

# Verkehrliche Wirkungen der Entlastungsstraße West



## Ausgangslage

Die Entlastung der westlichen Stadtteile von Osnabrück durch eine Umgehungsstraße westlich des Stadtteils Westerberg als Verbindung zwischen der Natrufer Straße und der Rheiner Landstraße wird in Osnabrück seit langem diskutiert (z.B. Generalverkehrsplan 1955, Prof. Schlums). In der derzeit verfolgten verkehrlichen Gesamtkonzeption ist die jetzt als „Entlastungsstraße West“ bezeichnete Straße in erster Linie eine Entlastungsstraße für den Stadtteil Westerberg. Sie ist die konsequente Weiterführung des Straßenzuges Vehrter Landstraße/Römereschstraße.

Als tangentielle Verbindung kann die Entlastungsstraße West Verkehre zwischen den Stadtteilen und in erheblichem Maße auch Ziel- und Quellverkehre des Stadtteils Westerberg aufnehmen, wenn sie über ausreichende Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz verfügt.

Der Stadtteil Westerberg selbst hat eine erhebliche Verkehrserzeugung durch die Wohnbebauung (ca. 8.500 Einwohner) und die Fachhochschule/Universität (ca. 12.000 Studierende). Die Konversion der ehemals militärisch genutzten Flächen wird nach den derzeit vorliegenden Konzepten zu einer zusätzlichen Verkehrserzeugung im Stadtteil führen. Die verkehrliche Entlastung, die bereits in früheren Untersuchungen Planungsgegenstand war<sup>1</sup>, ist u.a. auch deshalb noch dringender geworden.

## Merkmale der Trassierung

### *Linienführung*

Die derzeit diskutierte Variante der Entlastungsstraße West (Abb. 1) setzt im Norden am Knotenpunkt Natrufer Straße/Breite Güntke an, geht westlich der evangelischen Kirche vorbei durch den Freiraum zwischen der Paracelsus-Klinik und dem Paracelsus-Verwaltungsbau, überquert die Sedanstraße und führt durch den Freiraum am Parkhotel Osnabrück vorbei zur Straße Am Finkenhügel (Bestand) und weiter zur Rheiner Landstraße.

### *Querschnitt*

Der Querschnitt der Entlastungsstraße West ist zweistreifig, an den Knotenpunkten können Aufweitungen für Linksabbiegestreifen notwendig werden. Auf der der Stadt zugewandten Seite soll ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen werden. Die Integration in den Landschaftsraum soll über umfangreiche Begleitmaßnahmen erfolgen.

---

<sup>1</sup> Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner  
Verkehrskonzept Westerberg  
Im Auftrag der Stadt Osnabrück, Hannover 2003

### Knotenpunkte

Verkehrliche Verknüpfungen (vergleiche Abb. 1) sind an folgenden Stellen vorgesehen:

- Natrufer Straße
- Sedanstraße
- Parkhotel Osnabrück
- Klinikum Osnabrück
- Am Finkenhügel
- Rheiner Landstraße.

Sämtliche Knotenpunkte sind plangleich ausgebildet, entweder als Knotenpunkte mit bzw. ohne Lichtsignalanlage oder als Kreisverkehre.

