

Kreis Coesfeld

Untersuchung von Planungsvarianten zur K 8n in Olfen

Variantenvergleich

Stand: 31. Mai 2013

im Auftrag

Kreis Coesfeld

LINDSCHULTE + KLOPPE

Ingenieurgesellschaft mbH

Stresemannstraße 26

40210 Düsseldorf

Telefon 0211. 36 11 37 - 0

Projektbearbeitung: Dipl.-Ing. Marc Sextro

Inhalt

1.	Einleitung	3
1.1	Aufgabenstellung.....	3
1.2	Vorgehensweise	4
2.	Übersicht der zu untersuchenden Streckenvarianten.....	5
2.1	Übersichtsplan.....	5
2.2	Null- / Ausbauvariante	6
2.3	Modifizierte Null- / Ausbauvariante.....	6
2.4	Variante 1.....	6
2.5	Variante 2.....	6
2.6	Variante 3.....	7
3.	Kostenschätzung	8
3.1	Null-/Ausbauvariante	8
3.2	Modifizierte Null-/Ausbauvariante.....	9
3.3	Variante 1.....	10
3.4	Variante 2.....	11
3.5	Variante 3.....	12
4.	Bewertung	13
4.1	Null- / Ausbauvariante	13
4.2	Modifizierte Null- / Ausbauvariante.....	13
4.3	Variante 1.....	14
4.4	Variante 2.....	15
4.5	Variante 3.....	15
5.	Zusammenfassung	16
6.	Anhang: Entscheidungsmatrix.....	17



