

Linienabstimmung zum Verlauf der K 8n

- APS am 13.2.2014 -



Planungsstand

- Baulastträger: Kreis Coesfeld (ehem. B 474n-Planung)

- **Linienabstimmung**

(Suche nach einem konfliktarmen Korridor)

18.11. - 17.12.2013 Offenlegung für Bürger

aktuell

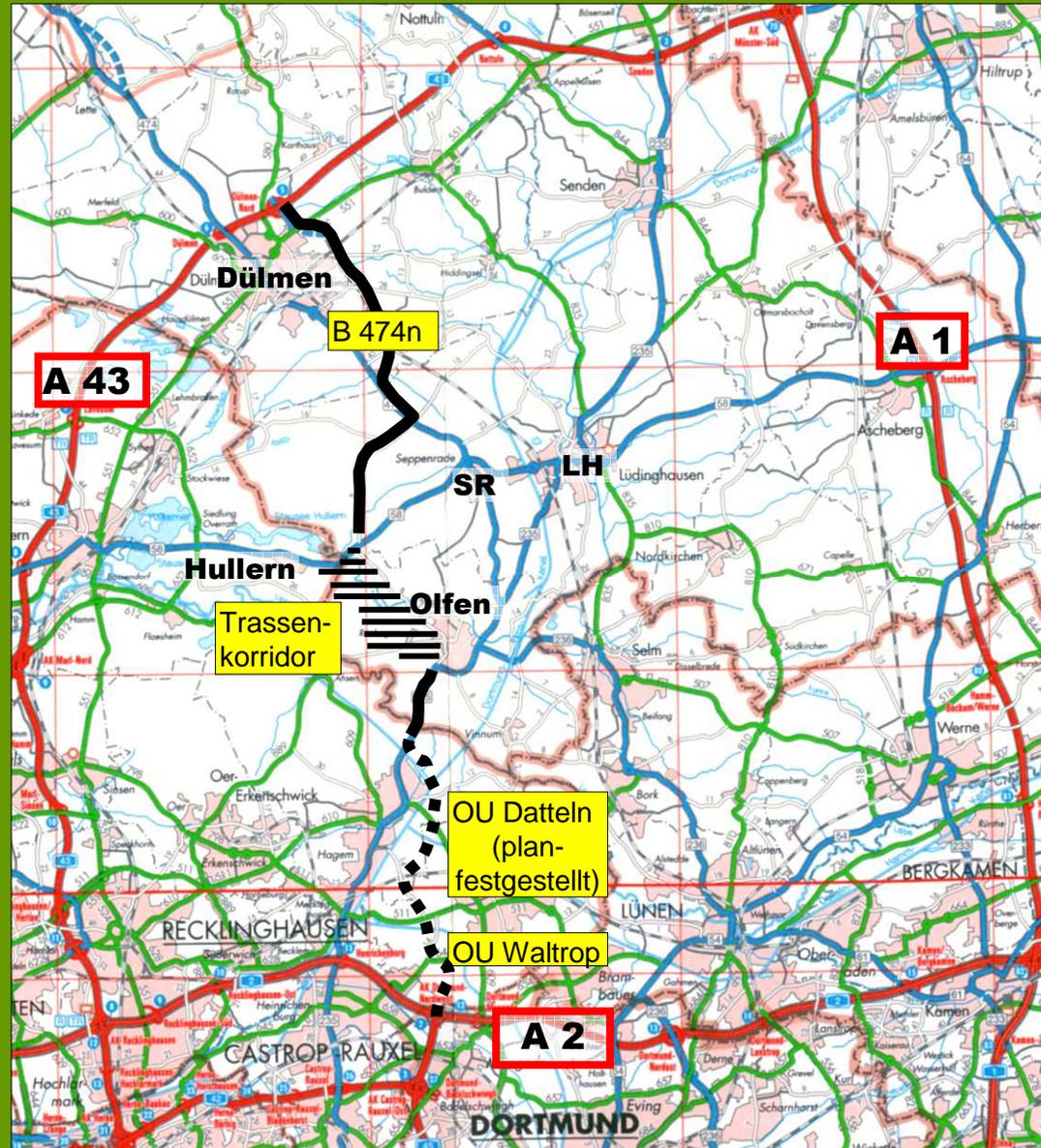
bis zum 16.4.2014 Stellungnahme durch Kommunen,
Träger öffentlicher Belange

nachfolgend: Abwägung / Beschluss durch Kreistag
Vorschlagsvariante

- **Planfeststellung**

(Festlegung der exakten Trasse)

Lage im übergeordneten Verkehrsnetz



Linienabstimmung
Verlauf K 8n
- APS 13.2.2014 -



Übersicht der geprüften Trassenvarianten

Variante 1

(bislang Favorit):

