



Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung am 13.02.2014		öffentlich		
		Vorlagen-Nr.: FB 3/882/2013		
Nr. 1 der TO				
Dez. I	FB 3: Planen und Bauen		Datum:	19.12.2013
FBL / stellv. FBL	FB Finanzen	Dezernat I / II	Der Bürgermeister	
Beratungsfolge:				
Gremium:	Datum:	TOP	Zuständigkeit	Bemerkungen:
Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung	13.02.2014		Entscheidung	

Beratungsgegenstand:

K8n - gemeindliche Stellungnahme zum Linienabstimmungsverfahren

I. Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss empfiehlt dem Rat, sich beim Planungsträger dafür einzusetzen, im weiteren Verfahren die Variante 1 weiter zu verfolgen.
2. Sollte der Planungsträger hingegen eine Variante mit kaum Entlastungseffekten in den Ortslagen Seppenrade und Lüdinghausen für das weitere Verfahren auswählen, so wird dem Rat der Stadt Lüdinghausen empfohlen, sich nicht mehr an den Planungs- und Baukosten zu beteiligen.

II. Rechtsgrundlage:

StrWG NRW, BauGB, GO, Zuständigkeitsregelung des Rates

III. Sachverhalt:

Die B 474n ist auf Dülmener Stadtgebiet bis zur Autobahnanschlussstelle "Dülmen-Nord" fertiggestellt, die Realisierung der Ortsumfahrungen Waltrop und Datteln rückt näher. Durch diese verbesserten Fahrbedingungen erhöht sich der verkehrliche Druck auf die Ortsdurchfahrten Olfen, Seppenrade und Lüdinghausen.

Der Kreis Coesfeld plant daher zur Entlastung dieser Ortslagen den Neubau einer südwestlichen Entlastungsstraße im Zuge der K 8. Es wurden im Rahmen der Linienabstimmung verschiedene Lösungsmöglichkeiten entwickelt.

Die Planentwürfe haben zur Beteiligung der Bürger in den berührten Kommunen (inkl. Haltern) vom 18.11. – 17.12.2013 für einen Monat öffentlich ausgelegen. Die Träger öffentlicher Belange - und somit auch die Stadt Lüdinghausen - sind zur Stellungnahme bis zum 16.4.2014 aufgefordert. Vorgesehen ist ein zweistufiges Verfahren, um Baurecht für eine solche Straße zu erlangen:

- **Linienabstimmung:** Ermittlung eines konfliktarmen grundsätzlichen Korridors, der in seiner Lage noch etwas flexibel ist; dient als Vorschlagsvariante für das Planfeststellungsverfahren
- **Planfeststellung:** legt die exakte Trassenführung fest

In die Untersuchungen für einen möglichst konfliktarmen Korridor sind fünf Trassenführungen eingeflossen (vgl. Grafik Übersicht). Hierzu haben die Fachbüros eine umfangreiche Matrix aufgestellt, die die Punkte

- Raumordnung / Städtebau,
- verkehrliche Effekte,
- technische Gestaltung,
- Umweltauswirkungen,
- Lufthygiene / Schall,
- Wirtschaftlichkeit sowie
- Erreichung des Planungsziels

bei den einzelnen Varianten vergleicht. Je ein Ausdruck dieser 55x67cm großen eng bedruckten Matrix wird den Fraktionen zur Verfügung gestellt, die digitale Fassung ist in das Bürger- / Ratsinformationssystem eingestellt. Die Gesamt-Unterlagen umfassen über 400 Seiten und etwa 200 Megabyte.

Anbei eine Kurzbeschreibung der Varianten sowie ihrer Vor- und Nachteile:

- **Null-/Ausbauvariante:**

Der derzeitige Streckenverlauf der Kreisstraße 8 wird beibehalten. Jedoch ist außerorts eine Erweiterung des Querschnittes und damit verbunden eine grundlegende Erneuerung der Fahrbahn entsprechend der zukünftigen Verkehrsverhältnisse erforderlich. Ferner sind die beiden Brücken über die Stever in die Planungsüberlegungen einzubeziehen. Innerhalb der Ortslage ist insbesondere der Teilabschnitt „Eckernkamp“ zu optimieren.

