

Planungsziel

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

	Null /- Ausbauvariante	modifizierte Null /- Ausbauvariante	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Darstellung					
Beschreibung	<p>Diese Trasse verläuft auf dem Bestand der K 8 in der Ortslage Ofen. Der Ausbau der K 8 im Bereich der Fuchtelner Mühle ist ebenso Bestandteil dieser Variante wie die Weiterführung im Verlauf der K 8 bis zur B 58. Im Bereich der Stever ist der Neubau zweier Brücken einzuplanen.</p> <p>Neue Brückenbauwerke stehen in Konflikt zu planfestgestelltem Umbau der Steverumflut und bestehenden Eigentumsverhältnissen.</p>	<p>Diese Trasse verläuft von der K 9 in Höhe Springenkamp. Eine sehr ortsnaher Verbindung von der K 9 nach K 8, die auch als Erschließungsstraße für ein geplantes Wohngebiet im Westen von Ofen dienen könnte. Der Ausbau der K 8 im Bereich der Fuchtelner Mühle ist ebenso Bestandteil dieser Variante wie die Weiterführung im Verlauf der bestehenden K 8 bis zur B 58. Im Bereich der Stever ist der Neubau zweier Brücken einzuplanen.</p> <p>Neue Brückenbauwerke stehen in Konflikt zu planfestgestelltem Umbau der Steverumflut und bestehenden Eigentumsverhältnissen.</p>	<p>Diese Trasse ist eine ortsnahere Variante. Südlich wird die K 8 in diesem Fall an den Knotenpunkt zwischen K 9n und Eversumer Straße angeschlossen und bis zur Kökelsumer Straße (K 8) fortgeführt. Auf diese trifft die K 8n nördlich der Fuchtelner Mühle.</p> <p>Die neue Trasse quer die Stever ca. 600 m westlich der Fuchtelner Mühle. Somit muss zur Realisierung dieser Variante ein Brückenbauwerk von ca. 110 m Länge errichtet werden. Die Gesamtlänge der Trasse beträgt 2.300 m (ohne Anschlüsse) und ist damit die kürzeste der Varianten 1 bis 3.</p>	<p>Die zweite Variante der westlichen Umgehungsstraße für Ofen geht von der Eversumer Straße (K 9) ab. Auch in diesem Fall dient die K 9n als Zubringer, allerdings liegen zwischen dem Knotenpunkt der K 9n / Eversumer Straße und dem Knotenpunkt K 8n / Eversumer Straße ca. 250 m. In diesem Bereich wird die Eversumer Straße als Verbindung der beiden Offener 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.</p> <p>Die Gesamtlänge der Trasse beträgt 3.150 m (ohne Anschlüsse). Zum nördlichen Anschluss wurde bei dieser Variante der gleiche Punkt der Eversumer Straße (K 8), wie bei der Variante 1 gewählt.</p>	<p>Die dritte Möglichkeit einer westlichen Umgehungsstraße für Ofen als K 8n, zweigt an der gleichen Stelle wie die Variante 2 von der Eversumer Straße (K 9) ab. Anders als bei den bereits beschriebenen 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 Ofen.</p> <p>Die Gesamtlänge der Trasse beträgt 4.500 m und ist damit die längste der Varianten 1-3.</p> <p>Die Stever wird im Trassenverlauf nicht gequert. Brückenneubauten sind nicht erforderlich.</p>