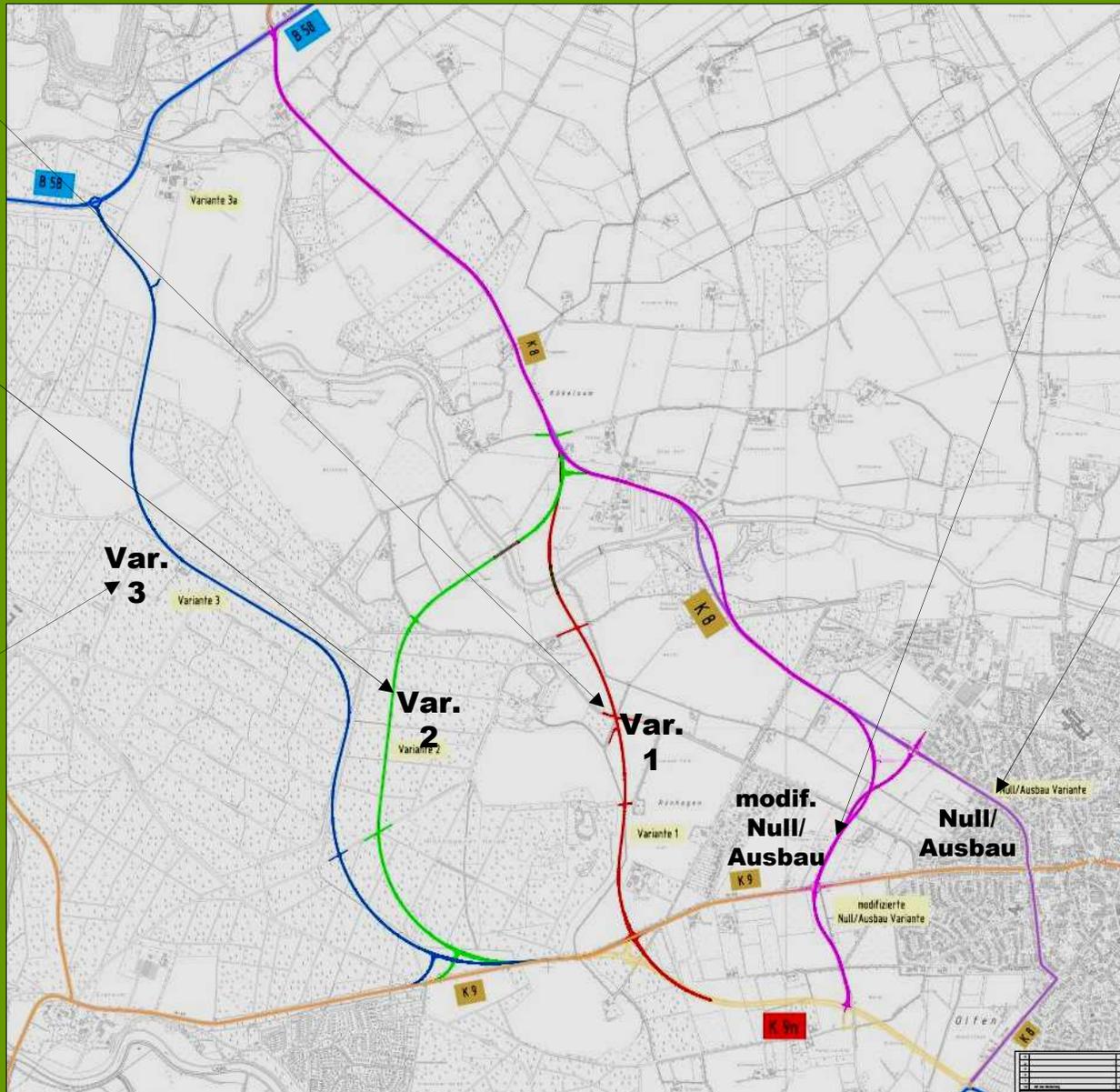
- beginnt an K 9
1.100 m westl. Olfen
- westl. Camping Einmündung in K8
- Neubau ~2.300 m

Variante 2

- beginnt an K 9
1.500 m westl. Olfen
- westl. Camping Einmündung in K8
- Neubau ~3.150 m

Variante 3

- beginnt an K 9
1.500 m westl. Olfen
- erspart Steuer-Querung
- Einmündung in B58 1km westlich
- Neubau ~4.500 m



Mod. Null-/Ausbau

- westliche Umgehung Olfens
- Beginn bei K 9n
- Verschwenk Richtung NO
- nordwestl. Olfen Anbindung an bestehende K 8
- dann Beibehalt Trasse K 8
- zwei Steuerbrücken

Null-/Ausbau

- Beibehalt derzeitiger Verlauf K 8
- außerorts Querschnittserweiterung
- grundhafte Fahrbahn-Erneuerung
- zwei Steuerbrücken
- Teilabschnitt „Eckernkamp“ zu optimieren

Linienabstimmung
Verlauf K 8n
- APS 13.2.2014 -



Analysen / Kriterien / Fachgutachten

Ordner 1	Übersichtsplan			
	0	Untersuchung von Planungsvarianten zur K 8n	Variantenvergleich / Entscheidungsmatrix	
	Untersuchung Null- / Ausbauvariante u. modifizierte Null- / Ausbauvariante			
	1		Erläuterungsbericht	
	2		Fotodokumentation	
	3	B 20	Bestandsplan K 8 - Blatt 1	1 : 5.000
		B 21	Bestandsplan K 8 - Blatt 2	1 : 5.000
	Bauliche Maßnahmen Null- / Ausbauvariante			
	4	GN-i	Straßenraumentwurf innerorts	1 : 1.000
		Qi 1	Regelquerschnitt innerorts	1 : 100
		GN-a (Blätter 2-4)	Straßenraumentwurf außerorts	1 : 2.000
		GN-B	Brückenbauwerke	1 : 500
		Qa 1	Regelquerschnitt außerorts	1 : 100
Ordner 2	Bauliche Maßnahmen Modifizierte Null- / Ausbauvariante			
	5	GM-a (Blätter 1-2)	Straßenraumentwurf außerorts	1 : 2.000
		GM-B	Brückenbauwerke	1 : 500
	5	Qa 1	Regelquerschnitt außerorts	1 : 100
		Qa 2	Regelquerschnitt außerorts	1 : 100
			Kostenschätzung	
	6	Verkehrsuntersuchung 2009 + 2012		
7	UVS	Text + Karten 1 - 8		
		Karten 9 - 14		
Ordner 3	8	Faunistische Untersuchung		
	9	Untersuchung der Fledermausfauna		

