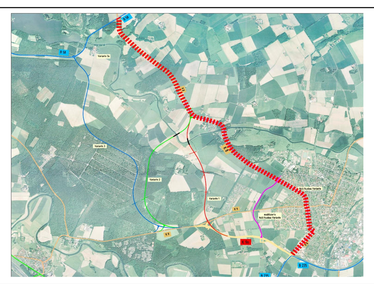
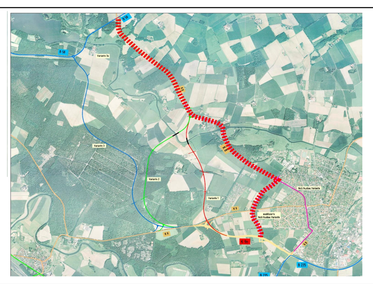
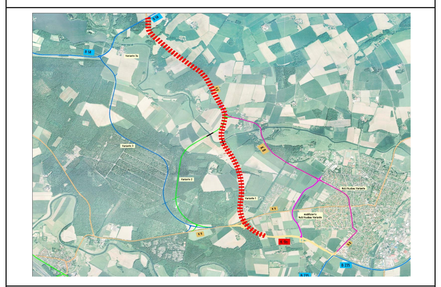
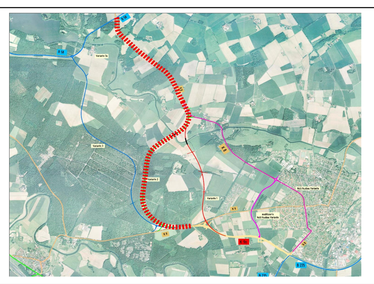
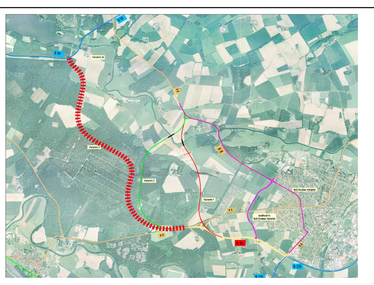
Planungsziel

Bau einer südwestlichen Entlastungsstraße für Olfen und Lüdinghausen zwischen der K 9 und der B 58 zur Entlastung der Ortslagen Olfen und Lüdinghausen-Seppenrade unter Berücksichtigung der städtebaulichen Belange der betroffenen Gemeinden.

	Null /- Ausbauvariante	modifizierte Null /- Ausbauvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Darstellung					
Beschreibung	Diese Trasse verläuft auf dem Bestand der K 8 in der Ortslage Olfen. Der Ausbau der K 8 im Bereich der Füchtelner Mühle ist ebenso Bestandteil dieser Variante wie die Weiterführung im Verlauf der K 8 bis zur B 58. Ein fahrbahnbegleitender Radweg ist vom Naturbad bis zur B 58 vorgesehen. Die Gesamtlänge der Trasse beträgt ca. 6.000 m. Im Bereich der Stever ist der Neubau zweier Brücken einzuplanen. Neue Brückenbauwerke stehen in Konflikt zu planfestgestelltem Umbau der Sterverumflut und bestehenden Eigentumsverhältnissen.	Diese Trasse verläuft von der K 9 AN5.1 in Höhe Springenkamp. Eine sehr ortsnahe Verbindung von der K 9 AN5.1 zur K 8, die auch als Erschließungsstraße für ein geplantes Wohngebiet im Westen von Olfen dienen könnte. Der Ausbau der K 8 im Bereich der Füchtelner Mühle ist ebenso Bestandteil dieser Variante wie die Weiterführung im Verlauf der bestehenden K 8 bis zur B 58. Ein fahrbahnbegleitender Radweg ist auf ganzer Länge vorgesehen. Die Gesamtlänge der Trasse beträgt ca. 4.950 m. Im Bereich der Stever ist der Neubau zweier Brücken einzuplanen. Neue Brückenbauwerke stehen in Konflikt zum erfolgten Umbau der Sterverumflut und den bestehenden Eigentumsverhältnissen.	Diese Trasse ist eine ortsnahe Variante. Südlich wird die K 8n in diesem Fall an den Knotenpunkt zwischen K 9 AN5.1 und Eversumer Straße angeschlossen und bis zur Kökelsumer Straße (K 8) fortgeführt. Auf diese trifft die K 8n nördlich der Füchtelner Mühle. Die neue Trasse quert die Stever ca. 600 m westlich der Füchtelner Mühle. Somit muss zur Realisierung dieser Variante ein Brückenbauwerk von ca. 110 m Länge errichtet werden. Ein fahrbahnbegleitender Radweg ist auf ganzer Länge vorgesehen. Die Gesamtlänge der Trasse beträgt 4.650 m.	Die zweite Variante der westlichen Umgehungsstraße für Olfen geht von der Eversumer Straße (K 9) ab. Auch in diesem Fall dient die K 9 AN5.1 als Zubringer, allerdings liegen zwischen dem Knotenpunkt der K 9 AN5.1 / Eversumer Straße und dem Knotenpunkt K 8n / Eversumer Straße ca. 250 m. In diesem Bereich wird die Eversumer Straße als Verbindung der beiden Olfener Umgehungsstraßen genutzt. Die Trasse der Variante 2 erfordert eine Querung der Stever. Rund 1.000 m flussaufwärts der Stever muss ein ca. 110 m langes Brückenbauwerk errichtet werden. Ein fahrbahnbegleitender Radweg ist auf ganzer Länge vorgesehen. Die Gesamtlänge der Trasse beträgt 5.100 m (ohne Anschlüsse). Zum nördlichen Anschluss wurde bei dieser Variante der gleiche Punkt der Eversumer Straße (K 8), wie bei der Variante 1 gewählt.	