Raum-Ordnung/ Städtebau	<p>Kreisstraße in der Ortslage, Verbindungsfunktion abgeschwächt.</p> <p>Kein Ortsumgehungscharakter.</p> <p>Keine Beeinträchtigung der Flächenentwicklung.</p> <p>Städtebauliche Aufwertung innerorts wird erschwert.</p>	<p>Neubau einer Kreisstraße mit regionaler, raumschließender Verbindungsfunktion (LS III) zu den umliegenden Mittelzentren (Lüdinghausen, Selm, Datteln).</p> <p>Trassenverlauf steht in Konflikt zu beabsichtigten Siedlungsstrukturen Offens, die über den Regionalplan sowie den FNP vorgegeben sind. Beeinträchtigung bestehender Nutzungen.</p> <p>Umgebung schafft Spielraum für städtebauliche Aufwertung innerorts.</p>	<p>Neubau einer leistungsfähigen Kreisstraße mit regionaler, raumschließender Verbindungsfunktion (LS III) zu den umliegenden Mittelzentren (Lüdinghausen, Selm, Datteln).</p> <p>Schaffung einer Ortsumgehung Offen. Lage außerhalb möglicher Siedlungsstrukturen des Regionalplanes der Bez.-Reg. Münster.</p> <p>Flächenentwicklungspotential von Ofen östlich der Trasse im Osten eingeschränkt.</p> <p>Umgebung schafft Spielraum für städtebauliche Aufwertung innerorts.</p>	<p>Neubau einer leistungsfähigen Kreisstraße mit regionaler, raumschließender Verbindungsfunktion (LS III) zu den umliegenden Mittelzentren (Lüdinghausen, Selm, Datteln).</p> <p>Schaffung einer Ortsumgehung Offen. Lage außerhalb möglicher Siedlungsstrukturen des Regionalplanes der Bez.-Reg. Münster.</p> <p>Flächenentwicklungspotential von Ofen bleibt östlich der Trasse erhalten.</p> <p>Umgebung schafft Spielraum für städtebauliche Aufwertung innerorts.</p>	<p>Neubau einer leistungsfähigen Kreisstraße mit regionaler, raumschließender Verbindungsfunktion (LS III) zu den umliegenden Mittelzentren (Lüdinghausen, Selm, Datteln).</p> <p>Schaffung einer Ortsumgehung Offen. Lage außerhalb möglicher Siedlungsstrukturen des Regionalplanes der Bez.-Reg. Münster.</p> <p>Flächenentwicklungspotential von Ofen bleibt östlich der Trasse erhalten.</p> <p>Umgebung schafft Spielraum für städtebauliche Aufwertung innerorts.</p>
Verkehr	<p>Weiterhin Belastung der Anwohner durch Verkehr K 8 innerorts.</p> <p>Verkehrszählung 2012 mit Hochrechnung bis 2025 zeigt zusätzliche Belastung im Offener Stadtzentrum von bis zu 1.400 Kfz/Tag.</p> <p>Verkehrszählung Kreisverkehr K8/K9 in 2012: Prognosewerte IVV für 2025 sind bereits heute erreicht.</p> <p>Verkehrliche Leistungsfähigkeit innerorts gut, im Teilbereich Eckenkamp jedoch Mängel hinsichtlich der Verkehrssicherheit.</p>	<p>Verkehrsprognose zeigt Entlastungswirkung im Offener Stadtzentrum von bis zu 2.300 Kfz/Tag.</p> <p>Zusatzbelastung K 9n bis Umgehungsstrecke K 8n 4.800 Kfz/Tag.</p> <p>Die Entlastungswirkung auf der Kökelsumer Str. (Wohngebiet) beträgt bis zu 3.900 Kfz/Tag.</p> <p>Die Entlastungswirkung auf der B 474 in Seppenrade beträgt zwischen 100 bis 300 Kfz/Tag.</p> <p>Zusatzbelastung Halterner Straße in Seppenrade 100 Kfz/Tag.</p> <p>Die Entlastungswirkung auf der B 235 in Lüdinghausen beträgt etwa 100 Kfz/Tag.</p> <p>Mehrbelastung der B 58 (Ortsumgehung) um bis zu 300 Kfz/Tag.</p> <p>Verkehrliche Leistungsfähigkeit innerorts sehr gut. Verbesserung der Verkehrssicherheit im Offener Stadtzentrum.</p>	<p>Verkehrsprognose zeigt Entlastungswirkung im Offener Stadtzentrum von bis zu 1.900 Kfz/Tag.</p> <p>Zusatzbelastung K 9n bis zu 5.600 Kfz/Tag.</p> <p>Die Entlastungswirkung auf der Kökelsumer Str. (Wohngebiet) beträgt bis zu 4.200 Kfz/Tag.</p> <p>Die Entlastungswirkung auf der B 474 in Seppenrade beträgt zwischen 200 bis 900 Kfz/Tag.