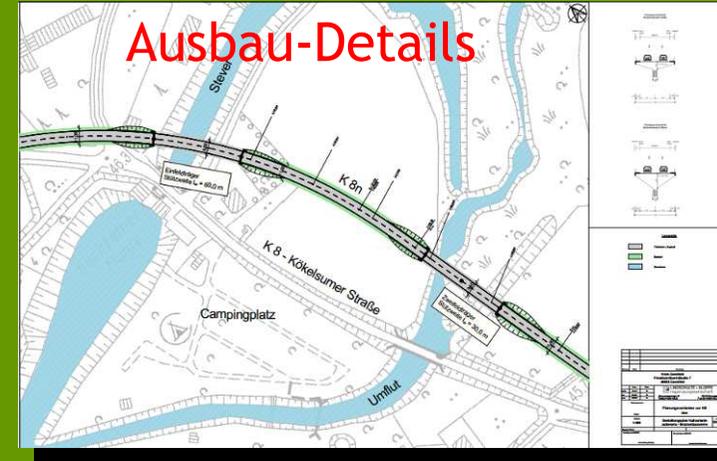
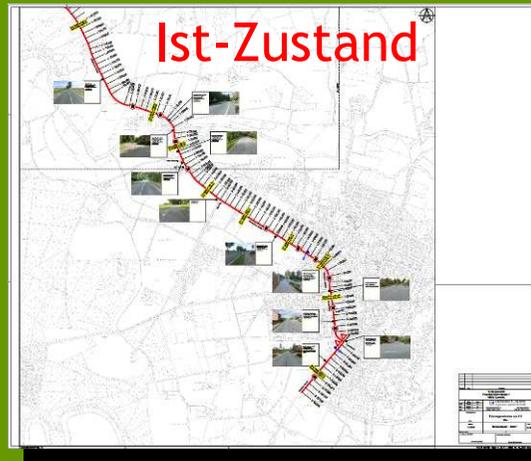
ca. 400 Seiten Texte
 x Planzeichnungen
 > 200 MB Dateien

Linienabstimmung
 Verlauf K 8n
 - APS 13.2.2014 -



Analysen / Kriterien / Fachgutachten

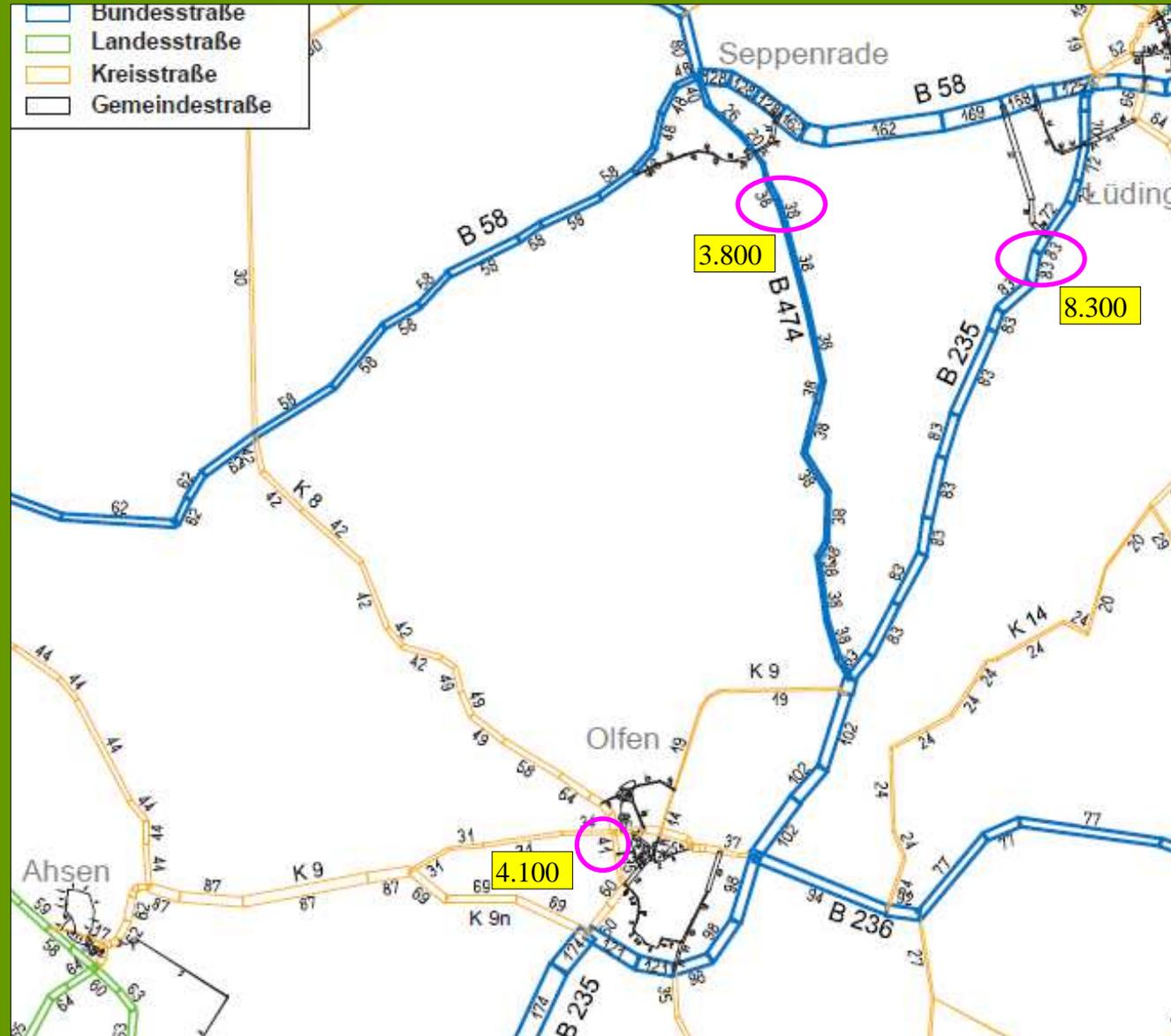
- Verkehr (Ausbauzustand, Prognosen)



