

Dialog zum Ausbau der A 30 / A 33 in Osnabrück

Anliegerspaziergang Hellern

Osnabrück, 17. September 2019



Dokumentation der wesentlichen Ergebnisse

Dortmund, im September 2019



IKU GmbH · Olpe 39 · 44135 Dortmund · Tel. 0231_931103-0 · Fax. 0231_931103-50
mail@dialoggestalter.de · www.dialoggestalter.de

Geschäftsführer: Marcus Bloser · Dr. Frank Claus · HRB 9583 · Amtsgericht Dortmund

Dortmunder Volksbank · Konto 2606066900 · BLZ 44160014 · IBAN DE09441600142606066900 · BIC GENODEM1DOR

Steuernummer: 314/5701/4494 · UID (VAT): DE124654039

Inhalt

- Rahmen..... 3
- Ziele 3
- Programm..... 3
- Hintergrund..... 4
- Einführung 5
- Fragen und Antworten 6
 - Übergeordnete Fragen..... 6
 - 1. Haltepunkt..... 7
 - 2. Haltepunkt..... 8
 - 3. Haltepunkt..... 8
 - 4. Haltepunkt..... 9
 - 5. Haltepunkt..... 9
 - Hinweise..... 10
- Ausblick..... 11
- Anhang 13

Rahmen

Datum: 17. September 2019, 17:30 – 20.15 Uhr
 Ort: Entlang der A30 in Hellern,
 Treffpunkt am Parkplatz Küchen Seemann
 Teilnehmende: 36 Personen

Ziele

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

Programm

Zeit	Thema
17:15	Ankommen <ul style="list-style-type: none"> • Anmelden, Registrieren, Namensschilder verteilen
17:30	Begrüßung und Einführung <ul style="list-style-type: none"> • IKU, NLStBV vorstellen • Aktuellen Planungsstand erläutern
17:50	Weg zum 1. Haltepunkt
18:00	1. Haltepunkt
18:30	2. Haltepunkt
19:00	3. Haltepunkt
19:30	4. Haltepunkt
20:00	5. Haltepunkt
Ca. 20:15	Ende

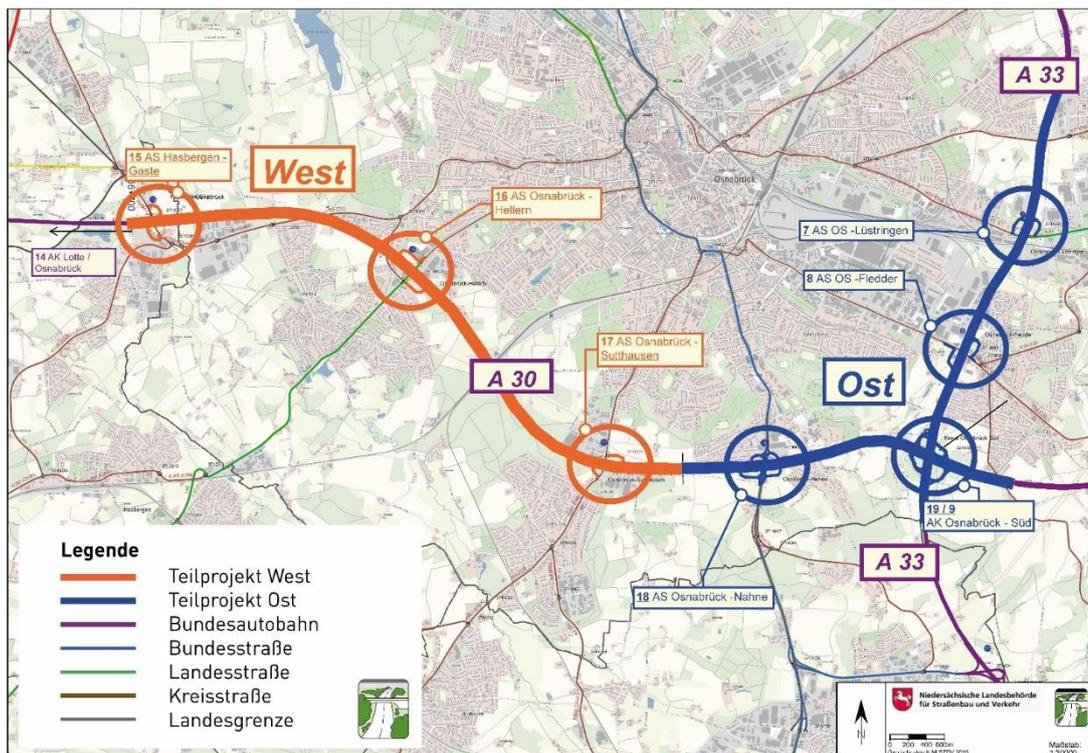
Hintergrund

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 A30 / A33

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 2019 stattgefunden.