</p> <p>Zusatzbelastung Halterner Straße in Seppenrade 500 Kfz/Tag.</p> <p>Die Entlastungswirkung auf der B 235 in Lüdinghausen beträgt zwischen 800 und 1.000 Kfz/Tag.</p> <p>Mehrbelastung der B 58 (Ortsumgehung) um bis zu 1.000 Kfz/Tag.</p> <p>Verkehrliche Leistungsfähigkeit innerorts sehr gut. Verbesserung der Verkehrssicherheit im Offener Stadtzentrum.</p>	<p>Verkehrsprognose zeigt Entlastungswirkung im Offener Stadtzentrum von bis zu 1.800 Kfz/Tag.</p> <p>Zusatzbelastung K 9n bis zu 4.600 Kfz/Tag.</p> <p>Die Entlastungswirkung auf der Kökelsumer Str. (Wohngebiet) beträgt bis zu 4.000 Kfz/Tag.</p> <p>Die Entlastungswirkung auf der B 474 in Seppenrade beträgt zwischen 200 bis 700 Kfz/Tag.</p> <p>Zusatzbelastung Halterner Straße in Seppenrade 400 Kfz/Tag.</p> <p>Die Entlastungswirkung auf der B 235 in Lüdinghausen beträgt zwischen 600 und 800 Kfz/Tag.</p> <p>Mehrbelastung der B 58 (Ortsumgehung) um bis zu 1.000 Kfz/Tag.</p> <p>Verkehrliche Leistungsfähigkeit innerorts sehr gut. Verbesserung der Verkehrssicherheit im Offener Stadtzentrum.</p>	<p>Verkehrsprognose zeigt Entlastungswirkung im Offener Stadtzentrum von bis zu 1.700 Kfz/Tag.</p> <p>Zusatzbelastung K 9n bis zu 4.600 Kfz/Tag.</p> <p>Die Entlastungswirkung auf der Kökelsumer Str. (Wohngebiet) beträgt bis zu 3.300 Kfz/Tag.</p> <p>Die Entlastungswirkung auf der B 474 in Seppenrade beträgt zwischen 200 bis 500 Kfz/Tag.</p> <p>Zusatzbelastung Halterner Straße in Seppenrade 300 Kfz/Tag.</p> <p>Die Entlastungswirkung auf der B 235 in Lüdinghausen beträgt zwischen 300 und 500 Kfz/Tag.</p> <p>Mehrbelastung der B 58 (Ortsumgehung) um bis zu 500 Kfz/Tag.</p> <p>Verkehrliche Leistungsfähigkeit innerorts sehr gut. Verbesserung der Verkehrssicherheit im Offener Stadtzentrum.</p>
Technische Gestaltung	<p>Ausbau im Bestand, Brückenneubau im Bereich der Steverau.</p> <p>Planerisch angemessene Geschwindigkeit $v = 50$ km/h</p> <p>Wechselnde Querschnitte RQ 10, RQ 11 / RQ 11B .</p> <p>Planliegende Knotenpunkte.</p> <p>In Ortslage enge Linienführung.</p> <p>Ausbau Eckenkamp mit kombiniertem Rad-/Gehweg aus Sicherheitsgründen notwendig, aber nicht optimal, da RQ 12,50 m gem. RAST06 nicht erzielt wird.</p> <p>Der HBS-Nachweis für den Knotenpunkt K 8 / K 9 ergibt eine Verkehrsqualitätsstufe A.</p>	<p>Entwurfsklasse EKL IV nach RAL (Entwurf) bis zum Anschluss an die bestehende K 8 - Kökelsumer Straße.</p> <p>Brückenneubau im Bereich der Steverau.</p> <p>Planerisch angemessene Geschwindigkeit $v = 50$ km/h.</p> <p>RQ 11 / RQ 11B und planliegende Knotenpunkte.</p> <p>Alle Knotenpunkte werden planliegend ausgeführt.</p> <p>Dreiarmer Knotenpunkt K 9n / K 8n Springenkamp.</p> <p>Vierarmer Knotenpunkt / Kreisverkehr K 8n - K 9 Eversumer Straße.</p> <p>Anbindung an K 8 Kökelsumer Straße u.U. mittels Kreisverkehr.</p> <p>Anschluss Springenkamp an K 9n muss angepasst werden.</p> <p>Anbindung von Wirtschaftswegen an 4 Stellen.</p> <p>Der HBS-Nachweis für den Knotenpunkt K 8 / K 9 ergibt eine Verkehrsqualitätsstufe A.</p>	<p>Entwurfsklasse EKL III nach RAL (Entwurf).</p> <p>Planerisch angemessene Geschwindigkeit $v = 90$ km/h.</p> <p>RQ 11 / RQ 11B und planliegende Knotenpunkte.