Die dritte Möglichkeit einer westlichen Umgehungsstraße Olfen als K 8n, zweigt an der gleichen Stelle wie die Variante 2 von der Eversumer Straße (K 9) ab. Anders als bei den bereits beschrieben Varianten, mündet das nördliche Ende nicht in der Kökelsumer Straße, sondern trifft auf die Bundesstraße 58. Die Bundesstraße 58 (B 58) ist eine Fortsetzung der Niederländischen N271 und verläuft in Deutschland von der Stadt Straelen bis nach Beckum. Auf ca. 150 km Länge dient sie als Zubringer zu den Bundesautobahnen BA 57, BA 3, BA 31, BA 43, BA 1 und BA 2. Somit hat sie eine überregionale Bedeutung für den Großraum Olfen. Ein fahrbahnbegleitender Radweg ist auf ganzer Länge vorgesehen. Die Gesamtlänge der Trasse beträgt 4.500 m. Die Stever wird im Trassenverlauf nicht gequert. Brückenneubauten sind nicht erforderlich.
Raum-Ordnung/ Städtebau	Kreisstraße in der Ortslage, Verbindungsfunktion abgeschwächt. Kein Ortsumgehungscharakter. Keine Beeinträchtigung der Flächenentwicklung. Städtebauliche Aufwertung innerorts wird erschwert.	Neubau einer Kreisstaße mit regionaler, raumerschließender Verbindungsfunktion (LS III) zu den umliegenden Mittelzentren (Lüdinghausen, Selm, Datteln). Trassenverlauf steht in Konflikt zu beabsichtigten Siedlungsstrukturen Olfens, die über den Regionalplan sowie den FNP vorgegeben sind. Beeinträchtigung bestehender Nutzungen. Umgehung schafft Spielraum für städtebauliche Aufwertung innerorts.	Neubau einer leistungsfähigen Kreisstaße mit regionaler, raumerschließender Verbindungsfunktion (LS III) zu den umliegenden Mittelzentren (Lüdinghausen, Selm, Datteln). Schaffung einer Ortsumgehung Olfen. Lage außerhalb möglicher Siedlungsstrukturen des Regionalplanes der Bez.-Reg. Münster. Flächenentwicklungspotential von Olfen östlich der Trasse im Osten eingeschränkt. Umgehung schafft Spielraum für städtebauliche Aufwertung innerorts.	Neubau einer leistungsfähigen Kreisstaße mit regionaler, raumerschließender Verbindungsfunktion (LS III) zu den umliegenden Mittelzentren (Lüdinghausen, Selm, Datteln). Schaffung einer Ortsumgehung Olfen. Lage außerhalb möglicher Siedlungsstrukturen des Regionalplanes der Bez.-Reg. Münster. Flächenentwicklungspotential von Olfen bleibt östlich der Trasse erhalten. Umgehung schafft Spielraum für städtebauliche Aufwertung innerorts.	Neubau einer leistungsfähigen Kreisstaße mit regionaler, raumerschließender Verbindungsfunktion (LS III) zu den umliegenden Mittelzentren (Lüdinghausen, Selm, Datteln). Schaffung einer Ortsumgehung Olfen. Lage außerhalb möglicher Siedlungsstrukturen des Regionalplanes der Bez.-Reg. Münster. Flächenentwicklungspotential von Olfen bleibt östlich der Trasse erhalten. Umgehung schafft Spielraum für städtebauliche Aufwertung innerorts.