Einführung

Die NLStBV hat die Anlieger/innen der A 30 zum Spaziergang in Hellern 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).



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

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.

Geht die NLStBV davon aus, dass alle die A30 kreuzenden Straßen in ihrer jetzigen Form erhalten bleiben?

Grundsätzlich geht die NLStBV davon aus, dass die über- und unterführenden Straßen in ihrer jetzigen Form erhalten bleiben. Sollten die Stadt oder andere Straßenbauträger eine Veränderung oder Anpassung der Straßen beabsichtigen, wird dies im Rahmen des Begleitenden Arbeitskreises gemeinsam besprochen und die Planungen ggf. angepasst.

Gelten bei einem Autobahnumbau 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.

Soll Flüsterasphalt auf der ausgebauten A30 eingesetzt werden?

Die NLStBV hat mit offenporigem Asphalt, sogenanntem Flüsterasphalt, zur Lärmreduzierung gute Erfahrungen gemacht. Sie geht davon aus, dass er auch in diesem Projekt eingesetzt werden wird.

Welche Gebäudekante wird bei der Erstellung des Lärmgutachtens in Erwägung gezogen?

Die Ermittlung der Betroffenheiten erfolgt für jedes zu untersuchende Gebäude bezogen auf sämtliche Fassadenabschnitte aller Geschosse jeweils gesondert für den Tag- und Nachtzeitraum sowie für die Außenwohnbereiche (Balkon / Terrasse).

Bei Gebäuden in Höhe der Geschossdecke (0,2 m über der Fensteroberkante) erfolgt die Berechnung auf der Fassade der zu schützenden Räume und bei Außenwohnbereichen 2 m über der Mitte der als Außenwohnbereich genutzten Fläche.

Wonach wird die Größe einer Lärmschutzwand berechnet?

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.

Werden bestehende Lärmschutzwände im Zuge des Ausbaus der A30 abgerissen?

Die NLStBV geht nicht davon aus, dass bestehende Lärmschutzwände ersatzlos entfernt werden. An den Stellen, an den heute bereits eine Lärmschutzwand vorhanden ist, wird es voraussichtlich auch im Zuge des Ausbaus eine Lärmschutzwand geben.

Plant die NLStBV den Platzbedarf von voraussichtlich benötigten Lärmschutzwänden in ihren Planungsentwürfen mit ein?

In den Entwürfen zur Vorplanung ist der Platzbedarf für benötigte Lärmschutzwände mit eingeplant.

Plant die NLStBV eine Informationsveranstaltung speziell zum Thema Lärmschutz?

Die NLStBV schließt eine solche Veranstaltung nicht aus. Sie könnte voraussichtlich im Sommer 2020 stattfinden.

Kauft die NLStBV jetzt schon Grundstücke an, um die Planungen zu sichern?

Die NLStBV kauft aktuell keine Grundstücke an. Solange die NLStBV keine Rechtssicherheit durch einen Planfeststellungsbeschluss hat, wird sie keine Grundstücke kaufen.

Wird das Höhenniveau der A30 im Zuge des Ausbaus verändert?

Das Höhenniveau der A30 wird im Wesentlichen nicht verändert werden, da das Höhenniveau der Anschlussstellen eingehalten werden muss.

Werden im Zuge des Ausbaus bestehende Gebäude im Bereich Hellern abgerissen?

Nach dem derzeitigen Planungsentwurf geht die NLStBV davon aus, dass ein Gebäude in Hellern im Zuge des Ausbaus abgerissen werden muss. Weitere Gebäude im Bereich Hellern sind von einem möglichen Abriss bislang nicht betroffen. Die NLStBV versucht, einen Eingriff in angrenzendes Privateigentum so gering wie möglich zu halten.