Vorteile u.a.: vergleichsweise geringer Flächenbedarf

Nachteile u.a.: keine verkehrliche Entlastung für Olfen, Seppenrade und Lüdinghausen
Notwendigkeit teurer und ökolog. kritischer Steverquerung
drittteuerste Baukosten

- **modifizierte Null-/Ausbauvariante:**

Bei der modifizierten Null- / Ausbauvariante wird von einer westlichen Ortsumgehung Olfens ausgegangen, welche an der kürzlich fertig gestellten K 9 n in Höhe der Einmündung „Springenkamp“ beginnt und dann in Richtung Nordosten verschwenkt. Die Anbindung an die bestehende K 8 wäre am nordwestlichen Ortsausgang von Olfen zwischen den Siedlungen „Schafhorst“ und „Sternbusch“ vorgesehen. Im weiteren Verlauf würde die Trasse der K 8 beibehalten. Wie auch bei der Nullvariante ist die K 8 incl. der Brücken über die Stever entsprechend der prognostizierten Verkehrsbelastung auszubauen.

Vorteile u.a.: vergleichsweise geringer Flächenbedarf

Nachteile u.a.: Notwendigkeit teurer und ökolog. kritischer Steverbrücke
potentielles Hemmnis für Olfener Siedlungsentwicklung
fast keine verkehrliche Entlastung für Seppenrade und Lüdinghausen
zweitteuerste Baukosten

- **Variante 1** (bislang hauptsächlich fokussiert, siehe Ratsvorlage FB 3/550/2007):

Die Variante 1 beginnt in Höhe der K 9 etwa 1.100 m westlich des Ortsausganges und verläuft dann in Richtung Norden. Die Strecke mündet westlich des Campingplatzes in die Trasse der bestehenden Kreisstraße 8. Der Verlauf der Variante 1 entspricht einer im Flächennutzungsplan der Stadt Olfen dargestellten Vorbehaltsfläche für Straßenplanungen. Die Länge der Strecke bis zur K 8 alt beträgt ca. 2.300 m.

Vorteile u.a.: kürzeste der Varianten 1 bis 3

vergleichsweise geringer Flächenbedarf

keine Einschränkung für Olfener Siedlungsentwicklung

zweitgünstigste Baukosten

höchste Entlastungswirkung aller Varianten für SR und LH

Nachteile u.a.: Notwendigkeit teurer und ökolog. kritischer Steverquerung

- **Variante 2:**

Die Variante 2 beginnt in Höhe der K 9 etwa 1.500 m westlich des Ortsausganges und verläuft dann ebenfalls in Richtung Norden, allerdings in einem weitläufigeren Bogen. Die Strecke

mündet ebenfalls westlich des Campingplatzes in die Trasse der bestehenden Kreisstraße 8. Die Länge der Strecke bis zur K 8 alt beträgt ca. 3.150 m.

Vorteile u.a.: keine Einschränkung für Olfener Siedlungsentwicklung

Nachteile u.a.: Notwendigkeit teurer und ökolog. kritischer Steverquerung
viele nachteilige umweltrelevante Faktoren
teuerste Baukosten
gegenüber Variante 1 geringere verkehrliche Entlastung für SR und LH

- **Variante 3:**

Die Variante 3 verläuft von der K 9 aus nach Norden, mündet jedoch nicht in die K 8, sondern trifft auf die Bundesstraße 58 in einer Entfernung von ca. 1 km westlich des Knotenpunktes K 8 / B 58. Die Länge der Strecke bis zur B 58 beträgt etwa 4.500 m.

Die Trasse liegt nicht auf Lüdinghauser Stadtgebiet.

Vorteile u.a.: teure und ökolog. kritische Steverquerung nicht notwendig
günstigere Baukosten