Verkehr	Weiterhin Belastung der Anwohner durch Verkehr K8 innerorts. Die Hochrechnung bis 2030 zeigt zusätzliche Belastung im Olfener Stadtzentrum von bis zu 1.800 Kfz/Tag. Verkehrliche Leistungsfähigkeit innerots gut, im Teilbereich Eckernkamp jedoch Mängel hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Daten nach Gutachten aus 2018	Verkehrsprognose zeigt Entlastungswirkung im Olfener Stadtzentrum von bis zu 2.300 Kfz/Tag. Zusatzbelastung K 9 AN5.1 bis Umgehungsstrecke K 8n 4.800 Kfz/Tag. Die Entlastungswirkung auf der Kökelsumer Str. (Wohngebiet) beträgt bis zu 3.900 Kfz/Tag. Die Entlastungswirkung auf der B 474 in Seppenrade beträgt zwischen 100 bis 300 KfZ/Tag. Zusatzbelastung Halterner Straße in Seppenrade 100 Kfz/Tag. Die Entlastungswirkung auf der B 235 in Lüdinghausen beträgt etwa 100 KfZ/Tag. Mehrbelastung der B 58 (Ortsumgehung) um bis zu 300 Kfz/Tag. Verkehrliche Leistungsfähigkeit innerorts sehr gut. Verbesserung der Verkehrssicherheit im Olfener Stadtzentrum. Daten nach Gutachten aus 2013	Verkehrsprognose zeigt Entlastungswirkung im Olfener Stadtzentrum von bis zu 1.600 Kfz/Tag. Zusatzbelastung K 9 AN5.1 bis zu 4.100 Kfz/Tag. Die Entlastungswirkung auf der Kökelsumer Str. (Wohngebiet) beträgt bis zu 3.400 Kfz/Tag. Die Entlastungswirkung auf der B 474 in Seppenrade beträgt zwischen 200 bis 500 KfZ/Tag. Zusatzbelastung Halterner Straße in Seppenrade 200 Kfz/Tag. Die Entlastungswirkung auf der B 235 in Lüdinghausen beträgt zwischen 400 und 500 KfZ/Tag. Mehrbelastung der B 58 (Ortsumgehung) um bis zu 400 Kfz/Tag. Verkehrliche Leistungsfähigkeit innerorts sehr gut. Verbesserung der Verkehrssicherheit im Olfener Stadtzentrum. Daten nach Gutachten aus 2018	Verkehrsprognose zeigt Entlastungswirkung im Olfener Stadtzentrum von bis zu 1.800 Kfz/Tag. Zusatzbelastung K 9 AN5.1 bis zu 4.600 Kfz/Tag. Die Entlastungswirkung auf der Kökelsumer Str. (Wohngebiet) beträgt bis zu 4.000 Kfz/Tag. Die Entlastungswirkung auf der B 474 in Seppenrade beträgt zwischen 200 bis 700 KfZ/Tag. Zusatzbelastung Halterner Straße in Seppenrade 400 KfZ/Tag. Die Entlastungswirkung auf der B 235 in Lüdinghausen beträgt zwischen 600 und 800 KfZ/Tag. Mehrbelastung der B 58 (Ortsumgehung) um bis zu 1.000 Kfz/Tag. Verkehrliche Leistungsfähigkeit innerots sehr gut. Verbesserung der Verkehrssicherheit im Olfener Stadtzentrum. Daten nach Gutachten aus 2013	Verkehrsprognose zeigt Entlastungswirkung im Olfener Stadtzentrum von bis zu 1.500 Kfz/Tag. Zusatzbelastung K 9 AN5.1 bis zu 5.100 Kfz/Tag. Die Entlastungswirkung auf der Kökelsumer Str. (Wohngebiet) beträgt bis zu 2.900 Kfz/Tag. Die Entlastungswirkung auf der B 474 in Seppenrade beträgt zwischen 100 bis 400 KfZ/Tag. Zusatzbelastung Halterner Straße in Seppenrade 300 KfZ/Tag. Die Entlastungswirkung auf der B 235 in Lüdinghausen beträgt zwischen 500 und 600 KfZ/Tag. Mehrbelastung der B 58 (Ortsumgehung) um bis zu 200 Kfz/Tag. Verkehrliche Leistungsfähigkeit innerorts sehr gut. Verbesserung der Verkehrssicherheit im Olfener Stadtzentrum. Daten nach Gutachten aus 2018