Treffpunkt

Am Treffpunkt stellen die Mitarbeiter der NLStBV die aktuelle Gesamt-skizze und den Querschnitt 0 vor. Die vorgestellten Querschnitte stellen lediglich einen Arbeitsstand dar. Im Gegensatz zum Ausbaubereich in Nahne ist im Bereich Hellern ein symmetrischer Ausbau der A30 geplant. Aus technischen Gründen ist in Hellen nicht geplant, nach einer asymmetrischen Bauweise vorzugehen. Am Querschnitt 0 soll entsprechend der vorgesehenen symmetrischen Bauweise auf jeder Seite eine Fahrbahn hinzugefügt und der Mittelstreifen leicht vergrößert werden.

1. Haltepunkt

Im Querschnitt 1 soll die A30 symmetrisch ausgebaut werden.

Die Stadt Osnabrück plant, in diesem Bereich ein Gewerbegebiet auszuweisen. Wird daher eine präventive Lärmschutzwand gebaut werden?

Das geplante Gewerbegebiet wird aller Voraussicht nach erst nach dem Ausbau der A30 realisiert werden. Daher liegt der Bau einer Lärmschutzwand im Aufgabenbereich der Stadt Osnabrück. Grundsätzlich stimmen sich die Stadt Osnabrück und die NLStBV hierüber im Rahmen der Sitzungen des Begleitenden Arbeitskreises ab.

Wird das Grundstück „An der Blankenburg 41“ durch die Planungen berührt?

Nach aktuellen Planungen wird das Grundstück durch die Planungen nicht berührt. Die bestehenden Grundstücksgrenzen werden aller Voraussicht nach beibehalten werden können.

2. Haltepunkt

Der zweite Haltepunkt ist entfallen.

3. Haltepunkt

Der Querschnitt 3 ist durch die Unterführung der Rheiner Landstraße gekennzeichnet. Das Brückenbauwerk besitzt einen spitzen Kreuzungswinkel und ist daher entsprechend groß dimensioniert.

Werden an der Südseite der Brückenkreuzung Grundstücke von der Planung betroffen sein?

Nach derzeitiger Planung wird dies nicht der Fall sein. Es werden einige Bäume gefällt und die Zuwegung für einen Anlieger umgelegt werden müssen. Insgesamt plant die NLStBV den Ausbau im Bereich der Brücke auf öffentlichem Grund.

Werden die Aspekte der Schallreflexion, der Windrichtung und der Mehrfachbelastung durch mehrere Straßen im Lärmgutachten einberechnet?

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

Am derzeitigen Brückenbauwerk sind Dehnfugen zu erkennen. Können bessere Lärmschutzegebnisse erzielt werden, wenn man diese schließen würde?

Beim Neubau des Brückenbauwerks hält sich die NLStBV an den modernsten Stand der Bautechnik. Dabei wird der Fokus auf den Lärmschutz für die Anlieger gelegt. Voraussichtlich werden keine offenen Dehnfugen mehr im Brückenbauwerk vorhanden sein. Konkrete Aussagen zu den technischen Details des Brückenbauwerks können nach derzeitigem Planungsstand nicht getroffen werden.

4. Haltepunkt

An diesem Haltepunkt befindet sich das vermutlich einzige Gebäude, das im Zuge des Ausbaus der A30 abgerissen werden muss.

Gibt es die Möglichkeit, die Trasse zu verschwenken, um den Abriss des Gebäudes zu verhindern?

Der Spielraum für die Linienführung der Achse ist im Bereich des betreffenden Gebäudes durch Zwangspunkte wie die Anschlussstelle Hellern stark begrenzt.

Ob eine veränderte Linienführung möglich ist und ob diese zu Bestehen des Gebäudes beitragen kann, kann erst mit Abschluss der Vorplanung gesagt werden.

Die A30 grenzt derzeit direkt an das Grundstück „An der Blankenburg 24“ heran. Wird es durch die Planung berührt werden?

Die NLStBV versucht grundsätzlich, den Ausbau auf öffentlichen Flächen vorzunehmen, kann dies aber nicht versprechen. Es kann daher sein, dass Teile des Grundstücks in Anspruch genommen werden müssen.

5. Haltepunkt

Im Bereich des Querschnitts 5 ist in Fahrtrichtung Bad Oeynhausen eine Stützmauer geplant, um die Böschung auffangen zu können.