keine Einschränkung für Olfener Siedlungsentwicklung

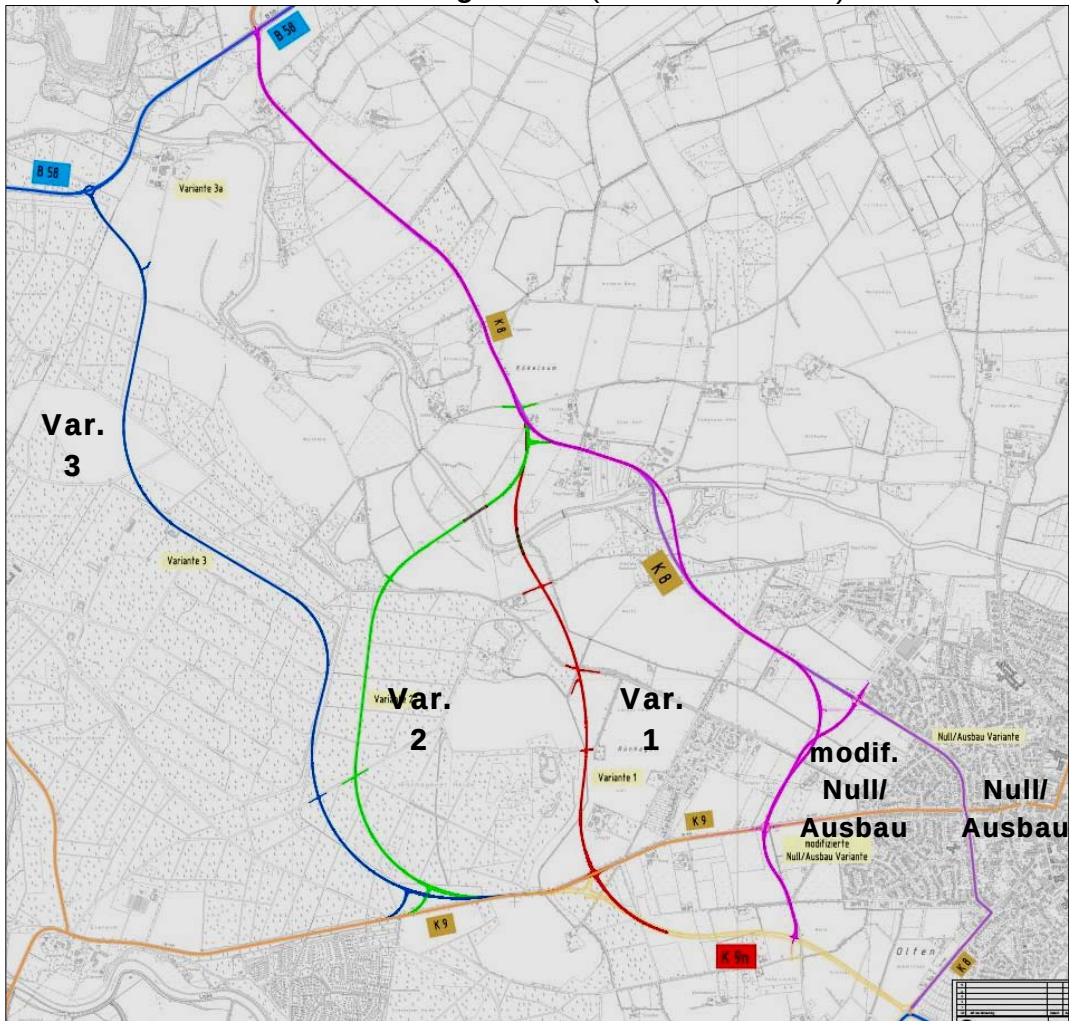
Nachteile u.a.: sehr geringe verkehrliche Entlastung für SR und LH

Der Beschluss des Stadtrates (FB 3/550/2007) zur **Beteiligung an den Planungs- und Baukosten** (Land 70%, Kreis 15%, Olfen 7,5%, Lüdinghausen 7,5%) hat sich – wie auch der im Januar 2007 vom Kreis Coesfeld erstellten Grafik sowie der Niederschrift über den Inhalt der Beratung zu entnehmen – auf eine ortsnahe Trassenführung bezogen, um möglichst wirksame Entlastungseffekte für Seppenrade zu erzielen (Seinerzeitige Formulierung des Anlasses: *"Der Verkehrsdruck auf die Ortsdurchfahrt B 474 in Seppenrade wird sich erhöhen. Ebenso ist zu erwarten, dass sich bei einem südlich von Olfen kommenden Ausbau (die Ortsumgehung Datteln soll 2010, die Waltrops 2013 abgeschlossen sein) auch die Fahrtbeziehung über die B 235 durch Lüdinghausen zur A 43-Anschlussstelle Senden intensivieren wird. Insbesondere Seppenrade würde zukünftig als Nadelöhr verbleiben."*).