Linienabstimmung
Verlauf K 8n
- APS 13.2.2014 -



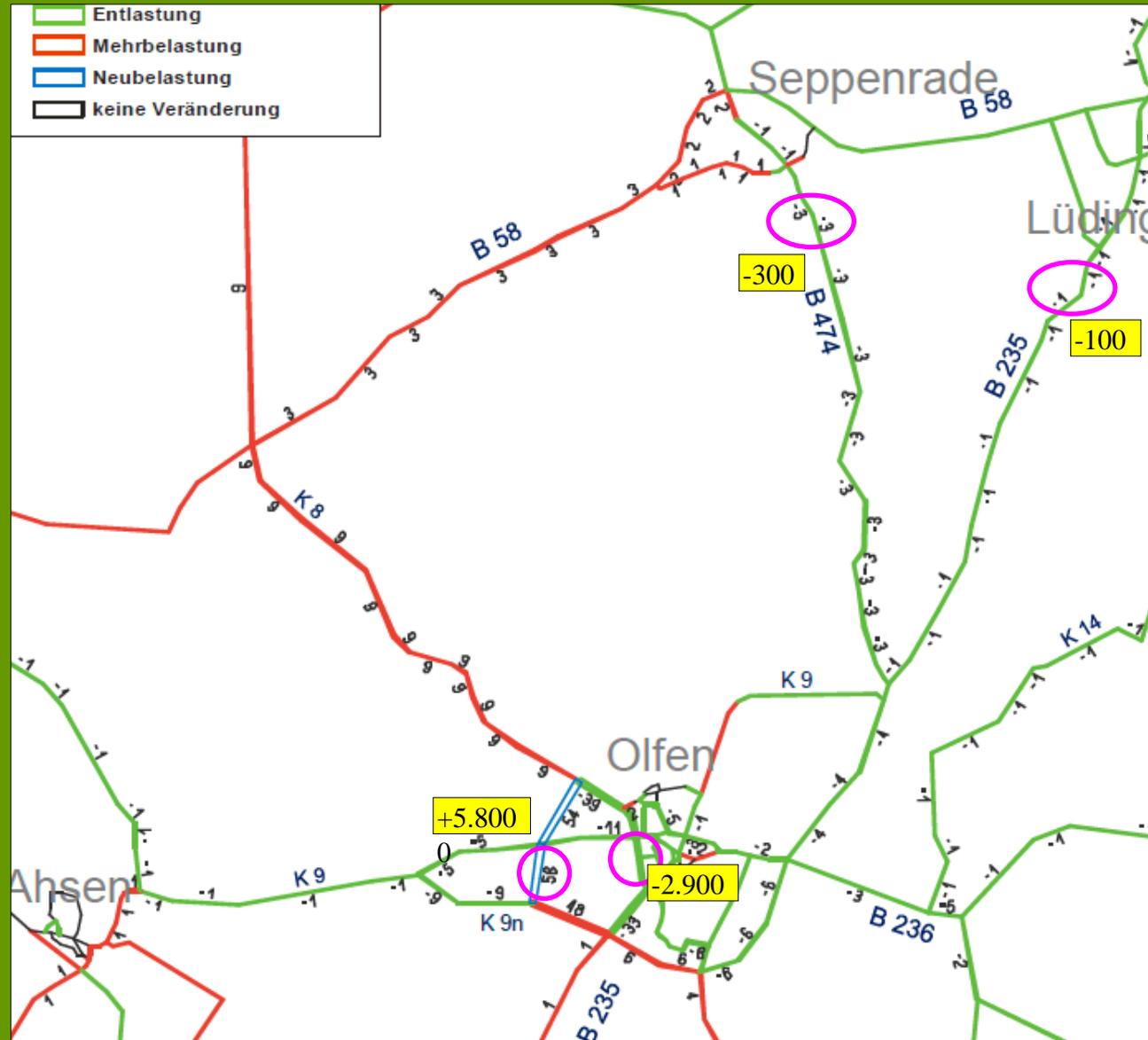
„Prognose-Null-Fall“ 2025 (unverändertes Straßennetz)