Bleibt die Brücke am Nordhauser Weg erhalten?

Mit dem Ausbau der A 30 geht ein Neubau aller Über- und Unterführungsbauwerke sowie aller Anschlussstellen einher. Alle Brückenbauwerke werden also erhalten.

Ist vorgesehen, die Tragkraft der Brücke im Zuge ihres Neubaus zu verändern?

Die NLStBV ist verpflichtet, die Brücke mit der bislang vorhandenen Tragkraft neuzubauen. Eine Erhöhung der Tragkraft ist aktuell nicht vorgesehen. Falls die Stadt Osnabrück plant, die Tragkraft der Brücke zu erhöhen, wird die NLStBV dies entsprechend berücksichtigen

Wie lange dauert der Brückenneubau am Nordhausweg voraussichtlich?

Die Bauzeit für den Neubau der Brücken hängt stark vom jeweiligen Brückenbauwerk ab. Die Bauzeit der Brücke am Nordhausweg wird voraussichtlich ein Jahr umfassen. Das deutlich größere Brückenbauwerk an der Überführung der Rheiner Landstraße wird voraussichtlich eher zwei bis drei Jahre Bauzeit benötigen.

Hinweise

Während der Veranstaltung gaben die Teilnehmenden weitere Hinweise.

- Die Anlieger fordern, dass die Lärmschutzwände optisch ansprechender gestaltet werden, z.B. durch Begrünung oder großflächige Poster aus Kunststoff.
- Bei den Brücken sollte versucht werden, die Straßen, die unter den Brücken entlangführen, verkehrsberuhigt zu gestalten.

Ausblick



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

Begleitender
Arbeitskreis

Voraussichtlich im Dezember 2019 tagt der Begleitende Arbeitskreis zum ersten Mal. Hierbei handelt es sich um einen behördeninternen Abstimmungstermin, bei dem die NLStBV die Planung mit den Trägern der öffentlichen Belange 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 Anliegerstammtische weitergetragen werden. Pro Teilgebiet können je zwei Anwohner/innen an den Begleitenden Arbeitskreisen teilnehmen – also insgesamt vier Personen. Die Bewerbungsfrist endet am 17. September 2019.