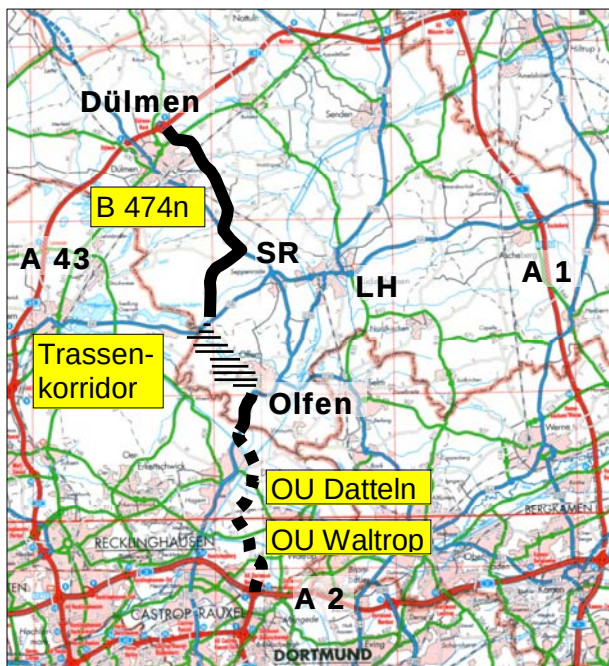
Die Trassenführung gemäß Variante 3 ist zwar vergleichsweise kostengünstig, bietet Vorteile aus ökologischer Sicht und entlastet die Ortsdurchfahrt Olfen (allerdings weniger stark als die anderen Varianten), für die Ortslagen Seppenrade und Lüdinghausen bringt sie jedoch nur sehr geringe positive Effekte. Laut Aussage des von der Stadt Lüdinghausen zu Rate gezogenen Verkehrsingenieurs Dr. Bondzio (Büro BBW, Bochum) ist die prognostizierte Entlastungswirkung um 500 Kfz pro Tag kaum spürbar. In der nachmittäglichen Spitzenstunde (mit etwa 8-9% der Fahrzeuge anzusetzen) würden an der Stelle nur etwa 45 Kfz in der Stunde weniger fahren, was weniger als einem Fahrzeug pro Minute entspricht. Dies ist für die Anwohner praktisch nicht spürbar.

Sollte der Planungsträger eine Variante mit so geringen Entlastungseffekten für die Ortslagen Seppenrade und Lüdinghausen für das weitere Verfahren auswählen, so ist ein finanzielles Engagement der Stadt Lüdinghausen nicht mehr zu rechtfertigen. Der Nutzen für die Stadt Olfen wird zwar anerkannt, ist aber für die Stadt Lüdinghausen deutlich in Frage zu stellen.

untersuchte **Trassenführungen** (nicht maßstäblich)



Die Trassenkorridore im **Netzzusammenhang**



Vergleich der durch die Varianten erwarteten Entlastungseffekte in den Ortsdurchfahrten Olfen, Seppenrade und Lüdinghausen

(Quelle: Verkehrsuntersuchung IVV zum Neubau der K8n in Olfen)