Linienabstimmung
Verlauf K 8n
- APS 13.2.2014 -



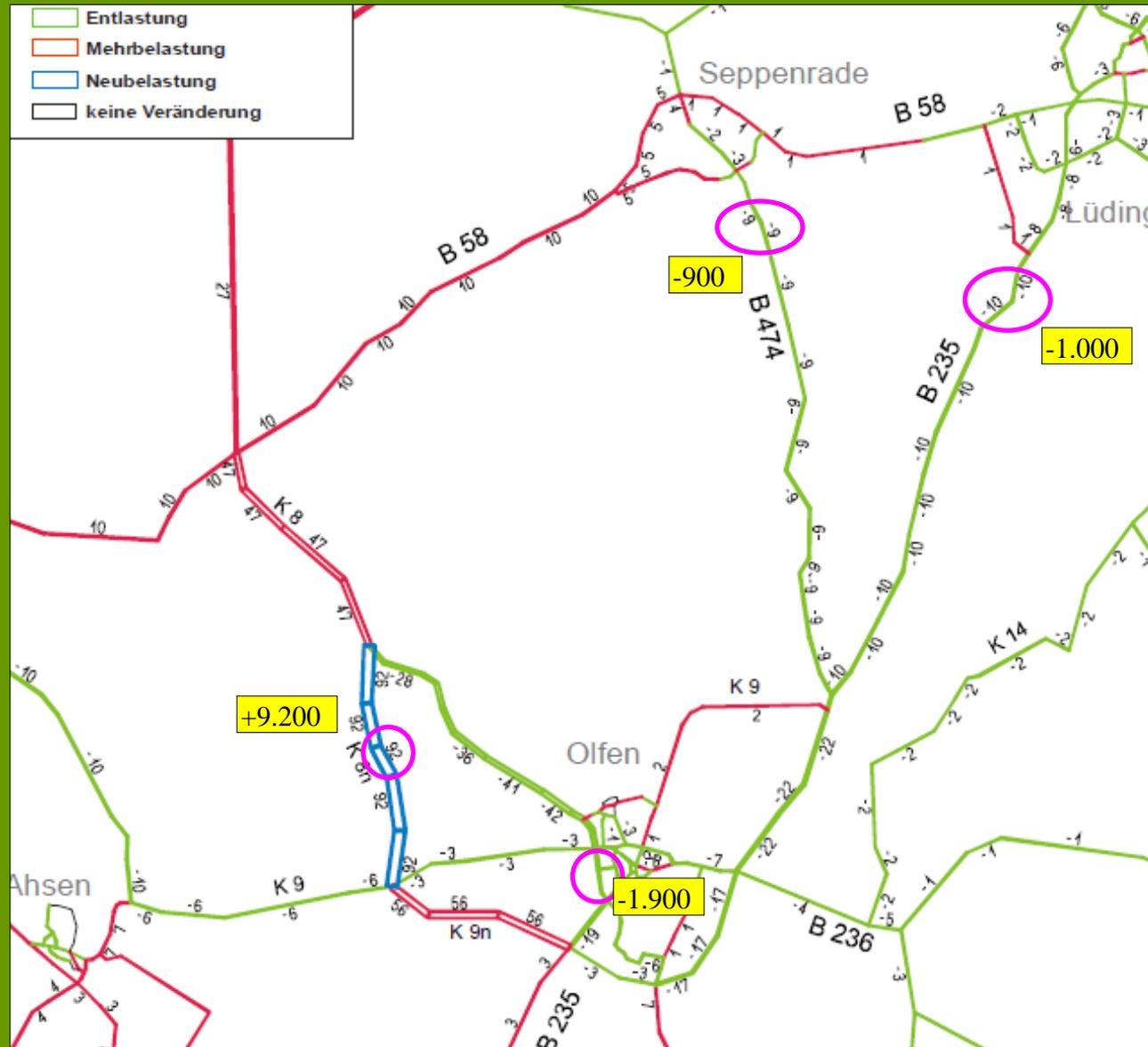
Be-/Entlastungseffekte gegenüber dem Null-Fall... ... bei modifizierter Null-/Ausbauvariante



Linienabstimmung
Verlauf K 8n
- APS 13.2.2014 -



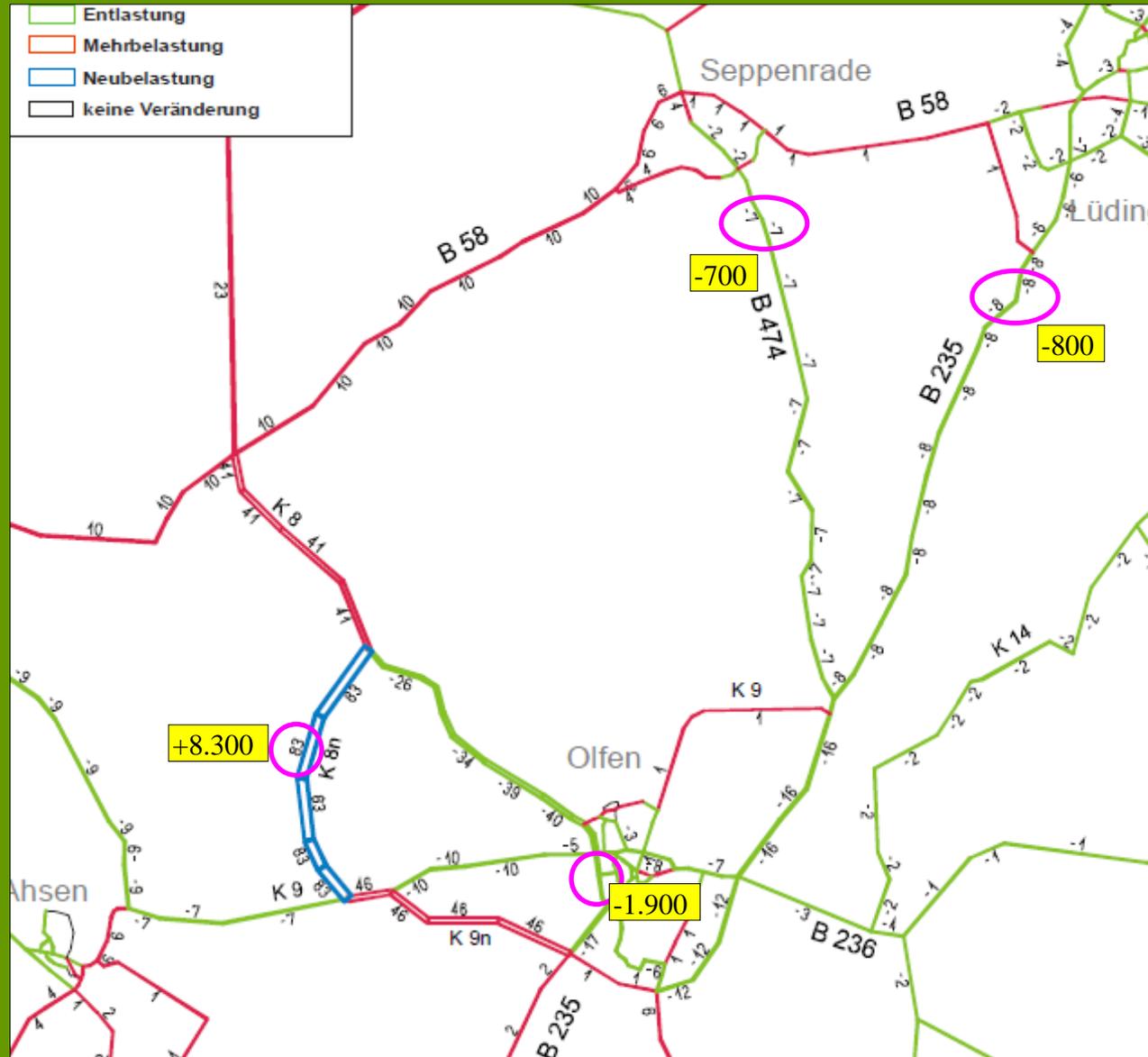
Be-/Entlastungseffekte gegenüber dem Null-Fall... ... bei Variante 1