2. Übersicht der zu untersuchenden Streckenvarianten

2.1 Übersichtsplan

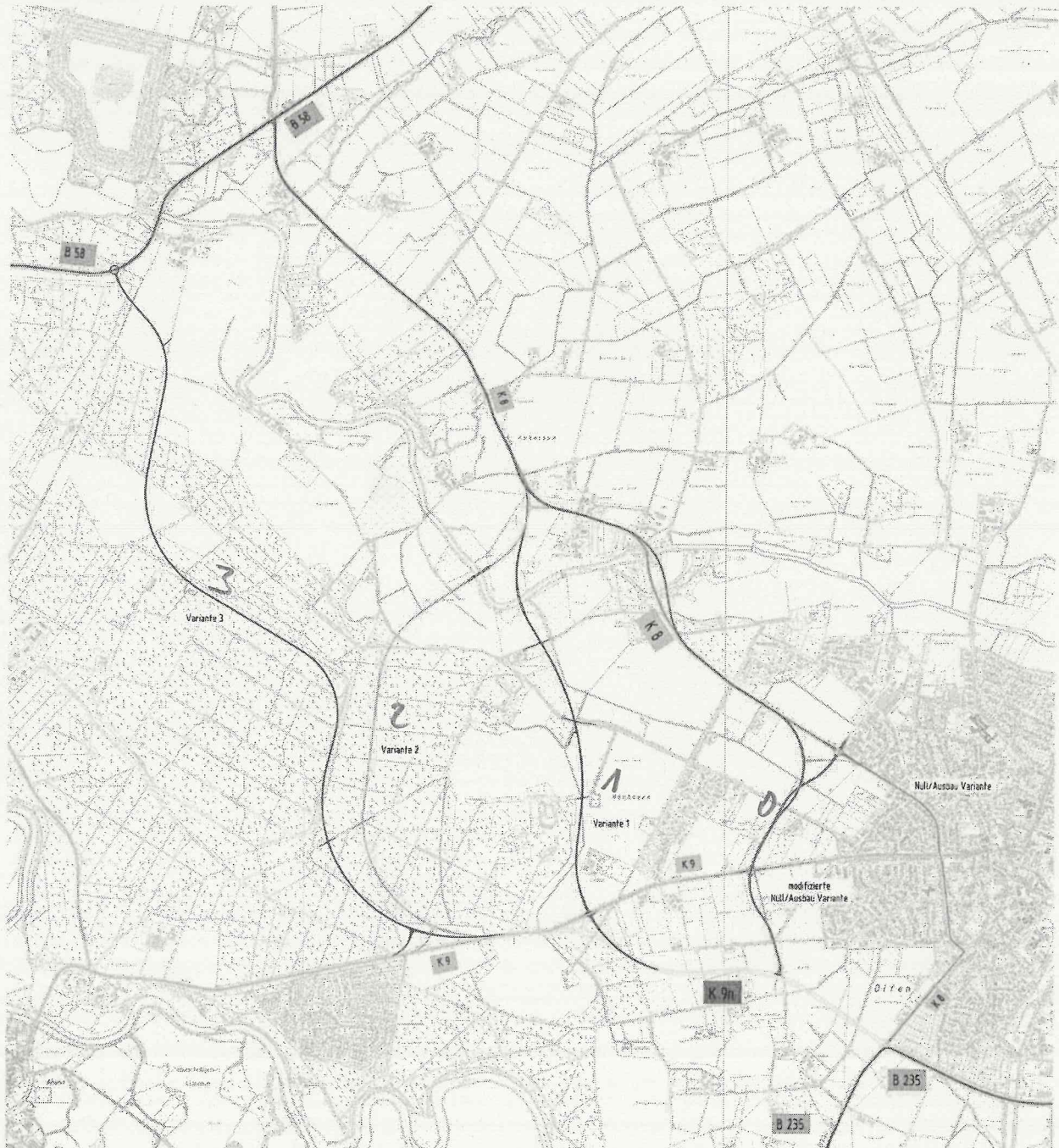


Abbildung 1: Übersichtsplan der zu untersuchenden Streckenvarianten



4. Bewertung

Die Bewertungsergebnisse für alle Prüfkriterien sind der im Anhang beigefügten Entscheidungsmatrix zu entnehmen. Nachfolgend werden die wesentlichen Bewertungsergebnisse nochmals zusammenfassend aufgeführt

4.1 Null- / Ausbauvariante

Die Null- / Ausbauvariante stellt insgesamt einen verhältnismäßig geringen Eingriff in Natur und Landschaft dar, jedoch ist bei einem theoretisch möglichen Neubau der Steverbrücken mit erheblichen Auswirkungen auf geschützte Arten und die umweltrelevanten Schutzgüter in diesem Bereich zu rechnen. Unter Berücksichtigung eines Brückenneubaus im Bereich der Stever ist diese Variante mit geschätzten Kosten in Höhe von 8,20 Mio. Euro die drittteuerste im Vergleich.

Überdies ist unklar, ob die Brücken im Bereich der Stever vor dem Hintergrund des planfestgestellten Umbaus der Umflut, der eigentumsrechtlichen Einschränkungen im Bereich der Einmündung Kökelsum und der denkmalrechtlichen Probleme hinsichtlich der Füchtelner Mühle (z.B. Schutz der Umgebung um das Denkmal, Gefährdung der Standfestigkeit durch Bau eines Brückenbauwerkes in der Nähe,) in der angedachten Form überhaupt gebaut werden können.

Bei der Null-/Ausbauvariante bleibt die Belastung der Anwohner der Ortsdurchfahrten in Olfen, Lüdinghausen und Lüdinghausen-Seppenrade durch den Verkehr bestehen und städtebauliche Aufwertungspotentiale können nicht genutzt werden. Die Optimierung des Verkehrsablaufes innerorts und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sind aufgrund eigentumsrechtlicher Rahmenbedingungen nur eingeschränkt möglich. Vor diesem Hintergrund wird das Planungsziel zur Schaffung einer Ortsumfahrung Olfens mit positiven Auswirkungen auf die regionalen Verkehrsströme nicht erreicht.

Die Null- / Ausbauvariante erscheint auch im Falle einer theoretisch möglichen Realisierbarkeit insgesamt nicht wirtschaftlich, da die mit ihr erzielbaren Verbesserungen im Verhältnis zum finanziellen Aufwand zu gering erscheinen.

4.2 Modifizierte Null- / Ausbauvariante

Die modifizierte Null- / Ausbauvariante stellt aufgrund der Westumgehung einen größeren Eingriff in Natur und Landschaft dar als die Null-/Ausbauvariante und ist mit geschätzten Kosten in Höhe von 9,16 Mio Euro auch entsprechend teurer (zweitteuerste Variante im Vergleich). Die Einschränkungen in Bezug auf die umweltrelevanten Schutzgüter sowie die grundsätzliche Machbarkeit neuer Brückenbauwerke gelten analog zur Null- / Ausbauvariante.