Technische Gestaltung	Ausbau im Bestand, Brückenneubau im Bereich der Steveraue. Planerisch angemessene Geschwindigkeit v = 50 - 70 km/h. Wechselnde Querschitte RQ 10 ,RQ 11 / RQ 11B . Plangleiche Knotenpunkte. In Ortslage enge Linienführung. Ausbau Eckernkamp mit kombiniertem Rad-/Gehweg aus Sicherheitsgründen notwendig, aber nicht optimal, da RQ 12,50 m gem. RAST06 nicht erzielt wird. Der HBS-Nachweis für den Knotenpunkt K8 / K9 ergibt eine Verkehrsqualitätsstufe A.	Entwurfsklasse EKL IV nach RAL (Entwurf) bis zum Anschluss an die bestehende K 8 - Kökelsumer Straße. Brückenneubau im Bereich der Steveraue. Planerisch angemessene Geschwindigkeit v = 50 -70 km/h. RQ 11 / RQ 11B und plangleiche Knotenpunkte. Alle Knotenpunkte werden plangleich ausgeführt. Dreiarmiger Knotenpunkt K 9 AN5.1 / K 8n Springenkamp. Vierarmiger Knotenpunkt / Kreisverkehr K 8n - K 9 Eversumer Straße. Anbindung an K 8 Kökelsumer Straße u.U. mittels Kreisverkehr. Anschluss Springenkamp an K 9 AN5.1 muss angepasst werden. Anbindung von Wirtschaftswegen an 4 Stellen. Der HBS-Nachweis für den Knotenpunkt K8 / K9 ergibt eine Verkehrsqualitätsstufe A.	Entwurfsklasse EKL III nach RAL (Entwurf). Planerisch angemessene Geschwindigkeit v = 90 km/h. RQ 11 / RQ 11B und plangleiche Knotenpunkte. Querschnittsbreite im Mittel 22 m. Gestreckte Linienführung. Kleinster Radius: 375 m - sonstige Radien: 540 m bis 1.250 m. max. s ≤ 1,6 %. Kleinster Kuppenhalbmesser (HK): 7.500 m - sonstige HK: 7.500 m bis 12.000 m. Alle Knotenpunkte werden plangleich ausgeführt. Vierarmiger Knotenpunkt K 9 AN5.1 / K 9 (alt) - Eversumer Straße / K 8n . Dreiarmiger Knotenpunkt K 8 - Kökelsumer Straße / K 8n. Anbindung von Wirtschaftswegen an 7 Stellen. Der HBS-Nachweis ergibt eine Verkehrsqualitätsstufe A. Anschluß an K 9 AN5.1 muss aufwendig angepasst werden.	Entwurfsklasse EKL III nach RAL (Entwurf). Planerisch angemessene Geschwindigkeit v = 90 km/h. RQ 11 / RQ 11B und plangleiche Knotenpunkte. Angepasste Linienführung. Kleinster Radius: 325 m - sonstige Radien: 450 m bis 560 m. max. s ≤ 2,5 %. Kleinster Kuppenhalbmesser (HK): 4.500 m - sonstige HK: 5.500 m bis 7.500 m. Geraden mit Längen von 300 m und 500 m. Alle Knotenpunkte werden plangleich ausgeführt. Dreiarmiger Knotenpunkt K 9 / K 8n. Dreiarmiger Knotenpunkt K 8 - Kökelsumer Straße / K 8n. Anbindung von Wirtschaftswegen an 4 Stellen. Der HBS-Nachweis ergibt eine Verkehrsqualitätsstufe A. Anschluß an K 9 AN5.1 muss nicht aufwendig angepasst werden.	