</p> <p>Gestreckte Linienführung.</p> <p>Kleinster Radius: 375 m - sonstige Radien: 540 m bis 1.250 m.</p> <p>max. $s \leq 1,6\%$.</p> <p>Kleinster Kuppenhalbmesser (HK): 7.500 m - sonstige HK: 7.500 m bis 12.000 m.</p> <p>Keine Geraden.</p> <p>Alle Knotenpunkte werden planliegend ausgeführt.</p> <p>Vierarmer Knotenpunkt K 9n / K 9 - Eversumer Straße / K 8n .</p> <p>Dreiarmer Knotenpunkt K 8 - Kökelsumer Straße / K 8n.</p> <p>Anbindung von Wirtschaftswegen an 7 Stellen.</p> <p>Der HBS-Nachweis ergibt eine Verkehrsqualitätsstufe A.</p> <p>Anschluss an K 9n muss aufwendig angepasst werden.</p>	<p>Entwurfsklasse EKL III nach RAL (Entwurf).</p> <p>Planerisch angemessene Geschwindigkeit $v = 90$ km/h.</p> <p>RQ 11 / RQ 11B und planliegende Knotenpunkte.</p> <p>Angepasste Linienführung.</p> <p>Kleinster Radius: 325 m - sonstige Radien: 450 m bis 560 m.</p> <p>max. $s \leq 2,5\%$.</p> <p>Kleinster Kuppenhalbmesser (HK): 4.500 m - sonstige HK: 5.500 m bis 7.500 m.</p> <p>Geraden mit Längen von 300 m und 500 m.</p> <p>Alle Knotenpunkte werden planliegend ausgeführt.</p> <p>Dreiarmer Knotenpunkt K 9 / K 8n .</p> <p>Dreiarmer Knotenpunkt K 8 - Kökelsumer Straße / K 8n.</p> <p>Anbindung von Wirtschaftswegen an 4 Stellen.</p> <p>Der HBS-Nachweis ergibt eine Verkehrsqualitätsstufe A.</p> <p>Anschluss an K 9n muss nicht aufwendig angepasst werden.</p>	<p>Entwurfsklasse EKL III nach RAL (Entwurf).</p> <p>Planerisch angemessene Geschwindigkeit $v = 90$ km/h.</p> <p>RQ 11 und planliegende Knotenpunkte.</p> <p>Gestreckte Linienführung.</p> <p>Kleinster Radius: 350 m - sonstige Radien: 400 m bis 650 m.</p> <p>max. $s \leq 1,2\%$.</p> <p>Kleinster Kuppenhalbmesser (HK): 5.500 m - sonstige HK: 7.500 m bis 12.000 m.</p> <p>Geraden mit Längen von 90 m, 300 m und 450 m.</p> <p>Alle Knotenpunkte werden planliegend ausgeführt.</p> <p>Dreiarmer Knotenpunkt K 9 / K 8n .</p> <p>Kreisverkehr K 8n / B 58.</p> <p>Anbindung von Wirtschaftswegen an 3 Stellen.</p> <p>Der HBS-Nachweis ergibt eine Verkehrsqualitätsstufe A.</p> <p>Anschluss an K 9n muss nicht aufwendig angepasst werden.</p>
Umwelt	<p>Beanspruchung von ca. 8.000 m² Fläche (bei Brückenneubau Stever).</p> <p>Keine Zerschneidung geschützter Landschaftsbestandteile (LB).</p> <p>Beeinträchtigung des NSG und LSG Steverau bei Neubau der Steverbrücken.</p> <p>Teilweise kritische Auswirkungen auf die Tierwelt.</p> <p>Geringster Flächenbedarf insgesamt.</p> <p>3 erste Ränge im Vergleich der Umweltverträglichkeit.</p> <p>Neubau der Steverbrücken an der Fuchtelner Mühle sowie Ausbaumaßnahmen der K 8 alt bis zur B 58.</p> <p>Konflikt im Hinblick auf Oberflächengewässer durch Querung des Stevertarmes und der Stever (Zerschneidung des Naturschutzgebietes auf ca. 440 m).</p> <p>Überformung der Steverau durch Damm- und Brückenbauwerk.</p> <p>Konfliktschwerpunkt Denkmal Fuchtelner Mühle.</p> <p>Verlust von landschaftsprägenden Vegetationsstrukturen zu erwarten.</p> <p>CEF-Erfordernis.</p>	<p>Beanspruchung von ca. 27.000 m² Fläche (mit Brückenneubau Stever).</p> <p>Keine Zerschneidung geschützter Landschaftsbestandteile (LB).</p> <p>Beeinträchtigung des NSG und LSG Steverau bei Neubau der Steverbrücken.