Hervorzuheben ist, dass durch die Westumgehung die Anwohner der Ortsdurchfahrt effektiv um bis zu 50% vom Verkehr entlastet werden und die Reduzierung der Lärmimmissionen bis zu 3 dB(A) beträgt. Positive Auswirkungen auf die Verkehrsströme in der Umgebung Olfens sind allerdings nur in geringem Umfang festzustellen. Die Entlastungswirkungen auf den Bundesstraßen B 474 in Lüdinghausen-Seppenrade und B 235 in Lüdinghausen betragen bis zu 300 bzw. 100 Kfz/Tag. Demgegenüber sind in diesen Ortslagen auf einzelnen Straßen innerorts geringfügige Erhöhungen der Verkehrsmengen festzustellen.



Eine differenzierte Betrachtung hierzu ist der ergänzenden Verkehrsuntersuchung des Büros IVV aus dem Jahr 2012 zu entnehmen¹ und wird nochmals im Rahmen der Beteiligung der betroffenen Städte und Gemeinden erfolgen.

Über den in Fortschreibung befindlichen Regionalplan bzw. den Flächennutzungsplan der Stadt Olfen sind Siedlungsentwicklungen in Planung, die in Konflikt stehen mit der Trasse der Westumgehung. Neben einer deutlichen Zäsur einer solchen Trasse im Siedlungsbereich sind Immissionsbelastungen zu erwarten, die aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich machen.

Im Zusammenhang mit dem kürzlich errichteten Naturbad Olfen und der Planung eines Campingplatzes in der Nähe einer möglichen Westumgehung sind notwendige Schallschutzmaßnahmen u. U. nicht mehr praktikabel durchzuführen. Insofern ist in Frage zu stellen, ob die Führung der Ortsumgehung Olfens in der dargestellten Form überhaupt realistisch ist.

Mit der modifizierten Null-/ Ausbauvariante kann das Planungsziel zur Schaffung einer Ortsumgehung Olfens nur erreicht werden, wenn die Einschränkungen in Bezug auf die Siedlungsentwicklung bzw. Emissionsbelastung in Kauf genommen werden. Das Planungsziel in Bezug auf die Entlastungswirkungen der Ortslagen Lüdinghausen und Lüdinghausen-Seppenrade wird zwar erreicht, die positiven Auswirkungen sind jedoch nur gering.

Da die modifizierte Null-/Ausbauvariante die teuerste im Vergleich ist und die genannten Problemstellungen mit sich bringt, kann sie nicht als wirtschaftlich bezeichnet werden.

4.3 Variante 1

Mit der Variante 1 wird das Planungsziel zur Schaffung einer Ortsumgehung Olfens und der Entlastung der Ortslagen Lüdinghausen und Lüdinghausen-Seppenrade erreicht. Hinsichtlich der Entlastung des Ortskernes von Olfen gelten ähnlich positive Effekte wie für die modifizierte Null-/ Ausbauvariante, allerdings sind auch hier neben positiv zu bewertenden Reduzierungen der Verkehrsmengen - auch auf den Bundesstraßen B 474 und B 235 - auf anderen innerörtlichen Straßen Erhöhungen der Verkehrsmengen festzustellen. Für eine differenzierte Betrachtung wird auf die Verkehrsuntersuchung des Büros IVV aus dem Jahr 2009² und die noch ausstehende Beteiligung der betroffenen Städte und Gemeinden verwiesen.

Die Variante 1 ist mit geschätzten Baukosten von 7,96 Mio. Euro die zweitgünstigste Variante im Vergleich. Trotz der Führung der Trasse außerhalb der Steverumflut werden durch Zerschneidungswirkungen stärkere Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgelöst, die auch in Zusammenhang stehen mit dem größeren Flächenverbrauch und dem Neubau einer Brücke über die Stever.

¹ Verkehrsuntersuchung zum Neubau der K 8n in Olfen. Ergebnisse einer zusätzlichen Variantenuntersuchung P0/Ausbau. Ingenieurgruppe IVV Aachen, Berlin. Aachen, 16.02.2012.

² Verkehrsuntersuchung zum Neubau der K 8n in Olfen. Ingenieurgruppe IVV Aachen, Berlin. Aachen, Oktober 2009.