Weitere Dialog-
veranstaltungen

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

Protokoll: Martin Schulze, IKU_Die Dialoggestalter

Dortmund, den 30.09.2019

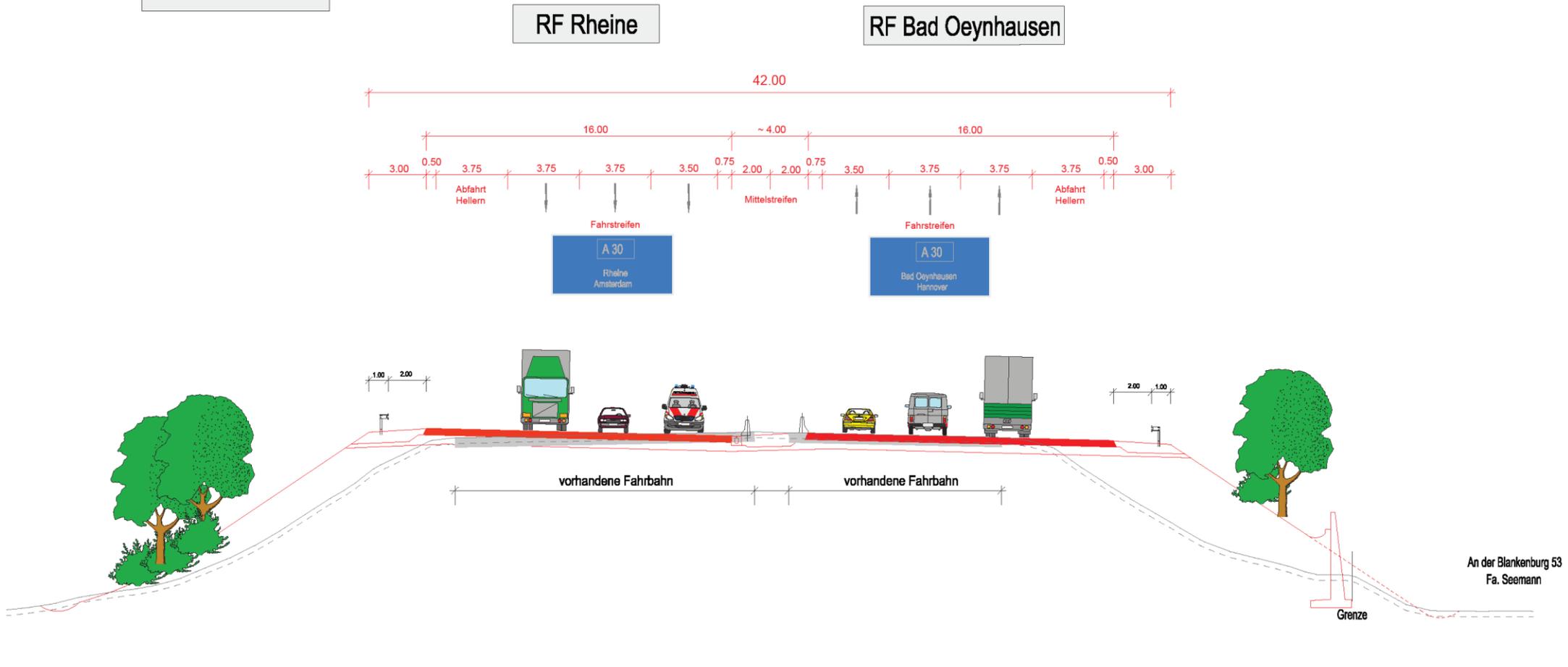
Anhang

- Übersicht der Querschnitte
- Querschnitte Q0 – Q5

DIALOG ZUM AUSBAU DER A 30 / A 33 IN OSNABRÜCK

ANLIEGERSPAZIERGANG HELLERN

Querschnitt 0



1. Konzeptstudie, Bearbeitungsstand 09.2019

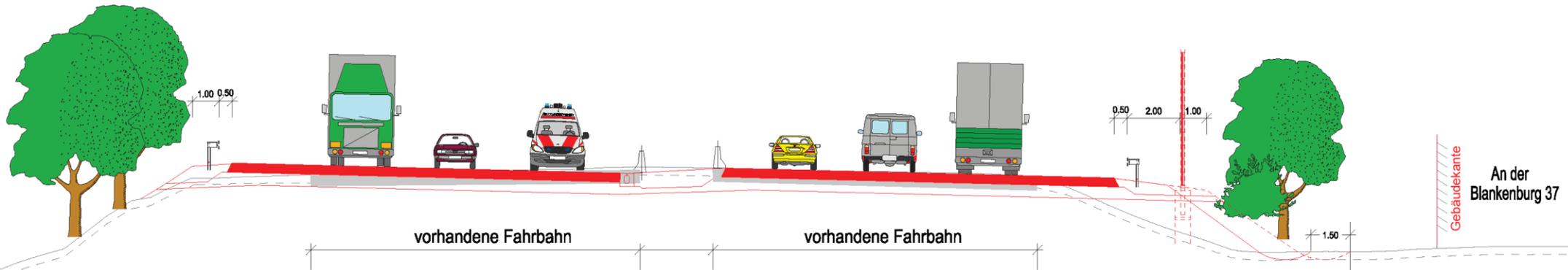
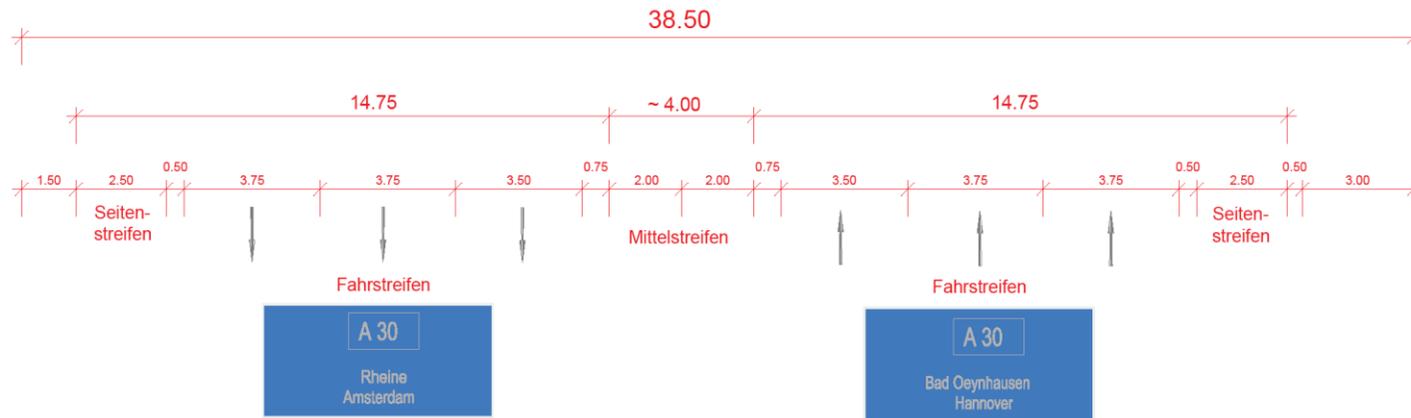
DIALOG ZUM AUSBAU DER A 30 / A 33 IN OSNABRÜCK