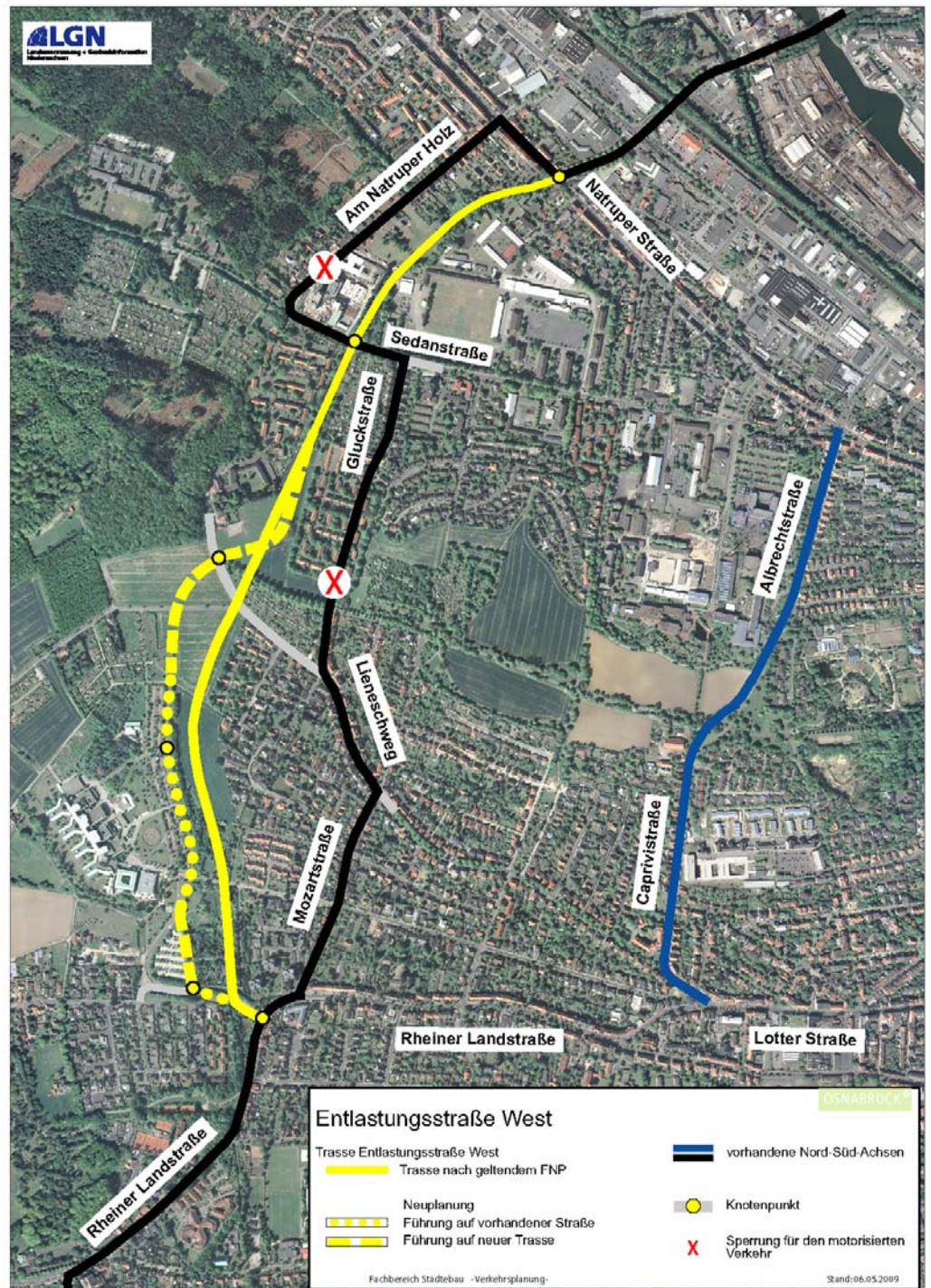


Abb. 1 Entlastungsstraße West – Linienführung und geplante Knotenpunkte

## Nachgeordnetes Netz

Nach Inbetriebnahme der Entlastungsstraße West ist eine Neuordnung des nachgeordneten Straßennetzes möglich. Die im Verkehrsmodell des Masterplan Mobilität überprüften Varianten sehen für den Straßenzug Mozartstraße/Lieneschweg/Händlerstraße/Gluckstraße eine Unterbrechung – unter Offenhalten für den ÖPNV und gegebenenfalls für unmittelbare Anlieger – vor. Auch die Straße Am Natruper Holz könnte als Parallelroute zur Entlastungsstraße West entsprechend unterbrochen werden. Der Straßenzug Caprivistraße/Albrechtstraße wurde unverändert beibehalten.

## Verkehrliche Wirkungen

Die Entlastungsstraße West wird nach den Prognoseberechnungen des Masterplan Mobilität für das Jahr 2025, unter Einbeziehung der städtebaulichen Entwicklungen, – abschnittsweise unterschiedlich – mit etwa 13.400 bis 16.500 Kfz/24h belastet sein. Die stärkste Belastung ergibt sich auf dem Abschnitt zwischen den Knotenpunkten Sedanstraße und der Anbindung Parkhotel (Abb. 2).