Linienabstimmung
Verlauf K 8n
- APS 13.2.2014 -



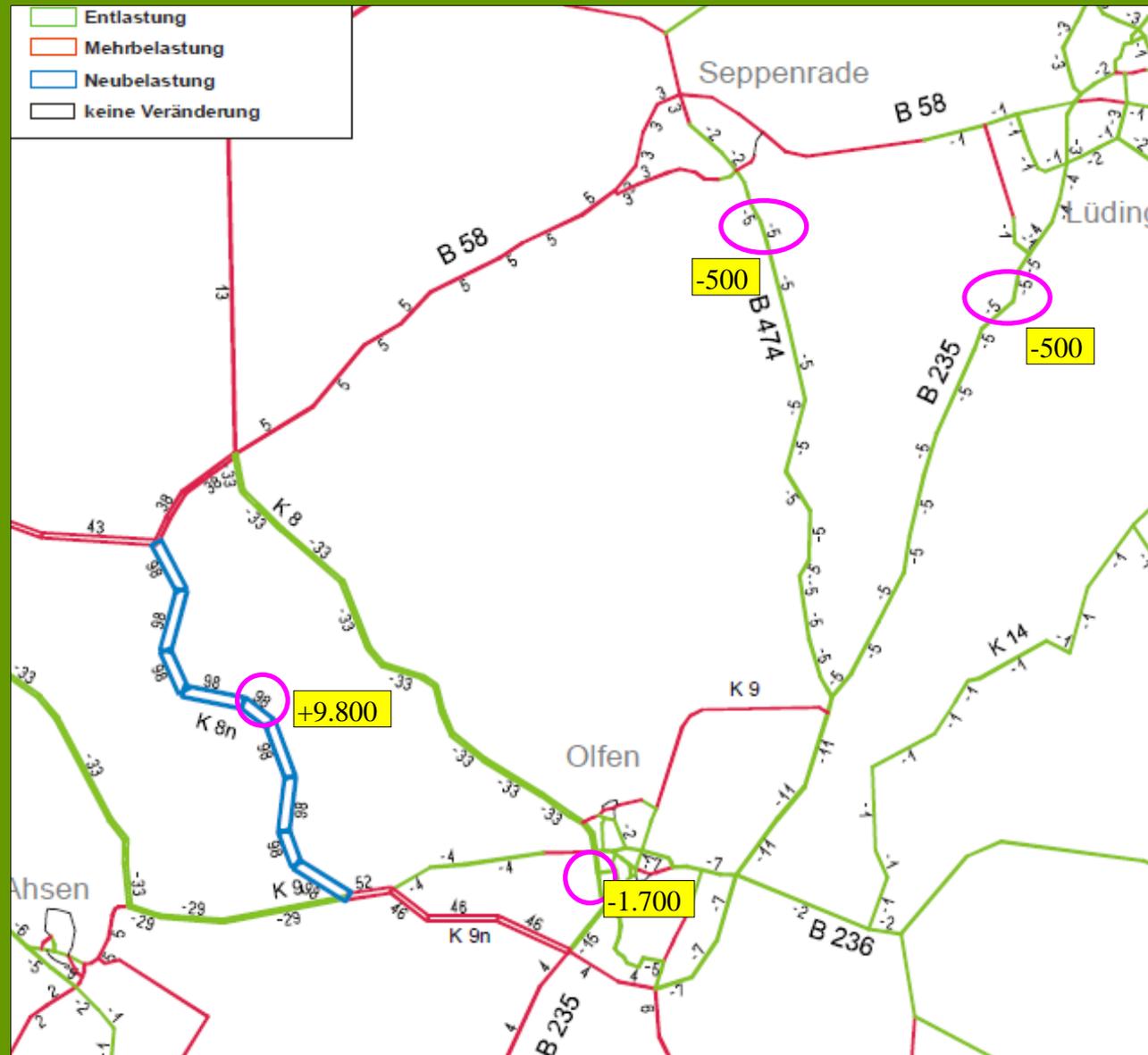
Be-/Entlastungseffekte gegenüber dem Null-Fall... ... bei Variante 2