Entwurfsklasse EKL III nach RAL (Entwurf). Planerisch angemessene Geschwindigkeit v = 90 km/h. RQ 11 und plangleiche Knotenpunkte. Querschnittsbreite im Mittel 22 m. Gestreckte Linienführung. Kleinster Radius: 350 m - sonstige Radien: 400 m bis 650 m. max. s ≤ 1,2 %. Kleinster Kuppenhalbmesser (HK): 5.500 m - sonstige HK: 7.500 m bis 12.000 m. Geraden mit Längen von 90 m, 300 m und 450 m. Alle Knotenpunkte werden plangleich ausgeführt. Dreiarmiger Knotenpunkt K 9 / K 8n. Kreisverkehr K 8n / B 58. Anbindung von Wirtschaftswegen an 3 Stellen. Der HBS-Nachweis ergibt eine Verkehrsqualitätsstufe A. Anschluß an K 9 AN5.1 muss nicht aufwendig angepasst werden.
Umwelt	Beanspruchung (Bau u. Ausgleich) von ca. 7.7 ha Fläche (mit Brückenneubau Stever). Verlust für den Bau: Acker / Grünland ca. 3.0 ha; Verlust Wald ca. 0.8 ha. Voraussichtlicher Ausgleichsbedarf ca. 3.9 ha Keine Zerschneidung geschützter Landschaftsbestandteile (LB). Beeinträchtigung des NSG und LSG Steveraue bei Neubau der Steverbrücken. Teilweise kritische Auswirkungen auf die Tierwelt. Geringster Flächenbedarf insgesamt. 3 erste Ränge im Vergleich der Umweltverträglichkeit. Neubau der Steverbrücken an der Füchtelner Mühle sowie Ausbaumaßnahmen der K 8 alt bis zur B 58. Konflikt im Hinblick auf Oberflächengewässer durch Querung des Steveraltarmes und der Stever (Zerschneidung des Naturschutzgebietes auf ca. 440 m). Überformung der Steveraue durch Damm- und Brückenbauwerk. Konfliktschwerpunkt Denkmal Füchtelner Mühle. Verlust von landschaftsprägenden Vegetationsstrukturen zu erwarten. CEF-Erfordernis.	Beanspruchung (Bau u. Ausgleich) von ca. 11.9 ha Fläche (mit Brückenneubau Stever). Verlust für den Bau: Acker / Grünland ca. 5.5 ha; Wald ca. 0.8 ha. Voraussichtlicher Ausgleichsbedarf 5.6 ha Keine Zerschneidung geschützter Landschaftsbestandteile (LB). Beeinträchtigung des NSG und LSG Steveraue bei Neubau der Steverbrücken. Beeinträchtigung des Landschaftsbildes "Olfener Heide". Teilweise kritische Auswirkungen auf die Tierwelt. Mittlerer Flächenbedarf. 3 erste Ränge im Vergleich der Umweltverträglichkeit. Neubau der Steverbrücken an der Füchtelner Mühle sowie Ausbaumaßnahmen der K 8 alt bis zur B 58. Konflikt im Hinblick auf Oberflächengewässer durch Querung des Steveraltarmes und der Stever (Zerschneidung des Naturschutzgebietes auf ca. 440 m). Überformung der Steveraue durch Damm- und Brückenbauwerk. Konfliktschwerpunkt Denkmal Füchtelner Mühle. Verlust von landschaftsprägenden Vegetationsstrukturen zu erwarten. CEF-Erfordernis.	