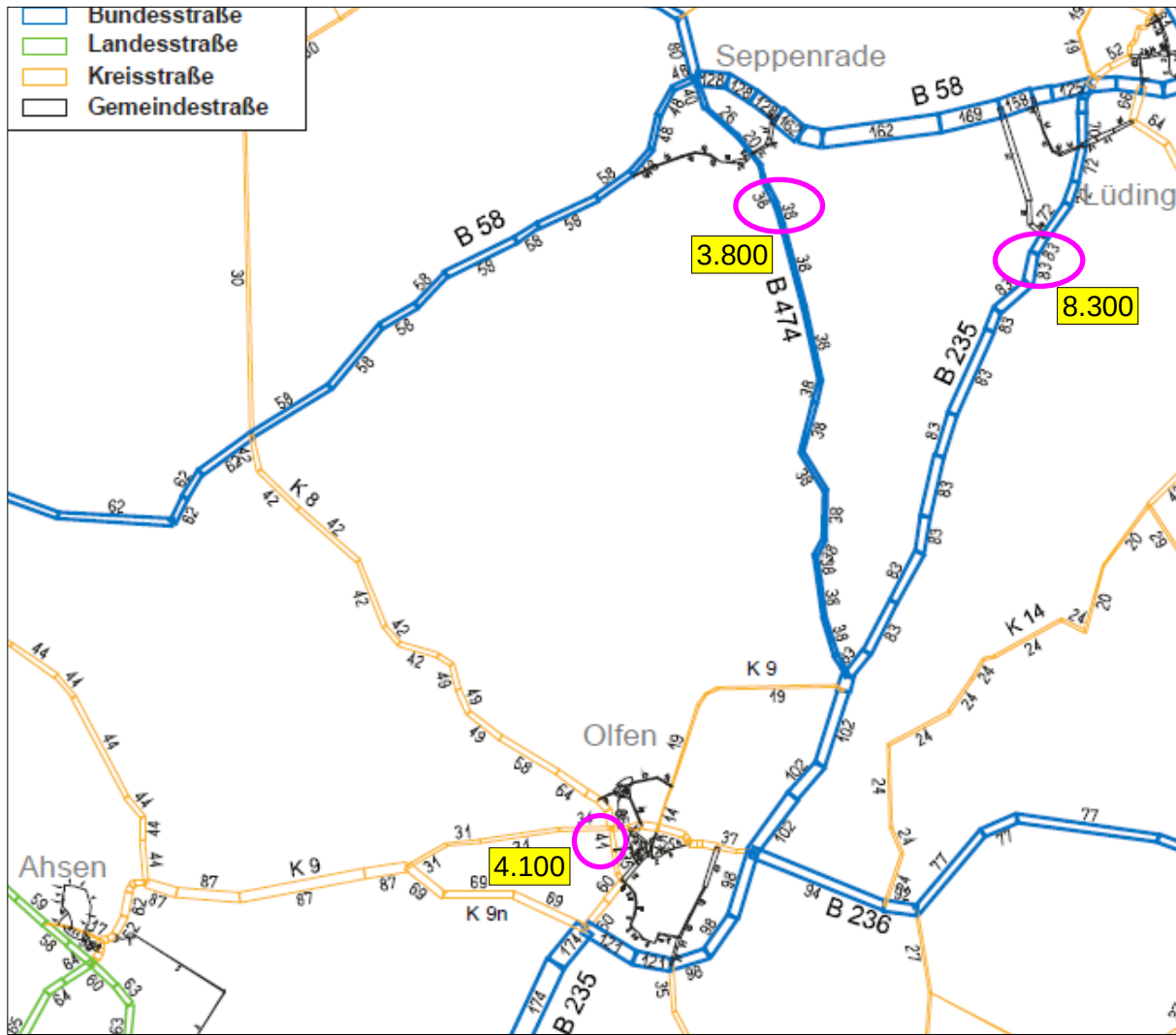
- Stand: Oktober 2009 sowie zusätzliche Variantenuntersuchung P0/Ausbau 16.2.2012
- Ergebnisse als Kfz-Fahrten Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)