Linienabstimmung
Verlauf K 8n
- APS 13.2.2014 -



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



Linienabstimmung
Verlauf K 8n
- APS 13.2.2014 -



Vergleich der Varianten: Be- und Entlastungseffekte

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

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

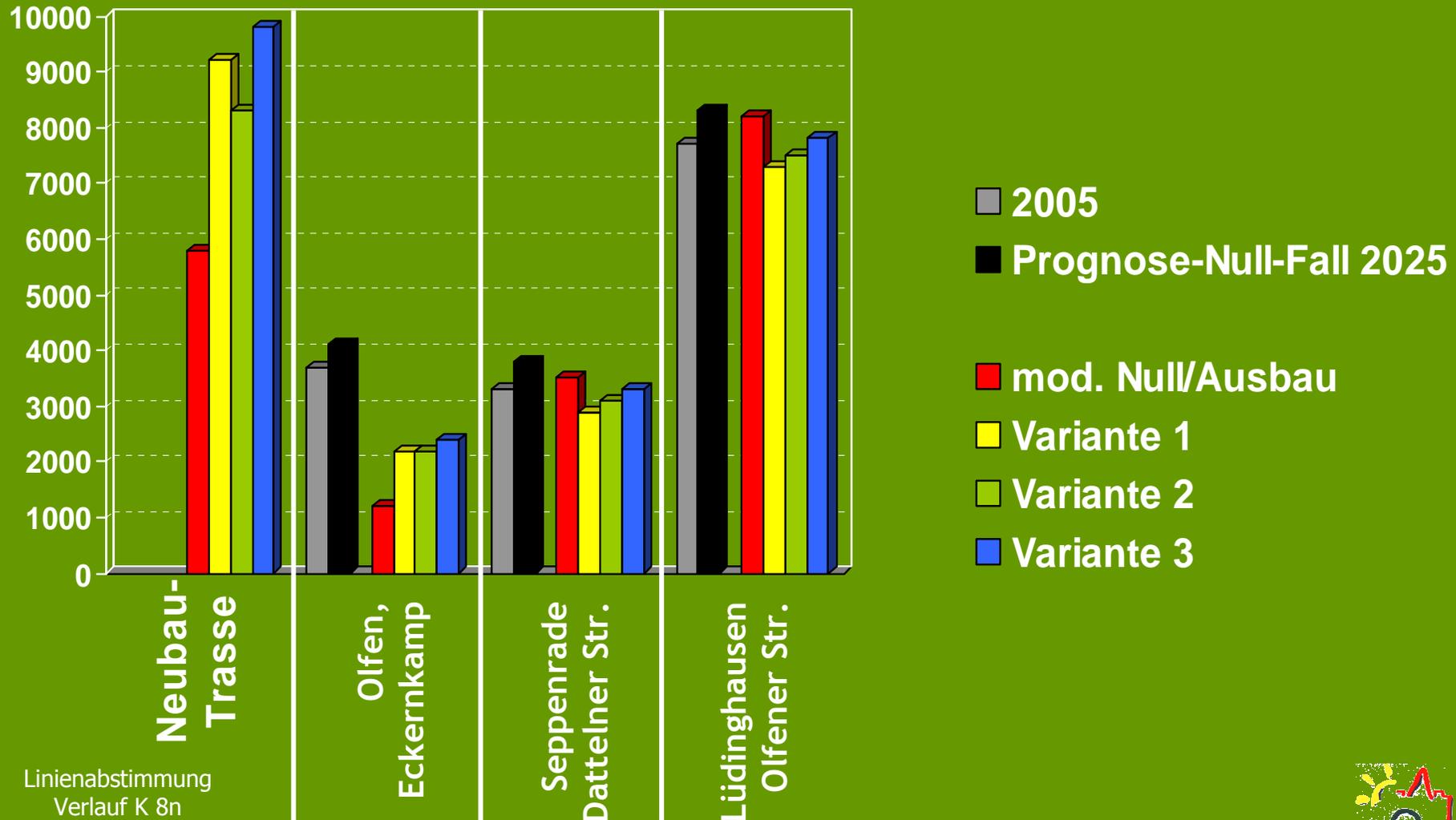
- Stand: Oktober 2009 sowie zusätzliche Variantenuntersuchung P0/Ausbau 16.2.2012
- Ergebnisse als Kfz-Fahrten Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)

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	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

Vergleich der Varianten: absolute Belastungszahlen

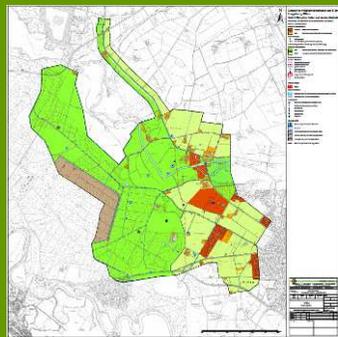
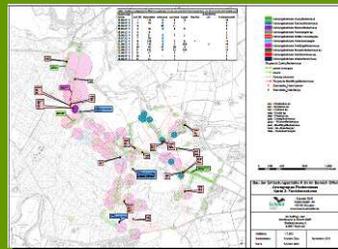
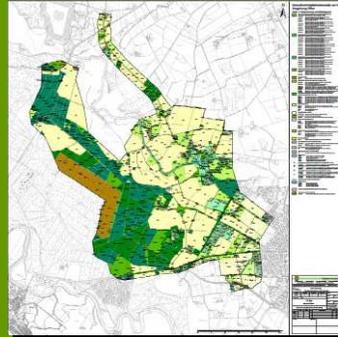