</p> <p>Beeinträchtigung des Landschaftsbildes "Offener Heide".</p> <p>Teilweise kritische Auswirkungen auf die Tierwelt.</p> <p>Geringer Flächenbedarf.</p> <p>3 erste Ränge im Vergleich der Umweltverträglichkeit.</p> <p>Neubau der Steverbrücken an der Fuchtelner Mühle sowie Ausbaumaßnahmen der K 8 alt bis zur B 58.</p> <p>Konflikt im Hinblick auf Oberflächengewässer durch Querung des Stevertarmes und der Stever (Zerschneidung des Naturschutzgebietes auf ca. 440 m).</p> <p>Überformung der Steverau durch Damm- und Brückenbauwerk.</p> <p>Konfliktschwerpunkt Denkmal Fuchtelner Mühle.</p> <p>Verlust von landschaftsprägenden Vegetationsstrukturen zu erwarten.</p> <p>CEF-Erfordernis.</p>	<p>Beanspruchung von ca. 51.000 m² Biotopfläche.</p> <p>Keine Zerschneidung geschützter Landschaftsbestandteile (LB).</p> <p>Beeinträchtigung von Gebieten mit sehr hoher Bedeutung für Tiere und Pflanzen: Naturschutzgebiet Steverau sowie ein alter, naturnaher Gehölzbestand. Zerschneidung des NSG auf ca. 90 m.</p> <p>Beeinträchtigung zahlreicher Tierarten des Freilandes.</p> <p>Zerschneidung der besonders bedeutsamen Leitstruktur Steverau.</p> <p>Geringstes Risiko von Schadstoffeintrag in das Grundwasser unter den Umgehungsstraßen.</p> <p>Querung von Gräben mit geringer bis mittlerer Bedeutung für den Wasserschutz.</p> <p>Konfliktschwerpunkt im Hinblick auf Oberflächengewässer durch Querung der Stever.</p> <p>Überformung der Steverau durch Damm- und Brückenbauwerk, Störung weiträumiger Sichtbeziehungen.</p> <p>Geringster Flächenbedarf der Varianten 1-3.</p> <p>Verlust von landschaftsprägenden Vegetationsstrukturen in 3 Fällen.</p> <p>CEF-Erfordernis.</p>	<p>Beanspruchung von ca. 63.000 m² Biotopfläche.</p> <p>Keine Zerschneidung geschützter Landschaftsbestandteile (LB).</p> <p>Beeinträchtigung von Landschaftsschutzgebieten auf großer Länge (ca. 3.000m); Zerschneidung des Naturschutzgebietes auf ca. 55 m.</p> <p>Beeinträchtigung zahlreicher Tierarten (Wald und Freiland).</p> <p>Zerschneidung der besonders bedeutsamen Leitstruktur Steverau.</p> <p>Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes Steverau, welchem eine sehr hohe Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt zugesprochen wird.</p> <p>Konfliktschwerpunkt im Hinblick auf Oberflächengewässer durch Querung der Stever.</p> <p>Überformung der Steverau durch Damm- und Brückenbauwerk, Störung weiträumiger Sichtbeziehungen.</p> <p>Beanspruchung von Alleebäumen; Beeinträchtigung der Waldgebiete.</p> <p>Verlust von landschaftsprägenden Vegetationsstrukturen in 4 Fällen.</p> <p>CEF-Erfordernis.</p>	<p>Beanspruchung von ca. 86.000 m² Biotopfläche.</p> <p>Keine Zerschneidung geschützter Landschaftsbestandteile (LB).</p> <p>Beeinträchtigung von Landschaftsschutzgebieten auf großer Länge (3.000m). Zerschneidung des Waldgebietes.</p> <p>Keine Beeinträchtigung des Naturschutzgebietes Steverau.</p> <p>Beeinträchtigung zahlreicher Tierarten der Waldbereiche.</p> <p>Größerer Flächenbedarf aller Varianten.</p> <p>Große Trassenlänge, somit großer Flächenbedarf und hoher Versiegelungsgrad.</p> <p>4 erste Ränge im Vergleich der Umweltverträglichkeit.</p> <p>4 letzte Ränge im Vergleich der Umweltverträglichkeit.</p> <p>Bei Anschluss an die B 58 mittels Kreisverkehr wird ein Wasserschutzgebiet der Schutzzone II berührt.</p> <p>Die Schutzzone III wird auf 300 m durchfahren.</p> <p>Keine Konflikte bezüglich Oberflächengewässer.</p> <p>Beanspruchung von Alleebäumen; Beeinträchtigung der Waldgebiete.</p> <p>Verlust von landschaftsprägenden Vegetationsstrukturen in 10 Fällen.</p> <p>CEF-Erfordernis.</p>