Positiv zu beurteilen ist der ortsfornere Verlauf, der eine künftige Siedlungsentwicklung weniger stark einschränkt und Emissionsprobleme minimiert.

4.4 Variante 2

Aufgrund der Ausbaulänge und des erforderlichen Neubaus einer Brücke über die Stever ist die Variante 2 mit geschätzten Baukosten in Höhe von 9,2 Mio. Euro die teuerste im Vergleich und hat viele Nachteile bei den umweltrelevanten Faktoren. Zu diesen zählen, wie bei der Variante 1 auch, die Beeinträchtigungen des Naturschutzgebietes Steveraue und die damit verbundene Betroffenheit vieler Tierarten.

Die positiv zu bewertende Entlastung des Olfener Ortskernes und der Ortslagen Lüdinghausen und Lüdinghausen-Seppenrade führt vor dem Hintergrund der benannten Nachteile aber zu einer insgesamt negativen Einschätzung, wenn gleich das Planungsziel erreicht wird.

4.5 Variante 3

Die Variante 3 hat die größte Ausbaulänge und liegt am weitesten von Olfen entfernt. Dadurch fallen die Effekte einer Verkehrsverlagerung innerorts nicht ganz so hoch aus wie bei den ortsnäheren Trassen, dennoch ist die Verkehrsreduzierung innerorts immer noch positiv zu bewerten.

Die Veränderung der Verkehrsströme in der Umgebung Olfens ist nicht durchweg positiv zu beurteilen. Trotz einer Entlastung der Bundesstraßen B 474 und B 235 um bis zu 500 Fahrzeuge am Tag erfahren die Bundesstraße B 58, die K 9n sowie einzelne innerörtliche Straßen in Lüdinghausen und Lüdinghausen-Seppenrade eine verkehrliche Mehrbelastung. Beispielsweise wird die B 58 in Lüdinghausen-Seppenrade künftig mit Mehrverkehr zwischen 6 und 8,5% bezogen auf den Prognose-Null-Fall für das Jahr 2025 belastet, auf der Halterner Straße sind bis zu 300 zusätzliche Kfz-Bewegungen am Tag festzustellen. Für differenzierte Aussagen wird wiederum auf die Verkehrsuntersuchung des Büros IVV³ und die noch ausstehende Beteiligung der betroffenen Städte und Gemeinden verwiesen.

Positiv herauszustellen ist die Tatsache, dass die Variante 3 die einzige Trasse ist, deren Verlauf nicht den hochsensiblen Bereich der Stever tangiert. Die Eingriffe in die Waldbereiche erscheinen vor diesem Hintergrund vertretbar.

Durch den Verlauf abseits der Stever sind auch keine Brückenbauwerke notwendig, was sich positiv auf die Kostenstrukturen auswirkt. Trotz der längsten Streckenführung im Vergleich aller Varianten, ist die Variante 3 mit geschätzten Baukosten von 6,1 Mio. Euro die kostengünstigste im Vergleich. Aufgrund der positiven Effekte für eine Entlastung der Innenstadt Olfens und der Verkehrsreduzierungen auf den Bundesstraßen B 474 und B 235 kann die Variante als wirtschaftlich angesehen werden. Das Planungsziel wird erreicht, wenn gleich die verkehr-

³ Verkehrsuntersuchung zum Neubau der K 8n in Olfen. Ingenieurgruppe IVV Aachen, Berlin. Aachen, Oktober 2009.



liche Entlastung regional gesehen nicht so bedeutend ausfällt wie bei den Varianten 1 und 2.

5. Zusammenfassung

Im Rahmen der Untersuchung von Planungsvarianten zur K 8n in Olfen wurden insgesamt fünf Trassen anhand von definierten Prüfkriterien miteinander verglichen. Nach Auswertung der erstellten Entscheidungsmatrix ist festzustellen, dass die Null-/Ausbauvariante sowie die modifizierte Null-/Ausbauvariante das Planungsziel vor dem Hintergrund der bewerteten Kriterien nicht bzw. nur mit deutlichen Einschränkungen erreichen.

Da von den verbleibenden drei Varianten die dritte Variante mit Abstand die kostengünstigste im Vergleich ist und die Umweltbelange in einem vertretbaren Rahmen beeinflusst werden, stellt sich die Variante 3 als zu favorisierende Alternative für weitere Planungsüberlegungen dar.