ANLIEGERSPAZIERGANG HELLERN

Querschnitt 1

RF Rheine

RF Bad Oeynhausen



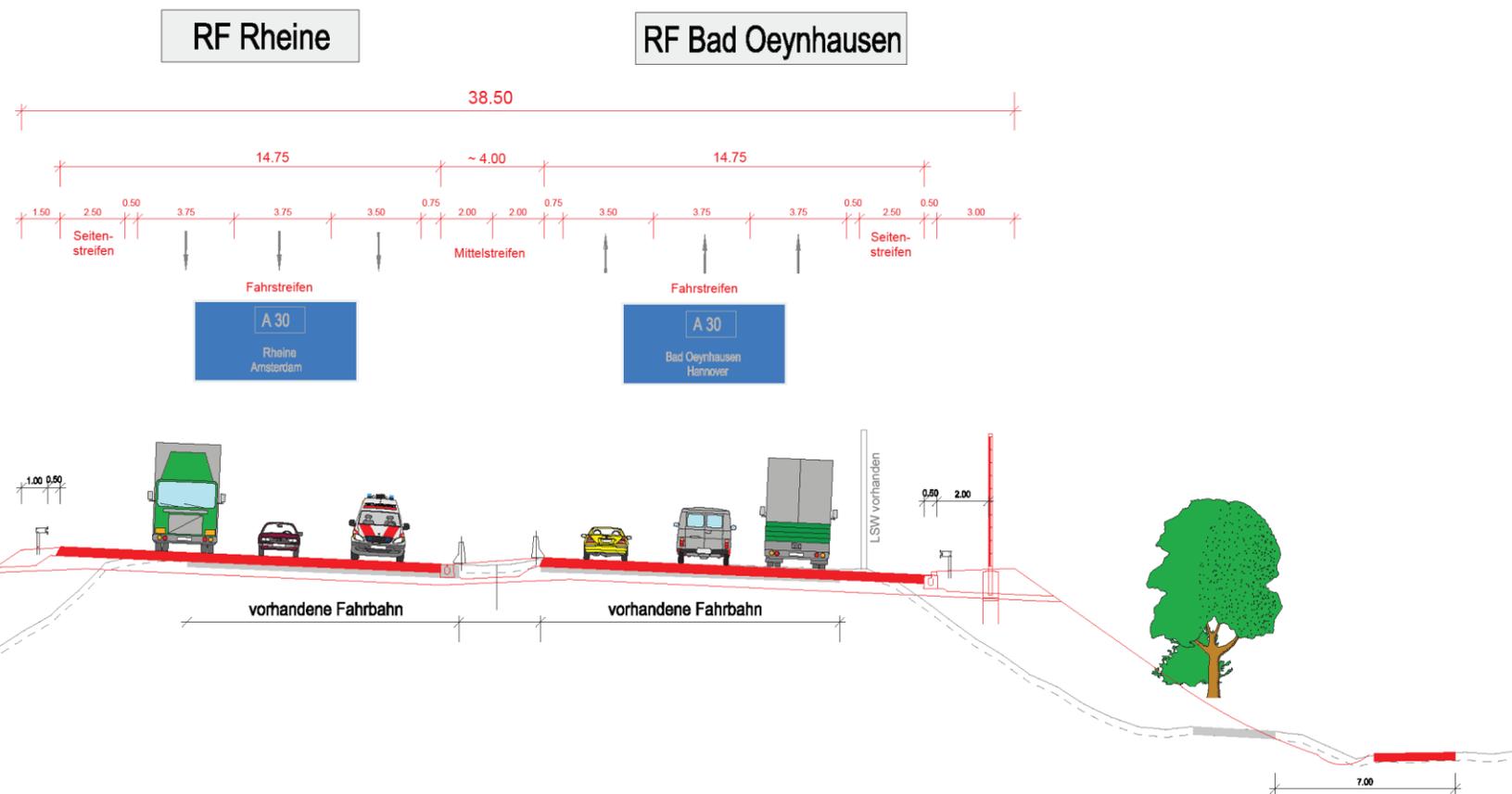
1. Konzeptstudie, Bearbeitungsstand 09.2019