Lufthygiene, Schall	<p>Bestehende Lärmbelastungen werden durch Verkehrszunahme erhöht.</p> <p>Erhebliches Konfliktpotential in der Ortslage, erhöhter Verkehrslärm und zusätzliche Emissionen.</p> <p>Beeinträchtigung des Erholungsbereiches Steverau durch Brückenneubau.</p> <p>Verschlechterung der Luftqualität innerorts durch Verkehrszunahme.</p> <p>Geringste Inanspruchnahme von Wald mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion durch Brückenneubau im Bereich der Stever.</p>	<p>Lärmbeeinträchtigung bestehender Hoflagen an der K 8alt.</p> <p>Schallschutzmaßnahmen notwendig bei Ausdehnung Siedlungsbereich.</p> <p>Konflikte durch Lärm gegenüber Freizeinnutzungen (Naturbad, Camping).</p> <p>Reduzierung der Lärmgrenzwerte innerorts bis zu 3 dB(A).</p> <p>Beeinträchtigung des Erholungsbereiches Steverau durch Brückenneubau.</p> <p>Verbesserung der Luftqualität innerorts.</p> <p>Geringste Inanspruchnahme von Wald mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion durch Brückenneubau im Bereich der Stever.</p>	<p>Verringerung der schalltechnischen Belastung im Offener Stadtkern.</p> <p>kein Überschreiten der schalltechnischen Grenzwerte laut der 16. BImSchV.</p> <p>Neubelastung zweier bestehender Hoflagen.</p> <p>Erholungsbereiche werden beeinträchtigt (Naturpark Hohe Mark, mit den Waldgebieten Röhnhagener Heide, Kökelsumer Heide und Eversumer Heide sowie ein Campingplatz an der Stever, westlich der Fuchtelner Mühle).</p> <p>Deutliche Verbesserung der Luftqualität im Stadtzentrum Offen.</p> <p>Höchste Inanspruchnahme innerhalb der Varianten 1 bis 3 von Wald mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion.</p>	<p>Verringerung der schalltechnischen Belastung im Offener Stadtkern.</p> <p>Kein Überschreiten der schalltechnischen Grenzwerte laut der 16. BImSchV.</p> <p>Erholungsbereiche werden beeinträchtigt (Naturpark Hohe Mark, mit den Waldgebieten Röhnhagener Heide, Kökelsumer Heide und Eversumer Heide sowie ein Campingplatz an der Stever, westlich der Fuchtelner Mühle).</p> <p>Deutliche Verbesserung der Luftqualität im Stadtzentrum Offen.</p>	<p>Verringerung der schalltechnischen Belastung im Offener Stadtkern.</p> <p>Kein Überschreiten der schalltechnischen Grenzwerte laut der 16. BImSchV.</p> <p>Erholungsbereiche werden beeinträchtigt (Naturpark Hohe Mark, mit den Waldgebieten Röhnhagener Heide, Kökelsumer Heide und Eversumer Heide).</p> <p>Deutliche Verbesserung der Luftqualität im Stadtzentrum Offen.</p> <p>Höchste Inanspruchnahme innerhalb der Varianten 1 bis 3 von Wald mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion (kein Konfliktschwerpunkt).</p>