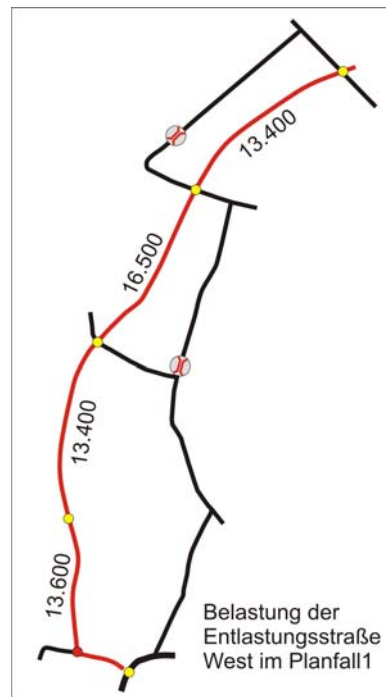


Abb. 2 Belastung der Entlastungsstraße West im Planfall 1 des Masterplan Mobilität Osnabrück

Die verkehrlichen Wirkungen beschränken sich überwiegend auf den Stadtteil Westerberg. Die größte Entlastung würde der Straßenzug Mozartstraße/Lieneschweg/Händlerstraße/Gluckstraße erfahren. Die derzeitige Belastung (2008) von etwa 9.000 Kfz/24h würde sich mehr als halbieren. Im Prognosefall (2025 ohne Entlastungsstraße West und anderer Maßnahmen) sind für diesen Straßenzug etwa 9.300 Kfz/24h berechnet.

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. Sie trägt an den Querschnitten Hansastraße und Natruper-Tor-Wall etwa 10 %. Die Lotter Straße wird zwischen Wallring und Saarplatz um bis zu 20 % entlastet.

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 z.T. weiter zur A30 (Anschlussstelle Hellern) abgewickelt, die zurzeit Richtung Osten z.B. über den Wallring geführt werden.

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. Gesamtstädtische oder gar überörtliche Durchgangsverkehre spielen jedoch keine Rolle.

### **ÖPNV**

Der ÖPNV wird heute über den Straßenzug Am Natruper Holz/Gluckstraße/Händelstraße/Am Heger Holz/Finkenhügel geführt. Zusätzlich verkehrt seit kurzem eine Buslinie über den Straßenzug Caprivistraße/Albrechtstraße und verbindet die Hochschulstandorte am Westerberg und am Neuen Graben. Beide Linienführungen sollen auch nach Inbetriebnahme der Entlastungsstraße West beibehalten werden, da eine Verlagerung auf die Entlastungsstraße West wegen der fehlenden Erschließungswirkung keinen Sinn macht.

### **Verkehrliche Gesamtbewertung**

Die verkehrliche Bedeutung der Entlastungsstraße West Osnabrück ergibt sich aus der Verkehrserzeugung des Stadtteils Westerberg und der Tangentialbeziehungen im westlichen Stadtbereich, für die es heute neben den vorhandenen Beziehungen durch den Stadtteil Westerberg hindurch keine Alternativen gibt. Die verkehrliche Bedeutung ergibt sich nicht aus städtischen Durchgangsverkehren oder gar überörtlichen Durchgangsverkehren. Alternativen zur Entlastungsstraße West, etwa der Ausbau der Straße zum Flugplatz, sind verkehrlich erheblich wirkungsärmer.

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

Für die Entlastungsstraße West reicht der Ausbaustandard einer zweistreifigen Stadtstraße mit plangleichen Knotenpunkten aus. Die Integration der Straße in den Freiraum ist eine anspruchsvolle Aufgabe, in Anbetracht der entwurfstechnischen Randbedingungen erscheint die Aufgabe aber lösbar. Es

wird empfohlen, für die Entlastungsstraße West eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, in deren Mittelpunkt die städtebauliche und landschaftliche Integration der Straße steht.

Auch wenn eine Beeinträchtigung der Naherholungsfunktion der Freiräume im Westerberg nicht auszuschließen ist, erscheint der Gewinn an Wohnruhe im bebauten Bereich und die zu erwartende Verbesserung der Verkehrssicherheit die Nachteile mehr als aufzuwiegen.

Hannover, den 07.01.2009  
SHP Ingenieure