Grenze

DIALOG ZUM AUSBAU DER A 30 / A 33 IN OSNABRÜCK

ANLIEGERSPAZIERGANG HELLERN

Querschnitt 3



1. Konzeptstudie, Bearbeitungsstand 09.2019

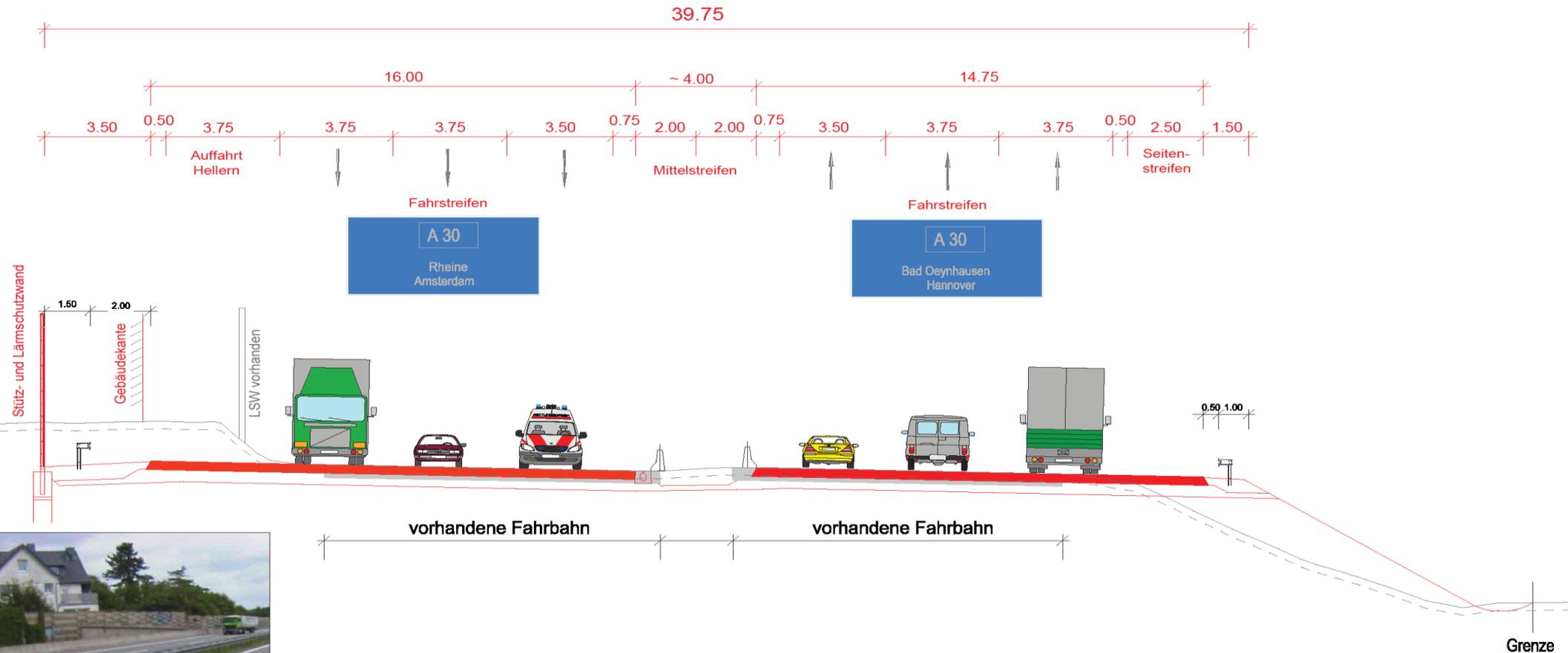
DIALOG ZUM AUSBAU DER A 30 / A 33 IN OSNABRÜCK