absolute Zahlen / Entlastungen gegenüber dem Prognose-Null-Fall*

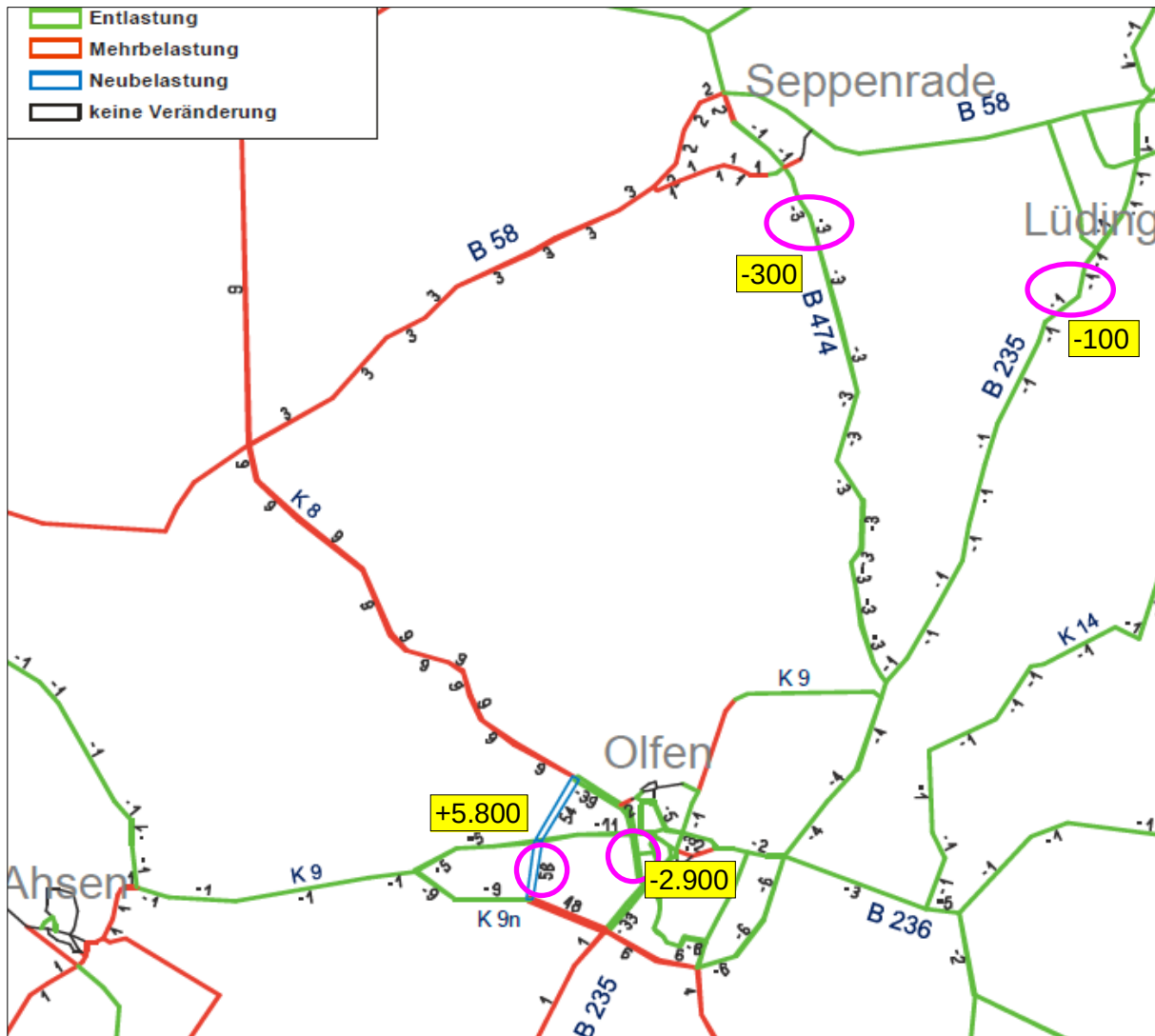
	Bestand 2005	Prognose- Null-Fall* P0 2025	allgemeine Veränderung von 2005 bis 2025	Trasse mod. Null/ Ausbau 2025 (insges.)	Differenz zu P0	Trasse P1 2025 (insges.)	Differenz zu P0	Trasse P2 2025 (insges.)	Differenz zu P0	Trasse P3 2025 (insges.)	Differenz zu P0
Trasse K8n	-	-	-	5.800 (insges.)	Zunahme +5.800	9.200	Zunahme +9.200	8.300	Zunahme +8.300	9.800	Zunahme +9.800
Eckernkamp (heutige K8), OD Olfen	3.700	4.100	Zunahme +400	1.200	Entlastung um 70%, -2.900	2.200	Entlastung um 46%, -1.900	2.200	Entlastung um 46%, -1.900	2.400	Entlastung um 41%, -1.700
B 474, südl. Ortseingang SR	3.300	3.800	Zunahme +500	3.500	Entlastung um 8%, -300	2.900	Entlastung um 23%, -900	3.100	Entlastung um 18%, -700	3.300	Entlastung um 13%, -500
B 235, südl. Ortseingang LH	7.700	8.300	Zunahme +600	8.200	Entlastung um 1%, -100	7.300	Entlastung um 12%, -1.000	7.500	Entlastung um 10%, -800	7.800	Entlastung um 6%, -500