Beanspruchung (Bau u. Ausgleich) von ca. 11.9 ha Fläche. Verlust für den Bau: Acker / Grünland ca. 6.8 ha; Wald ca. 0.6 ha. Voraussichtlicher Ausgleichsbedarf 4.5 ha. Keine Zerschneidung geschützter Landschaftsbestandteile (LB). Beeinträchtigung von Gebieten mit sehr hoher Bedeutung für Tiere und Pflanzen: Naturschutzgebiet Steveraue sowie ein alter, naturnaher Gehölzbestand. Zerschneidung des NSG auf ca. 90 m. Beeinträchtigung zahlreicher Tierarten des Freilandes. Zerschneidung der besonders bedeutsamen Leitstruktur Steveraue. Konfliktminderung durch Brückenbauwerk Geringstes Risiko von Schadstoffeintrag in das Grundwasser unter den Umgehungsstraßen. Querung von Gräben mit geringer bis mittlerer Bedeutung für den Wasserschutz. Konfliktschwerpunkt im Hinblick auf Oberflächengewässer durch Querung der Stever. Konfliktminderung durch Brückenbauwerk Überformung der Steveraue durch Damm- und Brückenbauwerk, Störung weiträumiger Sichtbeziehungen. Geringster Flächenbedarf der Varianten 1-3. Verlust von landschaftsprägenden Vegetationsstrukturen in 3 Fällen. CEF-Erfordernis.	Beanspruchung (Bau u. Ausgleich) von ca. 18.9 ha Fläche. Verlust für den Bau: Acker / Grünland ca. 4.7 ha; Wald ca. 4.4 ha. Voraussichtlicher Ausgleichsbedarf 9.8 ha. Keine Zerschneidung geschützter Landschaftsbestandteile (LB). Beeinträchtigung von Landschaftsschutzgebieten auf großer Länge (ca. 3.000m); Zerschneidung des Naturschutzgebietes auf ca. 55 m. Beeinträchtigung zahlreicher Tierarten (Wald und Freiland). Zerschneidung der besonders bedeutsamen Leitstruktur Steveraue. Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes Steveraue, welchem eine sehr hohe Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt zugesprochen wird. Konfliktschwerpunkt im Hinblick auf Oberflächengewässer durch Querung der Stever. Überformung der Steveraue durch Damm- und Brückenbauwerk, Störung weiträumiger Sichtbeziehungen. Beanspruchung von Alleebäumen; Beeinträchtigung der Waldgebiete. Verlust von landschaftsprägenden Vegetationsstrukturen in 4 Fällen. CEF-Erfordernis.	Beanspruchung (Bau u. Ausgleich) von ca. 20.0 ha Fläche. Verlust für den Bau: Acker / Grünland ca. 3.4 ha; Wald ca. 6.2 ha. Voraussichtlicher Ausgleichsbedarf 10.4 ha. Keine Zerschneidung geschützter Landschaftsbestandteile (LB). Beeinträchtigung von Landschaftsschutzgebieten auf großer Länge (3.000m). Zerschneidung des Waldgebietes. Keine Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes Steveraue. Beeinträchtigung zahlreicher Tierarten der Waldbereiche. Größter Flächenbedarf aller Varianten. Große Trassenlänge, somit großer Flächenbedarf und hoher Versiegelungsgrad. 4 erste Ränge im Vergleich der Umweltverträglichkeit. 4 letzte Ränge im Vergleich der Umweltverträglichkeit. Bei Anschluss an die B 58 mittels Kreisverkehr wird ein Wasserschutzgebiet der Schutzzone II berührt. Die Schutzzone III wird auf 300 m durchfahren. Keine Konflikte bezüglich Oberflächengewässer. Beanspruchung von Alleebäumen; Beeinträchtigung der Waldgebiete. Verlust von landschaftsprägenden Vegetationsstrukturen in 10 Fällen. CEF-Erfordernis.
