN OSNABRÜCK

ANLIEGERSPAZIERGANG NAHNE / SUTTHAUSEN

Querschnitt 6



1. Konzeptstudie, Bearbeitungsstand 09.2019