*Prognose-Null-Fall: aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung zu erwarten, auch wenn strassenbaulich keine Veränderung durchgeführt wird

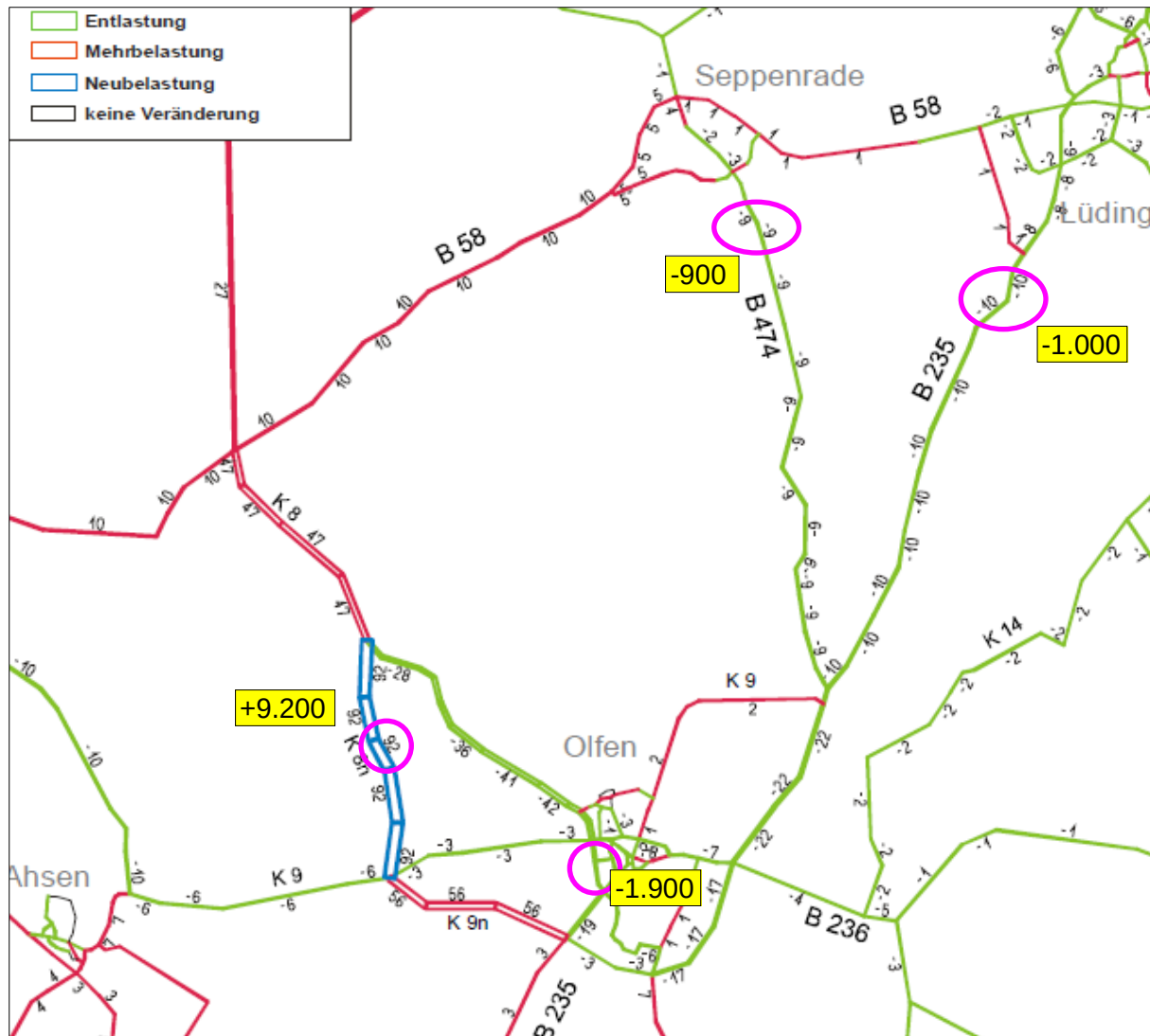
Prognose-Null-Fall 2025



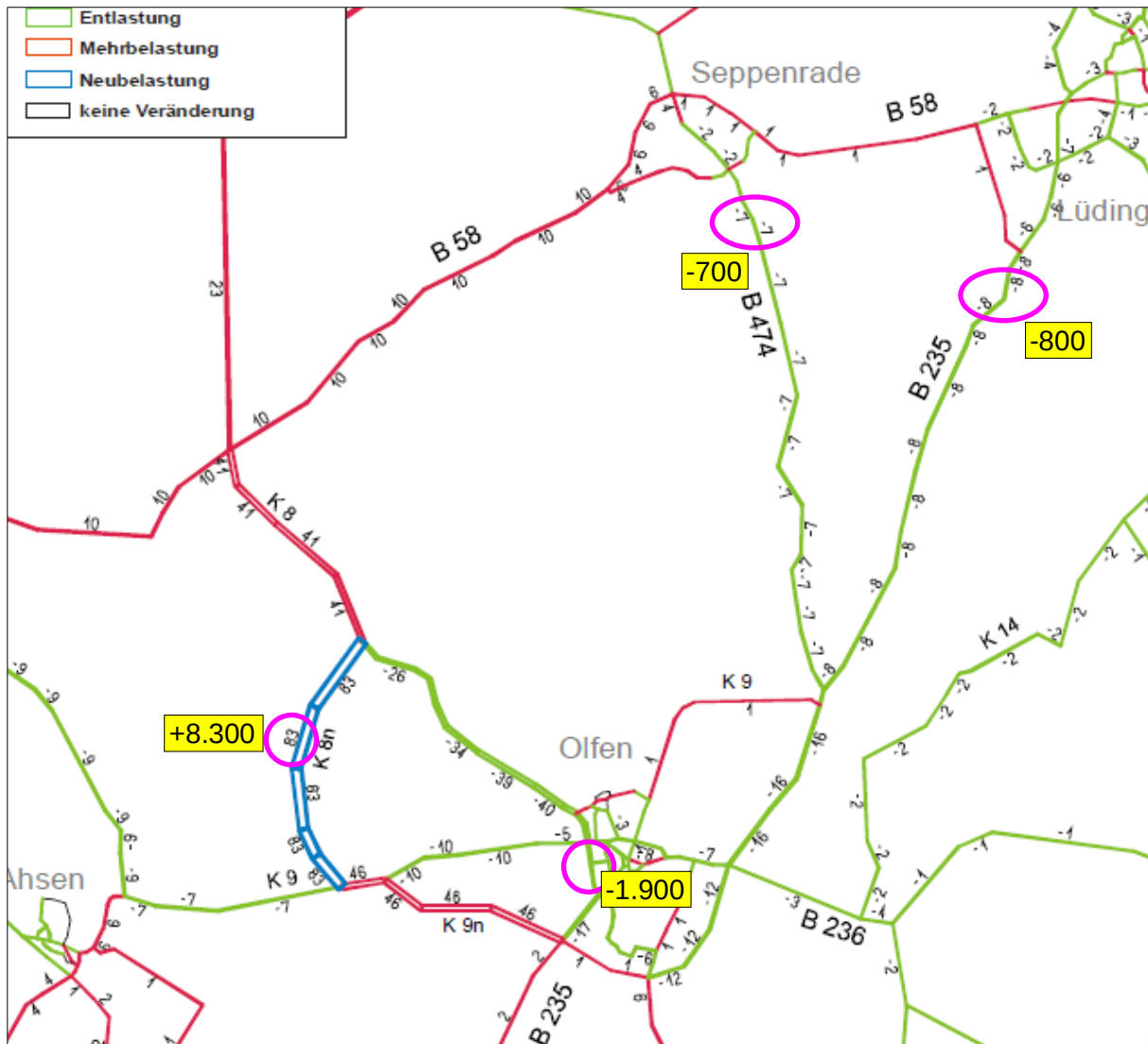
Be-/Entlastungseffekte gegenüber dem Prognose-Null-Fall...
... bei modifizierter Null-/Ausbauvariante



Be-/Entlastungseffekte gegenüber dem Prognose-Null-Fall...
... bei Variante 1



Be-/Entlastungseffekte gegenüber dem Prognose-Null-Fall...
... bei Variante 2



Be-/Entlastungseffekte gegenüber dem Prognose-Null-Fall...
... bei Variante 3