Lufthygiene, Schall	Bestehende Lärmbelastungen werden durch Verkehrszunahme erhöht. Erhebliches Konfliktpotential in der Ortslage, erhöhter Verkehrslärm und zusätzliche Emissionen. Beeinträchtigung des Erholungsbereiches Steveraue durch Brückenneubau. Verschlechterung der Luftqualität innerorts durch Verkehrszunahme. Geringe Inanspruchnahme von Wald mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion durch Brückenneubau im Bereich der Stever.	Lärmbeeinträchtigung bestehender Hoflagen an der K 8alt. Schallschutzmaßnahmen notwendig bei Ausdehung Siedlungsbereich. Konflikte durch Lärm gegenüber Freizeitnutzungen (Naturbad, Camping). Reduzierung der Lärmgrenzwerte innerorts bis zu 3 dB(A). Beeinträchtigung des Erholungsbereiches Steveraue durch Brückenneubau. Verbesserung der Luftqualität innerorts. Geringe Inanspruchnahme von Wald mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion durch Brückenneubau im Bereich der Stever.	Verringerung der schalltechnischen Belastung im Olfener Stadtkern. kein Überschreiten der schalltechnischen Grenzwerte laut der 16. BImSchV. Neubelastung zweier bestehender Hoflagen. Erholungsbereiche werden beeinträchtigt (Naturpark Hohe Mark, mit den Waldgebieten Rönhagener Heide, Kökelsumer Heide und Eversumer Heide sowie ein Campingplatz an der Stever, westlich der Füchtelner Mühle). Deutliche Verbesserung der Luftqualität im Stadtzentrum Olfen. Geringste Inanspruchnahme innerhalb der Varianten 1 bis 3 von Wald mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion.	Verringerung der schalltechnischen Belastung im Olfener Stadtkern. Kein Überschreiten der schalltechnischen Grenzwerte laut der 16. BImSchV. Erholungsbereiche werden beeinträchtigt (Naturpark Hohe Mark, mit den Waldgebieten Rönhagener Heide, Kökelsumer Heide und Eversumer Heide sowie ein Campingplatz an der Stever, westlich der Füchtelner Mühle). Deutliche Verbesserung der Luftqualität im Stadtzentrum Olfen.	Verringerung der schalltechnischen Belastung im Olfener Stadtkern. Kein Überschreiten der schalltechnischen Grenzwerte laut der 16. BImSchV. Erholungsbereiche werden beeinträchtigt (Naturpark Hohe Mark, mit den Waldgebieten Rönhagener Heide, Kökelsumer Heide und Eversumer Heide. Deutliche Verbesserung der Luftqualität im Stadtzentrum Olfen. Höchste Inanspruchnahme innerhalb der Varianten 1 bis 3 von Wald mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion (kein Konfliktschwerpunkt).