Wirtschaftlichkeit	<p>Baulänge: ca. 4.250 m Fahrbahnerneuerung K 8 außerorts + 425m innerorts.</p> <p>Ingenieurbauwerke: Brückenbauwerk Stever und Umflut (Steverquerung).</p> <p>Ausbau des Eckenkamp mit komb. Geh-/Radweg.</p> <p>Notwendiger Ausbau der K 8alt nördlich der Anschlussstelle bis zur B 58.</p> <p>Baukosten: 8,20 Mio. EUR brutto</p> <p>Teillückbau von Wirtschaftswegen.</p>	<p>Baulänge: 1.250 m und 4.250 m Fahrbahnerneuerung.</p> <p>Ingenieurbauwerke: Brückenbauwerk Stever und Umflut (Steverquerung).</p> <p>Notwendiger Ausbau der K 8alt nördlich der Anschlussstelle.</p> <p>Baukosten: 9,16 Mio. EUR brutto</p> <p>Teillückbau von Wirtschaftswegen.</p>	<p>Baulänge: 2.300 m und 2.100 m Fahrbahnerneuerung.</p> <p>Ingenieurbauwerke: Brückenbauwerk mit ca. 110 m Länge (Steverquerung), zus. 1 Fahrbahnbrücke.</p> <p>Notwendiger Ausbau der K 8alt nördlich der Anschlussstelle bis B 58.</p> <p>Baukosten: 7,96 Mio. EUR brutto</p> <p>Teillückbau von Wirtschaftswegen.</p>	<p>Baulänge: 3.150 m und 2.100 m Fahrbahnerneuerung.</p> <p>Ingenieurbauwerke: Brückenbauwerk mit ca. 110 m Länge (Steverquerung).</p> <p>Notwendiger Ausbau der K 8alt nördlich der Anschlussstelle bis B 58.</p> <p>Baukosten: 9,2 Mio. EUR brutto</p> <p>Teillückbau von Wirtschaftswegen.</p>	<p>Baulänge: 4.500 m.</p> <p>Nördlicher Anschluss an die B 58 mittels Kreisverkehr.</p> <p>Teillückbau von Wirtschaftswegen.</p> <p>Abbruch von 5 Bunkeanlagen.</p> <p>Baukosten: 6,10 Mio. EUR brutto</p> <p>Teillückbau von Wirtschaftswegen.</p>
Planungsziel	<p>Stadt Ofen: Das Planungsziel wird nicht erreicht, da keine Ortsumgehung gebaut wird.</p> <p>Lüdinghausen, Seppenrade: Das Planungsziel wird nicht erreicht, da keine verkehrliche Entlastung der Ortslagen erreicht wird.</p>	<p>Stadt Ofen: Das Planungsziel wird nicht erreicht, wenn Aspekte der siedlungsstrukturellen Entwicklung Offens die bisherige Lage der Trasse verhindern.</p> <p>Lüdinghausen, Seppenrade: Das Planungsziel wird erreicht, die verkehrliche Entlastung der Ortslagen ist jedoch gering.</p>	<p>Stadt Ofen: Das Planungsziel wird erreicht.</p> <p>Lüdinghausen, Seppenrade: Das Planungsziel wird erreicht.</p>	<p>Stadt Ofen: Das Planungsziel wird erreicht.</p> <p>Lüdinghausen, Seppenrade: Das Planungsziel wird erreicht.</p>	<p>Stadt Ofen: Das Planungsziel wird erreicht.</p> <p>Lüdinghausen, Seppenrade: Das Planungsziel wird erreicht, die Entlastungswirkung für die Ortslagen ist jedoch gering.</p>
Fazit	<p>Die Variante wird nicht weiter verfolgt.</p>	<p>Die Variante wird nicht weiter verfolgt.</p>	<p>Die Variante entlastet effektiv den Ortskern Offens vom Verkehr. Entlastungen auf den Bundesstraßen B 474 und B 235, teilweise geringfügige Erhöhungen auf innerörtlichen Straßen in Lüdinghausen und Seppenrade. Mittlere Umweltverträglichkeit. Zweitgünstigste Variante.</p>	<p>Die teuerste Variante mit vielen Nachteilen bei den umweltrelevanten Faktoren.</p>	<p>Die kostengünstigste Variante. Hoher Entlastungsgrad in Ofen. Entlastungen auf den Bundesstraßen B 474 und B 235, teilweise geringfügige Erhöhungen auf innerörtlichen Straßen in Lüdinghausen und Seppenrade. Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, insbesondere vor dem Hintergrund des NSG Steverau jedoch verträgliche Alternative.</p>