Linienabstimmung
Verlauf K 8n
- APS 13.2.2014 -



Analysen / Kriterien / Fachgutachten

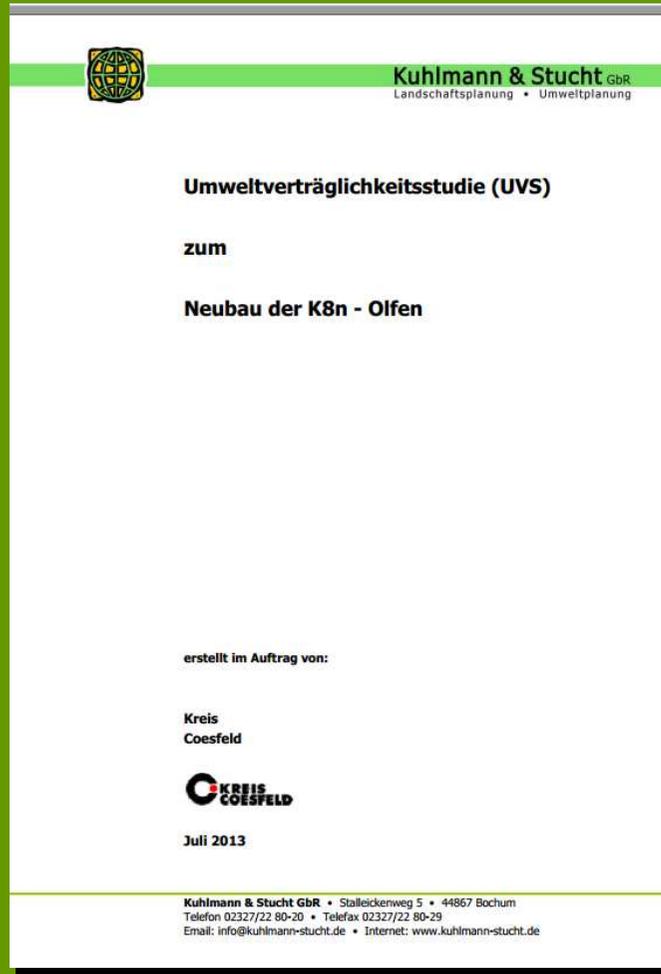
■ Umwelt



Bestand Biotoptypen
Mensch und Erholung
Flora und Fauna
Böden
Wasser
Klima und Luft
Landschaftsbild
Raumwiderstand
Auswirkungen Mensch / Kultur
Auswirkungen Tiere / Pflanzen
Auswirkungen Böden
Auswirkungen Wasser
Auswirkungen Klima und Luft
Auswirkungen Landschaftsbild
Artenschutz (u.a. Fledermäuse)

Analysen / Kriterien / Fachgutachten

■ Umwelt



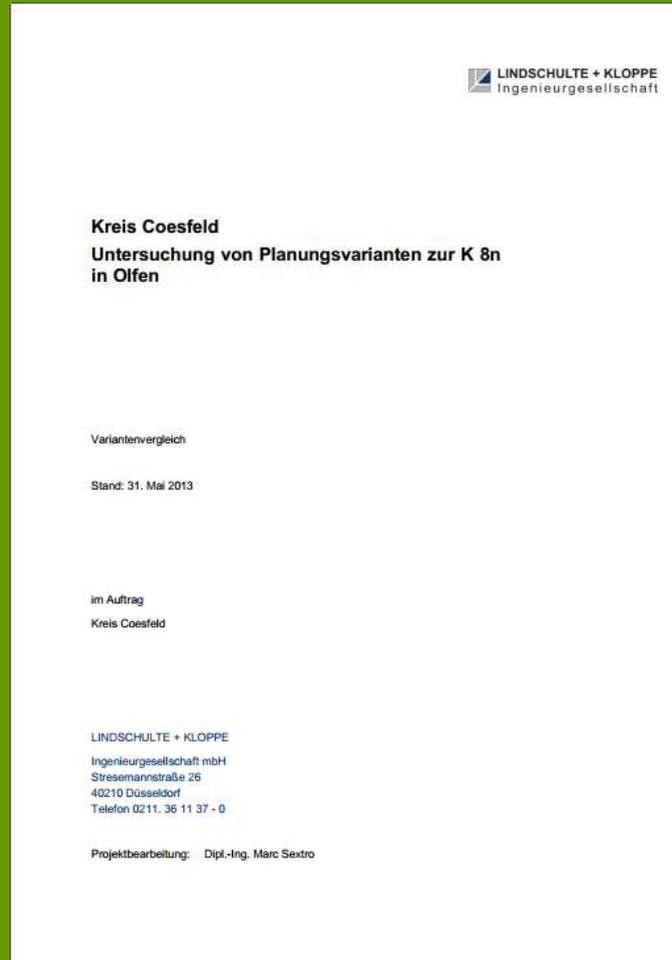
-> Umwelt-
Verträglichkeits-
Studie

Linienabstimmung
Verlauf K 8n
- APS 13.2.2014 -



Analysen / Kriterien / Fachgutachten

■ Zusammenfassung



-> in Textform

Kurzbeschreibung der Vor- und Nachteile

■ Null- / Ausbau

- + vergleichsweise geringer Flächenbedarf
- keine verkehrliche Entlastung für Olfen, Seppenrade und Lüdinghausen
- Notwendigkeit teurer und ökolog. kritischer Steverquerung
- drittteuerste Baukosten

■ modifizierte Null- / Ausbau

- + vergleichsweise geringer Flächenbedarf
- Notwendigkeit teurer und ökolog. kritischer Steverquerung
- potentiell Hemmnis für Olfener Siedlungsentwicklung
- fast keine verkehrliche Entlastung für Seppenrade und Lüdinghausen
- zweitteuerste Baukosten

■ Variante 1 (bislang hauptsächlich fokussiert)

- + kürzeste der Varianten 1 bis 3
- + vergleichsweise geringer Flächenbedarf
- + keine Einschränkung für Olfener Siedlungsentwicklung
- + zweitgünstigste Baukosten
- + höchste Entlastungswirkung aller Varianten für SR und LH
- Notwendigkeit teurer und ökolog. kritischer Steverquerung

■ Variante 2

- + keine Einschränkung für Olfener Siedlungsentwicklung
- Notwendigkeit teurer und ökolog. kritischer Steverquerung
- viele nachteilige umweltrelevante Faktoren
- teuerste Baukosten
- gegenüber Variante 1 geringere verkehrliche Entlastung für SR und LH

■ Variante 3 (nicht auf Lüdinghauser Gebiet)

- + teure und ökolog. kritische Steverquerung nicht notwendig
- + günstigere Baukosten
- + keine Einschränkung für Olfener Siedlungsentwicklung
- sehr geringe verkehrliche Entlastung für SR und LH