ANLIEGERSPAZIERGANG HELLERN

Querschnitt 4

RF Rheine

RF Bad Oeynhausen

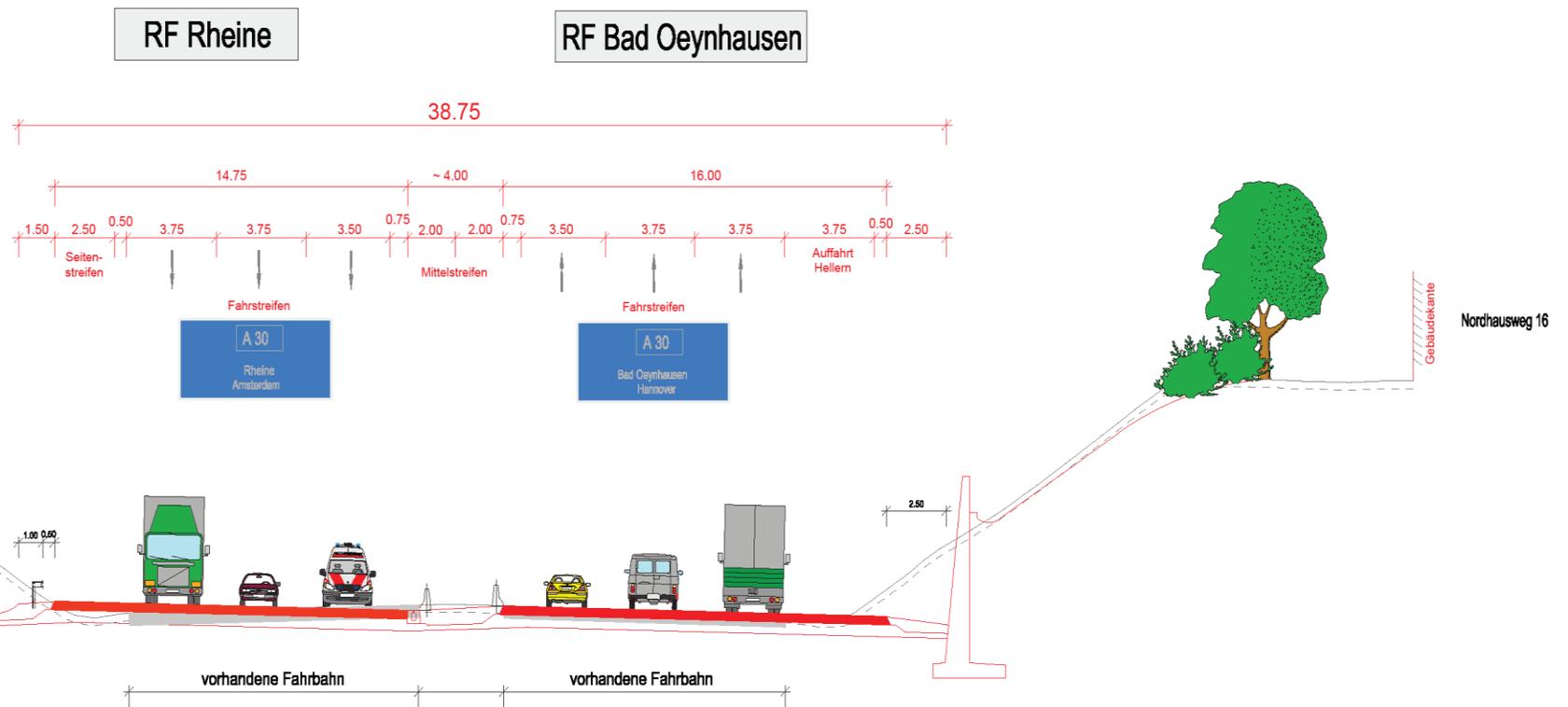


1. Konzeptstudie, Bearbeitungsstand 09.2019

DIALOG ZUM AUSBAU DER A 30 / A 33 IN OSNABRÜCK

ANLIEGERSPAZIERGANG HELLERN

Querschnitt 5



1. Konzeptstudie, Bearbeitungsstand 09.2019