Wirtschaft-lichkeit	Baulänge: 800 m Neubau; 5.200 m Fahrbahnerneuerung; ca. 3.500 m Radweg. Ingenieurbauwerke: Brückenbauwerk Stever und Umflut (Steverquerung). Ersatzbauwerk Brücke K 8 alt. Ausbau des Eckernkamp mit komb. Geh-/Radweg. Notwendiger Ausbau der K 8alt nördlich der Anschlussstelle bis zur B 58. Fahrbahnbegl. Radweg ab Freibad. Gesamtkosten: 11,5 Mio. EUR brutto Teilrückbau von Wirtschaftswegen.	Baulänge: 2.250 m Neubau; 2.700 m Fahrbahnerneuerung; ca. 4.150 m Radweg. Ingenieurbauwerke: Brückenbauwerk Stever und Umflut (Steverquerung). Ersatzbauwerk Brücke K 8 alt. Notwendiger Ausbau der K 8alt nördlich der Anschlussstelle. Gesamtkosten: 11,1 Mio. EUR brutto Teilrückbau von Wirtschaftswegen.	Baulänge: 2.450 m Neubau; 2.200 m Fahrbahnerneuerung; ca. 4.650 m Radweg. Ingenieurbauwerke: Brückenbauwerk mit ca. 110 m Länge (Steverquerung), zus. 1 Fahrbahnbrücke. Ersatzbauwerk Brücke K 8 alt. Notwendiger Ausbau der K 8alt nördlich der Anschlussstelle bis B 58. Gesamtkosten: 10,9 Mio. EUR brutto Teilrückbau von Wirtschaftswegen.	Baulänge: 2.900 m Neubau; 2.200 m Fahrbahnerneuerung; ca. 5.100 m Radweg. Ingenieurbauwerke: Brückenbauwerk mit ca. 110 m Länge (Steverquerung). Ersatzbauwerk Brücke K 8 alt. Notwendiger Ausbau der K 8alt nördlich der Anschlussstelle bis B 58. Gesamtkosten: 12,1 Mio. EUR brutto Teilrückbau von Wirtschaftswegen.	Baulänge: 4.500 m Neubau; ca. 4.500 m Radweg. Nördlicher Anschluss an die B 58 mittels Kreisverkehr. Abbruch und Ersatz von 5 Bunkeranlagen. Nutzung des ehem. Munitionsdepots als Betriebsstätte für Pyrotechniklagerung ist nur noch stark eingeschränkt möglich. (ca. 35% Reduzierung der nutzbaren Lagerfläche) Gesamtkosten: 11,4 Mio.EUR brutto Teilrückbau von Wirtschaftswegen.
Planungs-ziel	Stadt Olfen: Das Planungsziel wird nicht erreicht, da keine Ortsumgehung gebaut wird. Lüdinghausen, Seppenrade: Das Planungsziel wird nicht erreicht, da keine verkehrliche Entlastung der Ortslagen erreicht wird.	Stadt Olfen: Das Planungsziel wird nicht erreicht, wenn Aspekte der siedlungsstrukturellen Entwicklung Olfens die Lage der Trasse verhindern. Lüdinghausen, Seppenrade: Das Planungsziel wird erreicht, die verkehrliche Entlastung der Ortslagen ist jedoch gering.	Stadt Olfen: Das Planungsziel wird erreicht. Lüdinghausen, Seppenrade: Das Planungsziel wird erreicht.	Stadt Olfen: Das Planungsziel wird erreicht. Lüdinghausen, Seppenrade: Das Planungsziel wird erreicht.	Stadt Olfen: Das Planungsziel wird erreicht. Lüdinghausen, Seppenrade: Das Planungsziel wird erreicht, die Entlastungswirkung für die Ortslagen ist jedoch gering.
Fazit	Die Variante wird nicht weiter verfolgt.	Die Variante wird nicht weiter verfolgt.	Die Variante entlastet effektiv den Ortskern Olfens vom Verkehr. Entlastungen auf den Bundesstraßen B 474 und B 235, teilweise geringfügige Erhöhungen auf innerörtlichen Straßen in Lüdinghausen und Seppenrade. Mittlere Umweltverträglichkeit. Die kostengünstige Variante.	Die teuerste Variante mit vielen Nachteilen bei den umweltrelevanten Faktoren.	Entlastungen auf den Bundesstraßen B 474 und B 235, teilweise geringfügige Erhöhungen auf innerörtlichen Straßen in Lüdinghausen und Seppenrade. Größte Inanspruchnahme von Flächen. Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, insbesondere vor dem Hintergrund des NSG Steveraue jedoch verträgliche Alternative.